Ottawa

Approuvée par le Conseil municipal le 27 mars 2013

Le centre-ville en action

transformer les rues d'Ottawa

Delcan
The Planning Partnership

Greenberg Consultants Inc.
David S. McRobie Architects Inc.
Vélo Québec

ottawa.ca
Services municipaux 3-1-1
613-580-2400
ATS 613-580-2401
@ottawaville

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

Rapport final : le 13 février 2013

Résumé :

Le centre-ville en action est une étude sur le design urbain et le transport qui permet de déterminer des moyens d'aménager des rues plus dynamiques, sûres et accessibles pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs de tous âges et de toutes capacités circulant dans le quartier central des affaires (QCA) d'Ottawa. L'objectif général du projet consiste en fait à rendre la marche, le vélo et le transport en commun plus agréables et plus pratiques, en redistribuant et en améliorant le paysage de rue. Cette étude renseigne la Ville sur les moyens d'exploiter au mieux les possibilités de transformation offertes par la mise en œuvre du projet de train léger (TLR) de la Ligne de la Confédération, et d'intégrer uniformément les futures stations au niveau de la rue.

L'étude *Le centre-ville en action*, réalisée entre septembre 2011 et mars 2013, comportait sept séries de consultation publique. Elle a été approuvée par le Comité des transports le 4 mars 2013, avec un appui massif des membres du public, avant d'être approuvée par le Conseil le 27 mars 2013.

Le TLR souterrain transformera tout le centre-ville lors de son ouverture en 2018. À titre d'exemple, il réduira les embouteillages des autobus rapides dans les rues du centre-ville et libérera de l'espace qui pourra être consacré à d'autres utilisations et à d'autres fonctions de la chaussée. Il modifiera les modèles de déplacement des quelque 47 000 navetteurs du matin qui devraient arriver par TLR et qui rechercheront de nouveaux parcours de marche vers leurs destinations du centre-ville.

Par suite de cet investissement dans le TLR, l'étude *Le centre-ville en action* apporte des solutions novatrices permettant d'orienter une vaste gamme de projets de planification et d'ingénierie proposés dans le QCA d'Ottawa et ses espaces publics, destinés à créer des environnements complets et sûrs. Mentionnons à titre d'exemple l'élargissement des trottoirs, la mise en place de mesures de priorité des piétons, la création de réseaux cyclables complets, la création de zones d'interface du transport en commun facilitant les correspondances entre différents modes de transport et le regroupement des lignes directrices de conception afin de mieux intégrer les bâtiments dans le domaine public.

Le centre-ville en action débute par une vision d'avenir claire et des orientations stratégiques qui décrivent l'approche de l'étude et qui orientent l'élaboration et l'évaluation de tous ses aspects. Les plans de vision d'avenir offrent des analyses supplémentaires de planification et de conception des rues du centre-ville, organisées selon les besoins particuliers des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun et des automobilistes. Ensuite, le cadre de planification et de conception décrit un processus d'évaluation des options de conception des rues et désigne les solutions à privilégier selon la fonction prévue des rues et du quartier adjacent.

La boîte à outils de conception des rues désigne une série de pratiques exemplaires et de solutions créatrices adaptées et applicables au contexte d'Ottawa. Ces pratiques exemplaires sont organisées en quatre grands modes de déplacement : *marche, vélo, transport en commun et automobile*. On y retrouve également plus d'une douzaine de solutions de conception de rues complètes qui rééquilibrent l'espace des rues entre les diverses utilisations. Le projet *Le centre-ville en action* a également permis d'effectuer une recherche d'avant-garde en matière de « niveau de service des piétons », en vue de contribuer à la planification des modes de transport actifs à Ottawa.

Pour aider les membres de la collectivité, les politiciens municipaux, les chefs d'entreprise, les chefs de file communautaire et les employés de la Ville à prévoir les possibilités de changement, des projets témoins sont proposés pour illustrer des solutions novatrices et intégrées de design urbain et de transport, susceptibles d'être appliquées aux rues du centre-ville d'Ottawa.

La section du rapport consacrée à la mise en œuvre porte sur les points suivants :

- Les projets éventuels de paysage de rue pouvant être mis en marche progressivement dans le cadre de travaux de cycle de vie au cours de l'horizon prévisionnel de cinq, dix et 20 ans;
- Treize « mesures essentielles » représentant des projets ou des mesures réalistes qui s'inspirent des renseignements et des analyses présentés dans l'étude;
- Des conseils relatifs à la modification du Plan officiel et du Plan directeur des transports de la Ville, ou à l'actualisation du Plan sur le cyclisme et du Plan de la circulation piétonnière;
- Un programme de mise en œuvre structuré autour des pratiques d'affaires et des services de la Ville;
- La manière avec laquelle l'étude *Le centre-ville en action* joue le rôle de « plan directeur » tel que défini dans le processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale de l'Ontario (2011), afin de contribuer à la rigueur et à l'utilité de l'étude.

