



RAPPORT FINAL
Plan de transport réparti pour
le complexe au centre-ville de Moncton

Table des matières

1	Introduction	1
2	Élaborer le plan de transport réparti	2
2.1	Consultation	2
2.2	Principes directeurs	3
2.3	Renseignements sur le complexe au centre-ville	4
2.3.1	Utilisation, capacités et locataires principaux de l'installation.....	5
2.3.2	Gestion du complexe	5
2.3.3	Esplanade du complexe.....	5
3	Concept de transport	6
3.1	Plan en matière de transport le jour de l'événement	6
3.2	Hypothèses sur la répartition des modes de transport choisis par les spectateurs	7
3.3	Stationnement.....	8
3.4	Modes de transport	11
3.5	Opérations en matière de transport	13
3.6	Plan de transport le jour de l'événement – Plan de gestion de la circulation et de dotation en personnel	14

Table des matières (suite)

4	Communications	19
4.1	Aperçu en matière de communications	19
4.2	Rôles et responsabilités en matière de communications	20
4.3	Panneaux d'orientation et de signalisation	21
5	Recommandations	23

1 Introduction

En 2015, la Ville de Moncton a commencé les travaux de construction d'un nouveau complexe au centre-ville (« complexe »). En réponse à la demande de transport prévue, la Ville a entrepris l'élaboration d'un plan de transport réparti (PTR). La démarche derrière la conception du PTR consiste à mettre l'accent sur l'utilisation optimale des modes de transport durables et des parcs de stationnement existants afin de répondre aux besoins des spectateurs des événements, d'inciter les résidents de Moncton à adopter de nouveaux modes de transport et d'appuyer les besoins en matière de déplacement qui résulteront de l'ouverture du nouveau complexe.

Moncton est également en pleine période de revitalisation de son centre-ville. Cette revitalisation est compatible avec un modèle de stationnement dispersé pour le complexe à court et à long terme. Le centre-ville de Moncton et les commerces avoisinants profiteront du PTR puisqu'il incitera les gens à circuler devant une variété de restaurants, cafés, magasins, boîtes de nuit et autres lieux de rassemblement au moment de leur déplacement vers le complexe pour aller voir un spectacle. L'augmentation de l'activité économique générée par le complexe devrait apporter des avantages économiques au secteur privé à Moncton. La contribution du secteur privé à une « expérience enrichissante le jour de l'événement » pourrait également appuyer les objectifs plus vastes du plan qui vise à réduire les déplacements durant les heures de pointe qui pourraient survenir, en attirant des spectateurs dans les restaurants, les hôtels et les autres entreprises avant et après la tenue des événements.



2 Élaborer le plan de transport réparti

2.1 Consultation

La mobilisation des intervenants a été une partie importante de l'élaboration du plan de transport réparti (PTR). Cette mobilisation a persisté tout au long du projet et a été utilisée pour obtenir des commentaires et des appuis dans le cadre de l'élaboration du plan.

Tableau 2.1 : Activités de sensibilisation

La consultation a eu lieu entre septembre et novembre 2016 sous la forme de réunions du comité directeur, de séances avec des intervenants, d'ateliers avec des groupes spécialisés, d'entrevues en face à face et d'une séance du Conseil.

De plus, trois sondages ont été menés à l'hiver et à l'automne 2016 avec :

- Des intervenants – un sondage en ligne a été mené auprès des intervenants au début de ce projet (août 2016) pour aider l'équipe d'experts-conseils à comprendre les mandats, les attentes, les possibilités et les préoccupations des intervenants.
- Les membres de La Bikery – pour comprendre les besoins et les préférences en matière de transport actif en ce qui concerne le nouveau complexe.
- Les partisans des Wildcats – pour comprendre les habitudes et les préférences actuelles des spectateurs en ce qui a trait à leurs déplacements.



Des ébauches de stratégies ont fait l'objet de discussions avec les participants, puis ont franchi plusieurs étapes en réponse aux préoccupations soulevées, aux possibilités considérées et aux idées novatrices générées, jusqu'à ce qu'un consensus ait été atteint.

2.2 Principes directeurs

Grâce aux consultations et aux recherches effectuées dans des documents d'information, douze principes directeurs ont été élaborés afin d'orienter l'élaboration du PTR.

Tableau 2.2 : Principes directeurs



2.3 Renseignements sur le complexe au centre-ville

La construction du complexe a débuté en novembre 2015. L'inauguration est prévue à l'automne 2018.

Le complexe est situé sur le côté sud de la rue Main, entre la rue Weldon et la rue Highfield, dans la partie ouest du centre-ville. Il se trouve au nord des voies ferrées, à un peu plus de 400 mètres de la gare ferroviaire de Moncton et du boulevard Vaughan Harvey.

Tableau 2.3 : Emplacement du complexe



2.3.1 Utilisation, capacités et locataires principaux de l'installation

Le complexe accueillera différents événements culturels, sportifs, de divertissement et du milieu des affaires. On estime qu'il y aura environ 115 spectacles payants au cours de la première année d'exploitation, en plus de 35 autres plus petits événements privés :

- 10 événements de grande envergure (6 000+ participants);
- 50 événements de moyenne envergure (de 3 000 à 6 000 participants);
- 55 événements de petite envergure (de 1 000 à 3 000 participants);
- 35 événements privés ou publics (jusqu'à 1 000 participants).

Ces événements devraient inclure les matchs des Wildcats de Moncton et des Miracles de Moncton, des concerts, des spectacles de théâtre et des arts de la scène, des spectacles de divertissement, des spectacles pour la famille, d'autres événements sportifs, des foires commerciales, des banquets et des réunions.

2.3.2 Gestion du complexe

Le groupe de gestion stratégique SMG Canada (« SMG ») exploitera et entretiendra le bâtiment après son ouverture. SMG a fait partie de l'élaboration du PTR dès le début, et gèrera toutes les activités à l'intérieur du bâtiment et toutes les activités en lien avec le complexe sur la propriété de l'installation. Cette gestion des activités à l'intérieur du complexe aura une incidence directe sur les activités à l'extérieur de l'installation; il sera donc important de comprendre les heures d'exploitation, les niveaux de dotation en personnel et les possibilités de communiquer directement avec les spectateurs. La participation de SMG dans la mise en œuvre du plan, y compris une participation continue dans des aspects du transport, est très importante pour que les participants à des événements aient une expérience globale positive.

Les événements de plus grande envergure pourraient facilement nécessiter la présence de près de dix véhicules, y compris des autocars pour les spectacles d'artistes amateurs et des semi-remorques pour la production de spectacles. Afin d'éviter les répercussions négatives sur le transport des spectateurs à l'approche de l'événement, il sera important pour les responsables du plan global des opérations de la journée de savoir où seront garés et déployés ces véhicules pendant l'événement.

2.3.3 Esplanade du complexe

Le complexe comprendra également une esplanade publique et un espace public extérieur conçus pour un usage actif et passif à longueur d'année qui pourraient permettre la tenue de concerts en plein air et de rassemblements publics.

L'esplanade est un espace qui apporte de la valeur au complexe, à la fois en tant qu'espace où se déroulent des activités et en tant qu'amélioration esthétique pour le centre-ville. La Ville de Moncton assurera la gestion et la programmation de l'esplanade. Elle devra s'assurer d'une intégration correcte de cette gestion et de cette programmation avec SGM. Il pourrait être nécessaire d'assurer l'entretien des sentiers et de gérer l'encombrement des trottoirs tout en gardant en tête les modes de transport du quartier et les voies générales des piétons.

