



STRATÉGIE DE TRANSPORT POUR GRANVILLE ISLAND

PRINTEMPS 2018

TABLE DE MATIÈRES

APERÇU	3
CONTEXTE.....	4
CONDITIONS ET TENDANCES EXISTANTES	7
CIBLES DE TRANSPORT POUR 2040	9
MESURES	10
SURVEILLANCE.....	18
MISE EN ŒUVRE.....	21

APERÇU

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) – Granville Island élabore la Stratégie de transport de Granville Island pour faire progresser la stratégie visant à améliorer l'accès à Granville Island, l'un des quatre piliers du processus Granville Island 2040 : Faire le pont entre le passé et l'avenir, document de vision à long terme publié en mai 2017.

Un élément central de la vision de Granville Island 2040 tient au principe que la réussite à long terme de Granville Island nécessitera une augmentation du nombre de visiteurs tout en réduisant le nombre de voitures. Ce point de vue repose sur la constatation selon laquelle, compte tenu du réseau routier limité de l'île, une croissance des visiteurs dépendant de l'automobile n'est pas matériellement possible, surtout aux périodes de pointe de l'année lorsque les routes et les stationnements de l'île sont utilisés presque à pleine capacité. Au fil du temps, la vision de Granville Island 2040

envisage la réduction du stationnement en surface afin de libérer l'espace nécessaire à de nouveaux aménagements essentiels, qui continueront d'appuyer les activités des locataires tout en attirant plus de visiteurs. Pour réaliser cette vision, la croissance future du nombre de visiteurs devra être en grande partie accommodée par des modes de déplacement autres que l'automobile, soit la marche, le cyclisme, le transport en commun et le traversier.

Le but de la présente Stratégie de transport est d'énoncer des orientations sur la façon dont la SCHL-Granville Island s'efforcera de concrétiser cette vision. La Stratégie présentera une gamme de politiques qui fonctionneront de manière coordonnée afin d'améliorer l'accès à Granville Island. Elle établit des objectifs clés et exigera un suivi continu qui facilitera la prise de décisions fondées sur les données au cours de la durée de vie de la Stratégie de transport.



CONTEXTE

Les enjeux de transport sur Granville Island sont définis par les conditions particulières de l'île, ainsi que par les tendances plus générales des contextes du quartier environnant, de la ville, de la région et de la planète. Il est crucial de comprendre le système de transport unique de l'île, y compris ses défis et ses possibilités, à la lumière de ces considérations contextuelles pour élaborer les politiques et les mesures les plus susceptibles d'apporter les changements envisagés par Granville Island 2040.

Défis

Comme la plupart des visiteurs de Granville Island le réalisent, certaines difficultés de transport peuvent avoir une incidence sur la qualité globale de l'expérience. Voici quelques-unes des plus importantes.

Central, mais à l'écart. Malgré son emplacement central dans la ville de Vancouver, Granville Island est déconnectée des grands réseaux de transport. Les eaux de False Creek sépare l'île de la péninsule du centre-ville et limite les connexions au quartier voisin de False Creek, alors que la voie 2nd Avenue Ouest/chemin Lamey's Mill sépare l'île du réseau routier de Vancouver. Ces contraintes matérielles constituent des obstacles à l'amélioration du transport en commun et, dans une moindre mesure, aux déplacements à vélo et à pied.

Expérience dominée par l'automobile. Tous les visiteurs de Granville Island, quel que soit leur mode de déplacement, deviennent des piétons. La recherche montre que les visiteurs ont tendance à se présenter en groupes, souvent multigénérationnels, et à choisir Granville Island pour son expérience d'ensemble. S'assurer que Granville Island est sécuritaire et confortable pour les personnes de tous âges et de toutes aptitudes est essentiel à la réussite à long terme de l'île. Toutefois, de l'avis de nombreux visiteurs, l'expérience piétonnière à Granville Island est entachée par la présence dominante des voitures.

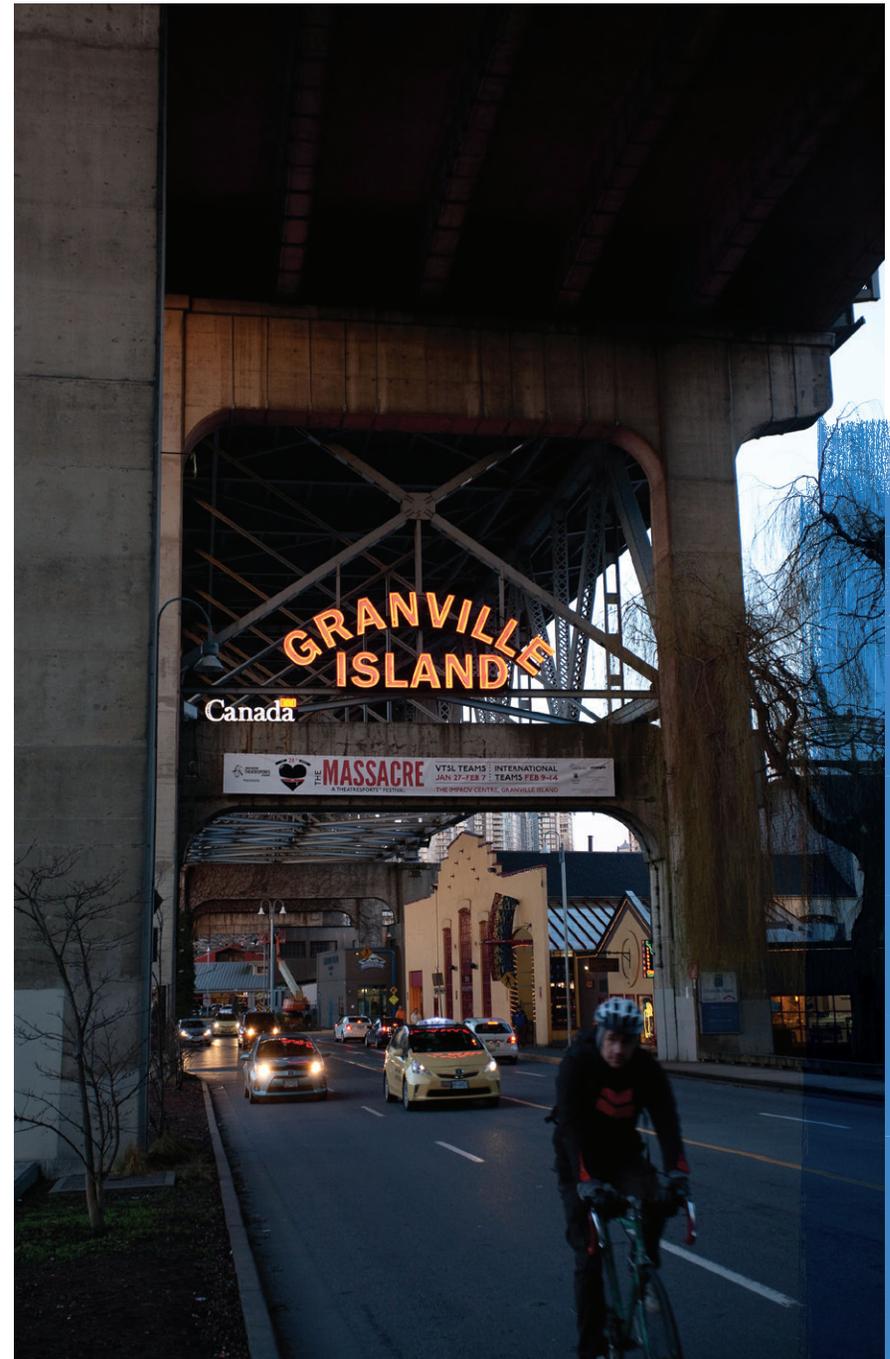
Équilibre entre un nécessaire accès pour les véhicules et la promotion de l'utilisation d'autres modes. Granville Island est un important noyau commercial où l'accès aux véhicules est essentiel pour que les entreprises puissent fonctionner et prospérer. Cela comprend les livraisons par véhicules commerciaux, ainsi que l'accès par automobile pour les clients. Pour de nombreux visiteurs, comme ceux qui viennent de l'extérieur de Vancouver, les familles, les groupes, les aînés et les personnes ayant des problèmes de mobilité, l'automobile peut représenter la meilleure option de déplacement. En même temps, la vision de *Granville Island 2040* prévoit transférer le principal mode de transport à destination et en provenance de l'île de la voiture privée vers d'autres modes. Un défi central pour Granville Island sera de maintenir l'accès aux livraisons commerciales et aux personnes qui doivent conduire, tout en encourageant un changement de mode pour ceux qui ont d'autres options de déplacement.