Avec le temps, l'étude *Le centre-ville en action* devrait orienter la réfection des rues du centre-ville, favorisant ainsi des modes de transport actifs, de meilleures conditions de design urbain et la création d'un environnement intégrateur pour les personnes de tous âges et de toutes capacités.

Table des matières

1 Introduction / 1

1.1 Contexte et objet de l'étude / 2

1.2 Ligne de la Confédération / 4

1.3 Secteur à l'étude et contexte / 5

1.4 Objectifs de l'étude / 6

1.5 Facteurs entourant l'évaluation environnementale / 7

1.6 Processus d'étude et communications / 8

1.7 Aspirations du centre-ville / 11

1.8 Occasion de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa / 13

2 Vision d'avenir des rues du centre-ville d'Ottawa / 17

2.1 Un nouveau cadre décisionnel en matière de conception de rue / 18

2.2 Vision d'avenir / 21

2.3 Orientations stratégiques / 22

2.4 Plan des rues / 25

2.5 Plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité / 30

3 Boîte à outils de conception des rues / 45

3.1 Critères de mobilité / 46

3.2 Piétons (P) / 50

3.3 Cyclistes (C) / 72

3.4 Transport en commun (T) / 88

3.5 Véhicules (V) / 94

3.6 Solutions en matière de conception de rues complètes / 104

4 Mesures essentielles et projets témoins / 121

4.1 Mesures essentielles / 122

4.2 Projets témoins de rues / 132

5 Mise en œuvre / 157

5.1 Planification et établissement des coûts du cycle de vie des rues / 158

5.2 Plan directeur de réfection des rues du centre-ville d'Ottawa / 162

5.3 Appliquer les mesures essentielles comme autant de priorités / 166

5.4 Évaluation environnementale du « Plan directeur » Le centre-ville en action / 170

5.5 Mesures de mise en œuvre / 174

1 Introduction

1.1 Contexte et objet de l'étude

1.2 Ligne de la Confédération

1.3 Secteur à l'étude et contexte

1.4 Objectifs de l'étude

1.5 Facteurs entourant l'évaluation environnementale

1.6 Processus d'étude et communications

1.7 Aspirations du centre-ville

1.8 Occasion de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa

Cette section décrit le contexte, le but, les objectifs de l'étude, le secteur concerné ainsi que le processus mis en place pour réaliser l'étude *Le centre-ville en action*. On y retrouve également un argument irréfutable associant la revitalisation des rues du centre-ville à l'amélioration de la prospérité et de la compétitivité économique du secteur central d'Ottawa... un centre-ville plus durable et une ville plus dynamique.

1.1 Contexte et objet de l'étude

Le centre-ville en action est une étude sur le design urbain et le transport qui vise à déterminer des moyens de créer des rues dynamiques, diversifiées, sûres et accessibles pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun, en cherchant à ramener un équilibre parmi les usagers de la rue et en améliorant la qualité des paysages de rue, tout en tenant compte des opérations commerciales et d'urgence qui requièrent la circulation des automobiles. Cette étude permettra d'informer la Ville sur la manière d'exploiter au mieux les possibilités transformatrices issues de la mise en œuvre du projet de train léger d'Ottawa (TLRO) et d'autres projets d'infrastructure importants menés au centre-ville.

L'objectif général de la Ville est de rendre plus agréable et pratique l'expérience des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun, qu'ils soient résidents ou visiteurs et quels que soient leur âge ou leurs capacités, en améliorant la qualité environnementale du domaine public grâce à des commodités et à des installations enrichissant le paysage de rue. Cet objectif consiste également à obtenir un espace approprié dans le réseau d'emprises routières du centre-ville. *Le Centre-ville en action* permettra en outre de rechercher des moyens d'intégrer harmonieusement les futures stations de la Ligne de la Confédération au niveau de la rue et d'offrir un cadre propice aux divers projets de planification et d'ingénierie proposés au centre-ville.

Cette étude s'appuie sur les directives fournies dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, sur les recommandations de la Stratégie de design urbain du centre-ville d'Ottawa de 2004, sur le Plan directeur des transports, sur le Plan de la circulation piétonnière, sur le Plan sur le cyclisme d'Ottawa ainsi que sur toute une série d'autres études et projets.

De plus, le Conseil municipal constate qu'une ville prospère et efficace doit faire de la marche, du cyclisme et du transport en commun des modes de transport prioritaires. À long terme, le centre-ville deviendra plus concurrentiel au plan économique lorsqu'il sera plus facile à fréquenter à pied, plus viable et plus durable. Cette thématique se reflète dans le Plan officiel de la Ville et dans les principes directeurs de Choisir notre avenir, le plan à long terme de la capitale nationale.

