



Ville de Moncton

Rapport sur la phase 2 du Plan de transport actif

Mai 2022



Table des matières

Chapitre 1. Introduction et élaboration du Plan.....	1
Contexte.....	1
Chapitre 2. Conditions existantes	4
Infrastructures des sentiers	4
Réseau cyclable.....	5
Réseau piétonnier	9
Programmes existants	10
Politiques existantes	11
Chapitre 3. Recommandations issues du Plan.....	12
Aménagement du réseau.....	12
Recommandations sur le réseau cyclable.....	12
Recommandation sur le réseau piétonnier	16
Améliorations à apporter aux intersections et aux passages	19
Recommandations du programme	21
Recommandations sur les politiques.....	22
Chapitre 4. Priorisation et mise en œuvre	24
Priorisation du réseau cyclable.....	24
Structure-cadre pour la mise en œuvre.....	26
Entretien et opérations.....	27
Surveillance et évaluation.....	29

Remerciements

La Ville de Moncton est aménagée sur les territoires traditionnels des peuples Wabanakis et Mi'kma'ki.

Personnel de la Ville de Moncton

Joanne Lamarche

Andrew Smith

Austin Henderson

Catherine Dallaire

Jocelyn Cohoon

Marc Robichaud

Michelle McAloon

Michelle Roy

Nicole Melanson

Radya Rifaat

Équipe d'experts-conseils

Alta Planning + Design Canada, Inc.

Expertise-conseil du Terminus

Kate Whitfield

Jane McCulloch

Kalle Hakala

Ezra Lipton

Chapitre 1. Introduction et élaboration du Plan

La phase 2 du Plan de transport actif de la Ville de Moncton vise à évaluer les travaux réalisés dans la foulée de la phase 1 du Plan (achevée en 2002) et à définir les mises à jour à apporter par la Ville à la programmation et aux politiques sur les infrastructures afin d'améliorer l'expérience, la sécurité et l'accessibilité du transport actif.

Contexte

Qu'est-ce que le transport actif?

Le transport actif consiste à se déplacer à pied ou à vélo et en faisant appel à d'autres dispositifs de mobilité, dont les fauteuils roulants, les planches à roulettes, les patins à roues alignées et les appareils motorisés. Ce plan porte essentiellement sur les déplacements à pied et à vélo, ainsi que sur les autres formes de transport actif auxquels on peut aussi faire appel. Il est consacré au transport actif dans le cadre des déplacements effectués au quotidien, qu'il s'agisse de se rendre à pied aux arrêts d'autobus, de se rendre à vélo dans les parcs ou de faire appel au navettage.

Pourquoi adopter le Plan de transport actif?

Les raisons pour lesquelles une ville établirait un plan de transport actif sont nombreuses. Pendant tout le XX^e siècle, partout dans le monde, les villes sont aménagées pour favoriser et prioriser les déplacements en voiture. Dans les dernières décennies, on a constaté qu'il était nécessaire de mieux planifier le transport actif pour veiller à ce que les villes soient plus accessibles, équitables, économiques et environnementalement durables et sécuritaires, en plus d'améliorer la qualité de vie de leurs habitants. La planification du transport actif offre aussi l'occasion de réfléchir aux destinataires de la planification et de la conception du transport — soit aussi bien les enfants que les aînés, les personnes en situation de handicap, les nouveaux arrivants, les résidents et les visiteurs.

La phase 1 du Plan de transport actif

La phase 1 du Plan porte sur le potentiel du transport actif à Moncton et sur l'élaboration d'une vision pour la Ville en s'inspirant de ce plan.

Vision de la phase 1

Le réseau de transport actif de Moncton est un réseau combiné sécuritaire et confortable qui relie les communautés aux écoles, aux parcs ainsi qu'aux lieux de travail et de magasinage. Appuyé par une sensibilisation à l'échelle de la ville, le système bien conçu encourage l'utilisation quotidienne du transport en commun, des pistes et sentiers et des parcours de transport actif.

Dans ce plan, on proposait un réseau de transport actif établi en fonction du réseau primaire conçu pour le transport actif, en faisant appel aux sentiers de liaison sur route et hors route. Ce plan faisait aussi état des programmes d'information et de promotion destinés à permettre aux résidents de faire appel au transport actif et à les encourager à le faire.

Enchaînement avec la phase 1

La phase 1 du Plan était adaptée à son époque; or, depuis que cette phase a été élaborée, la pratique et l'encadrement du transport actif ont beaucoup évolué et permettent mieux de réaliser la vision de la phase 1. La phase 1 laissait aussi des lacunes dans le réseau, à savoir les rues difficiles (soit le chemin Mountain, la promenade Killam et le chemin Lewisville), dans lesquelles des infrastructures n'ont pas été

prises en œuvre. Les règles de l'art portent désormais sur la conception des réseaux et des infrastructures du transport actif auxquels font appel les personnes de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique. Cette réflexion tient compte du fait que la plupart ne se sentent pas à l'aise ni en sécurité en se déplaçant à pied ou à vélo sur les routes dans lesquelles les vitesses et les volumes de l'achalandage automobile sont élevés ou dans les environs de ces routes.

Documents pertinents pour l'encadrement et les règles de l'art de la conception

Les documents suivants font la synthèse de l'encadrement et des règles de l'art actuelles de la conception, dont il faut s'inspirer pour pouvoir planifier et concevoir les réseaux et les infrastructures du transport actif.

- Association des transports du Canada (ATC)
 - [Guide canadien de conception géométrique des routes](#)
- National Association of City Transportation Officials (NACTO)
 - [Urban Street Design Guide](#)
 - [Urban Bikeway Design Guide](#)
 - [Don't Give Up at the Intersection](#)
- Lignes de conduite des autres provinces
 - [Ontario Traffic Manual Book 18 – Cycling Facilities](#)
 - [BC Active Transportation Design Guide](#)

Mobilisation et consultation de la collectivité

Pendant l'élaboration de la phase 2 du Plan, nous avons mobilisé et consulté les parties prenantes et le public pendant tout le processus, qui s'est déroulé en deux cycles.

Cycle 1 (printemps 2021)

Le premier cycle de la consultation a consisté à inviter les résidents à s'exprimer sur leurs expériences et leurs besoins dans l'utilisation du transport actif à Moncton et dans les environs. Ce cycle de la consultation prévoyait des entrevues ciblées avec les représentants des organisations et des comités consultatifs compétents, ainsi qu'une consultation en ligne. La consultation en ligne s'est déroulée pendant trois semaines sur le site Web Jasons Moncton de la Ville. Durant ces trois semaines, le site Web a accueilli 3 500 visiteurs. On a publié un sondage et une carte interactive, sur laquelle on pouvait poser des géomarqueurs afin de préciser les points de destination et les obstacles qui empêchaient de se déplacer en faisant appel au transport actif. Dans l'ensemble, plus de 600 personnes ont répondu au sondage et 75 participants ont posé 401 géomarqueurs sur la carte interactive.

D'après les principaux commentaires exprimés, les sentiers ne sont pas raccordés aux infrastructures routières, et nombreux sont ceux qui ne se sentent pas à l'aise ou en sécurité de se déplacer à vélo sur la plupart des routes de Moncton, même si beaucoup souhaitent se déplacer davantage à vélo toute l'année. Les vitesses et les volumes élevés de l'achalandage automobile constituent une grande inquiétude sur de nombreuses artères importantes. Les participants étaient d'avis que les infrastructures cyclables existantes étaient insuffisantes pour qu'ils soient à l'aise de se déplacer à vélo.

Cycle 2 (automne 2021)

Dans le deuxième cycle de la consultation, nous avons fait appel au site Web Jasons Moncton pour présenter le réseau cyclable proposé et l'approche à adopter pour les trottoirs, en plus de demander des commentaires sur ces propositions et sur la priorisation du réseau cyclable. Dans le sondage de consultation, on a aussi posé des questions sur les programmes destinés à promouvoir le transport actif. Nous avons aussi mené d'autres entrevues auprès des parties prenantes afin de réunir des commentaires approfondis. Au total, 219 participants ont répondu au sondage, et nous avons mené 11 entrevues.

Dans l'ensemble, les participants étaient favorables au réseau et aux approches proposés. Parmi ceux qui se déplacent actuellement à vélo, 90 % ont fait savoir que le réseau leur permettrait de se déplacer plus souvent à vélo. Parmi les participants qui ne se déplacent pas déjà à vélo, 93 % ont affirmé que le réseau leur permettrait de le faire. Un total de 91 % des répondants étaient d'accord avec l'approche proposée pour les trottoirs. Nous avons revu les commentaires qui nous ont été adressés à propos des éléments à ajouter au réseau et des priorités pour la mise en œuvre et nous en avons tenu compte dans le cadre du processus d'élaboration et de priorisation du réseau. Nous avons pris connaissance des commentaires sur les programmes et sur les autres enjeux évoqués et nous en avons tenu compte dans les recommandations exprimées pour les politiques et les programmes.

Chapitre 2. Conditions existantes

Le réseau de transport actif existant de Moncton est constitué d'infrastructures réservées aux déplacements à vélo, de sentiers et de trottoirs. Les cyclistes peuvent emprunter les infrastructures cyclables et la plupart des sentiers, alors que les piétons peuvent utiliser les trottoirs et les sentiers. Dans la section suivante, nous nous penchons sur les types d'infrastructures cyclables, de sentiers et de trottoirs sur le territoire de Moncton à l'heure actuelle. Les infrastructures sont représentées dans la carte des conditions existantes de la page 5.

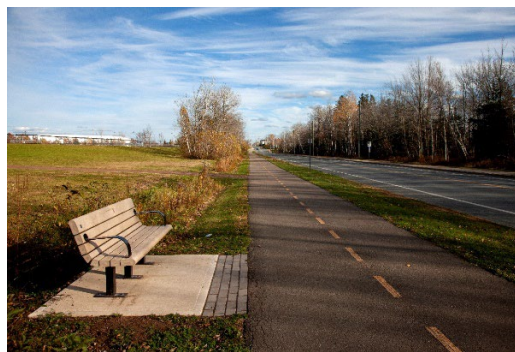
Infrastructures des sentiers

Il y a trois types de sentiers à Moncton. Les types de sentiers et leur tracé déterminent ceux qui s'en serviront et comment ils le feront.

Les sentiers polyvalents à surface minéralisée

Les sentiers polyvalents à surface minéralisée sont destinés à ceux qui se déplacent à pied, à vélo et sur roues. Ils sont situés non loin de la chaussée ou dans leur propre couloir, par exemple dans les parcs et dans le sentier Riverain. Il y a actuellement à Moncton 16 kilomètres de sentiers polyvalents à surface minéralisée.