Capacité routière et de stationnement. En période de pointe, les voies routières et les places de stationnement de l'île sont utilisées à pleine capacité. Pendant ces périodes, les véhicules se déplacent lentement sur l'île, entravés par d'autres véhicules, notamment ceux qui attendent qu'un autre véhicule libère une place de stationnement ou qui tournent en rond à la recherche d'un stationnement, et il y a des frictions entre les piétons et les cyclistes. Étant donné que les périodes de pointe prévalent pendant la majeure partie des mois d'été, il y a peu d'occasions d'augmenter le nombre de visiteurs dans l'île en augmentant les déplacements en voiture.

Congestion routière régionale. La population du Grand Vancouver a augmenté considérablement au cours de la dernière décennie et devrait poursuivre cette croissance. En parallèle, la congestion routière a aussi augmenté dans toute la région. L'expérience de la conduite dans les rues congestionnées de la ville, pour ensuite affronter une congestion encore plus intense à Granville Island, peut ternir l'expérience des visiteurs de l'île.

Impact du tourisme et autocars. Le tourisme a augmenté de façon spectaculaire à Vancouver ces dernières années. Cette augmentation s'est aussi traduite par un plus grand nombre d'autocars affrétés sur Granville Island. Ces autocars aggravent la congestion des routes de l'île et utilisent une capacité routière et de stationnement limitée. Plus important encore, il y a un risque que Granville Island soit de plus en plus considérée comme une destination touristique plutôt qu'un endroit pour les résidents locaux, en particulier l'été.

La population du Grand Vancouver a augmenté considérablement au cours de la dernière décennie et devrait poursuivre cette croissance.



Occasions

Pour relever ces défis, un certain nombre d'occasions peuvent être mises à profit afin d'améliorer l'accès à Granville Island.

Densité et croissance démographiques à proximité. Granville Island se trouve à moins de 15 minutes de marche de 6,800 personnes, et à distance de vélo de moins de 15 minutes pour 215,000 personnes. Le nombre de personnes à 15 minutes de distance en traversier comprend beaucoup de résidents des quartiers denses du sud du centre-ville. L'aménagement résidentiel qui se poursuit le long de False Creek nord et sud fera croître la population avoisinante, augmentant le nombre de résidents à une distance de 15 minutes à pied ou à vélo de l'île.

Promenade Seawall et couloirs de verdure de la ville.

Granville Island est située à proximité de la promenade Seawall de Vancouver, une importante piste de marche et de cyclisme fréquentée pour les activités récréatives et le navetage. La promenade Seawall près de Granville Island fait actuellement l'objet de travaux d'amélioration qui permettront d'accueillir plus de cyclistes et de piétons. La Ville a aussi récemment terminé la première étape du

nouveau corridor Arbutus, un couloir de verdure nord-sud qui part de l'intersection de la rue Fir et 5th Avenue (à environ 500 m de Granville Island) et se dirige vers le sud jusqu'au fleuve Fraser. Ces changements aideront ceux qui vivent à distance de marche et de vélo à utiliser ces modes au lieu de conduire pour visiter Granville Island.

Futurs projets de transport en commun. Des projets de transport en commun à proximité sont prévus dans le secteur. La prolongation de la ligne Millennium du SkyTrain suivra en gros l'itinéraire actuel de la ligne d'autobus 99 B et comprend un arrêt à l'intersection des rues Granville et Broadway, à environ 15 minutes de marche de Granville Island. De plus, la Ville de Vancouver étudie la faisabilité d'une future ligne de tramway autour de False Creek, qui relierait Granville Island, le Village olympique et le parc Stanley. Ce concept jouit d'un niveau élevé de soutien dans la collectivité, et beaucoup de gens ont un souvenir agréable du service de tramway populaire, mais temporaire qui reliait Granville Island à la Canada Line du Village olympique pendant les Jeux olympiques de 2010.

Tendances du transport à l'échelle de la ville. Dans le contexte global de Vancouver, les tendances en matière de transport appuient l'objectif de Granville Island consistant à transférer de nouveaux déplacements vers l'île à des modes de transport autres que l'automobile. Les données de la Ville de Vancouver montrent que plus de 50 % des déplacements à Vancouver s'effectuent maintenant par des modes autres que le véhicule privé. La croissance soutenue de la marche, du vélo, du transport en commun et du covoiturage dans la ville se manifesterait probablement dans le choix du mode de déplacement des visiteurs de Granville Island.

Tendances du transport à l'échelle régionale. À l'échelle régionale, les gens effectuent généralement plus de déplacements qu'il y a dix ans et les déplacements en voiture sont en baisse, alors que l'utilisation des autres modes de transport augmente. Bien que le portrait des transports de chaque municipalité soit unique, d'après les données de l'enquête Regional Trip sur les déplacements, les déplacements en voiture ont connu une croissance plus lente que celle de la population entre 2011 et 2018 dans la région métropolitaine de Vancouver. Les déplacements à pied ont augmenté à peu près au même rythme que la population, tandis que le cyclisme et le transport en commun progressaient à des taux beaucoup plus élevés.



CONDITIONS ET TENDANCES EXISTANTES

Deux études récentes commandées par SCHL-Granville Island aident à mieux comprendre les conditions de transport existantes de Granville Island. En 2017, un sondage aléatoire auprès de plus de 3,000 visiteurs du marché public a permis de recueillir des renseignements sur la façon dont les gens se rendent à Granville Island, ainsi que d'autres données pertinentes à la Stratégie de transport. La deuxième grande étude, menée en 2016 dans le cadre du processus de planification de Granville Island 2040, comprenait un recensement de la circulation quantifiant le nombre de personnes qui s'étaient rendues à Granville Island pendant la période d'étude, ainsi que leur

mode de déplacement. Cette recherche reprenait une étude sur la circulation réalisée 10 ans auparavant, les deux ensembles de données permettant de comparer le nombre total de visiteurs et les changements des modes de déplacement.

Nombre de visiteurs. Entre 2005 et 2016, le nombre de visiteurs a augmenté d'environ 10 %, soit un peu moins de 1 % par année. Les études ont permis de constater une augmentation d'environ 1,500 visiteurs chaque jour de semaine en été (15,880 en 2016) et de 1,800 chaque jour de fin de semaine en été (19,150 en 2016), ce qui représente environ 433,000 visiteurs annuels additionnels.

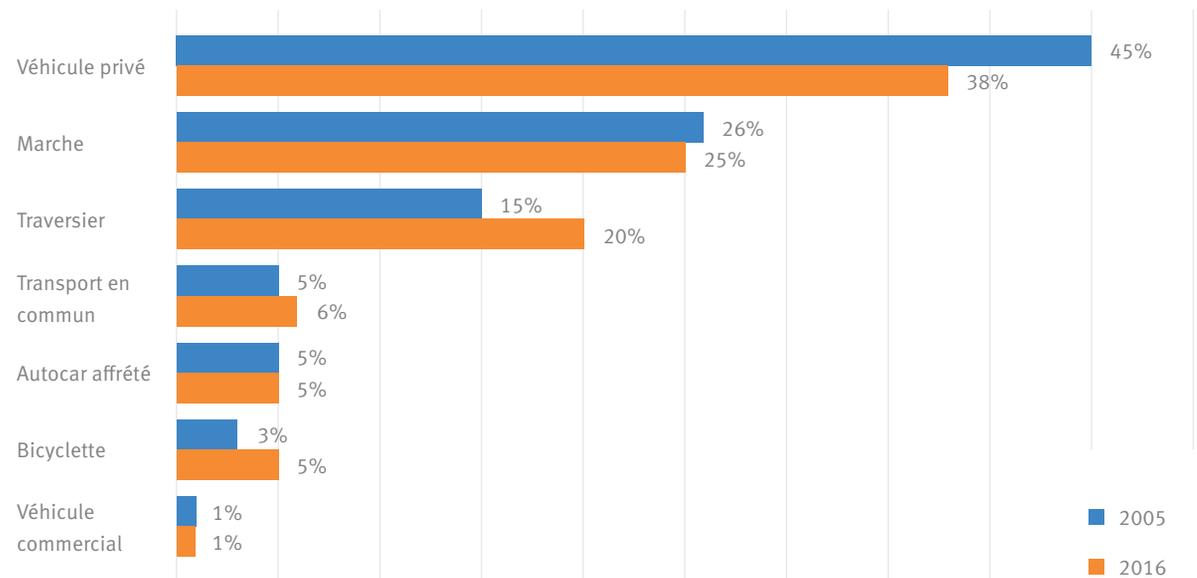


Figure 1 : Changements des parts des modes de transport, le samedi en août

Parts des modes de déplacement. Selon les constatations de l'étude de 2016, le mode de déplacement le plus utilisé pour accéder à Granville Island est l'automobile, représentant 38 % des déplacements des visiteurs durant les périodes de pointe. Il s'agit d'une baisse par rapport à 2005, alors que l'automobile comptait pour 45 % de tous les déplacements à destination de l'île. La deuxième plus grande part des déplacements vers Granville Island revient à la marche, qui en 2016 représentait 25 % de tous les déplacements durant

la période d'étude, une légère baisse par rapport à 2005, alors que la part de la marche se situait à 26 %. Selon l'étude de 2016, les déplacements en traversier représentent 20 % de tous les déplacements, une proportion considérablement plus élevée que celle de 15 % en 2005. Les déplacements en transport en commun, qui s'élèvent à environ 6 %, ont progressé d'un point de pourcentage par rapport à 2005, pour une part beaucoup plus faible que celle de ce mode de déplacement ailleurs dans la ville de Vancouver. Le cyclisme est passé d'une part de 3 % en 2005 à 5 % en 2016.