Études connexes précédentes dans le contexte immédiat du secteur à l'étude

- Choisir notre avenir (Ville d'Ottawa), 2012
- Énoncé de vision et principes directeurs concernant la rue Rideau (Ville d'Ottawa), 2011
- Étude de design urbain de la rue Rideau (Ville d'Ottawa), 2007
- Tunnel de transport en commun au centre-ville d'Ottawa (TTCCVO) (Ville d'Ottawa), 2011
- Train léger sur rail (TLR) d'Ottawa (Ville d'Ottawa), en cours
- Stratégie de design urbain du centre-ville d'Ottawa (Ville d'Ottawa), 2004
- Plan de conception communautaire du centre-ville (Ville d'Ottawa), 2012
- Plan de conception communautaire du district de l'Escarpement (Ville d'Ottawa), 2008
- Projet pilote de voies cyclables séparées (Ville d'Ottawa), 2011
- Étude sur la réduction des voies de l'avenue King Edward (Ville d'Ottawa), projet presque achevé
- Stratégie municipale de gestion du stationnement (Ville d'Ottawa), 2009
- Programme intégré de mobilier urbain (Ville d'Ottawa), 2009
- Réfection de l'avenue Bronson (Ville d'Ottawa), travaux prévus en 2012-2013
- Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, dans le cadre du programme Ottawa, on va de l'avant (Ville d'Ottawa), 2009
- PCC du couloir de TLR Carling-Bayview (Ville d'Ottawa), en cours
- Horizon 2067 : le plan de la capitale du Canada (CCN), en cours
- Plan directeur des terrains urbains de la capitale (CCN), en cours
- Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (CCN), 2005
- Étude sur la vocation du mail de la rue Sparks (CCN), en cours
- Étude de design urbain : promenade Sussex, rue Rideau et promenade Colonel By (CCN), 2009

Le présent rapport, qui définit les changements éventuels pouvant contribuer à rétablir l'équilibre entre tous les usagers des rues du centre-ville d'Ottawa, comprend les sections suivantes :

- La section 1 décrit le contexte, l'objet et les objectifs de l'étude;
- La section 2 est une présentation d'un nouveau cadre décisionnel en matière de conception des rues et décrit la vision d'avenir, les orientations stratégiques, le plan des rues et les plans d'avenir qui orienteront la modification de la conception des rues du centre-ville d'Ottawa;
- À la section 3, une boîte à outils de conception des rues et des solutions de conception de rues complètes sont proposées, et exposent en détail les lignes directrices destinées à améliorer l'environnement du centre-ville pour les piétons, les usagers du transport en commun, les cyclistes et les gens de passage;
- La section 4 décrit les mesures essentielles et les projets témoins de rues idéales au centre-ville en fin de projet, mettant l'accent sur les éventuels projets physiques qui pourraient améliorer la sécurité, la mobilité et la qualité du milieu urbain au centre-ville;
- La section 5 décrit une stratégie de mise en œuvre qui permettrait d'aider la Ville d'Ottawa et ses intervenants à obtenir les résultats attendus;
- Les appendices fournissent le contexte et une analyse détaillée des conditions observées au centre-ville d'Ottawa, notamment en ce qui concerne le cadre stratégique, les conditions actuelles, les emprises routières, le niveau de service offert aux piétons, etc.

1.2 Ligne de la Confédération

Le projet de train léger d'Ottawa, connu sous l'appellation de « Ligne de la Confédération », représente un investissement estimé à 2,1 milliards de dollars destiné à améliorer le réseau de transport en commun d'Ottawa et devrait entrer en opération en 2018. Cette ligne permettra d'améliorer la mobilité des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun au centre-ville d'Ottawa. Dans ce contexte et en réaction à plusieurs résolutions et rapports du Conseil, l'étude *Le centre-ville en action* a été réalisée en vue de coordonner les projets de design urbain, au niveau de la rue, menés aux emplacements des stations de transport en commun de la Ligne de la Confédération. Parmi les points saillants du projet de la Ligne de la Confédération directement concernés par l'étude *Le centre-ville en action*, mentionnons :

- L'aménagement d'un tunnel souterrain pour le train léger, qui permettra d'atténuer les embouteillages observés avec le transport en commun rapide par autobus et de rendre le paysage de rue plus attrayant au centre-ville;
- Trois stations de la Ligne de la Confédération seront construites au centre-ville, tel qu'illustré à la figure 1-1. Il s'agit de la station Centre-ville Ouest (rue Queen, entre les rues Lyon et Kent), de la station Centre-ville Est (rue Queen, à l'angle de la rue O'Connor) et de la station Rideau (rue Rideau, entre la promenade Colonel By et la rue William);
- Le nombre d'autobus d'OC Transpo sera réduit au centre-ville, pour passer d'environ 2 600 à 600 passages quotidiens;
- Il sera possible de transformer la rue Queen en couloir de transport en commun avec priorité aux piétons;
- Le volume des autobus sur la rue Albert, la rue Slater et le pont Mackenzie King sera considérablement réduit, offrant ainsi des possibilités de donner une autre vocation à ces axes. Cette nouvelle vocation, abordée à la section 2 du présent rapport, encourage les modes de transport actifs et améliore le design urbain, créant ainsi un environnement intégrateur pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux de capacités.

