

plan de transport actif de la ville de moncton

table des matières

Ce projet a été élaboré par le Comité de transport actif de la Ville de Moncton (un sous-groupe du Comité de l'environnement). Nous sommes heureux de présenter ce document à titre de guide pour le transport actif à Moncton. De plus, nous nous réjouissons d'avoir la possibilité de mettre en œuvre ce plan qui métamorphosera la ville au cours des années à venir. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec l'un des membres du comité.

Kathryn Barnes, conseillère municipale, présidente du comité

*Marie-Claire Pierce, coordonnatrice du transport actif
Jocelyn Cohoon, agent principal de développement communautaire*

Stéphane Thibodeau, technicien en ingénierie

Steven Trueman, conseiller juridique principal

John Allain, directeur de Codiac Transit

Ken Kelly, directeur de Centre-ville Moncton Inc.

Jim W. Scott, architecte paysagiste consultant, CPD Inc.

1.0 métamorphose de la ville

- 1.1 pourquoi le transport actif?
- 1.2 travaux de transport actif déjà réalisés à moncton

2.0 définition de la vision

- 2.1 élaboration du projet
- 2.2 la vision
- 2.3 un coup d'œil sur les autres villes

3.0 le transport actif à moncton

- 3.1 le réseau urbain
- 3.2 le quartier et la communauté
- 3.3 sensibilisation et promotion

4.0 plan de mise en oeuvre

- 4.1 obtenir le mandat législatif requis
- 4.2 élaborer des plans de quartier et de communauté
- 4.3 élaborer et mettre en œuvre des programmes de sensibilisation
- 4.4 élaborer une palette des détails
- 4.5 installer des supports à bicyclettes et des enseignes aux endroits importants

1

métamorphose de la ville

Le transport actif se définit comme étant tout mode de déplacement écologique à propulsion humaine. Cela comprend la marche, le vélo, le patin à roues alignées et le transport en commun. De plus, le transport actif (TA) est le moyen le plus répandu utilisé pour remédier aux embouteillages en Amérique du Nord. La plupart des villes nord-américaines ont mis en œuvre une forme quelconque de plan de TA. Le *Plan de transport actif de Moncton* présente des méthodes et un plan de mise en œuvre pour Moncton.



Un plan de TA mis en œuvre de façon appropriée est capable de métamorphoser la communauté dépendante de la voiture qu'est Moncton en un endroit où les automobilistes, les utilisateurs du transport en commun, les marcheurs, les cyclistes et les autres personnes partagent une vision commune en matière de méthode à utiliser pour répondre aux désirs et besoins futurs dans le domaine du transport. Imaginez

un endroit où vos décisions de transport quotidien pourraient inclure de

façon efficace et sûre la marche, le vélo ou le patin à roues alignées pour vous rendre au travail et à l'école. Imaginez un endroit où l'infrastructure nécessaire pour réaliser ce rêve se trouve à votre porte et imaginez les avantages sociaux et économiques pour la ville et les promoteurs si on offrait cette possibilité aux communautés nouvelles et celles qui sont déjà en place.

Un plan de TA efficace fournit un cadre de travail pour créer cet endroit fantastique en intégrant les désirs des utilisateurs relativement aux divers modes de *déplacement* et les destinations voulues au sein de la communauté. Ce rapport présente une méthode pour commencer la mise en œuvre du transport actif à Moncton.

1.1 pourquoi le transport actif?

Moncton est l'une des villes canadiennes dont la croissance est la plus rapide. La dépendance à l'égard de presque tous ses systèmes sociaux, physiques et environnementaux s'y accroît sans cesse. Il s'agit d'un phénomène propre à toutes les villes nord-américaines et d'un phénomène étudié par la plupart des villes européennes au cours des 100 dernières années. Bon nombre de villes nord-américaines ont élaboré des méthodes

qui marient le concept européen de vie saine et active et des modèles de transport typiques et/ou locaux. Voici quelques-uns des avantages du TA :

Avantages pour la santé

- Réduction de la dépendance à l'égard des voitures et donc réduction des émissions consommées et des problèmes respiratoires qui en découlent.
- Réduction de la dépendance à l'égard des programmes de soins de santé puisque les résidents sont en meilleure santé.

