

# Destination

2040

What moves you?  
Laissez-vous transporter!



## Plan directeur régional de transport durable Rapport final





# Contents

**Rapport final**

**Rapport technique**

**Annexes techniques :**

**A1 Rapport sur la vision d'avenir et le contexte de planification**

**A2 Résumé des résultats de l'enquête d'opinion publique**

**B. Rapport technique de l'enquête sur les déplacements des ménages**

**C. Rapport technique de l'enquête sur les usagers du transport en commun**

**D. Rapport technique sur l'élaboration du modèle et les prévisions**

**E. Stratégie de gestion de la demande en transport**

**F. Stratégie relative au stationnement dans les centres-villes**

**G. Stratégie relative à la circulation piétonne dans les centres-villes**

**H. Boîte à outils de conception de rues complètes**

**I. Rapport d'examen des services de transport en commun**

**J. Rapport sur la stratégie de transport en commun sur dix ans**

**K. Synthèse des résultats de l'analyse du fonctionnement des intersections**

**L. Rapport sur les enjeux régionaux et locaux**

**M. Rapports sur les plans directeurs de quartiers**

**N. Stratégie relative aux itinéraires des camions**

**O. Analyse coûts-avantages**

**P. Évaluation des solutions de planification**

**Q. Détails de la solution préférée et du plan de transport**

**R. Rapport sur l'utilisation du sol**



# Plan directeur régional de transport durable Rapport final

Le présent rapport est un résumé du Rapport technique du Plan directeur régional de transport durable. Pour de plus amples détails, consultez le rapport technique, qui comprend quelques 900 pages de renseignements et d'analyses techniques.

Le Plan directeur régional de transport durable (PDRTD) pour la Ville de Moncton, la Ville de Dieppe et la Ville de Riverview guidera le développement du réseau de transport multimodal de manière à ce que celui-ci réponde au mieux aux besoins de la collectivité jusqu'en 2040. Ce plan, appelé Destination 2040, établira la vision d'avenir du transport dans les trois villes, encouragera le développement durable, protégera le milieu naturel, favorisera la vitalité économique et la santé des collectivités et assurera un transport des personnes et des marchandises fiable, à prix abordable et efficace. Il s'agit du premier plan directeur de transport entièrement élaboré dans les trois villes depuis quarante ans, et la première mise à jour depuis 1999.

Le but premier de l'exercice consistait à réaliser une vaste étude stratégique s'appuyant sur la vision d'avenir de la collectivité et indiquant la voie à suivre pour construire un réseau de transport durable et équilibré au cours des vingt-cinq prochaines années. Le PDRTD énonce les mesures de transport nécessaires pour doter la région des éléments suivants:

- Un réseau de transport dynamique et polyvalent reliant les espaces résidentiels, commerciaux, culturels, éducatifs et récréatifs, ainsi que les autres espaces publics, dans une collectivité viable et agréable.
- Un cadre urbain privilégiant les déplacements à pied qui se caractérise par la facilité d'accès, un domaine public attrayant et une congestion routière réduite.
- Un système de transport multimodal rendant tous les secteurs de la région facilement accessibles à tous les résidents et bien raccordé aux destinations hors de la région.



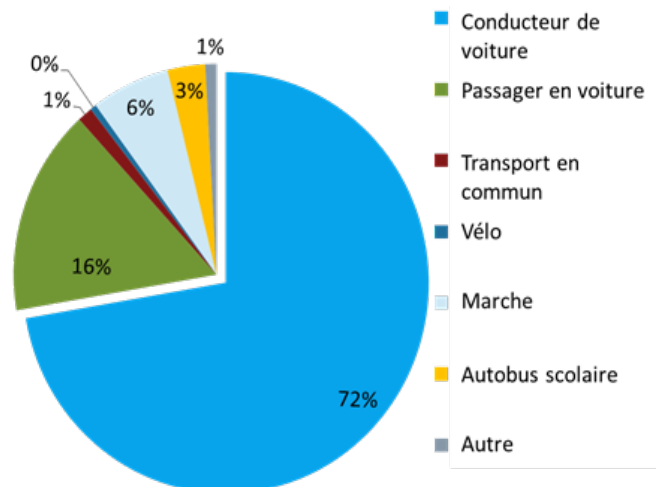
- Une empreinte carbone régionale plus faible grâce à l'élaboration de solutions de rechange attrayantes et viables aux déplacements en voiture en solitaire.