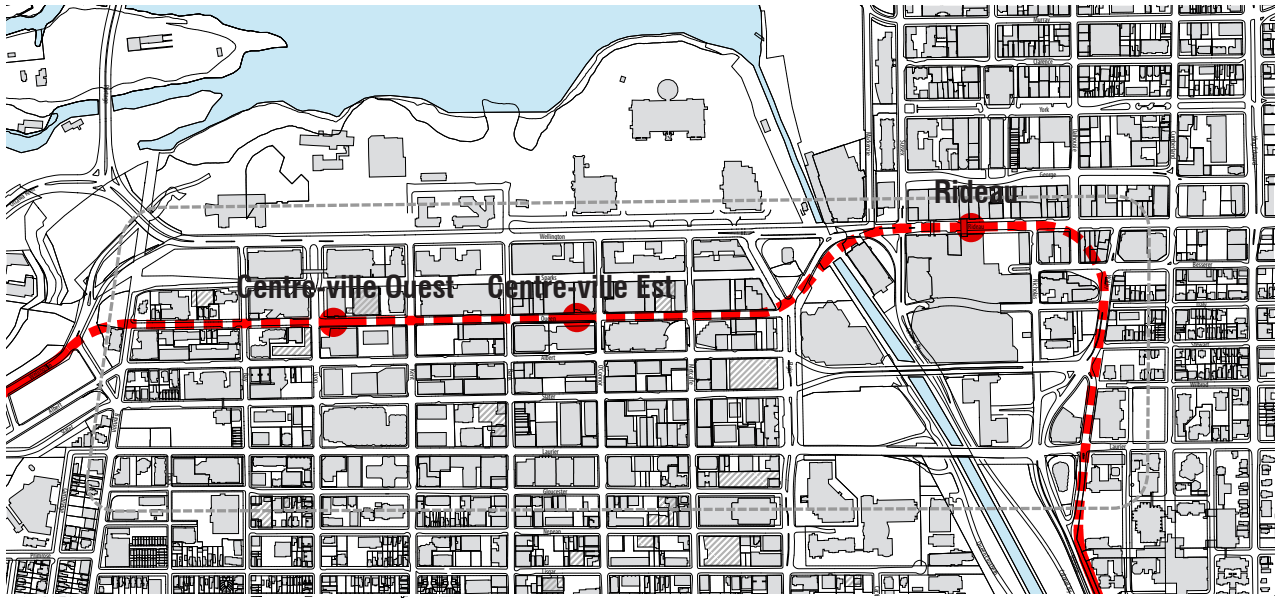


Figure 1-1 : Stations de transport en commun par train léger proposées au centre-ville d'Ottawa