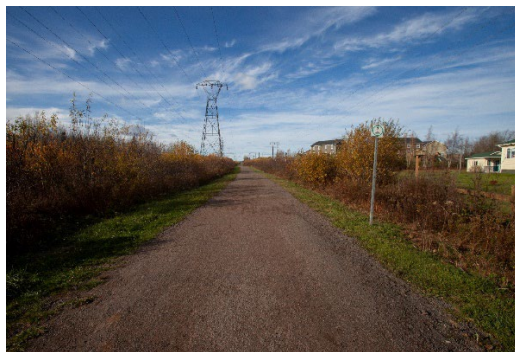
Figure 1. Sentier polyvalent asphalté sur le boulevard Millennium (Ville de Moncton)



Sentiers polyvalents à surface végétalisée

Les sentiers polyvalents à surface végétalisée s'adressent aux piétons et aux cyclistes. Le plus souvent, ils sont aménagés dans leur propre couloir, par exemple les sentiers du parc du Centenaire ou le sentier Northwest; toutefois, dans certains cas, ils sont aménagés non loin des routes. Il y a actuellement à Moncton 56 kilomètres de sentiers polyvalents à surface végétalisée.

Figure 2. Le sentier Northwest (Ville de Moncton)



Sentiers pédestres

Les sentiers pédestres sont généralement aménagés sur les surfaces naturelles ou sur des promenades en bois, dans les cas nécessaires, afin de protéger les zones écosensibles. Ils sont généralement étroits et sont destinés aux piétons. Il y a actuellement à Moncton 9 kilomètres de sentiers pédestres. Les sentiers pédestres ne font pas l'objet de ce plan.

Réseau cyclable

Infrastructures cyclables

Il existe différents types d'infrastructures cyclables, qui permettent de se déplacer à vélo de différentes manières. La *Loi sur les véhicules à moteur* définit les cas dans lesquels les cyclistes peuvent se déplacer à vélo. L'article 179(1) de la loi précise que quiconque roule à bicyclette sur une chaussée doit rouler aussi près que possible du côté droit de la chaussée. En sachant que rouler à vélo dans la circulation mixte n'est ni confortable, ni sécuritaire pour la plupart, les infrastructures cyclables prévoient des traitements destinés à améliorer l'expérience offerte aux cyclistes. À l'heure actuelle à Moncton, d'autres types d'infrastructures cyclables ne sont pas aménagés; il en est question dans le chapitre 3.

Voies cyclables

Les voies cyclables sont des infrastructures exclusives pour ceux qui se déplacent à vélo sur la chaussée. Elles sont désignées par une ligne peinte en blanc, des panneaux indicateurs et des marques sur la chaussée. Il y a actuellement à Moncton 44 kilomètres de routes dotées de voies cyclables, dans la ligne médiane des routes. Ces voies sont toutes aménagées sur des artères ou dans des rues collectrices. Le boulevard Vaughan Harvey, la rue Collishaw, le chemin Shediac, la rue Ryan et la promenade Edinburgh sont des exemples de routes dotées de voies cyclables.



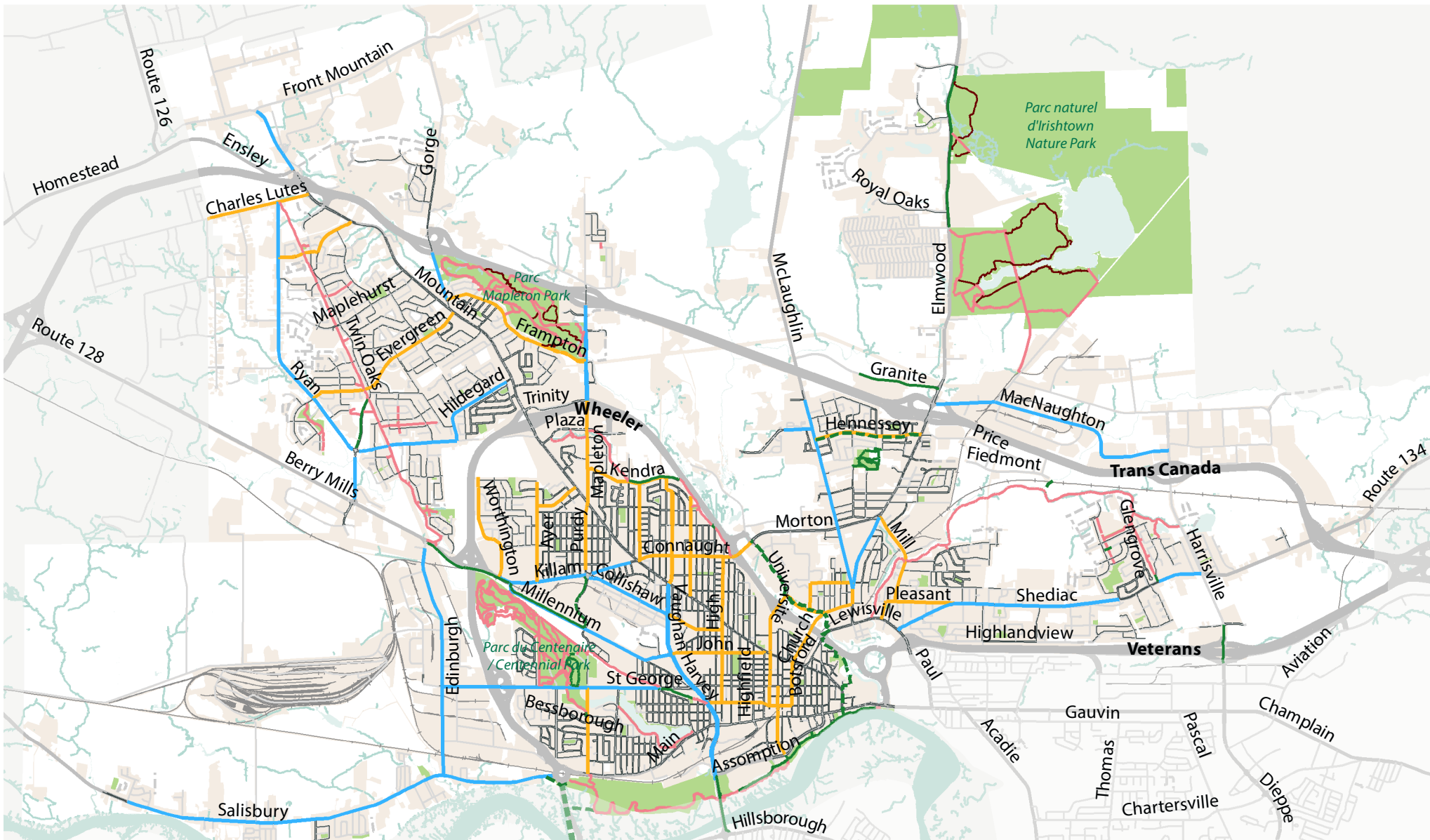
Figure 3. Voie cyclable peinte sur le chemin Shediac (Ville de Moncton)

Rues partagées

Les rues partagées n'ont pas d'infrastructures cyclables exclusives aux cyclistes; elles sont toutefois dotées de marques sur la chaussée et de panneaux indicateurs, pour indiquer où se trouvent les voies cyclables sur la chaussée et pour rappeler aux automobilistes qu'ils doivent s'attendre à ce que des cyclistes empruntent la route. Il y a actuellement à Moncton 36 kilomètres de routes traitées comme des rues partagées. Ces rues sont surtout aménagées dans les rues collectrices et sur les routes locales; il y a toutefois aussi certaines rues partagées traitées dans les artères. La rue Church, le chemin Milner, le chemin Mill et la promenade Evergreen sont des exemples de routes traitées comme des rues partagées.



Figure 4. Rue partagée traitée sur le chemin Mill (Ville de Moncton)



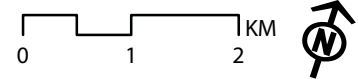
RÉSEAU EXISTANT

RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF

DESTINATION/ LIMITES

- Voie cyclable sur rue
- Route partagée
- Sentier polyvalent asphalté
- Sentier polyvalent à surface minéralisée
- Sentier de randonnée
- Trottoir
- Sentier planifié

- Voie ferrée
- Parcs
- Zone bâtie
- Aqueduc



PLAN DE
TRANSPORT ACTIF
2022-2035



Données: Ville de Moncton
5/11/2022

Évaluation du réseau cyclable

Nous avons évalué le réseau cyclable existant d'après les principes de la **qualité**, de l'**accès direct**, de la **densité**, de l'**exhaustivité** et de l'**accès aux destinations** du réseau. La carte d'évaluation du réseau cyclable reproduite à la page 7 porte sur cette évaluation.

Nous avons évalué les infrastructures cyclables existantes d'après le *Guide canadien de conception géométrique des routes* (2017) de l'Association des transports du Canada (ATC). Parce que les véhicules automobiles roulent plus rapidement, il faut accroître la séparation pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes, puisque le volume plus considérable d'achalandage automobile augmente le nombre de conflits potentiels. Nous avons aussi évalué les infrastructures d'après les largeurs et leur conception. Cette évaluation a porté sur le principe de la **qualité** du réseau.

Le résultat de cette analyse indique que la plus grande partie du réseau cyclable existant à Moncton n'est pas adaptée, compte tenu des caractéristiques actuelles des routes. Nous présentons le résumé de cette analyse dans les catégories suivantes :

- **Lacunes locales** – La route à voies partagées est considérée comme une lacune en raison de la limite de vitesse de 50 km/h sur les rues locales.
- **Adaptation à la séparation visuelle** – Le contexte de la route se prête à la séparation visuelle des infrastructures (voie cyclable peinte).
- **Adaptation à la séparation physique** – Le contexte de la route se prête à des infrastructures physiquement séparées (pistes cyclables, voie cyclable protégée sur route et sentier polyvalent).
- **Aucune lacune** – Le contexte de la route se prête au type d'infrastructures existantes.

