

# **La Gestion concertée des corridors**

## **Accroissement de l'efficacité des corridors de transport multimodaux au Canada**



**Conseil canadien des ministres des transports  
Septembre 2013**

## **Groupe de travail sur le transport urbain**

Alan Stillar, Ontario (président)

## **Membres du groupe de travail sur la gestion concertée des corridors**

Colombie-Britannique : John Coombs et Kevin Volk

Nouveau-Brunswick : Ahmed Dassouki

Ontario : Michael DeRuyter, Jeannie Lee, Bill Parish et Robin Kortright

Québec : Pierre Beaudoin, Évangéline Lévesque et Claude Sirois

Alberta : Sara Wong (observatrice)

Secrétaire : Sarah Wells (Association des transports du Canada)

## **Introduction**

Au Canada, nombre de gouvernements ont fait des investissements considérables au cours des dix dernières années pour accroître la capacité et l'achalandage des systèmes de transport en commun des grands centres urbains. La capacité financière de continuer à faire des investissements aussi coûteux est restreinte par les demandes concurrentes de ressources publiques limitées. Par surcroît, les investissements visant à réduire la congestion routière ou à accroître l'achalandage du transport en commun peuvent avoir un rendement décroissant si d'autres facteurs limitants dans les corridors ne sont pas neutralisés. Par exemple, un investissement dans des véhicules de transport en commun supplémentaires peut avoir des résultats mitigés si les véhicules existants fonctionnent en-deçà de leur capacité à cause de la congestion des corridors ou d'installations d'embarquement et de débarquement de dimensions insuffisantes.

La gestion concertée des corridors est une approche innovatrice pour améliorer la mobilité urbaine pour tous les utilisateurs. Il s'agit d'un ensemble de stratégies et d'approches qui visent à maximiser l'efficacité des ouvrages existants dans les corridors en améliorant la circulation et la capacité pour tous les utilisateurs.

Le fait de repenser la façon dont sont utilisés les corridors urbains congestionnés et leur infrastructure de soutien peut permettre aux collectivités de profiter des investissements qu'elles ont déjà consentis plutôt que d'en consentir de nouveaux, ou de réaliser des économies à court terme en attendant de faire des investissements à plus long terme. La gestion concertée des corridors peut être moins coûteuse que les investissements visant seulement de nouveaux véhicules de transport en commun ou l'infrastructure, et améliorer quand même le transport en commun. Elle peut aussi réduire la congestion pour les marchandises et les personnes, rehausser la sécurité, réduire les émissions de gaz à effet de serre et accroître l'achalandage du transport en commun.

La gestion concertée des corridors s'accorde bien avec la notion de « rue complète ». Alors que les rues complètes sont conçues pour permettre un accès sûr et confortable à tous les modes de transport dans un corridor, la gestion concertée des corridors vise en plus à maximiser la capacité multimodale. Plus qu'une notion d'aménagement, elle exige une mise en œuvre efficace qui repose elle-même sur la participation et l'appui de tous les intérêts et parties intéressées dans un corridor.

## **Portée du présent rapport**

Le présent rapport recourt à une combinaison de recherche documentaire et d'études de cas canadiens pour faire ressortir les facteurs qui concourent à une gestion concertée et efficace des corridors.

Les études de cas ont été choisies par les membres de l'équipe d'étude. La recherche et les études de cas ont été comparées et analysées pour en tirer des constatations.

## **Thèmes principaux**

Le Canada et les États-Unis font face à des problèmes de gestion des corridors qui sont semblables, mais qui diffèrent cependant de ceux que connaissent des régions fortement urbanisées ailleurs dans le monde. Les corridors routiers nord-américains, construits pour les véhicules de transport de passagers et pour les véhicules utilitaires, font l'objet d'un réexamen en vue de déterminer si les approches multimodales peuvent accroître la capacité, la sécurité et le service à la clientèle.

L'information et les études de cas se concentrent largement sur le transport de passagers. Toutefois, une utilisation accrue des différents modes de transport dans un corridor comporte des avantages indirects pour tous les modes.

Huit thèmes principaux sont ressortis de la recherche :

1. Les stratégies de corridor qui réussissent se rattachent à des objectifs clairs en matière d'aménagement du territoire;
2. Les aménagements axés sur le transport en commun et les services rapides par bus dans les corridors donnent de bons résultats;
3. Il existe des outils pour accroître l'efficacité des corridors multimodaux existants;
4. Les autorités peuvent, en attendant de grands projets, mettre en œuvre des solutions provisoires qui améliorent la circulation dans les corridors existants;
5. De meilleures installations piétonnières et cyclables rehaussent l'utilisation des corridors et facilitent l'écoulement de la circulation;
6. La conciliation des besoins concurrents des différents utilisateurs d'un corridor représente un défi;
7. Il faut un processus de planification clair, une consultation du public et la liaison des fonctions de planification et d'exploitation;
8. Le transport des marchandises devrait être considéré avec les autres utilisations des corridors.

## **Études de cas**

Cinq études de cas ont été préparées :

- la revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario);
- le boulevard King George, à Surrey (Colombie-Britannique);
- le corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec);
- les corridors de transport en commun Comex, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick);
- le corridor de la rue Portland, à Halifax (Nouvelle-Écosse).

Les études de cas complètes sont présentées sous la forme d'annexes au présent rapport.

## **Analyse des thèmes et des études de cas**

Les huit thèmes sont présentés ci-dessous. Chacun est illustré par des éléments de l'une ou l'autre des études de cas.

### ***1. Les stratégies de corridor qui réussissent se rattachent à des objectifs clairs en matière d'aménagement du territoire***

Les stratégies de croissance régionales et locales reconnaissent de plus en plus le lien qui existe entre le transport et l'utilisation du sol. Dans les grands centres urbains, les plans favorisent des utilisations plus denses des terrains situés près des corridors de transport de grande capacité, plutôt que de nouveaux aménagements en périphérie. Certains plans régionaux, comme la Stratégie de croissance régionale de 2011 du Grand Vancouver, intègrent les questions de transport dans leurs énoncés d'objectif et ciblent les corridors de transport clés. Le transport en commun, le transport des marchandises et les autres services de transport sont alors concentrés dans ces corridors et desservent les utilisations du sol souhaitées dans la collectivité.

Les types de services offerts et le type d'ouvrages construits devraient concourir aux objectifs d'aménagement du territoire et permettre une utilisation efficace des corridors. Cela nécessite de se concentrer non seulement sur les corridors eux-mêmes, mais aussi sur les utilisations du sol avoisinant pour faire en sorte que les plans d'aménagement et le zonage des terrains adjacents soient compatibles avec l'utilisation du corridor. En outre, les prévisions de la population et de l'emploi doivent être suivies et contrôlées pour s'assurer que les améliorations du corridor restent en accord avec la croissance réelle et prévue. Le transport des marchandises devrait être pris en compte au tout début du processus de planification, afin de protéger les futures emprises destinées au transport de marchandises ou de déterminer les itinéraires des camions pouvant être avantageux entre deux importants pôles commerciaux.

Exemples :

#### **Le boulevard King George, à Surrey (Colombie-Britannique)**

- La Stratégie de croissance régionale (SCR) de 2011 du Grand Vancouver vise à s'arrimer parfaitement avec la Stratégie de planification du transport en commun régional à long terme de la société TransLink.
- La SCR a intégré le Réseau de transport en commun à haute fréquence (RTCHF) de la société TransLink et le Réseau de routes principales. Les utilisations du sol et la densité ont été concentrées aux endroits où les services de transport étaient fournis.
- Le RTCHF offre une desserte de qualité supérieure dans les corridors présentant des aménagements polyvalents et de plus haute densité. Le boulevard King George fait partie du RTCHF et bénéficiera donc d'une desserte en transport en commun de grande qualité, encourageant des utilisations du sol favorables au transport en commun le long du corridor.

## **La revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario)**

- Le plan d'urbanisme de la Ville de Toronto exprime le souhait de la Ville de rendre son secteur riverain plus favorable à tous les modes de transport et de faire en sorte qu'il soit sain, varié, public et visuellement agréable.
- Une composante essentielle du plan consiste à maximiser l'utilisation du terrain disponible dans le secteur riverain, en ajoutant des secteurs d'emploi et d'habitation pour compléter le stock existant du centre-ville, juste au nord.
- Un plan étalé sur vingt-cinq ans vise à réaménager plus de 800 hectares de terrain, à construire 40 000 nouvelles habitations et à créer 40 000 emplois. La revitalisation du quai de la Reine, le corridor est-ouest qui dessert la rive, est essentielle pour atteindre les objectifs énoncés en matière d'utilisation du sol.

## ***2. Les aménagements axés sur le transport en commun et les services rapides par bus dans les corridors donnent de bons résultats***

Nombre de grandes villes et de régions canadiennes et américaines continuent d'examiner le transport en commun fréquent et rapide dans les corridors. Le transport en commun fréquent et le service rapide par bus (SRB) dans les corridors urbains permettent aux planificateurs de mieux prévoir le fonctionnement des systèmes. Dans certains cas, la capacité accrue de la desserte par SRB permet de reporter des projets ferroviaires plus coûteux.

Il s'avère que les aménagements axés sur le transport en commun réussissent lorsque liés à une station fixe du service rapide par bus. Une infrastructure piétonnière et cyclable est offerte et est reliée à l'infrastructure de transport en commun.

Exemples :

### **Le boulevard King George, à Surrey (Colombie-Britannique)**

- L'aménagement axé sur le transport en commun a été encouragé dans les sections nord du boulevard King George afin de soutenir le réseau de transport en commun à haute fréquence.
- Les stations du SkyTrain sont intégrées à des édifices commerciaux, alors que des tours d'habitation se concentrent à une distance de marche du réseau de transport en commun à haute fréquence.

### **Le corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec)**

- Le plan régional de Gatineau vise à accroître les activités le long des corridors de transport en commun, y compris le corridor du Rapibus. Deux des mesures que contient le plan sont directement liées au corridor du Rapibus :
  - encourager les utilisations du sol et les aménagements résidentiels de plus haute densité dans un rayon de 500 mètres des stations du Rapibus;
  - encourager les pôles d'emploi dans un rayon de 500 mètres des stations du Rapibus.

### 3. Il existe des outils pour accroître l'efficacité des corridors multimodaux existants

Les professionnels du transport ont mis au point de nombreux outils techniques dont on peut se servir en vue d'accroître l'efficacité d'un corridor, dont les suivants :

- *Priorité aux feux* : Nombre d'administrations recourent à des feux de circulation donnant la priorité à certains modes, souvent aux véhicules de transport en commun. La priorité aux feux peut inclure des feux séparés ou des ajustements à la synchronisation des feux permettant des mouvements prioritaires dans un carrefour.
- *Synchronisation des feux* : La synchronisation des feux de circulation pour réduire les retards dans les grands corridors est une pratique bien établie dans la plupart des territoires de compétence. Plus récemment, la synchronisation des feux par-delà les limites municipales a entraîné des gains d'efficacité encore plus grands. Les organismes poursuivent leurs efforts pour synchroniser les feux de circulation dans les principaux corridors polyvalents et examinent les nouvelles technologies.
- *Voies réservées* : Des voies réservées aux véhicules à passagers multiples (VPM), au transport en commun ou au transport des marchandises peuvent accroître l'efficacité et la fiabilité en procurant de l'espace routier à des modes préférentiels ou de grande capacité. Nombre de villes possèdent maintenant des réseaux pour les VPM ou des voies réservées aux autobus reliant les principaux corridors. Ceux-ci fonctionnent parfois uniquement durant les périodes de pointe.
- *Centres de gestion de la circulation* : Des centres de contrôle permettent au personnel de réagir en temps réel à la congestion et aux incidents. Alors que les corridors deviennent plus complexes, la gestion en temps réel peut aider à améliorer l'efficacité et la coordination entre les différents modes.
- *Gestion du stationnement* : Nombre de corridors urbains offrent du stationnement sur rue. Dans la plupart des cas, ce stationnement a été offert à l'origine pour le bénéfice des commerces locaux, à une époque où les débits de circulation sur la rue étaient plus bas. Bien que le stationnement sur rue comporte des avantages économiques et crée un espace tampon entre les véhicules et les piétons, il réduit aussi la capacité routière et cause des conflits lorsque les véhicules entrent dans les places de stationnement et en sortent. Des stratégies comme des restrictions aux heures de pointe, des offres de stationnement réduites ou des parcs de stationnement hors rue peuvent accroître la capacité d'un corridor.
- *Gestion de la demande en transport* : Un certain nombre de stratégies peuvent aider à gérer la demande en transport actuelle, comme inciter les gros employeurs à promouvoir ou à favoriser le covoiturage, le transport en commun et le transport actif. Des stratégies comme celles-là peuvent aider à gérer la demande en transport aux heures de pointe et à réduire la congestion pour tous les modes de transport dans les corridors urbains.