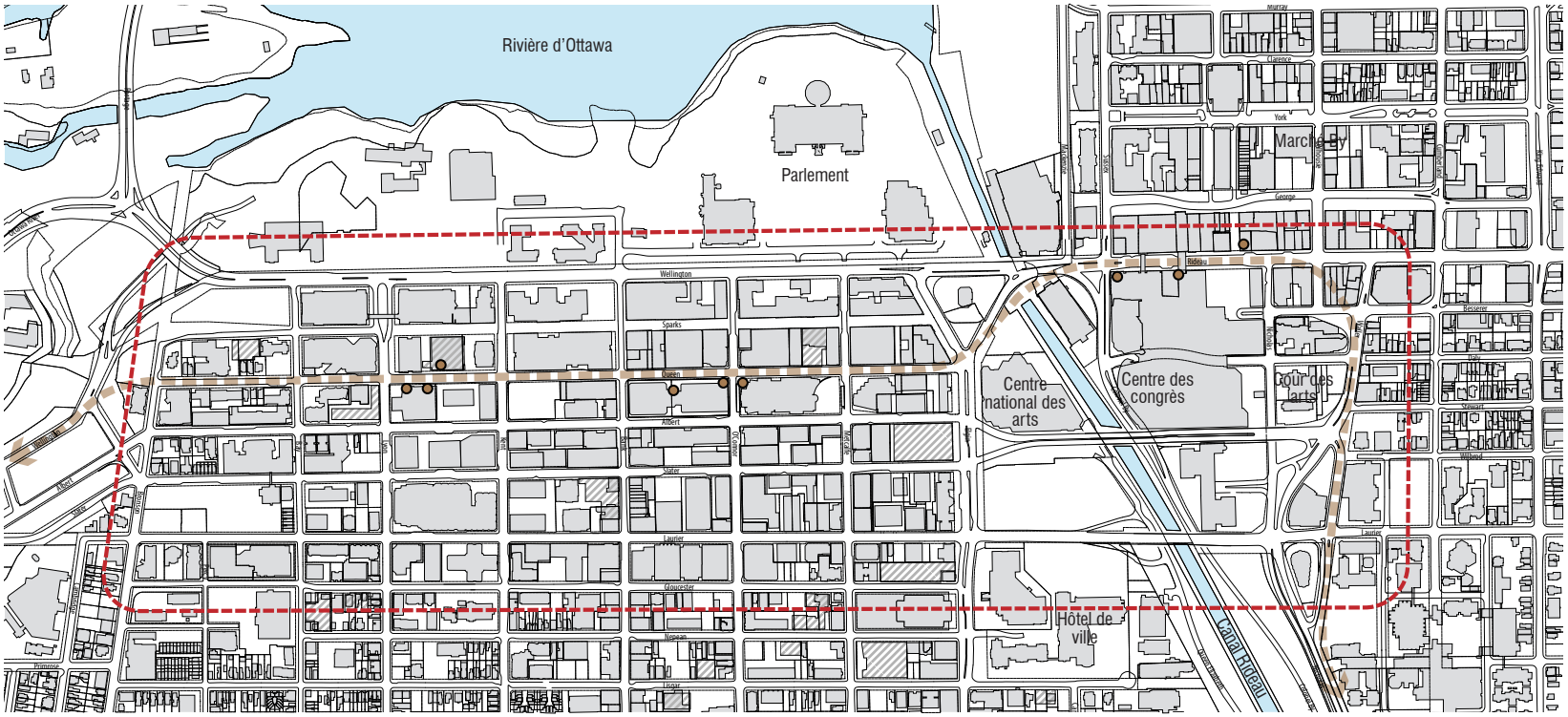
1.3 Secteur à l'étude et contexte

Le principal **secteur à l'étude** est constitué du quartier des affaires du secteur central (au nord de la rue Gloucester, entre Bronson et le canal Rideau) et comprend un tronçon de la rue Rideau, le Centre Rideau ainsi que le Centre des congrès d'Ottawa. Ce secteur englobe les trois stations de TLR prévues au centre-ville d'Ottawa : la station Centre-ville Ouest, la station Centre-ville Est et la station Rideau.

Le **contexte d'étude** plus général comprend les secteurs entourant le centre-ville (secteur médian du centre-ville, secteur de l'Escarpement, rue Rideau, cité parlementaire et parties de l'Université d'Ottawa, du marché By et des plaines LeBreton). Ces secteurs ont fait l'objet, dans le passé, récemment et encore aujourd'hui, d'une multitude de plans, de projets et de stratégies. .

Les limites de l'étude sont illustrées à la figure 1-2.

Figure 1-2 : Secteur à l'étude et contexte



1.4 Objectifs de l'étude

L'objectif général de l'étude consiste à suivre un processus de planification et de conception ouvert et consultatif, qui puisse mener à une stratégie intégrée de design urbain et de transport applicable au futur réseau routier du centre-ville d'Ottawa, et qui permette d'exploiter les possibilités de lien au niveau de la rue avec les trois stations de la Ligne de la Confédération proposées au centre-ville. Cette stratégie visera à obtenir un équilibre spatial et fonctionnel parmi les usagers de la rue, conformément au souhait de la Ville de voir ses rues devenir autant d'espaces publics très convoités et d'itinéraires de mobilité efficaces, faisant des moyens de transport actifs et du transport en commun des modes de transport prioritaires. L'étude devrait favoriser certaines « mesures » novatrices que la Ville pourrait adopter au centre-ville d'Ottawa.

Les principaux objectifs sont les suivants :

> **Conditions observées dans le secteur à l'étude:** Pour étudier l'utilisation du sol, le design urbain, les politiques en matière de transport et d'environnement, les conditions physiques, les projets menés, les possibilités et les contraintes qui influeront sur les diverses solutions intégrées de design urbain et de mobilité à évaluer.

> **Rechercher des pratiques exemplaires:** Rendre compte sur l'ensemble des connaissances entourant la transformation d'autres centres-villes en secteurs plus favorables à la marche, au cyclisme et au transport en commun, effectuée grâce à des solutions intégrées de design urbain et de transport, en mettant en valeur celles applicables au contexte d'Ottawa.

> **Coordonner les résultats avec ceux d'autres études, projets et enquêtes:** Déterminer d'autres projets et études pertinents menés au centre-ville, puis inciter les requérants au dialogue afin de trouver des objectifs communs et d'intégrer les activités qui s'y prêtent.

> **Proposer un cadre stratégique de mobilité et de conception:** Imaginer un nouveau centre-ville d'Ottawa, fait de rues, d'itinéraires, d'édifices et d'espaces publics reliés entre eux, qui permettent d'obtenir un caractère urbain souhaitable et un équilibre favorable aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun, compte tenu des futures stations du TLR, des possibilités connexes au niveau du sol et des modifications de débit de transport.

> **Recommander des solutions en matière de conception:** Proposer une série de solutions particulières en matière de conception des rues, qui permettront à la Ville d'achever le réseau de mobilité recommandé, notamment une série de projets et de méthodes recommandés à mettre en œuvre.

> **Prévoir une stratégie de mise en œuvre:** Prévoir un cadre stratégique de mise en œuvre qui servira de plan pour la Ville et les parties intéressées dans la construction proprement dite du réseau de mobilité et dans les activités connexes d'orientation des autres organismes et du secteur privé, y compris des recommandations relatives aux conceptions ou aux études ultérieures.