Tendances en matière de transport à Vancouver. Au cours des onze dernières années, les transferts de modes de déplacement constatés à Granville Island, y compris la baisse des taux de déplacements en voiture, concordent avec les transferts plus généraux dans le reste de Vancouver. Selon le rapport annuel Transportation Panel Survey Report de la Ville de Vancouver, un peu plus de 50 % des déplacements à Vancouver en 2016 s'étaient effectués à pied, à vélo ou par transport en commun, et l'utilisation de voitures était en baisse. La cible de transport pour 2040 de la Ville est un tiers des déplacements effectués par automobile, tandis que les deux autres tiers des déplacements s'effectueront par des modes durables, comme le transport en commun, la marche et le vélo.

Retombées économiques. Granville Island comprend environ 700 000 pieds carrés (env. 65 000 m²) de superficie locative nette et accueille plus de 275 entreprises. On estime que l'île assure environ 2 480 emplois équivalents temps plein (ETP) et

génère environ 285 millions de dollars en ventes (2016). La capacité des clients et des employés des commerces à se rendre sur l'île d'une manière pratique et prévisible a une influence directe sur la performance économique globale de l'île.

Selon les résultats de l'enquête de 2017 sur le marché public, les visiteurs qui conduisent représentent près de la moitié des ventes totales du marché. Cette proportion illustre l'importance de l'accès automobile pour la performance économique globale actuelle du marché public. Parallèlement, le même sondage révélait que le mode de déplacement associé aux dépenses annuelles les plus élevées était la marche. Des taux supérieurs de piétons à destination de Granville Island pourraient donc avoir un impact économique positif sur l'île, même s'il y a une baisse connexe des taux de conduite automobile.

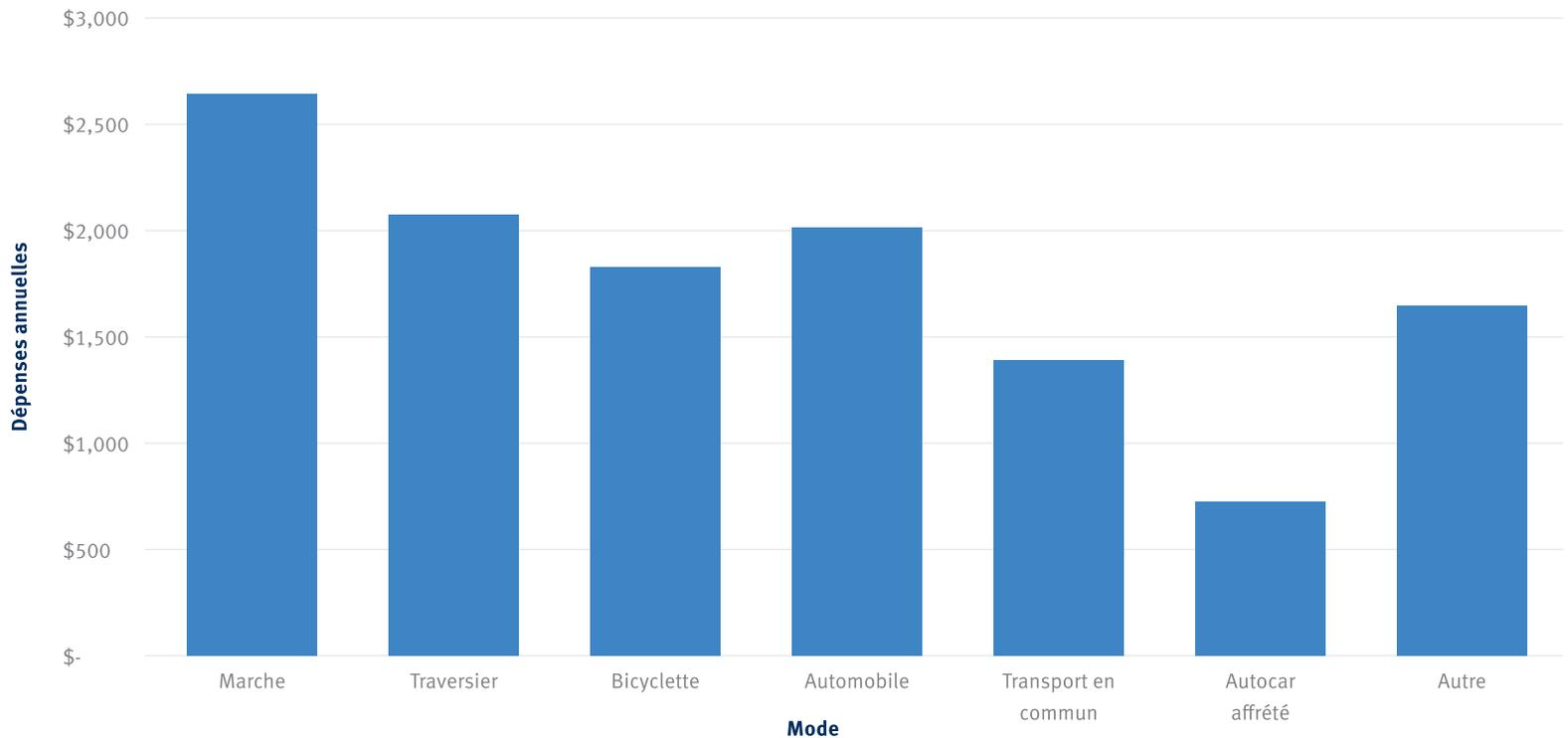


Figure 2 : Dépenses annuelles au marché public, par personne et par mode (octobre 2017)

CIBLES DE TRANSPORT POUR 2040

Au cours de la dernière décennie, les déplacements vers Granville Island ont augmenté à un taux d'un peu moins de 1 % par année. En supposant que le statu quo se maintienne et que ce taux persiste pendant toute la durée de l'horizon de planification *Granville Island 2040*, l'île pourrait attirer en 2040 environ 4,400 personnes de plus par jour de fin de semaine d'été, ce qui représenterait jusqu'à 1,050,000 personnes de plus par an qu'aujourd'hui. Si Granville Island donne suite à la vision *Granville Island 2040* avec un marché public agrandi, une programmation accrue et, en général, plus de raisons de visiter, ces nombres pourraient être encore plus élevés.

Granville Island s'efforcera de respecter les objectifs de la Ville de Vancouver en ce qui concerne les parts de mode de déplacement d'un tiers par automobile et des deux tiers par les autres modes d'ici 2040. Compte tenu du taux de croissance actuel, cela impliquerait une légère augmentation du nombre de déplacements en automobile par jour de fin de semaine en été, la majorité des nouveaux déplacements s'effectuant par d'autres modes. La part des modes alternatifs devrait en gros augmenter de 1 %. Pour le vélo par exemple, il y aurait une augmentation de 560 cyclistes un samedi d'été d'ici 2040.