Exemples :

### **Le corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec)**

- Le Rapibus repose sur un réseau de voies exclusives construites parallèlement au corridor ferroviaire existant des Chemins de fer Québec-Gatineau. Un droit de passage est accordé aux autobus afin de maintenir la fiabilité de la desserte.
- Des dispositifs routiers reliés à un centre de contrôle électronique détectent les autobus s'approchant des feux de circulation. Le système donne la priorité aux autobus dans une circulation mixte.

### **La revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario)**

- Les voies de circulation seront reconfigurées et comprendront des voies de virage réservées et une synchronisation de feux permettant un meilleur écoulement de la circulation des véhicules de transport en commun et des autres véhicules.

#### ***4. Les autorités peuvent, en attendant de grands projets, mettre en œuvre des solutions provisoires qui améliorent la circulation dans les corridors existants***

Des organismes ont instauré des mesures provisoires pour répondre à la demande ou générer celle-ci en attendant la réalisation de projets de transport en commun rapide. Ces mesures peuvent comprendre une fréquence de desserte plus élevée, des arrêts d'autobus réservés, des voies prioritaires et des activités de marketing et de promotion de la marque. D'autres organismes instaurent des mesures provisoires pour reporter des investissements dans des améliorations de la capacité routière.

Dans le Grand Vancouver, la société TransLink a exploité de 2001 à 2009 un service rapide par bus (la ligne 98 B) passant sur le terreplein central entre Vancouver et Richmond. Il a ultérieurement été supprimé et remplacé par la ligne Canada du métro léger SkyTrain.

Exemples :

### **Le boulevard King George, à Surrey (Colombie-Britannique)**

- La société TransLink instaure un service rapide par bus B-Line dans le corridor en 2013, comme précurseur d'un service de métro léger. La desserte B-Line se rendrait initialement aussi loin que le centre-ville de Newton, à des intervalles de 7 à 8 minutes pendant le jour.
- La même société a désigné le boulevard King George comme un corridor de métro léger, qui aurait des fréquences de desserte plus élevées et fonctionnerait en site propre.



### **Le service rapide par bus Comex, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)**

- L'instauration d'une desserte de transport en commun plus fréquente sur les principales lignes de navettage dans la région de Saint John a concouru à la décision de l'administration routière de retarder la construction d'autres voies d'autoroute entre Saint John et Rothesay.

### **Le corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec)**

- Avant la réalisation du Rapibus, plusieurs voies destinées aux autobus ont été aménagées pour améliorer la desserte le long de ce qui allait devenir le corridor du Rapibus.

### ***5. De meilleures installations piétonnières et cyclables rehaussent l'utilisation des corridors et favorisent l'écoulement de la circulation***

De meilleures installations piétonnières et cyclables dans les corridors urbains s'avèrent efficaces pour améliorer la circulation. Nombre de provinces ont élaboré des lignes directrices et des politiques concernant l'intégration d'installations piétonnières et cyclables dans les projets routiers.

Des installations piétonnières adéquates sont essentielles dans les corridors axés sur le transport en commun. Sans installations piétonnières bien fréquentées, le transport en commun est moins attrayant, ce qui mène à une dépendance accrue envers la voiture et à une efficacité réduite du caractère multimodal du corridor. En outre, les installations cyclables doivent être intégrées à un réseau cyclable hors du corridor afin d'accroître la connectivité et d'aider les cyclistes à passer d'un endroit à un autre. Les installations cyclables doivent aussi convenir aux non-experts et faire en sorte que les corridors puissent être sûrs pour tous les usagers, peu importe leur expérience.

Par exemple, dans le Grand Vancouver, la société TransLink a élaboré une stratégie cycliste régionale qui fait en sorte que les cyclistes disposent des installations nécessaires sur les grand-routes ou sur des routes parallèles afin d'éviter les conflits avec les autres modes. À Toronto, les routes municipales existantes et nouvellement construites comprennent des installations pour les piétons et les cyclistes, comme l'exigent le Plan sur le cyclisme de la Ville et sa Charte du piéton.

Exemples :

### **Le corridor du Rapibus, Gatineau (Québec)**

- Un sentier cyclable longeant le corridor du Rapibus relie de grands centres d'emploi, d'éducation, de loisirs et d'activités commerciales et offre un lien direct vers les réseaux cyclables régionaux.
- Neuf stations d'autobus sont dotées de supports à bicyclettes.

### **La revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario)**

- Les voies de circulation au sud des rails de tramway deviennent un sentier cyclable bordé d'arbres et un large espace piétonnier.

### **Le service rapide par bus Comex, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)**

- Les stations d'autobus se raccordent aux voies cyclables existantes et les autobus sont munis de supports à bicyclettes.
- Les employeurs de Saint John sont encouragés à construire des supports à bicyclettes.

### **Le corridor de la rue Portland, à Halifax (Nouvelle-Écosse)**

- Toutes les lignes d'autobus desservant le corridor seront accessibles en fauteuil roulant et à bicyclette en 2013.
- Certains points le long du corridor sont raccordés au réseau régional de sentier récréatif, amélioré en 2005.

## ***6. La conciliation des besoins concurrents des différents utilisateurs d'un corridor représente un défi***

Des installations piétonnières, des voies cyclables et des routes exclusives pour autobus peuvent en toute sécurité être construites dans le même corridor, si suffisamment d'espace est disponible. Toutefois, le défi dans les corridors urbains existants consiste à accueillir des modes concurrents là où l'espace est limité. Des compromis sont nécessaires.

Les principaux points à considérer sont les suivants :

- offrir des niveaux de service appropriés à tous les modes afin de réduire la prise de risque et les critiques des utilisateurs;
- offrir une bonne visibilité à tous les utilisateurs;
- garder les carrefours aussi simples et les distances de traversée aussi courtes que possible;
- prendre en compte les capacités et les vulnérabilités des différents groupes d'âge.

La notion de « rue complète » est une réponse importante au défi que posent des utilisateurs multiples, parce qu'elle cherche à réaménager l'emprise des corridors de manière à équilibrer les besoins des automobilistes, des cyclistes, des piétons, du transport en commun et du transport des marchandises.

Avec ses *Lignes directrices d'aménagement axé sur les transports en commun*, le gouvernement de l'Ontario souhaite aider les municipalités à atteindre ces buts en les orientant vers les stratégies permettant de réaliser des rues complètes et de concilier les besoins concurrents des différents utilisateurs d'un corridor. Ces stratégies relatives aux processus, à la conception, à l'évaluation et à la planification guident les municipalités à travers les différents aspects de la mise en œuvre d'un processus de planification et de conception de rues complètes qui reflètent

les caractéristiques des usagers locaux et les priorités à long terme pour ces rues et leurs alentours.

La notion de « rue complète » fait appel à un processus à six étapes pour répondre aux besoins concurrents des utilisateurs :

1. Définir le contexte de l'utilisation du sol;
2. Définir le contexte du transport;
3. Déterminer les lacunes;
4. Décrire les objectifs;
5. Définir le type de rue et le profil en travers initial;
6. Décrire les compromis et choisir le profil en travers.

Exemples :

### **Le boulevard King George, à Surrey (Colombie-Britannique)**

- L'implantation à la fois d'un service rapide par bus ou d'un train léger sur rail et d'installations cyclables sera un défi, car le service B-Line utilisera initialement les voies en bordure, et il pourra donc y avoir des conflits avec les bandes cyclables.
- La desserte par métro léger ou TLR proposée résoudrait ce conflit en utilisant les voies médianes dans certaines sections du corridor.

### **La revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario)**

- Au cours de l'élaboration du plan, Waterfront Toronto a commandé une analyse du débit estival aux carrefours par mode et par rapport à l'espace alloué à chacun (voir le graphique de la page 18), qui a servi à éclairer les décisions concernant l'espace alloué pour répondre aux demandes de chaque mode.

### **Le corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec)**

- Des mesures de sécurité ont été instaurées pour réduire les risques de conflit entre les différents utilisateurs du corridor :
  - une passerelle a été construite à la station La Cité pour permettre aux piétons de traverser en toute sécurité les voies du Rapibus;
  - le sentier cyclable a été conçu de telle sorte qu'il ne passe pas à travers les aires d'embarquement des autobus.

## ***7. Il faut un processus de planification clair, une consultation du public et la liaison des fonctions de planification et d'exploitation***

Les organismes publics ont énuméré certaines étapes qui peuvent concourir au succès de la gestion concertée d'un corridor. Ces étapes sont les suivantes :

- Établir une vision d'avenir du corridor à court et à long termes;
- Élaborer des règlements et politiques de soutien;

- Assurer la participation du public et des parties intéressées;
- Adopter une approche interdisciplinaire faisant appel à un large éventail de compétences et de points de vue;
- Voir à l'intégration et à la communication entre le personnel de planification et le personnel d'exploitation pour arriver à une action concertée.

Exemples :

#### **Le boulevard King George, à Surrey (Colombie-Britannique)**

- La Stratégie de croissance régionale du Grand Vancouver et le plan d'urbanisme de Surrey exposent une vision d'avenir à long terme pour le corridor.
- Le plan stratégique de transport de Surrey énonce des politiques de soutien qui aideront à concrétiser la vision d'avenir.
- Ces processus de planification comportaient la participation du public et des parties intéressées.

#### **La revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario)**

- La revitalisation du quai de la Reine s'appuie sur une hiérarchie de plans reposant sur une large participation du public et des parties intéressées et intégrant leurs commentaires.
- Le projet est géré par la société Waterfront Toronto, établie par les gouvernements du Canada et de l'Ontario et par la Ville de Toronto.

#### **Le corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec)**

- La mise en œuvre du Rapibus s'inscrit dans la mission de la société de transport en commun régionale et dans sa vision d'avenir à long terme, qui comprend un transfert modal vers le transport en commun.
- Cette mission consiste à offrir aux résidents de Gatineau un système de transport fiable qui répond aux besoins actuels de la population à un coût qui convient aux utilisateurs, aux contribuables et aux municipalités.

### ***8. Le transport des marchandises devrait être considéré avec les autres utilisations des corridors***

Dans la plupart des centres urbains, la majorité du transport des marchandises dans les corridors a pour objet le chargement et le déchargement de cargaisons ou la prestation de services comme le service postal, la livraison de colis et la collecte des ordures. Toutefois, la circulation de gros porteurs est prévisible dans les corridors urbains, car les marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'installations portuaires.