Avantages environnementaux

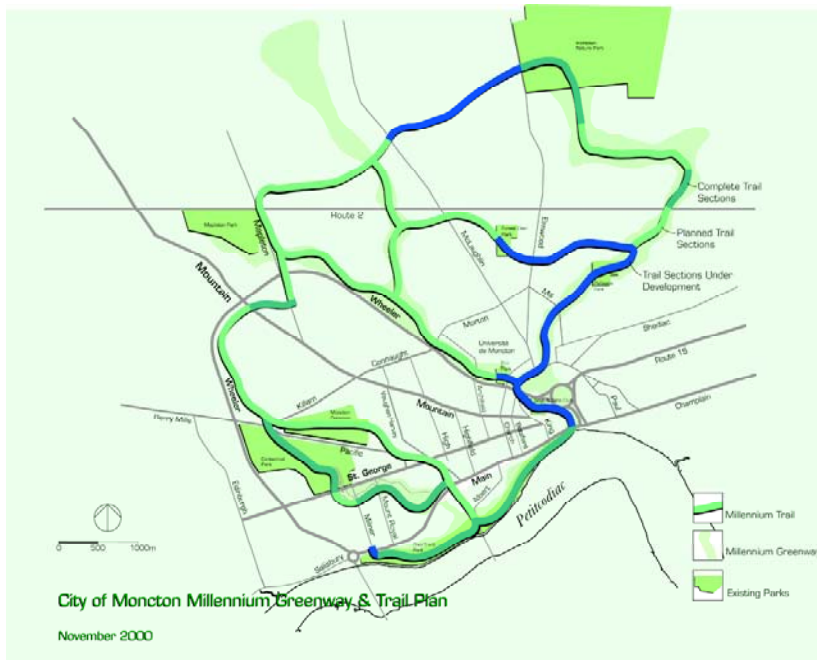


figure un
Le Sentier du millénaire est un bon point de départ du plan de transport actif.

- Réduction des émissions et donc réduction des effets négatifs sur l'atmosphère et l'environnement. De plus, le TA peut aider le Canada à respecter les normes de l'Accord de Kyoto.
- Un réseau bien planifié peut fournir aux résidents des occasions d'être plus souvent en contact avec la nature, ce qui accroît l'appréciation et l'amour des lieux naturels.

Infrastructure routière

- Une dépendance accrue à l'égard de l'infrastructure de TA réduit la dépendance à l'égard de l'infrastructure routière traditionnelle et, du même coup, le budget nécessaire à son entretien.
- Une infrastructure de TA intégrée à un nouveau projet résidentiel est un bon outil de commercialisation pour les promoteurs et un avantage pour la vie sociale et la santé des nouveaux résidents.

Avantages économiques

- Réduction des coûts personnels et familiaux liés au transport, ce qui laisse plus d'argent pour d'autres activités.
- Augmentation de la valeur des terrains des secteurs adjacents à l'infrastructure de TA (pistes, voies réservées aux cyclistes) et donc augmentation des recettes de vente de terrain et d'impôt.
- Réduction des exigences en matière de stationnement.

Avantages sociaux

- Sert d'endroit où les gens peuvent se rencontrer et parler souvent; encourage les résidents à sortir plus souvent pour des raisons de santé et des raisons sociales.
- Bref, les gens en santé sont des gens heureux (face à eux-mêmes et face à leur environnement).

1.2 travaux de transport actif déjà réalisés à moncton

En 1999-2000, la Ville de Moncton a élaboré un plan de parc linéaire et de couloirs de verdure en vue de définir une méthode de développement durable en fonction des espaces d'habitat et des sentiers et pistes critiques. À la suite de ce plan, la Ville a amorcé des travaux sur le Sentier du millénaire (une voie municipale en boucle qui relie de nombreuses communautés à des parcs et à diverses destinations municipales et commerciales importantes - voir la figure un). Ces initiatives ont amené le Comité de l'environnement municipal à étudier les besoins futurs en matière de santé, de vie active et de transport et à créer le Comité du TA à qui il a confié le mandat d'élaborer le plan de TA.

