

4.1 Mesures essentielles

4.2 Projets témoins de rues

4 Mesures essentielles et projets témoins

S'appuyant sur l'information et l'analyse fournies dans les sections précédentes, la présente section réunit tous les éléments individuels requis pour améliorer et mettre en valeur la mobilité des rues du centre-ville. Les mesures essentielles proposées représentent des changements physiques possibles qui permettront de mettre en œuvre la vision d'avenir et les orientations stratégiques. Les projets témoins illustrent des moyens éventuels d'intégrer les éléments de design urbain et de planification du transport. Ils démontrent la conception des terrains adjacents à l'emprise et intègrent des dispositions relatives notamment aux servitudes de piétons et/ou aux auvents et toits en porte-à-faux des bâtiments.

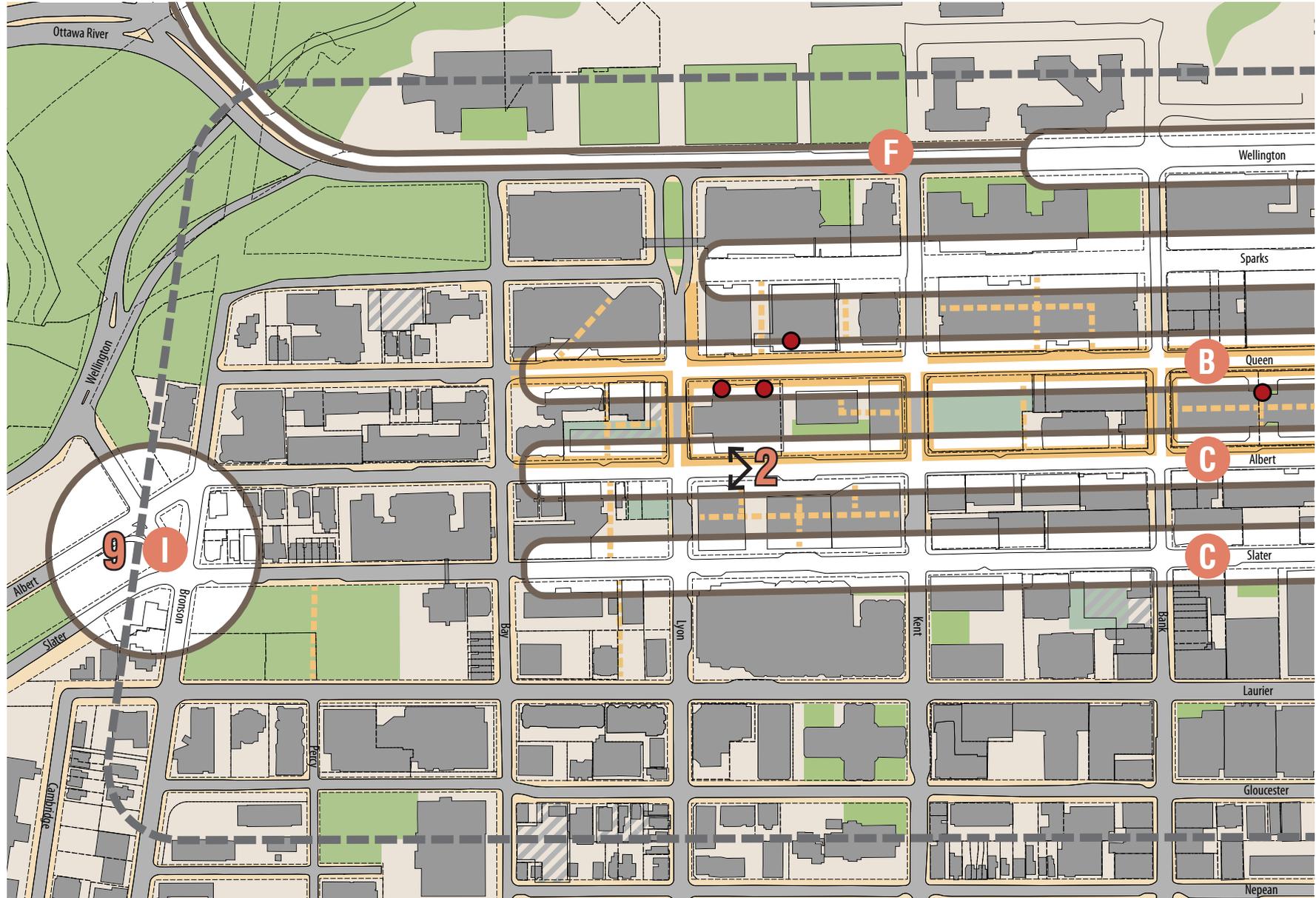


4.1 Mesures essentielles

Après la consultation des parties intéressées menée dans le cadre du projet *Le centre-ville en action* et compte tenu des analyses sur le transport et le design urbain, une série de « mesures essentielles » ont été désignées. Ces mesures essentielles représentent des changements (projets physiques) pouvant être apportés dans les rues du centre-ville d'Ottawa dans le but de respecter la vision d'avenir et les orientations stratégiques établies pour le projet *Le centre-ville en action*. Un certain nombre de ces mesures sont illustrées visuellement dans les projets témoins de rues correspondants de la section 4.2.

- A** Construire des trottoirs plus larges près des entrées des stations de transport en commun
- B** Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun
- C** Redynamiser les rues Albert et Slater

Figure 4-1 : Mesures essentielles et projets témoins de rues pour le centre-ville d'Ottawa

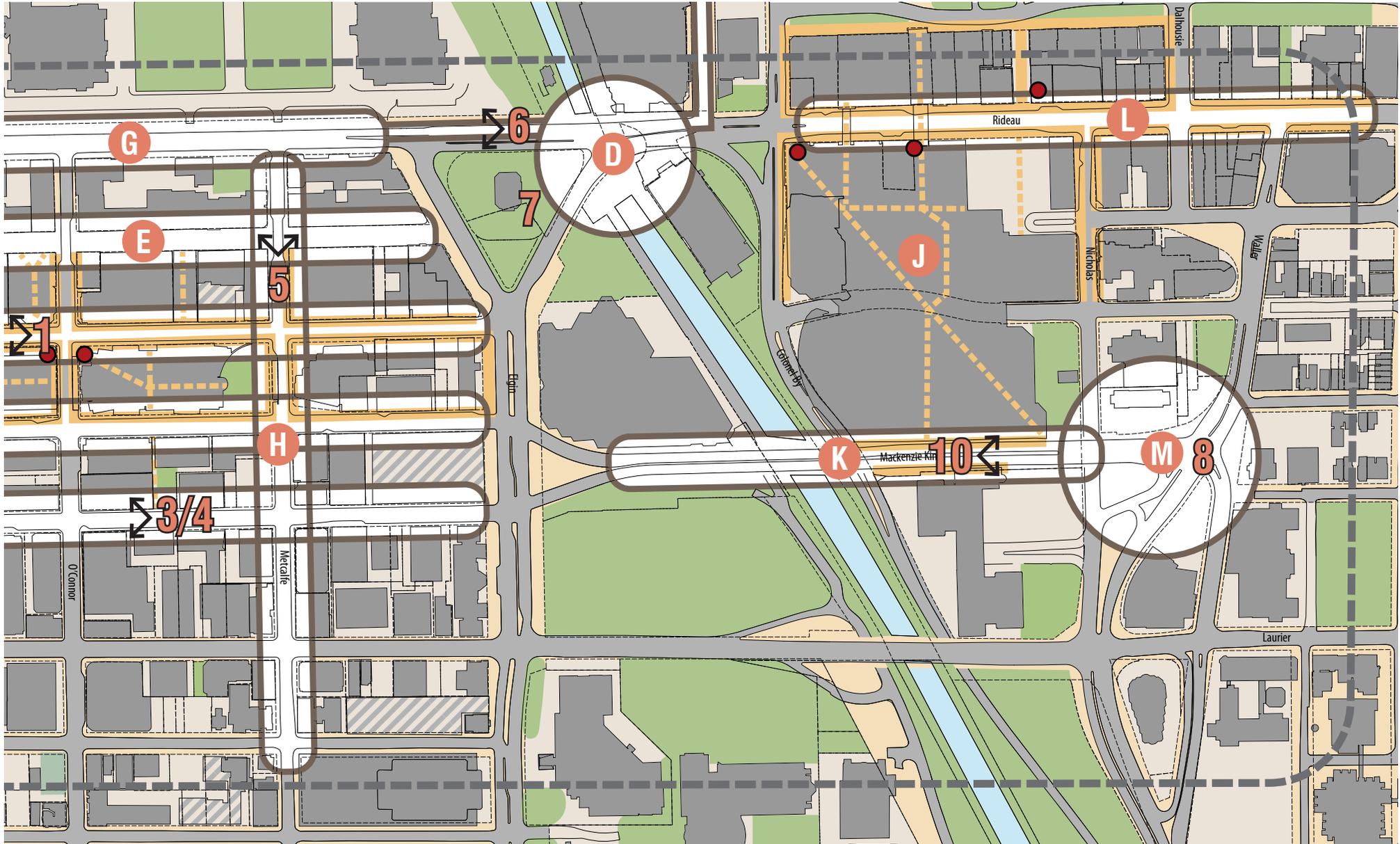


- A** Mesure essentielle
- 1** Projet témoin de rue (voir la section 4.2)

- D** Relier le centre-ville à la Basse-Ville
- E** Remettre en état la rue Sparks
- F** Réaliser une boucle cyclable interprovinciale

- G** Intégrer la ville et l'État d'un côté et de l'autre de la rue Wellington
- H** Embellir la rue Metcalfe
- I** Relier le centre-ville aux plaines LeBreton

- J** Aménager des liens dans les îlots pour desservir les stations de transport en commun
- K** Réadapter le pont Mackenzie King
- L** Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale
- M** Améliorer le carrefour Mackenzie King/Nicholas/Waller



- Mesure **A** **Construire des trottoirs plus larges près des entrées des stations de transport en commun**
- Mesure **B** **Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun**
- Mesure **C** **Redynamiser les rues Albert et Slater**
- Mesure **D** **Relier le centre-ville à la Basse-Ville**
- Mesure **E** **Renouveler la rue Sparks**
- Mesure **F** **Réaliser une boucle cyclable interprovinciale**
- Mesure **G** **Intégrer la ville et l'État d'un côté et de l'autre de la rue Wellington**
- Mesure **H** **Embellir la rue Metcalfe**
- Mesure **I** **Relier le centre-ville aux plaines LeBreton**
- Mesure **J** **Aménager des liens dans les îlots pour desservir les stations de transport en commun**
- Mesure **K** **Réadapter le pont Mackenzie King**
- Mesure **L** **Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale**
- Mesure **M** **Améliorer le carrefour Mackenzie King/Nicholas/Waller**

Mesure **A**

Construire des trottoirs plus larges près des entrées des stations de transport en commun

Cette mesure a pour objet de permettre la circulation piétonnière à proximité des entrées des stations de la Ligne de la Confédération, en prévoyant une très grande capacité et un environnement piétonnier engageant. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Offrir un niveau de service piétonnier élevé sur les trottoirs situés à proximité des entrées des stations de la Ligne de la Confédération, qui corresponde aux déplacements piétonniers prévus;
- > Mettre en valeur l'environnement piétonnier grâce à des plantations d'arbres de rue et à l'installation de mobilier urbain coordonné;
- > Offrir des places de stationnement sur voirie et des aires de chargement adaptables, qui utilisent l'emprise disponible le plus efficacement possible.

