

2.9 TRANSPORTS

Préambule

Les villes qui prospèrent ont besoin d'un système de transport abordable et efficace qui optimise la mobilité générale tout en fournissant un éventail de possibilités de déplacement. L'histoire récente du transport à Fredericton met en évidence la dépendance sur l'automobile privée comme forme principale de transport dans la communauté. Dans l'ensemble, les débits de circulation dans les rues de la ville augmentent année après année et la demande d'aires de stationnement et autres infrastructures liées à l'automobile continue d'augmenter. Fredericton est une ville en expansion tant démographique qu'économique, et des investissements et des réinvestissements continus s'imposeront dans le réseau routier. Les investissements de la Province du Nouveau-Brunswick dans le transport routier s'avèrent particulièrement nécessaires. Le réseau routier provincial dans la ville est affligé d'une longue liste d'insuffisances, plusieurs des problèmes auxquels il reste en proie ayant existé depuis des décennies. Il est de première importance pour l'avenir de la ville que ces questions de longue date soient résolues.

Parallèlement, la ville est consciente que le besoin d'un réseau routier sécuritaire ne doit pas se faire aux dépens de la qualité de vie de ses résidents ni de la sécurité des personnes qui choisissent d'autres modes de transport. Il importe que l'ampleur de la voirie dans la ville demeure conforme à la vision de Fredericton qui fait d'elle une ville où il fait bon vivre et où l'ambiance est celle d'une petite ville.

Bien que près de 80 % de la main-d'œuvre de Fredericton se rende au travail par automobile, des signes permettent de croire que les Frédérictonnais commencent de plus en plus à recourir à d'autres moyens de déplacement, plus écologiques. L'utilisation du transport en commun dans la ville de Fredericton est à la hausse et la population étudiante nombreuse ainsi que la population vieillissante feront vraisemblablement augmenter dans l'avenir la demande de service de transport en commun. Au fur et à mesure de son expansion, la ville connaîtra une intensification de la demande de nouveaux services de transport et d'infrastructures améliorées en matière de transport.

Au cours de la dernière décennie, la ville de Fredericton a perdu un mode historiquement important de transport interurbain, soit le train, mais celui-ci a été remplacé par un nouveau système de transport très apprécié. Le système des sentiers de la ville, avec le système de trottoirs, constituent des commodités récréatives et des infrastructures qui offrent des occasions aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans la ville. Un nombre grandissant de résidents choisissent les options saines et respectueuses de l'environnement que sont la marche et le cyclisme pour se rendre au travail ou ailleurs.

Enfin, il est crucial pour l'économie de la ville que des raccordements de routes efficaces soient établis entre Fredericton et d'autres communautés et que l'aéroport du Grand Fredericton continue d'offrir un service aérien régulier qui relie Fredericton au reste du monde.

2.9.1 OBJECTIFS

- (1) Créer un système de transport multimodal et bien équilibré qui fournit les infrastructures nécessaires permettant aux résidents de choisir leur mode de transport préféré, dont la conduite automobile, l'utilisation du transport en commun, la marche ou le cyclisme.

- (2) Gérer un système de rues publiques bien entretenues qui crée un équilibre entre le besoin d'un débit de circulation efficace, la sécurité et l'accès commode aux secteurs aménagés actuels et futurs et un milieu urbain attrayant.
- (3) Fournir dans tous les secteurs de la ville une quantité suffisante d'aires de stationnement et promouvoir les installations de stationnement et leur utilisation continue.
- (4) Faciliter et promouvoir l'utilisation du transport en commun.
- (5) Fournir un réseau d'installations cyclopiédestres partout dans la ville et promouvoir leur utilisation.
- (6) Maintenir un service aérien commode et de qualité par l'entremise de l'aéroport du Grand Fredericton.
- (7) Encourager le transport de surface interurbain pratique reliant Fredericton à d'autres communautés.

2.9.2 POLITIQUES

Système multimodal

- (1) Le conseil municipal est conscient que tous les modes de transport, y compris par véhicule, autobus, bicyclette, à pied et par air, constituent des éléments essentiels du système global de transport dans la ville de Fredericton.

Protocole de Kyoto

- (2) Le conseil municipal s'emploie à respecter l'engagement qu'il a pris en vertu du Protocole de Kyoto de réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant le recours à des moyens de transport plus respectueux de l'environnement, tels le transport en commun, la marche et le cyclisme.

