



UN RÉSUMÉ EXÉCUTIF

En 1961, le Washington National Pike, désormais connu sous le nom d'Interstate 270 (I-270), a été envisagé comme corridor de transports en commun, une vision renforcée par le Plan général du Comté de Montgomery en 1964 et réaffirmée à travers des décennies de plans directeurs. Alors que de nombreux résidents et employés du corridor utilisent et bénéficient des services de transports existants le long du corridor aujourd'hui, une vision afin d'assurer la desserte du corridor I-270 par les transports en commun nécessite un nouvel engagement. Des correspondances essentielles entre le midcounty (comté intermédiaire) et l'upcounty (comté supérieur) doivent en effet être mises en place afin de relier les villes de Rockville, Gaithersburg, Germantown et Clarksburg au réseau de transports en commun de haute qualité du comté. L'accès aux transports en commun des comtés voisins de Frederick et Fairfax pourrait également être amélioré afin d'être plus fréquent, direct et compétitif. Les décideurs politiques ainsi que le public ont proposé

de nombreuses options de transports en commun susceptibles de répondre à ces besoins, mais avec autant d'options à envisager, il n'existe pas de point de vue partagé sur les projets de transports potentiels qui présentent le plus de mérite ni sur les domaines sur lesquels concentrer les ressources. Les concepts prévus, tels que le Corridor Cities Transitway (CCT), ont partiellement progressé sans investissement total des parties prenantes et des partenaires de financement, ouvrant à de nombreux ajustements, révisions et retards. En outre, les politiques de croissance historiques du Comté, qui accordaient la priorité aux déplacements automobiles, ont assuré la commodité pour les conducteurs, mais au détriment de la mise en œuvre de transports en commun de haute qualité. Bien que la plupart des parties prenantes s'accordent sur le caractère prioritaire de la desserte du corridor I-270 par les transports en commun, les implications ou modalités de réalisation demeurent floues.

En réponse, *Corridor Forward : Le plan de transports en commun I-270* offre une vision recentrée pour le corridor.

Il propose un réseau de transports en commun, qui comprend des recommandations à court terme pour les **voies de bus dédiées**, des recommandations à long terme pour une extension de la Metrorail Red Line et des améliorations du train de banlieue MARC le long de Brunswick Line. Le réseau à court terme de voies de bus dédiées, désigné Connecteurs du Corridor, s'appuie sur des projets du plan directeur, dont notamment les projets MD 355 et Veirs Mill Road Bus Rapid Transit (BRT), afin de créer un réseau de transports en commun qui dessert les communautés et les centres d'emploi le long du corridor I-270.

Le réseau de transports en commun a été déterminé via un processus de planification itératif, qui a débuté par l'identification des valeurs et priorités générales des parties prenantes concernant les transports en commun, ainsi que par un inventaire et une évaluation initiale des options potentielles en termes de transports en commun. Ensuite, des indicateurs ont été développés pour prendre en compte les avantages, les coûts et les risques cumulés de six options de transport convaincantes retenues pour une analyse détaillée. S'appuyant sur les facteurs de performance, de mise en œuvre et de politique, les composantes des six options de transports en commun ont ensuite été combinées et évaluées de manière à développer le réseau de transports en commun.

RECOMMANDATIONS DU PLAN

Les recommandations du Plan sont organisées en quatre groupes : Réseau de transports en commun à court terme, vision des transports en commun à long terme, recommandations de soutien et opportunités régionales.

Réseau de transports en commun à court terme

Ce plan recommande les projets MD 355 BRT et Veirs Mill Road BRT comme premières étapes les plus cruciales pour améliorer l'accessibilité aux transports en commun le long du corridor I-270. Suite à la mise en œuvre de ces services, le Plan recommande de nouvelles voies de bus dédiées, appelées Connecteurs du Corridor, pour relier les centres d'activités et d'emploi clés aux principales lignes nord-sud de transport rapide du Comté, ainsi qu'à Metrorail et à la MARC Rail Brunswick Line.