La mesure A est illustrée dans le projet témoin 1 de la section 4.2, qui montre des trottoirs élargis sur la rue Queen et offrant des zones de circulation piétonnière généreuses à proximité des entrées des stations de la Ligne de la Confédération. Le projet témoin illustre également des plantations d'arbres de rue et du mobilier coordonnés, et l'utilisation d'espaces modulables pour le chargement et le stationnement.



Ville d'Ottawa Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa

Mesure **B**

Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun

Cette mesure a pour objet de transformer la rue Queen en rue modèle du centre-ville d'Ottawa, de répondre aux besoins associés aux entrées des stations de la Ligne de la Confédération qui la longent. En tant que rue modèle, la rue Queen accueillera facilement des volumes élevés de circulation piétonnière dans un environnement fortement mis en valeur, qui accorde la priorité au plaisir et à la facilité de circuler pour les piétons. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Offrir de larges trottoirs faits de matériaux de revêtement distinctifs et permettant un niveau de service piétonnier élevé, et créer un environnement piétonnier attrayant et agréable;
- > Faciliter les correspondances homogènes entre les réseaux de la Ligne de la Confédération et d'autobus, en plaçant des arrêts d'autobus sur les quatre faces du périmètre d'un îlot, si possible devant les entrées des stations de la Ligne de la Confédération;
- > Concevoir des arrêts d'autobus avec de grandes aires de montée à bord en bordure de voie afin d'améliorer le confort, la sécurité et la protection contre les intempéries pour les usagers du transport en commun en attente;
- > Embellir le paysage de rue grâce à une famille coordonnée d'arbres de rue et de mobilier urbain, afin d'encourager la marche et les activités de loisir dans la voie publique;
- > Encourager la création d'utilisations actives axées sur la rue, comme des commerces de détail et des terrasses de restaurant, grâce à des incitatifs économiques offerts lors des améliorations apportées aux trottoirs et au paysage de rue;
- > Élaborer un système intégré de panneaux d'orientation et de signalisation, qui aide aux déplacements entre les stations de la Ligne de la Confédération et les destinations municipales, culturelles et commerciales importantes;
- > Offrir de nombreuses places de stationnement pour vélos;

- > Prévoir des aires de stationnement et de chargement sur voirie mixtes, qui utilisent au mieux l'emprise disponible;
- > Intégrer des arbres de rue et des projets à l'approche optimale en matière de plantation et de drainage durables.

La mesure B est décrite dans le projet témoin 1. Ce projet témoin illustre un trottoir offrant des zones piétonnières dégagées et amples, une famille coordonnée d'arbres de rue et de mobilier urbain, un couvert forestier dense et des espaces modulables pour le chargement et le stationnement. Les espaces modulables permettent d'étendre encore davantage le trottoir en empêchant le stationnement sur voirie à l'aide de bornes de protection. Les auvents et les places de restaurant extérieures contribuent à animer la rue.



Source : image extraite du rapport intitulé Construction and Maintenance of the Ottawa Light Rail Transit System, appendice 1, p. 17.

Mesure C

Redynamiser les rues Albert et Slater

Cette mesure a pour objet de redynamiser les rues Albert et Slater et d'en faire des « rues complètes » dès le lancement du service de la Ligne de la Confédération, par opposition à ses fonctions actuelles de couloir d'autobus et d'axe de circulation automobile. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Accroître la capacité d'accueil et l'activité des piétons et des cyclistes en transformant les voies réservées aux autobus lorsqu'elles ne sont plus requises;
- > Embellir le paysage de rue en plantant des arbres des deux côtés de ces rues, et recouvrir les trottoirs de matériaux de revêtement leur donnant plus de caractère;
- > Créer des installations cyclables séparées afin de soutenir l'aménagement d'une voie cyclable est-ouest, qui pourrait soit compléter ou remplacer les voies cyclables de l'avenue Laurier (en fonction des résultats du projet pilote);
- > Concevoir des zones d'arrêt d'autobus de qualité munies de quais aux endroits un service de transport en commun est toujours offert, afin de faciliter la création d'aires de montée à bord/descente sûres, pratiques et de grande capacité;
- > Aménager les zones de chargement et de stationnement dans des « espaces modulables », sinon permettre l'agrandissement de l'espace piétonnier.

La mesure C est décrite dans les projets témoins 2 et 4, qui illustrent des installations cyclables séparées ou partagées, des trottoirs plus larges, des paysages de rue valorisés et des espaces modulables de stationnement et de chargement le long des rues Albert et Slater, aménagées en sens uniques. Les projets témoins 2 et 3 correspondent à une rue complète de type D1, présentée à la section 3.6

Si ces deux rues étaient transformées en rues à double sens et reconstruites, elles pourraient être conçues conformément au projet témoin 4, qui correspond à une rue complète de type B1. Une voie cyclable unidirectionnelle pourrait être ajoutée à ce projet témoin, avec moins d'espace attribué à la zone de trottoir, ce qui correspond à une rue complète de type B2.

Mesure D

Relier le centre-ville à la Basse-Ville

Cette mesure a pour objet de mieux relier le centre-ville d'Ottawa à la Basse-Ville, au marché By et au nouveau district d'arts et de divertissement, qui englobe la rue Rideau, le centre Rideau et la Cour des arts. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Faciliter la traversée des piétons sur la rue Elgin à l'angle de Queen, en réduisant la largeur des voies de circulation et en réduisant les distances de traversée, limitant ainsi les couloirs de virage à droite;
- > Créer un carrefour en « T » à l'angle de la rue Wellington et du tronçon est de la rue Elgin, avec des passages piétonniers classiques et une réduction du nombre de voies de virage à droite;
- > Créer un nouvel espace public autour du Triangle du monument de guerre en réduisant les voies de circulation et en les transformant en espaces utilisables du côté du trottoir de la rue Elgin;
- > Établir une priorité aux piétons grâce à l'installation aux passages piétonniers de pavés contrastant avec la chaussée et à l'aménagement de passages piétonniers surélevés aux carrefours, de feux prioritaires pour piétons et de passages piétonniers toutes directions si le volume de circulation piétonnière le justifie;
- > Conserver les aires de chargement/stationnement sur voirie sur le côté ouest de la rue Elgin, au nord de la rue Queen;
- > Aménager des voies cyclables séparées dans les deux sens sur la rue Elgin, qui relie les installations cyclables de la rue Wellington, de la promenade Sussex et de l'avenue MacKenzie.

La mesure D est décrite dans le projet témoin 7, au Triangle du monument de guerre.



Ville d'Ottawa Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa

Mesure E

Renouveler la rue Sparks

Cette mesure a pour objet de changer la fonctionnalité de l'emprise de la rue Sparks afin de soutenir les efforts de la CCN et de la ZAC de la rue Sparks, qui visent à redynamiser et à animer la rue à la manière d'un espace commercial polyvalent. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Permettre les déplacements à vélo sur la rue Sparks, dans un espace partagé avec les piétons;
- > Encourager de nouvelles utilisations et les façades axées sur la rue, afin d'animer la voie publique;
- > Offrir de nouvelles possibilités de vente d'aliments, de vente au détail et de divertissement dans la rue;
- > Permettre un accès limité aux véhicules, à certaines heures et périodes de l'année;
- > Coordonner un thème de conception de rue avec le mobilier urbain;
- > Prolonger les éléments, la qualité et le caractère de la conception de la rue jusqu'à la rue Queen et aux axes nord-sud qui les relient, de manière à ce que le secteur soit perçu comme un district intégré à la Ligne de la Confédération.

L'exercice de conception fonctionnelle lancé par la ZAC de la rue Spark devrait permettre de rechercher des moyens sécurisés d'introduire le cyclisme dans la rue, attirant par conséquent davantage de visiteurs et de clients qui aideront à atteindre les objectifs en matière de commerces de détail et de création d'un lieu.



Rue Sparks, Ottawa, ON

Mesure F

Réaliser une boucle cyclable interprovinciale

Cette mesure a pour objet d'intégrer les installations cyclables traversant actuellement la rivière des Outaouais afin d'encourager les déplacements interprovinciaux à vélo chez les navetteurs, les résidents et les visiteurs, et d'en faire une « boucle » relativement ininterrompue. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Aménager une installation cyclable de qualité sur la rue Wellington dans les deux sens, qui relie l'avenue Mackenzie au pont Portage;
- > Aménager une installation cyclable de qualité sur l'avenue Mackenzie dans les deux sens, qui relie le pont Alexandra à la rue Wellington;
- > Intégrer cette boucle cyclable dans le réseau cyclable du centre-ville.

La mesure F est décrite dans le projet témoin 6, qui illustre une solution possible par l'ajout d'une installation cyclable bidirectionnelle du côté nord de la rue Wellington. Cette mesure pourrait être conjuguée à une installation cyclable bidirectionnelle aménagée du côté ouest de l'avenue Mackenzie. Ensemble, ces interventions permettraient aux cyclistes de se déplacer dans une boucle continue entre les deux ponts interprovinciaux sans avoir à emprunter une voie municipale. La mesure visant la rue Wellington pourrait entraîner la suppression des voies de virage à gauche afin d'obtenir une largeur d'emprise adéquate. Si l'option d'une installation bidirectionnelle n'est pas retenue, l'aménagement de voies cyclables séparées de chaque côté de la rue pourrait être envisagé.



Pont Portage, Ottawa ON

Mesure **G**

Intégrer la ville et l'État d'un côté et de l'autre de la rue Wellington

Cette mesure a pour objet de mettre en valeur les passages piétonniers et les réseaux cyclables, et de relier sur un plan thématique le centre-ville d'Ottawa au boulevard de la Confédération et à la cité parlementaire. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Aménager des trottoirs plus larges et créer un paysage urbain de qualité dans les rues qui relient la colline du Parlement au centre-ville, dans les îlots situés entre les rues Wellington et Queen.
- > Coordonner le mobilier urbain, les matériaux des trottoirs et des bordures, les lampadaires et les arbres plantés des deux côtés de la rue Wellington;
- > Relier les parcours et les installations cyclables du centre-ville à ceux du boulevard de la Confédération.