Un transport des marchandises efficace est essentiel au bon fonctionnement de l'économie des régions urbaines et devrait être pris en compte comme un élément essentiel de la gestion concertée des corridors. L'efficacité du transport des marchandises dans un corridor multimodal

dépend en partie de la facilité avec laquelle les véhicules servant au transport des marchandises entrent dans le réseau et en sortent sans nuire indument à la circulation de tous les usagers de la route. Il est essentiel que l'infrastructure des corridors soit construite pour accueillir les plus gros véhicules et aide à maximiser l'écoulement de la circulation afin de réduire autant que possible les retards.

Les considérations liées à la planification sont la détermination d'itinéraires sûrs et efficaces pour les véhicules utilitaires qui circulent entre les principaux pôles commerciaux et des stratégies selon l'heure du jour qui permettent aux véhicules utilitaires d'utiliser plus efficacement ces itinéraires. Les considérations liées au fonctionnement et à la conception sont l'acheminement des véhicules utilitaires dans des carrefours qui offrent de plus grands rayons de braquage, une signalisation directionnelle accrue, des têtes de feux de circulation supplémentaires et la prise en compte des véhicules utilitaires dans la synchronisation des feux. Les municipalités doivent voir à ce que les entreprises et les autres parties intéressées au transport des marchandises soient consultées lors de l'élaboration des plans de gestion des corridors afin d'aider à déterminer leurs besoins et leurs capacités logistiques.

Exemples :

#### **Corridor du Rapibus, à Gatineau (Québec)**

- Le corridor longe la voie ferrée existante des Chemins de fer Québec-Gatineau et utilise l'emprise de celle-ci, tout en permettant le maintien du transport des marchandises par train.
- La création de voies cyclables le long du corridor améliore aussi sa capacité de transfert modal.

#### **Revitalisation du quai de la Reine, à Toronto (Ontario)**

- L'évaluation environnementale du projet a pris en compte le transport des marchandises dans le corridor et a plus particulièrement examiné les points d'expédition ou de chargement des commerces et les besoins des services dans les secteurs résidentiels (p. ex. camions à ordures et camions postaux).
- L'évaluation environnementale a pris en compte la capacité de transport des marchandises selon les différentes possibilités de revitalisation. La solution retenue était la plus favorable au transport et au chargement et déchargement des marchandises.

#### **Discussion et conclusions**

Une gestion concertée des corridors qui est réussie repose sur une concertation multipartite et échelonnée en ce qui concerne la planification à court et à long termes.

Une gestion concertée des corridors qui est réussie est, comme la plupart des autres initiatives en matière de transport, tributaire d'une solide orientation de la planification et d'une concertation multipartite pour mettre en œuvre le plan.

Un plan stratégique intégré détermine les corridors clés et définit la vision d'avenir à court et à long termes pour le transport des marchandises et des personnes. Le processus de planification fait idéalement intervenir tous les ordres de gouvernement et organismes de prestation de services, y compris leur personnel de planification et d'exploitation. Un plan intégré permet à toutes les parties de s'entendre sur les étapes suivantes.

Les plans devraient concilier les besoins concurrents de tous les modes et comprendre une stratégie d'échelonnement déterminant la façon dont les améliorations devraient être instaurées pour mieux intégrer les changements d'utilisation du sol dans le corridor.

### Phase 1 - Plan stratégique intégré

- Établir les objectifs modaux et la hiérarchie modale (y compris le transport des marchandises)
- Formuler une vision d'avenir régionale à court et à long termes
- Relier les objectifs d'aménagement du territoire et la vision d'avenir du corridor de transport
- Faire participer le personnel de planification et d'exploitation de tous les organismes touchés

### Phase 2 - Mise en oeuvre du Plan

- Évaluer les besoins et les compromis à l'égard des modes de transport concurrents dans les corridors (y compris le transport des marchandises)
- Optimiser le fonctionnement et examiner la capacité de répondre à la demande au moyen de l'infrastructure existante
- Déterminer des projets permettant de répondre aux besoins à court et à moyen termes pour chaque mode
- Élaborer une stratégie d'échelonnement en consultation avec le public et les parties intéressées
- Mettre en oeuvre, contrôler et évaluer

Les organismes partenaires devraient élaborer une stratégie d'échelonnement couvrant la durée de vie d'un plan stratégique. On devrait prévoir et suivre les changements dans l'utilisation du sol et dans la population et l'emploi au cours de la durée de vie du plan, et les relier aux services de transport les plus économiques pour soutenir l'utilisation du sol. Une mise en oeuvre progressive peut répondre à la demande à court et à moyen termes sans remettre en cause les besoins à long terme.

L'intégration de différents modes de transport dans une stratégie de corridor devrait être prioritaire. Les grands corridors devraient accueillir en toute sécurité le transport en commun, les cyclistes, les piétons et les véhicules. Dans bien des cas, les profils en travers existants, des emprises étroites et des budgets limités exigeront de la créativité de la part des concepteurs quant à la façon d'accueillir ces modes. Les possibilités peuvent comprendre des sentiers polyvalents, des voies réservées aux autobus, mais que les cyclistes peuvent emprunter, et l'utilisation de rues parallèles. En coordonnant les stratégies pour les différents modes, les améliorations visant un

seul mode de transport (comme les déplacements à pied ou à bicyclette) peuvent aussi aider à soutenir l'efficacité des autres modes (comme le transport en commun).

Le contrôle et l'ajustement du plan d'échelonnement dans le temps comportent aussi des avantages. Le fait de vérifier si les chiffres réels de la population et de l'emploi correspondent aux prévisions permet aux organismes de transport d'ajuster le moment des améliorations en matière de transport ou de changer le type des améliorations. Par exemple, la date d'implantation d'un service rapide par bus pourrait être reportée si une collectivité visée n'atteint pas ses cibles en matière d'aménagement du territoire.

L'affectation et la désignation d'espaces aux différents usagers de la route dans le corridor (piétons, cyclistes, véhicules de transport en commun et véhicules automobiles privés) peuvent démêler les différents modes de transport concurrents qui circulent à des vitesses très différentes, ce qui risque de créer des situations dangereuses et des conflits entre les différents types d'usagers de la route.

Pour maximiser l'utilisation d'un corridor de transport, les municipalités doivent accroître la capacité en termes de personnes, et non seulement en termes de véhicules. Elles peuvent y parvenir en transportant davantage de personnes par le transport en commun. L'amélioration de l'accès physique au service de transport en commun (meilleur espacement des arrêts de transport en commun, meilleurs abribus, meilleurs zones d'embarquement dans les véhicules de transport en commun, amélioration des liens piétonniers et cyclables vers les lignes de transport en commun, etc.) est une stratégie fondamentale pour attirer davantage de personnes vers les autobus et les trains légers sur rail.

Une desserte en transport en commun prévisible et fiable accroît l'achalandage. Les mesures de priorité au transport en commun visent à améliorer la durée des déplacements et à permettre une desserte plus uniforme et plus fiable en donnant la priorité aux véhicules de transport en commun à l'intérieur des emprises routières. De telles mesures peuvent prendre la forme de différents détails de conception, comme des voies réservées, des voies d'évitement de file d'attente, des restrictions concernant les voies de virage et le stationnement sur rue, ainsi que la priorité aux feux, qui améliorent le fonctionnement du transport en commun et la durée des déplacements.

La gestion réussie des corridors dépend aussi du choix des bons corridors dans lesquels investir. Les investissements dans la desserte en transport en commun doivent être soutenus par une utilisation du sol intensive.

### *Résumé*

Vu la croissance que connaissent les régions et les villes des provinces canadiennes, les gouvernements font souvent face à des demandes du public pour agir sur la congestion routière et le manque de choix en matière de transport qui en résulte. Pour résoudre le problème, les gouvernements tendent à privilégier les investissements coûteux dans l'infrastructure de transport. Or, il faut souvent des milliards de dollars et des décennies pour planifier et réaliser ces projets et les mettre en service.

La gestion concertée des corridors peut être une solution de rechange économique et efficace à la construction coûteuse d'autoroutes, de lignes de métro ou de train léger sur rail dénivelé. Elle peut tenir lieu de solution provisoire pendant que la croissance urbaine se poursuit et finit par procurer l'achalandage nécessaire au soutien d'une desserte de transport en commun d'ordre supérieur. Elle peut aussi favoriser le transport actif en considérant tous les modes de transport pour accroître la capacité d'un corridor de permettre le transport de personnes, et non seulement de véhicules.

Quelle que soit la taille de la ville, la gestion concertée des corridors peut être avantageusement mise en œuvre en employant les principes normaux de bonne planification et de réalisation concertée. En misant sur l'échelonnement des services et des investissements dans le temps pour répondre aux besoins à court et à long termes dans un corridor sujet au changement, les municipalités peuvent réussir à utiliser pleinement les corridors de manière aussi économique que possible pour tous les utilisateurs.



## Étude de cas n° 1 – Revitalisation du quai de la Reine – Toronto (Ontario)

### Résumé

Le projet de revitalisation du quai de la Reine dans le secteur riverain de Toronto recourt à une gestion concertée du corridor afin d'accroître la part modale du transport en commun, de la bicyclette et de la marche, tout en accroissant la connectivité avec l'infrastructure de transport en commun et l'infrastructure routière existantes. Le projet est financé par les gouvernements municipal, provincial et fédéral et s'inscrit dans le cadre de planification provincial et municipal existant.



**Figure 1 – Le quai de Reine, une fois revitalisé**

### Contexte

Toronto est la ville canadienne la plus peuplée et celle qui croît le plus vite, mais son développement est gêné par l'absence d'un réseau de transport public complet et intégré. Le coût de la congestion dans le Grand Toronto était de 6 milliards de dollars en 2006 et pourrait s'élever à 15 milliards de dollars en 2031<sup>1</sup>. La durée moyenne de la navette dans la région est de 82 minutes, et les réseaux de transport inadéquats ont été reconnus comme un important obstacle à la compétitivité de la ville à l'échelle mondiale.

---

<sup>1</sup>Metrolinx (2008). *Le grand projet : Transformer les transports dans la région du grand Toronto et de Hamilton*. Consulté à l'adresse suivante : [http://www.metrolinx.com/thebigmove/Docs/big\\_move/081059\\_MetroLinx\\_TheBigMoveFR\\_V3\\_SM.pdf](http://www.metrolinx.com/thebigmove/Docs/big_move/081059_MetroLinx_TheBigMoveFR_V3_SM.pdf).

Pour s'attaquer à ces défis, le gouvernement de l'Ontario a établi en 2006 Metrolinx, un organisme de transport régional qui a publié en 2008 le document intitulé *Le grand projet : Transformer les transports dans la région du grand Toronto et de Hamilton*. Ce plan de transport régional vise à offrir un service de transport en commun fiable, commode et rapide, des sentiers piétonniers et cyclables plus sûrs, des routes moins congestionnées et une façon plus efficace de transporter les marchandises et d'acheminer les services. Le plan fait fond sur les outils de planification existants de la province, dont la *Déclaration de principes provinciale* (2005), la *Loi de 2005 sur les zones de croissance* (2005) et le *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* (2006).

Le *Grand Projet* est ambitieux, à long terme et exigeant en investissements (50 milliards de dollars sur 25 ans). La réalisation de ses buts nécessite une collaboration avec les systèmes de transport en commun locaux et de meilleurs liens avec les projets visant à tirer davantage parti de l'infrastructure de transport en commun et de l'infrastructure routière existantes, sans avoir à faire de grandes dépenses d'immobilisations. La revitalisation du quai de la Reine est un exemple de cette approche.

### *Aménagement du secteur riverain*

Le secteur riverain de Toronto, en bordure du lac Ontario, est l'un des secteurs de la ville affichant la plus forte croissance, puisque d'anciennes friches industrielles ont été converties en des usages d'habitation, de loisirs et d'administration.

