

5. Développer une ville propice au cyclisme

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
<i>Mesure 5-1</i>	Mise en œuvre du Plan sur le cyclisme d'Ottawa
Section 5.1	Construire et entretenir un réseau d'installations cyclables de qualité
<i>Mesure 5-2</i>	Mettre en œuvre le réseau de pistes cyclables d'ici 2031
<i>Mesure 5-3</i>	Introduire de nouvelles mesures des niveaux de service pour les installations cyclables
<i>Mesure 5-4</i>	Entretien des installations cyclables
<i>Mesure 5-5</i>	Entretien d'un réseau cyclable de base en hiver
Section 5.2	Offrir des installations de fin de parcours et des liens intermodaux attrayants
<i>Mesure 5-6</i>	Offrir des liens entre les réseaux cyclables et le transport en commun
<i>Mesure 5-7</i>	Offrir des aires de stationnement publiques pour vélos
<i>Mesure 5-8</i>	Exiger l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos et d'installations de fin de parcours dans les nouveaux aménagements
Section 5.3	Améliorer la sécurité et la promotion du cyclisme
<i>Mesure 5-9</i>	Offrir des programmes de sécurité pour les cyclistes
<i>Mesure 5-10</i>	Accroître la sensibilisation au vélo et la visibilité de celui-ci

La popularité du vélo est un indicateur d'une ville dynamique et durable. Comme la marche, le transport en commun et le covoiturage, le vélo permet de conserver les ressources naturelles et de réduire la pression sur le réseau routier, et ce, tout en améliorant la santé, en favorisant un aménagement plus compact, en préservant l'environnement et en soutenant l'activité économique. Le vélo est un moyen rapide et pratique pour effectuer des déplacements sur de courtes distances et, pour beaucoup de gens, il peut aussi être attrayant pour les longs trajets. Parmi les principaux facteurs qui peuvent motiver plus de gens à utiliser le vélo, mentionnons les suivants :

- distances raisonnables entre le point de départ et le point d'arrivée
- pistes cyclables agréables, directes, sécuritaires, bien entretenues, qui sont le plus possible séparées de la circulation
- stationnements, douches et vestiaires pratiques et sécuritaires à destination

- liens pratiques et sécuritaires entre les installations de cyclisme et de transport en commun
- habiletés à vélo appropriées pour les routes disponibles
- attitudes sociales positives à l'égard du cyclisme

Une version actualisée du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, préparée en parallèle avec le présent plan directeur des transports, traite des améliorations à apporter dans tous ces secteurs clés. Le lecteur peut consulter ce plan s'il désire obtenir plus de détails sur les moyens qui seront pris pour faire d'Ottawa une ville véritablement propice au cyclisme.

Mesure 5-1 : Mise en œuvre du Plan sur le cyclisme d'Ottawa

Stratégies. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa contient un certain nombre de politiques et de mesures que la Ville doit mettre en œuvre. Ces éléments constituent une approche multidisciplinaire intégrée visant à augmenter la sécurité, la commodité et le confort pour les cyclistes à Ottawa au cours des deux prochaines décennies. Ces éléments touchent l'utilisation des sols, l'expansion du réseau cyclable, la conception d'installations routières et cyclables, les aires de stationnement pour vélos, l'intégration vélo-transport en commun, le financement, l'entretien, les programmes de sécurité, la signalisation, l'information, la promotion, l'engagement des intervenants, la collaboration intergouvernementale et la mesure du rendement. Le présent chapitre met l'accent sur trois éléments clés, à savoir l'expansion et l'entretien des installations cyclables (section 5.1), les liens intermodaux et les installations en fin de parcours (section 5.2) ainsi que la sécurité et la promotion du cyclisme (section 5.3). Comme les budgets futurs sont limités, la Ville mettra l'accent sur les besoins fondamentaux en matière de programmes et d'infrastructures, tout en soutenant ses partenaires clés dans leurs initiatives (p. ex., programme de partage de vélos Capital BIXI lancé par la CCN).

Cibles. La section 2.4 du présent plan établit comme objectif pour l'horizon 2031 d'obtenir une part modale pour le vélo de 5 % dans l'ensemble de la ville pendant la période de pointe du matin et un objectif accru de 8 % pour les déplacements à l'intérieur de la Ceinture de verdure. Ces objectifs représentent d'importantes augmentations par rapport aux niveaux actuels (c.-à-d. la part modale dans l'ensemble de la ville pendant la période de pointe du matin de 2011 qui est de 2,7 %) et aux

objectifs fixés dans le Plan directeur des transports de 2008 et exigeront la mise en place de programmes et d'un réseau affichant une meilleure connectivité/continuité et offrant des pistes cyclables de qualité.