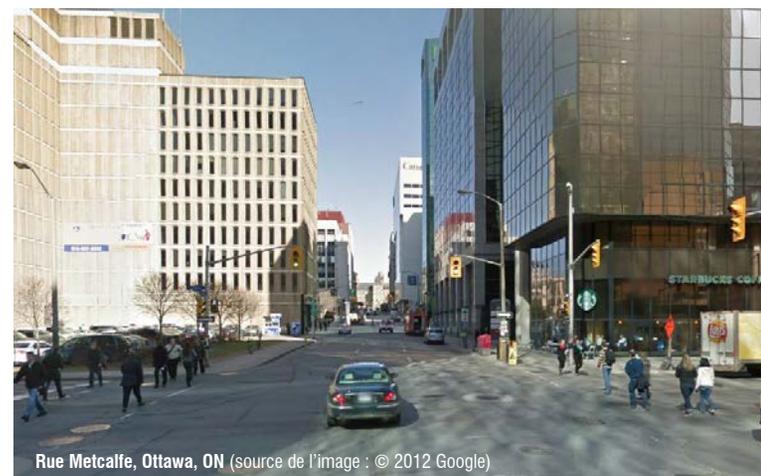
Mesure **H**

Embellir la rue Metcalfe

Cette mesure a pour objet d'investir dans la mise en valeur de la rue Metcalfe, reconnaissant ainsi son caractère unique d'artère traversant le centre-ville d'Ottawa pour relier la colline du Parlement et le Musée de la nature. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Élargir les trottoirs afin d'améliorer le confort et la mobilité des piétons;
- > Aménager un passage piétonnier prioritaire grâce à des carrefours surélevés et/ou toutes directions à proximité des stations de la Ligne de la Confédération;
- > Reproduire dans tout le centre-ville la qualité des rues « bordées d'arbres » retrouvées dans le quartier Centre;
- > Aménager une installation cyclable séparée sur toute la longueur de la rue, dans un sens ou dans les deux (selon la fonction prévue de la rue O'Connor en matière de cyclisme).

La mesure H est décrite dans le projet témoin 5, qui illustre des trottoirs plus larges, des arbres de rue et une installation cyclable séparée sur la rue Metcalfe. Cette illustration correspond à une rue complète de type D1.



Mesure I

Relier le centre-ville aux plaines LeBreton

Cette mesure a pour objet de créer pour les usagers de tous les modes de transport un lien plus solide entre le centre-ville et le secteur des plaines LeBreton. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Améliorer la continuité des déplacements des cyclistes en direction et en provenance du centre-ville, en aménageant des installations cyclables sur les rues Albert et Slater, qui se prolongent à l'ouest de l'avenue Bronson;
- > Permettre la desserte offerte par le projet pilote de voies cyclables de l'avenue Laurier jusqu'à la rue Bronson, si les voies sont rendues permanentes;
- > Modifier le caractère de la rue à l'aide de mesures de modération de la circulation sur les rues Albert et Slater, juste à l'est de l'avenue Bronson;
- > Aider à l'orientation en installant des points d'intérêt ou d'accès à la convergence des rues Albert, Slater et Bronson;
- > Prévoir des panneaux de signalisation indiquant clairement à tous les usagers de la route un changement de caractère au point de convergence du centre-ville d'Ottawa et des plaines LeBreton.

La mesure I est décrite dans le projet témoin 9, qui illustre des installations cyclables proposées pour relier les rues Albert et Slater aux plaines LeBreton. Elle permet également de créer un nouveau sentier polyvalent reliant les voies cyclables de l'avenue Laurier à la rue Slater. Cette conception est harmonisée au projet témoin des rues Albert et Slater, illustrant des voies cyclables séparées du côté gauche de ces rues.



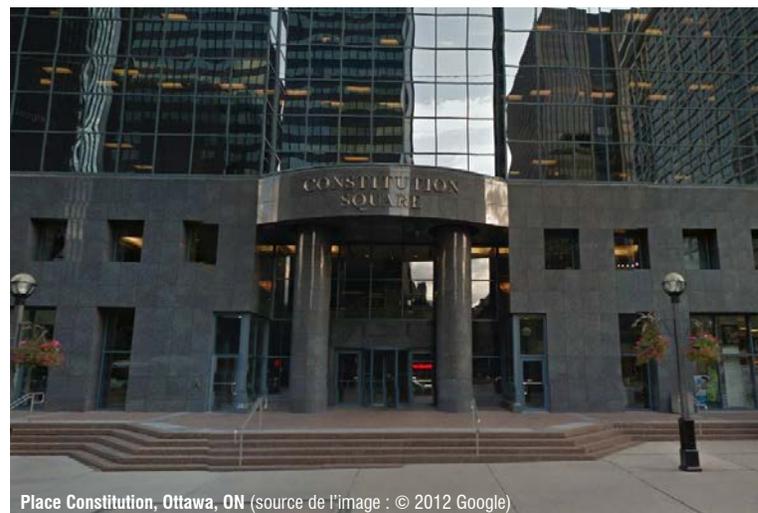
Carrefour des rues Bronson et Slater, Ottawa, ON (source de l'image : © 2012 Google)

Mesure J

Aménager des liens dans les îlots pour desservir les stations de transport en commun

Cette mesure a pour objet de prioriser les déplacements aisés des piétons en direction et en provenance des stations de la Ligne de la Confédération, en élargissant les trottoirs municipaux à l'aide d'itinéraires sur des propriétés privées. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Améliorer la mobilité des piétons en offrant des choix d'itinéraires hors voirie, traversant de nouveaux édifices, de préférence en rez-de-chaussée;
- > Se focaliser sur des emplacements situés dans des îlots à proximité immédiate des stations de transport en commun, d'un côté ou de l'autre de la rue;
- > Élaborer un système intégré de panneaux d'orientation et de signalisation afin d'encourager la création d'un réseau coordonné de liens traversant les îlots;
- > Mettre l'accent sur la création de liens traversant les îlots à proximité de la station Centre-ville Ouest;
- > Offrir des liens traversant les îlots supplémentaires par le biais de réaménagements à proximité de la station Rideau.



Place Constitution, Ottawa, ON (source de l'image : © 2012 Google)

Mesure K

Réadapter le pont Mackenzie King

Cette mesure a pour objet de réadapter le pont Mackenzie King comme une rue mieux équilibrée pour tous les usagers, après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération, en mettant moins l'accent sur sa fonction de couloir de transport en commun. Le pont Mackenzie King réadapté peut fonctionner comme une promenade municipale importante offrant des points d'observation panoramique et reliant d'importantes institutions municipales et culturelles. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Mettre en valeur et élargir l'installation cyclable bidirectionnelle existante, qui viendrait enrichir une voie cyclable est-ouest, et supprimer la séparation centrale;
- > Améliorer l'environnement piétonnier le long de la rue en intégrant des végétaux qui adoucissent les conditions climatiques et en aménageant des trottoirs de qualité;
- > Chercher à aménager une promenade en plein air entre le Centre national des arts et le Centre des congrès d'Ottawa/Centre Rideau;
- > Attribuer sur la chaussée assez de place aux véhicules de transport en commun, mais prioriser les besoins des piétons et des cyclistes;
- > Encourager par des mesures d'incitation l'aménagement de façades actives par le biais du processus d'approbation des projets d'aménagement, conjointement avec le réaménagement des utilisations sur le pont.

La mesure K est décrite dans les projets témoins 10 et 11, qui illustrent un pont Mackenzie King redynamisé avec une installation cyclable bidirectionnelle mise en valeur, un paysage de rue et des plantations d'arbres améliorés, et des affectations de voies qui reflètent des niveaux réduits de circulation des autobus. Cette conception est harmonisée aux projets témoins des rues Albert et Slater, qui encouragent la mise en place d'une voie cyclable séparée du côté gauche de la rue, en sens unique.



Pont Mackenzie King, Ottawa, ON

Mesure L

Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale

Cette mesure a pour objet de renforcer la fonction prévue de la rue Rideau en tant que « rue principale traditionnelle » et « rue à thème » du district de commerces de détail, d'art et de théâtre d'Ottawa, grâce à des améliorations du paysage de rue destinées à prioriser le confort et les déplacements des piétons. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Aménager des passages pour piétons prioritaires, tel qu'énoncé dans le plan de vision d'avenir des piétons 1 (Infrastructure piétonnière), grâce à l'élargissement des passages pour piétons, à des passages pour piétons en béton contrastés ou à des changements de feux de circulation;
- > Aménager des trottoirs élargis à proximité des entrées des stations de la Ligne de la Confédération;
- > Prévoir des liens traversant les îlots à proximité des stations de transport en commun;
- > Encourager les utilisations au niveau de la rue qui animent l'environnement piétonnier;
- > Limiter l'espace des trottoirs déplacé par les points d'arrêt des autobus et des taxis, et évaluer la possibilité d'aménager des places de stationnement sur voirie disponibles le soir et la fin de semaine;
- > Améliorer le paysage de rue et les plantations afin d'accroître le confort des piétons.

Ces objectifs peuvent être pris en compte dans les études en cours entourant la réfection de la rue Rideau et les possibles modifications au carrefour de la rue Rideau et de la promenade Sussex, et dans les plans d'amélioration du paysage de rue visant la rue Rideau, entre la promenade Sussex et la rue Dalhousie.



Rue Rideau, Ottawa, ON

Améliorer le carrefour Mackenzie King/Nicholas/Waller

Cette mesure a pour objet de simplifier le carrefour Mackenzie/Nicholas/Waller pour tous les usagers, mais plus particulièrement pour les piétons et les cyclistes, en facilitant l'accès à la station depuis la Côte-de-Sable, l'Université d'Ottawa et la Cour des arts. Elle contribue également à la création de liens cyclables traversant la ville. Les objectifs de conception sont les suivants :

- > Relier le pont Mackenzie King et les installations cyclables de la rue Stewart à l'aide d'un sentier cyclable aménagé derrière le trottoir, du côté est du carrefour Mackenzie King/Waller, et créer un lien vers la voie cyclable est-ouest prévue;
- > Améliorer la distinction entre les phases des feux de circulation pour vélos et celles des feux de circulation;
- > Modifier le tracé du passage pour piétons au carrefour du Transitway et de la rue Waller afin de fournir aux piétons une traversée plus directe vers la place piétonnière Séraphin-Marion;
- > Mettre en valeur les passages pour piétons à l'aide de pavés contrastants et de feux pour piétons.