La conception finale de cet espace doit prendre en compte l'utilisation créative de la plantation d'arbres, de bornes de protection et d'éléments artistiques afin d'aider à séparer des groupes de clients et de délimiter les voies pédestres et les lieux de rassemblement de façon claire pour que les foules puissent facilement se disperser.

Le nombre maximal de participants qui pourraient être présents aux événements de l'esplanade devra être ajouté au nombre total maximal que peut compter chaque événement afin de pouvoir élaborer une planification en matière de transport. Comme l'esplanade est un espace ouvert, le contrôle d'accès pourrait également devoir être traité si de nombreux spectateurs sont attendus. Tout événement sur l'esplanade qui est toujours en cours au moment où les spectateurs d'un événement ou d'un concert de grande envergure évacuent le complexe pourrait entraîner une perturbation importante sur l'ensemble d'une superficie qui est limitée. La densité prévue de véhicules et de spectateurs nécessitera une gestion précise. La planification en matière de personnel pour ces occasions devrait faire partie de la demande de permis exigé concernant un événement.

3 Concept de transport

Le complexe est bien situé. Il compte plusieurs options de transport qui donnent un accès facile à l'installation. La décision de la Ville de Moncton de construire ce complexe sans construire de nouvelles places de stationnement a été une décision stratégique semblable aux pratiques d'aménagement urbain durable actuel partout en Amérique du Nord.

3.1 Plan en matière de transport le jour de l'événement

Le plan en matière de transport le jour de l'événement (PTJE) fait référence aux changements temporaires pour la gestion de la circulation et les solutions de rechange en matière de transport qui sont mis en place pour répondre aux besoins engendrés par un événement prévu comme un concert de grande envergure. À Moncton, les stationnements, le transport en commun, les taxis, les infrastructures pour vélos, les voies pédestres et d'autres options de transport, notamment les autocars nolisés et le transport ferroviaire, peuvent être combinés afin de répondre aux besoins engendrés par les événements de toute envergure.

Dans le cas d'un événement de petite envergure, il est peu probable que le renforcement des services ou les modifications à la circulation routière soient nécessaires. Les événements de moyenne envergure nécessiteront des changements et un renforcement des services progressifs, alors que les événements de grande envergure nécessiteront la mise en œuvre d'un plan complet de transport le jour de l'événement.

Tableau 3.1 : Plans de transport le jour de l'événement (PTJE)

PLAN	SPECTATEURS ATTENDUS	DÉMARCHE
Grande envergure	> 6 000	Renforcement important des services existants et ajout de personnel
Moyenne envergure	> 3 000 à 6 000	Renforcement modéré des services existants
Petite envergure	<3 000	Aucun renforcement des services existants

3.2 Hypothèses sur la répartition des modes de transport choisis par les spectateurs

La répartition selon le mode de transport décrit le pourcentage de personnes se rendant au complexe à l'aide d'un type précis de transport. Afin de fournir un cadre de référence, on a procédé à la collecte de données à partir de l'étude actuelle pour la région, des modes de déplacement existants pour les mordus d'événements au Colisée et du sondage sur le déplacement des ménages de Destination 2040.

L'automobile sera le principal mode de transport pour se rendre au complexe, surtout au cours de la première année d'exploitation. Comme nous l'avons mentionné dans le tableau 3.2, la répartition selon le mode de transport s'ajustera progressivement au mode qui possède la plus grande fiabilité en matière d'options durables. Cet objectif peut être atteint grâce à la communication et à la participation aux activités, ainsi qu'à la compréhension et à l'acceptation par les spectateurs des solutions de transport qui sont mises à leur disposition. La clé de ce changement des habitudes en matière de transport sera le niveau de service offert et le rendement des solutions de rechange en matière de transport au cours de la première année d'exploitation du complexe.

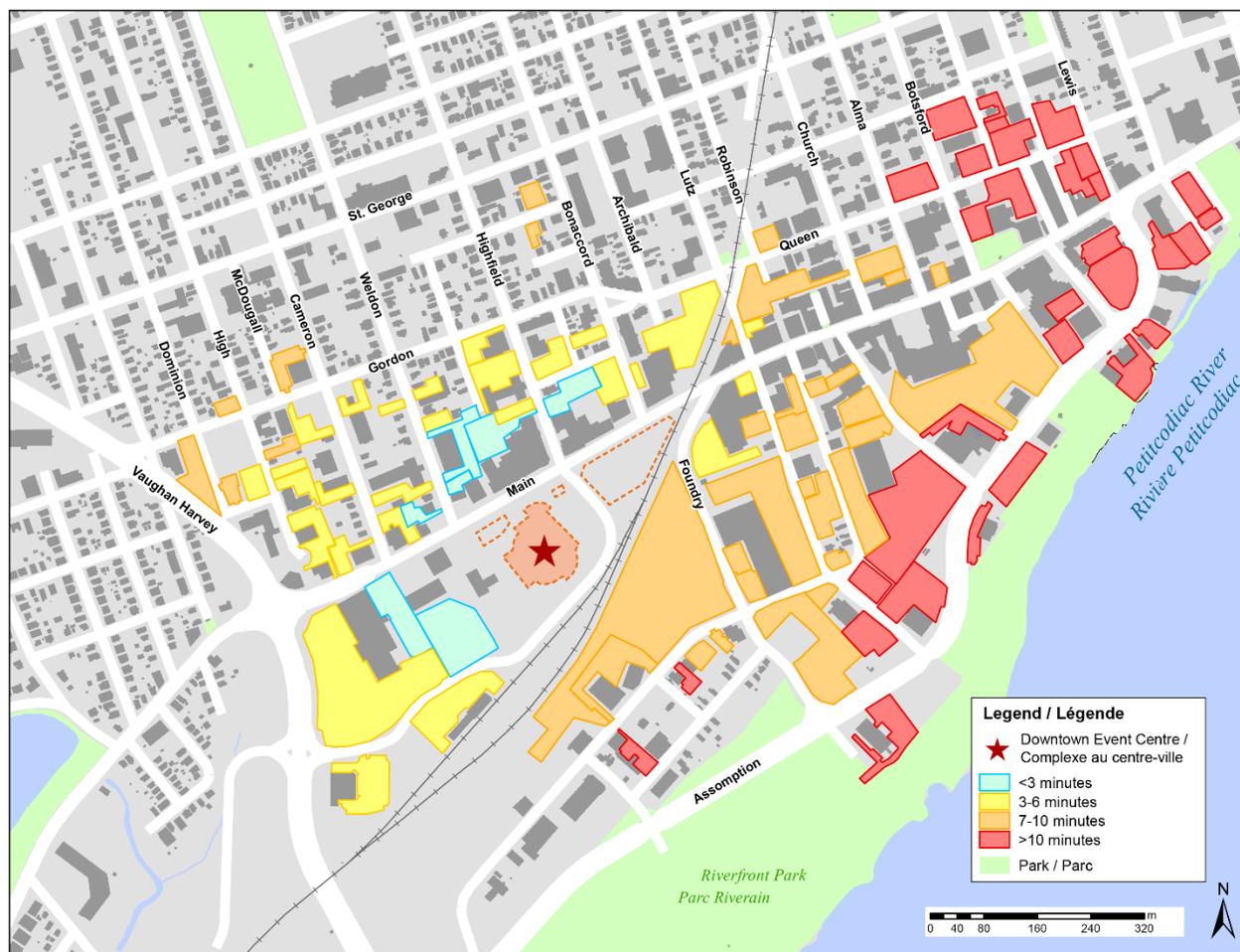
Tableau 3.2 : Hypothèses sur la répartition des modes de transport