Liaisons manquantes

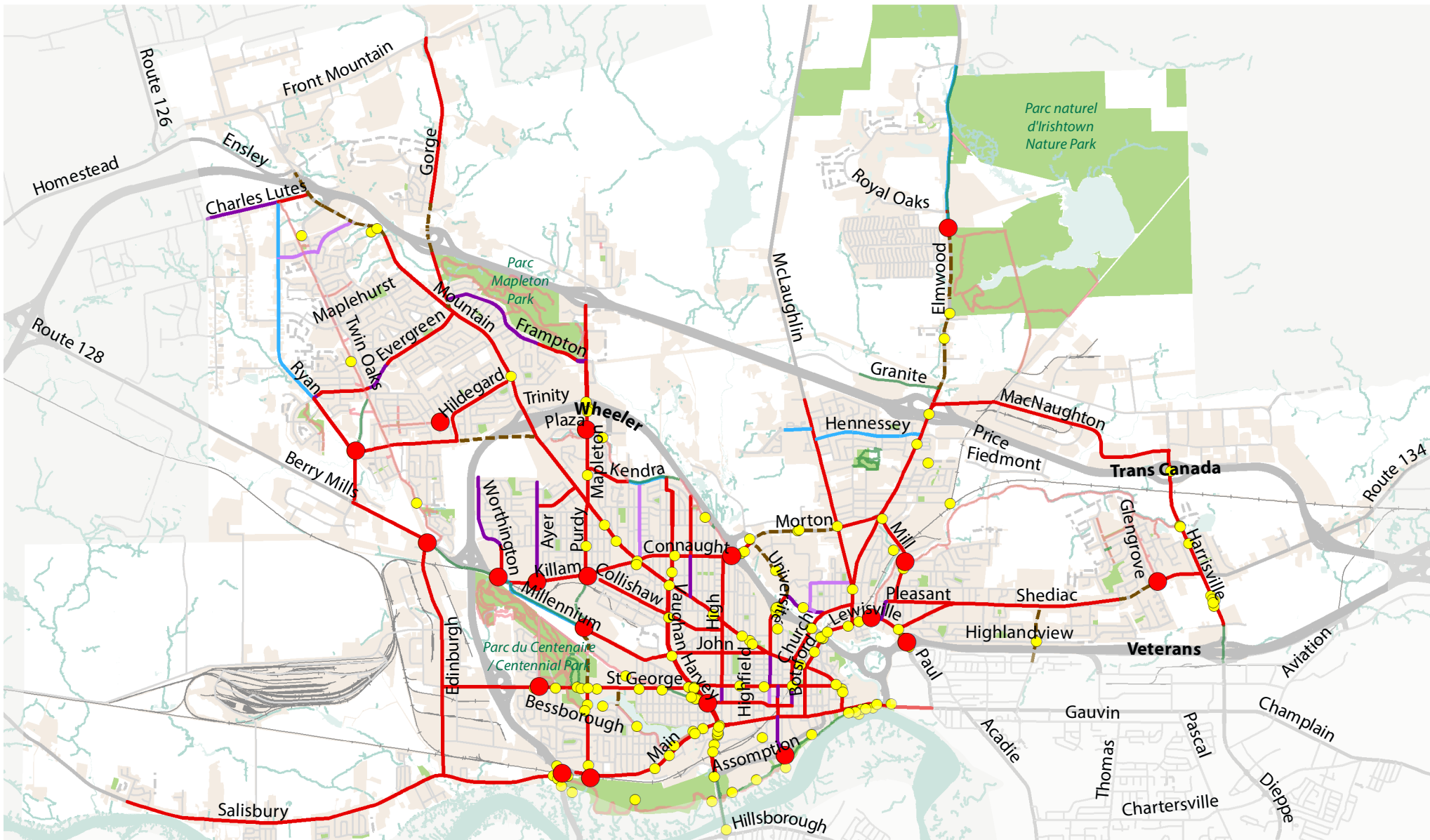
Nous avons relevé des liaisons manquantes entre les infrastructures cyclables existantes, qui assurent des circuits plus directs (**accessibilité directe**) qui donnent accès à des secteurs sans infrastructures (**exhaustivité**) ou qui assurent une connectivité complémentaire (**densité**) et l'**accès aux destinations**.

Lacunes ponctuelles

Les lacunes ponctuelles sont les points dans lesquels le réseau existant accuse des lacunes. Nous avons cerné des lacunes ponctuelles à des intersections et dans les passages piétonniers dans lesquels il n'y a pas de passage traité ou dans lesquels le traitement est insuffisant pour permettre aux piétons ou aux cyclistes de se déplacer à ces endroits.

Lacunes d'après les commentaires du public

Outre les lacunes recensées dans notre analyse, nous faisons état, dans la carte établie pour l'évaluation du réseau cyclable, des 228 géomarqueurs posés par le public pour repérer les lacunes ou les obstacles dans la carte publiée sur le site Web Jasons Moncton pendant la durée de trois semaines de la consultation, en mars et en avril 2021. La plupart de ces géomarqueurs décrivaient des conditions stressantes et de piètres aménagements dans les passages et les intersections des couloirs. Dans les passages du boulevard Wheeler, de nombreux géomarqueurs faisaient état des conditions difficiles pour les déplacements. Les géomarqueurs du sentier Riverain correspondent au tronçon étroit de ce sentier, compte tenu de l'achalandage du sentier et de l'inaccessibilité des commerces du centre-ville à partir de ce sentier. Dans certains tronçons des sentiers de gravier, les géomarqueurs font état de l'érosion du revêtement en gravillons. De nombreux commentaires font état du manque d'entretien ou du piètre entretien des sentiers, ce qui donne lieu à des lacunes dans le réseau cyclable. Deux commentaires attirent l'attention sur l'absence d'éclairage sur le sentier Northwest, ce qui fait obstacle au sentiment de sécurité et de sûreté.



ÉVALUATION DU RÉSEAU CYCLABLE

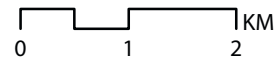
PLAN DE TRANSPORT ACTIF
2022-2035

LACUNES DU RÉSEAU CYCLABLE

- Lacunes ponctuelles
- Lacunes d'après les commentaires du public
- Liaisons manquantes
- Lacunes locales
- Besoins en matière de voies cyclables
- Besoins en matière de voies cyclables séparées physiquement
- Aucune lacune

DESTINATION/LIMITES

- Voie ferrée
- Parcs
- Zone bâtie
- Aqueduc



Réseau piétonnier

Infrastructures piétonnières

Les trottoirs sont réservés aux personnes qui se déplacent à pied et à celles qui utilisent des appareils de mobilité, séparément de l'achalandage automobile ou cycliste. Sur les routes sans trottoir, on peut se déplacer à pied sur la route du côté gauche, dans le sens contraire de la circulation automobile. Des trottoirs peuvent être aménagés d'un seul côté de la route ou des deux côtés. Ils sont le plus souvent construits en béton; ils peuvent toutefois aussi être construits en pavés ou en asphalte. Les trottoirs peuvent être directement attenants à la route ou être décalés par les zones de paysagement ou de mobilier urbain des banquettes, ainsi que des services publics, du stationnement pour les vélos, des arbres et des autres infrastructures. Il y a approximativement à Moncton 470 kilomètres de trottoirs. La largeur de la plupart des trottoirs est comprise entre 1,5 et 1,7 mètre.



Figure 5. Trottoir large en pavés sur la rue Main (Ville de Moncton)

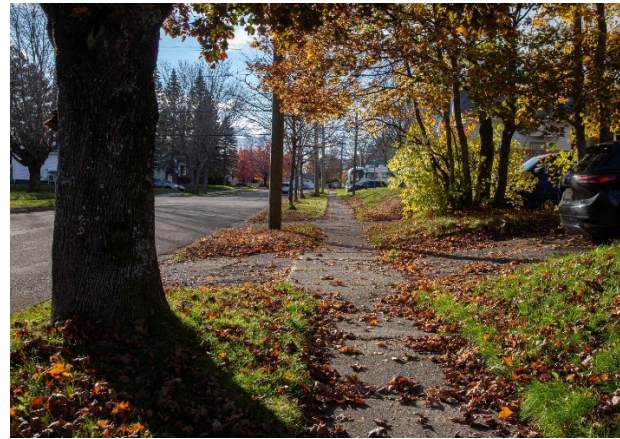


Figure 6. Trottoir décalé par rapport à la chaussée sur la rue Chapman (Ville de Moncton)

Évaluation du réseau piétonnier

Existence des trottoirs

Nous avons évalué les routes en nous demandant s'il y avait des trottoirs ou des sentiers polyvalents d'un seul côté ou des deux côtés de la route ou s'il n'y en avait pas du tout. Cette évaluation nous a permis de recenser les points dans lesquels il y a des lacunes dans le réseau de trottoirs.

Largeur des trottoirs

Nous avons évalué la largeur des trottoirs d'après les lignes de conduite du *Guide canadien de conception géométrique des routes* de l'ATC. La plupart (92 %) des trottoirs de Moncton se situent dans la « limite inférieure pratique » de l'accessibilité : leur largeur est comprise entre 1,5 et 1,7 mètre.

Qualité des trottoirs

On peut évaluer les trottoirs d'après leur qualité, en tenant compte des facteurs de l'état de la surface et du retrait des trottoirs. Quand on se penche sur l'état de la surface, il faut se demander si cette surface est lisse, stable et plane pour se déplacer à pied ou à l'aide d'un appareil de mobilité. Les trottoirs ponctués de fissures majeures ou soulevés par les racines des arbres ne permettent guère d'offrir aux piétons une expérience agréable et sécuritaire. Le retrait des trottoirs par rapport à la chaussée offre aux piétons une expérience plus agréable. Quand les trottoirs jouxtent la chaussée, surtout les routes dans lesquelles les vitesses et les volumes d'achalandage automobile sont plus élevés, l'expérience des piétons peut être stressante. Les trottoirs sont intégrés sur les routes majeures comme le chemin Mountain, le chemin Salisbury, le chemin Shediac et des tronçons du chemin Mapleton.

Accès aux destinations

Nous avons consulté les données sur le trottoir pour savoir s'il donnait accès à différents types de destinations essentielles à Moncton. Il s'agit entre autres des transports en commun, des parcs, des écoles et des supermarchés.

Programmes existants

Les programmes de transport actif visent à encourager et à aider les gens à faire appel au transport actif. Ces programmes comprennent des activités pour promouvoir et encourager le transport actif, des campagnes de promotion de la sensibilisation et de la sécurité dans le transport actif, des initiatives d'information sur les déplacements à vélo ou sur le réseau de la Ville, ainsi que l'installation d'infrastructures en fin de parcours pour les cyclistes.