La mesure M est décrite dans le projet témoin 8, qui illustre l'élargissement des trottoirs afin d'améliorer l'environnement piétonnier et réduire la distance de traversée aux carrefours. Elle met en place une stratégie détaillée sur le cyclisme, qui met en valeur le lien entre la Côte-de-Sable et l'Université d'Ottawa et le centre-ville, en empruntant le pont Mackenzie King, jusqu'à la Basse-Ville. Cette conception est harmonisée aux projets témoins du pont Mackenzie King Bridge, et illustre l'installation cyclable bidirectionnelle.



4.2 Projets témoins de rues

Les projets témoins de rues, qui correspondent au Plan des rues, intègrent toutes les cartes de superposition fonctionnelle, présentées à la section 2, et illustrent des éléments extraits de la Boîte à outils de conception des rues, section 3. Chaque projet témoin est conçu pour répondre à des contraintes observées dans les rues et remplissent des conditions futures souhaitables, visant notamment les entrées et les points d'accès des stations de la Ligne de la Confédération. Ces conceptions démontrent également comment la configuration future des rues du centre-ville d'Ottawa pourra être adoptée sur le plan linéaire, en traitant de questions liées aux accès à la Ligne de la Confédération, aux entrées des garages de stationnement, aux aires de chargement, au traitement des passages pour piétons permettant de leur accorder la priorité, et au rythme des éléments de paysage de rue permettant de créer non seulement des rues fonctionnelles mais également attrayantes. Chaque projet témoin illustre un seul des nombreux scénarios possibles pour chaque secteur. Ils décrivent des conceptions de rue progressives et novatrices, qui mettent en évidence une variété d'éléments de la Boîte à outils de conception des rues. Plusieurs de ces projets témoins correspondent également aux mesures essentielles décrites dans la section précédente.

Projet témoin 1

Rue Queen (à l'ouest de la rue O'Connor)



Projet témoin 2

Rue Albert (à l'angle de la rue Lyon)



Projet témoin 3

Rue Slater (à l'ouest de la rue Metcalfe)



Projet témoin 4

Rue Slater (à l'ouest de la rue Metcalfe) en rue à double sens



Projet témoin 5
Rue Metcalfe (à l'angle de la rue Sparks)



Projet témoin 6
Rue Wellington (à l'angle de la rue Elgin)



Projet témoin 7
Triangle du monument de guerre



Projet témoin 8
Lien Mackenzie King/Nicholas/Waller



Projet témoin 9
Lien Bronson/Albert/Slater



Projet témoin 10
Pont Mackenzie King (vu en direction est)



Projet témoin 11
Pont Mackenzie King (vu en direction ouest)



Projet témoin 1

Rue Queen (à l'ouest de la rue O'Connor)



Piétons (P)

(Section 3.1)

- P2.1** Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.
 Largeur minimale de 3,0 m
- P2.3** Prolonger le revêtement de la zone piétonnière jusqu'à la limite des bâtiments.
- P211** Les bordures franchissables créent un « espace modulable ». La couleur et/ou la texture des pavés indiquent une transition du trottoir vers un « espace modulable ».
- P3.2** Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.
 Au moins 15 m² de terreau par arbre
- P4.1** Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.
- P5.1** Panneaux de signalisation et d'orientation ayant une identité claire.
- P7.1** Modifier les façades des bâtiments en rez-de-chaussée pour permettre des utilisations axées sur l'activité de la rue.
- P7.3** Articuler les façades des bâtiments en rez-de-chaussée.
- P7.4** Utilisations actives en rez-de-chaussée.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

- C1.4** Voie cyclable partagée.
 Voie partagée : largeur de 4,0 à 4,5 m
- C3.2** Aire de stationnement pour vélos à court terme.



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

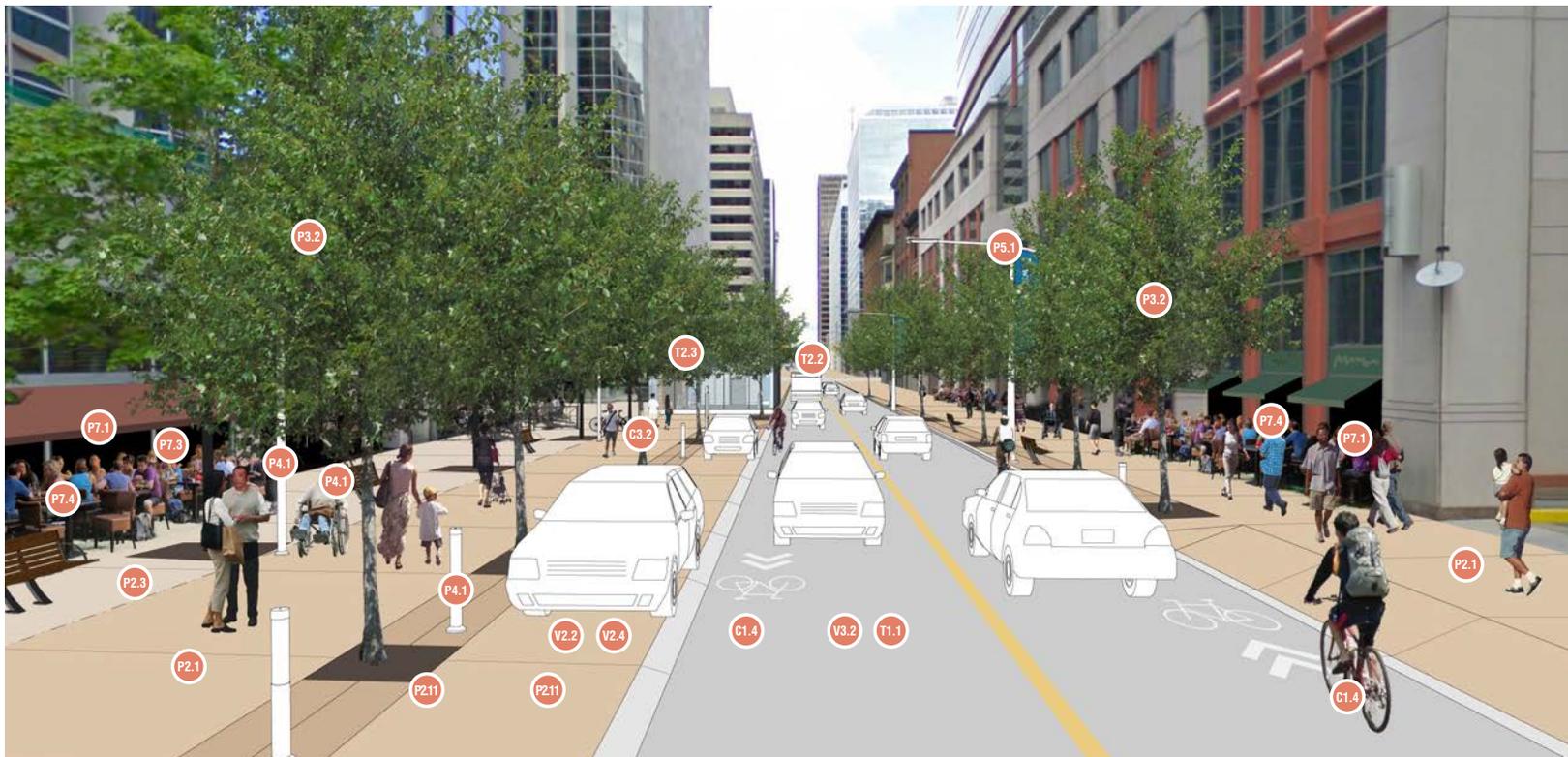
- T1.1** Permettre le déplacement efficace des autobus.
- T2.2** Relier l'arrêt d'autobus local et l'entrée de station de la Ligne de la Confédération du même côté de la rue.
- T2.3** Entrée très visible de station de la Ligne de la Confédération, avec des approches piétonnières définies et attrayantes.



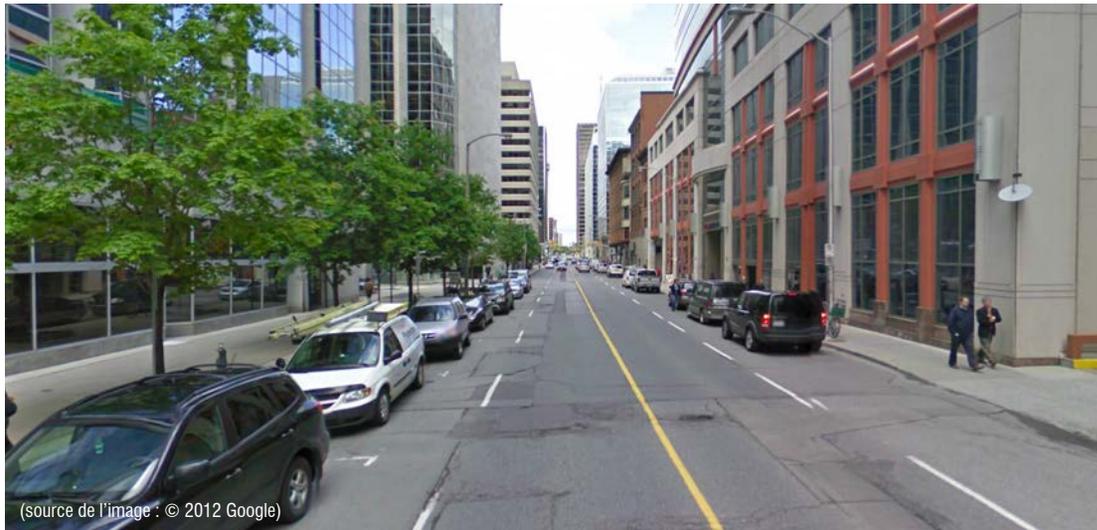
Véhicules (V)

(Section 3.4)

- V2.2** Aire de stationnement sur un « espace modulable » au niveau du trottoir, accessible grâce à une bordure franchissable.
 Largeur minimale de 2,3 m
- V2.4** Aire de chargement/poste de taxi sur un « espace modulable » au niveau du trottoir, accessible grâce à une bordure franchissable.
 Largeur minimale de 2,4 m
- V3.2** Voies de circulation normalisées et limitées.
 Voie partagée : largeur de 4,25 à 4,5 m



Projet témoin 1 : rue Queen (à l'ouest de la rue O'Connor)



Ce projet témoin met en évidence les trottoirs plus larges près de la station Centre-ville Est de la Ligne de la Confédération, illustrant ainsi les zones adjacentes à la bordure pouvant servir d'espaces modulables pour l'aménagement de places de stationnement ou l'élargissement des trottoirs. Les cyclistes partagent l'espace avec les véhicules, qui circuleront à basse vitesse afin de garantir la sécurité des piétons.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 2

Rue Albert (à l'angle de la rue Lyon)



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.

Largeur minimale de 3,0 m

P2.3 Prolonger le revêtement de la zone piétonnière jusqu'à la limite des bâtiments.