RÉPARTITION DES MODES DE TRANSPORT		PREMIÈRE ANNÉE			CIBLES DES ANNÉES SUIVANTES		
TYPE D'ÉVÉNEMENT		PETITE ENVERGURE	MOYENNE ENVERGURE	GRANDE ENVERGURE	PETITE ENVERGURE	MOYENNE ENVERGURE	GRANDE ENVERGURE
Nombre de participants		3 000	6 000	10 000	3 000	6 000	10 000
Répartition des modes de transport %	Automobile	95 %	90 %	83 %	88 %	81 %	72 %
	Transport en commun	2 %	3 %	5 %	5 %	8 %	12 %
	Marche	2,5 %	6,5 %	11,5 %	6 %	10 %	15 %
	Vélo	0,5 %	0,5 %	0,5 %	1 %	1 %	1 %
Nombre de participants par mode de transport	Automobile	2 850	5 400	8 300	2 640	4 860	7 200
	Transport en commun	60	180	500	150	480	1 200
	Marche	75	390	1 150	180	600	1 500
	Vélo	15	30	50	30	60	100
Occupation par véhicule		2,2	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6
Trajets par véhicule générés		1 295	2 348	3 458	1 100	1 944	2 769

3.3 Stationnement

Une vérification approfondie des parcs de stationnement municipaux et privés a été effectuée pour une période typique en semaine à l'automne 2016. Le tableau 3.3 définit les stationnements qui ont été vérifiés et leur temps de marche associé jusqu'au complexe.

Tableau 3 3 : Parcs de stationnement vérifiés et temps de marche associés



La vérification a fourni des données réelles sur le nombre de places de stationnement et l'utilisation de l'espace qui confirment qu'il y a un espace suffisant pour des événements prévus au complexe, comme il est illustré dans le tableau suivant (tableau 3 4). « Les espaces vacants » désignent le nombre de places de stationnement inoccupées pendant les heures de la vérification. « Les chiffres ajustés » tiennent compte de la probabilité de la disponibilité des places de stationnement pour l'événement, en fonction de la facilité d'accès (p. ex. stationnements privés payants, stationnements publics, stationnements ouverts ou clôturés, etc.) et des discussions avec les propriétaires de terrains de stationnement.

Tableau 3 4 : Places de stationnement vacantes et temps de marche

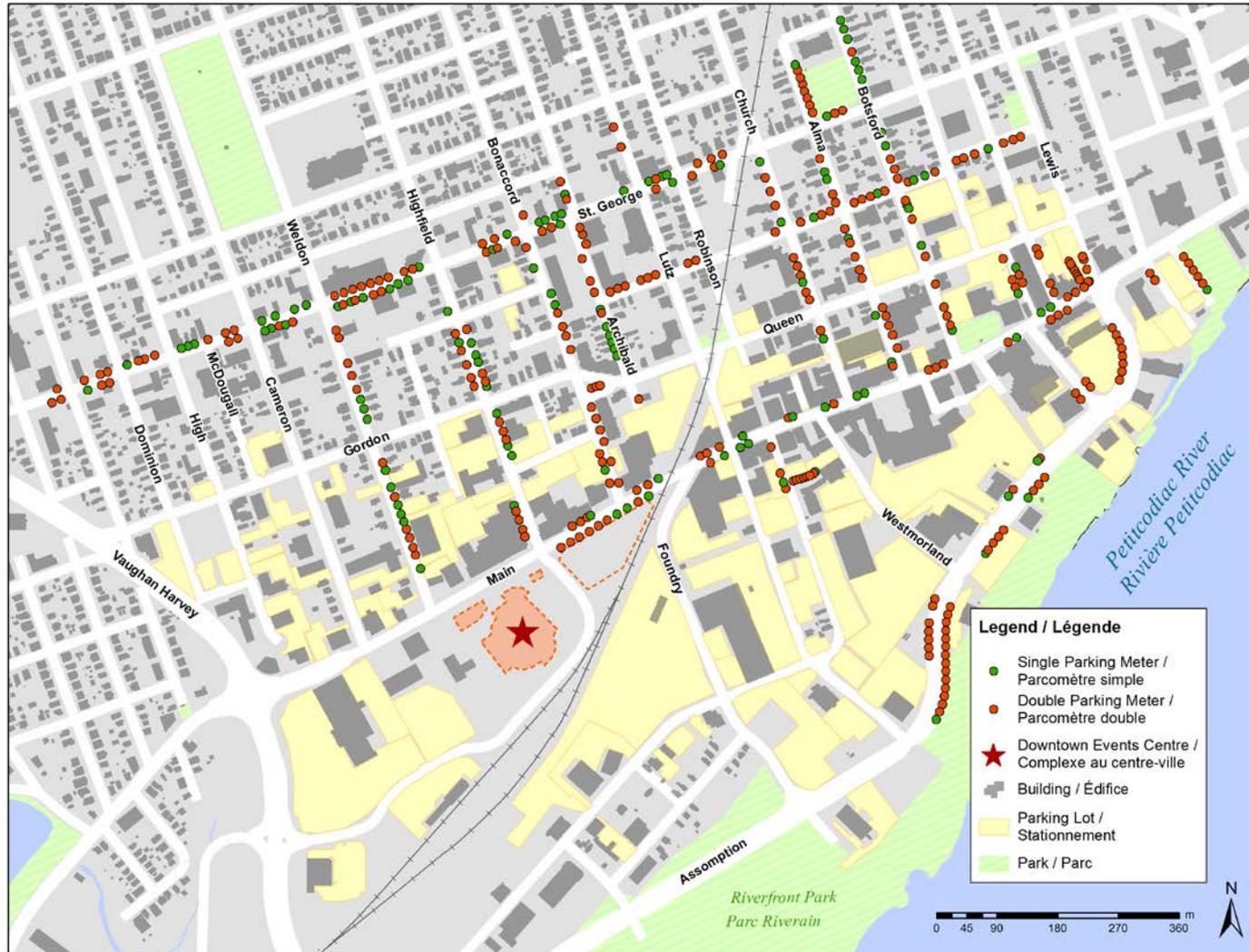
TEMPS DE MARCHÉ (MIN.)	CAPACITÉ EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT	15 H		16 H		17 H		18 H		TOTAL DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT SUR LA VOIRIE
		Places vacantes	Ajustés							
< 3	1 528	928	218	978	244	1 023	273	1 172	401	40
6	2 573	1 413	477	1 583	563	1 793	682	2 002	845	135
10	6 180	2 868	1 522	3 340	1 822	4 067	2 347	4 333	2 557	338
> 10	8 679	4 007	1 964	4 765	2 416	5 848	3 133	6 094	3 326	667

Selon le tableau ci-dessus, pour un temps de marche maximal de 14 minutes, il y a environ 3 300 places de stationnement hors voirie disponibles après 18 h. Des estimations prudentes ont été utilisées pour les chiffres « ajustés »; par conséquent, le nombre réel pourrait être plus élevé. De plus, il y a 667 places de stationnement sur la voirie disponibles à moins de 15 minutes du complexe (tableau 3 5).