Des programmes ont déjà été élaborés à l'issue de la phase 1 du Plan de transport actif ou dans le cadre d'autres initiatives mises au point dans l'intervalle. La Ville a mis en œuvre les programmes suivants :

- Journées et mois des parcs et des sentiers – Événements pour faire la promotion de la fréquentation des parcs et des sentiers de la Ville.
- Semaine de l'environnement – Rodéos cyclistes et distribution de feux d'éclairage et de réflecteurs pour vélos
- Promenades à vélo pendant la fête du Canada
- Service de valet de stationnement pour les vélos dans le cadre des grands événements (fête du Canada, Ribfest et Festival Acadie Rock)
- Journée Enfants en santé – Rodéos cyclistes du YMCA
- Installation continue de supports et de cases à vélos pendant les travaux de la Ville et en collaboration avec des groupes et des entreprises dans les cas où on demande d'installer des supports à vélos.
- La Ville a continué d'actualiser la carte des parcs et des sentiers publics.
- Aide financière en nature offerte à la Coopérative La Bikery, qui s'occupe de réparer et de louer des vélos et de promouvoir la programmation des déplacements à vélo sur le territoire de la Ville.
- Ateliers sur l'entretien des vélos et sur la sécurité des déplacements à vélo
- Campagne de vignettes Partager la route – Installation de vignettes sur tous les véhicules de la Ville, y compris les véhicules de transport en commun et les taxis.
- Différentes campagnes sur les réseaux sociaux pour promouvoir les déplacements à pied et à vélo
- Campagne Partager les sentiers – Promotion des règles de courtoisie sur les sentiers et collaboration avec les patrouilleurs-ambassadeurs des sentiers
- Initiative Vélo transpo – Installation de supports à vélos sur les autobus de Codiac Transpo

Politiques existantes

Les politiques sont constituées des directives, des normes ou des pratiques que la Ville de Moncton a adoptées afin d'encadrer ou de promouvoir les décisions. Nombre de ces politiques s'inspirent d'autres plans et stratégies que la Ville a établis, dont le Plan municipal. Certaines politiques reproduites dans ces documents sont pertinentes et peuvent avoir une incidence sur le transport actif et sur les recommandations de ce plan. Voici les plans dont nous avons tenu compte d'après leur lien avec le Plan de transport actif :

- Plan Moncton : Plan municipal;
- Plan stratégique;
- Arrêté de zonage;
- Plan énergétique et de réduction des émissions de la collectivité (2022);
- Rapport pour contrer l'évolution du climat (2020);
- Plan directeur des sentiers (2019);
- Lignes directrices pour les parcs et les sentiers (2017);
- Plan directeur des loisirs de la Commission des services régionaux du Sud-Est (2017);
- Destination 2040 – Plan directeur régional de transport durable (2015);
- Carte du Plan directeur du transport actif (2013);
- Plan directeur pour les trottoirs, phase 1 (2010);
- Plan du transport actif, phase 1 (2002).

Chapitre 3. Recommandations issues du Plan

Aménagement du réseau

Les recommandations issues de ce plan s'inspirent des travaux réalisés dans le cadre des évaluations du réseau existant. En nous inspirant des lacunes et des besoins relevés dans ces évaluations, nous avons mis au point les recommandations sur le réseau en consultant le personnel de la Ville. Nous avons ensuite revu publiquement le réseau proposé dans le cadre du deuxième cycle de la consultation publique. Les recommandations définitives sur ce réseau se fondent sur les commentaires qui nous ont été adressés.

Recommandations sur le réseau cyclable

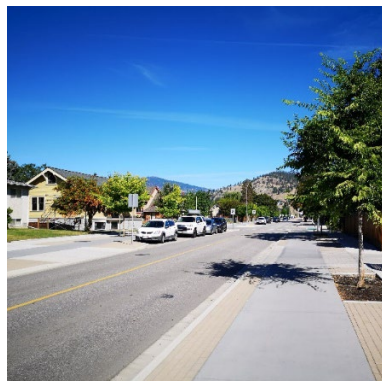
Types d'infrastructures cyclables recommandées

Voies cyclables séparées physiquement

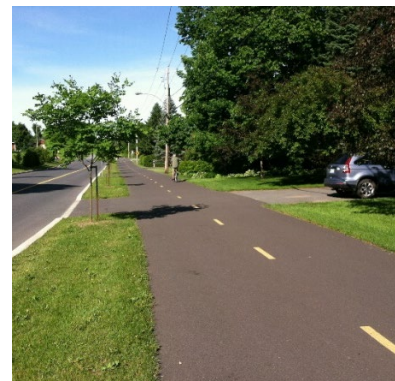
On recommande d'aménager des voies cyclables séparées physiquement sur les routes dont le volume ou la vitesse de l'achalandage automobile sont élevés, afin d'offrir aux utilisateurs une expérience moins stressante. Il existe de nombreux types d'infrastructures cyclables séparées physiquement, que la Ville peut envisager de mettre en œuvre dans ces couloirs. Chaque type comporte des considérations différentes et peut être mieux adapté d'après l'emprise disponible, les services publics, les possibilités de reconfigurer les routes et le mode de mise en œuvre des projets. Les types de voies cyclables séparées physiquement sont représentés ci-après. Il faut noter que les cyclistes et les piétons peuvent emprunter les sentiers polyvalents.



Voie cyclable protégée sur route avec bordure de béton (Halifax, Nouvelle-Écosse)



Piste cyclable aménagée dans une banquette (Kelowna, Colombie-Britannique)



Sentier polyvalent (Granby, Québec)

Figure 7— Types de voies cyclables séparées physiquement

Sentiers polyvalents

Les sentiers polyvalents sont aménagés hors des emprises routières. Les sentiers polyvalents nouveaux et modernisés devraient être dotés d'une surface minéralisée pour permettre d'aménager des infrastructures plus confortables et exploitables toute l'année à l'intention des cyclistes et des piétons. Les sentiers devraient avoir une largeur de 3,0 m et être plus larges dans les cas où l'on s'attend à ce que l'achalandage automobile soit supérieur. Dans les contextes dans lesquels l'achalandage automobile est élevé, il faudrait séparer les sentiers et prévoir pour les piétons des sentiers séparés des pistes cyclables et des autres voies consacrés à

des modes de déplacement plus rapides. Il se pourrait qu'on doive éclairer les sentiers afin d'améliorer la sécurité et le confort des utilisateurs et permettre de s'en servir toute la journée.



Sentier polyvalent (Ottawa, Ontario)



Sentier séparé (Waterloo, Ontario)

Figure 8– Sentiers polyvalents

Voies cyclables séparées visuellement

On recommande d'aménager des voies cyclables séparées visuellement sur les routes dont la vitesse et le volume de l'achalandage automobile sont faibles. Les infrastructures séparées visuellement comprennent les voies cyclables tamponnées et peintes. L'intégration de la zone tampon dépend souvent de la place dont on dispose dans l'emprise routière.



Voie cyclable non tamponnée (Ottawa, Ontario)



Voie cyclable tamponnée (Ottawa, Ontario)

Figure 9– Voies cyclables séparées visuellement

Voies cyclables de quartier

Il s'agit des infrastructures de voirie partagées qui permettent d'aménager un couloir cyclable continu et dont les conditions d'exploitation sont adaptées à l'achalandage cycliste mixte. Les voies cyclables de quartier permettent de limiter l'exposition à la vitesse et aux volumes d'achalandage automobile élevés en intégrant des dispositifs de gestion et de modération de la circulation. Les chicanes, les dos d'âne allongés, les barrières de déviation et les terre-pleins font partie de ces dispositifs. Les chicanes sont des avancées de trottoir décalées, qui obligent les automobilistes à les contourner, ce qui ralentit les voitures. Les barrières de déviation restreignent physiquement certains déplacements automobiles aux intersections. Idéalement, la vitesse théorique devrait être égale ou inférieure à 30 km/h et le nombre de véhicules devrait être inférieur à 2 500 par jour sur ces voies cyclables, même si dans certains contextes, une vitesse théorique de 40 km/h peut être satisfaisante. Les voies cyclables de quartier sont souvent dotées en permanence d'une section transversale routière existante, en apportant des modifications à des endroits limités sur leur parcours. Pour tous les types d'infrastructures de circulation partagées, la signalisation et les chevrons tracés sur la chaussée devraient indiquer les endroits où les cyclistes devraient circuler sur la voie publique, en plus de permettre de s'orienter.



Avancée de trottoir sans restriction pour la circulation de transit (Halifax, Nouvelle-Écosse)



Dispositifs de modération de la circulation (dos d'âne et avancées de trottoir sur les bordures de rue (Kelowna, Colombie-Britannique)

Figure 10– Voies cyclables de quartier

Passages à croisements superposés

Les passages à croisements superposés sont destinés aux cyclistes et aux piétons et visent à leur offrir une expérience moins stressante quand il s'agit de traverser un obstacle majeur comme un plan d'eau, une autoroute ou un chemin de fer. On peut aménager des passages à croisements superposés entre des croisements existants éloignés afin de compléter et d'étoffer la densité du réseau. Aménagés pour enjamber des autoroutes, ces passages peuvent constituer un moyen sécuritaire pour les piétons et les cyclistes qui doivent traverser différentes bretelles d'entrée et de sortie, ce qui les expose à des points de conflit potentiel avec les automobilistes qui roulent à haute vitesse. Les passages à croisements superposés sont indiqués à des points théoriques d'après l'espacement entre les différentes voies d'accès traversant les obstacles et les points de compromis du réseau.



Figure 11. Passage à croisements superposés enjambant un cours d'eau (Ottawa, Ontario)

Circuits conceptuels

Pendant le processus d'élaboration du réseau, nous avons indiqué certaines liaisons dans lesquelles il serait important d'aménager des infrastructures cyclables pour assurer l'exhaustivité et la connectivité du réseau. Ces liaisons correspondent aux secteurs dans lesquels on planifie d'importants aménagements du territoire. Les circuits conceptuels permettent de constater que les infrastructures cyclables devraient être aménagées dans ces secteurs; toutefois, on ne sait pas vraiment en quoi pourrait consister le type d'infrastructures adaptées, puisqu'on ne connaît pas encore les détails du réseau routier, ni l'impact de l'aménagement du territoire sur les volumes d'achalandage automobile. La Ville devrait éventuellement revoir les conditions routières et l'orientation adoptée dans la sélection des infrastructures quand viendra le temps de mettre en œuvre ces circuits.

Réseau cyclable recommandé

Le réseau cyclable recommandé est constitué des types d'infrastructures cyclables présentés dans cette section. La carte du réseau cyclable proposé à la page 15 indique les points auxquels il faut prévoir des infrastructures nouvelles ou améliorées afin d'aménager un réseau cyclable sécuritaire et confortable et afin de rendre attrayants, pour la plupart des gens, les déplacements à vélo comme option dans le transport actif. Les types d'infrastructures recommandés se fondent sur les données existantes portant sur les vitesses et les volumes d'achalandage automobile dans les différentes routes. Lorsqu'on mettra en œuvre les projets, il faudra revoir les vitesses et les volumes actuels et prévus dans l'achalandage automobile, ce qui pourrait avoir pour effet de modifier les types d'infrastructures recommandés.