Personnes handicapées

- (3) Le conseil municipal exige que tous les aspects du transport incorporent les normes établies à l'égard des personnes handicapées.

Budget d'immobilisations quinquennal

- (4) Le conseil municipal exige que les projets de transport soient compris dans le budget d'immobilisations quinquennal de sorte à permettre une planification à moyen terme et la consultation de la population, au besoin, sur tous les aspects du transport.

RÉSEAU ROUTIER

Hiérarchie des rues

- (5) Le conseil municipal prévoit l'implantation d'un réseau d'autoroutes, de rues collectrices, d'artères et de rues locales pour répondre aux

besoins de la ville en matière de transport au cours de la période de planification, conformément à l'annexe B du présent plan.

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent plan.

Rue locale

Voie dont la fonction principale consiste à fournir un accès terrestre direct aux propriétés individuelles. Les rues locales sont généralement conçues pour transporter de faibles débits de circulation sur de courtes distances et sont normalement raccordées à d'autres voies locales et à des rues collectrices.

Largeur minimale de l'emprise : 15 mètres (sans trottoir); 18 mètres (avec trottoir sur un côté de la rue).

Rue collectrice

Voie dont la fonction consiste autant à fournir un accès terrestre qu'à assurer un déplacement de la circulation. Les rues collectrices transportent généralement la circulation entre les voies locales et les artères.

Largeur minimale de l'emprise : 20 mètres (avec trottoir d'un côté de la rue); 23 mètres (avec trottoirs des deux côtés de la rue).

Artère

Voie dont la fonction est d'assurer le déplacement de volumes élevés de circulation de tous types de véhicules à des vitesses allant de moyenne à haute. Les artères se raccordent généralement aux rues collectrices, à d'autres artères et à des autoroutes. La quantité d'accès direct à un aménagement adjacent est limitée sur les artères.

Largeur minimale de l'emprise : 30 mètres.

Autoroute

Voie dont la fonction consiste à permettre des volumes élevés de circulation de tous types de véhicules à haute vitesse et dans des conditions de libre circulation. Sur les autoroutes, il n'y a aucun accès aux terrains adjacents.

Malgré les emprises minimales ci-fixées, l'agent d'aménagement et le directeur – Ingénierie et travaux publics jouissent du pouvoir discrétionnaire qui leur permet de modifier ces exigences minimales, le cas échéant.

Conception des rues résidentielles

- (6) Le conseil municipal réexaminera ses lignes directrices relatives à la conception des rues résidentielles, notamment en ce qui concerne la largeur des rues, les limites de vitesse et autres critères de conception.

Modération de la circulation

- (7) Le conseil municipal a pour politique d'adopter un programme de modération de la circulation sur les rues résidentielles dans lesquelles des véhicules circulent à des vitesses excessives et (ou) qui servent à un volume excessif de circulation de transit. La modération de la circulation doit servir de mesure extrême là où échouent des techniques convenables de conception des rues et des mesures de coercition.

Aménagement du réseau de transport

- (8) Conformément à son budget d'immobilisations quinquennal, le conseil municipal arrête et actualise des priorités et des stratégies immédiates et à long terme concernant l'élargissement des voies de circulation, l'amélioration des intersections et la construction des routes. Dans l'intervalle, il s'emploie activement à améliorer les voies de communication et les intersections dans les secteurs où les débits de circulation sont les plus élevés, où il y a congestion et où peuvent être optimisés les avantages que tire le réseau général du transport.
- (9) Le conseil municipal sollicite la collaboration et l'aide du gouvernement provincial dans l'amélioration des rues collectrices et des artères principales de la ville. Il accorde la priorité aux routes qui présentent une importance régionale.
- (10) Le conseil municipal examine la possibilité de construire des artères ou des rues collectrices aux endroits où elles faciliteront la croissance du réseau de transport actuel ou l'amélioreront.