L'élaboration d'un plan directeur de transport comporte trois étapes. La première consistait à évaluer la situation actuelle et énoncer une vision d'avenir de la collectivité. Le portrait de la situation actuelle, des tendances, des expériences, des attentes et des préoccupations constituait le fondement de la vision et a été réalisé au moyen d'un ensemble varié de méthodes et d'outils:

- Une enquête exhaustive et statistiquement valide sur les déplacements des ménages dans le cadre de laquelle on a interrogé des ménages des trois villes sur leurs habitudes, leurs motifs et leurs modes de déplacement et recueilli auprès d'eux certaines données comme l'âge, l'occupation et le revenu.
- Les réponses obtenues ont servi à établir une base de données sur les déplacements permettant de déceler des tendances en reliant les caractéristiques démographiques (que les planificateurs de l'occupation du sol peuvent prévoir) aux caractéristiques des déplacements (donnant des indications essentielles sur les besoins actuels et futurs du système de transport).
- Une enquête statistiquement valide auprès des usagers du transport en commun, portant spécifiquement sur les usagers du transport en commun, leurs habitudes de déplacement et les raisons pour lesquelles ils choisissent le transport en commun.
- Une enquête d'opinion publique en ligne. Contrairement aux enquêtes auprès des ménages et sur le transport en commun, cette enquête ne visait pas à recueillir les opinions de la population

par échantillonnage et pondération statistiques, mais était limitée aux personnes qui avaient choisi de participer. Toutefois, les participants à l'enquête ont fourni des renseignements essentiels sur leurs préoccupations à l'égard de la sécurité et de la congestion ainsi que sur les raisons de leurs choix de déplacement. Ils ont fait des suggestions sur l'ordre de priorité et les investissements sur lesquels on devrait se concentrer. L'enquête a été diffusée au moyen d'un site Web d'étude ([www.destination2040.ca](http://www.destination2040.ca)) qui, de plus, faisait le point sur l'avancement de l'étude et invitait le public à donner son avis.

- Un modèle de prévision de la demande. Il s'agit d'un programme perfectionné utilisant le logiciel de planification des transports le plus récent pour produire des estimations détaillées des futures habitudes de déplacement dans la région, compte tenu de la croissance prévue de la population et de l'emploi, et de l'infrastructure qui sera nécessaire pour répondre à cette demande. Il s'agit aussi d'un outil précieux dont les trois villes pourront se servir pour effectuer ultérieurement des analyses plus détaillées des enjeux soulevés dans le plan.
- Des séances publiques d'élaboration d'une vision d'avenir, auxquelles ont participé quelque 250