Recommandation sur le réseau piétonnier

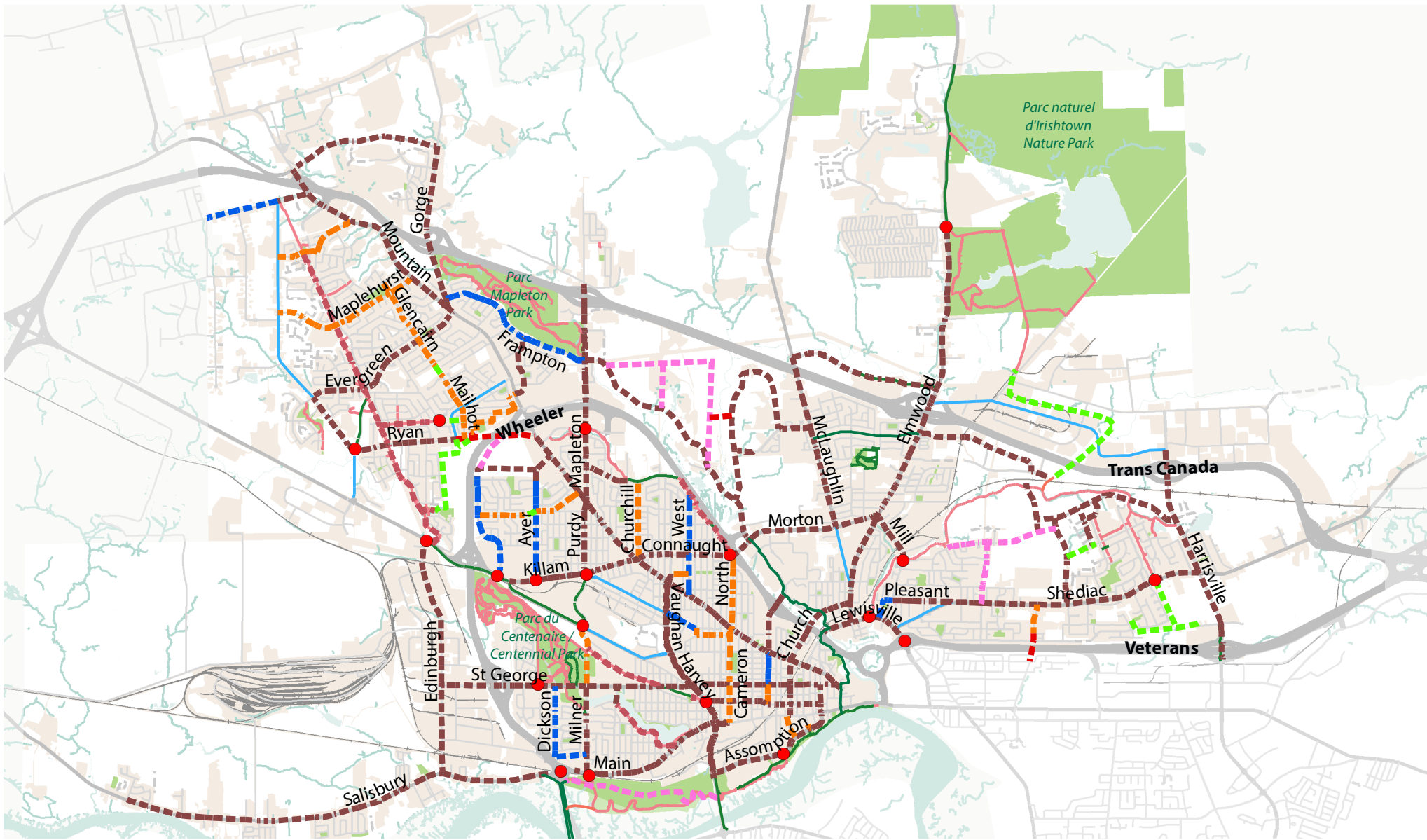
Les recommandations sur le réseau piétonnier s'inspirent d'une approche fondée sur les politiques et les programmes et sont destinées à améliorer le réseau piétonnier à la longue. Les recommandations portent sur les normes d'aménagement des trottoirs et sur la localisation de nouveaux trottoirs.

Normes relatives aux trottoirs

La Ville devrait s'assurer que dans tous les projets de réfection et dans tous les projets de construction neuve, les trottoirs ont au moins 1,8 m de largeur. Cette largeur est adaptée à deux personnes qui se croisent en fauteuil roulant. Il pourrait se révéler nécessaire de réduire cette largeur dans les petits tronçons dans lesquels il y a déjà des contraintes. Dans les rues piétonnes achalandées (dont le nombre de piétons est égal à ou proche de 400 par période de pointe de 15 minutes), on recommande une largeur de 2,25 m à 3 m (*Guide canadien de conception géométrique des routes de l'ATC*). Il faudrait envisager d'autres possibilités d'améliorer le domaine piétonnier, par exemple en mettant en œuvre un espace de banquette ou une zone de mobilier urbain entre le trottoir et la voie publique, en particulier sur les routes dans lesquelles la vitesse est limitée à 50 km/h ou plus, ou encore dans les secteurs dans lesquels il y a une forte concentration d'aménagements commerciaux. On peut aussi se servir de la banquette pour stocker la neige.

Possibilités d'aménager des trottoirs manquants

Dans l'évaluation des conditions existantes, nous avons constaté que l'aménagement des trottoirs variait sur l'ensemble du territoire de la Ville. Pour mieux assurer la piétonnabilité, il est recommandé de prévoir des trottoirs des deux côtés des artères et des rues collectrices et sur au moins un côté des routes locales. Les artères et les rues collectrices pourraient être servies par les transports en commun et mener à différentes destinations, dont l'accès est assuré grâce à des trottoirs. Sur ces routes, les volumes et la vitesse des véhicules automobiles sont également supérieurs; c'est pourquoi les piétons sont plus à l'aise et en sécurité s'il y a un trottoir de part et d'autre de la route, ce qui réduit la nécessité de traverser inutilement la route pour avoir accès aux trottoirs. Les trottoirs des deux côtés des artères et des rues collectrices sont moins obligatoires dans les zones rurales et industrielles; toutefois, dans les zones rurales à aménager, il faudrait prévoir, pour les trottoirs, des infrastructures urbaines. On pourrait aménager des sentiers polyvalents au lieu des trottoirs pour favoriser la circulation piétonnière et cyclable partagée. Ces aménagements pourraient être mieux adaptés dans les zones de banlieue, dans les zones industrielles et dans les zones rurales dans lesquelles on s'attend à ce que les utilisateurs soient moins nombreux. La carte de la page 16 sur les trottoirs aménageables indique les points où l'on pourrait aménager des trottoirs d'après la classification des rues et les trottoirs déjà aménagés.



RÉSEAU CYCLABLE PROPOSÉ

PLAN DE TRANSPORT ACTIF 2022-2035

INFRASTRUCTURE PROPOSÉE

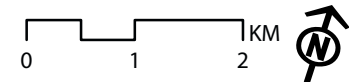
- Amélioration des passages
- Nouveau sentier
- Réfection du sentier
- Voie cyclable séparée physiquement
- Voie cyclable séparée visuellement
- Voie cyclable du quartier
- Passages séparés au niveau du sol
- Concept

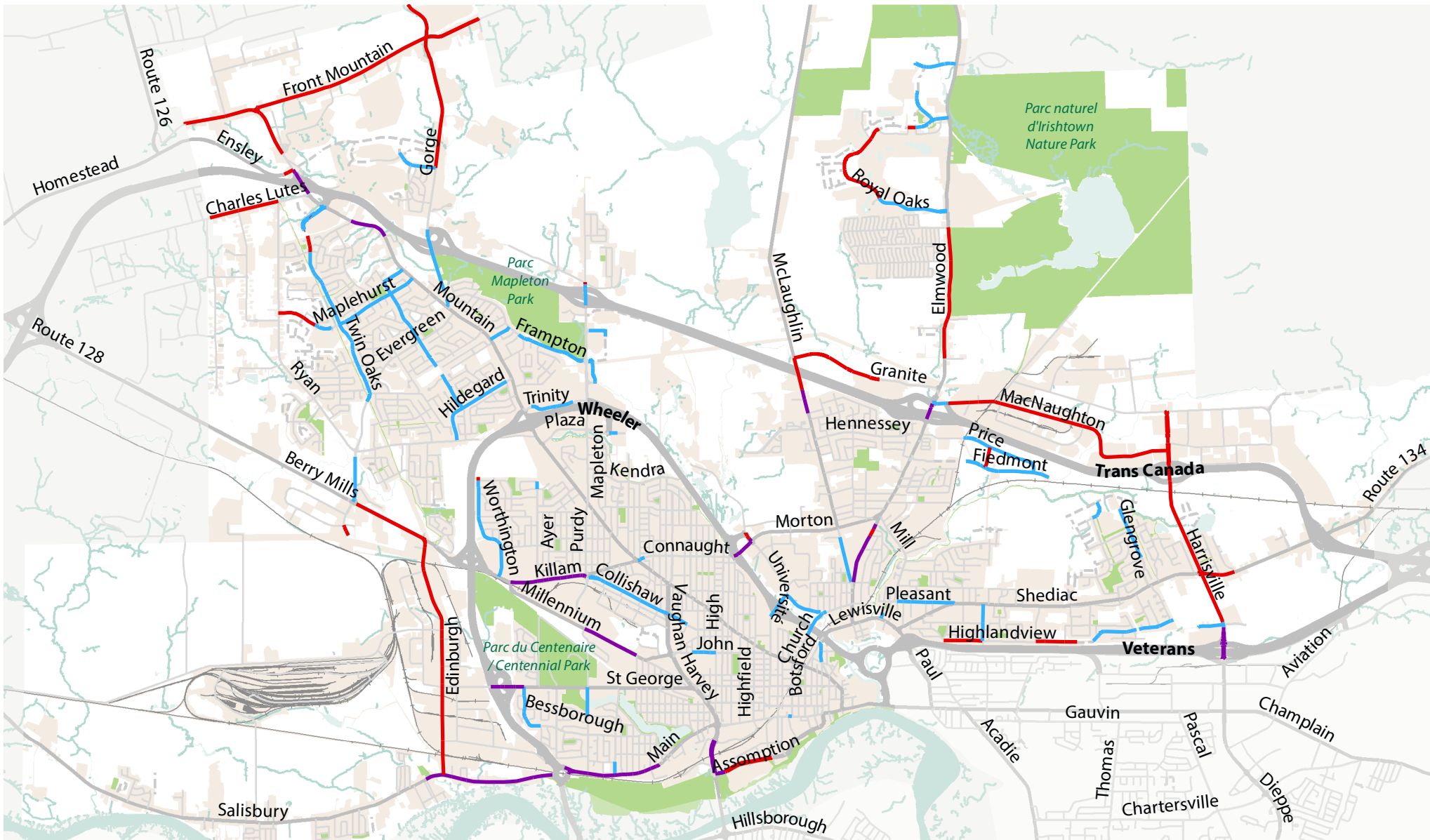
INFRASTRUCTURE EXISTANTE/PLANIFIÉE

- Voie cyclable sur rue
- Route partagée
- Sentier polyvalent asphalté
- Sentier polyvalent à surface minéralisée