Critères applicables aux nouveaux lotissements

- (11) Le conseil municipal tient compte des critères liés au transport ci-dessous énoncés quand il procède à l'évaluation des propositions concernant un nouveau lotissement :
- a) une hiérarchie de rues devrait être établie et conçue pour répondre aux besoins de la circulation produite par le nouveau lotissement;
 - b) la capacité de circulation des rues adjacentes existantes devrait être suffisante pour répondre au volume prévu de circulation produit par le nouveau lotissement;
 - c) les points d'accès des véhicules aux artères et aux rues collectrices devraient être réduits au minimum, si possible :
 - en encourageant les allées pour voitures à accès partagé,
 - en régissant convenablement l'accès aux lots de coin,
 - en aménageant, s'il y a lieu, des voies de desserte parallèles;
 - d) le tracé des rues devrait être conçu pour faciliter le fonctionnement efficace du réseau de transport en commun;

- e) des bancs et des abris devraient être installés en bordure des rues qu'empruntent les véhicules de transport en commun;
- f) des trottoirs devraient être construits, au besoin, en bordure des artères et des rues collectrices;
- g) des voies de passage devraient être aménagées à la sortie des culs-de-sac et à d'autres endroits où la sécurité et la commodité des piétons peuvent être améliorées;
- h) des dispositions devraient être prévues pour l'utilisation des bicyclettes;
- i) les rues résidentielles sont convenablement conçues pour offrir aux résidents, aux automobilistes et aux piétons un environnement sécuritaire, commode et où il est agréable de vivre.

Itinéraires des marchandises dangereuses

- (12) De concert avec la Province du Nouveau-Brunswick, le conseil municipal fixe et fait respecter les itinéraires destinés au transport des marchandises dangereuses, lesquels :
- a) serviront à protéger les aquifères et les zones écosensibles;
 - b) comprendront les itinéraires qu'empruntent les camions affectés au transport des marchandises dangereuses.

Itinéraires désignés pour camions

- (13) Le conseil municipal continue de désigner, d'aménager et d'entretenir des itinéraires conçus pour la circulation des camions afin de s'assurer que les débits élevés de circulation des camions commerciaux sont écartés des secteurs résidentiels et du centre-ville au moyen d'une signalisation et de mesures de coercition.

Élargissement différé

- (14) Le conseil municipal devrait adopter, le cas échéant, des arrêtés d'élargissement différé pour réglementer l'aménagement des terrains attenants à des artères et à des rues collectrices en vue :
- a) de prévoir un élargissement futur de voies de circulation;
 - b) d'accroître la sécurité et la fonctionnalité de la rue;
 - c) de pourvoir les usages attenants d'une zone-tampon plus efficace.

Esthétique des artères

- (15) Outre leur caractère fonctionnel, le conseil municipal met l'accent sur le caractère esthétique des artères de la ville et s'efforce de réaliser des perspectives de rues pourvues :
- a) d'un aménagement paysager et d'une allée d'arbres des deux côtés;
 - b) d'un nombre limité de bateaux de trottoir et de virages à gauche;

- c) d'un minimum de lignes aériennes des entreprises de service public;
- d) d'une réglementation suffisante de la signalisation;
- e) d'un éclairage public et autre mobilier urbain attrayant, au besoin;
- f) d'un nombre suffisant de trottoirs;
- g) si possible, de terre-pleins centraux plantés.

Priorités en matière d'investissement dans le réseau routier provincial

- (16) Le conseil municipal a pour politique de déconseiller activement tout investissement dans le réseau routier provincial qui :
- a) perpétue l'extension tentaculaire dans les secteurs non constitués entourant la ville;
 - b) nuit de toute autre façon au milieu rural;
 - c) encourage le développement industriel ou commercial à l'extérieur de la ville;
 - d) supplante d'autres investissements, plus importants, dans le réseau de transport régional.
- (17) Le conseil municipal tient une liste de ses priorités en matière d'investissements dans le réseau routier provincial qui relèvent directement de la Province du Nouveau-Brunswick ou qui sont des projets communs des gouvernements municipal et provincial.

TRANSPORT EN COMMUN

Service de transport en commun

- (18) Conscient que le transport en commun constitue un élément essentiel du réseau de transport, le conseil municipal s'emploie à fournir un service de transport en commun qui :
- a) est rentable;
 - b) est commode et encourage son utilisation;
 - c) dessert les principaux secteurs résidentiels, les secteurs commerciaux primaires et secondaires et autres lotissements où le débit de circulation est élevé;
 - d) réduit la congestion et le besoin d'amélioration des voies de circulation et des intersections;
 - e) vise à répondre aux besoins des citoyens âgés, des personnes handicapées et autres usagers des transports en commun ayant des besoins spéciaux.