5.1 Construire et entretenir un réseau d'installations cyclables de qualité

La présence d'installations de cyclisme sécuritaires, directes et bien entretenues constitue un facteur important pour motiver les gens à utiliser leur vélo. Un éventail d'installations peuvent être utilisées selon le contexte. Le réseau de pistes cyclables comprend des installations sur les routes ou dans les emprises de route ainsi que des sentiers polyvalents hors route pour le vélo et la marche, qui peuvent servir à des fins tant utilitaires que récréatives. Les sentiers polyvalents sont généralement aménagés dans les emprises des voies de transport en commun rapide et des grandes artères (principalement dans les banlieues), dans des couloirs ferroviaires abandonnés, dans les couloirs d'installations de service public ainsi que le long de cours d'eau et dans des parcs; ils peuvent être recouverts d'asphalte ou de poussière de pierre. Leur aménagement est étroitement coordonné avec le vaste réseau de sentiers polyvalents de la CCN.

Mesure 5-2 : Mettre le réseau de pistes cyclables en œuvre d'ici 2031

Les réseaux. Les cartes 1 et 2 montrent les routes désignées dans le réseau de pistes cyclables. Les réseaux sont fondés sur ceux décrits dans le PDT de 2008, mais révisés et prolongés à la lumière de travaux effectués depuis, tels que :

- l'étude *Le centre-ville en action*, qui projette un vaste réseau de pistes cyclables de qualité dans le noyau urbain
- les plans de conception communautaire, les plans d'aménagement axé sur le transport en commun et d'autres études d'urbanisme
- une analyse, effectuée aux fins de la mise à jour du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, de cinq grands pôles d'emploi qui sont caractérisés par un grand nombre de courts trajets

Les changements apportés en cours de route aux réseaux indiqués sur les cartes 1 et 2 n'exigeront pas l'approbation du Conseil, à condition que tous ces changements maintiennent la continuité dans le même secteur général et préservent l'accès aux principales destinations. Il convient de noter que de nombreux sentiers polyvalents appartiennent à la CCN, qui en assure l'entretien.

Connectivité et qualité des voies cyclables. Le réseau de pistes cyclables vise à établir une meilleure *connectivité* pour le vélo – permettre aux résidents de parcourir à vélo la distance entre leur foyer et leur travail, l'école, les commerces, les stations de transport en commun et les lieux de loisirs – à travers la ville, y compris :

- là où il y a des interruptions (ou des liens manquants) dans l'infrastructure actuelle de pistes cyclables
- dans les banlieues et les villages ruraux où il y aura un nombre croissant de déplacements locaux
- autour des futures stations du train léger sur rail, en permettant aux résidents de combiner le vélo et le transport en commun en un seul déplacement pratique

Cependant, les besoins en matière de pistes cyclables de *qualité* supérieure mèneront aux changements les plus visibles dans le réseau d'Ottawa. L'objectif d'accroître considérablement la part modale du vélo signifie que de nouveaux types d'installations cyclables seront nécessaires pour attirer les cyclistes débutants et les cyclistes qui s'inquiètent de circuler en vélo dans un trafic mixte. Les installations cyclables sur rue séparées de la circulation automobile doivent accroître la sécurité des cyclistes (réelle et perçue), surtout dans les rues affichant des volumes ou des vitesses de circulation élevés. À titre d'exemple de ce type d'installations, mentionnons celles de l'avenue Laurier ainsi que les plans approuvés pour l'avenue Churchill et la rue Main

Types de voies cyclables. Le réseau de pistes cyclables indiqué sur les cartes 1 et 2 comprend plusieurs types d'installations.

- Les *parcours cyclables transurbains* sont des liens continus sur route ou hors route s'échelonnant sur de longues distances. Ils servent de grandes voies de raccordement entre des secteurs plus éloignés de la ville et offrent un niveau élevé d'aisance grâce à des caractéristiques favorisant la circulation à vélo comme des sas-vélos, des passages de couleur aux intersections, la signalisation routière et des

ajustements à la durée des feux de circulation. Le financement de leur mise en œuvre des parcours cyclables transurbains et leur entretien sont prioritaires.