La population du secteur riverain central de la ville est passée de 18 530 personnes en 2001 à 43 295 personnes en 2011, soit une croissance de 134 p. 100<sup>2</sup>. Un plan de 25 ans vise à réaménager plus de 800 hectares de terrain riverain, à construire quelque 40 000 nouvelles habitations et à créer environ 40 000 nouveaux emplois<sup>3</sup>. Le secteur riverain est aussi une des destinations touristiques les plus courues de Toronto, le centre Harbourfront attirant à lui seul plus de 12 millions de visiteurs par année<sup>4</sup>. Le secteur accueillera 7 000 compétiteurs dans un nouveau village des athlètes lors des Jeux panaméricains de 2015<sup>5</sup>. Ces plans d'aménagement requièrent une circulation plus efficace pour tous les modes de transport dans le secteur riverain.

L'aménagement du secteur riverain est géré par la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (ou société Waterfront Toronto) établie en 2001 par les gouvernements du Canada et de l'Ontario et la Ville de Toronto, qui sont tous les trois d'importants propriétaires riverains. Les gouvernements ont versé 500 millions de dollars chacun à la Société à titre de capital de démarrage. La Société a aussi reçu le contrôle des terrains appartenant aux différents gouvernements et travaille maintenant avec des partenaires des secteurs public et privé à les vendre aux fins de mise en valeur et elle utilise le produit des ventes pour financer l'infrastructure publique. La revitalisation du quai de la Reine est un projet clé dans les plans d'aménagement de la Société.

---

<sup>2</sup>City of Toronto Neighbourhood Profiles, 2011. "Waterfront Communities – The Island (77)."

<sup>3</sup>Waterfront Toronto. "About Us." [http://www.waterfronttoronto.ca/about\\_us](http://www.waterfronttoronto.ca/about_us).

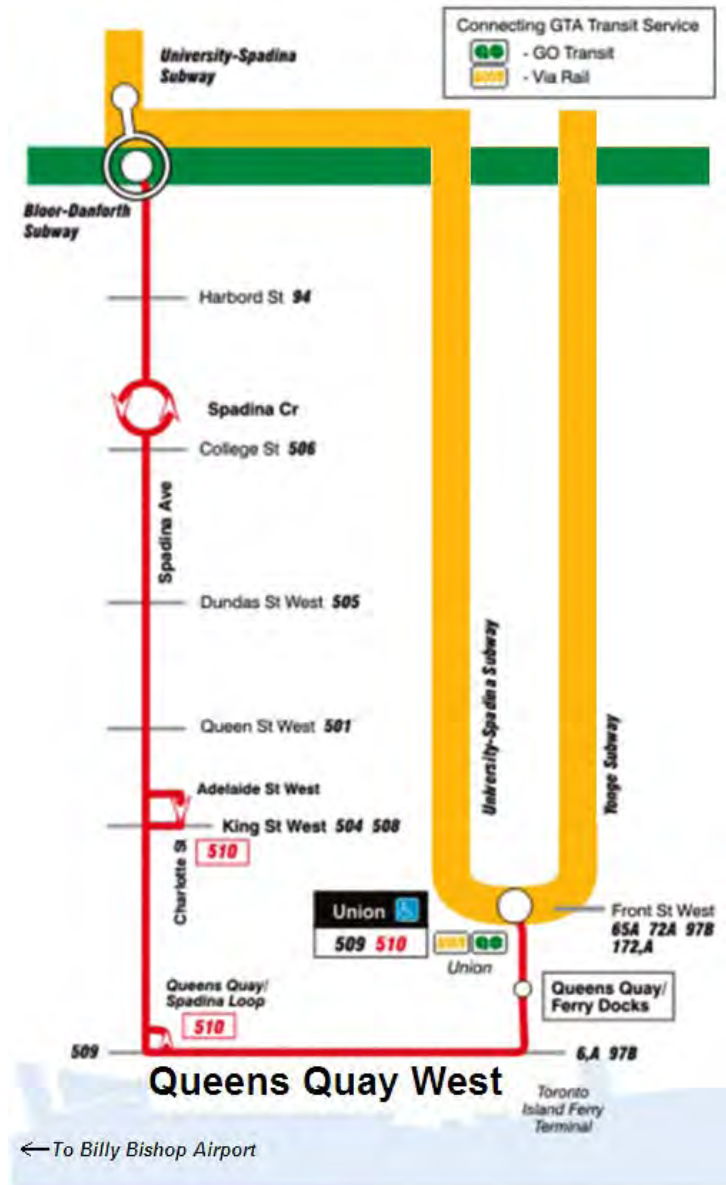
<sup>4</sup>Harbourfront Centre. "Who We Are." <http://www.harbourfrontcentre.com/howeare/aboutus.cfm>.

<sup>5</sup>Waterfront Toronto. "About Us." [http://www.waterfronttoronto.ca/about\\_us](http://www.waterfronttoronto.ca/about_us).

### Paramètres de la planification

Un aspect clé de la revitalisation du quai de la Reine réside dans le raccordement des différents modes de transport sur la rive ou près de celle-ci, dont des lignes de tramway et de métro, l'aéroport Billy-Bishop, Via Rail et Go Transit, ainsi que les dessertes en autobus de la gare Union et les dessertes en traversiers des îles de Toronto. Cet objectif soutient les politiques provinciales d'aménagement, qui mettent l'accent sur l'amélioration de la connectivité entre les systèmes de transport multimodaux et de la part modale sur l'infrastructure de transport existante.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Toronto vise à aménager la rive et à la rendre plus propice à tous les modes de transport, à améliorer l'accès public au lac Ontario et à mieux utiliser les ressources en transport existantes. Le projet de revitalisation soutient les priorités et les objectifs énoncés dans la *Charte du piéton* et dans le *Plan cycliste* de la Ville. Il reflète aussi un certain nombre de politiques contenues dans la *Déclaration de principes provinciale*, incitant les municipalités à considérer de meilleures utilisations de l'infrastructure existante avant de financer de nouveaux ouvrages.



**Fig. 2 – Connectivité du transport en commun dans les environs du quai de la Reine**

### Le quai de la Reine maintenant

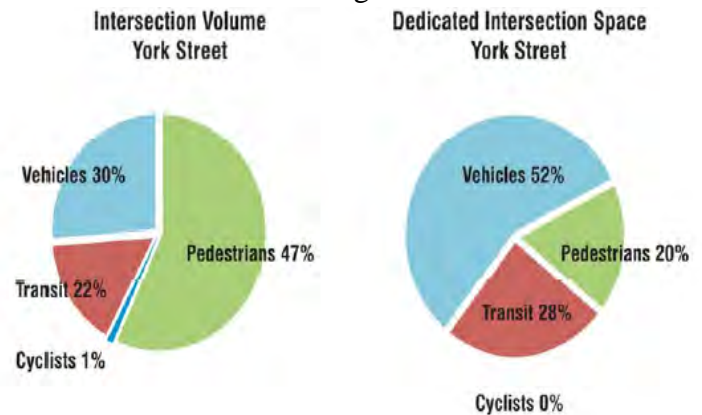
Le quai de la Reine s'étend sur 3,5 kilomètres le long de la rive du lac Ontario, entre la rue Bathurst dans l'Ouest et la rue Parlement dans l'Est. Il tient lieu d'artère secondaire, avec une desserte en transport en commun et des trottoirs des côtés nord et sud.

Deux lignes de tramway et une ligne d'autobus passent sur le quai de la Reine. La ligne de tramway 509 (« Harbourfront ») passe au sud de la rue Bay à partir de la gare Union, puis tourne vers l'ouest sur le quai de la Reine. La ligne de tramway 510 (« Spadina ») passe au sud sur l'avenue Spadina, entre la ligne de métro Bloor-Danforth et la gare Union, en passant par le quai

de la Reine et la rue Bay. Les deux tramways créent ensemble la seconde ligne de surface en importance de Toronto pour ce qui est de l'achalandage et transportaient en moyenne 55 400 personnes en semaine en 2011<sup>6</sup>. Ces lignes de tramway créent une boucle au sud qui relie les deux lignes de métro nord-sud et est-ouest, formant ainsi une connexion d'importance primordiale dans le réseau de transport en commun de la ville pour plus de 1,5 million de personnes qui prennent le transport en commun à Toronto un jour de semaine moyen.

L'exploitation de tramways sur le quai de la Reine est inefficace à cause de l'absence de priorité donnée au

transport en commun. Les tramways roulent à une vitesse moyenne de 12 à 15 km/h, inférieure aux 17 km/h que requiert le transfert modal nécessaire pour suivre le développement en bordure de la rue et pour maintenir la circulation des véhicules. Les plateformes de tramway sont aussi inadéquates. Elles rendent difficile l'accès aux arrêts et créent des conflits avec les véhicules qui doivent arrêter et attendre que les passagers des tramways soient montés à bord ou en soient descendus.



**Figure 3 – Débit et espace alloué pour les différents modes de transport dans les environs du quai de la Reine**



**Figure 4 – Circulation typique d'un jour d'été sur le quai de la Reine**

<sup>6</sup>Toronto Transit Commission, 2011. "TTC Operating Statistics." [http://www.ttc.ca/About\\_the\\_TTC/Operating\\_Statistics/2011.jsp](http://www.ttc.ca/About_the_TTC/Operating_Statistics/2011.jsp)

En été, le rapport des usagers à l'espace alloué à chaque mode de transport est disproportionné par rapport au débit (figure 3).

Le quai de la Reine fonctionne beaucoup comme une route à deux voies, malgré son profil en travers à quatre voies. Les utilisations en bordure de rue, en particulier le stationnement, rendent la conduite difficile et lente. Les possibilités pour les piétons sont limitées et il n'existe aucune bande cyclable sur la chaussée. La route coupe aussi le sentier Martin-Goodman, qui s'étend sur 56 kilomètres le long de la rive et qui tient lieu de principale voie publique pour les cyclistes, les joueurs, les patineurs en ligne et les piétons de la ville. Toutes ces lacunes font que ce corridor, malgré son emplacement de premier plan et son grand nombre d'usagers, ne réussit pas à offrir un accès sûr et commode à tous les modes de transport.



**Figure 5 – Emplacement du projet de revitalisation du quai de la Reine**

## **Projet**

Le projet de revitalisation du quai de la Reine améliorera le paysage de rue et la fonction de l'artère de 1,7 km de longueur entre l'avenue Lower Spadina et la rue Bay (figure 5).

Le projet a bénéficié d'une large participation du public. Des consultations du public ont eu lieu dans le cadre du processus d'évaluation environnementale de portée générale pour les projets municipaux. Trois assemblées publiques et une séance « portes ouvertes » ont attiré de 250 à 500 participants chacune. Des réunions avec les parties intéressées ont aussi été tenues aux étapes clés, dont cinquante réunions avec des propriétaires fonciers pour traiter d'enjeux concernant des endroits particuliers. Des groupes des Premières Nations ont aussi été consultés. Une diffusion à grande échelle comprenait de multiples annonces dans les quotidiens et les journaux locaux, une boîte aux lettres communautaire, un site Web de projet et des comptes

rendus périodiques envoyés au moyen de la base de données de Waterfront Toronto contenant les adresses électroniques de quelque 9 000 personnes. Le public a aussi participé au choix de la conception.

Le projet est un bon exemple de maximisation des investissements déjà consentis. Le plan de revitalisation maintient le droit de passage des tramways dans son emplacement actuel, mais transforme les voies de circulation au sud des rails en un sentier cyclable bordé d'arbres et une large place piétonnière. Les déplacements non motorisés sont concentrés sur un côté de la rue et les interruptions du sentier Martin-Goodman sont éliminées.

Une fois les travaux terminés, le tronçon revitalisé du quai de la Reine comportera deux voies de circulation est-ouest et un trottoir élargi du côté nord de la rue. Les plateformes de tramway seront améliorées et offriront un accès public plus facile. Les voies de circulation seront reconfigurées et comporteront des voies de virage réservées et une synchronisation des feux permettant un meilleur écoulement de la circulation des véhicules de transport en commun et des autres véhicules. Le projet permettra un écoulement plus efficace des véhicules de transport en commun et améliorera la connectivité de l'ensemble du réseau de transport en commun de Toronto; il permettra aux voyageurs de prendre le métro et les tramways vers le secteur riverain à partir du quai de la Reine.