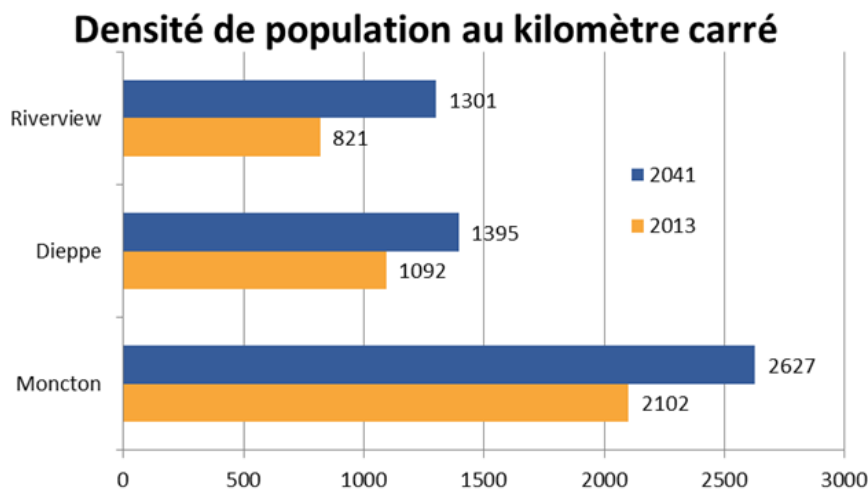
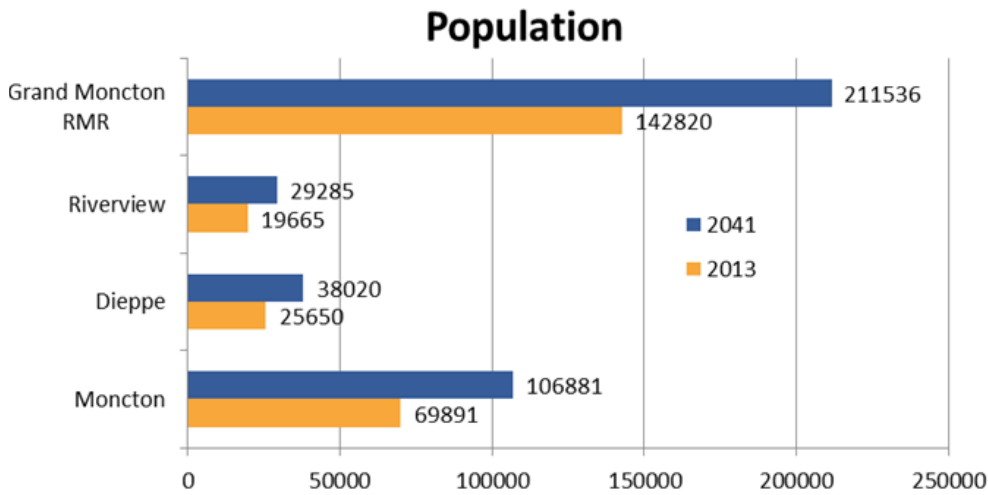


personnes, dont des élus, des fonctionnaires municipaux, des personnalités influentes du milieu et des citoyens. Quatre évènements distincts ont été tenus en 2013 afin de permettre aux dirigeants des trois administrations municipales et au public de collaborer pour apprendre, partager et donner leur avis sur le PDRTD.

- Un examen des études antérieures pertinentes menées dans les trois villes, dont les plans directeurs antérieurs, des tendances démographiques et des pratiques exemplaires liées à différents aspects de plans directeurs de transport élaborés ailleurs.

L'énoncé de vision d'avenir ci-dessous reposait sur une évaluation de la situation actuelle et des commentaires reçus lors de la consultation du public:

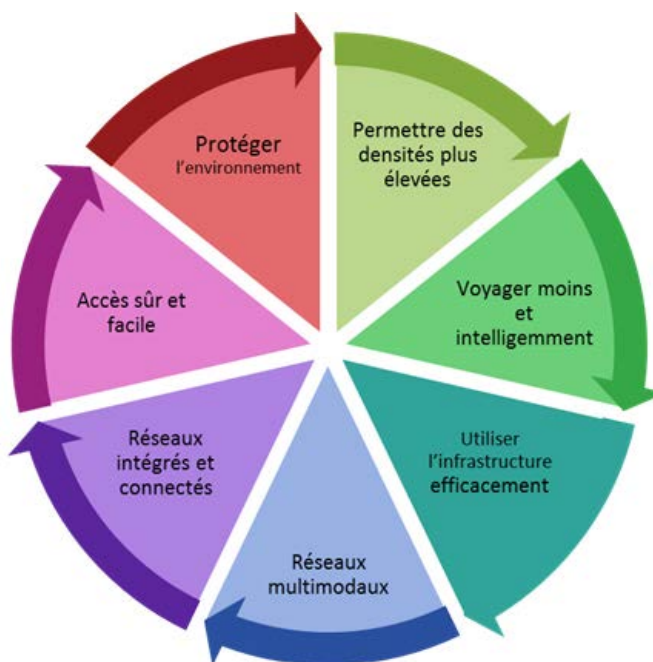
Nos collectivités travailleront ensemble pour offrir, d'ici 2040, un système de transport qui relie les gens d'une manière viable, sûre et continue à travers Moncton, Dieppe et Riverview, et pour créer un système de transport multimodal de qualité accessible à tous les résidents, quels que soient leur âge, leurs aptitudes et leur situation économique, et intégré à des quartiers à usage mixte. Nous diminuerons la dépendance à l'égard de la voiture, nous encouragerons la marche, le cyclisme, le covoiturage et les déplacements en transport en commun et par train, et nous rehausserons la qualité de vie de nos résidents grâce à l'amélioration de la santé, à des avantages économiques, à la réduction des coûts des déplacements et à l'embellissement de notre environnement.



La deuxième étape d'élaboration du plan directeur consistait à définir les priorités qui permettront de parvenir à « l'avenir souhaité ». Ces priorités ont été formulées en combinant les idées et les commentaires issus du processus de consultation et les pratiques exemplaires reconnues en matière de planification du transport.

Il en est résulté les sept priorités suivantes :

- A. Gérer la demande en transport — en encourageant les gens à moins se déplacer et à faire des déplacements plus courts ou plus efficaces;
- B. Maximiser l'efficacité du réseau — en améliorant l'exploitation de l'infrastructure existante de manière à pouvoir obtenir une meilleure performance sans accroître la capacité routière;
- C. Construire un réseau multimodal — en développant un réseau de transport qui convient à tous les usagers et peut répondre à leurs besoins;
- D. Améliorer les liaisons entre les collectivités — en comblant les lacunes du réseau;
- E. Viser la sécurité et la facilité d'utilisation — en voyant à ce que les services de transport soient fournis d'une manière sûre, accessible et équitable pour tous les membres de la collectivité;
- F. Favoriser la viabilité environnementale et la réduction des GES — en réduisant le nombre de déplacements de longue distance qui doivent être faits, le temps perdu dans les embouteillages et la proportion des déplacements faits en solitaire dans une voiture;



- G. Intensifier l'occupation du sol — en recourant à la densification et à des aménagements axés sur le transport en commun le long des principaux corridors.

Des rapports détaillés sur des sujets plus précis ont été inclus à titre d'ajouts au plan. Ces rapports sont les suivants :

- Examen et recommandations en vue de stratégies relatives au stationnement, visant plus particulièrement les centres-villes;
- Examen d'autres enjeux locaux dans les trois villes, y compris les problèmes de circulation localisés et des stratégies relatives à la circulation piétonnière dans les centres-villes;
- Examen des plans directeurs de quartier.

La dernière étape du processus consiste à créer un plan de mise en œuvre pour concrétiser la vision d'avenir et suivre les progrès accomplis pour y parvenir.



Une série de mesures ont été formulées, dont chacune vise une ou plusieurs priorités. Ces mesures ont été groupées en six catégories : transport actif, transport en commun, réseau routier, véhicules utilitaires, gestion de la demande en transport et rues complètes. Elles sont décrites au tableau 1.