- Les *parcours cyclables de quartier* sont en général aménagés sur des routes où la circulation est faible et des sentiers de quartier. Ils offrent des pistes cyclables calmes et confortables dans les collectivités locales et permettent aux résidents d'avoir accès aux institutions, aux parcs, aux espaces naturels, aux sites historiques, aux stations de transport en commun, aux équipements et aux entreprises. Les couloirs de verdure peuvent avoir des marques de chaussée indiquant la configuration de la voie, des dispositifs de signalisation, des barrières de déviation aux intersections qui empêchent les véhicules motorisés de passer, mais pas les cyclistes, des mesures de modération de la circulation telles que des rétrécissements de voie ou des prolongements de bordure de route ainsi que des sentiers réservés aux cyclistes et aux marcheurs ou des passerelles qui assurent la continuité de la circulation.
- Les *voies d'accès principales* aménagées le long des couloirs des routes principales relient les parcours cyclables transurbains et les principaux sentiers polyvalents aux parcours cyclables des quartiers et aux voies collectrices. Les voies d'accès principales offrent généralement un espace réservé aux vélos sur la route (sous réserve des contraintes locales), idéalement une piste cyclable ou une voie réservée aux vélos avec dispositifs tampons.
- Les *voies collectrices* permettent en général d'accéder, à partir des rues résidentielles et des zones commerciales, aux voies d'accès principales et aux pistes cyclables transurbaines qui servent à franchir de plus longues distances. Elles sont d'ordinaire aménagées sur la route et peuvent être soit des voies réservées aux vélos avec marques peintes sur la chaussée, soit des voies partagées.
- Les *sentiers polyvalents* et *pistes récréatives* s'adressent à un mélange de cyclistes et de piétons, mesurent généralement de trois à quatre mètres de largeur, sont revêtus d'asphalte et présentent une ligne médiane jaune du fait qu'ils sont bidirectionnels. Ils représentent la solution idéale dans les couloirs continus où les carrefours sont rares, comme sur les terrains de la CCN le long de la rivière Rideau, de la rivière des Outaouais et du canal Rideau et sur la Ferme expérimentale centrale. Les sentiers polyvalents sont aussi présents dans des milieux plus urbains, où ils fournissent des liens sur de courtes distances entre les routes ou le long des

couloirs des voies de transport en commun rapide et de transmission électrique, comme le couloir de l'O-Train.

Établissement des priorités et financement des projets. La Ville procédera à la mise en œuvre des projets en trois phases afin d'établir le réseau de pistes cyclables indiqué sur les cartes 1 et 2. La pièce 5.1 résume les coûts d'immobilisation prévus dans le cadre des projets pour chaque type d'installation cyclable, par phase. Les coûts d'immobilisation totaux pour chaque phase respectent les critères d'abordabilité du présent plan. D'autres projets seront également exécutés grâce à des sources externes de financement, comme des projets de construction ou de reconstruction de routes, des travaux d'asphaltage des routes rurales et les aménagements de lots.

Pièce 5.1 Projets relatifs au réseau de pistes cyclables, horizon 2031 – coûts d'immobilisation par type d'installation (en millions de \$)

Type d'installation	Phase 1 : 2014-2019	Phase 2 : 2020-2025	Phase 3 : 2026-2031	Total
Parcours cyclables transurbains	7,8	11,7	2,0	21,5
Liens d'aménagements axés sur le transport en commun	1,8	1,5	2,3	5,6
Liens vers les sites institutionnels et d'emploi (hors du centre-ville)	1,9	2,5	0,0	4,4
Liens avec les collectivités (pistes cyclables de quartier, liens manquants)	9,7	7,5	17,0	34,2
Aires de stationnement pour vélos et améliorations dans l'ensemble de la ville	0,4	0,8	2,8	4,0
Liens avec des sites de loisirs	0,3	0,0	0,0	0,3
Total	22,0	24,0	24,0	70,0

Remarque : Tous les coûts sont exprimés en dollars de 2013.

Mesure 5-3 : Introduire de nouvelles mesures des niveaux de service pour les installations cyclables

Présélection des installations. Dans le cadre de la mise à jour du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, la Ville a élaboré un outil de présélection des installations qui, pour toute combinaison de volume journalier moyen de circulation et du 85^e percentile de la vitesse de circulation sur la route, indique un type préliminaire d'installation de cyclisme à privilégier pour cette route : voie partagé en bordure de route, une voie réservée aux vélos avec marques peintes sur la chaussée ou installation de cyclisme distincte (comme des voies réservées aux vélos avec dispositifs tampons ou des pistes cyclables; et si l'un de ces choix est privilégié mais ne peut être mis en œuvre, l'outil recommande de choisir un autre itinéraire). L'outil de présélection des installations a été utilisé pour estimer les coûts résumés à la pièce 5.1.