2

définition de la vision

La première étape de la planification pour l'ensemble de notre ville consistait à faire appel à l'imagination des résidants pour déterminer ce que ce plan apporterait à la municipalité. Notre plan est donc axé sur une vision émanant de la consultation d'une communauté très créative et engagée. Dans les paragraphes suivants, nous décrirons brièvement comment nous avons réalisé cette consultation.

2.1 élaboration du projet

Étape un Une vision

Des ateliers de consultation auprès des résidants nous ont permis de déterminer les destinations majeures, les parcours et les moyens de déplacement souhaités. De plus, nous avons cerné les divers obstacles à l'élaboration d'un réseau de TA à Moncton.

Étape deux Étude d'autres villes

Nous avons visité ou interrogé plusieurs villes au sujet des approches et solutions possibles aux divers obstacles.

Étape trois Plan conceptuel

Après avoir défini la vision et étudié le TA d'autres villes, nous avons élaboré un plan conceptuel que nous avons présenté aux résidants pour étude et commentaires lors d'une séance portes ouvertes.



Des ateliers de consultation auprès des résidants de la ville ont permis de définir une vision en matière de TA pour Moncton.

Étape quatre Plan de transport actif

Après avoir défini la vision et le plan conceptuel, nous avons élaboré le plan final assorti d'une stratégie de mise en oeuvre.

2.2 la vision

Notre vision en matière de planification et de conception traduit les mots et les interventions des participants aux ateliers de consultation. Les participants ont notamment exprimé leur inquiétude au sujet des conflits éventuels entre les vélos et les autres véhicules dans des rues comme le chemin Mountain. Parallèlement, les participants ont élaboré des plans qui intégraient des parcours de déplacement dans des rues comme le chemin Mountain (parce que ces parcours vous amènent à destination de façon

efficace). Or, cela révèle clairement que les artères urbaines devraient être des voies à usages multiples. Il s'agit de l'un des défis que nous aurons à relever. Le paragraphe suivant résume les résultats de notre consultation en atelier.



Les participants aux ateliers ont élaboré des plans qui illustraient les destinations et les parcours de transport actif à la grandeur de la ville.

Le quartier et la communauté

Le quartier et la communauté constituent les éléments de base d'un plan de TA pour Moncton. Les résidents se sentent à l'aise de marcher, de faire du vélo et de jouer dans leur quartier. Ensemble, ces quartiers forment des communautés. Or, il peut

y avoir des problèmes de sécurité d'accès à certaines installations communautaires, comme les écoles, les magasins et les parcs.

Les destinations

Les participants aux ateliers ont convenu que les écoles publiques et secondaires, l'Université de Moncton, les parcs de la ville et le centre-ville étaient des destinations prioritaires. Le secteur des magasins de la promenade Trinity et des lieux de travail importants comme les parcs industriels étaient d'autres destinations importantes.

Un réseau combinant plusieurs modes de transport

Les participants aux ateliers ont décrit un réseau de corridors de rues et de pistes qui se combinent pour former un réseau de transport où on utilise la voiture, l'autobus, le vélo, les patins à roues alignées et où on pratique la marche et la course. Le réseau qui commence à la porte avant de votre maison vous permet d'atteindre votre destination en toute sécurité, quel que soit votre mode de transport : le vélo dans une rue ou une piste de la ville, l'autobus, un trottoir, vos patins à roues alignées ou une combinaison de ces modes de transport.

Les parcours

Les artères et les rues collectrices actuelles de la ville ainsi que le Sentier du millénaire forment la structure routière primaire du réseau de TA. Il faudra déterminer les rues des quartiers et des communautés qui feront partie du réseau de TA. La plupart des artères de la ville devraient en faire partie.

Sensibilisation des automobilistes et des cyclistes

Les participants aux ateliers ont clairement précisé qu'il faudrait enseigner aux automobilistes et aux cyclistes comment partager les rues de la ville, que les rues aient des voies cyclables ou non.