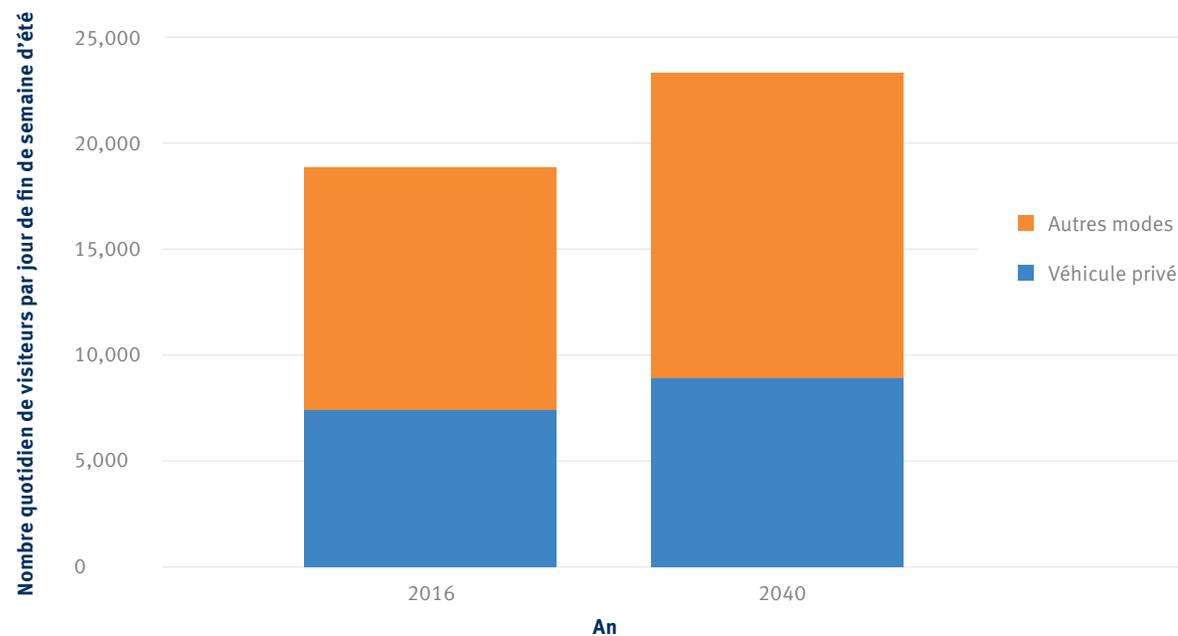


Figure 3 : Visiteurs et parts des modes pour une journée de fin de semaine d'été : Nombres actuels et cible 2040

MESURES

Les sections qui suivent décrivent comment SCHL-Granville Island prévoit accueillir plus d'un million de visiteurs annuels additionnels d'ici 2040, en améliorant les conditions de transport pour tous les modes.

Marche

Le nombre de personnes qui marchent à destination de Granville Island a augmenté au cours de la dernière décennie. Cependant, en pourcentage des déplacements, ce nombre a en fait légèrement reculé en 2016 par rapport à 2005. Ce phénomène peut découler du rythme relativement lent de l'aménagement résidentiel dans le quartier de South False Creek et en périphérie. Néanmoins, comptant pour environ le quart de tous les déplacements vers Granville Island, la marche est un mode de transport important pour l'île. Et avec l'aménagement résidentiel qui se poursuit autour de False Creek, notamment la croissance future prévue du quartier

de South False Creek, la création du corridor Arbutus et les améliorations à la promenade Seawall, les déplacements piétonniers vers l'île augmenteront probablement. Des sondages antérieurs montrent que les gens qui se rendent à pied à Granville Island sont le plus souvent des résidents locaux qui visitent souvent. Ces données aident à expliquer pourquoi, parmi tous les modes de déplacement, les personnes qui vont à l'île à pied dépensent plus chaque année au marché public que les gens qui utilisent d'autres modes.

Pour atteindre les objectifs des parts de mode de transport de 2040, le nombre de piétons qui accèdent à Granville Island devrait augmenter, passant des quelque 4,790 actuellement relevés un samedi d'été à 6,230 au cours des 20 prochaines années.



Projet de création d'une place à l'entrée de Granville Island

Granville Island 2040 a recommandé que le segment de la rue Anderson entre 2nd Avenue et l'intersection de la rue Cartwright serve de projet pilote, aménagé en « rue complète », conçue de manière à être accueillante pour tous les utilisateurs, peu importe leur âge, leurs capacités ou leur mode de transport. Pour développer ce principe, l'occasion se présente d'apporter des améliorations à ces rues dans le cadre d'un projet global de création d'une place qui ferait des rues Anderson et Cartwright un lieu invitant pour les gens et les activités, en plus du transport. Il faut tenir compte des préoccupations en matière de sécurité, particulièrement au carrefour de la promenade Seawall sur la rue Anderson et dans la section de la rue Cartwright devant le marché des enfants.

Mesure

1 Mener un projet de création de place à l'entrée de Granville Island visant à faire des rues Anderson et Cartwright des espaces publics sécuritaires, confortables et magnifiques, ainsi que des « rues complètes » qui encouragent la marche et le vélo.

Orientation vers Granville Island

Actuellement, environ le quart des gens se rendent à Granville Island en marchant, et 5 % d'entre eux viennent en vélo. Des données récentes indiquent que bien que plus de la moitié

de ces déplacements soient effectués par des résidents de Vancouver, une grande partie des personnes qui vont à l'île à pied et en vélo sont des visiteurs de l'extérieur de la région métropolitaine de Vancouver. L'amélioration de l'orientation à l'extérieur de l'île permettrait de bonifier l'expérience de déplacement des piétons et des cyclistes vers Granville Island, en particulier pour les personnes qui ne connaissent pas la région. En plus de la signalisation d'orientation, il faut explorer des possibilités d'intégrer l'art public dans un plan d'orientation. Ce travail nécessitera une collaboration avec la Ville de Vancouver.

Mesure

2 Améliorer l'orientation vers Granville Island à partir d'emplacements clés du voisinage.

Expérience piétonnière sur Granville Island

Une fois arrivé à Granville Island, tout le monde devient piéton. La marche fait partie intégrante de l'expérience qui attire les visiteurs et les incite à revenir. De plus, la recherche auprès des visiteurs révèle que Granville Island est une destination populaire pour les sorties sociales en groupe, particulièrement pour les familles. Il est important que l'expérience piétonnière dans Granville Island soit sécuritaire et agréable pour tous les visiteurs, spécialement pour les enfants, les aînés et les personnes handicapées. Les améliorations pourraient consister notamment à offrir

des sentiers piétonniers plus sécuritaires dans l'ensemble de l'île, à enlever les bordures surélevées et à améliorer l'éclairage.

Mesure

3 Effectuer une évaluation des conditions piétonnières à Granville Island et mettre en œuvre les améliorations recommandées.

Pont sur la baie Alder

Granville Island 2040 recommande la construction d'un pont piétonnier et cycliste sur la baie Alder pour relier Granville Island à la promenade Seawall le long de False Creek South. Tel qu'envisagé dans le rapport Granville Island 2040, ce pont relierait la promenade Seawall aux environs de la promenade Forge Walk et la partie sud-est de Granville Island, à proximité du parc Ron Basford. En plus d'offrir une autre entrée faisant sauver du temps aux piétons et cyclistes qui circulent à l'est le long de la promenade Seawall, un pont ajouterait un élément de design urbain emblématique à l'île, ce qui pourrait attirer de nouveaux visiteurs.

Mesure

4 Examiner la faisabilité de construire un pont sur la baie Alder.





Cyclisme

Bien qu'il y ait plusieurs trajets cyclables à proximité, aucune piste cyclable officielle ne se rend actuellement dans Granville Island. Les cyclistes peuvent accéder à l'île par la rue Anderson ou la promenade Island Park. Ces trajets rejoignent la promenade Seawall et le chemin Lamey's Mill/2nd Avenue Ouest, tous deux désignés comme des voies cyclables officielles. Au cours de la dernière décennie, le nombre de cyclistes à destination de Granville Island a augmenté d'environ 25 %. Leur nombre devrait continuer d'augmenter, en raison de la croissance du cyclisme à Vancouver. De plus, les améliorations aux infrastructures à proximité, y compris celles visant le couloir de verdure Arbutus et la promenade Seawall, attireront aussi plus de cyclistes. La cible de part des modes de transport de 2040 serait d'environ 1 450 cyclistes un samedi d'été, soit une augmentation de 560 par rapport aux 890 cyclistes visiteurs actuels.

Cyclisme à Granville Island

Granville Island est bien placée pour continuer d'attirer un plus grand nombre de cyclistes. En plus de l'amélioration continue de l'infrastructure cyclable dans toute la ville, et surtout le long de la promenade Seawall de False Creek Sud, Granville Island fournit depuis 2016 un service de valet-vélo sept jours par semaine pendant l'été. Cette initiative, ainsi que des campagnes avec le service de police de Vancouver et

le projet 529, un système d'enregistrement des bicyclettes et une application mobile antivols, ont permis de réduire de plus de 70 % les vols de bicyclettes à Granville Island de 2015 à 2017. Le projet de création d'une place à l'entrée de Granville Island, abordé précédemment dans la section sur les piétons, améliorera également les conditions de cyclisme.

Les déplacements des navetteurs constituent aussi un facteur important. L'amélioration des installations de cyclisme en fin de trajet, comme l'expansion du stationnement sécuritaire pour vélos et l'aménagement de salles de douches et de casiers, pourrait encourager un plus grand nombre d'employés à se déplacer en vélo, ce qui pourrait alors améliorer la disponibilité du stationnement pour les automobiles.

Mesures

5 Maintenir le programme de valet-vélo sept jours sur sept pendant les mois d'été.

6 Dans le cadre du projet de création d'une place à l'entrée de Granville Island, examiner comment les rues Anderson et Cartwright peuvent mieux accommoder le cyclisme.