DESTINATION/LIMITES

- Voie ferrée
- Parcs
- Zone bâtie
- Aqueduc





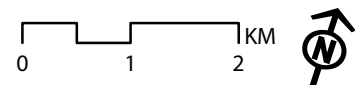
TROTTOIRS POSSIBLES

EMPLACEMENTS POUR LES NOUVEAUX TROTTOIRS

- Artère ou route collectrice sans trottoir
- Artère avec trottoir d'un seul côté
- Route collectrice avec trottoir d'un seul côté

DESTINATION/ LIMITES

- Voie ferrée
- Parcs
- Zone bâtie
- Aqueduc



PLAN DE
TRANSPORT ACTIF
2022-2035

Améliorations à apporter aux intersections et aux passages

C'est aux intersections et dans les passages qu'il y a le plus de risque de conflits entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. On peut améliorer les intersections et les passages en veillant à ce qu'on puisse mieux apercevoir les utilisateurs, en écourtant les distances à parcourir pour traverser les rues, en gérant la vitesse des véhicules grâce à la conception géométrique, en minorant les retards et en séparant les déplacements grâce au phasage de la signalisation. Les modèles de conception devraient faire appel aux règles de l'art de l'accessibilité, par exemple les parcours en droite ligne, ainsi que la délimitation et les traitements tactiles pour faire connaître l'espace consacré à chaque groupe d'utilisateurs. Les améliorations à apporter aux passages et recensées dans l'évaluation du réseau sont représentées dans la carte du réseau cyclable proposé, afin de mettre en lumière les principales intersections et lacunes entre les infrastructures attenantes. Il ne s'agit pas d'un inventaire complet des points où l'on recommande d'améliorer les intersections et de traiter les passages, puisque ces passages seront recensés à la longue et que les intersections le long des couloirs cyclables sont appelées à être améliorées dans le cadre de la mise en œuvre des infrastructures cyclables le long des couloirs.

Intersections piétonnières et traitement des passages

L'élaboration d'un programme pour mettre stratégiquement en œuvre les nouveaux points de passage et pour améliorer les passages existants viendra favoriser les déplacements piétonniers sur tout le territoire de la Ville. Les avancées de trottoir et les passages piétonniers surélevés pourraient faire partie des améliorations à apporter aux passages en milieu de quadrilatère. Aux intersections, les passages piétonniers surélevés, le réglage des signaux, les phases strictement réservées aux piétons et la réduction du rayon de la bordure font partie des traitements qui permettraient d'améliorer l'expérience des piétons qui doivent traverser les rues. Les passages piétonniers devraient être aménagés aux points de traverse souhaités ou communs pour donner directement accès aux destinations (par exemple les écoles ou les centres communautaires) et pour moins obliger les piétons à « s'écarter de leur parcours » pour se rendre à un point de traverse traité.

Traitement des intersections à l'intention des cyclistes

Pour aménager des voies cyclables continues et de grande qualité, il faut prévoir aux intersections les traitements voulus dans tous les couloirs dotés d'infrastructures cyclables, selon le contexte des intersections et de la voie publique. Les traitements devraient préciser le sens des déplacements des piétons et des cyclistes, minorer et gérer les conflits avec les automobilistes, réduire les retards pour les piétons et les cyclistes et mener aux infrastructures attenantes. Le lecteur trouvera ci-après des exemples d'intersections et de passages pour les cyclistes. Le *Guide canadien de conception géométrique des routes de l'ATC* et le document *Don't Give Up at the Intersection* de la National Association of City Transportation Officials (NACTO) comprennent des directives plus précises sur les traitements et sur les règles de l'art.



Intersection protégée (Ottawa, Ontario)



Passage sur une voie cyclable à feux dans les deux sens
(Kelowna, Colombie-Britannique)

Figure 12– Exemples de traitements des intersections pour les pistes cyclables

Recommandations du programme

Voici les programmes recommandés pour permettre à la Ville de se pencher sur l'aménagement et l'amélioration des programmes existants et destinés à promouvoir et améliorer l'accès et la sécurité des piétons et des cyclistes.

Programme	Description	Rôle
Mentorat du cyclisme	La Ville devrait lancer un programme de mentorat en partenariat avec des bénévoles formés pour donner aux populations cibles de l'information sur les déplacements à vélo et à pied.	Partenaires et soutien
Formation et sécurité des automobilistes	Travailler en collaboration avec CAA Atlantique et d'autres parties prenantes compétentes pour élaborer et promouvoir des activités d'information qui priorisent la sécurité routière et qui apportent un point de vue sur l'expérience que vivent les cyclistes et les piétons.	Chef de file et partenaires
Information et sécurité des cyclistes	La Ville devrait travailler en collaboration avec le gouvernement provincial, CAA Atlantique, la Coopérative La Bikery et les conseils scolaires de la localité pour mettre au point et réaliser un programme et une campagne d'information sur l'accessibilité et sur l'élimination des obstacles.	Chef de file
Communication	Dans le cadre des programmes permanents de communication et de rayonnement de la Ville, il est important que l'information sur le transport actif soit facile d'accès. La communication peut aussi prioriser la sensibilisation du public afin de permettre de dissiper les idées fausses courantes sur le rôle et les responsabilités des automobilistes, des piétons et des cyclistes, de même que les moyens grâce auxquels sont financées les routes et les autres infrastructures publiques.	Chef de file
Programme Rues ouvertes	La Ville devrait envisager de mener un programme de rues ouvertes afin de créer des couloirs linéaires pour les piétons et les cyclistes dans le cadre de la fermeture temporaire des routes.	Chef de file et partenaire
Micromobilité partagée	La micromobilité partagée est le terme générique qui désigne des services comme le vélopartage et le partage des vélos électriques, ainsi que les trottinettes électriques partagées (scooters électriques), qui constituent les parcs de véhicules individuels offerts au public dans le cadre du système de transport multimodal de la Ville. Moncton pourrait éventuellement travailler en collaboration avec une entreprise pour exploiter un réseau sur son territoire.	Partenaire
Vélopartage/ infrastructures en fin de parcours	Il faudrait prévoir des places de stationnement publiquement accessibles pour les vélos non loin de l'entrée des immeubles dans toute la mesure du possible, pour veiller à ce que ces places soient directement accessibles et faciles d'accès. Les places de stationnement pour les vélos devraient être entretenues et ne pas être enlevées durant l'hiver. La Ville devrait également encourager les entreprises privées à déneiger leurs places de stationnement pour les vélos et leur donner de l'information à ce sujet. Dans le cadre de l'examen du Plan municipal en 2023, la Ville devrait actualiser l'Arrêté de zonage afin de prévoir à long terme les besoins en stationnement des vélos dans les immeubles à logements multiples, les bâtiments commerciaux et les édifices institutionnels.	Chef de file et partenaire

Programme	Description	Rôle
Vol de vélos	Pendant la consultation publique, de nombreux répondants ont fait état du nombre considérable de vols de vélos, ce qui décourage les déplacements à vélo. Le vol de vélos est très souvent un crime opportuniste, qui peut être révélateur d'autres besoins sociaux auxquels il faut répondre dans la collectivité. La conception et l'aménagement de places de stationnement pour les vélos intuitives pour les utilisateurs, bien éclairées et visibles auront pour effet de décourager ceux et celles qui pourraient penser à voler des vélos.	Chef de file et partenaire
Programme Écoliers actifs et en sécurité	Le Programme Écoliers actifs et en sécurité (PEAS) permet de mobiliser et d'informer les élèves et les étudiants qui ne font pas suffisamment d'activité physique et de bâtir leur confiance et leurs habitudes dans l'utilisation du transport actif. Ce programme permet aussi d'améliorer la sécurité et de mieux gérer les déplacements scolaires afin de réduire la congestion dans les points où l'on dépose et reprend les élèves et les étudiants en faisant appel à des approches comme School Streets .	Partenaire
Système d'orientation	Il faudrait mettre en œuvre un système d'orientation dans le cadre du réseau cyclable pour permettre aux cyclistes de se déplacer sur le territoire de la Ville. Moncton devrait travailler en collaboration avec la Ville de Riverview et la Ville de Dieppe pour réaliser des programmes uniformes d'affichage bilingue hors du périmètre de la Ville.	Chef de file

Recommandations sur les politiques

Le lecteur trouvera ci-après les recommandations sur les politiques destinées à promouvoir et à améliorer la planification, la conception et la mise en œuvre des projets de transport actif.

Programme	Description	Rôle
Collecte des données sur les collisions	La Ville devrait consulter ses bureaux des interventions en cas d'urgence et l'Autorité policière régionale de Codiak, ainsi que les représentants du gouvernement provincial, pour mettre à jour les rapports sur les collisions et pour donner au personnel une formation sur l'enregistrement et la mise à jour de cette base de données pour pouvoir la consulter afin de surveiller et d'éclairer les décisions sur la conception des routes, notamment en mettant en œuvre des contremesures.	Partenaire
Limites de vitesse	La Ville devrait travailler de concert avec le gouvernement provincial pour mettre au point les politiques permettant de réduire les limites de vitesse par défaut, surtout sur les routes locales et dans les zones scolaires. La Ville devrait réduire les limites de vitesse de concert avec les modifications apportées à la conception des routes dans les sites essentiels, par exemple le long du réseau cyclable.	Chef de file