> **Prévoir un processus d'étude partagé:** Soumettre les résultats de l'étude dans le cadre d'un processus ouvert et partagé, qui puisse être compris et approuvé par les représentants élus, le personnel de la Ville et divers intervenants de la collectivité, des entreprises et des organismes.

1.5 Facteurs entourant l'évaluation environnementale

L'un des objectifs de l'étude Le centre ville en action consiste à désigner les projets d'immobilisation susceptibles d'être menés. Certains de ces projets pourraient être soumis au processus d'évaluation environnementale (ÉE) municipale de portée générale de 2011. L'ÉE municipale de portée générale est un document approuvé de planification qui décrit le processus que doivent suivre les requérants afin de satisfaire aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Les projets relèvent de l'annexe A, B ou C, en fonction de leur effet sur l'environnement. À titre d'exemple :

- Aménagement du paysage de rue ne faisant pas partie d'un autre projet (annexe A+);
- Construction d'éléments localisés d'amélioration (annexe A);
- Parc en bordure de route (annexe A);
- Reconstruction ou élargissement d'une route ou d'une installation linéaire asphaltée (p. ex. : voies pour véhicules multioccupants) dont la fonction, l'utilisation, la capacité ou l'emplacement sera différent de l'installation concernée (p. ex. : voies supplémentaires, voie centrale de virage continue) (annexe B si le budget est inférieur à 2,4 millions de dollars, annexe C si le budget est supérieur à 2,4 millions de dollars).

L'étude a été entreprise en tant que « Plan directeur » afin de tenir compte des premières phases du processus d'ÉE, tel que défini par le processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale modifié en 2011. Deux approches ont été envisagées pour mener l'ÉE :

Approche 1 – Le Plan directeur serait réalisé selon un niveau d'évaluation élargi, ce qui nécessiterait des enquêtes plus détaillées à l'échelle des projets afin de satisfaire aux exigences de l'ÉE municipale en matière de documentation, dans le cas des projets relevant des annexes B et C et désignés dans le Plan directeur. Aucune possibilité de demande d'arrêté en vertu de la partie II pour les projets du Plan directeur ou individuels.

Approche 2 – Le Plan directeur serait produit au terme des phases 1 et 2 du processus d'ÉE municipale de portée générale, si le niveau d'enquête, de consultation et de documentation est suffisant pour satisfaire aux exigences des projets relevant de l'annexe B. Les projets relevant de l'annexe C devraient cependant franchir les phases 3 et 4 avant qu'un rapport d'étude environnementale ne soit rédigé puis soumis à l'examen du public. Le Plan directeur en tant que tel, contrairement aux projets qui y sont désignés, ne peut faire l'objet d'une demande d'arrêté en vertu de la partie II.

Puisque l'objectif principal de l'étude *Le centre-ville en action* vise à fournir une stratégie ainsi qu'une orientation générale et conceptuelle pour les projets devant être menés, la seconde approche a donc été retenue.

La section 5 du présent rapport fournit une évaluation des solutions de rechange en matière de réseau routier.

1.6 Processus d'étude et communications

L'approche de travail globale adoptée pour cette étude était fondée sur une philosophie de travail d'équipe, impliquant le personnel de la Ville, l'équipe de consultation et les intervenants. Il était par ailleurs très important de maximiser la productivité, d'encourager les prises de décision et de compter au besoin sur une expertise spécialisée. C'est pourquoi une structure de travail divisant les participants en trois groupes a été retenue pour la présente étude : le Comité de gestion de projet, le Groupe de travail du Centre-ville en action et l'Équipe de ressources du Centre-ville en action. Cette structure a servi de plateforme permettant la participation du grand public.

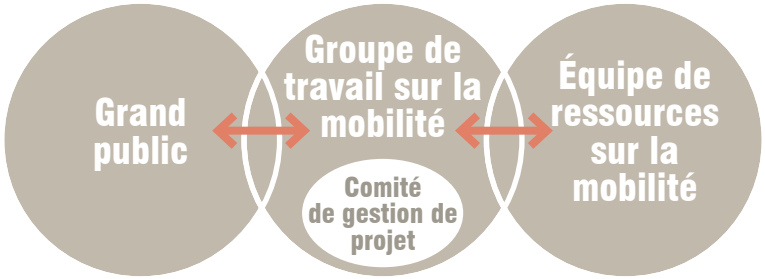


Figure 1-3 : Structure de communication

Comité de gestion de projet

Le Comité de gestion de projet (CGP) était chargé de tenir la Ville informée, de traiter les questions en suspens, de prendre des décisions en matière de conception, de discuter de stratégie concernant l'étude et de surveiller la portée des travaux. Ce comité était composé du gestionnaire de projet de la Ville responsable de l'étude, d'autres membres clés du personnel de la Ville et des principaux membres de l'équipe de consultation.