Mesures des niveaux de service pour les installations cyclables. Pour évaluer la qualité des différentes installations cyclables, on introduira de nouvelles mesures du niveau de service. Ce concept, fondé sur un document récent du Mineta Transportation Institute, se rapporte à la sécurité (réelle et perçue) des différentes installations cyclables et utilise les caractéristiques fondamentales de la route (p. ex., vitesse des véhicules, nombre de voies, présence d'espaces de stationnement) pour déterminer le niveau de service. En général, un faible niveau de sécurité perçue (p. ex., vélos qui circulent à côté d'une voie rapide) entraîne un niveau élevé de stress lié à la circulation, tandis qu'un niveau élevé de sécurité perçue (p. ex., utilisation d'une piste cyclable distincte) entraîne un faible niveau de stress lié à la circulation. Quatre niveaux différents sont indiqués (niveaux 1 à 4), le niveau 1 étant associé au plus bas niveau de stress lié à la circulation et, par conséquent, au plus haut niveau de service qui attire le plus vaste éventail de résidents. Comme il s'agit d'une nouvelle mesure du rendement, la Ville continuera d'évaluer et de peaufiner cet outil selon les besoins.

Mesure 5-4 : Entretien des installations cyclables

Importance de l'entretien. Le bon entretien des installations sur route et hors route est essentiel si l'on veut assurer une pratique du vélo sûre et agréable. Comparativement aux véhicules à moteur, les vélos sont plus sensibles aux irrégularités de la surface, et les cyclistes risquent de se blesser lorsqu'il y a des nids de poule, des coupures et des fissures dans la route ainsi que des débris. L'expérience acquise ailleurs démontre que la réorganisation des priorités d'entretien, même si cela peut retarder le service dans d'autres secteurs ou faire augmenter les coûts en temps et les coûts opérationnels, peut contribuer à la sécurité et à la popularité du cyclisme.

Dans le cadre du processus de mise à jour continue des pratiques d'entretien, la Ville continuera de mettre à jour les normes de qualité en matière d'entretien (NQE) afin d'inclure les nouvelles définitions pour les types de voies cyclables décrites à la section 5.2.

Activités d'entretien saisonnier. La Ville procède au nettoyage printanier des rues de la fin de l'hiver jusqu'à la mi-mai, puis continue à balayer les routes tout au long de l'été en fonction des catégories de routes. Les cyclistes sont les usagers de la route les plus touchés par tout retard dans le balayage des rues du printemps parce que les véhicules à moteur déplacent les débris de la route – y compris le gravier et le sable utilisé pour l'entretien d'hiver – vers la bordure, ce qui peut nuire aux cyclistes. Pour cette raison, la Ville s'efforcera d'accorder une plus grande priorité au balayage du printemps sur les parcours cyclables transurbains, puis sur les voies d'accès principales. Le nettoyage du printemps des pistes cyclables principales doit commencer dès que possible chaque année, et le changement des priorités à cet égard ne doit pas avoir d'incidence sur les coûts d'exploitation, bien que les services dans d'autres secteurs de la ville puissent être retardés.

Mesure 5-5 : Entretien un réseau de pistes cyclables de base en hiver

Réseau. Étant donné que le nombre de cyclistes a tendance à diminuer considérablement au cours de l'hiver, la Ville n'a pas établi de réseau de pistes cyclables hivernales et n'entretient pas de telles pistes. Pour favoriser l'utilisation du

vélo en hiver, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa mis à jour désigne un réseau de pistes cyclables qui pourraient être utilisables tout au long de l'année. En établissant les tracés d'hiver, on a tenu compte des questions touchant la faisabilité comme le type de surface (revêtement d'asphalte vs poussière de roche) et la présence d'un espace suffisant à l'entreposage de la neige. Le réseau de pistes cyclables d'hiver compte 37 km de voies le long de routes et de sentiers (y compris ceux appartenant à la ville et à la CCN) et se concentre dans le secteur du centre et le long de la piste cyclable est-ouest, où les taux d'utilisation du vélo sont les plus élevés. Environ 21 km des voies du réseau se trouvent sur des routes ou des sentiers polyvalents où aucun changement aux pratiques actuelles d'entretien hivernal ne serait nécessaire.