Étant donné que la plupart des terrains de stationnement à proximité du complexe sont privés, les heures d'exploitation et les tarifs pour les places de stationnement varieront. Les stationnements qui se trouvent près du complexe seront probablement plus chers que les stationnements qui sont plus loin, surtout les jours où il y a un événement de grande envergure. Il n'y aura pas de tarif fixe. La loi de l'offre et de la demande prévaudra. Certains exploitants pourraient facturer un tarif forfaitaire « événementiel », tandis que d'autres continueront à imposer un taux horaire.

Les propriétaires de terrains de stationnement privés pourraient vouloir élargir leur clientèle – et profiter ainsi d'avantages économiques – en permettant l'accès à leurs terrains de stationnement en dehors des heures normales de travail en journée. La publicité croisée novatrice avec des entreprises du centre-ville pourrait aussi être envisagée.

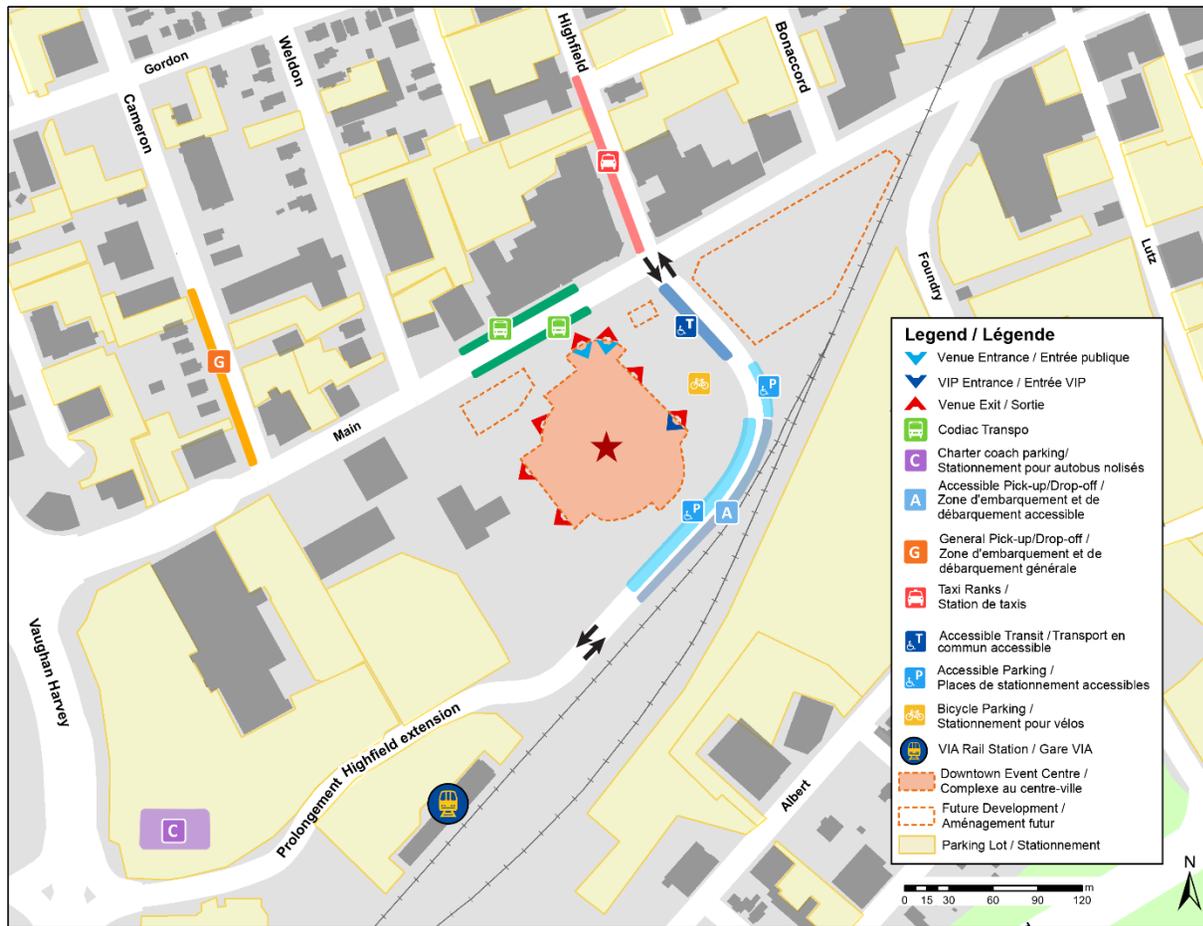
Tableau 3 5 : Parcomètres pour le stationnement sur la voirie au centre-ville de Moncton



3.4 Modes de transport

Le complexe est bien placé sur le plan géographique, ce qui permet à tous les modes de transport d'avoir des zones d'embarquement et de débarquement ainsi que des zones d'opérations indépendantes. L'emplacement du complexe permet ainsi une bonne circulation des véhicules et des piétons et un accès aux voies de déplacement avec un minimum d'obstacles, ce qui favorisera le complexe les jours où il y aura des événements. Le tableau 3.6 indique l'emplacement de tous les modes de transport.

Tableau 3 6 : Plan d'accès aux emplacements selon le mode de transport



Voici des renseignements sur chacun des modes de transport :

- **Stationnement accessible désigné** – Le plan du site offre 19 places sur le côté nord du prolongement de la rue Highfield, tout juste à l'extérieur du complexe, ainsi que 5 places sur le côté sud-est près du virage, pour un total de 24 places de stationnement. Selon ce qui est prévu, ces places de stationnement accessibles seront permanentes. Tout véhicule se stationnant dans une place de stationnement accessible désigné doit posséder un permis de stationnement pour personne handicapée et afficher une carte à cet effet (délivrés par la Province du Nouveau-Brunswick). Les demandes pour obtenir ce permis doivent respecter certains critères établis par la Province et doivent faire l'objet d'un renouvellement annuel.
- **Débarquements et embarquements de véhicules** – Pour éviter les embouteillages et les encombrements dans les environs immédiats du complexe et pour encourager les modes de transport durables, les propriétaires de véhicules privés seront invités à éviter de débarquer de leur véhicule ou d'embarquer dans leur véhicule devant l'entrée du complexe. Une zone d'embarquement et de débarquement générale serait idéale à au moins un pâté de maisons du complexe et pourrait être mise en valeur en tant que « zone de débarquement ». Cette zone pourrait se situer sur la rue Cameron.

L'éducation du public avant l'ouverture de l'installation sera importante. Il faudra présenter des solutions de rechange acceptables et donner un aperçu des pénalités pour ceux qui ne se conformeront pas aux directives. La Ville devra être vigilante à partir du début des opérations en s'assurant de l'application sur le terrain de l'ensemble des règles et règlements lors d'événements.

Il y aura de l'espace disponible le long du côté sud du prolongement de la rue Highfield en face du complexe pour les véhicules transportant des passagers à mobilité réduite. Les passagers auront accès au complexe par l'entrée principale sur le côté nord. Aucun permis spécial ne sera nécessaire pour les débarquements et les embarquements dans ce secteur.