P2.6 Largeurs de trottoir à l'échelle de la largeur nette des trottoirs aux approches.

Largeur minimale de 3,0 m

P2.8 Priorité des piétons aux passages piétonniers indiquée à l'aide de matériaux distinctifs.

P2.10 Carrefour prioritaire aux piétons surélevé en « plateau de table ».

P3.2 Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.

Au moins 15 m³ de terreau par arbre

P4.1 Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.

P5.1 Panneaux de signalisation et d'orientation ayant une identité claire.

P7.1 Modifier les façades des bâtiments en rez-de-chaussée pour permettre des utilisations axées sur l'activité de la rue.

P7.2 Bâtiments élevés érigés sur un socle.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et unidirectionnelle.

Largeur minimale de 1,8 m

C2.5 Marques indiquant un parcours cyclable traversant un carrefour.

C3.2 Aire de stationnement pour vélos à court terme.

P7.3 Articuler les façades des bâtiments en rez-de-chaussée.

P7.4 Utilisations du sol actives en rez-de-chaussée.

P7.8 Les bâtiments d'angle encadrent le carrefour.



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.

T1.5 Aires de chargement en bordure.

Largeur de 1,5 à 3,0 m

T4.1 Utiliser les avancées de trottoir pour autobus afin d'accorder la priorité aux arrêts d'autobus.

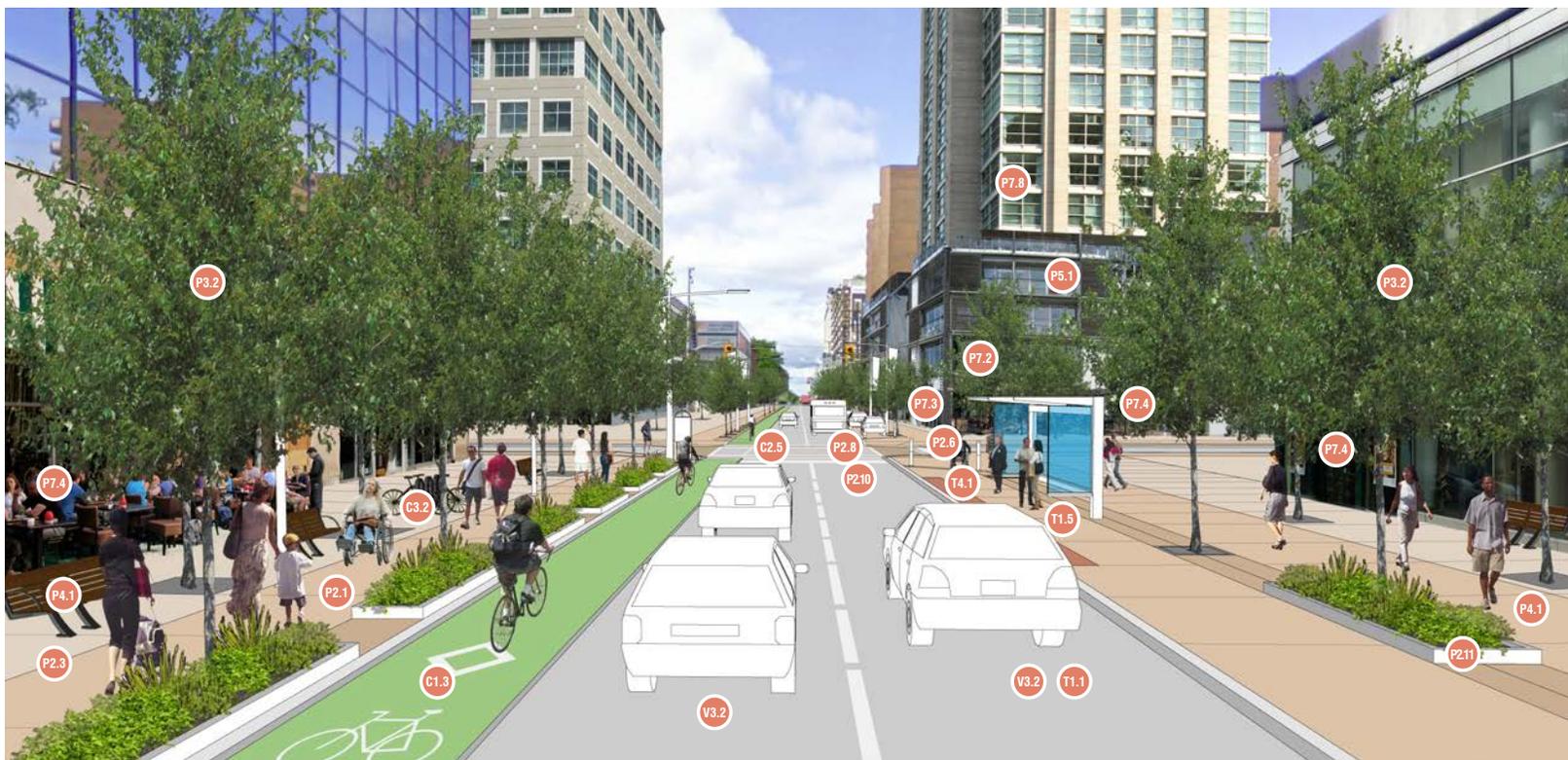


Véhicules (V)

(Section 3.4)

V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.

Voie extérieure : largeur de 3,5 m



Projet témoin 2 : rue Albert (à l'angle de la rue Lyon)



(source de l'image : © 2012 Google)

Ce projet témoin illustre une possibilité de mettre en place une installation cyclable séparée du côté gauche de la rue Albert, afin d'éviter les conflits avec les autobus circulant et s'arrêtant pour faire monter et descendre des clients du côté droit de la rue. Les trottoirs ont été élargis pour garantir un environnement piétonnier sécurisé et permettre l'animation de la rue grâce à des terrasses et des cafés extérieurs.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 3

Rue Slater (à l'ouest de la rue Metcalfe)



Piétons (P)

(Section 3.1)

- P2.1** Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.
 Largeur minimale de 3,0 m
- P3.2** Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.
 Au moins 15 m³ de terreau par arbre
- P3.7** Planter des arbustes, des plantes vivaces et de l'herbe afin d'obtenir des aménagements paysagers complets, variés et durables.
- P3.8** Alimentation de la nappe afin d'améliorer le sol et l'environnement végétal.
- P4.1** Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.
- P5.1** Panneaux de signalisation et d'orientation ayant une identité claire.
- P7.1** Modifier les façades des bâtiments en rez-de-chaussée pour permettre des utilisations axées sur l'activité de la rue.
- P7.4** Utilisations actives en rez-de-chaussée.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

- C1.3** Installation cyclable séparée verticalement et unidirectionnelle.
 Largeur minimale de 1,8 m
- C3.2** Aire de stationnement pour vélos à court terme.



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

- T1.1** Permettre le déplacement efficace des autobus.
- T1.5** Aires de chargement en bordure.
 Largeur de 1,5 à 3,0 m
- T1.6** Intégrer des changements de texture de la surface aux arrêts de transport en commun afin d'aider les malvoyants.
- T4.1** Utiliser les avancées de trottoir pour autobus afin d'accorder la priorité aux arrêts d'autobus.



Véhicules (V)

(Section 3.4)

- V2.2** Aires de stationnement sur un « espace modulable » à la hauteur du trottoir, accessibles par bordure franchissable.
 Largeur minimale de 2,3 m
- V2.4** Aires de chargement/postes de taxi sur un « espace modulable » à la hauteur du trottoir, accessibles par bordure franchissable.
 Largeur minimale de 2,4 m
- V3.2** Voies de circulation normalisées et limitées.
 Voie extérieure : largeur de 3,5 m



Projet témoin 3 : rue Slater (à l'ouest de la rue Metcalfe)



(source de l'image : © 2012 Google)

Ce projet témoin décrit l'ajout d'une installation cyclable séparée du côté nord de la rue Slater et l'élargissement des trottoirs résultant de la suppression de la voie réservée aux autobus. Les usagers du transport en commun disposent de nombreux abribus et les devantures d'édifices sont animées grâce à commerces de détail en rez-de-chaussée.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 4

Rue Slater (à l'ouest de la rue Metcalfe) en rue à double sens



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.
 Largeur minimale de 3,0 m

P2.11 Les bordures franchissables créent des « espaces modulables ». La couleur et/ou la texture des pavés offrent une transition du trottoir vers un « espace modulable ».

P3.2 Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.
 Au moins 15 m³ de terreau par arbre

P3.7 Planter des arbustes, des plantes vivaces et de l'herbe afin d'obtenir des aménagements paysagers complets, variés et durables.

P3.8 Alimentation de la nappe afin d'améliorer le sol et l'environnement végétal.

P4.1 Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.

P5.1 Panneaux de signalisation et d'orientation ayant une identité claire.

P7.1 Modifier les façades des bâtiments en rez-de-chaussée pour permettre des utilisations axées sur l'activité de la rue.

P7.4 Utilisations actives en rez-de-chaussée.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

C1.4 Les cyclistes partagent les voies de circulation avec les automobilistes.
 Voie partagée : largeur de 3,5 m



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.