Essais et expansion. Le réseau de pistes cyclables d'hiver devrait être mis en place à l'hiver 2014-2015 et fera l'objet d'un examen dans le cadre de la prochaine mise à jour du Plan sur le cyclisme d'Ottawa. Le réseau pourra, à terme, être prolongé au fur et à mesure que le volume de cyclistes augmentera en hiver et que la Ville aménagera d'autres sentiers distincts ou avec dispositifs tampons pour séparer les cyclistes d'hiver de la circulation automobile.

5.2 Offrir des installations de fin de parcours et des liens intermodaux attrayants

Les installations pour le déplacement des vélos sont un composant essentiel d'une ville accueillante pour les cyclistes, mais les installations pour entreposer les vélos en toute sécurité au début et à la fin des déplacements et les installations permettant aux cyclistes de passer facilement à d'autres modes de transport sont également essentielles.

Mesure 5-6 : Offrir des liens entre les réseaux de pistes cyclables et le transport en commun

Vélo-transport-marche et vélo-transport-vélo. Avec la mise en œuvre du train léger sur rail d'Ottawa, les transferts d'usagers entre les autobus et les trains seront chose courante. Toutefois, il pourrait être plus attrayant pour de nombreux usagers de se rendre en vélo aux installations de transport en commun, ce qui leur permettrait de

réduire les délais d'attente et de faire de l'exercice chaque jour. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa mis à jour met un accent particulier sur l'offre de possibilités de déplacement du type « vélo-transport-marche ». Il met à profit les nouvelles places de stationnement pour vélos dans les stations de train léger sur rail, les pistes cyclables de quartier agréables vers les stations de transport en commun rapide et les promotions offertes à la clientèle. La poursuite de l'expansion du programme Vélo-bus, qui offre des supports à vélo dans les autobus d'OC Transpo, fera des déplacements vélo-transport-vélo une option dont pourront profiter de nombreux clients du transport en commun. Il est également prévu que la nouvelle ligne de train léger sur rail de la Ville permette l'embarquement d'un nombre limité de vélos à bord, en dehors des périodes de pointe; les vélos sont déjà acceptés dans l'O-Train.

Mesure 5-7 : Offrir des aires de stationnement publiques pour vélos

Aires de stationnement publiques à court terme pour vélos. La Ville offre 2 000 places de stationnement public à court terme pour vélos dans les emprises publiques grâce à une entente contractuelle avec une société de publicité. Dernièrement, plus de 1 150 mètres de terrains de stationnement ont été transformés en places de stationnement avec bornes pour vélos ainsi qu'en places pour supports à vélos ornés d'ouvrages artistiques dans le cadre de projets d'aménagement paysager. Comme le recommande le Plan sur le cyclisme d'Ottawa mis à jour, la Ville envisagera également la création d'enclos saisonniers pour vélos, lesquels transforment des places de stationnement sur rue pour automobiles en des dizaines des places de stationnement pour vélos dans des endroits où la demande en places de stationnement pour vélos ne peut être comblée ailleurs dans l'emprise publique.

Aires de stationnement publiques à long terme pour vélos. Dans les endroits où les cyclistes laissent leur vélo pour de longues périodes, la sécurité et la protection contre les intempéries sont des facteurs importants. À titre d'exemple, mentionnons les stations de transport en commun rapide et les immeubles municipaux. Au cœur du centre-ville, la demande peut être suffisante pour justifier la mise en place d'une aire de stationnement publique sécurisée à l'abri des intempéries pour les vélos; la Ville étudiera la nécessité et la faisabilité d'un tel service.

Mesure 5-8 : Exiger l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos et d'installations de fin de parcours dans les nouveaux aménagements

Zonage et promotion. Le *Règlement de zonage* de la Ville exige actuellement des promoteurs qu'ils fournissent un nombre déterminé de places de stationnement pour vélos en fonction de la taille de l'aménagement et du type d'utilisation des sols. Afin de donner une orientation plus précise, la Ville compte mettre à jour le *Règlement de zonage* afin d'imposer des exigences distinctes pour les aires de stationnement à court et à long terme pour vélos, le cas échéant. La Ville fournira également des orientations sur l'emplacement et la conception des installations de stationnement pour vélo – par exemple, qu'elles soient aménagées dans des zones bien à la vue et éclairées et qu'elles soient protégées contre les intempéries autant que possible – et favoriser l'inclusion de douches et de vestiaires pour les navetteurs actifs dans les nouveaux lieux de travail. Cela incitera les propriétaires et les gestionnaires de bâtiments, en particulier les lieux de travail et les immeubles résidentiels à logements multiples, à fournir des installations de stationnement pour vélos et de fin de parcours de qualité.