**Tableau 1: Priorités et mesures**

	Mesures	Priorités du PDRTD						
		Gestion de la demande	Efficacité du réseau	Multi-modalité	Connectivité	Sécurité et accessibilité	Viabilité	Occupation du sol
1	Construire des réseaux piétonniers et cyclistes bien intégrés			●		●	●	
2	Favoriser la circulation piétonnière et la marchabilité			●		●	●	●
3	Améliorer les services d'information sur le transport actif			●		●		
4	Rehausser la sécurité du réseau de transport actif			●		●	●	
5	Améliorer et consolider le réseau de transport en commun			●	●		●	
6	Assurer l'accessibilité du transport en commun à tous les usagers					●		
7	Donner de l'information sur les choix et les services de transport en commun			●		●		
8	Appliquer des mesures de priorité au transport en commun	●	●					
9	Mettre en œuvre des lignes directrices d'urbanisme favorables au transport en commun	●		●				●
10	Accroître l'efficacité des principales intersections		●					
11	Envisager de convertir les intersections en carrefours giratoires		●					
12	Ajouter un nouvel ouvrage de franchissement de la rivière entre Dieppe et Riverview				●			
13	Constituer un réseau routière et protéger la croissance future				●			
14	Accroître sélectivement la capacité routière				●		●	

	Mesures	Priorités du PDRTD						
		Gestion de la demande	Efficacité du réseau	Multi-modalité	Connectivité	Sécurité et accessibilité	Viabilité	Occupation du sol
15	Mettre en œuvre une stratégie relative aux itinéraires des camions			●				
16	Mettre en œuvre des programmes de gestion de la demande en transport et de réduction des déplacements	●	●				●	
17	Appliquer des stratégies de gestion du stationnement et des frais de stationnement	●		●			●	
18	Aménager des rues complètes	●		●		●	●	

Les prévisions d'occupation du sol (population et emploi) au niveau des zones de circulation ont été élaborées d'après des échanges avec les planificateurs municipaux, et le modèle de prévision des transports a été appliqué pour les scénarios de 2016, 2021 et 2041 afin de correspondre aux années de recensement de Statistique Canada. Les améliorations potentielles ont été évaluées quant à leur coût et à leur capacité d'améliorer la performance et l'efficacité du système. Ces ont été comparées au scénario de laissez-faire, dans lequel aucune amélioration n'est apportée à l'infrastructure existante, et au scénario de continuité, qui suppose que seules seront apportées les améliorations déjà prévues. Les principaux indicateurs utilisés étaient les suivants :

- part modale du transport actif et du transport en commun
- durée et distance moyennes des déplacements
- distance totale parcourue en voiture
- durée totale des déplacements en voiture

- proportion du réseau routier affectée par la congestion
- temps perdu annuellement dans les embouteillages

La modélisation indique qu'en l'absence d'améliorations à l'infrastructure routière, au service de transport en commun et aux réseaux de transport actif, la congestion aux périodes de pointe augmentera dans le réseau de la manière suivante :

- Année de référence (2013) : Le réseau fonctionne généralement bien en période de pointe, sauf aux goulots d'étranglement que sont les ponts, les échangeurs autoroutiers (en particulier l'échangeur des boulevards Dieppe et Harrisville et de l'autoroute 15) et les secteurs à haute densité, comme les centres-villes. La congestion indique que d'importants ajouts, comme l'échangeur du prolongement du chemin Industrial, de l'autoroute 15 et le prolongement de la rue Paul, sont déjà nécessaires.

- À court terme (2016-2020) : La situation est semblable à celle de l'année de référence, mais avec une congestion un peu plus grande dans les centres-villes, en particulier le long des rues Main et Champlain;
- À moyen terme (2021-2040) : En l'absence d'amélioration du réseau, la congestion s'étend au boulevard Wheeler, au chemin Berry Mills et à d'autres axes routiers à Moncton, au secteur de l'avenue Acadie et de la rue Champlain à Dieppe et au chemin Coverdale à Riverview.
- À long terme (2041 et au-delà) : En l'absence d'amélioration du réseau, une congestion généralisée risque d'affecter les grands axes routiers et les autoroutes situées à l'intérieur des trois villes, soit presque toutes les routes dotées

d'un échangeur avec le boulevard Wheeler, les axes routiers de Dieppe et le chemin Hillsborough à Riverview. Des accroissements de la capacité des axes routiers et des autoroutes loin du centre, des améliorations de la connectivité sous la forme d'échangeurs et d'ouvrages de franchissement nouveaux ou plus efficaces et des solutions de recharge efficaces à l'utilisation de la voiture dans les secteurs centraux seront nécessaires pour faire face à la demande prévue.