Waterfront Toronto coordonne aussi la mise à niveau de l'infrastructure et des services d'utilité publique pour faire en sorte que le projet soit rentable et qu'aucune nouvelle construction ne soit nécessaire après l'achèvement du projet. Le cout du projet, estimé à 110 millions de dollars, est partagé entre les trois ordres de gouvernement. Les travaux ont débuté en novembre 2012 et d'échelonneront sur trois ans.



**Figure 6 – Le nouveau quai de la Reine et le sentier Martin-Goodman**

## Étude de cas n° 2 – Boulevard King George – Surrey (Colombie-Britannique)

### Résumé

La présente étude de cas examine les améliorations actuelles et futures du boulevard King George dans la ville de Surrey. Les améliorations actuelles consistent, par exemple, dans l'embellissement d'endroits particuliers, dans la priorité au transport en commun, dans l'élargissement du corridor et dans le service rapide par bus prévu. Ces projets sont échelonnés de manière à maximiser l'utilisation des actifs existants, à répondre aux demandes actuelles de déplacement en transport en commun ou à bicyclette et à établir un marché pour le futur service rapide par bus. La planification d'un service rapide par bus dans le corridor est en cours.

### Contexte

Surrey est la seconde ville en importance du Grand Vancouver avec une population de 468 000 personnes lors du recensement de 2011. Elle a gagné plus de 73 000 résidents entre 2006 et 2011, soit une hausse de 18,6 %, qui est à peu près le double du taux pour l'ensemble de la région. Le taux de croissance de Surrey devrait continuer de surpasser la moyenne régionale au cours des trente prochaines années et sa population pourrait approcher celle de Vancouver. La figure 1 montre la situation de Surrey dans le Grand Vancouver.

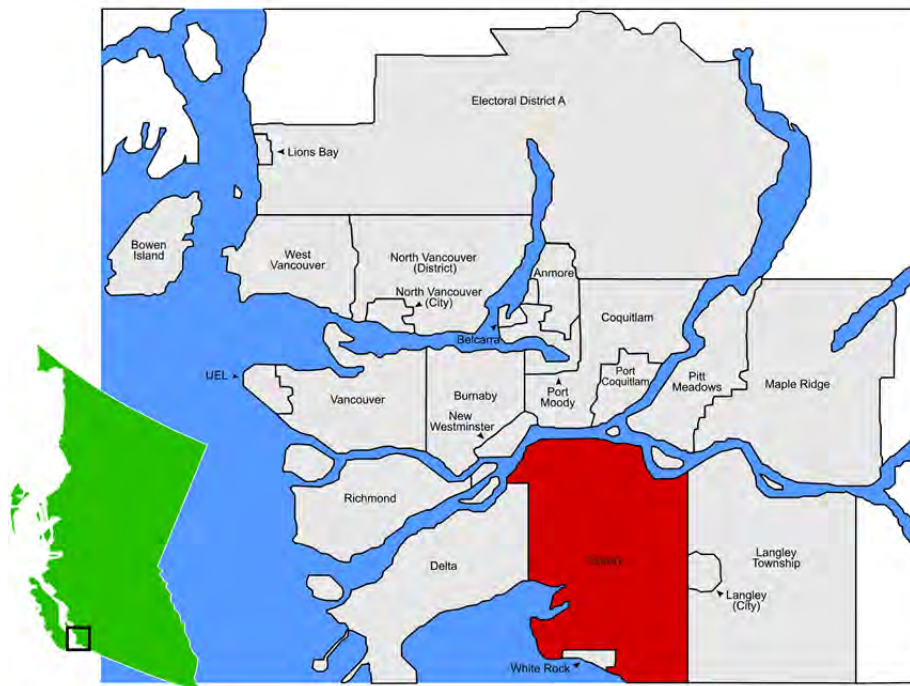


Figure 1 – Situation de Surrey dans le Grand Vancouver

Le boulevard King George est un important corridor routier d'une longueur de 25 kilomètres s'étendant du nord au sud entre le pont Pattullo dans le centre-nord de Surrey et South Surrey/White Rock, se terminant juste au nord de la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington. La figure 1 montre son emplacement. Selon les données de la société TransLink, quelque 50 000 résidents et 34 000 emplois se trouvent à une distance de marche d'au plus 400 m du corridor, entre la gare centrale de Surrey et le centre-ville de White Rock. Le corridor relie trois des centres urbains mentionnés dans le plan d'urbanisme de Surrey et dans la Stratégie de croissance régionale du Grand Vancouver, qui sont voués à devenir des points focaux de la croissance et de desserte en transport en commun. Ces centres urbains sont le centre métropolitain de Surrey et les centres-villes de Newton et de Semiahmoo / White Rock.

**Figure 2 – Corridor à l'étude et services de transport en commun**





### *Utilisation du sol dans le corridor*

Les principales destinations aux abords du corridor comprennent le pôle de commerces de détail et de bureaux en développement, ainsi qu'un centre de loisirs et une bibliothèque publique, le campus de Surrey de l'Université Simon-Fraser et le nouvel hôtel de ville (ouverture en 2013) dans le centre métropolitain de Surrey. Plus au sud, les autres destinations clés sont l'hôpital Surrey Memorial et l'Université polytechnique Kwantlen.

Le boulevard King George continue de se développer comme un corridor polyvalent de haute densité. Les utilisations du sol actuelles varient dans le corridor. Le centre métropolitain de Surrey présente un mélange d'immeubles d'habitation, de bureaux, de commerces de détail et d'usages gouvernementaux entremêlés d'anciens commerces axés sur l'utilisation de la voiture, comme des parcs de stationnement, des motels et des stations-services. La section allant du centre métropolitain de Surrey au centre-ville de Newton est bordée principalement de maisons individuelles. Celles-ci sont généralement orientées de manière à faire dos au boulevard King George, leur cour arrière donnant sur lui. Le centre urbain de Newton se compose surtout de centres commerciaux et de commerces axés sur l'utilisation de la voiture. La section qui s'étend entre le centre urbain de Newton et la route 10 est, elle aussi, bordée de maisons individuelles. Entre la route 10 et l'autoroute 99, le boulevard King George traverse une terre agricole. La section située entre l'autoroute 99 et la 152<sup>e</sup> Rue se compose principalement de maisons individuelles et de commerces axés sur l'utilisation de la voiture. La 152<sup>e</sup> Rue présente surtout un mélange de maisons individuelles et d'immeubles d'habitation vers le sud jusqu'à la 22<sup>e</sup> Avenue. Au sud de la 22<sup>e</sup> Avenue se trouve un mélange d'immeubles d'habitation et de commerces.

Le boulevard King George est desservi par quatre stations de train léger sur rail le long de la ligne Expo du SkyTrain de TransLink. Ces stations (Scott Road, Gateway, Surrey Central et King George) sont toutes concentrées dans les parties du corridor situées le plus au nord. En moyenne, 48 000 passagers se déplacent entre les stations Surrey Central et Gateway en semaine. Deux lignes d'autobus dans le corridor transportent en plus 11 700 personnes par jour.

Le Grand Vancouver a désigné le boulevard King George comme faisant partie de son Réseau de transport en commun à haute fréquence (RTCHF). Le RTCHF est un réseau de corridors où la desserte en transport en commun est garantie au moins à toutes les 15 minutes toute la journée et en soirée, sept jours par semaine.

Le boulevard King George comporte des trottoirs dans la plupart des secteurs urbains et des accotements dans les secteurs ruraux. Les trottoirs dans le corridor sont généralement assez étroits. Le boulevard King George est désigné comme un itinéraire cyclable entre la 98<sup>e</sup> Avenue et la 152<sup>e</sup> Rue. La plus grande partie de cet itinéraire présente des bandes cyclables sur accotement, mais il y a des bandes cyclables marquées sur la chaussée à certains endroits. D'autres bandes cyclables marquées sur la chaussée sont ajoutées dans le cadre de la réfection de la route. Le Plan cycliste de Surrey (2012) et la Stratégie cycliste régionale de TransLink proposent tous deux des améliorations de l'infrastructure cyclable afin de faire de la bicyclette un choix de transport viable pour une plus grande partie de la population.

Le boulevard King George fait partie du Réseau de routes principales de la société TransLink. Il comporte de quatre à six voies de circulation sur la plupart de sa longueur. Les débits journaliers de circulation automobile varient entre 34 000 et 48 000 véhicules entre la 108<sup>e</sup> Avenue et la 64<sup>e</sup> Avenue. Ils sont plus élevés au nord de la 108<sup>e</sup> Avenue (jusqu'à 70 000 entre le chemin Scott et le pont Pattullo) et moins élevés au sud de la 64<sup>e</sup> Avenue (généralement de 20 000 à 30 000). Le boulevard King George est aussi désigné comme un itinéraire des camions pour le transport des marchandises.

## **Projet**

En 2008, la Ville de Surrey a élaboré un Plan stratégique de transport dans le cadre de son plan d'urbanisme. Le Plan stratégique énonce six principes fondamentaux :

1. Une gestion efficace et efficiente des réseaux
2. Davantage de choix en matière de transport
3. Des collectivités plus sûres et plus saines
4. Des économies locales prospères
5. La protection des milieux naturels et bâtis
6. L'intégration des transports

Tous les principes ci-dessus entrent en jeu dans la gestion concertée du corridor. L'intégration du transport est un objectif clé. Cela incite à favoriser l'intégration entre le transport et l'utilisation du sol afin de réduire les besoins de déplacement et de soutenir les modes de transport plus durables. Le Plan aborde aussi la question de la coordination des budgets consacrés aux installations piétonnières, cyclables et de transport en commun afin de maximiser l'efficacité du financement disponible et d'ajouter de la valeur aux projets.

Il est aussi important, pour la gestion du corridor, d'offrir davantage de choix en matière de déplacement, ce qui suppose de réduire la dépendance envers les automobiles en favorisant les autres modes de transport. Selon le principe d'un plus grand choix en matière de déplacement, un des objectifs du Plan consistait à protéger et à améliorer les corridors et l'infrastructure en vue d'expansions et de mises à niveau stratégiques.

En 2010, la Ville a publié son Rapport sur les transports, qui rend compte des mesures prises en vue de concrétiser le plan de 2008. Les mesures suivantes concernent le boulevard King George :

- l'élargissement à quatre voies du boulevard King George au sud de la route 10;
- des améliorations de l'infrastructure de transport en commun et de l'infrastructure cyclable dans la section située entre l'autoroute Fraser et l'hôpital Surrey Memorial, y compris des bandes cyclables marquées, de meilleurs marquages des bandes cyclables sur la chaussée aux carrefours et une voie d'évitement de file d'attente vers le nord, à la 96<sup>e</sup> Avenue, pour le transport en commun;
- la réalisation de la phase 1 de l'étude conjointe de la Ville et de la société TransLink afin de parachever le déménagement du Centre de correspondance de Newton à un nouvel emplacement en bordure du boulevard King George.

Depuis 2010, la Ville, en collaboration avec ses partenaires régionaux et provinciaux, a continué de poursuivre les buts de son Plan de transport le long du boulevard King George. En particulier, plusieurs mesures ont été prises pour rehausser l'utilisation du corridor et le préparer à sa future utilisation comme ligne de transport en commun à grand débit. Ces projets sont échelonnés dans le temps afin de maximiser l'utilisation des actifs existants, de répondre aux demandes actuelles de déplacement en transport en commun et à bicyclette et d'établir un marché pour le futur service rapide par bus. Ces projets sont les suivants :

- Agrandissement du parc de stationnement incitatif dans South Surrey;
- Instauration d'un service rapide par bus dans le corridor (de Guildford à Newton) à compter de 2013;
- Planification d'un métro léger dans le corridor.