Énoncé de vision

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.

2.3 un coup d'œil sur les autres villes

L'équipe responsable du projet a étudié les méthodes et projets de villes de différentes régions de l'Amérique du Nord en ayant en tête une image claire



La promotion du transport actif au moyen de l'infrastructure publique existante révèle un engagement envers la communauté et sa sécurité.

des vœux des résidents de Moncton en matière de TA. L'étude avait comme objectif de repérer et de comprendre les avantages et contraintes relatifs de notre plan dans des villes où les programmes et l'infrastructure sont combinés pour former des rues et des communautés bien définies. Nous avons étudié Québec, Montréal, Toronto, Vancouver, Kelowna, Portland (Maine et Oregon), Boston, Bangor et

Washington DC. Dans les paragraphes suivants, nous décrivons les leçons clés que nous avons retenues. De plus, il faut ajouter que, contrairement à la croyance populaire, les rues achalandées constituent un bon endroit où placer des voies réservées aux cyclistes (cela ralentit la circulation). Des statistiques recueillies partout en Amérique du Nord appuient cette réalité.

Sensibilisation et infrastructure

On ne devrait pas établir de voies réservées aux cyclistes ou à divers modes de transport (ou toute infrastructure de transport actif) avant la mise en œuvre d'un programme de sensibilisation pour enseigner à tous les

navetteurs comment utiliser l'infrastructure en toute sécurité, la partager et la comprendre. De plus, il faut enseigner aux automobilistes comment partager les rues avec les divers utilisateurs à l'aide de moyens créatifs et en utilisant les divers médias.

Réseau à deux niveaux

Les réseaux de TA les plus populaires comportent deux niveaux, soit un réseau de pistes qui joue le rôle d'installation récréative pour la ville et qui est relié à un deuxième niveau, un réseau de rues collectrices et d'artères. Le premier réseau alimente le second réseau.

Des rues corridors

Les réseaux les plus fructueux mettent en valeur l'idée que les rues sont des corridors destinés à des usages publics divers et qu'elles ne sont plus réservées aux véhicules motorisés.



Les parcours de transport récréatif aident à développer les parcours de transport actif futurs.

Partenariats

Pour que les programmes de sensibilisation, de promotion et de développement de l'infrastructure soient couronnés de succès, il est nécessaire d'établir des partenariats de financement, ce qui permettra d'optimiser les possibilités de développement.

3

le transport actif à moncton

Ce chapitre marie la vision définie et les leçons tirées de l'étude des autres villes pour proposer une méthode d'élaboration de réseau de TA à Moncton. La méthode choisie repose sur les trois concepts suivants.

3.1 le réseau urbain

Le **Plan de réseau primaire** (voir la page suivante) illustre un réseau urbain qui comporte des voies passives et actives et des voies récréatives à partir de toutes les communautés de la ville pour les relier aux destinations importantes de la ville déterminées dans le cadre des ateliers de consultation. Le réseau urbain utilise les parcours suivants.

Les parcours des artères de circulation

Les artères de circulation sont des rues principales qu'on emprunte pour se rendre dans les différents secteurs de la ville. Les artères de circulation permettent la circulation de tous les véhicules autorisés en vertu de la *Loi sur les véhicules moteurs* du Nouveau-Brunswick (ex. : véhicules motorisés et bicyclettes autorisés). Voici ces rues :

- Chemin Mountain (en entier)
- Chemin Gorge (du chemin Mountain aux limites de la ville)
- Chemin Mapleton (en entier)
- Chemin McLaughlin (de Elmwood aux limites de la ville)
- Promenade Elmwood/chemin Irishtown (de Lewisville aux limites de la ville)
- Chemin MacNaughton (en entier)
- Chemin Harrisville (en entier)
- Chemin Old Shediac (de Lewisville aux limites de la ville)
- Rue Botsford/chemin Lewisville (de l'hôtel de ville au chemin Old Shediac)
- Rue St. George (en entier)
- Rue Main (en entier)
- Chemin Salisbury (de la route périphérique aux limites de la ville)
- Boulevard Vaughan Harvey (en entier)
- Chemin Pacific (en entier)
- Promenade Killam (en entier)
- Avenue Connaught (en entier)
- Avenue Morton (en entier)



Idéalement et selon les statistiques, la route à vélos la plus sécuritaire est la voie réservée aux cyclistes. Mais à certains endroits où l'espace est insuffisant, on peut désigner une voie partagée.