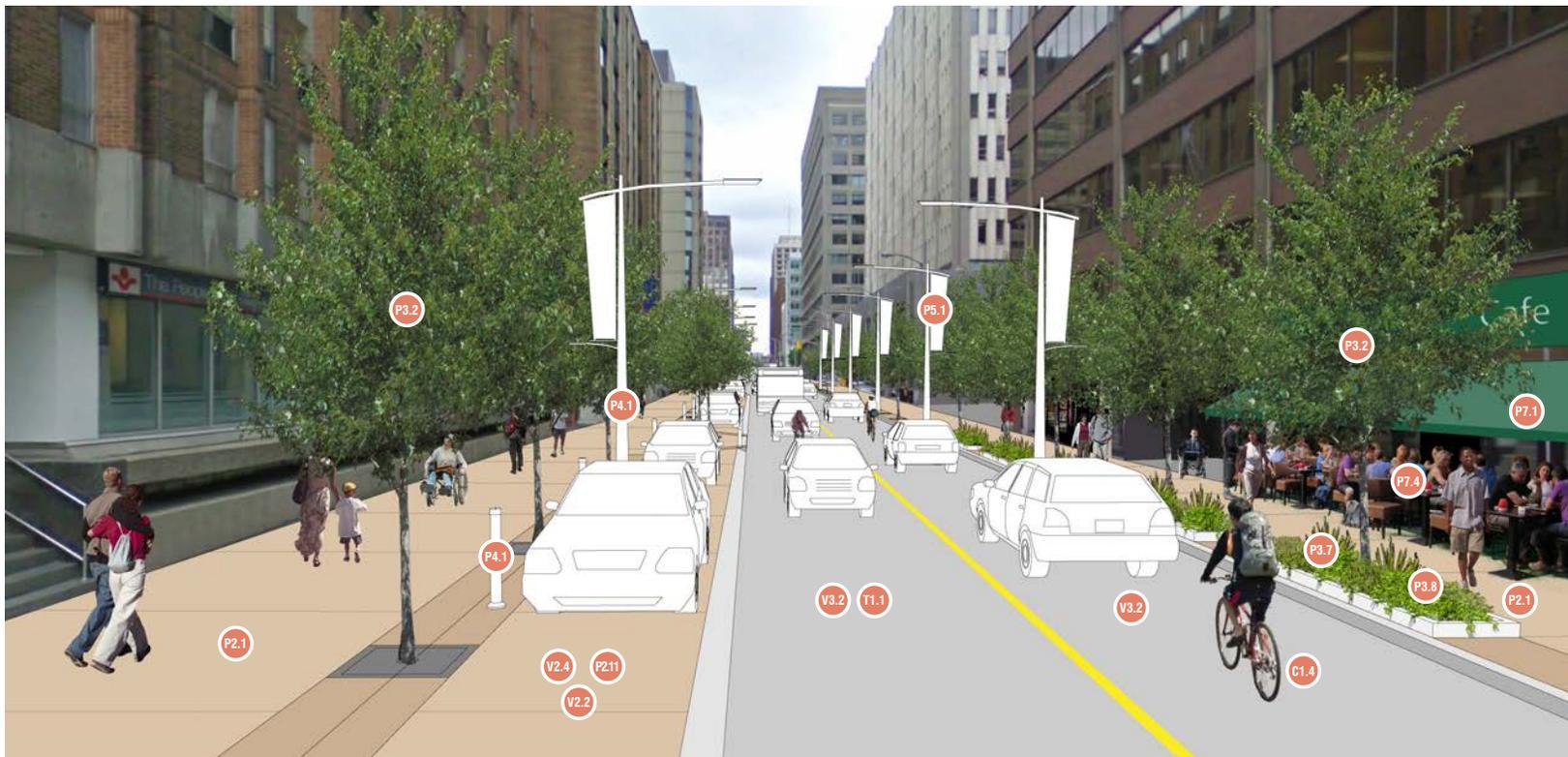
Véhicules (V)

(Section 3.4)

V2.2 Aires de stationnement sur un « espace modulable » à la hauteur du trottoir, accessibles par bordure franchissable.
 Largeur minimale de 2,3 m

V2.4 Aire de chargement/poste de taxi sur un « espace modulable » au niveau du trottoir, accessible grâce à une bordure franchissable.
 Largeur minimale de 2,4 m

V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.
 Voie extérieure : largeur de 3,5 m



Projet témoin 4 : rue Slater (à l'ouest de la rue Metcalfe) en rue à double sens



(source de l'image : © 2012 Google)

Ce projet témoin imagine la rue Slater en rue à double sens. Les cyclistes partagent la chaussée avec les véhicules et des places de stationnement peuvent être aménagées dans les espaces modulables. Les trottoirs élargis offrent de l'espace supplémentaire pour les piétons et les arbres de rue, et les devantures d'édifices sont animées grâce à commerces de détail en rez-de-chaussée.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 5

Rue Metcalfe (à l'angle de la rue Sparks)



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.
 Largeur minimale de 3,0 m

P2.8 Priorité des piétons aux passages piétonniers indiquée à l'aide de matériaux distinctifs.

P2.10 Carrefour prioritaire aux piétons surélevé en « plateau de table ».

P3.2 Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.
 Au moins 15 m³ de terreau par arbre

P4.1 Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.

P7.4 Utilisations actives en rez-de-chaussée.

P8.13 Intégrer des éléments permettant d'activer le bord de la rue.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et unidirectionnelle.
 Largeur minimale de 1,8 m



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

Nota : Aucun service de transport en commun sur la rue Slater dans ce projet témoin.

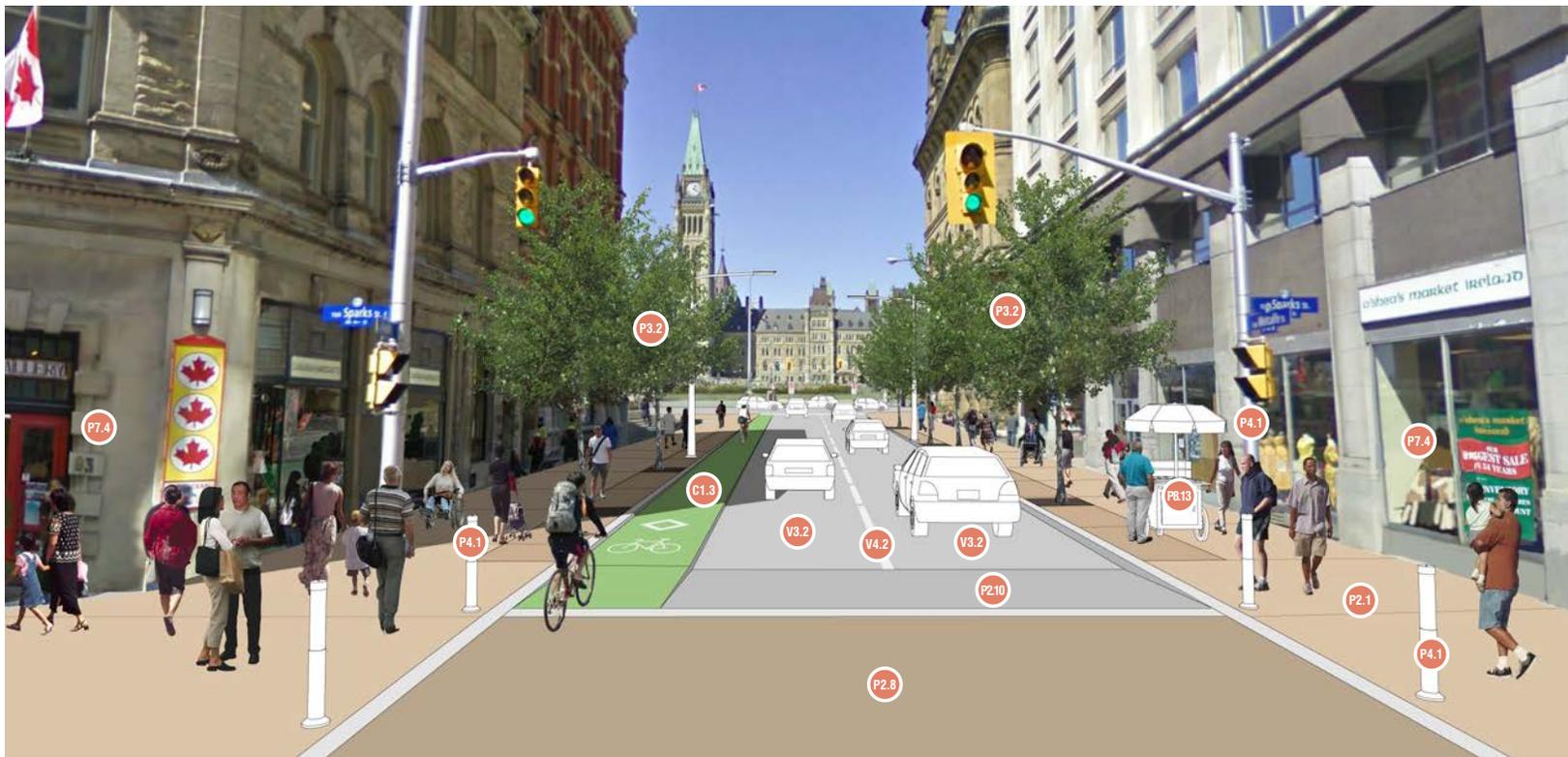


Véhicules (V)

(Section 3.4)

V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.
 Voie extérieure : largeur de 3,5 m

V4.2 Conserver la configuration à sens unique pour limiter les retards et les conflits éventuels avec les cyclistes lors des virages.



Projet témoin 5 : rue Metcalfe (à l'angle de la rue Sparks)



(source de l'image : © 2012 Google)

Ce projet témoin illustre la rue Metcalfe mise en valeur par des trottoirs élargis et des arbres plantés des deux côtés de la chaussée. De plus, une installation cyclable séparée est aménagée du côté ouest de la rue.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 6

Rue Wellington (à l'angle de la rue Elgin)



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.

 Largeur minimale de 3,0 m

P5.8 Intégrer la signalisation avec celle de la Ligne de la Confédération et du réseau de la CCN.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et bidirectionnelle.

 Largeur minimale de 3,0 m

C3.2 Aire de stationnement pour vélos à court terme.

C4.1 Installer des postes de vélopar-tage.



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.



Véhicules (V)

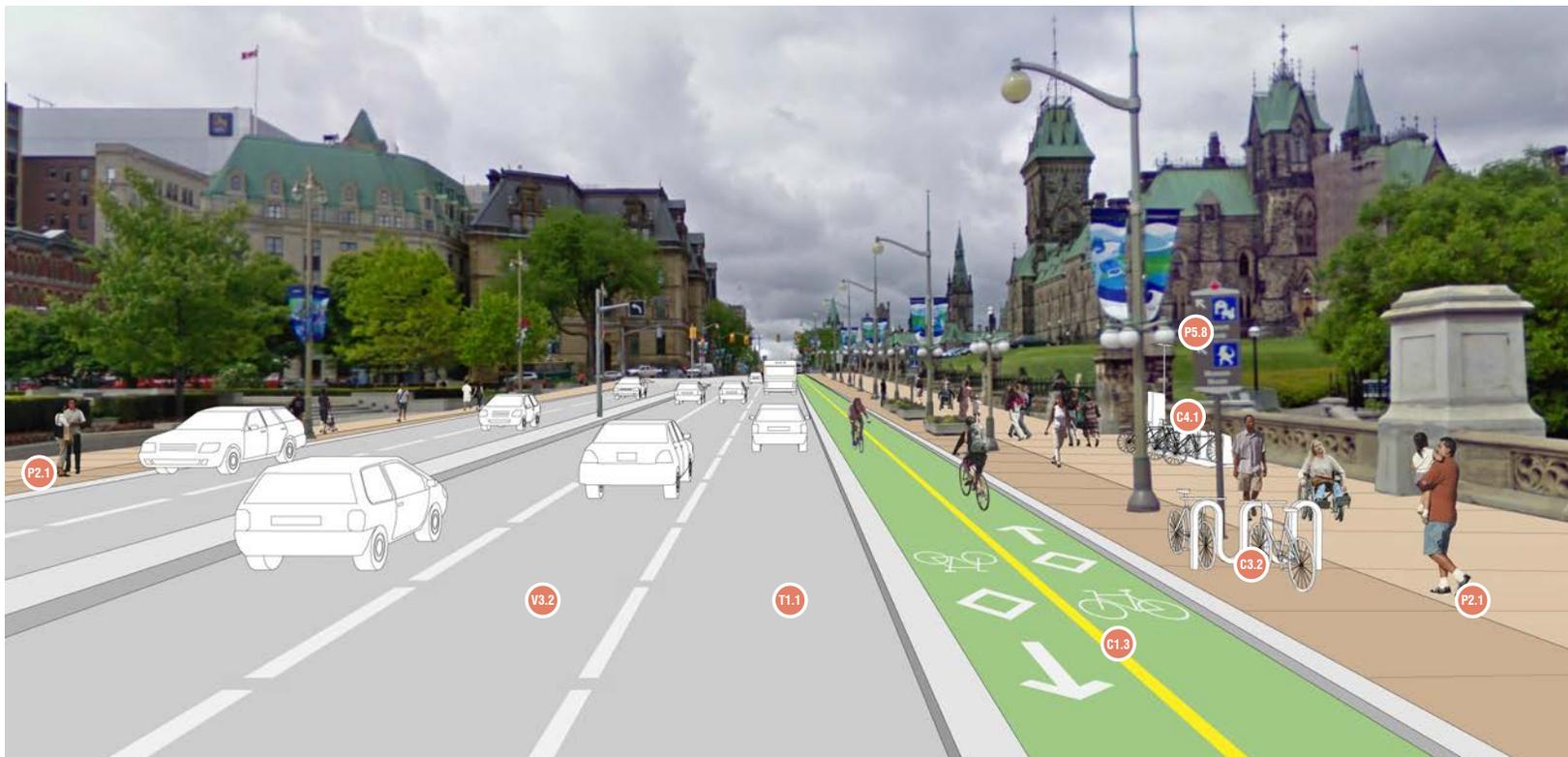
(Section 3.4)