Groupe de travail du centre-ville en action

Le Groupe de travail du centre-ville en action a aidé la Ville à réaliser l'étude en proposant ses commentaires et des solutions aux problèmes. Les membres de ce groupe étaient également chargés de transmettre l'information obtenue à l'organisation dont ils relevaient et, inversement, de soumettre les questions ou les préoccupations de leur organisation aux autres membres du groupe de travail. Principal groupe de consultation ayant contribué à orienter l'étude, il était notamment constitué de conseillers municipaux ainsi que de représentants de services clés de la Ville, d'organismes gouvernementaux comme la Commission de la capitale nationale (CCN) ou le ministère des Transports de l'Ontario, de zones d'amélioration commerciale (ZAC), d'associations communautaires, de groupes d'intérêts, de propriétaires et de groupes divers.

Équipe de ressources *du centre-ville en action*

L'Équipe de ressources du centre-ville en action a été constituée dans le but de rassembler un groupe diversifié de personnes susceptibles d'être intéressées par le sujet et souhaitant aborder toute une gamme de thèmes et de sujets d'ordre technique liés à l'étude. Des membres de l'Équipe de ressources ont eu l'occasion de commenter les projets et les produits livrables, et de faire part de leurs connaissances et de leurs conseils techniques ou particuliers lors de décisions clés prises tout au cours de l'étude, comme le demande le Groupe de travail du centre-ville en action.

L'Équipe n'était pas tenue d'assister aux réunions prévues dans le cadre de l'étude mais a été chargée de former une réserve de ressources, dans laquelle le Groupe de travail du centre-ville en action et les chargés d'étude ont puisé pour faire avancer l'étude et résoudre les problèmes lorsqu'ils survenaient. Les communications ont essentiellement été transmises pas voie électronique, notamment des courriels et des révisions des produits livrables. L'Équipe a également été chargée de recueillir et de diffuser l'information et les réactions entourant les activités liées à l'étude.

Participation du grand public

Le processus de consultation de l'étude Le centre ville en action a été suivi conformément à la Politique d'avis publics et de consultation du public de la Ville. Les commentaires du public ont été recueillis tout au long de ce processus à l'aide des fiches de commentaires, par courriel, par téléphone, sur les blogues diffusés sur le site Web et lors d'échanges directs. De nombreux conseils et commentaires ont été émis, et aucune objection à l'étude n'a été formulée.

Le processus de consultation, mené d'août 2011 à février 2013, a fait appel à diverses stratégies pour faire participer les membres du public, notamment un Sommet sur la mobilité, la création d'une page Web consacrée au projet (www.ottawa.ca/downtownmoves), une liste d'envois par courriel (sur laquelle figuraient plus de 300 personnes), des réunions individuelles ainsi que des présentations faites lors de forums sur le sujet et de réunions de divers comités de la Ville. Des avis d'événements publics ont été diffusés à l'aide de la liste d'envois par courriel ainsi que dans les journaux locaux (Metro) et les quotidiens (Le Droit) au moins deux semaines à l'avance.

Par ordre séquentiel, les séances de consultation suivantes ont été organisées :

- La première réunion du Groupe de travail, organisée le 4 octobre 2011, a permis d'informer les parties intéressées sur les objectifs et les résultats attendus de l'étude. Les participants ont contribué à déterminer le secteur d'étude et les objectifs détaillés du Centre-ville en action. Cet événement a été suivi le 5 octobre 2011 d'une visite à pied du centre-ville d'Ottawa en compagnie des membres du Groupe de travail et de l'Équipe du projet.

- Un Sommet sur la mobilité, qui avait lieu les 2 et 3 novembre 2011, a permis de réunir des experts nationaux et internationaux, des dirigeants locaux, des employés de la Ville et divers intervenants venus écouter les échanges et faire part de leur expérience. Trois conférences publiques proposées par Gil Peñalosa (8-80 Cities), Andrew Wiley-Schwartz (Service des transports de la Ville de New York) et Ken Greenberg (Greenberg Consultants Inc.) ont attiré plus de 400 personnes, qui ont eu l'occasion d'échanger avec les orateurs, le personnel de la Ville et les membres de l'Équipe du projet, et d'en savoir un peu plus sur l'étude.

- Un atelier d'une journée, tenu le 3 novembre 2011, a été suivi par une cinquantaine d'intervenants de divers services de la Ville et d'organismes gouvernementaux, ainsi que par des représentants d'organisations communautaires et d'affaires ou de groupes d'intérêts. Les participants ont collaboré pour discuter de l'étude et ont fait part de leurs commentaires.

Figure 1-4 : Premier atelier sur *Le centre-ville en action*

- La deuxième réunion du Groupe de travail, organisée le 6 décembre 2011, a suscité des échanges entourant la vision d'avenir, les principes et les orientations conceptuelles du projet *Le centre-ville en action*. Au cours de cette réunion, les membres du Groupe de travail ont également fait part de leurs commentaires sur la liste préliminaire de « mesures » à prendre au sujet du centre-ville d'Ottawa et du cadre conceptuel préliminaire.