STATIONNEMENT

Étude sur la stratégie concernant le stationnement au centre-ville

- (19) Selon que l'importance de la demande le justifie, le conseil municipal s'emploie à donner suite à l'étude sur la stratégie concernant le stationnement au centre-ville.

Compensation en espèces

- (20) Dans le cas où il estime que la construction d'emplacements de stationnement sur place n'est pas pratique économiquement ou physiquement, le conseil municipal peut envisager la possibilité que lui soit versée une compensation en espèces au lieu que soient aménagés des emplacements de stationnement pour les aménagements réalisés au centre-ville.

Stationnement sur rue

- (21) Le conseil municipal applique des règlements sur le stationnement qui limitent, au besoin, le stationnement sur rue. Plus précisément, il se renseigne sur la faisabilité de mise en œuvre d'une politique sur les permis de stationnement applicable aux rues qui se trouvent près du centre-ville et, au besoin, à d'autres endroits.

CYCLISME

- (22) Le conseil municipal encourage le cyclisme comme mode de transport et peut faciliter :
- a) la mise en place d'installations convenablement conçues, sécuritaires et commodes pour le déplacement à vélo;
 - b) la création d'un réseau de pistes cyclables reliant toutes les parties de la ville en incorporant des raccordements sécuritaires entre les espaces linéaires ouverts et la chaussée;
 - c) la séparation de la circulation des cyclistes de celle des piétons sur les « verts » et autres sentiers de circulation intense;
 - d) la mise en place d'installations de stationnement suffisantes pour les vélos, surtout au centre-ville et à d'autres endroits où la demande le justifie, tels les écoles, les églises, les installations de service, les établissements de santé, les installations récréatives, les établissements commerciaux et de magasinage ainsi que les principaux carrefours de l'emploi;
 - e) la mise en place de voies réservées aux bicyclettes ou d'accotements traités plus larges sur des artères ou des rues collectrices convenablement choisies;
 - f) la mise en évidence de failles dans le réseau de sentiers actuel, la réparation desquelles aurait pour effet d'encourager l'utilisation accrue du vélo.

PIÉTONS/SENTIERS/TROTTOIRS

Trottoirs

- (23) Le conseil municipal veille à ce qu'un réseau de trottoirs et de sentiers soit aménagé pour fournir une circulation piétonne sécuritaire et commode. Il accorde la priorité à la mise en place :
- a) d'une infrastructure piétonnière au centre-ville;
 - b) de trottoirs le long des artères et des rues collectrices;

- c) de trottoirs et autres liens piétonniers assurant la liaison entre les quartiers résidentiels et les écoles, les parcs, les circuits d'autobus et autres destinations des piétons;
- d) de passages sécuritaires pour piétons, préférablement aux intersections;
- e) d'une infrastructure piétonnière assurant la liaison entre les universités et les secteurs résidentiels;
- f) de trottoirs convenablement entretenus et autres infrastructures piétonnières pouvant servir en toutes saisons.

Sentiers

- (24) Le conseil municipal a pour politique de maintenir un réseau de sentiers à usages multiples destiné à la circulation non motorisée partout dans la ville.
- (25) Conscient que le réseau de sentiers constitue un élément de l'infrastructure de transport de la ville, le conseil municipal encourage et promeut l'utilisation des sentiers par les résidents comme représentant un choix sain de transport.

Plan directeur d'aménagement des sentiers

- (26) Le conseil municipal envisage la préparation d'un plan directeur d'aménagement des sentiers visant à déterminer les possibilités d'aménager de façon plus poussée le réseau de sentiers. Ce plan directeur devrait prendre en compte ce qui suit :
 - a) les options en ce qui concerne la construction d'un sentier linéaire à Lower St. Mary's;
 - b) la possibilité de construire des sentiers en direction nord et sud des deux côtés du fleuve Saint-Jean;
 - c) l'opportunité de se renseigner encore davantage sur la possibilité d'aménager une passerelle sur les piliers du pont de la rue Carleton ou une infrastructure cyclopedestre améliorée sur le pont de la rue Westmorland;
 - d) l'étude des approches de l'entretien hivernal des sentiers pour encourager l'utilisation du réseau durant la saison hivernale.