L'exercice a mené à un ensemble de recommandations relatives à l'infrastructure pour les horizons à court terme (environ 5 ans), à moyen terme (environ 10 ans) et à long terme (environ 2041). Ces recommandations sont résumées au Tableau 2.

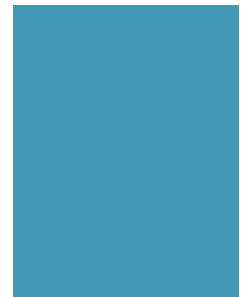
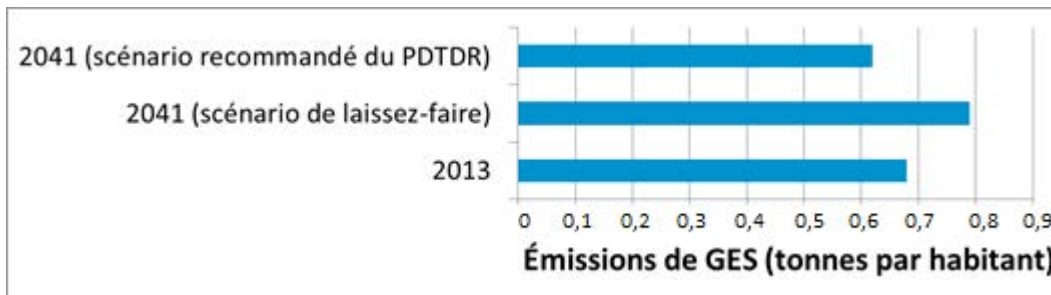
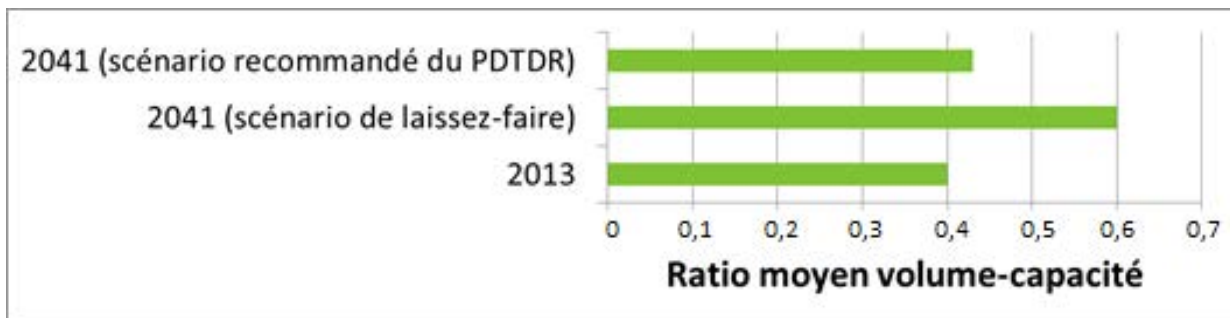