Le réseau de transports en commun, avec des lignes de bus dédiées supplémentaires au-delà des services MD 355 et Veirs Mill Road BRT, est illustré à la Figure 1. Ce réseau renforce les itinéraires BRT prévus dans le midcounty et l'upcounty afin de maximiser la connectivité, réduire les obstacles à la mise en œuvre et débloquent plusieurs modèles de **service communautaire**. Les voies de bus dédiées du réseau de transports en commun pourront

servir de voies de bus dédiées individuelles (si elles sont mises en œuvre de manière parcellaire suite aux projets MD 355 et Veirs Mill Road BRT) et en tant que réseau, offrant une connectivité sensiblement améliorée aux transport en commun pour les communautés du midcounty et de l'upcounty lorsqu'elles seront entièrement construites. Corridor Forward recentre les priorités, des services de marque unique tels que le CCT, en faveur d'un réseau flexible de Connecteurs du Corridor, c'est-à-dire, des voies de bus dédiées capables de prendre en charge plusieurs modèles d'itinéraires. Les voies de bus dédiées n'ont pas besoin d'être limitées à un seul objectif ou itinéraire, et le Comté n'a pas besoin d'attendre de financer l'ensemble du système pour faire progresser les diverses composantes des Connecteurs du Corridor. Les Connecteurs du Corridor sont répertoriés ci-dessous :

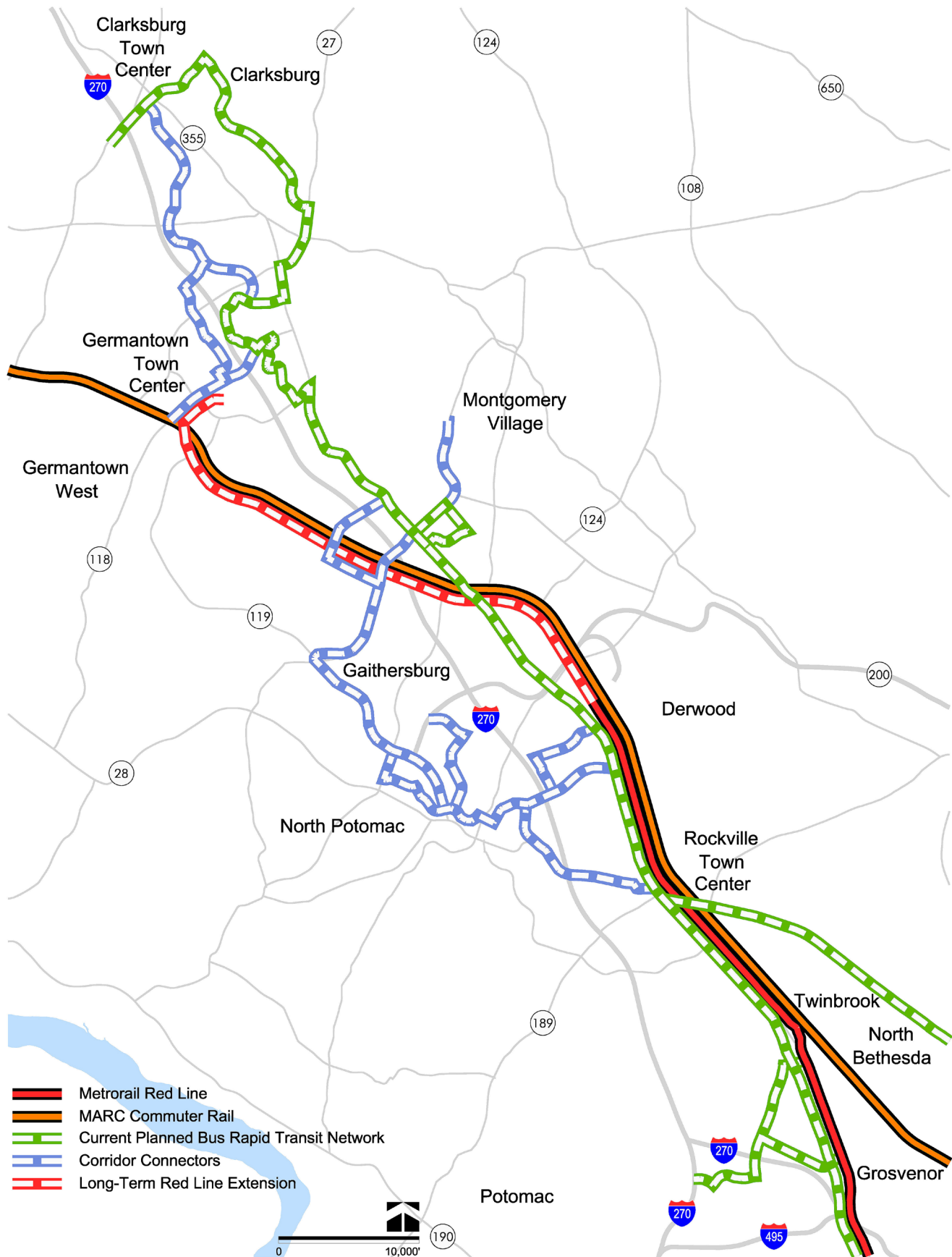
- Le Connecteur Rockville
- Le Connecteur des Sciences de la vie
- Le Connecteur Crown
- Le Connecteur Great Seneca
- Le Connecteur Lakeforest/Montgomery Village
- Le Connecteur Germantown
- Le Connecteur Manekin West
- Le Connecteur Milestone/COMSAT East Clarksburg