5.3 Améliorer la sécurité et la promotion du cyclisme

Le cadre général de la Ville en matière de sécurité routière (voir la section 7.4) considère les cyclistes comme un groupe d'utilisateurs vulnérables de la route qui justifie la prise de mesures particulières; le cadre pour la gestion de la demande en transport (voir la section 8.1) considère les cyclistes actuels et potentiels comme les segments clés du marché. La section qui suit présente un examen intégré et holistique des mesures que prendra la Ville pour améliorer la promotion du vélo et la sécurité des cyclistes.

Mesure 5-9 : Offrir des programmes de sécurité pour les cyclistes

Nouveaux traitements de la chaussée. Dans les années à venir, la Ville continuera le marquage des chaussées et l'installation d'une signalisation propre au cyclisme (une fois approuvée par le ministère des Transports) afin de soutenir la mise en place de pistes cyclables séparées de la circulation. Elle mènera des campagnes pour informer les cyclistes et les autres usagers de la route de ces traitements.

Correction des emplacements problématiques. La Ville continuera de travailler sur les environnements routiers qui présentent des risques pour les cyclistes. Actuellement, le Programme d'amélioration de sécurité à bicyclette applique des mesures telles que la mise en place de panneaux de signalisation et de marques sur la chaussée pour améliorer les endroits où des problèmes de sécurité à vélo ont été relevés grâce aux registres des collisions et aux commentaires des intervenants.

Renforcement des habiletés et sensibilisation. La Ville continuera d'améliorer la sécurité en s'adressant directement aux cyclistes et aux autres usagers de la route. Actuellement, les éléments du Programme de sensibilisation à la sécurité à bicyclette incluent des messages sur la sécurité (affiches, vidéos, messages d'intérêt public, panneaux d'autobus, information sur la formation à l'intention des cyclistes débutants), la formation visant à développer les habiletés à vélo (p. ex., cours CAN-BIKE complets et abrégés, sensibilisation à l'école primaire), la sensibilisation en milieu de travail et la promotion du port du casque pour les jeunes.

Routes sécuritaires jusqu'à l'école. À Ottawa, un certain nombre de partenaires collaborent pour promouvoir le cyclisme et d'autres modes de déplacement sécuritaires et sains pour aller à l'école. La Ville continuera de soutenir la planification d'événements spéciaux et de voyages scolaires, ce qui représente une initiative pluridisciplinaire intensive à laquelle participent un certain nombre d'écoles de la région.

Mesure 5-10 : Accroître la sensibilisation au vélo et la visibilité de celui-ci

Promotion. Conformément à la question de l'engagement sur les lieux de travail traitée à la section 8.1 du présent plan, la Ville continuera de promouvoir l'utilisation du vélo pour aller au travail par l'entremise de campagnes telles que l'événement Vélo au boulot, d'une durée d'un mois, et par l'entremise de promotions ciblées dans les secteurs situés à proximité d'installations de cyclisme nouvelles ou améliorées. Comme mentionné à la section 5.2 du présent plan, la Ville va promouvoir les déplacements multimodaux vélo-transport, vélo-transport-marche et vélo-transport-vélo. La Ville fera également la promotion de ses services et de ses installations cyclables auprès des résidents des nouveaux lotissements, notamment en utilisant les trousse de bienvenue des promoteurs.

Conseils sur les itinéraires et signalisation. La Ville continuera de mettre à jour ses cartes du réseau de pistes cyclables et poursuivra l'examen d'un planificateur interactif d'itinéraires à vélo en ligne. Elle mettra également sur pied une stratégie de mise en place de panneaux de signalisation pour aider les cyclistes à repérer et à suivre les nouveaux parcours cyclables transurbains et les parcours cyclables de quartier. La politique en matière de signalisation pour le tourisme et la fonction publique (juin 2003) sera modifiée afin que l'on puisse y inclure la signalisation qui permettra de conseiller les cyclistes sur le réseau et les parcours cyclables transurbains et de quartier.