### *1) Parc de stationnement incitatif de South Surrey*

Le parc de stationnement incitatif à l'angle de l'autoroute 99 et du boulevard King George est agrandi et passera d'environ 500 places à 800 places de stationnement pour desservir les collectivités en croissance de South Surrey et de White Rock. Lorsqu'un service rapide par bus sera implanté dans le corridor, le parc de stationnement incitatif servira de terminus de transport en commun pour le Sud, pour les navetteurs se rendant à Vancouver. Le parc de stationnement incitatif ouvrira en 2013.

### *2) Service rapide par bus TransLink*

À compter de 2013, 40 000 heures de desserte seront allouées à la mise en œuvre progressive du service rapide par bus « B-Line » entre le centre-ville de Guildford et le centre métropolitain de Surrey, en suivant la 104<sup>e</sup> Avenue, et vers le sud, le long du boulevard King George, jusqu'à la 72<sup>e</sup> Avenue dans le centre-ville de Newton. Le Centre de correspondance de Newton sera mis à niveau pour accueillir cette nouvelle desserte. À plus long terme, la desserte sera prolongée vers le sud jusqu'à White Rock. La desserte comportera moins d'arrêts que la desserte actuelle et fonctionnera probablement à une fréquence de 7 à 8 minutes entre l'heure de pointe du matin et la soirée, et à une fréquence moindre durant les autres périodes.

### *3) Planification du transport en commun rapide*

La société TransLink et le gouvernement de la Colombie-Britannique mènent présentement une étude sur le transport en commun rapide à Surrey en collaboration avec le Grand Vancouver, la Ville de Surrey et la Ville de Langley.

Les buts de l'étude consistent à déterminer des stratégies pour :

- Répondre à la demande en transport, la déplacer et aider à l'orienter. Présentement, 84 % des déplacements entre les centres urbains de Surrey et les collectivités avoisinantes sont faits en voiture.

- Orienter l'utilisation du sol afin de réaliser les plans régionaux et municipaux. Le centre métropolitain de Surrey connaît une importante croissance, et cette croissance doit être durable et encourager de meilleurs choix en matière de transport.
- Aider à atteindre les ambitieux objectifs provinciaux et régionaux pour un air plus pur et des collectivités plus saines.

L'étude portait sur trois corridors, ceux de la 104<sup>e</sup> Avenue, de l'autoroute Fraser et du boulevard King George. Pour le corridor du boulevard King George (de la station King George au centre-ville de White Rock), l'étude a examiné les possibilités suivantes :

- Un service rapide par bus (SRB) entre le centre métropolitain de Surrey et le centre-ville de White Rock avec des autobus de 60 pieds circulant sur des voies réservées sur le terreplein central (avec des stations situées sur le terreplein central) le long du boulevard King George jusqu'à la route 10, puis sur les voies polyvalentes (avec des stations en bordure de rue) entre la route 10 et le centre-ville de White Rock.
- Un train léger sur rail (TLR) avec des trains circulant dans des voies médianes réservées (et des stations situées dans le terreplein central) entre le centre métropolitain de Surrey et Newton; les passagers pourraient ensuite poursuivre en autobus jusqu'au centre-ville de White Rock (SRB sur voies polyvalentes en bordure de rue).
- Un métro léger (SkyTrain) circulant sur une voie surélevée entre la station King George et Newton; les passagers pourraient ensuite poursuivre en autobus jusqu'au centre-ville de White Rock (SRB sur voies polyvalentes en bordure de rue).

La figure 2 illustre les quatre configurations.

Les différentes solutions ont été portées à la connaissance du public. Compte tenu des commentaires reçus du public et sous réserve de la disponibilité du financement de tous les ordres de gouvernement, on poursuivra l'élaboration d'un projet de service rapide par bus pour le boulevard King George.

### Figure 3 – Solutions de transport en commun rapide

Solution 1 – SRB sur le boulevard King George jusqu'à White Rock



Solution 2 – SRB sur le boulevard King George jusqu'à Newton



Solution 3 – TLR jusqu'à Newton et SRB jusqu'à White Rock



Solution 4 – Métro léger jusqu'à Newton



## Conclusion

Surrey continue de croître et de passer d'une banlieue de basse densité à un centre régional de plus haute densité et axé sur le transport en commun. Le boulevard King George demeurera un corridor clé de transport nord-sud, reliant nombre de centres de voisinage de Surrey.

Les améliorations en matière de transport dans le corridor reflètent l'évolution de son rôle. Des améliorations ont été apportées à d'anciennes sections rurales afin de les doter d'éléments urbains, comme des bandes cyclables et des trottoirs. Les installations de transport en commun, comme des points de correspondance et des parcs de stationnement incitatif, sont agrandies afin de faciliter l'accès des clients aux lignes de transport en commun du corridor. Les services sont améliorés de manière progressive pour répondre à la demande et encourager l'achalandage futur, tout en maximisant l'utilisation de l'infrastructure existante. Cela comprend un service rapide par bus vers le sud jusqu'à Newton en 2013 et un prolongement futur jusqu'à White Rock. À plus long terme, on poursuivra la planification et la consultation afin de déterminer la solution de transport en commun rapide qui convient le mieux au corridor.

## **Étude de cas n° 3 – Corridor du Rapibus – Gatineau (Québec)**

### **Résumé**

La présente étude de cas porte sur le projet du Rapibus réalisé à Gatineau. Ce projet, qui a été planifié durant plusieurs années par la Société de transport de l'Outaouais (STO), a pour but d'améliorer la mobilité dans l'ensemble de la ville de Gatineau et, en même temps, d'atténuer les problèmes de circulation qui surviennent dans plusieurs secteurs de la ville. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, la STO et la Ville de Gatineau ont aménagé plusieurs voies pour autobus visant à améliorer la desserte près de ce qui allait devenir le corridor du Rapibus. Le projet du Rapibus a été lancé en 2007, après l'obtention des fonds nécessaires du gouvernement du Québec. La STO a alors mis la dernière main à la conception du projet, et la construction a débuté au printemps 2010. L'achèvement des travaux est prévu à l'été 2013<sup>7</sup>.

### **Contexte**

Comptant parmi les cinq plus grandes villes du Québec, Gatineau a connu une importante croissance démographique de 1991 à 2006, soit une augmentation de plus de 20 %. Par surcroît, selon certaines prévisions, la population de la ville atteindra environ 310 000 personnes en 2031<sup>8</sup>, ce qui représente une hausse de 40 000 personnes par rapport à la population en 2008.

La croissance démographique entraîne une hausse de la demande en transport à Gatineau. Malgré les importantes améliorations routières qui ont été faites, bien des parties du réseau restent congestionnées, comme la partie est de la ville, près de l'autoroute 50, et les ponts franchissant les rivières Gatineau et des Outaouais. La congestion routière touche notamment les déplacements vers le centre de Gatineau, où se trouve la majorité des emplois. Il s'ajoute sur les routes de la région une demande supplémentaire provenant du nombre considérable de résidents de l'Outaouais qui se rendent quotidiennement à Ottawa pour le travail.

### **Projet**

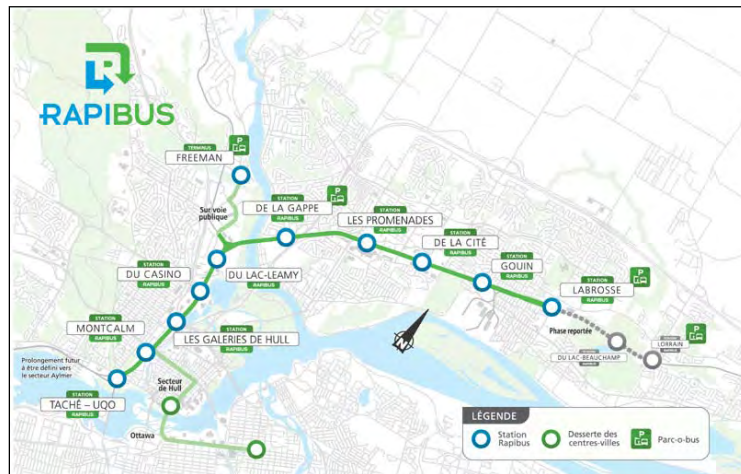
Le Rapibus est un service rapide par bus à haute fréquence fonctionnant sur des routes à deux voies exclusives aux autobus. Il fait appel à la technologie des systèmes de transport intelligents et à des véhicules silencieux de grande capacité et exploite un réseau intégré d'installations, de services et de commodités qui améliore la fiabilité et la flexibilité du système.

L'objectif du Rapibus consiste à améliorer la desserte de transport en commun et à encourager la mobilité de la population de Gatineau. Il vise à offrir un accès plus direct et plus efficace aux principaux centres d'emploi, d'éducation et d'affaires le long d'un corridor de 12 km. Le tracé suit le corridor ferroviaire existant des Chemins de fer Québec-Gatineau pour desservir le centre-ville de Hull et d'Ottawa.

---

<sup>7</sup> [http://www.rapibus.sto.ca/index.php?id=176&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=10&tx\\_ttnews\[backPid\]=174&cHash=83bfa31b3b](http://www.rapibus.sto.ca/index.php?id=176&tx_ttnews[tt_news]=10&tx_ttnews[backPid]=174&cHash=83bfa31b3b)

<sup>8</sup> [http://www.gatineau.ca/page.asp?p=histoire\\_cartes\\_statistiques/coup\\_oeil](http://www.gatineau.ca/page.asp?p=histoire_cartes_statistiques/coup_oeil)



**Figure 1 – Corridor du Rapibus**

### *Caractéristiques du corridor*

- Un corridor de 12 kilomètres de long à l’usage exclusif des autobus.
- Dix stations reliant différents centres d’activités commerciales, culturelles, sportives et économiques.
- Des autobus de grande capacité offrant davantage de confort.
- Un sentier cyclable de 10,7 km longeant le corridor et offrant des commodités aux cyclistes à neuf stations, y compris 161 supports à bicyclettes, dont 91 sont couverts.
- Deux nouveaux parcs de stationnement offrant 700 places de stationnement supplémentaires.
- Un meilleur accès pour les usagers à mobilité réduite.
- Utilisation d’un système de transport intelligent (STI) améliorant la fiabilité de la desserte.
- Intégration de technologies visant à rehausser la sécurité routière et celle des usagers.
- Protection des passages pour piétons et cyclistes grâce à une signalisation et à des marques sur la chaussée.
- Un nouveau franchissement de la rivière Gatineau pour les autobus et les bicyclettes, grâce à l’utilisation du pont ferroviaire appelé « pont Noir ».

Le Rapibus est un important projet de transport en commun ayant pour but de favoriser la croissance démographique et le développement économique de la région. Le plan régional de Gatineau vise à accroître les activités dans les corridors de transport en commun, et notamment dans le corridor du Rapibus. Deux des mesures que contient le plan concernent directement le corridor du Rapibus :

- Encourager des utilisations du sol et des aménagements résidentiels de plus haute densité dans un rayon de 500 mètres des stations du Rapibus.
- Encourager les pôles d'emploi dans un rayon de 500 mètres des stations du Rapibus.

Les mesures ci-dessus devraient concourir à un environnement plus sain, à une utilisation accrue du transport en commun, à la croissance économique et à une meilleure qualité de vie dans la région.

Le projet du Rapibus comprend plusieurs outils pour accroître l'efficacité de la desserte dans le corridor. Le Rapibus repose sur un système de voies exclusives construites parallèlement au corridor ferroviaire existant des Chemins de fer Québec-Gatineau. En outre, le système utilise des autobus de grande capacité davantage en mesure de maximiser les déplacements.