Le Plan soutient la mise en œuvre du Réseau de Transports Great Seneca, en donnant la priorité aux investissements qui augmentent les fréquences et offrent des avantages significatifs en termes de temps de trajet aux utilisateurs des transports en commun. Ce réseau, proposé par le Département des transports du Comté de Montgomery (MCDOT), envisage une série de nouvelles lignes de bus locales desservant le voisinage de Great Seneca. Ces itinéraires sont renforcés par des améliorations opérationnelles telles que la signalisation prioritaire pour les transports en commun, les évitements de file d'attente et les voies express de bus. En outre, les Connecteurs du Corridor peuvent être utilisés par les services de bus de banlieue afin de prendre en charge les déviations hors route vers des points de demande clés. À cet égard, l'infrastructure devient multifonctionnelle. De plus, bien que non étudiées de manière approfondie dans ce plan, les recommandations comprennent un soutien continu pour la voie de transport de North Bethesda.

Vision des transports en commun à long terme

Parallèlement au réseau de transports en commun à court terme, le plan comprend également des recommandations concernant une extension à long terme de la Metrorail Red Line de la Washington

Figure 1 – Réseau de transports en commun Corridor Forward



Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) reliant le centre-ville de Germantown ainsi que des améliorations de la Brunswick Line du Maryland Area Regional Commuter (MARC). Ces investissements pour les transports en commun à long terme sont ambitieux en raison des analyses détaillées supplémentaires requises, de l'ampleur de la coordination et des projets prioritaires existants de la WMATA et du MARC. Ainsi, le travail qui doit être effectué au cœur du système Metrorail existant doit être traité avant de faire avancer une extension de la Red Line.

Recommandations à l'appui

Au-delà du réseau de transports en commun lui-même, Corridor Forward propose des recommandations supplémentaires qui soutiennent le réseau de transports en commun et renforcent la connectivité des transports locaux et régionaux.

Opportunités régionales

Le Plan comprend des recommandations ciblant les connexions avec les juridictions adjacentes, telles que le Frederick County et le Fairfax County, en Virginie. Parmi les recommandations, figurent l'étude d'une extension de la Purple Line à l'ouest de Bethesda, la conception de l'American Legion Bridge pour soutenir le transport ferroviaire et l'exploration d'une connexion de transport directe avec Frederick City.



Shady Grove est actuellement une gare terminus de Metrorail Red Line. La vision à long terme des transports en commun comprend une extension de la Red Line jusqu'au centre-ville de Germantown.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

Les actions du Comté, figurant dans le Chapitre 5, accompagnent chacune de ces recommandations, qui sont organisées par catégorie et par champion, à savoir, quelle(s) juridiction(s) prendrai(en)t probablement la tête de l'avancement d'une recommandation compte tenu des avantages anticipés. Comme indiqué dans le Tableau 1, les champions pour faire avancer les recommandations comprennent à la fois le Comté de Montgomery et plusieurs parties prenantes au sein de la région. Le Tableau 2 fournit l'ensemble complet des recommandations qui renforcent le réseau et soutiennent la connectivité régionale.