7 Envisager une expansion des installations de fin de trajet cycliste pour les employés de Granville Island.

Installations de réparation et d'entretien des bicyclettes

Pour encourager le cyclisme, Granville Island pourrait mettre en place des installations pour réparer et entretenir les bicyclettes. Il pourrait être indiqué de rattacher de telles installations au programme de valet-vélo, ou elles pourraient fonctionner indépendamment.

Mesure

8 Explorer les possibilités de mettre en place des installations d'entretien et de soutien des bicyclettes.

Vélopartage

Depuis l'été 2016, Vancouver est desservie par un système public de vélopartage. En 2017, l'entreprise de vélopartage Mobi exploitait environ 1 200 bicyclettes pouvant être utilisées dans la zone du système. La station la plus près de Granville Island se trouve à l'intersection de la rue Anderson et de 2nd Avenue Ouest. À l'été 2017, Mobi a installé une station temporaire près du marché public, avec l'intention d'aménager éventuellement une station permanente à Granville Island, une fois l'équipement nécessaire disponible.

Mesure

9 Continuer de travailler avec Mobi pour établir une station permanente de vélopartage sur Granville Island.

Transport en commun

Malgré son emplacement central, Granville Island n'est pas sur un trajet majeur de transport en commun et, par conséquent, la fréquentation du transport en commun vers Granville Island est beaucoup plus faible qu'à Vancouver dans son ensemble. L'arrêt d'autobus le plus près, à environ 350 m du centre de l'île, à l'intersection de la rue Anderson et de la 2nd Avenue Ouest, est desservi par un seul trajet d'autobus, qui offre un service aux 15 minutes. Les arrêts de transport en commun les plus près suivants sont à plus de cinq minutes de marche de l'île, ce qui peut être peu pratique pour certains visiteurs. Il y a notamment un arrêt d'autobus pour un certain nombre de trajets d'autobus à l'intersection de la rue Granville et 5th Avenue Ouest, et la ligne 84, station UBC/VCC-Clark, avec des arrêts à l'intersection de Fir et West 4th Avenue. La station Skytrain la plus proche est celle du Village olympique, à environ 2 km.

Les cibles de partage des modes de transport pour 2040 visent une augmentation d'environ 630 visiteurs par le transport en commun un jour de fin de semaine d'été. Toutefois, un important projet de transport en commun comme ceux examinés ci-dessous pourrait entraîner une augmentation beaucoup plus marquée de l'accès des transports en commun à l'île.

Ascenseur du pont de la rue Granville

Les trajets d'autobus qui passent au-dessus de Granville Island sur le pont de la rue Granville acheminent collectivement plus d'un autobus aux deux minutes, en direction nord ou sud. Un ascenseur entre Granville Island et le pont de la rue Granville relierait l'île à ces trajets et au réseau régional de transport en commun. Une modélisation réalisée pour le rapport Granville Island 2040 indiquait qu'un ascenseur à un arrêt d'autobus sur le pont permettrait d'inclure 200 000 personnes supplémentaires à une distance de déplacement de moins de 30 minutes de Granville Island, et environ 500 000 autres à une distance de déplacement de moins de 60 minutes. En plus d'améliorer la connectivité du transport en commun à Granville Island, un ascenseur réduirait considérablement les délais de déplacement à pied vers Granville Island pour les visiteurs arrivant du centre-ville de Vancouver.

Mesure

10 Établir un partenariat avec la Ville de Vancouver pour mener une étude de faisabilité sur un ascenseur reliant Granville Island et le pont de la rue Granville.

Tramway de False Creek

La ville de Vancouver est propriétaire d'une emprise ferroviaire adjacente à Granville Island. Lors des Jeux olympiques d'hiver de 2010, la Ville de Vancouver a assuré des services de tramway le long de ce corridor entre la station Canada Line du Village olympique et Granville Island. Pendant la brève période d'exploitation du tramway, ce service était très populaire, et il conserve son attrait à titre de futur service possible de transport en commun pour les visiteurs de Granville Island. La Ville de Vancouver étudie la possibilité de fournir un service de tramway le long de ce corridor, dans le cadre d'une vision à long terme d'un service de tramway

qui longerait le corridor de verdure Arbutus, traversant False Creek et le centre-ville, avec un terminus au parc Stanley. Dans ce concept, Granville Island serait desservie par une station située à la plateforme de tramway existante à l'intersection de la rue Anderson et de 2nd Avenue Ouest, ou à proximité.

Mesure

11 Appuyer la Ville de Vancouver dans son examen de la faisabilité d'offrir un service de tramway adjacent à Granville Island.

Navette

La station Skytrain la plus proche est celle de la Canada Line du Village olympique, sur Cambie, à la hauteur de 2nd Avenue, soit à 2,2 km du marché public – près d'une demi-heure de marche. L'intersection de Broadway et de la rue Granville, l'arrêt le plus près de la ligne 99 B, se trouve à environ 15 minutes de marche. Étant donné la distance entre Granville Island et ces importants carrefours de transport en commun, il n'est pas surprenant que SCHL-Granville Island ait retenu de sondages et activités d'approche antérieures l'intérêt manifesté envers un nouveau service de navette reliant l'île à ces endroits et peut-être à d'autres endroits clés dans la ville. Compte tenu de coûts de démarrage et de fonctionnement potentiellement élevés, la première étape consisterait à mener une étude de faisabilité afin de mieux connaître les coûts et les avantages d'un tel service.

Mesure

12 Étudier la faisabilité d'une navette entre Granville Island et des emplacements clés hors l'île, comme la station du Skytrain du Village olympique et le carrefour de transport en commun des rues Broadway-Granville.

Accès par l'eau

Étant donné l'emplacement de Granville Island sur False Creek, l'accès par l'eau est un élément important de son contexte de transport. Dans le cadre des efforts continus déployés pour améliorer l'accès, SCHL-Granville Island se doit de bien comprendre comment les gens accèdent actuellement à l'île par l'eau, comment ces services existants pourraient être améliorés et quels nouveaux services pourraient créer plus d'occasions d'accès par l'eau.

Traversiers

Deux entreprises privées, Aquabus et False Creek Ferries, offrent des services de traversier à l'île et leur achalandage a considérablement augmenté au cours de la dernière décennie. Les traversiers offrent une expérience unique aux visiteurs, leurs passagers étant parmi tous ces visiteurs les plus susceptibles d'évaluer positivement leur expérience de déplacement à destination de Granville Island. On croit que l'intégration de traversiers dans le réseau de transport en commun plus vaste permettrait d'amener plus de visiteurs à Granville Island. Lors du processus de consultation de Granville Island 2040, de nombreux intervenants ont avancé qu'autoriser l'utilisation de la carte de paiement Compass de Translink sur les traversiers permettrait d'effectuer des correspondances plus faciles et d'accroître l'achalandage. L'objectif de part de modes de transport des traversiers en 2040 est d'augmenter le nombre de passagers à 1 230 un samedi d'été.

Mesure

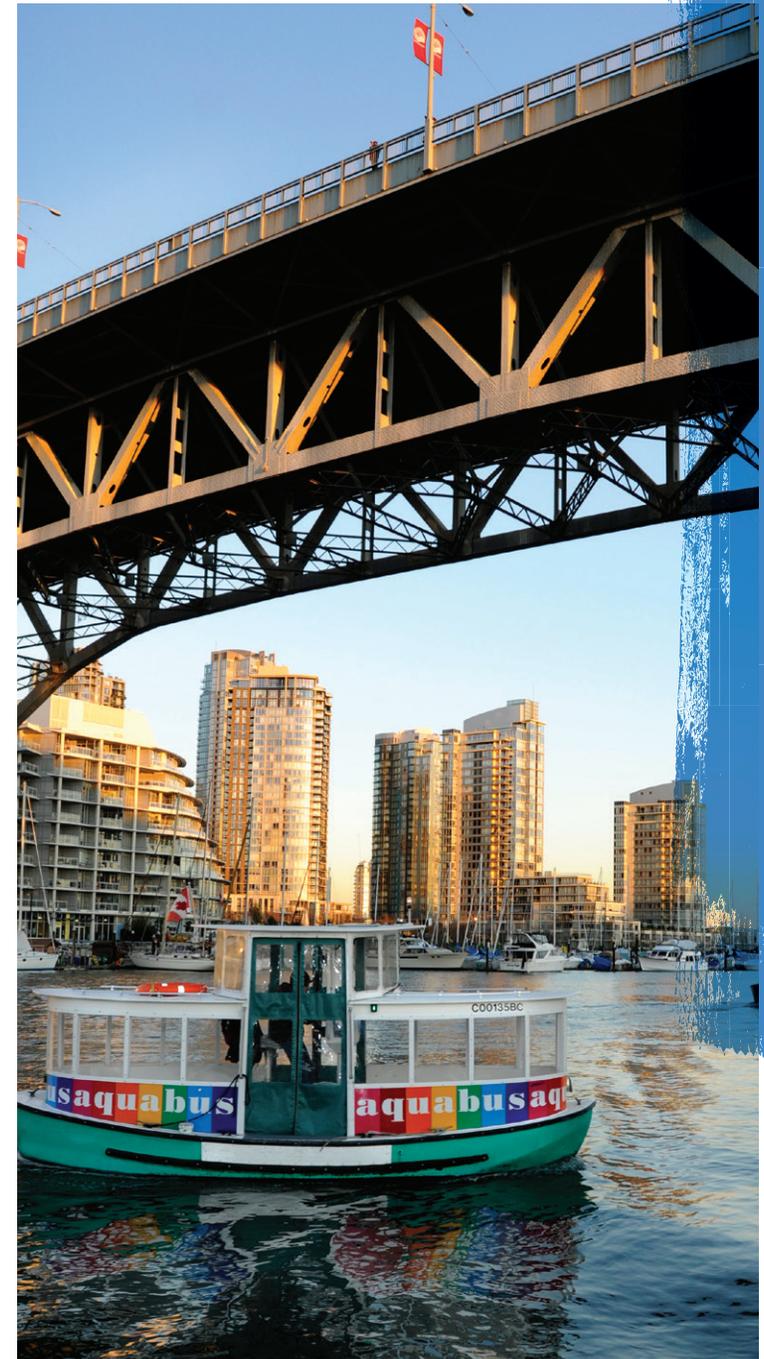
13 Appuyer les exploitants de traversiers et TransLink en vue d'intégrer les cartes Compass à titre d'option de paiement pour les traversiers.