**Figure 2 – Aménagement du corridor**



**Figure 3 – Véhicule à plusieurs passagers**

Le corridor du Rapibus croise plusieurs carrefours, et un droit de passage est accordé aux autobus afin de maintenir la fiabilité de la desserte. Des dispositifs routiers reliés à un centre de contrôle électronique détectent les autobus s'approchant de feux de circulation. Le système donne la priorité aux autobus dans une circulation mixte.

Enfin, l'ajout de deux nouveaux parcs de stationnement incitatif à côté de deux stations offre 700 places de stationnement de plus et un accès direct au réseau du Rapibus.



Un sentier cyclable longeant le corridor du Rapibus relie les principaux centres d'emploi, d'éducation, de loisirs et d'activités commerciales et offre un lien direct au réseau cyclable régional existant. Ce réseau comprend plusieurs bandes cyclables sur les routes existantes. Neuf stations sont aussi dotées de supports à bicyclettes.

Le projet Rapibus nécessite des mesures de sécurité appropriées et efficaces pour réduire les conflits entre les différents utilisateurs du corridor (piétons, cyclistes, conducteurs et trains) :

- Une passerelle a été construite à la station La Cité pour permettre aux piétons de traverser en toute sécurité les voies du Rapibus.
- Le sentier cyclable a été conçu de telle sorte qu'il ne passe pas dans les aires d'embarquement.
- Plusieurs améliorations ont été apportées aux carrefours, comme des zones d'arrêt pour les chauffeurs, des zones hachurées et des feux de circulation munis de visières. Ces mesures, combinées avec la priorité des autobus dans le corridor, offre un système à la fois sûr et efficace.
- Le pont ferroviaire appelé « pont Noir » est le seul endroit dans tout le corridor du Rapibus où les voies deviennent unidirectionnelles. La circulation y est contrôlée par un système de feux de circulation automatiques. Ce système assure un passage sûr et efficace des autobus, tout en maintenant l'utilisation de la voie ferrée pour le transport des marchandises sur le pont.

La réalisation du système du Rapibus s'inscrit dans la mission de la STO et dans sa vision d'avenir à long terme, laquelle prévoit un transfert modal en faveur du transport en commun. La mission de la STO consiste à offrir aux résidents de Gatineau un système de transport fiable répondant aux besoins actuels de la population à un coût qui convient aux usagers, aux contribuables et aux municipalités.

Le Rapibus est une mesure concrète du *Plan stratégique de développement 2005-2015 de la STO*<sup>9</sup>, qui repose sur cinq axes stratégiques de développement :

- le service à la clientèle;
- l'environnement et le développement durable;
- la performance du réseau;
- une planification harmonieuse du transport en commun;
- un engagement partagé envers la mission.

---

<sup>9</sup> Plan stratégique à long terme 2005-2015 de la STO : [http://www.sto.ca/fileadmin/user\\_upload/communications/PDF/Plan\\_strategique/Plan\\_strategique\\_2005\\_2015.pdf](http://www.sto.ca/fileadmin/user_upload/communications/PDF/Plan_strategique/Plan_strategique_2005_2015.pdf)

## **Conclusion**

Le Rapibus est un projet qui facilite la mobilité dans la région de Gatineau. De plus, il concourt à réduire les émissions de gaz à effet de serre, diminue la dépendance envers le pétrole et atténue les problèmes liés à la congestion routière. En même temps, il offre en toute sécurité un meilleur accès au travail, aux loisirs et aux services publics.

## Étude de cas n° 4 – Corridors de transport en commun Comex – Saint John (Nouveau-Brunswick)

### Résumé

Le service rapide par bus Comex dessert les navetteurs des collectivités en périphérie de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et aide à atténuer les problèmes de congestion et de stationnement en leur offrant une possibilité de transport en commun pour aller à Saint John et en revenir. Le succès du programme a permis à la province de reporter une coûteuse expansion d'autoroute et à la Ville d'épargner l'argent et le terrain qui étaient auparavant affectés à la construction d'un nouveau garage de stationnement.

### Contexte

Avec une population de plus de 122 400 personnes, Saint John est la ville la plus peuplée et la seconde région métropolitaine de recensement en importance du Nouveau-Brunswick. Le transport dans la région est conditionné par le fait que 40 p. 100 de la population résident à l'extérieur de la ville, où les taux de croissance dépassent ceux de la ville. Cela donne lieu à des défis liés à l'étalement urbain, au nombre croissant de véhicules, à la congestion accrue, à des préoccupations environnementales ainsi qu'à l'usure accélérée de l'infrastructure de transport existante.

Afin de résoudre ces problèmes, la Commission des transports de Saint John a élaboré le système de transport en commun Commuter Express (Comex) en collaboration avec différents partenaires. Comex est un service rapide par bus (SRB) qui offre aux navetteurs résidant en périphérie un autre mode de transport, durable, pour aller à la haute-ville de Saint John et en revenir. Comex compte trois lignes desservant les résidents de Grand Bay-Westfield, de la vallée



Figure 1– Saint John et sa périphérie

de la Kennebecasis (dans les villes de Rothesay et de Quispamsis) et de Hampton du lundi au vendredi. En 2012, la Commission a ajouté un trajet réservé de Quispamsis à Saint John, distinct du trajet de la vallée de la Kennebecasis.

La considération première ayant motivé l'instauration de la desserte a été une étude qui a déterminé que, pour répondre aux futurs besoins en stationnement dans le centre-ville de Saint John, la Ville devait construire 1 850 places de stationnement au coût de 46 millions de dollars. De concert avec ses partenaires, la Ville a plutôt choisi d'accroître l'utilisation des transports durables de 10 à 20 p. 100 afin de réduire de 400 le besoin de places de stationnement. Cela ferait économiser près de 10 millions de dollars en dépenses d'immobilisations, tout en permettant d'utiliser à d'autres fins les terrains destinés à la construction des places de stationnement.

Un partenariat entre la Ville de Saint John et les conseils municipaux de la périphérie ainsi que la Commission des transports et la Commission du stationnement de Saint John était essentiel à la mise en œuvre du plan de développement. Plus précisément, les administrations municipales ont convenu de se partager la moitié des coûts de fonctionnement de Comex qui n'est pas couverte par les titres de transport. Elles ont aussi collaboré avec des entreprises privées, qui ont installé des supports à bicyclettes et ont encouragé leurs employés à faire du covoiturage.

Le transport actif a été pris en compte lors de l'élaboration de Comex, et des supports à bicyclettes ont été installés sur chacun des autobus. Les stations Comex ont aussi été conçues pour être raccordées aux sentiers cyclables existants, permettant aux usagers de partir à bicyclette de la maison, de placer leur bicyclette sur l'autobus, puis de se rendre à bicyclette à leur lieu de travail. Selon la Commission des transports, la demande de supports à bicyclettes dépasse la capacité actuelle.

La Commission des transports de Saint John a aussi collaboré étroitement avec la Commission du stationnement de Saint John pour hausser les prix mensuels du stationnement dans la haute-ville de Saint John. Ces hausses de prix visaient à rendre les prix du stationnement comparables au coût d'un laissez-passer mensuel Comex, rendant ainsi plus économiquement attrayant le choix d'un mode de transport durable. Les recettes tirées des hausses des prix du stationnement ont servi à acheter un terrain au centre-ville en vue d'un aménagement futur et à aménager des installations de stationnement plus attrayantes.

Pour mieux assurer le succès du programme, les partenaires dans son élaboration se sont engagés dans une importante consultation du public et une vaste stratégie de communication. Le service a aussi été rendu bilingue pour refléter la population du Nouveau-Brunswick, et fait l'objet d'une promotion de la marque pour faire en sorte que le public reconnaisse les autobus, ainsi que les stations et les arrêts.

Reconnaissant la relation entre les volumes de circulation et la demande de places de stationnement, la Commission des transports et la Commission du stationnement de Saint John ont fait équipe pour offrir un réseau de transport intégré pour la région. La Commission du

stationnement de Saint John a lancé un programme de covoiturage à l'intention des résidents. En périphérie, du stationnement gratuit dans les parcs de stationnement de Comex est offert à ceux qui veulent garer leur voiture et prendre l'autobus ou faire du covoiturage.

## **Projet**

En 2007, neuf nouveaux autobus ont été achetés pour les lignes desservant les parcs de stationnement incitatif, en utilisant près de 4 millions de dollars de fonds fédéraux destinés au transport en commun. Le service rapide par bus a débuté en septembre 2007 et connaît du succès sur les trois lignes.

- **Hampton** – Deux autobus effectuant quatre trajets deux fois par jour
- **Vallée de la Kennebecasis** – Deux autobus effectuant six trajets deux fois par jour, et un autobus effectuant trois trajets deux fois par jour entre Quispamsis et Saint John
- **Grand Bay Westfield** – Un autobus effectuant trois trajets deux fois par jour

L'achalandage est maintenant de plus de 800 déplacements de passagers par jour. Chaque autobus peut soustraire jusqu'à 50 voitures de la route, ce qui élimine le besoin de quarante places de stationnement dans Saint John. En tout, Comex a aidé à réduire d'environ 300 à 400 le nombre quotidien de voitures sur les routes. Cette atténuation de la congestion a aidé à reporter une expansion prévue de l'autoroute 1 entre Rothesay et Saint John, faisant ainsi économiser une trentaine de millions de dollars à la province et aux municipalités.

En 2009, la Commission a fait d'autres investissements dans les abribus et les parcs de stationnement incitatif. Après seulement cinq mois d'activité, l'achalandage dépassait déjà la capacité lors du second trajet de la matinée sur la ligne de Hampton. Un nouvel autobus articulé a commencé à circuler sur cette ligne en octobre 2009 et la desserte est maintenant passée d'un autobus effectuant trois trajets par jour à deux autobus effectuant quatre trajets deux fois par jour. Un second autobus articulé a été ajouté sur la ligne de la vallée de la Kennebecasis en novembre 2010. Les autobus articulés s'avèrent répondre à la demande actuelle de déplacement des passagers.

Un des aspects les plus réussis de la desserte a été l'implantation, dans l'ensemble du système, de NextBus, un système de communication GPS qui utilise la technologie des satellites pour repérer les autobus sur leurs itinéraires et qui permet aux usagers de savoir exactement quand arrivera le prochain autobus. L'information est accessible dans l'Internet, au moyen de téléphones cellulaires ou par messages textes. Des tableaux d'affichage ont aussi été installés à certaines stations Comex pour informer les passagers des temps d'attente. En plus d'aider les passagers, ils aident la Commission des transports de Saint John à gérer ses activités, car celle-ci dispose maintenant d'un ensemble d'outils de gestion en temps réel pour l'aider à exploiter plus efficacement le système. Les tableaux d'affichage réduisent aussi le fardeau du personnel de la Commission qui était auparavant surchargé d'appels pour s'informer des heures de passage des autobus ou obtenir des mises à jour.

## **Conclusion**

Une différence remarquable dans la haute-ville de Saint John réside dans la facilité de trouver des places de stationnement comparativement à la période précédant le début de la desserte Comex. Les autobus circulant présentement le plus près des heures normales de travail sont remplis à pleine capacité. La possibilité de retrancher des voitures de l'autoroute grâce à de nouveaux itinéraires de service rapide par bus entre Saint John et les collectivités de la vallée de la Kennebecasis est importante.