Parcours des rues collectrices

Il s'agit des parcours de raccordement des diverses communautés et des artères de circulation. Établi grâce aux résultats des ateliers de consultation, le plan du réseau illustre l'emplacement de ces parcours. Toutefois, les recherches à ce sujet devront se poursuivre (comme le décrit la section 3.2). De concert avec des représentants de Codiac Transit responsables de veiller à l'interconnectivité des divers modes de transport, les différentes communautés devront déterminer l'emplacement final des parcours des rues collectrices.

Comme les parcours des artères de circulation, les parcours des rues collectrices pourront être des parcours partagés par les automobilistes et les cyclistes ou réservés aux cyclistes, selon le désir des communautés.

Parcours de quartier sécuritaires

Non illustrés sur le plan, les parcours de quartier sécuritaires sont des rues et des trottoirs que les quartiers auront désignés comme étant des parcours

Pour accommoder les cyclistes, il pourrait suffire de désigner la bordure de droite de la chaussée comme étant une voie réservée à la fois aux vélos et aux voitures ou de désigner une voie pour vélos distincte de 1,5 m (ou au moins 1,2 m, selon l'espace disponible). La largeur et les marquages des rues devraient respecter les normes de l'Association des transports du Canada.

sécuritaires pour les enfants qui circulent à pied ou à vélo pour se rendre à des destinations communautaires importantes. Ces parcours sont déterminés à la section 3.2.

Pistes artérielles

Les pistes artérielles sont des pistes asphaltées ou en gravier qui permettent aux communautés d'avoir accès aux destinations importantes de la ville selon le même principe que les parcours des artères de circulation au sein de la ville. Le type de surface de chacune des pistes dépendra de l'utilisation voulue et des budgets municipaux. D'autres consultations auprès de la communauté permettront de déterminer l'usage des pistes et sentiers (cyclisme, marche, patins à roues alignées, etc.). Voir la section 3.2.



Cette figure illustre une communauté type où quatre quartiers partagent des installations et des destinations communes au sein de la communauté.

Le Sentier du millénaire sert de point de départ à une piste artérielle. Les communautés peuvent être reliées entre elles en fonction de leurs destinations

Les liens très importants entre les parcours des artères de circulation, les pistes et les communautés sont déterminés avec des représentants de la communauté dans le cadre d'ateliers de consultation. Les communautés sont responsables de déterminer les destinations importantes et le type de parcours de rue collectrice ou de quartier sécuritaire qui peut assurer l'accès sécuritaire partout dans la communauté.

importantes mutuelles. L'élaboration d'autres pistes artérielles pourrait être nécessaire.

La piste collectrice

La piste collectrice sert à relier la communauté à la piste artérielle. Il peut s'agir d'une piste réservée ou d'un parcours qui emprunte à la fois la rue, le trottoir et la piste, selon la situation.

3.2 le quartier et la communauté

Le TA commence à la maison. En quittant la maison, les résidents devraient se trouver immédiatement face à des options en matière de loisirs et de transport. Il s'agit d'un principe essentiel du présent plan. De plus, pour que le réseau de pistes à l'échelle de la ville soit efficace, les points de raccordement doivent être judicieusement choisis.



Les résidents estiment que les rues de leur quartier sont sécuritaires pour le vélo, la marche, les rencontres et le jeu. La sécurité à l'extérieur de son quartier est un facteur important à prendre en compte.

Des ateliers de planification ont permis de déterminer comment fonctionnera le réseau de pistes à l'échelle de la ville. Toutefois, il reste encore à déterminer comment le réseau fonctionnera à l'échelle des quartiers et des communautés. Les participants ont précisé que les quartiers devaient favoriser l'activité familiale. La sécurité à l'extérieur de son quartier est un facteur important à

prendre en compte. D'autres consultations auprès des quartiers et des communautés sont nécessaires avant d'entamer l'aménagement de pistes au sein des communautés.