Quais publics

SCHL-Granville Island gère les quais publics de Granville Island au moyen d'un système de réservation manuel. En général, les règles reflètent les paramètres de permis d'ancrage de False Creek et le type de mouillage est une combinaison de mouillage permanent, de réservations quotidiennes et d'espace gratuite pour les visites de moins de trois heures. Afin d'accroître le nombre de visiteurs de l'île et d'améliorer leur expérience de déplacement, une stratégie de mouillage devrait être envisagée pour évaluer les pratiques actuelles et explorer la meilleure utilisation des quais publics de Granville Island. Une partie de cela pourrait aussi augmenter l'accès aux activités de pagaie.

Mesure

14 Évaluer l'utilisation actuelle des espaces publics de mouillage de Granville Island et explorer les possibilités d'optimiser leur utilisation et d'accroître l'accès du public à Granville Island par l'eau.





Autocars affrétés

Vancouver a enregistré des niveaux record de tourisme au cours des dernières années. En 2016, Vancouver accueillait plus de 10 millions de visiteurs de l'extérieur de la ville, un niveau dépassant de plus d'un million celui de 2014. Granville Island, l'une des principales attractions de la ville, est visitée par un grand nombre de touristes, en particulier l'été. Cette augmentation globale du tourisme à Vancouver s'est traduite par la croissance des visites guidées en autocar affrété. De nombreux forfaits de découverte de la ville font escale à Granville Island, ce qui a entraîné une augmentation annuelle du nombre d'autocars affrétés venant sur l'île.

Les autocars affrétés amènent un nombre considérable de visiteurs à Granville Island, mais leur nombre croissant sur l'île doit être géré de façon responsable afin de limiter leur impact potentiel sur les activités de l'île et l'expérience globale des visiteurs. Parmi ces répercussions, mentionnons l'augmentation de la congestion routière, alors que les autocars manœuvrent dans le réseau routier resserré de l'île, ainsi que l'impact cumulatif d'un grand nombre d'autocars sur l'ambiance de lieu à l'échelle humaine de Granville Island. Les solutions pourraient inclure des changements aux opérations d'embarquement et de débarquement des autocars sur l'île, et l'exploration d'options de stationnement à l'extérieur de l'île.

Mesure

15 Élaborer une politique sur les autocars affrétés qui limitera leur impact négatif sur les activités de Granville Island et l'expérience du visiteur.

Véhicules commerciaux

L'accès des véhicules commerciaux à l'île et aux zones de chargement est essentiel aux activités commerciales de

Granville Island. La gestion globale du réseau de transport de Granville Island doit tenir compte des exigences des véhicules commerciaux tout en prenant acte de la quantité limitée d'espace disponible pour tous les types de véhicules. L'accès des véhicules commerciaux et le stationnement sur l'île soulèvent plusieurs enjeux. Dans certains secteurs de l'île, il n'y a pas suffisamment de zones de chargement, ce qui peut entraîner un bouclage improvisé temporaire d'espaces et un stationnement fautif. De plus, les besoins uniques des gros camions, y compris les véhicules qui tirent des remorques, doivent être pris en compte. Au marché public, la zone de chargement se trouve directement devant le marché, avec des livraisons tout au long de la journée. Tout en soutenant la nature commerciale du marché, certains croient que ces conditions nuisent à son attrait visuel. Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace par les véhicules commerciaux et de mieux répondre aux besoins opérationnels des entreprises de l'île, la SCHL-Granville Island devrait collaborer avec les entreprises et les intervenants de l'île pour assurer le maintien et l'amélioration de l'accès pour les véhicules commerciaux.

Mesure

16 Évaluer l'approche actuelle des livraisons commerciales pour les entreprises du marché public et de l'île.

17 Évaluer le nombre et l'emplacement des zones de chargement et envisager de créer des zones et des périodes supplémentaires de livraison.

Automobile

Le nombre de déplacements en voiture à destination de Granville Island a diminué au cours de la dernière décennie, tant en nombres absolus qu'en pourcentage des modes

de déplacement. Depuis 2005, le nombre de personnes arrivant par véhicule privé a diminué de 7 %, tandis que le nombre total de visiteurs à Granville Island a augmenté d'environ 10 %. Cette tendance rejoint celles du contexte élargi de Vancouver, où le pourcentage de déplacements en voiture diminue, alors que le nombre total de déplacements augmente.

La vision Granville Island 2040 prévoit de maintenir la tendance actuelle à réduire le taux de déplacements en voiture à destination de Granville Island tout en augmentant le nombre total de visiteurs. En réduisant au fil du temps la quantité d'automobiles à accommoder sur l'île, il deviendrait possible de réaffecter des aires routières et de stationnement à d'autres utilisations, que ce soit pour un nouvel espace public ou de nouvelles entreprises et attractions, l'une des clés pour la réalisation de la vision de Granville Island 2040.

Tout en travaillant à cet objectif, il est entendu que dans un avenir prévisible, l'accès par automobile demeurera une option importante pour certains visiteurs. Il s'agira notamment des gens qui achètent des marchandises lourdes ou encombrantes, de personnes qui vivent dans un secteur mal desservi par le transport en commun et de celles qui ont des problèmes de mobilité. L'un des principaux objectifs de la Stratégie de transport est d'améliorer les conditions pour ces conducteurs, tout en encourageant ceux qui ont d'autres options à changer de mode de déplacement.

Stratégie de gestion du stationnement

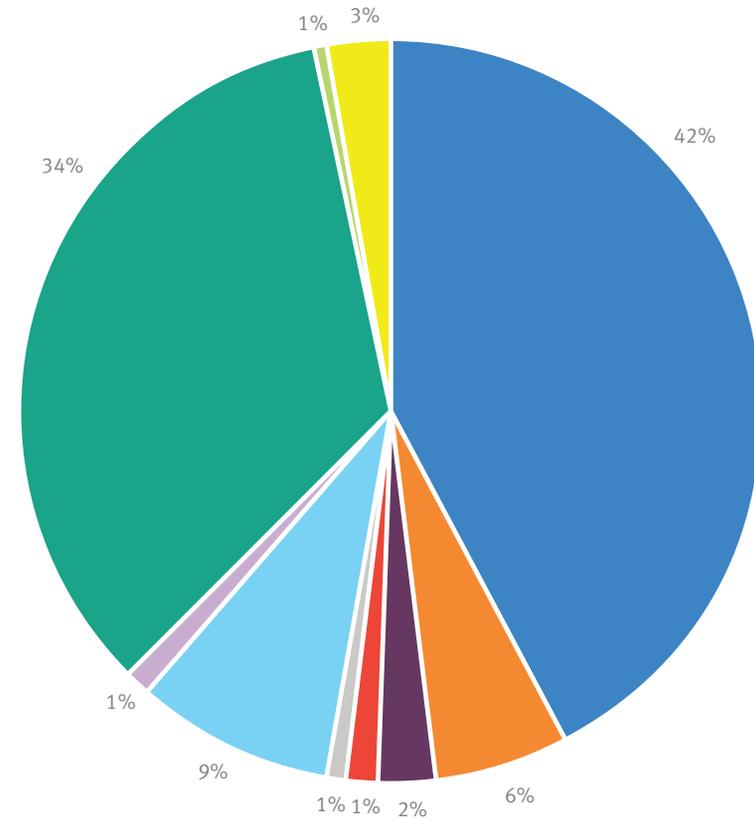
Au total, Granville Island compte environ 1,231 places de stationnement qui, en combinaison avec le réseau routier de l'île, représentent environ 20 % de la superficie totale de Granville Island. L'espace de stationnement, réparti un peu partout sur Granville Island, comprend des stationnements de surface, des garages de stationnement et du stationnement sur rue. La plupart des places de stationnement sont gratuites pour trois heures ou payantes, soit environ 75 % de toutes les places de stationnement sur l'île. Les autres places comprennent les places réservées, le stationnement gratuit d'une heure, le stationnement pour les handicapés et autres places.