Éclairage et pavage des sentiers

- (27) Le conseil municipal étudiera la faisabilité de l'installation de l'éclairage et du pavage, ou de quelque autre forme de revêtement dur, des sections très fréquentées des sentiers.

Système de communication d'urgence sur les sentiers

- (28) Le conseil municipal aurait tout lieu d'envisager des façons de fournir une forme quelconque d'infrastructure de communication d'urgence sur des sections isolées du réseau de sentiers.

Croisement des sentiers avec les artères

- (29) Le conseil municipal a pour politique d'entreprendre des améliorations, au besoin, aux endroits où les sentiers croisent des artères afin d'accroître la sécurité pendant le franchissement.

Motoneiges

- (30) Le conseil municipal et les représentants des clubs de motoneigistes conjuguent leurs efforts afin :
- a) d'établir un réseau sécuritaire de pistes de motoneiges dans la ville de Fredericton qui permet l'accès aux commodités dont ont besoin les usagers;
 - b) de relocaliser des pistes dans le cas où des incompatibilités surviennent avec les utilisations des sols environnants ou avec des circuits cyclistes ou des voies piétonnières;
 - c) d'établir des passages sécuritaires aux endroits où les motoneigistes traversent des chaussées.

TRANSPORT AÉRIEN

Aéroport du Grand Fredericton

- (31) Le conseil municipal reconnaît l'importance de l'aéroport du Grand Fredericton dans la prestation des services de transport interurbain nécessaires aux résidents et aux entreprises.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Rétablissement du service ferroviaire

- (32) Le conseil municipal pourrait envisager le transfert de couloirs linéaires formant les sentiers aux compagnies de chemins de fer si le rétablissement du service ferroviaire à destination de Fredericton est souhaité à l'avenir.

TRANSPORT PAR VOIE D'EAU

Installations nautiques

- (33) Le conseil municipal favorisera l'établissement des commodités et des services nécessaires en vue d'encourager les résidents et les visiteurs à pratiquer des activités nautiques sur le fleuve Saint-Jean.

2.9.3 PROPOSITIONS

RÉSEAU ROUTIER

Plan de transport régional

- (1) Il est proposé que le conseil municipal encourage fortement la Province du Nouveau-Brunswick à mettre en branle la préparation d'un plan de transport régional qui rationalise et priorise les besoins du réseau global de transport de la région. La consultation de la

population comme partie intégrante du processus de préparation de ce plan devrait être obligatoire.

Troisième pont traversant le fleuve Saint-Jean

- (2) Le conseil municipal reconnaît la nécessité de construire un troisième pont sur le fleuve Saint-Jean destiné à la circulation future des véhicules, des vélos et des piétons tel que l'illustre de façon générale l'annexe B du présent plan. Il est proposé que le conseil municipal et la Province du Nouveau-Brunswick conjuguent leurs efforts afin de déterminer l'emplacement privilégié de l'emprise du couloir du pont et de prendre les mesures nécessaires pour assurer sa protection.

Accès à New Maryland

- (3) Le conseil municipal encourage la Province du Nouveau-Brunswick à prévoir, conformément à l'annexe B du présent plan, la construction d'une autre route d'accès à New Maryland.

Limitation d'accès

- (4) Il est proposé que le conseil municipal envisage la possibilité de modifier l'*Arrêté de zonage* afin d'assurer la limitation de l'accès aux artères et aux rues collectrices.

Atténuation du bruit

- (5) Il est proposé que le conseil municipal et la Province du Nouveau-Brunswick conjuguent leurs efforts afin d'édifier des ouvrages antibruit suffisants et esthétiques, y compris des bermes, des clôtures acoustiques et des murs de végétation, de sorte à neutraliser les impacts du bruit en provenance des routes provinciales.

Itinéraires pour le transport des marchandises dangereuses

- (6) Il est proposé que le conseil municipal et la Province du Nouveau-Brunswick conjuguent leurs efforts afin de supprimer le statut d'itinéraire pour camions du chemin Woodstock entre la rue Smythe et le chemin Hanwell en vue de protéger le réservoir aquifère municipal.

Esthétique des artères et des rues collectrices

- (7) Il est proposé que le conseil municipal rehausse l'aspect esthétique des artères et des rues collectrices conformément à la stratégie visant le réseau des affaires Runway.