Programme	Description	Rôle
Politique sur les rues complètes	Une politique sur les rues complètes définit l'orientation à adopter dans la planification et la conception des routes pour tous les usagers, en tenant compte des bienfaits environnementaux apportés par exemple par la plantation d'arbres et l'aménagement d'infrastructures vertes dans l'emprise routière. La Ville devrait se pencher sur la mise en œuvre des recommandations de Destination 2040 dans le domaine des rues complètes et se demander s'il faut améliorer les politiques ou en adopter d'autres pour orienter les décisions.	Chef de file – Bureau de l'ingénierie et Bureau de l'urbanisme
Réfection des trottoirs	Le personnel de la Ville devrait établir les budgets et les moyens nécessaires pour la réfection des trottoirs. À terme, il est recommandé que la Ville assure proactivement la réfection des trottoirs, pour éviter que leur état se détériore et que les trottoirs soient en piètre état.	Chef de file – Bureau de l'entretien des routes
Normes sur les sections transversales des routes	La Ville devrait revoir les normes existantes sur les sections transversales et s'assurer qu'elles respectent les lignes directrices de l'ATC, en tenant compte de la limite de vitesse et des volumes d'achalandage automobile prévus sur les routes.	Chef de file – Bureau de l'ingénierie
Collecteurs d'eaux pluviales sécuritaires pour les cyclistes	Dans les commentaires exprimés pendant la consultation sur le Plan, on a fait observer que les grilles actuellement installées dans le collecteur des eaux pluviales de la Ville peuvent créer des problèmes pour les cyclistes, en raison de l'orientation et de la taille des ouvertures, dans lesquelles les pneus des bicyclettes peuvent se coincer. Les grilles de drainage adaptées aux cyclistes devraient être normalisées dans les projets de la Ville, et il faudrait remplacer les vieilles grilles sur les parcours cyclables.	Chef de file – Bureau de l'ingénierie
Niveau de service dans le transport multimodal	Les niveaux de service dans le transport multimodal (NSTM) sont des outils auxquels font appel les planificateurs et les ingénieurs du transport afin d'évaluer le fonctionnement des rues et les améliorations à apporter à l'état des rues grâce à des modifications pour les différents utilisateurs, dont les automobilistes, les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les camionneurs. On pourrait intégrer des lignes directrices sur les NSTM dans le déroulement des études de l'impact des transports de la municipalité. On prévoit aussi de faire appel à ces outils dans le cadre du processus de conception préliminaire, dans l'aménagement des rues complètes.	Chef de file – Bureau de l'ingénierie

Chapitre 4. Priorisation et mise en œuvre

Dans ce chapitre, nous analysons les modalités de priorisation des recommandations issues du Plan pour pouvoir mettre en œuvre ces recommandations. Nous abordons aussi les considérations relatives à la mise en œuvre du Plan en ce qui concerne le déroulement des projets, l'entretien et les opérations, ainsi que les recommandations pour la surveillance et l'évaluation du Plan.

Priorisation du réseau cyclable

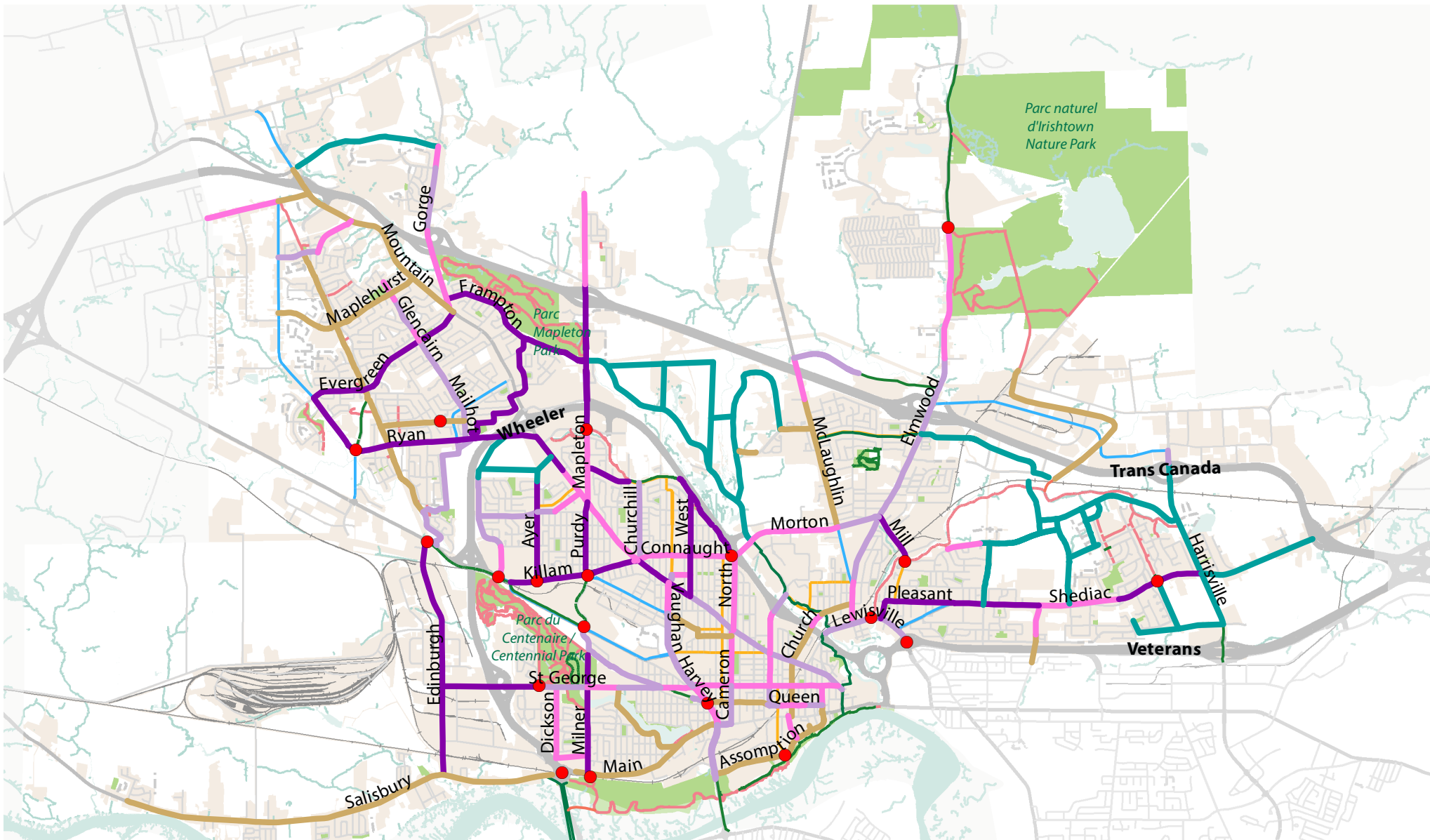
La structure-cadre de priorisation a été élaborée pour permettre d'aménager stratégiquement le réseau, en misant sur les projets d'infrastructures planifiés et en s'inspirant des commentaires sur les parcours prioritaires pour la collectivité dans la foulée du deuxième cycle de la consultation publique. Nous avons ensuite organisé les segments en projets à planifier pour la mise en œuvre. Nous avons d'abord défini les parties du réseau qui chevauchent les projets d'infrastructures planifiés, de concert avec les parcours indiqués par le public. Puis, nous avons défini d'autres parcours qui relient stratégiquement les segments déjà définis, tout en respectant les priorités pour aménager un réseau de base connectant tout le territoire de la Ville et établissant des liaisons avec les sentiers. Nous avons aussi tenu compte, dans l'établissement des priorités à moyen et à long termes, des parcours qui revenaient souvent dans les commentaires exprimés pendant la consultation publique. Enfin, le groupe de travail du projet a commenté les priorités.

Nous avons mis au point les cinq catégories suivantes pour regrouper les priorités des projets. Ces projets sont représentés à la page 21 dans la carte sur la priorisation du réseau cyclable proposé.

- **Projets à court terme (2022-2027)** – Tous les projets qui comportent des infrastructures planifiées, ainsi que quelques projets stratégiques
- **Projets à moyen terme (2028-2032)** – Projets qui contribuent au réseau et qui ont été mentionnés dans la consultation publique
- **Projets à long terme (2033-2037)** – Autres projets permettant de corriger les lacunes du réseau et de respecter les objectifs
- **Hors de la portée du Plan (15 ans ou plus)** – Autres projets qui contribuent au réseau et qui pourraient constituer des possibilités, dans le cadre d'une phase ultérieure du Plan de transport actif
- **Projets d'après les aménagements** – Projets qui dépendent de l'aménagement des zones planifiées ou proposées

Améliorations à apporter aux passages

Les améliorations à apporter aux passages s'inspirent des lacunes ponctuelles et tiennent compte des sites essentiels dans lesquels ces améliorations favoriseraient la connectivité et la sécurité des transports en commun; il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. Cette liste comprend essentiellement les sites dans lesquels il y a une interface entre les sentiers et les infrastructures routières ou les sites mentionnés dans le premier cycle de la consultation publique. On peut traiter beaucoup de ces projets dans le cadre des projets attenants.



PRIORISATION DU RÉSEAU CYCLABLE

PLAN DE
TRANSPORT ACTIF
2022-2035

PRIORITÉS PROPOSÉES

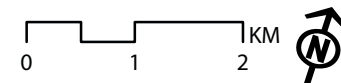
- Amélioration des passages
- À court terme
- À moyen terme
- À long terme
- Hors de la portée du Plan
- Projets d'après les aménagements

INFRASTRUCTURE EXISTANTE/PLANIFIÉE

- Voie cyclable sur rue
- Route partagée
- Sentier polyvalent asphalté
- Sentier polyvalent à surface minéralisée

DESTINATION/LIMITES

- Voie ferrée
- Parcs
- Zone bâtie
- Aqueduc



Structure-cadre pour la mise en œuvre

On peut mettre en œuvre les projets de concert avec les projets d'infrastructures planifiés des couloirs, par exemple lorsqu'il s'agit de resurfer ou de reconstruire des routes. La nature des travaux à effectuer détermine les modalités de mise en œuvre des projets. Par exemple, la réfection des routes permet de déplacer les bordures de rue et de modifier le drainage, les canalisations de services publics ou d'autres éléments de l'emprise qui ont des incidences sur la conception. Si on met en œuvre un projet dans le cadre d'un chantier de resurfaçage, il faudra réaménager les bordures et les infrastructures de drainage existantes, et il y aura probablement moins d'occasions de déplacer ou de transformer les éléments de la chaussée. Depuis quelques années, les Villes font aussi appel à des mesures pilotes rapides et à des travaux de mise en œuvre intermédiaires pour faire l'essai de différents modèles de conception des routes et des infrastructures et pour les mettre en œuvre.

Mesures rapides



- Mise en œuvre indépendante rapide
- Dispositifs faciles à installer, à mettre au point et à enlever
- Matériaux réutilisables

Mesures intermédiaires



- Mise en œuvre dans le cadre d'un projet de resurfaçage indépendant ou d'un projet majeur
- Dispositifs assez faciles à installer et à mettre au point

Mesures permanentes



- Degrés variables de construction
- Matériaux permanents, moins faciles à rajuster

Comme nous l'indiquons dans le chapitre 3 (Recommandations issues du Plan), nous recommandons d'adopter les catégories d'infrastructures générales dans chaque cas (par exemple pour les voies cyclables séparées physiquement). Puisqu'il porte sur une stratégie globale, ce document ne comprend pas de recommandations sur les infrastructures spécifiques à mettre en œuvre. Il est recommandé de mener des études d'infrastructures plus détaillées afin d'éclairer les recommandations précises sur la conception (par exemple des études détaillées des grands couloirs comme le boulevard St. George) dans les cas nécessaires.