## Étude de cas n° 5 – Corridor de la rue Portland – Halifax (Nouvelle-Écosse)

### Résumé

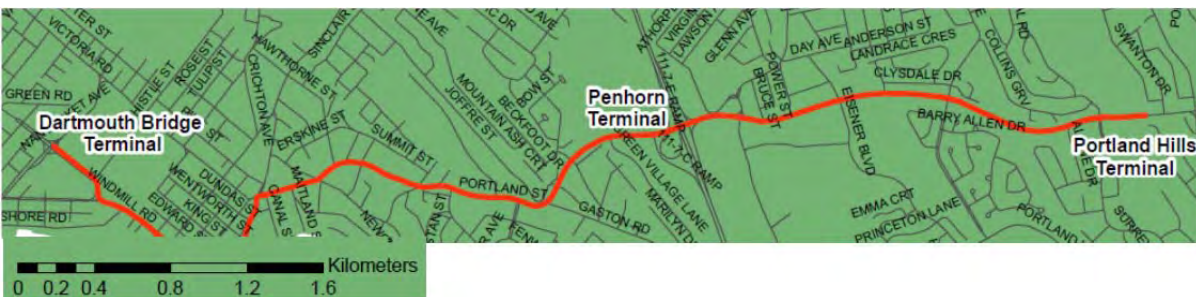
La Ville de Halifax a aménagé un corridor de transport en commun à haute fréquence en combinant trois lignes de transport en commun existantes, haussant ainsi les niveaux de service, tout en permettant une desserte plus rapide et plus fréquente.

### Contexte

Les autobus circulant dans le corridor de la rue Portland passaient auparavant à différentes fréquences, ce qui donnait lieu à la formation de caravanes d'autobus, à des intervalles de passage variables et à une faible connectivité.

### Projet

La société Metro Transit de Halifax a créé un corridor à haute fréquence le long de la rue Portland en aout 2012 en utilisant trois lignes d'autobus existantes. Ces lignes d'autobus se combinent pour offrir une fréquence de 10 minutes ou moins en semaine et de 20 minutes les samedis et les dimanches. Le corridor offre une desserte le long du tronçon de sept kilomètres du réseau routier entre les terminus de Portland Hills, de Penhorn, d'Alderney et de Dartmouth Bridge, qui relie des quartiers de banlieue au centre régional.



**Figure 1 – Corridor de la rue Portland – Halifax (Nouvelle-Écosse)**

La transformation en un corridor à haute fréquence a permis à Metro Transit de créer des intervalles de passage uniformes, d'éviter la formation de caravanes et d'améliorer les connexions. Dans le cadre du projet, plusieurs emplacements stratégiques d'arrêt d'autobus ont été supprimés le long de la rue Portland, ce qui accélère les déplacements dans le corridor. La fréquence et la fiabilité accrues dans le corridor de la rue Portland offrent une façon plus commode et plus efficace d'accéder aux autres grandes plaques tournantes de transport. Les passagers jouissent d'une meilleure desserte dans l'ensemble et les utilisations du sol dans le corridor se sont améliorées.

Les lignes d'autobus du corridor de la rue Portland transportent environ 6 500 personnes par jour en semaine. On n'a pas encore recueilli suffisamment de données pour analyser les changements dans l'achalandage résultant de cet ajustement de la desserte. Toutes les lignes d'autobus dans le corridor seront accessibles en fauteuil roulant et à bicyclette à compter de 2013. Des points le long de la route sont raccordés au réseau régional de sentiers récréatifs.

### **Conclusion**

Le système du corridor de la rue Portland répond présentement aux besoins des usagers du transport en commun dans la région et peut évoluer dans l'avenir en un service rapide par bus, si la demande de transport en commun s'accroît.



## Bibliographie

Bochner, B., J. Daisa et B. Storey (septembre 2011). « Walkable Urban Thoroughfares: From Concept to Recommended Practice », *ITE Journal*, 18-24.

Butt, N. B., et coll. (2010). *A Sustainable Transportation Study for Calgary: A Multimodal Approach*, présenté au congrès annuel de 2010 de l'Association des transports du Canada.

City of Surrey (2002). *Official Community Plan*. Retrieved from: [www.surrey.ca/plans-strategies/1318.aspx](http://www.surrey.ca/plans-strategies/1318.aspx)

City of Surrey (2008). *Transportation Strategic Plan: Transportation Working for Everyone*. Retrieved from: [www.surrey.ca/files/TransportationStrategicPlan2008.pdf](http://www.surrey.ca/files/TransportationStrategicPlan2008.pdf)

City of Surrey (2011). *Report on Transportation*. Retrieved from: [www.surrey.ca/files/2011-Transportation-Report.pdf](http://www.surrey.ca/files/2011-Transportation-Report.pdf)

City of Surrey (2011). *City of Surrey Walking Plan: creating walkableneighbourhoods*. Retrieved from: [www.surrey.ca/files/Surrey\\_Walking\\_Plan\\_2011.pdf](http://www.surrey.ca/files/Surrey_Walking_Plan_2011.pdf)

City of Surrey (2012). *City of Surrey Cycling Plan: toward a cycling friendly community*. Retrieved from: [www.surrey.ca/files/Surrey\\_Cycling\\_Plan\\_2012.pdf](http://www.surrey.ca/files/Surrey_Cycling_Plan_2012.pdf)

City of Surrey (2012). *2012 OCP Annual Review*. Retrieved from: [www.surrey.ca/bylawsandcouncilibrary/CR\\_2012-R084.pdf](http://www.surrey.ca/bylawsandcouncilibrary/CR_2012-R084.pdf)

Federal Highway Administration (2004). *Getting More by Working Together: Opportunities for Linking Planning et Operations*, Washington (D.C.), US Department of Transportation.

Ferrell, C. E. (2011). « Reinventing the Urban Interstate: A New Paradigm for Multimodal Corridors », in *Transit Cooperative Research Program Report 145*, Washington (D.C.), Transportation Research Board.

IBI Group for TransLink et Ministry of Transportation et Infrastructure (2012), *Surrey Rapid Transit Alternatives Analysis Summary Report*.

Institute of Transportation Engineers (2011). *Creating Quality Main Streets*. Retrieved from <http://www.ite.org/css/FactSheet7.pdf>.

Institute of Transportation Engineers (2011). *Designing Thoroughfares in Highly Urban Contexts*. Retrieved from <http://www.ite.org/css/FactSheet5.pdf>.

Knoxville Regional Transportation Planning Organization (2009, July). *Complete Street Guidelines*. Retrieved from <http://www.tdot.state.tn.us/bikeped/CompleteStreets.pdf>

Litman, T. (décembre 2012). *Evaluating Complete Streets – the Value of Designing Roads for Diverse Modes, Users and Activities*. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

Metrolinx (2008). *The Big Move: Transforming Transportation in the Greater Toronto and Hamilton Area*. Retrieved from [http://www.metrolinx.com/thebigmove/Docs/big\\_move/TheBigMove\\_020109.pdf](http://www.metrolinx.com/thebigmove/Docs/big_move/TheBigMove_020109.pdf).

Ministère des Transports (2012). *Transit-Supportive Guidelines*. Retrieved from <http://www.mto.gov.on.ca/english/transit/supportive-guideline/index.shtml>

Portland Development Corporation (octobre 2011). *Portland Main Street Design Handbook*. Retrieved from [http://www.pdc.us/Libraries/Document\\_Library/Main\\_Street\\_District\\_Design\\_Handbook\\_pdf.sflb.ashx](http://www.pdc.us/Libraries/Document_Library/Main_Street_District_Design_Handbook_pdf.sflb.ashx)

Powell, M. (2011). *Hurontario/Main Street Corridor Master Plan – Mississauga et Brampton – Building a new et integrated vision for the corridor*. Présenté au congrès annuel de 2011 de l'Association des transports du Canada.

Shea, A., et D. Turvey (2006). *Curb Versus Median Bus Lanes: The Yonge Street Case Study*. Présenté au congrès annuel de 2006 de l'Association des transports du Canada.

Société de transport de l'Outaouais. Retrieved from: <http://www.rapibus.sto.ca/index.php?id=5>

Société de transport de l'Outaouais. *Plan stratégique à long terme 2005-2015 de la Société de transport de l'Outaouais*. Retrieved from :[http://www.sto.ca/fileadmin/user\\_upload/communications/PDF/Plan\\_strategique/Plan\\_strategique\\_2005\\_2015.pdf](http://www.sto.ca/fileadmin/user_upload/communications/PDF/Plan_strategique/Plan_strategique_2005_2015.pdf)

Statistique Canada (2011). *Census of Canada*. Ottawa, ON.

TransLink (2007). *South of Fraser Area Transit Plan*. Retrieved from: [www.translink.ca/en/Plans-and-Projects/Area-Transit-Plans/South-of-Fraser-Area-Transit-Plan.aspx](http://www.translink.ca/en/Plans-and-Projects/Area-Transit-Plans/South-of-Fraser-Area-Transit-Plan.aspx)

TransLink (2011). *Cycling for Everyone: A Regional Cycling Strategy for Metro Vancouver*. Retrieved from: [www.translink.ca/en/Getting-Around/Cycling/Regional-Cycling-Strategy.aspx](http://www.translink.ca/en/Getting-Around/Cycling/Regional-Cycling-Strategy.aspx)

TransLink (2012). *Major Roads Network Map*. Retrieved from: [www.translink.ca/~media/Documents/plans\\_and\\_projects/roads\\_bridges/Major%20Road%20Network%20Map.ashx](http://www.translink.ca/~media/Documents/plans_and_projects/roads_bridges/Major%20Road%20Network%20Map.ashx)

TransLink (2012). *Bus Service Performance Review, 2011 BSRP Route Summaries 300 to 799*. Retrieved from: [www.translink.ca/en/site-info/document-library-result.aspx?id=%7b96D5C148-EF81-4F1D-91E6-387E6E4939F9%7d&ref=%7b21ADD83C-4B6B-40BF-A72E-9A92988A1AE6%7d](http://www.translink.ca/en/site-info/document-library-result.aspx?id=%7b96D5C148-EF81-4F1D-91E6-387E6E4939F9%7d&ref=%7b21ADD83C-4B6B-40BF-A72E-9A92988A1AE6%7d)

TransLink (2013). *2013 Base Plan et Outlook*. Retrieved from: [www.translink.ca/baseplan](http://www.translink.ca/baseplan)

TransLink (2013). *Frequent Transit Network*. Retrieved from: [www.translink.ca/en/Plans-and-Projects/Frequent-Transit-Network.aspx](http://www.translink.ca/en/Plans-and-Projects/Frequent-Transit-Network.aspx)

United States Government Accountability Office (juillet 2012). *Bus Rapid Transit – Projects Improve Transit Service et Can Contribute to Economic Development*. Washington DC.

Victoria Transport Policy Institute (2012). *TDM Encyclopedia – Congestion Reduction Strategies*. Retrieved from <http://www.vtpi.org/tdm/tdm96.htm>

Victoria Transport Policy Institute (2010). *TDM Encyclopedia – Operations et Management*. Retrieved from <http://www.vtpi.org/tdm/tdm111.htm>

Victoria Transport Policy Institute (2011). *TDM Encyclopedia – Road Space Reallocation*. Retrieved from <http://www.vtppi.org/tdm/tdm56.htm>

Victoria Transport Policy Institute (2012). *TDM Encyclopedia – Transportation Management Programs*. Retrieved from <http://www.vtppi.org/tdm/tdm42.htm>

Walker, L., L. A. Garnett, R. Kan et P. Klitz (2009). *Integrating Frequent Transit Service & Corridor-based Transit Supportive Environments in the Metro Vancouver Region*. Présenté au congrès annuel de 2009 de l'Association des transports du Canada.

Waterfront Toronto (2013). *Queens Quay West*. Retrieved from [http://www.waterfrontoronto.ca/explore\\_projects2/central\\_waterfront/queens\\_quay](http://www.waterfrontoronto.ca/explore_projects2/central_waterfront/queens_quay).

York Region Rapid Transit Corporation (2005). *Viva – Fast Forward to a Sustainable Future*. Retrieved from <http://www.tac-atc.ca/english/resourcecentre/readingroom/conference/conf2006/docs/s006/chauchau.pdf>.