V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.

 Voie extérieure : largeur de 3,5 m

 Voie médiane : largeur de 3,25 m

 Voie de virage : largeur de 3,0 à 3,25 m



Projet témoin 6 : rue Wellington (à l'angle de la rue Elgin)



(source de l'image : © 2012 Google)

Ce projet témoin décrit la reconfiguration de la rue Wellington afin de permettre l'aménagement d'une installation cycliste séparée bidirectionnelle. Cette installation continue jusqu'au pont Portage, formant un lien essentiel d'une boucle cyclable interprovinciale. Une voie de virage à gauche à l'angle des rues Wellington et Elgin est supprimée.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 7

Triangle du monument de guerre



Piétons (P)

(Section 3.1)

- P2.1** Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.
 Largeur minimale de 3,0 m
- P2.8** Priorité des piétons aux passages piétonniers indiquée à l'aide de matériaux distinctifs.
- P3.2** Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.
 Au moins 15 m³ de terreau par arbre
- P10.2** Supprimer des voies de circulation automobile ou de virage pour accorder la priorité aux piétons aux points d'accès.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

- C1.3** Installation cyclable séparée verticalement et bidirectionnelle.
 Largeur minimale de 3,0 m
Installation cyclable séparée verticalement et unidirectionnelle.
 Largeur minimale de 1,8 m



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

- T1.1** Permettre le déplacement efficace des autobus.

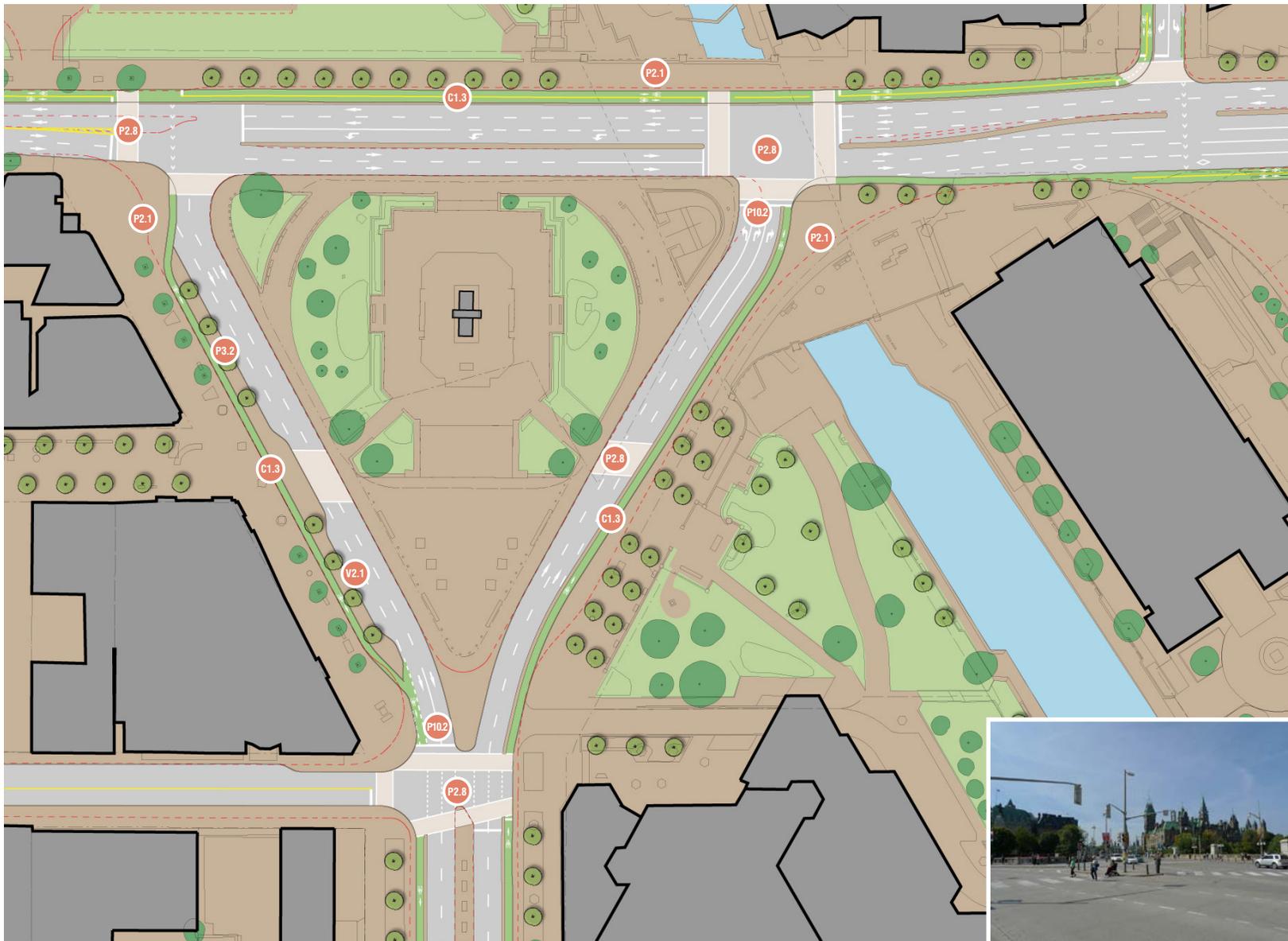


Vehicules (V)

(Section 3.4)

- V2.1** Aires de stationnement pour répondre aux besoins à court terme des commerces locaux.
- V3.2** Voies de circulation normalisées et limitées.
 Voie extérieure : largeur de 3,5 m
 Voie médiane : largeur de 3,25 m
 Voie de virage : largeur de 3,25 m

Ce projet témoin décrit la suppression de voies de circulation automobile et la simplification des carrefours autour du Triangle du monument de guerre, afin d'obtenir plus d'espace de trottoir pour les piétons et les cyclistes, grâce à l'aménagement de voies cyclables séparées.



Projet témoin 7 : Triangle du monument de guerre

* Les traits rouges indiquent l'emplacement actuel de la bordure.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 8

Lien Mackenzie King/Nicholas/Waller



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.

Largeur minimale de 3,0 m

P2.8 Priorité des piétons aux passages piétonniers indiquée à l'aide de matériaux distinctifs.

P3.2 Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.

Au moins 15 m³ de terreau par arbre

P3.7 Planter des arbustes, des plantes vivaces et de l'herbe afin d'obtenir des aménagements paysagers complets, variés et durables.



Cyclists (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et bidirectionnelle.

Largeur minimale de 3,0 m

Installation cyclable séparée verticalement et unidirectionnelle.

Largeur minimale de 1,8 m

C2.2 Prévoir des sas-vélos afin de rendre les cyclistes plus visibles.

C2.5 Marques indiquant un parcours cyclable traversant un carrefour.



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.



Véhicules (V)

(Section 3.4)

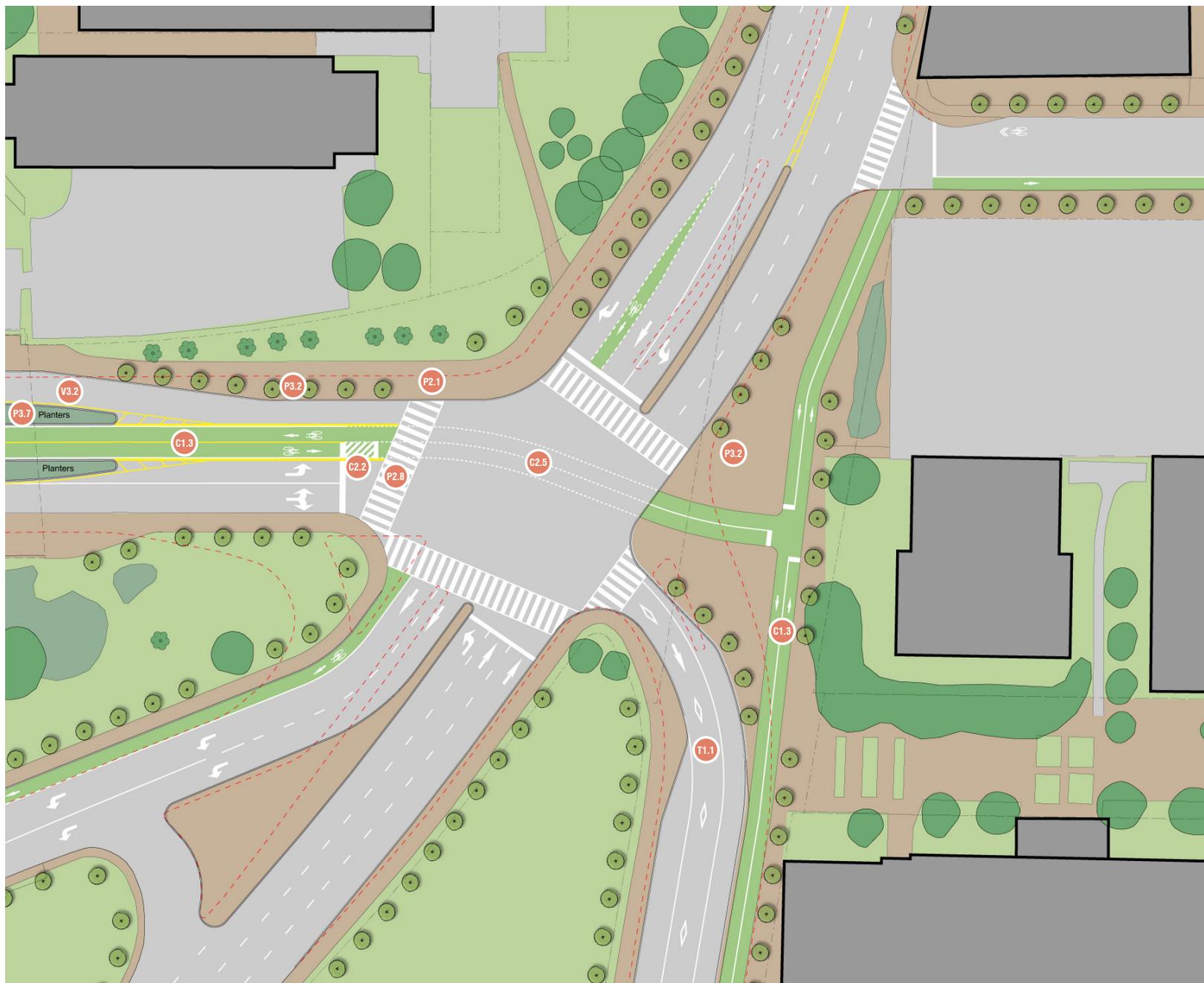
V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.