Esthétique des routes provinciales

- (8) Le conseil municipal demande à la Province du Nouveau-Brunswick de rehausser l'aspect esthétique et d'améliorer la qualité des travaux d'entretien effectués sur les terrains sis dans les limites de l'emprise provinciale.

Signalisation sur les routes provinciales

- (9) Il est proposé que le conseil municipal demande à la Province du Nouveau-Brunswick d'améliorer la signalisation sur les routes provinciales afin de mieux indiquer comment se rendre aux divers endroits dans la ville de Fredericton et de donner des renseignements plus clairs aux visiteurs de la ville.

Centre-ville

- (10) Le conseil municipal tient compte des besoins en matière de transport dans le centre-ville en mettant en application la section 3.4 intitulée *Centre-ville* et :
- a) en se renseignant sur les mesures à prendre pour réduire le débit de la circulation automobile et le nombre d'aires de stationnement obligatoires au centre-ville et en les mettant en œuvre, dans la mesure du possible;
 - b) en accordant une certaine importance à la qualité de l'infrastructure piétonnière du centre-ville, en continuant d'améliorer l'état des trottoirs et en prenant des mesures pour améliorer l'environnement piétonnier au centre-ville;
 - c) en faisant porter sur le centre-ville ses efforts concernant le système de transport en commun et en accordant de l'importance à l'amélioration continue du service et de l'infrastructure de transport en commun dans le secteur du centre-ville, dans le but de réduire la congestion et la demande d'emplacements de stationnement.

Secteurs commerciaux primaires

- (11) Il est proposé que le conseil municipal reconnaisse la rue Main et le secteur formé par la rue Prospect, le chemin Hanwell et la promenade Bishop en tant que secteurs à circulation intense et s'emploie :
- a) à prévoir des artères et des rues collectrices d'au moins trois voies dans ces secteurs, si possible;
 - b) à consolider les points d'accès des véhicules afin de réduire au minimum les perturbations de la circulation;
 - c) à y combler les besoins du transport en commun afin de réduire au minimum la perturbation de la circulation et d'optimiser la commodité de ce mode de transport pour la population en général;
 - d) à aménager une infrastructure cyclopedestre sécuritaire et pratique.

Secteurs commerciaux secondaires

- (12) Le conseil municipal tient compte des besoins en matière de transport des secteurs commerciaux secondaires afin :
- a) d'assurer le mouvement efficace de la circulation et un accès sécuritaire et pratique aux lotissements commerciaux;

- b) d'y combler les besoins du transport en commun afin de réduire au minimum la perturbation de la circulation et d'optimiser la commodité de ce mode de transport pour la population en général;
- c) de faire le nécessaire pour aménager une infrastructure cyclopedestre suffisante, notamment des voies de liaison avec les secteurs résidentiels avoisinants.

Priorités d'investissement dans le réseau routier provincial

- (13) Il est proposé que la Province du Nouveau-Brunswick effectue les améliorations qui suivent au réseau routier provincial (non en ordre de priorité) :

Responsabilité provinciale

- a) construction de la bretelle allant du pont de la rue Westmorland jusqu'à la promenade Devonshire;
- b) amélioration des échangeurs et voies d'accès des routes 7 et 8, du chemin College Hill et de la rue Priestman;
- c) prolongement du contournement de la route 8 passé la rue Bridge;
- d) construction d'un échangeur à plusieurs niveaux au chemin Ring à l'embranchement Two Nations Crossing;
- e) amélioration du chemin Hanwell à partir de la promenade Bishop jusqu'aux limites de la ville;
- f) construction d'un échangeur à plusieurs niveaux à la route 8 et à l'intersection de la rue Smythe et de la promenade Bishop;
- g) construction d'un échangeur à plusieurs niveaux au chemin Ring et à la promenade Brookside;
- h) construction d'un échangeur à plusieurs niveaux au chemin Ring et à la rue Maple;
- i) réaligement de l'échangeur des routes 8 et 106 et du pont Princess Margaret.

Responsabilité partagée des gouvernements municipal et provincial

- a) amélioration de la rue Regent dans le secteur résidentiel;
- b) amélioration du chemin Hanwell à partir du chemin Woodstock jusqu'à la promenade Bishop;
- c) amélioration du chemin Woodstock à partir du chemin Hanwell jusqu'à la rue Smythe;
- d) amélioration du chemin Royal.