Faire progresser l'avenir des transports en commun du corridor I-270 est possible. Le renouvellement de l'engagement du Comté en faveur des transports en commun nécessitera l'adoption de compromis politiques qui garantissent que nos investissements en matière de transports en commun se traduisent par un service à la fois efficace et compétitif. Si le Comté a l'intention d'atteindre ses objectifs sur le plan de l'économie, de l'équité et du climat, les priorités doivent être claires et délibérées.

Tableau 1 – Structure de recommandation

Champion	
Comté de Montgomery	Partagé par le Comté et d'autres
	
Le gouvernement du Comté de Montgomery représente l'agence principale responsable de l'avancement d'une recommandation, et les parties constitutives du comté sont les plus à même de bénéficier de l'avancement d'une recommandation.	Plusieurs parties au sein de la région, y compris le gouvernement du Comté de Montgomery, sont nécessaires pour faire avancer une recommandation. Les avantages sont relativement distribués entre les différentes parties prenantes régionales.



Tableau 2 – Résumé des recommandations^{1,2}

Réseau de transports en commun à court terme	Champion
A. Mettre en œuvre les projets MD 355 BRT et Veirs Mill Road BRT.	
B. Mettre en œuvre les Connecteurs du Corridor, un réseau de voies de bus dédiées dans le midcounty et l'upcounty, qui comprend des raffinements vers les voies de transport direct des villes du Corridor.	
C. Soutenir le Réseau de transports de Great Seneca.	
D. Soutenir l'alignement de la voie de transport directe de North Bethesda comme prévu par le plan directeur.	
E. Poursuivre le service de bus de banlieue fourni par l'État sur le corridor I-270, en utilisant les Connecteurs du Corridor lors du détournement vers les stations de bus dans les centres de population et d'emploi du Comté de Montgomery via les Connecteurs du Corridor.	
Vision des transports en commun à long terme	Champion
F. Travailler avec les partenaires locaux, régionaux et d'État pour faire avancer la recommandation d'une extension de la Red Line jusqu'au centre-ville de Germantown.	
G. Soutenir le potentiel à long terme de la ligne MARC Rail Brunswick Line de l'administration des transports en commun du Maryland.	
H. Promouvoir un accès stratégique et équitable au MARC Rail en soutenant de nouvelles gares.	
Recommandations à l'appui	Champion
I. Convertir les voies de circulation à usage général existantes en voies de circulation dédiées sur les rues ciblées afin d'optimiser le flux des personnes et d'améliorer la compétitivité relative du temps de déplacement et la commodité de transport, y compris, mais sans s'y limiter, les rues détaillées dans le tableau de circulation.	
J. Donner la priorité à la fourniture de voies et d'espaces de transport dédiés à la marche, au vélo et à d'autres modes de micromobilité de préférence à la capacité automobile afin d'optimiser le flux des personnes et d'améliorer la compétitivité relative du temps de déplacement et la commodité du transport.	

Recommandations à l'appui	Champion
K. Développer une plateforme de transports en commun multimodale à proximité de Metropolitan Grove dans le cadre de la mise en œuvre de l'extension de la Red Line pour assurer les services de bus locaux, BRT, Metrorail et MARC.	
L. Garantir un accès sûr et efficace aux arrêts de transports prévus pour les piétons, les cyclistes et autres modes de micromobilité.	
M. Mettre à jour les plans et directives d'utilisation des terres correspondants pour soutenir les installations de transports en commun prévues par le plan directeur.	
N. Lorsque cela est bénéfique et/ou nécessaire, soutenir la mise en œuvre progressive de voies de bus dédiées.	
O. Maximiser le potentiel de déplacement des voies de bus dédiées.	
Opportunités régionales	Champion
P. Étudier les extensions de la Purple Line pour comprendre si et où la ou les extensions du service de rail léger du Comté pourrait s'avérer justifiée.	
Q. Concevoir et construire l'American Legion Bridge pour soutenir le transport ferroviaire.	
R. Explorer une correspondance directe entre la Metrorail Red Line recommandée de WMATA et Frederick City.	

¹L'ordre des recommandations présentées dans le tableau n'est pas destiné à suggérer un rang d'importance.

²Certaines recommandations contenues dans ce Plan pourraient nécessiter une coopération interjuridictionnelle, car les limites de cette partie du District régional dans le Comté de Montgomery sont prescrites dans l'Article sur l'utilisation des terres du Code annoté du Maryland.