Voie extérieure : largeur de 3,5 m

Voie médiane : largeur de 3,25 m

Voie de virage : largeur de 3,25 m

Ce projet témoin illustre l'élargissement des trottoirs sur le carrefour entre Mackenzie King, Nicholas et Waller, qui permet d'améliorer l'environnement piétonnier et de diminuer la distance de traversée au carrefour. Il présente également de nouvelles installations cyclables le long des rues Waller et Nicholas, qui améliorent le lien entre la Côte-de-Sable et l'Université d'Ottawa vers le centre-ville, en passant par le pont Mackenzie King, et vers la Basse-Ville, en passant par la rue Nicholas.



Projet témoin 8 : Lien Mackenzie King/Nicholas/Waller

* Les traits rouges indiquent l'emplacement actuel de la bordure.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 9

Lien Bronson/Albert/Slater



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.

Largeur minimale de 3,0 m

P2.8 Priorité des piétons aux passages piétonniers indiquée à l'aide de matériaux distinctifs.

P3.2 Planter le long des rues une variété d'arbres résistants.

Au moins 15 m³ de terreau par arbre

P10.1 Créer des points d'accès en conjuguant des éléments végétaux, de paysage de rue et de forme bâtie.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et bidirectionnelle.

Largeur minimale de 3,0 m

Installation cyclable séparée verticalement et unidirectionnelle.

Largeur minimale de 1,8 m

C2.5 Marques indiquant un parcours cyclable traversant un carrefour.

C4.1 Installer des postes de vélopar tage.



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.



Véhicules (V)

(Section 3.4)

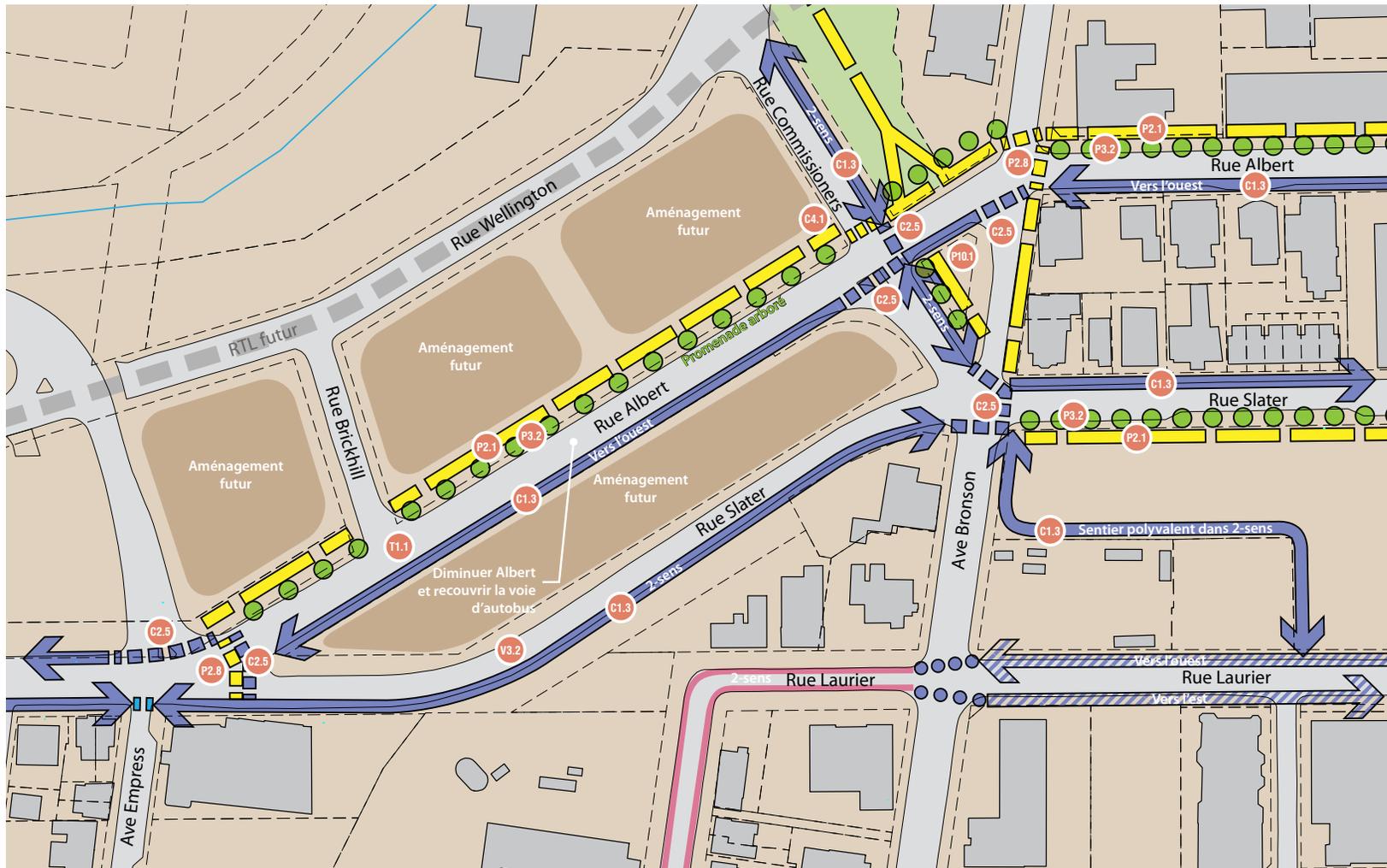
V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.

Voie extérieure : largeur de 3,5 m

Voie médiane : largeur de 3,25 m

Voie de virage : largeur de 3,25 m

Ce projet témoin illustre la mise en place d'installations cyclables séparées sur les rues Albert et Slater, afin d'améliorer le lien entre le centre-ville et les plaines LeBreton. Il présente également un nouveau sentier polyvalent reliant les voies cyclables de l'avenue Laurier à la rue Slater.



- | | |
|--|---|
|  Promenade piétonnière arborée proposée |  Voie partagée existante |
|  Installation cyclable séparée proposé |  Installation cyclable séparée existante |
|  Passage cyclable proposé |  Passage cyclable existant |

Projet témoin 9 : Lien Bronson/Albert/Slater

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 10

Pont Mackenzie King (vu en direction est)



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.

Largeur minimale de 3,0 m

P3.6 Utiliser des combinaisons particulières de type d'aménagement paysager.

P3.7 Planter des arbustes, des plantes vivaces et de l'herbe afin d'obtenir des aménagements paysagers complets, variés et durables.

P4.1 Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.

P5.1 Panneaux de signalisation et d'orientation ayant une identité claire.

P7.1 Modifier les façades des bâtiments en rez-de-chaussée pour permettre des utilisations axées sur l'activité de la rue.

P7.4 Utilisations actives en rez-de-chaussée.



Cyclists (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et bidirectionnelle.

Largeur minimale de 3,0 m



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus afin soutenir la croissance future et les objectifs de part modale du transport en commun.

T1.5 Aires de chargement en bordure.
 Largeur de 1,5 à 3,0 m



Véhicules (V)

(Section 3.4)

V1.3 Mettre en place des mesures physiques de modération de la circulation.

V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.

Voie extérieure : largeur de 3,5 m



Projet témoin 10 : Mackenzie King Bridge



Ce projet témoin illustre la possibilité d'améliorer le confort des piétons et des cyclistes sur le pont Mackenzie King, tout en maintenant des installations adéquates pour le service d'autobus. Une installation cyclable bidirectionnelle occupe le centre du pont et la reconfiguration des voies d'autobus et de circulation permet de créer l'espace suffisant à la plantation d'arbres.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

Projet témoin 11

Pont Mackenzie King (vu en direction ouest)



Piétons (P)

(Section 3.1)

P2.1 Largeur des trottoirs correspondant à l'utilisation piétonnière prévue.

Largeur minimale de 3,0 m

P3.6 Utiliser des combinaisons particulières de type d'aménagement paysager.

P3.7 Planter des arbustes, des plantes vivaces et de l'herbe afin d'obtenir des aménagements paysagers complets, variés et durables.

P4.1 Une famille coordonnée d'éléments de mobilier urbain.



Cyclistes (C)

(Section 3.2)

C1.3 Installation cyclable séparée verticalement et bidirectionnelle.

Largeur minimale de 3,0 m



Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus afin de soutenir les objectifs de croissance et de part modale accrue du transport en commun.



Véhicules (V)

(Section 3.4)

V3.2 Voies de circulation normalisées et limitées.

Voie extérieure : largeur de 3,5 m



Projet témoin 11 : Pont Mackenzie King



(source de l'image : © 2012 Google)

Ce projet témoin illustre la possibilité d'améliorer le confort des piétons et des cyclistes sur le pont Mackenzie King, tout en maintenant des installations adéquates pour le service d'autobus. Une installation cyclable bidirectionnelle occupe le centre du pont et la reconfiguration des voies d'autobus et de circulation permet de créer l'espace suffisant à la plantation d'arbres.

* Les marques dans le projet témoin renvoient aux sections correspondantes de la section 3, Boîte à outils de conception des rues