Granville Island compte actuellement plus de 600 places de stationnement gratuit, la plupart à proximité immédiate du marché public. Les places de stationnement payantes se trouvent principalement du côté est de l'île.

L'approche actuelle du stationnement contribue de façon importante à la congestion dans l'île, parfois dense en période de pointe. Sur l'île, les places de stationnement les plus recherchées, soit les places gratuites près du marché public, sont également celles qui exigent les plus longs déplacements. Pour accéder à ces places, le conducteur passe devant presque toutes les autres options de stationnement sur l'île. En période de pointe où les places gratuites sont occupées à pleine capacité, l'espoir de trouver l'une de ces places libres convoitées incite probablement de nombreux conducteurs à faire le tour de l'île au moins une fois avant de recourir au stationnement payant.

Afin de régler la question de la congestion routière en période de pointe dans l'île, une approche plus stratégique du stationnement s'impose. Habituellement, comme dans d'autres secteurs de la ville et ailleurs, lorsque la demande de stationnement dépasse l'offre, il y a un coût pour le stationnement. Ce mécanisme permet d'assurer que les places de stationnement disponibles sont mieux partagées parmi les nombreuses personnes qui désirent les utiliser. À Granville Island, où le stationnement peut atteindre la pleine capacité ou presque en période de pointe, on pourrait déduire que les tarifs de stationnement sont trop bas. Par ailleurs, durant les périodes moins achalandées de l'année, avec une abondance de places de stationnement disponibles, les tarifs de stationnement devraient être réduits.

Une première étape pour Granville Island consisterait à doter de parcomètres toutes les places de stationnement sur l'île afin de recueillir des données exactes sur l'utilisation du stationnement. À l'heure actuelle, il n'y a des données que sur l'utilisation des places de stationnement payantes, ce qui représente seulement environ 40 % du total. Une deuxième étape qui serait suivie en continu consisterait à établir les tarifs de stationnement à un niveau produisant un taux d'utilisation d'environ 85 %.



Les pourcentages reflètent les places de stationnement (Places de stationnement totaux: 1,231)

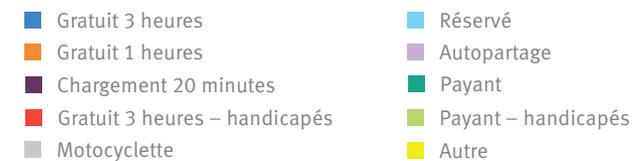


Figure 4 : Répartition actuelle des places de stationnement de Granville Island (Janvier 2018)

Mesure

18 Élaborer une stratégie de gestion du stationnement qui comprendra l'installation de parcomètres pour toutes les places de stationnement sur l'île dans le but d'atteindre un taux d'utilisation de 85 % de la capacité de stationnement.

Stationnement des employés sur Granville Island

Une grande partie de l'espace de stationnement de Granville Island est utilisée par des personnes qui y travaillent. SCHL-Granville Island délivre environ 300 laissez-passer mensuels, offerts aux personnes qui travaillent à Granville Island. Pour un prix fixe, le laissez-passer de stationnement mensuel permet au détenteur de stationner pour une durée illimitée dans certains secteurs de Granville Island pendant le mois. Ce système favorise probablement la conduite dans une certaine mesure, le coût par jour devenant plus faible lorsque le laissez-passer est utilisé plus souvent. Étant donné que les places de stationnement peuvent devenir rares en période de pointe, SCHL-Granville Island devrait encourager les travailleurs de l'île à utiliser d'autres modes de transport, dans le but de libérer plus d'espace de stationnement pour les visiteurs.

Mesure

19 Élaborer un programme de stationnement des employés qui contribuera à réduire l'utilisation du stationnement sur place par des personnes qui travaillent à Granville Island.

Autopartage

Selon les statistiques d'ICBC, les taux de propriété automobile diminuent à Vancouver. Parallèlement, le pourcentage de résidents de la région inscrits à un programme d'autopartage continue de grimper. Selon une enquête réalisée par la Ville de Vancouver, 29 % des Vancouverois adultes étaient abonnés à des programmes d'autopartage en 2016. À mesure que l'ampleur de ce parc automobile et des voies et stationnements réservés augmentera, on peut s'attendre à ce que le taux d'abonnement augmente aussi.

Actuellement, Granville Island comporte treize places désignées pour les véhicules d'autopartage, soit quatre places pour véhicules Evo et neuf places pour véhicules car2go. SCHL-Granville Island est en mesure de solliciter des données saisonnières sur les taux d'utilisation de véhicules en autopartage à Granville Island et elle devrait donc d'abord recueillir et analyser systématiquement ces données. Cette information aidera SCHL-Granville Island à attribuer un nombre approprié de places de stationnement pour l'autopartage. Compte tenu de la diminution des taux de propriété automobile, il est important que Granville Island continue de répondre aux besoins des Vancouverois qui se déplacent en formule d'autopartage.

Mesure

20 Recueillir et analyser des données sur l'utilisation des véhicules en autopartage sur l'île et utiliser cette information pour maintenir des niveaux appropriés de stationnement pour l'autopartage.

Véhicules électriques

Le taux de propriété des véhicules électriques à Vancouver augmente et devrait continuer de croître. Il y a actuellement sur l'île deux bornes de recharge, exploitées par Edible Canada. Afin de répondre aux besoins croissants des propriétaires de voitures électriques, SCHL-Granville Island en créera six autres. À l'heure actuelle, il n'est pas prévu d'exiger des frais pour l'utilisation de ces bornes de recharge. À mesure que la demande pour les bornes de recharge de voitures électriques continuera de croître, SCHL-Granville Island envisagera de fournir des infrastructures de chargement additionnelles, avec un modèle de tarification approprié pour répondre à ce besoin.

Mesure

21 Suivre l'utilisation des bornes de recharge électrique de Granville Island et évaluer les modèles de faisabilité et de tarification pour répondre à la demande croissante de cette infrastructure.

Service de livraison d'épicerie à domicile

Les services de livraison d'épicerie à domicile gagnent en popularité à Vancouver. Des entreprises comme SPUD, Save-On-Foods et Smart City Foods assurent la livraison à domicile, tandis que d'autres épiceries, dont Superstore, offrent la collecte en magasin des commandes achetées en ligne. Afin de concurrencer ces détaillants alimentaires, certains locataires du marché public ont exploré le potentiel d'un service de livraison du marché public, avec un succès mitigé.

Des recherches montrent que les entreprises d'épicerie, qui englobent plusieurs importantes entreprises du marché public qui vendent de la viande, du poisson et des fruits et légumes, ont tendance à se fier davantage à la capacité de leurs clients de conduire et se stationner près du magasin par rapport à d'autres types d'entreprise, comme ceux où les aliments sont consommés sur place. Pour la Stratégie de transport, cette tendance fait en sorte qu'un service de livraison à domicile offrirait la possibilité d'augmenter les ventes sans ajouter de voitures au réseau routier de l'île.

Mesure

22 Examiner la faisabilité d'un service partagé de livraison à domicile du marché public, soit en partenariat avec les commerçants, soit dans un rôle de soutien à un fournisseur de services tiers.

SURVEILLANCE

La surveillance est essentielle pour mesurer et évaluer les progrès des initiatives énoncées dans le présent rapport. Les projets conçus pour atteindre les objectifs de la Stratégie de transport nécessiteront sans doute des ajustements en cours de route et des données à jour et exactes sur la façon dont les gens se rendent à Granville Island permettront à SCHL-Granville Island de prendre des décisions fondées sur des données probantes et de mieux fonder de futurs projets.

Les éléments de mesure quantitatifs et qualitatifs requis pour évaluer les initiatives sont décrits dans les tableaux ci-dessous.