- **Transport en commun** – L'emplacement ajusté des services réguliers du point de correspondance de Codiac Transpo au 1110 et 1111, rue Main, est un grand avantage pour le complexe, donnant ainsi accès aux passagers à la porte d'entrée principale de l'installation. Les points d'arrêt existants sont actuellement remodelés dans le cadre du projet de construction du complexe et des efforts d'amélioration du secteur. Codiac Transpo aura deux points d'arrêt avec cinq zones d'embarquement. Ces points d'arrêt seront de chaque côté de la rue Main (nord et sud) entre la rue Highfield et la rue Weldon.
- **Transport en commun accessible** – Lors d'événements, les services de transport en commun accessibles effectueront le débarquement et l'embarquement de passagers directement à côté de l'entrée de l'installation. Ce service permettra un meilleur accès aux clients à mobilité réduite. Étant donné qu'il s'agit d'une zone d'embarquement et de débarquement partagée entre tous les fournisseurs de transport en commun accessible, il est recommandé que la gestion de la zone d'embarquement et de débarquement, dont le personnel proviendrait idéalement de ces fournisseurs, soit une responsabilité partagée lors des événements de grande envergure.
- **Vélo** – Les stationnements pour vélo sur le site sont un investissement important afin d'encourager les déplacements à vélo jusqu'au nouveau complexe. Il est recommandé qu'un minimum de 50 places de stationnement pour vélo dans l'esplanade tout juste à l'extérieur du complexe soit fourni, dont certaines seront couvertes pour assurer une protection contre les intempéries. Des places de stationnement sécurisées pour vélo (cages ou casiers) devraient être envisagées pour les employés du complexe ou les personnes qui pourraient avoir besoin de stationner leur vélo durant la nuit de façon

sécuritaire. Les pistes cyclables existantes dans le secteur du centre-ville sont limitées et ne mènent pas directement au complexe. Il devra y avoir des améliorations aux pistes afin que les cyclistes puissent avoir accès au complexe.

- **Autocars nolisés** – Le complexe est l'occasion idéale pour augmenter le recours aux autocars nolisés, étant donné l'emplacement du complexe et la proximité du complexe avec l'aérogare principale. La zone désignée pour les autocars nolisés comprend l'emplacement de Maritime Bus à côté de la gare ferroviaire de Moncton. L'emplacement de Maritime Bus ne peut cependant accueillir que six autocars. Il devra y avoir une entente ou une acquisition de terrain pour que l'on prévoise des zones supplémentaires d'embarquement et de débarquement.
- **Taxis** – La zone désignée pour la station de taxis du complexe se situe sur le côté ouest de la rue Highfield, en direction sud, au nord de la rue Main. Cet emplacement est en face du complexe. Les clients peuvent utiliser les feux de circulation qui traversent directement jusqu'aux portes avant du complexe. Ce secteur permet au moins 15 taxis. Prévoir une flotte de taxis plus nombreux en remontant la rue Highfield permettrait un service adéquat pour les besoins du complexe.
- **Marche** – Les spectateurs qui arriveront à pied comprennent ceux qui feront le trajet entier à pied et ceux qui arriveront en voiture et feront le reste du trajet à pied de leur place de stationnement jusqu'au complexe. Il est prévu que la rue Main sera la principale voie d'accès finale pour les piétons, même si bon nombre d'entre eux utiliseront les rues adjacentes pour accéder à la rue Main et au complexe. Bon nombre des rues de raccordement à la rue Main ont un trottoir continu sur au moins un côté de la rue. On devra traiter quelques contraintes afin d'améliorer la mobilité des piétons et leur expérience à pied, notamment :
 - des améliorations apportées au passage ferroviaire du CN;
 - des trottoirs supplémentaires sur le côté ouest de la rue Foundry;
 - des passages pour piétons supplémentaires sur la rue Main;
 - un nouveau corridor est-ouest entre la rue Downing et la rue Foundry (parallèle à la rue Main);
 - un passage ferroviaire du CN, à partir de la partie sud du complexe.
- **Transport ferroviaire** – L'emplacement du complexe est propice aux déplacements par train étant donné que la gare de VIA Rail de Moncton n'est qu'à quelques pas de la porte d'entrée de l'installation. Bien que le train ne connaisse pas une immense popularité, il y a un potentiel de publicité novatrice pour ce mode de transport, particulièrement pour les événements de plus grande envergure.

3.5 Opérations en matière de transport

Une analyse des opérations en matière de circulation routière prévue dans l'ensemble du réseau routier du centre-ville a été réalisée pour les événements de petite, moyenne et grande envergure. L'analyse a été réalisée par la modélisation des caractéristiques des rues et des intersections existantes en fonction du débit de circulation prévu. Le débit de circulation généré par le complexe a été estimé pour les événements de petite, moyenne et grande envergure à l'aide du nombre total de spectateurs et d'hypothèses de répartition de modes décrits dans les sections 3.1 et 3.2.

Pour les événements de petite envergure (< 3 000 spectateurs), qui seront les plus nombreux, les incidences de ces événements sur la circulation devraient être minimales.

Pour les événements d'envergure moyenne (de 3 000 à 6 000 spectateurs), comme prévu, il devrait y avoir certains embouteillages sur la rue Main, plus précisément à l'intersection de la rue Main et du boulevard Assomption. Pendant l'arrivée des spectateurs, de longues files d'attente sont prévues en direction ouest pour les spectateurs qui arrivent de Dieppe ou d'autres points à l'est. Après l'événement, on s'attend à de longues files d'attente sur la rue Main en direction est alors que la foule sortira du centre-ville.

Pour les événements de grande envergure (6 000+ spectateurs), on peut s'attendre à des embouteillages importants sur la rue Main avant et après l'événement, particulièrement à l'est de la rue Foundry où la majorité des spectateurs sera garée. Comme pour les événements de moyenne envergure, l'encombrement des rues sera très élevé lors de l'arrivée des spectateurs en direction ouest sur l'intersection de la rue Main et du boulevard Assomption. L'encombrement se poursuivra le long de la rue Main en direction ouest vers la rue Foundry, lorsque les spectateurs se chercheront des stationnements. On s'attend aussi à un encombrement des rues aux points d'entrée vers le centre-ville à l'intersection de la rue Main et du boulevard Vaughan Harvey de même qu'à celle du boulevard Assomption et du boulevard Vaughan Harvey. Après l'événement, de longues files d'attente peuvent être prévues sur les voies de sortie du centre-ville, notamment l'intersection de la rue Main et du boulevard Assomption, celle de la rue Main et du boulevard Vaughan Harvey et celle du boulevard Assomption et du boulevard Vaughan Harvey.

3.6 Plan de transport le jour de l'événement – Plan de gestion de la circulation et de dotation en personnel

Il faudra des options de gestion de la circulation routière pour chaque catégorie d'événements en plus de prendre en considération les règlements de la *Loi sur les véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick* en ce qui a trait au personnel affecté à la gestion de la circulation routière, ce qui permettra de déterminer le nombre d'employés à affecter. Dans tous les cas, il sera important d'avoir un plan de communications détaillé afin de fournir au public les renseignements sur les emplacements de stationnement de l'événement et les options de trajet routier à emprunter pour entrer au centre-ville et en sortir.

Il convient également de noter que les options de gestion de la circulation font partie d'un plan plus vaste qui comprend tous les modes de transport, ainsi que des communications intégrées. Il pourrait y avoir des besoins d'employés et de panneaux de signalisation supplémentaires ainsi que d'équipement temporaire de chevauchement dans certaines zones d'embarquement et de débarquement pour certains modes de transport afin d'assurer un déroulement efficace et sécuritaire de l'événement.