Raccordement du boulevard Alison à la promenade Knowledge Park

- (14) Il est proposé que, de concert avec l'Université du Nouveau-Brunswick, le conseil municipal s'emploie à raccorder le boulevard Alison à la promenade Knowledge Park.

Prolongement de la rue Smythe jusqu'à la promenade Bishop

- (15) Il est proposé que, de concert avec la Province du Nouveau-Brunswick et les propriétaires fonciers concernés, le conseil municipal prolonge la rue Smythe jusqu'à la promenade Bishop.

Rue Regent

- (16) Il est proposé que, de concert avec la Province du Nouveau-Brunswick, le conseil municipal réalise une étude portant sur la fonction future de la rue Regent en tant qu'artère. L'étude peut comprendre, notamment, l'élargissement nécessaire de la chaussée, la rationalisation des points d'accès, l'amélioration des intersections ainsi que l'implantation de voies de délestage afin de réduire le débit général de circulation.

Transport du côté nord

- (17) Il est proposé que le conseil municipal et la Province du Nouveau-Brunswick conjuguent leurs efforts pour établir une voie de raccordement joignant le futur prolongement de la route 8 au chemin Ring, du côté nord, afin d'alléger la circulation de transit et/ou la circulation des camions sur les rues Union, Gibson, Bridge et Crocket.

DÉSIGNATION DES NOMS DE RUES

- (18) Il est proposé que le conseil municipal entame une révision de sa politique visant la désignation des noms de rues. Cet examen devrait inclure une stratégie qui favoriserait la désignation des rues par des noms de personnes, de lieux, de choses et d'événements qui revêtent une importance pour la municipalité.

STATIONNEMENT

Étude sur la stratégie concernant le stationnement au centre-ville

- (19) Selon que le rendront nécessaire les aménagements futurs réalisés au centre-ville et la demande de stationnement, il est proposé que le conseil municipal envisage qu'il soit donné suite aux recommandations qui suivent de l'étude sur la stratégie concernant le stationnement au centre-ville :
- a) encourager la mise en place d'aires de stationnement public payant dans toute proposition de réaménagement immobilier au centre-ville;
 - b) considérer la possibilité d'augmenter la capacité de stationnement dans la partie centrale du centre-ville;
 - c) considérer, de concert avec la Province du Nouveau-Brunswick et d'autres employeurs importants, la mise en vigueur de frais de stationnement au tarif du marché pour le stationnement au centre-ville d'employés dont les services sont retenus à long terme;
 - d) envisager la construction d'un parc de stationnement à l'extrémité est du centre-ville.

Compensation en espèces au centre-ville

- (20) Il est proposé que le conseil municipal revoie les dispositions régissant la compensation en espèces au lieu de la mise en place d'emplacements de stationnement dans les aménagements

réalisés au centre-ville conformément aux recommandations de l'étude sur la stratégie concernant le stationnement au centre-ville.

TRANSPORT EN COMMUN

Conception tenant compte du service de transport en commun

- (21) Il est proposé que le conseil municipal exige que les nouveaux lotissements facilitent le déplacement des véhicules de transport en commun et leur utilisation :
- a) en s'assurant que les secteurs où travaillent un nombre important de personnes soient pourvus d'infrastructures de transport en commun suffisantes pour pouvoir répondre aux besoins de ce mode de transport et favoriser son utilisation;
 - b) en fixant les itinéraires du transport en commun sur les artères et les rues collectrices centralement et commodément situées;
 - c) en implantant les aménagements susceptibles de susciter une utilisation importante du transport en commun près des itinéraires et des infrastructures de ce mode de transport.