Dans le cadre des ateliers, il a été question de la structure des communautés. On a conclu que les communautés étaient formées de quartiers qui partagent des installations communes, soit des magasins, des écoles, des parcs communautaires, etc. Des travaux immédiats et futurs doivent nous permettre de déterminer l'emplacement des installations importantes de chaque communauté et les rapports entre les quartiers et ces installations. Cela nous permettra de déterminer les *parcours sécuritaires locaux* et d'en faire la promotion ainsi que de déterminer les points de raccordement les plus efficaces entre les différentes communautés et l'ensemble du réseau urbain.

Le point de raccordement du réseau et de chaque communauté est très important. Il s'agit d'un endroit où la communauté peut avoir accès au réseau urbain à partir de ses rues et de ses pistes collectrices et où le TA est encouragé et accessible. Par exemple, cet endroit pourrait être un magasin, une école ou un parc. À cet endroit, il pourrait y avoir un support à bicyclettes, une carte du réseau (avec renseignements sur la sécurité ou renseignements publicitaires), un arrêt d'autobus de Codiak Transit (avec renseignements sur l'itinéraire et l'horaire des autobus), des renseignements communautaires et tout autre renseignement jugé utile par la communauté. Les ateliers locaux détermineront l'endroit qui deviendra



Un simple support à bicyclettes est un outil de promotion fantastique du transport actif et de la vie active.

un poste de combinaison des modes de transport et les exigences relatives à l'infrastructure finale qui doit s'y trouver.

3.3 sensibilisation et promotion

La sensibilisation au TA et la promotion du TA sont probablement plus importants que l'infrastructure terrestre, c'est-à-dire les voies réservées aux cyclistes et les supports à bicyclettes. Un programme de promotion efficace qui sensibilise à l'importance de la sécurité et qui met en valeur la vie active est bon pour la vie municipale et essentiel au succès de la mise en œuvre d'un plan de TA, qu'il y ait ou non des voies réservées aux cyclistes. En fait, il faut amorcer le travail de sensibilisation avant même d'installer toute infrastructure (une leçon que nous avons retenue de nos recherches sur d'autres villes).



Pour créer son programme, Moncton peut s'inspirer de plusieurs programmes de sensibilisation à la sécurité déjà en place.

Pour Moncton, nous proposons la création immédiate de trois projets de sensibilisation. Il faudra un plus grand nombre de projets d'envergure au cours de la phase de mise en œuvre du projet de TA. Le personnel des Services communautaires sera responsable d'élaborer et d'offrir les programmes suivants :

Programmes de sensibilisation

Les programmes de sensibilisation sont surtout axés sur l'automobiliste et le cycliste. Beaucoup de municipalités utilisent les programmes nationaux

déjà en place ou ont élaboré le leur, habituellement un programme qui reprend les thèmes traités par d'autres. Nous savons que ces programmes doivent viser à la fois les automobilistes et les cyclistes, et ensemble, lorsque cela est possible. Par conséquent, il faudrait concevoir un programme de sécurité du cycliste qui intègre les idées d'autres programmes nationaux et municipaux et qui vise les divers groupes cibles de Moncton, soit les groupes d'écoliers et de jeunes, les clubs de cyclistes, la GRC, etc.

Un programme de sensibilisation axé sur les automobilistes devrait inclure des documents des organismes qui émettent les permis de conduire et les assurances.

Les programmes de sensibilisation mixtes devraient inclure des symboles de rue uniformes servant à rappeler que les automobilistes et les cyclistes partagent la rue (signalisation, supports à bicyclettes et marquages sur l'asphalte). Plus loin, nous traitons de cet aspect de façon plus approfondie.