La dotation en personnel le jour d'un événement comprend quatre éléments :

- a) le personnel sur le terrain affecté à un mode de transport précis et chargé de gérer les ressources;
- b) le personnel sur le terrain affecté à un mode de transport et à un site précis, et chargé de gérer les déplacements des spectateurs ou des clients;
- c) le personnel qualifié en gestion de la circulation chargé de gérer les changements dans les déplacements de la foule ou de la circulation routière;
- d) le centre de contrôle de la dotation en personnel, habituellement situé dans un centre, et chargé de l'événement dans son ensemble.

Le plan de dotation le jour de l'événement sera conçu directement en fonction de la taille de l'événement. Selon les discussions et les analyses qui ont eu cours, les événements de petite et de moyenne envergure ne nécessitent qu'un plan de dotation habituel. Ce genre de plan, dans la plupart des cas, ne comprend pas d'employés sur le terrain aux zones de débarquement, aux aires de rassemblement ou pour de possibles changements au mouvement de foule ou à la circulation routière, mais demeure à la discrétion de l'organisation de transport.

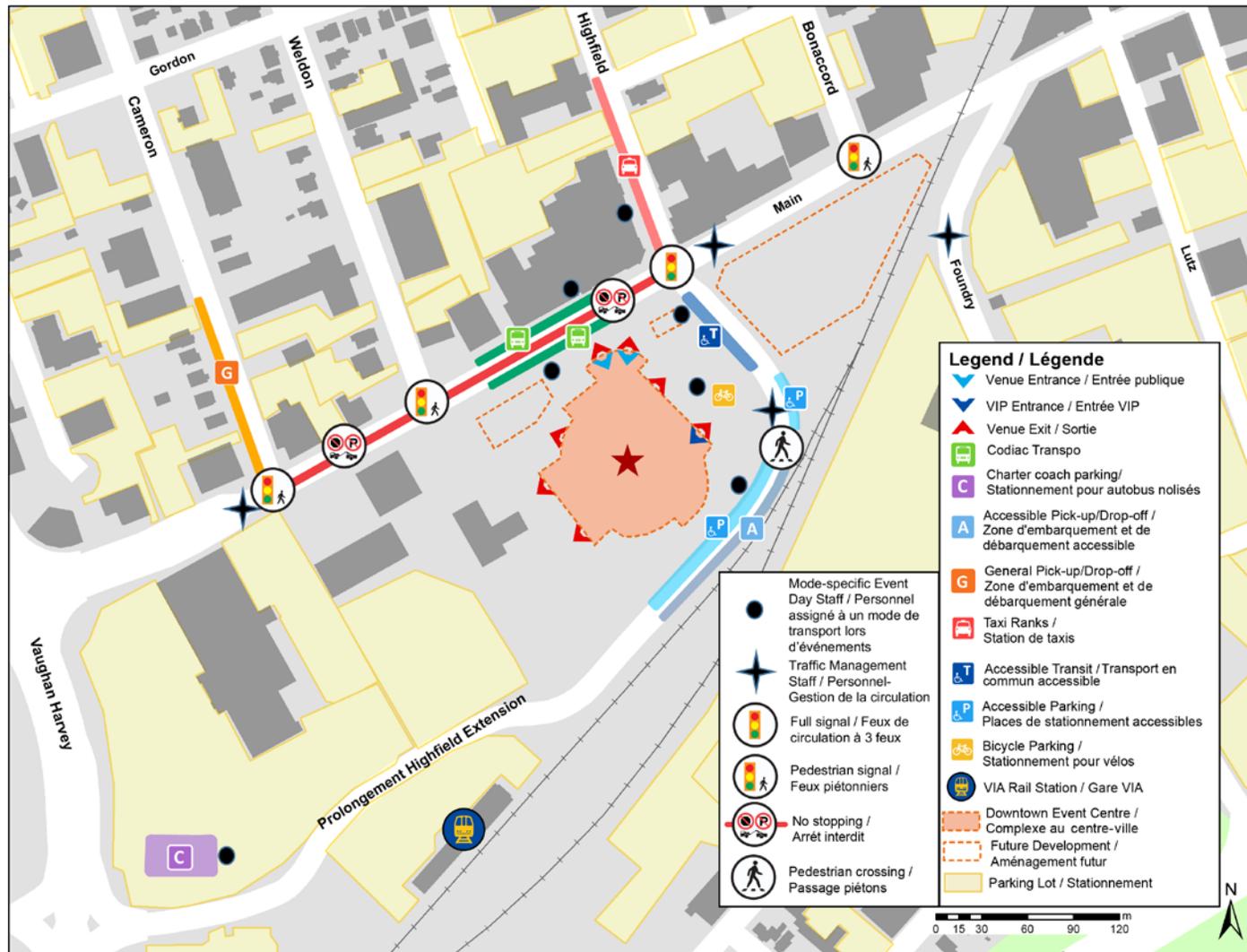
L'intégration de tous les éléments dans un seul plan coordonné sera éminemment cruciale pour les événements de moyenne et de grande envergure. Ces exigences sont définies dans le tableau 3.7 et le tableau 3.8. Il est important de noter que l'ouverture initiale du complexe, quelle que soit la taille de l'événement, entraînera des incidents de transport imprévus. Adopter un plan de dotation le jour de l'événement, même pour les petits événements, au cours de la première année, pourrait donc être utile pour résoudre rapidement les problèmes avant qu'ils n'aient une incidence négative sur le déroulement des opérations et la réputation des organisateurs.

Tableau 3.7 : Plan de transport le jour de l'événement (PTJE) – Exigences en matière de ressources de transport

Mode de transport	Ressources	PTJE – Événements de petite envergure	PTJE – Événements de moyenne envergure	PTJE – Événements de grande envergure
Stationnement		s.o.	Probablement – Propriétaires de terrains de stationnement	Oui – Propriétaires de terrains de stationnement
	Dotation en personnel			
	Signalisation	s.o.	Oui	Oui
Stationnement accessible	Équipement temporaire	s.o.	Oui	Oui
	Dotation en personnel	s.o.	Oui	Oui
	Signalisation	s.o.	s.o.	s.o.
Transport en commun	Équipement temporaire	s.o.	s.o.	s.o.
	Améliorations des services	s.o.	Oui	Oui
	Dotation en personnel	s.o.	Oui	Oui
	Signalisation	s.o.	s.o.	s.o.
Transport en commun accessible	Équipement temporaire	s.o.	Probablement	Oui
	Améliorations des services	s.o.	Probablement	Oui
	Dotation en personnel	s.o.	Probablement	Oui
	Signalisation	s.o.	s.o.	s.o.
Taxi	Équipement temporaire	s.o.	Probablement	Oui
	Améliorations des services	s.o.	Probablement	Oui
	Dotation en personnel	s.o.	Probablement	Oui
	Signalisation	s.o.	Oui	Oui
Vélo	Équipement temporaire	s.o.	Oui	Oui
	Dotation en personnel	s.o.	s.o.	Oui
	Signalisation	s.o.	s.o.	Oui
Marche	Équipement temporaire	s.o.	s.o.	Oui
	Dotation en personnel	s.o.	s.o.	s.o.
	Signalisation	s.o.	Oui	Oui
Autocars nolisés	Équipement temporaire	s.o.	s.o.	Probablement
	Améliorations des services	s.o.	s.o.	Probablement
	Dotation en personnel	s.o.	s.o.	Oui
	Signalisation	s.o.	Probablement	Oui
	Équipement temporaire	s.o.	s.o.	Probablement

Mode de transport	Ressources	PTJE – Événements de petite envergure	PTJE – Événements de moyenne envergure	PTJE – Événements de grande envergure
Transport ferroviaire (VIA)	Améliorations des services	s.o.	s.o.	s.o.
	Dotation en personnel	s.o.	s.o.	Probablement
	Signalisation	s.o.	Probablement	Oui
	Équipement temporaire	s.o.	s.o.	s.o.
Gestion de la circulation	Dotation en personnel	Probablement	Oui	Oui
	Signalisation	s.o.	Probablement	Oui
	Équipement temporaire	s.o.	Probablement	Oui

Tableau 3.8 : Carte intégrée du PTJE – Zones de débarquement, gestion de la circulation et dotation en personnel



4 Communications

4.1 Aperçu en matière de communications

Les communications et la mission joueront un rôle important dans la sensibilisation du grand public en ce qui a trait aux services et aux installations de transport supplémentaires qui seront mis en place pour les plans de transport pertinents.