Tableau 2 – Calendrier de mise en œuvre

	Mesures	À court terme (2016-2020)	À moyen terme (2020-2040)	À long terme (2041 et après)
1	Mettre en œuvre des programmes de gestion de la demande en transport et de réduction des déplacements	●		
2	Appliquer des stratégies de gestion du stationnement et des frais de stationnement	●		
3	Améliorer l'efficacité des principaux carrefours	●	●	
4	Envisager de convertir les intersections en carrefours giratoires	●	●	
5	Appliquer des mesures de priorité au transport en commun	●	●	
6	Aménager des rues complètes	●	●	●
7	Améliorer et jumeler le réseau de transport en commun	●	●	●
8	Constituer des réseaux piétonniers et cyclistes bien intégrés	●	●	
9	Mettre en œuvre la stratégie relative aux itinéraires des camions	●	●	
10	Ajouter un nouvel ouvrage de franchissement de la rivière entre Dieppe et Riverview		●	●
11	Constituer une ossature routière et protéger la croissance future			●
12	Accroître sélectivement la capacité routière	●	●	●
13	Assurer l'accessibilité du transport en commun à tous les usagers	●		
14	Rehausser la sécurité du réseau de transport actif	●		
15	Donner de l'information sur les choix et les services de déplacement	●		
16	Favoriser la circulation piétonnière et la marchabilité	●		
17	Mettre en œuvre des lignes directrices d'urbanisme favorables au transport en commun	●		

En résumé, les mesures suivantes sont recommandées pour atteindre les objectifs du plan et concrétiser la vision d'avenir qui a été énoncée :

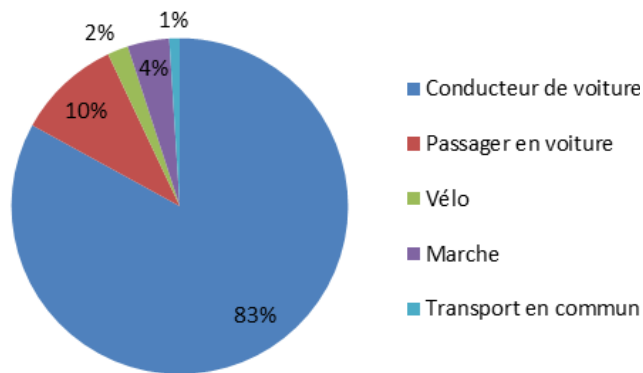
- Le réseau de transport devrait être accessible et fiable pour tous grâce à la mise en œuvre de lignes directrices concernant l'accessibilité au transport en commun, à l'élargissement des programmes de sécurité des piétons et des cyclistes, comme «Écoliers actifs et en sécurité», à l'exécution de programmes d'éducation et d'application de la loi à l'égard des passages pour piétons, ainsi qu'à l'ajout ou à la signalisation des passages pour piétons aux endroits à grande circulation.
- Des lignes directrices d'urbanisme favorables au transport en commun devraient être suivies afin de créer des aménagements à usage mixte le long des principaux axes de transport en commun, comme le chemin Mountain, la rue Champlain et le chemin Coverdale.
- L'étude a examiné les corridors sélectionnés par les administrations municipales pour l'aménagement de rues complètes, soit des tronçons du chemin Mountain à Moncton, l'avenue Acadie et la rue Champlain à Dieppe et les chemins Trites et Whitepine à Riverview, et a recommandé un ordre de priorité.
- Les itinéraires piétonniers et cyclistes des centres-villes devraient être reliés entre eux et avec ceux des environs.
- Des réseaux intégrés de transport à pied, à vélo, en transport en commun, en voiture et par camion devraient couvrir les villes de Moncton, de Dieppe et de Riverview sans discontinuités aux limites des territoires municipaux ou à l'intérieur de celles-ci.
- Les lacunes des réseaux piétonniers et cyclistes, comme entre le centre-ville de Dieppe et la rive, entre le centre-ville et l'université de Moncton ou entre le Nord et le Sud de Riverview, devraient être comblées afin d'établir de véritables réseaux. Si possible sur les routes à circulation moyenne ou grande, les voies partagées devraient être converties en voies cyclables exclusives.
- Un troisième ouvrage de franchissement de la rivière, accueillant tous les modes et reliant directement Riverview et Dieppe, est recommandé pour combler un important lien manquant.
- La mise en œuvre de la stratégie de dix ans pour le transport en commun aidera à encourager l'utilisation de celui-ci dans les trois villes en offrant un service bidirectionnel plus utile sur nombre d'itinéraires, davantage d'information sur les services et des fréquences plus élevées, ainsi qu'en déterminant l'emplacement optimal d'un terminus. À plus long terme, une autre expansion du réseau pour desservir les secteurs nouvellement construits, relier Dieppe et Riverview directement et desservir les principaux générateurs de déplacements, comme l'aéroport, est aussi recommandée.