Tableau 1 Éléments de mesure quantitatifs

ÉLÉMENT DE MESURE	RÉFÉRENCE	CIBLE 2040	JALON SUR 3 ANS
Volumes piétonniers	Samedi d'été 2005 : 4,510 Samedi d'été 2016 : 4,790	Samedi d'été : 6,240	Samedi d'été : 5,030
Volumes de cyclistes	Samedi d'été 2005 : 520 Samedi d'été 2016 : 890	Samedi d'été : 1,450	Samedi d'été : 980
Nombre de bicyclettes utilisant le service de valet-vélo	2017 : 11,346	13,840	11,780
Nombre de bicyclettes inscrites au Projet 529	2017: 900	1,100	935
Nombre de vols de bicyclette	Été 2015 : 120 Été 2016 : 60 Été 2017 : 40	Zéro	Zéro
Utilisation de la station de vélopartage Mobi sur l'île	Essai à l'été 2017	Station permanente Mobi sur Granville Island	Station permanente Mobi sur Granville Island
Volumes de visiteurs par transport en commun	Samedi d'été 2005 : 870 Samedi d'été 2016 : 1,220	Samedi d'été : 1,850	Samedi d'été : 1,320

ÉLÉMENT DE MESURE	RÉFÉRENCE	CIBLE 2040	JALON SUR 3 ANS
Volumes de visiteurs par traversier	Samedi d'été 2005 : 2,600 Samedi d'été 2016 : 3,830	Samedi d'été : 5,060	Samedi d'été : 4,040
Volumes de visiteurs par bateau		Augmentation de 1 % par année	Augmentation de 1 % par année
Nombre d'incidents d'embarquement/débarquement des autocars affrétés	S.O.	Zéro	Zéro
Nombre d'incidents liés à la sécurité des véhicules commerciaux	Zéro	Zéro	Zéro
Volumes d'automobiles	Samedi d'été 2005 : 7,800 Samedi d'été 2016 : 7,280	Samedi d'été : 7,770	Samedi d'été : 7,360
Vitesses des automobiles	Non recueillie présentement	Maximum de 30 km/h	Maximum de 30 km/h
Congestion automobile	Non recueillie présentement	15 minutes pour entrer et sortir de l'île en période de pointe	20 minutes pour entrer et sortir de l'île en période de pointe
Statistiques sur les collisions et accidents de l'ICBC	2011-2015 : 12 accidents (5 victimes, 7 dommages matériels seulement), 2 impliquant des piétons	Zéro	Zéro
Disponibilité du stationnement	Taux d'occupation de 80 à 99 % en période de pointe, taux d'occupation de 10 à 40 % en période hors pointe	Taux d'occupation de 85 % en période de pointe, taux d'occupation de 60 % à 85 % en période hors pointe	Taux d'occupation de 85 % en période de pointe, taux d'occupation de 60 % à 85 % en période hors pointe
Nombre de places de stationnement occupées par des employés	Non recueilli présentement	Réduire de 50 % (selon la référence 2018)	Réduire de 10 % (selon la référence 2018)
Autopartage — disponibilité automobile et stationnement	Inconnue	1 voiture et 1 place de stationnement en tout temps	1 voiture et 1 place de stationnement disponible 75 % du temps
Utilisation de borne de recharge pour véhicules électriques.	Inconnue	Taux d'occupation de 85 %	Taux d'occupation de 85 %

Tableau 2 Éléments de mesure qualitatifs

ÉLÉMENT DE MESURE	RÉFÉRENCE	CIBLE 2040	JALON SUR 3 ANS
Expérience de déplacement	2016 : 75 % de bonne à excellente	100 % de bonne à excellente	80 % de bonne à excellente
Piétons et cyclistes — confort et sécurité	Renseignements anecdotiques	100 % des répondants disent se sentir à l'aise et en sécurité à pied et à vélo sur l'île	85 % des répondants disent se sentir à l'aise et en sécurité à pied et à vélo sur l'île
Niveau de satisfaction des locataires à l'égard des zones de chargement (emplacements et heures)	Renseignements anecdotiques	98 % des locataires sont satisfaits des zones de chargement sur l'île	90 % des locataires sont satisfaits des zones de chargement sur l'île

Des données à jour et exactes sur la façon dont les gens se rendent à Granville Island permettront à SCHL-Granville Island de prendre des décisions fondées sur des données probantes et de mieux fonder de futurs projets.

MISE EN ŒUVRE

Ce rapport présente des stratégies qui contribueront à l'atteinte de la vision Granville Island 2040 pour l'avenir du transport à Granville Island. En appui de l'établissement des priorités et de la planification de la mise en œuvre progressive du projet, le tableau 3 ci-dessous présente une grille de planification de la mise en œuvre. Il convient de signaler que certaines des améliorations à apporter au transport échappent en fin de compte au contrôle de Granville Island, et qu'on leur a attribué une date de fin « en cours ».

Tableau 3 Plan de mise en œuvre

AMÉLIORATION DES TRANSPORTS	INCIDENCE DU MODE	ÉLÉMENT DE MESURE	PARTIE RESPONSABLE	DÉBUT	FIN
1. Création d'une place à l'entrée de Granville Island	↑ Piétons ↑ Cyclistes	Volumes des visiteurs piétons, cyclistes et automobilistes; perceptions de sécurité déclarées; vitesses des véhicules; statistiques sur les collisions et les accidents	Granville Island, Ville de Vancouver	2018	2020
2. Améliorer l'orientation	↑ Piétons	Expérience du visiteur déclarée, nombre de déplacements à pied	Granville Island, Ville de Vancouver	2018	2018
3. Stratégie piétonnière de Granville Island	↑ Visiteurs	Expérience du visiteur et perception de la sécurité déclarées	Granville Island	2019	2019
4. Pont sur la baie Alder	↑ Piétons ↑ Cyclistes	Volumes de visiteurs piétons et cyclistes	Granville Island, Ville de Vancouver	Long Terme	Long Terme
5. Poursuivre le service valet-vélo sept jours sur sept	↑ Cyclistes	Nombre de vols de bicyclette, nombre de cyclistes utilisant le service valet-vélo	Granville Island	2018	En Cours
6. Évaluation cycliste de l'entrée dans le cadre du projet de création d'une place	↑ Cyclistes	Déplacements à bicyclette	Granville Island, Ville de Vancouver	2018	2020

AMÉLIORATION DES TRANSPORTS	INCIDENCE DU MODE	ÉLÉMENT DE MESURE	PARTIE RESPONSABLE	DÉBUT	FIN
7. Installations de fin de trajet pour cyclistes	↑ Cyclistes ↓ Automobiles	Déplacements à bicyclette	Granville Island	2020	2020
8. Installation d'entretien et de soutien des bicyclettes	↑ Cyclistes	Nombre de vélos desservis	Granville Island	2018	En Cours
9. Station de vélopartage permanente Mobi	↑ Cyclistes	Utilisation de la station	Granville Island, vélopartage Mobi	2019	En Cours
10. Étude de faisabilité d'un ascenseur sur le pont de la rue Granville	↑ Usagers du transport en commun ↑ Piétons ↑ Cyclistes	Volumes de visiteurs	Granville Island, Ville de Vancouver	Long Terme	Long Terme
11. Tramway à False Creek	↑ Usagers du transport en commun	Volumes de visiteurs par transport en commun	TransLink, Ville de Vancouver	Long Terme	Long Terme
12. Étude de faisabilité du service d'autobus navette	↑ Usagers du transport en commun	Volumes de visiteurs par transport en commun	Granville Island	2019	2019
13. Traversiers et carte Compass	↑ Traversiers	Volumes de visiteurs par traversier	Granville Island, exploitants de traversiers, TransLink	2019	En Cours
14. Quais publics	↑ Utilisateurs de bateau	Utilisation par des visiteurs en bateau	Granville Island	2018	2019
15. Politique sur les autocars affrétés		Congestion des véhicules, expérience du visiteur déclarée	Granville Island, exploitants d'autocars affrétés	2018	2019

AMÉLIORATION DES TRANSPORTS	INCIDENCE DU MODE	ÉLÉMENT DE MESURE	PARTIE RESPONSABLE	DÉBUT	FIN
16. Stratégie relative aux véhicules commerciaux et aux livraisons		Rétroaction des locataires, expérience du visiteur déclarée	Granville Island, locataires de Granville Island	2019	2019
17. Loading zones		Congestion des véhicules	Granville Island	2019	2019
18. Stratégie de gestion des stationnements	↓ Automobiles	Disponibilité du stationnement, expérience du visiteur déclarée	Granville Island	2018	2019
19. Programme de stationnement des employés et du personnel de la SCHL	↑ Disponibilité du stationnement	Disponibilité accrue du stationnement	Granville Island, locataires de Granville Island	2019	2019
20. Collecte de données sur l'autopartage et le stationnement accru	↑ Véhicules d'autopartage	Utilisation des places de stationnement	Granville Island	2019	En Cours
21. Bornes de recharge de véhicules électriques supplémentaires	↑ Véhicules électriques	Utilisation des bornes de chargement	Granville Island	2018	2018
22. Service de livraison à domicile	↓ Visiteurs	Achats	Granville Island, locataires de Granville Island	Long Terme	Long Terme