Il y a trois étapes de communication qui visent à fournir le bon message au bon moment aux bonnes personnes :

- **Une ouverture non officielle du complexe** aura lieu avant l'inauguration du complexe. Cette étape doit véhiculer un message important au grand public, soit le fait qu'« il y a un plan ». Durant cette étape, il y aura aussi promotion des stratégies élaborées dans chaque plan sur les transports. L'objectif sera de sensibiliser et d'éduquer le public et les intervenants et de les orienter vers les ressources disponibles pour obtenir de plus amples renseignements. Les principales phases durant cette étape seront la sensibilisation, l'éducation et l'action.
- **Les communications après l'ouverture du complexe** se dérouleront après que le complexe aura commencé à offrir des spectacles et à organiser des événements. Le message devrait comprendre principalement des stratégies pour rappeler aux spectateurs et à toute autre personne de l'existence de plans et de services supplémentaires.
- **Les communications le jour de l'événement** seront mises en place pour les grands événements. Cela peut comprendre des communiqués de presse aux médias locaux avant la tenue de l'événement qui définissent le plan de transport en vigueur et orientent les utilisateurs vers les ressources pour obtenir de plus amples détails ainsi que des renseignements en temps réel liés aux événements et au transport.

Les principaux auditoires et les messages généraux qui leur sont associés sont les suivants :

- Les **spectateurs/clients** désignent les personnes qui assistent à des événements aux installations. Ils voudront principalement connaître les options de déplacement pour atteindre le site.
- Le message aux organismes **Downtown Moncton Centre-ville Inc. (DMCI), la Chambre de commerce du Grand Moncton, l'Association des hôteliers et les entreprises locales** aura pour objectif de sensibiliser les gens à la tenue d'événements de grande envergure à venir. Le message devrait les informer de l'envergure probable de l'événement pour que les entreprises puissent planifier (p. ex. des ressources supplémentaires sont nécessaires pour appuyer un plus grand nombre de visiteurs et connaître l'augmentation prévue de la circulation avant le jour de l'événement).
- Le **grand public**, y compris les résidents et les entreprises à proximité, qui peut avoir à faire face à un réseau routier plus achalandé et à un moins grand nombre de places de stationnement.

Un élément important de la stratégie de communication sera la création d'une équipe de la mission en matière de transport initiée par la Ville pendant la période menant à l'ouverture du complexe. Les membres de cette équipe maîtriseront les objectifs et les stratégies définis dans ce plan.

La sensibilisation du grand public concernant l'existence d'un plan améliorera la confiance selon laquelle les opérations en matière de transport au site seront déployées efficacement une fois que le complexe sera en exploitation. Elle contribuera aussi à promouvoir les différents modes de transport disponibles qui n'existent actuellement pas pour les spectateurs réguliers et ceux qui sortent de façon ponctuelle.

La Ville devrait mener une campagne pour informer et éduquer les intervenants clés pendant la période menant à l'ouverture du complexe. Cette campagne devrait inclure une collaboration avec les entreprises locales afin de les aider à comprendre les avantages du nouveau complexe en raison de la hausse des activités et de la façon dont ils peuvent contribuer à une expérience enrichissante lors du « jour de l'événement ». Cette expérience pourrait également appuyer l'ensemble des objectifs de ce plan en aidant à attirer des spectateurs dans les restaurants, les hôtels et les autres entreprises plus tôt dans la journée pour réduire les déplacements de pointe qui sont susceptibles de survenir avant la tenue de l'événement.

Fournir des renseignements directement aux spectateurs leur permettra de prendre des décisions éclairées sur leurs options de déplacement. Pour atteindre cet objectif, l'achat de billets sera assorti de renseignements sur les déplacements vers le site, dans la mesure du possible, sous la forme de courriels, de documents comportant des conseils sur les déplacements et de liens vers les ressources d'information sur les déplacements. Le courriel doit orienter le public vers une ressource qui comprend des renseignements sur tous les modes de transport desservant le lieu de l'événement, comme les stationnements, le transport en commun, les zones d'embarquement et de débarquement, les stations de taxis et les infrastructures pour vélo. La Ville et SMG devront travailler ensemble afin de trouver une façon mutuellement acceptable de fournir tous les renseignements au public.

4.2 Rôles et responsabilités en matière de communications

Les organismes et leurs rôles en matière de communications pendant la période menant à l'ouverture du complexe et après l'ouverture du complexe sont énumérés dans le tableau 4.1 qui suit.

Tableau 4.1 : Rôles et responsabilités en matière de communications des partenaires de prestation de services

ORGANISME	ROLE EN MATIÈRE DE COMMUNICATIONS AVANT L'OUVERTURE DU COMPLEXE	ROLE EN MATIÈRE DE COMMUNICATIONS UNE FOIS QUE LE COMPLEXE SERA OUVERT
Ville de Moncton	Coordonnateur principal dans les messages en matière de transport Travailler avec des partenaires internes et externes pour élaborer des protocoles en matière de communications (p. ex. message général, message en temps réel)	Coordonnateur principal dans les messages en matière de transport Mener la collaboration afin de veiller à ce que toutes les communications soient échangées en fonction de tous les partenaires de prestation de services
SMG	Pour aider la Ville avec des messages en matière de transport – Travailler avec des partenaires de billetterie pour communiquer les renseignements sur les déplacements aux acheteurs de billets (à l'intérieur des contraintes technologiques)	Garder les intervenants informés en matière d'événements
Partenaires de billetterie	Ne s'applique pas avant l'ouverture du complexe	Interface principale aux spectateurs
Codiac Transpo	Renseignements sur le réseau de transport en commun de la Ville de Moncton – transports en commun réguliers et spécialisés	Renseignements sur le réseau de transport en commun de la Ville de Moncton – transports en commun réguliers et spécialisés
Downtown Moncton Centre-ville Inc. (DMCI)	Canal principal à la mobilisation des entreprises	Un canal à la mobilisation des entrepreneurs du centre-ville – Aviser les entreprises de grands événements

La coordination des renseignements et des conseils en temps réel en matière de déplacements devra être élaborée et acceptée dans le cadre des protocoles sur la prestation de services et les communications.