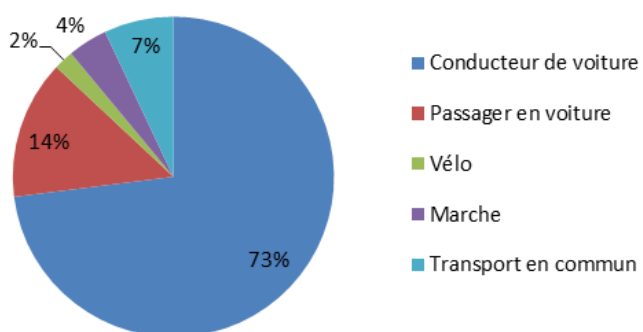


- Des programmes efficaces de gestion de la demande en transport sont recommandés, comme la mise sur pied d'un comité de gestion de la demande en transport pour élaborer des idées de gestion de la demande, la création de parcs de stationnement de covoiturage pour réduire le nombre de déplacements en voiture dans les secteurs centraux, l'encouragement de l'utilisation de ces parcs de stationnement en offrant des places pour le covoiturage sur les lieux de travail, et la mise en œuvre de stratégies de gestion du stationnement, y compris des plans de tarification pour décourager le stationnement dans les centres-villes.
- Les routes nouvellement construites devraient avant tout desservir de nouveaux aménagements ou combler les lacunes du réseau (comme entre Riverview et Dieppe). Sur les routes existantes, on devrait envisager, s'il y a lieu, des études pour accroître l'efficacité des carrefours grâce au chronométrage des feux, à des mesures liées aux systèmes de transport intelligents ou à la conversion d'intersections en carrefours giratoires, alors que plusieurs nouveaux échangeurs autoroutiers sont prévus en tant qu'ouvrages importants pour accroître la connectivité et répondre à la demande future. Certaines routes existantes (comme le corridor de l'autoroute 15 et du boulevard Wheeler) devront peut-être être élargies à long terme pour répondre à la demande prévue.
- Les mesures de priorité au transport en commun, comme la signalisation prioritaire ou les voies d'évitement de file d'attente aux carrefours, sont efficaces pour favoriser l'utilisation du transport en commun, en réduisant l'incidence de la congestion routière sur les autobus. L'étude a permis de

### 2013



### 2041



déterminer les principaux endroits, surtout le long de corridors des centres-villes, où instaurer ces mesures.

- Enfin, il importe de prendre en compte la croissance future des trois villes en désignant les principales routes comme des axes routiers et de protéger des corridors en vue de constituer un réseau routier.

En résumé, les villes de Moncton, Dieppe et Riverview devront collaborer pour construire et maintenir un système de transport en commun efficace, offrir des choix de transport actif plus sûrs, améliorer les initiatives d'éducation et les mesures d'incitation s'adressant aux usagers. De plus, accroître la densité et créer des aménagements à usage mixte, agir pour réduire la culture de «la voiture d'abord», perçue comme dominante, et, de façon générale, améliorer le choix, la connectivité, l'accessibilité et la facilité d'utilisation pour la population des trois villes.



# Destination

What moves you?  
Laissez-vous transporter!



2040

Préparé par :



255 Adelaide Street West  
Toronto, ON M5H 1X9  
647.777.4900  
hdrinc.com