Programmes de promotion

Il est un peu difficile de séparer sensibilisation et promotion, car elles influent l'une sur l'autre. Pour nos besoins, nous avons séparé ces programmes en programmes de sensibilisation (voir ci-dessus) et en programmes de promotion axés sur des outils tangibles (voir ci-dessous). Des programmes nouveaux et adaptés seront



L'installation de supports à bicyclettes et de symboles uniformes partout dans la ville illustre la participation au transport actif et à la vie active.

élaborés au fur et à mesure de la mise en œuvre du plan de TA.

Les programmes de promotion axés sur des outils tangibles comprennent les symboles et l'infrastructure qui démontrent que Moncton est une ville de TA. Les objets suivants constituent le point de départ de ce type de promotion :

Supports à bicyclettes

La Ville devrait installer des supports à bicyclettes (avec enseignes) aux destinations importantes de la municipalité. De plus, elle devrait former des partenariats avec des entreprises pour fournir et installer des supports à bicyclettes et des enseignes à l'intention des employés et/ou des clients. Selon l'endroit, diverses tailles de supports à bicyclettes et d'enseignes pourront être nécessaires.

Enseignes de rue

La ville devrait installer des enseignes d'orientation et d'information sur tous les parcours désignés.

Postes de combinaison de modes de transport

De concert avec les communautés et Codiac Transit, la Ville devrait créer des postes où l'on trouve à la fois un arrêt d'autobus, des renseignements communautaires et des supports à bicyclettes (au minimum). Le poste de combinaison des modes de transport fait partie intégrante de la destination communautaire importante décrite à la section 3.2.

Enseignes de transport en commun

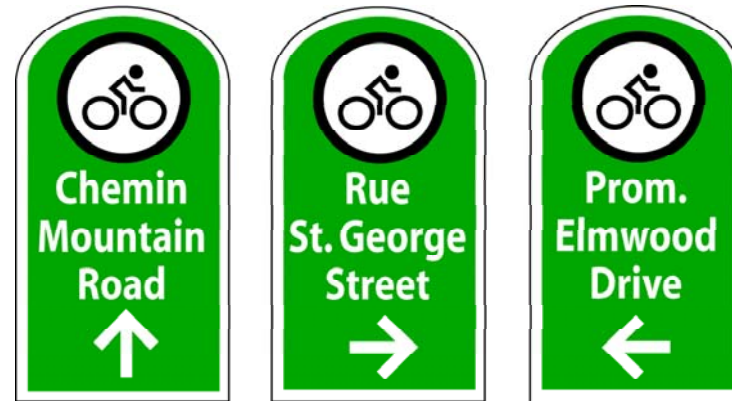
La Ville devrait miser sur les arrêts d'autobus et les panneaux-réclames des autobus pour promouvoir le TA et la sécurité.

Supports à bicyclettes pour le transport en commun

La Ville devrait s'assurer que tous les autobus sont munis d'un support à bicyclettes.

Cartes du réseau

La Ville devrait élaborer des cartes en format papier et en format électronique et en effectuer la mise à jour de façon périodique. Les cartes pourraient être sur le site Web de la Ville à l'adresse www.moncton.org



Des enseignes d'orientation bien conçues servent à la fois à orienter et à promouvoir.

4

plan de mise en œuvre

Ce chapitre propose une méthode de mise en œuvre du plan de TA. Il ne s'agit pas d'un plan d'action graduel. Il s'agit plutôt d'un processus itératif qui peut être modifié et réorganisé au besoin en vue d'en assurer le succès. Les paragraphes suivants décrivent les étapes du plan d'action.



Avant d'installer l'infrastructure nécessaire, notamment les voies réservées aux cyclistes, il est nécessaire de sensibiliser le public à la sécurité et de bien concevoir les rues en fonction de tous les utilisateurs.

4.1 obtenir le mandat législatif requis

La mise en œuvre de ce plan exige l'appui législatif municipal. Au cours de 2003, la Commission du district d'aménagement du Grand Moncton fera la mise à jour des arrêtés municipaux et de la stratégie d'aménagement

urbain. La Ville devrait fournir une copie du présent document à la Commission d'aménagement pour qu'elle intègre les politiques suivantes à son processus de mise à jour. La Commission d'aménagement pourrait

éditer et placer la politique et le texte comme il se doit avec l'approbation de la Ville.