Améliorations à apporter au système de transport en commun

- (22) Il est proposé que le conseil municipal étudie la possibilité d'apporter des améliorations avantageuses au système de transport en commun, dont les améliorations suivantes :
- a) la promotion continue de ce système auprès de la population;
 - b) la surveillance continue de ce système pour pouvoir procéder aux rajustements nécessaires des horaires du service de transport en commun;
 - c) l'intégration du service interville au service urbain de façon à améliorer l'efficacité et la commodité de ce système;
 - d) l'installation de parcobus;
 - e) l'obligation pour les promoteurs de contribuer à l'établissement d'un service de transport en commun et d'infrastructures pour desservir les nouveaux lotissements résidentiels, commerciaux et autres;
 - f) l'établissement aux arrêts désignés de voies d'arrêt ou d'évitement pour les véhicules affectés au transport en commun de façon à réduire au minimum la perturbation de la circulation sur les artères et les rues collectrices à circulation dense;
 - g) la construction de voies améliorées de demi-tour à l'usage des véhicules affectés au transport en commun à la fin de leurs itinéraires;
 - h) l'encouragement donné au parachèvement de projets stratégiques d'aménagement routier, dont le parachèvement d'un échangeur au chemin Ring et à l'embranchement Two Nations Crossing, la construction d'un troisième pont traversant le fleuve Saint-Jean, le prolongement de la rue Smythe jusqu'à la promenade Bishop, le prolongement de la promenade Knowledge Park jusqu'au boulevard Alison et les travaux d'amélioration du

tracé routier à l'extrémité ouest du chemin Golf Club à proximité du chemin Woodstock.

Extension du service

- (23) Selon que le développement urbain et la demande de service le justifient, le conseil municipal peut considérer la possibilité d'étendre le service de transport en commun à d'autres secteurs, dont ceux du ruisseau Cotton Mill et de la promenade Brookside. Il considère également la possibilité d'assurer un service de transport en commun plus fréquent, là où la demande le justifie.

Carrefour du côté nord

- (24) Le conseil municipal peut considérer la possibilité d'établir un centre de service de transport en commun du côté nord de la ville pour améliorer le service aux passagers dans cette région de Fredericton.

Infrastructures aux arrêts

- (25) Il est proposé que le conseil municipal considère la possibilité d'aménager des infrastructures convenables aux arrêts des véhicules de transport en commun pour contribuer au confort des passagers. Là où la demande le justifie, il peut considérer la possibilité d'installer des plateformes cimentées, des bancs et (ou) des abribus.

Service de transport en commun à l'extérieur des limites de la ville

- (26) De concert avec le village de New Maryland et (ou) la ville d'Oromocto, le conseil municipal peut réaliser une étude afin de déterminer si la demande existe quant à l'extension des services de transport en commun à New Maryland et (ou) à Oromocto.

CYCLISME

- (27) Il est proposé que la municipalité fournisse des endroits pratiques et sécuritaires où entreposer et garer les bicyclettes, à court et à long terme, à des endroits propices du centre-ville

PIÉTONS/SENTIERS/TROTTOIRS

Trottoirs

- (28) Il est proposé que le conseil municipal considère la possibilité de mettre en place une nouvelle infrastructure de trottoirs dans les secteurs d'expansion importante, dont le chemin Hanwell, la promenade Clements, le chemin Woodstock et la promenade Brookside.

Passages pour piétons sur les routes

- (29) Il est proposé que le conseil municipal encourage la province du Nouveau-Brunswick à aménager des passerelles sécuritaires et dénivelées sur les routes provinciales, dont :

- a) la route 8, pour relier Skyline Acres à l'Université du Nouveau-Brunswick;
- b) la route 8, pour relier la rue Prospect, la promenade Bishop et les centres commerciaux;
- c) le chemin Ring, du côté nord, à proximité du centre commercial Brookside.

Raccordements des sentiers

- (30) Le conseil municipal, les propriétaires de terrains privés et les promoteurs conjuguent leurs efforts pour créer des raccordements entre le réseau principal de sentiers et les quartiers résidentiels, les secteurs commerciaux, les parcs et autres installations et utilisations des sols importantes.

Sentiers compris dans la conception des quartiers

- (31) S'il est possible et souhaitable de le faire, il est proposé que le conseil municipal encourage les promoteurs de nouveaux lotissements résidentiels à fournir des terrains propices à l'intégration d'un réseau de sentiers de quartier à leurs lotissements et à créer des raccordements entre les sentiers de quartier et le réseau principal de sentiers.

TRANSPORT AÉRIEN

Aéroport du Grand Fredericton

- (32) Il est proposé que le conseil municipal et l'administration de l'aéroport du Grand Fredericton conjuguent leurs efforts afin de promouvoir la croissance et l'amélioration de l'aéroport et du service commercial aérien à destination de Fredericton.
- (33) Il est proposé que le conseil municipal et l'administration de l'aéroport du Grand Fredericton conjuguent leurs efforts afin d'obtenir pour l'aéroport la désignation d'aéroport international.