4.3 Panneaux d'orientation et de signalisation

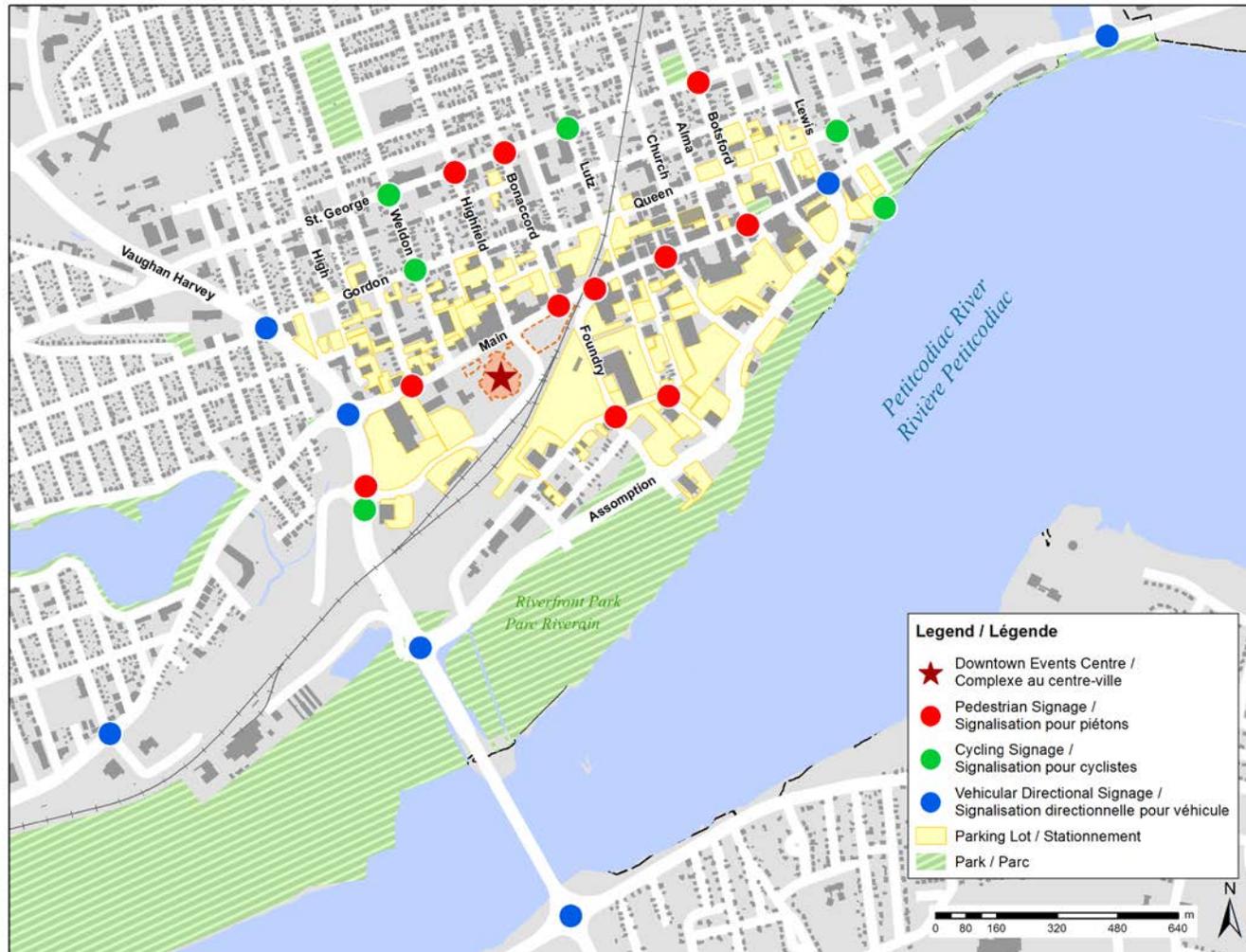
Les panneaux d'orientation et de signalisation désignent le système d'information qui guide les gens dans leur environnement physique pour améliorer leur compréhension de la région. La Ville élaborera un plan des panneaux d'orientation et de signalisation pour soutenir les déplacements des spectateurs vers le complexe.

Le plan en matière de panneaux d'orientation et de signalisation aura deux fonctions principales :

1. Orienter les spectateurs vers le lieu de l'événement sur des voies bien structurées qui sont directes, le long de corridors de déplacement ayant une capacité adéquate et où la circulation supplémentaire est appropriée (p. ex. routes principales).
2. Montrer aux spectateurs où sont situées les installations de transport dans la région.

Il sera important pour la Ville d'intégrer les panneaux de signalisation et d'orientation dans un plan municipal en matière de signalisation et d'orientation. Les emplacements qui devraient être pris en compte pour les panneaux d'orientation en vue d'appuyer les activités du complexe sont présentés dans le plan indicatif du ministère des Transports (tableau 4.2).

Tableau 4.2 : Plan en matière de panneaux d'orientation et de signalisation du ministère des Transports



5 Recommandations

Le plan est une solution « faite à Moncton », en fonction des meilleures pratiques de l'industrie et de Destination 2040, le plan d'avenir de la Ville de Moncton en matière de transport. Ce plan fait la promotion non seulement du transport durable, mais également d'une collectivité durable. Les recommandations sont une combinaison de mesures, y compris :

- La gestion et la dotation primordiales en vue de rendre opérationnel le projet.
- La mobilisation et la sensibilisation pour veiller à ce que le public et les intervenants soient tenus au courant de toutes les planifications.
- Mises à niveau continues de l'infrastructure en vue de soutenir le plan.
- Mise en œuvre d'un programme de vérification et de préparation robuste afin d'assurer un rendement optimal une fois que le complexe sera ouvert.

Les mesures ont été divisées en sections gérables et échelonnées au sein d'un calendrier à court, à moyen et à long terme indiquant les mesures qui sont essentielles et celles qui sont considérées comme des améliorations. Afin d'assurer la mise en œuvre réussie du plan, la démarche doit avoir du sens pour la Ville et les organismes concernés, être financièrement viable et maximiser les relations, les structures et les processus existants.

Tableau 5.1 : Sommaire des mesures recommandées

Mode de transport/tâche	Mesure
Gestion de projet/amélioration de la stratégie	Mise en œuvre du plan, intégration des partenaires de prestation des services, supervision des opérations
Stationnement	Possibilités et partenariats avec des exploitants privés
Stationnement accessible	Amélioration des infrastructures
Zones de débarquement/embarquement de véhicules privés	Confirmation de l'emplacement
Transport en commun	Améliorations de l'infrastructure et des services
Transport en commun accessible	Améliorations de l'infrastructure et des services
Réseau cycliste et stationnement	Améliorations de l'infrastructure et du réseau
Autocars nolisés	Confirmation de l'emplacement et du partenaire
Taxi	Confirmation de l'emplacement et du partenaire
Itinéraires de marche/sentiers et trottoirs	Amélioration des infrastructures
Plan de gestion de la circulation	Besoins d'options en matière de confirmation et d'applications
Implications saisonnières	Solutions de rechange en matière de déneigement
Communications/mission	Élaboration d'une stratégie de communication (milieu des affaires, public, spectateurs, signalisation)
Protocoles C3	Commandement, coordination, élaboration des opérations en matière de communication
Plan de dotation en personnel	Exigences de confirmation pour les événements de moyenne et de grande envergure
Évaluation des indicateurs clés de rendement	Élaboration d'indicateurs clés de rendement, processus de collecte de données, y compris les rôles et les responsabilités
Modélisation	Intégration opérationnelle du concept d'esplanade avec le complexe