

Étude sur le corridor est — Participation publique

RAPPORT SUR LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

Mai – juillet 2017

Les rétroactions recueillies et résumées dans le présent rapport alimenteront une analyse des possibilités et des contraintes, laquelle examinera les principaux générateurs de circulation, les destinations, les correspondances, et les obstacles et atouts des collectivités de la zone d'étude. L'équipe d'étude tiendra également compte des rétroactions concernant les critères pour poursuivre le développement des critères et les affiner. Le public aura la possibilité de voir la façon dont sa participation aura informé les critères préliminaires lors des événements de participation publique à venir.

Ce qui suit est un résumé des conclusions principales basé sur un examen, un codage et une analyse de toutes les rétroactions fournies.

Connectivité

- Le corridor est devrait connecter les quartiers existants aux destinations dans la zone d'étude, offrir des correspondances vers les routes secondaires et les quartiers locaux, et disposer de pôles connectant à d'autres futures routes de transport en commun rapide.
- Explorer les possibilités de connexions régionales, et améliorer l'accès et la connectivité aux services de l'extérieur de la zone d'étude (comme les établissements médicaux).

Élaboration

- Commencer par desservir les quartiers avec des densités existantes pour appuyer l'achalandage, puis situer le corridor près de zones de revitalisation potentielles où une future densité pourrait facilement être obtenue.
- Point Douglas peut fort bien être transformé en quartier d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC).
- Intégrer ou requérir des possibilités de logements abordables dans le futur développement, et assurer la connectivité et l'accès à des logements abordables pour favoriser l'inclusion.
- Encourager, créer ou appuyer la densité et l'intensification (ou l'aménagement) grâce à une politique de zonage et d'utilisation du terrain qui appuie les AATC.

Coût

- Tenir compte de la valeur à long terme et ne pas prendre des décisions basées uniquement sur le coût.
- Explorer les possibilités de génération de revenus et utiliser des terrains de la Ville dans la mesure du possible.

Conception

- Les zones des gares routières devraient être conçues de façon adéquate et intégrées dans leur environnement. De plus, toute nouvelle construction devrait respecter les lignes directrices de la Ville relatives à la conception d'AATC.
- Maintenir le cachet des collectivités de longue date et minimiser les impacts sur les collectivités existantes.

Garage d'autobus de l'est

- Soutien général pour l'emplacement proposé.
- Le garage d'autobus de l'est proposé devrait tenir compte des inquiétudes concernant l'augmentation de la circulation, les besoins de stationnement et les questions d'accès sur l'avenue Nairn et le chemin Panet, ainsi que les impacts possibles issus d'émissions, de bruit et de lumière.
- Désir de services de transport en commun comme un guichet de service à la clientèle et d'achat de cartes d'abonnement.

Environnement

- Le corridor ne devrait pas avoir d'effet néfaste sur les zones naturelles existantes.
- Envisager l'utilisation de véhicules électriques et de bornes de recharge dans le corridor.
- Réduire les émissions, encourager et augmenter l'achalandage, et imposer des mesures de dissuasion d'utilisation des véhicules privés.

Fonctionnalité et performance

- Le parcours devrait être direct, emprunter principalement un corridor consacré au transport en commun rapide, et disposer d'un service fréquent et fiable.
- Le parcours devrait réduire le temps de déplacement actuel.
- Explorer la possibilité de construction de tunnels et de séparation des niveaux pour assurer la vitesse et la fiabilité.

Pont Louise

- Soutien pour un pont de remplacement.
- Fort désir de création d'une connexion piétonnière et cyclable grâce à un nouveau point de franchissement de la rivière ou à la transformation du pont existant en infrastructure réservée aux piétons et aux cyclistes.
- Suggestions d'alignement : au nord de la voie ferrée existante, utilisation de la voie ferrée existante ou d'un point adjacent, connexion à la rue Watt, ou conservation du site existant.
- Désir de disposer d'une installation à plusieurs voies, de fournir plusieurs voies dans les deux sens, d'inclusion de voies réservées au service rapide par bus (SRB), et d'installations pour les piétons et les cyclistes.

Service léger sur rail (SLR) et rail

- Préférence pour le SLR plutôt que pour le SRB dans le corridor.
- Envisager l'utilisation de voies ferrées existantes ou en créer à côté des couloirs ferroviaires.
- Déplacer les voies ferrées à l'extérieur de la ville et utiliser ces corridors.

Besoin de corridor

- Déterminer et communiquer les niveaux de service attendus avant la planification du corridor.
- Communiquer les statistiques sur l'achalandage actuel et futur pour appuyer le besoin de création d'un corridor.
- Réparer les rues existantes avant la mise en place du corridor.
- Ne pas dépenser d'argent pour ce projet.

Stationnement

- Intégrer du stationnement aux zones des gares.
- Envisager des parcs de stationnement incitatif au centre commercial Kildonan Place et au casino Club Regent.
- Désir de parcs de stationnement connectés.

Piétons et cyclistes

- Fort désir de réseau piétonnier et cyclable intégré du centre-ville à Transcona pour le déplacement des banlieusards (pour le travail et les loisirs), aligné avec le corridor de transport en commun et intégré à ce dernier.
- Offrir du stationnement pour les vélos dans les gares et installer des porte-vélos sur tous les bus.

Arrêts de bus et gares

- Les gares devraient disposer d'installations comme des librairies, des systèmes d'entreposage de vélos et des abris chauffés.
- Envisager d'améliorer les gares, comme en proposant un dispositif de paiement des titres de transport avant l'embarquement.