Entretien et opérations

Pratiques recommandées

Activités d'entretien

Dans le Plan, nous recommandons d'adopter des pratiques d'entretien global sur l'ensemble de l'année afin de tenir compte proactivement de travaux comme les inspections, le balayage des rues et l'évaluation du drainage, en plus d'intervenir dans les incidents au besoin.

Entretien hivernal

Le déneigement et le déglçage des infrastructures permettent d'améliorer la sécurité et le confort des utilisateurs toute l'année. La priorisation du déneigement et du déglçage des infrastructures de transport actif font partie intégrante des conditions d'accès, en particulier pour les personnes en situation de handicap, pour les usagers du transport en commun ou pour ceux et celles qui n'ont pas accès à un véhicule. Si le déneigement et le déglçage des infrastructures ne sont pas fiables, les usagers ne se sentiront pas à l'aise ni en sécurité en se servant des infrastructures et ne décideront donc pas de faire appel au transport actif. La Ville devrait se pencher sur différentes approches pour aménager des infrastructures de transport actif déneigées et déglçées. On peut être à la fois proactif et réactif dans le traitement et l'enlèvement de la glace.

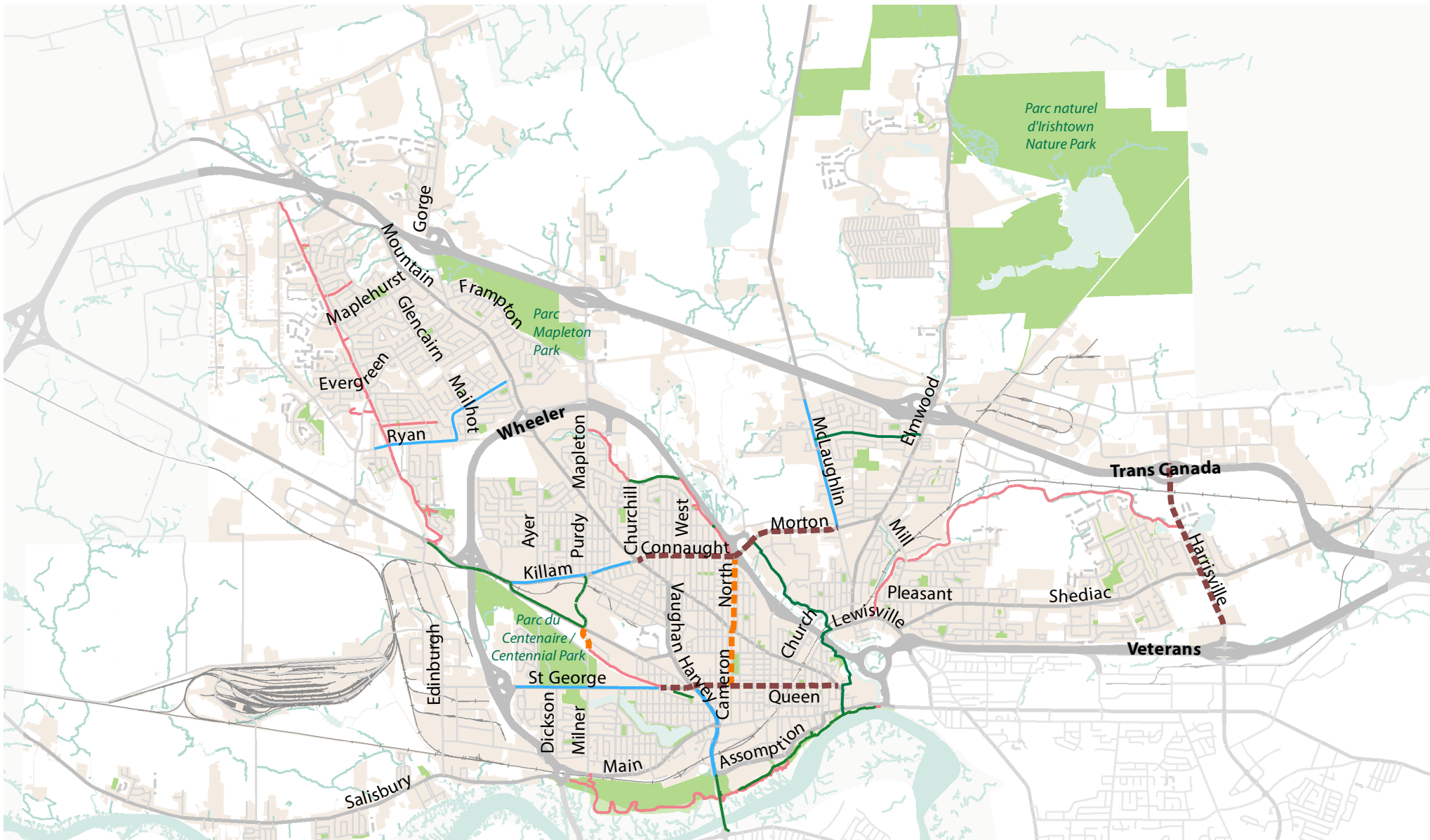
Nous recommandons d'augmenter, dans le cadre des travaux qui porteront sur les plans de déneigement des trottoirs, le nombre de trottoirs à déneiger, des deux côtés de toutes les rues collectrices et au moins d'un côté des routes locales de priorité 2. Le pourcentage des trottoirs à déneiger devrait augmenter d'après les cibles suivantes :

- **2027** – 75 % de tous les trottoirs;
- **2032** – 85 % de tous les trottoirs;
- **2037** – 100 % de tous les trottoirs.

Réseau cyclable en hiver

Le réseau cyclable en hiver proposé est établi d'après les réseaux de pistes cyclables et piétonnières existants, de même qu'en tenant compte des projets planifiés dans les cinq prochaines années. Il faudrait affiner ce réseau au fil des ans, par tranches de cinq ans, lorsque l'on construira de nouvelles infrastructures qui pourront en faire partie. Il faudrait programmer ce réseau dans les plans d'entretien en les inscrivant dans les listes des projets portant la priorité 1. Le Bureau des travaux publics et le Bureau des parcs et des loisirs devront concerter leurs efforts, puisque ces travaux porteront à la fois sur les infrastructures des routes et des sentiers. Le réseau proposé est représenté à la page 24 dans la carte du réseau cyclable en hiver proposé.

Il est également recommandé d'assurer l'entretien hivernal des sites de stationnement des vélos et de ne pas les fermer en hiver. L'absence de lieu accessible pour stationner les vélos est un autre obstacle dans les déplacements à vélo en hiver. Il s'agit entre autres des places de stationnement des vélos dans l'emprise routière et dans les immeubles. La Ville devrait également encourager les entreprises privées à déneiger leurs places de stationnement pour les vélos.



RÉSEAU CYCLABLE EN HIVER PROPOSÉ

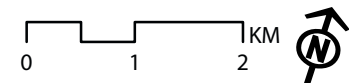
PLAN DE TRANSPORT ACTIF
2022-2035

RÉSEAU CYCLABLE EN HIVER (2022-2027)

- - - Voie cyclable de quartier
- - - Voie cyclable séparée physiquement
- Voie cyclable sur rue
- Route partagée
- Sentier polyvalent asphalté
- Sentier polyvalent à surface minéralisée

DESTINATION/ LIMITES

- Voie ferrée
- Parcs
- Zone bâtie
- Aqueduc



Surveillance et évaluation

Il est important d'adopter un plan pour surveiller et évaluer la mise en œuvre et les principaux indicateurs afin de connaître l'impact du Plan. En sachant s'il y a des difficultés dans la mise en œuvre de ce plan, on pourra comprendre les raisons pour lesquelles il se pourrait que des incidences du Plan soient moins quantifiables.

Mise en œuvre du Plan

On peut faire appel aux indicateurs suivants pour surveiller la mise en œuvre du Plan.

- Nombre de projets réalisés et nombre total de kilomètres de ligne médiane par type d'infrastructure
- Nombre de recommandations appliquées pour les programmes et les politiques

Indicateurs et données pour la surveillance

Il se peut qu'il soit important de réunir des données pour connaître les modalités d'application des recommandations afin de savoir s'il y a des enjeux ou des besoins qui ne sont pas satisfaits lorsqu'on apporte des améliorations. Il faudrait revoir périodiquement les indicateurs et les données ci-après pour savoir s'il y a des enjeux ou si on fait appel au réseau. Voici entre autres les indicateurs que la Ville devrait envisager de surveiller dans l'évaluation :

- le nombre d'utilisateurs qui se sentent à l'aise de se déplacer à vélo à Moncton (sondage);
- le nombre d'utilisateurs qui se sentent à l'aise de se déplacer à pied à Moncton (sondage);
- le nombre d'utilisateurs qui utilisent les infrastructures (par jour, par semaine, par mois et par an) (décomptes de la circulation);
- les lieux des collisions mettant en cause des piétons ou des cyclistes (données sur les collisions);
- le basculement des parts modales pour les déplacements de moins de 5 kilomètres (sondage sur les déplacements des ménages).

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

L'énergie utilisée dans le secteur des transports représente au Canada la deuxième grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES), soit 28 % de l'ensemble des émissions. Dans le monde entier, on s'entend pour dire que les politiques qui encouragent le basculement des parts modales en privilégiant les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun sont essentielles à la décarbonation. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a fait savoir que le transport non motorisé est une stratégie très viable et qui comporte peu d'obstacles afin de réduire les émissions dans les zones urbaines.

À l'heure actuelle, 81 % des déplacements à Moncton se déroulent en voiture, et 53 % de ces déplacements en voiture portent sur moins de 5 kilomètres, ce qui constitue une distance très accessible pour les déplacements à effectuer en faisant appel au transport actif. Les recommandations exprimées dans la foulée de ce plan créeront les conditions dans lesquelles plus d'utilisateurs se sentiront à l'aise de faire appel au transport actif. Nous avons élaboré quatre scénarios pour les différents pourcentages de déplacements de moins de 5 kilomètres actuellement effectués en voiture et qui pourraient se dérouler en faisant appel au transport actif, pour permettre d'analyser les réductions potentielles de GES. Ces calculs ne tiennent pas compte des autres avantages du transport actif, par exemple la réduction des frais de santé.

Tableau 1. Réductions potentielles des gaz à effet de serre

Scénarios	Déplacements annuels convertis au TA	Réduction annuelle des émissions d'oxyde nitreux et de dioxyde de carbone (en livres équivalents CO ₂)	Équivalence de la réduction – barils de pétrole consommés
Faible (5 %)	6 762	5 225 967	5 356
Moyen (10 %)	13 524	10 451 934	10 712
Élevé (20 %)	27 048	20 903 868	21 423
Maximum (50 %)	67 619	52 259 669	53 558