Politique un - Parcours à vélos

De concert avec le Service de l'ingénierie de la Ville, il incombe au conseil municipal de désigner les parcours de transport actif définies dans le *Plan de transport actif* 2002 de la Ville de Moncton.

Politique deux - Plans communautaires

De concert avec chacune des communautés municipales, il incombe au conseil municipal d'élaborer des plans de chacune des communautés municipales qui illustrent comment elles sont raccordées au réseau de transport actif urbain.

Politique trois - Sensibilisation à la sécurité

Il incombe au conseil municipal d'encourager les programmes de sensibilisation à la sécurité en vélo déterminés par le *Plan de transport actif* 2002 de la Ville de Moncton et élaborés par la coordonnatrice du TA.

Politique quatre – Partenariats de transport actif

Il incombe au conseil municipal d'encourager la coordonnatrice du TA à former des partenariats des secteurs public et privé pour la mise en œuvre du *Plan de transport actif* 2002 de la Ville de Moncton.

Politique cinq - Corridors de rue

Il incombe au conseil municipal de tenir compte du fait que toutes les rues sont des corridors multifonctionnels et que l'espace nécessaire à chaque type d'utilisateur doit être bien défini.



Les résidents peuvent élaborer des cartes pour illustrer ce qu'ils font, où ils le font et comment ils se déplacent. Le réseau de TA peut ensuite être intégré au tissu social des diverses communautés

4.2 élaborer des plans de quartier et de communauté

Les différents quartiers de la ville doivent être judicieusement reliés au réseau de parcours et de pistes de la ville. Des ateliers devraient permettre aux résidents de chaque communauté d'indiquer sur une carte leur lieu de travail, les destinations communautaires importantes et les parcours d'accès à leur communauté ainsi que les parcours de sortie. Des discussions de groupe au sujet des cartes pourraient

permettre d'arriver à un consensus concernant les parcours de quartier sécuritaires, les parcours des rues collectrices et les pistes collectrices ainsi que les postes de combinaison de modes de transport.

4.3 élaborer et mettre en œuvre des programmes de sensibilisation

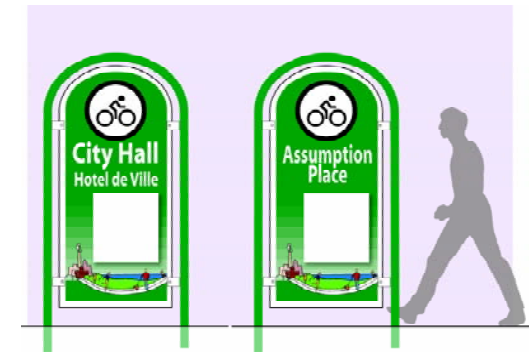
La coordonnatrice du TA doit élaborer et mettre en œuvre des programmes de sensibilisation et de promotion (y compris des cartes) pour mieux sensibiliser au TA et promouvoir la sécurité des usagers.

4.4 élaborer une palette de détails

Le comité devrait élaborer une palette de détails au sujet de la construction des parcours et des pistes, des enseignes, des supports à bicyclettes, des enseignes et des postes de combinaison de modes de transport. Ce travail exigera d'autre travail de conception et de tenir compte des questions de construction et des questions juridiques, y compris le calendrier de réfection des rues.

4.5 installation de supports à bicyclettes et d'enseignes aux endroits importants

La coordonnatrice du TA devrait faciliter l'installation de supports à bicyclettes et d'enseignes aux



Les supports à bicyclettes des destinations importantes devraient au moins inclure une enseigne avec un symbole uniforme et les renseignements communautaires importants comme l'horaire des festivals ou des conseils de sécurité.

destinations municipales importantes comme l'hôtel de ville, les parcs, le Musée de Moncton, etc. De plus, avec l'aide de groupes comme Centre-ville Moncton Inc., la coordonnatrice pourrait former des partenariats avec des

entreprises privées pour installer des supports à bicyclettes à la grandeur de la ville.