- La première réunion portes ouvertes s'est déroulée le 18 janvier 2012. Environ 75 participants ont assisté à l'événement et ont pu en apprendre davantage sur les objectifs de l'étude, les orientations stratégiques et la manière de prendre part au projet. Les participants ont également eu l'occasion de s'engager aux côtés de l'Équipe du projet et de faire part de leurs commentaires sur la manière de rééquilibrer l'utilisation des rues du centre-ville d'Ottawa par leurs divers usagers. Un bulletin avait à l'époque été diffusé.

- Le second atelier a eu lieu le 19 avril 2012. Environ 30 membres du Groupe de travail et de l'Équipe de ressources ayant participé à cet atelier ont fait

part de leurs commentaires sur la vocation des rues du centre-ville d'Ottawa et sur les coupes transversales provisoires des rues Albert, Slater, Queen, Metcalfe et Wellington.

- La troisième réunion du Groupe de travail a eu lieu le 29 mai 2012. Pour l'occasion, les participants ont été initiés à une nouvelle approche de conception des rues, à un plan des rues du centre-ville et à cinq plans d'avenir complémentaires et cartes de superposition fonctionnelle. Les intervenants ont pu faire part de leurs commentaires au cours de la réunion et après coup, par courriel et au téléphone.
- La seconde réunion portes ouvertes, organisée le 13 juin 2012, a attiré environ 65 participants. Elle avait pour objectif principal de faire connaître la nouvelle approche de conception des rues, le Plan des rues du centre-ville et les cinq plans d'avenir complémentaires et cartes de superposition fonctionnelle qui les accompagnent. Des images des rues du centre-ville avant et après le projet ont pu être présentées grâce aux éléments fournis par les cartes de superposition fonctionnelle.
- La dernière réunion du Groupe de travail s'est déroulée le 28 novembre et 2012 a été suivie par 33 participants. Les membres du Groupe de travail ont pu discuter de la stratégie de mise en œuvre, de l'examen de la Politique sur les servitudes piétonnières, du Mémorandum sur la conversion de voies à sens unique en rues à double sens, et faire part de leurs commentaires sur la structure générale du rapport *Le centre-ville en action*.
- La dernière réunion portes ouvertes a eu lieu le 17 janvier 2013.
- De plus, deux présentations au Comité d'examen du design urbain de la Ville d'Ottawa ainsi que diverses réunions individuelles entre des parties intéressées, des employés de la Ville d'Ottawa et des organisations communautaires concernées ont eu lieu pendant la période d'étude.
- Des dépliants d'information sur chaque réunion portes ouvertes ont été rédigés et proposés en ligne.

La Ville d'Ottawa et son équipe de consultants tiennent à remercier tout particulièrement les membres du Groupe de travail, de l'Équipe de ressources et les participants du grand public, qui ont donné de leur temps pour ce projet et qui ont fait part de leurs commentaires précieux pour l'étude *Le centre-ville en action*.

Figure 1-5 : Dernière réunion portes ouvertes

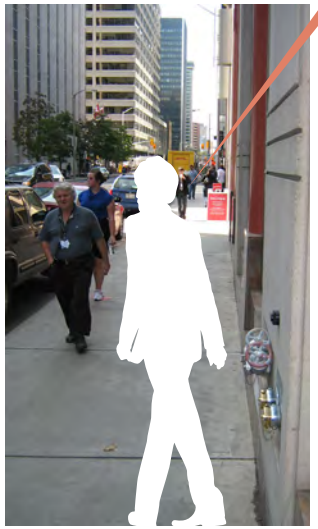
Figure 1-6 : Présentation au Comité d'examen du design urbain

1.7 Aspirations du centre-ville

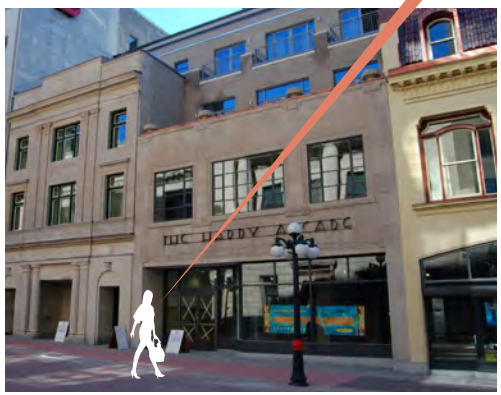
Le processus d'étude a permis de mener pendant une année des discussions à l'échelle de la ville au sujet de l'avenir du centre-ville d'Ottawa. Grâce à ce dialogue et à partir des analyses du design urbain et du transport qui y ont contribué, on a pu imaginer de quelle manière le projet de la Ligne de la Confédération pourrait déclencher une transformation du centre-ville. Les images ci-dessous et sur la page suivante illustrent quelques-unes des aspirations les plus importantes de nombreux intervenants. Certaines de ces images s'inspirent de thèmes déjà exprimés dans la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, en plus de certains nouveaux thèmes présentés. Ces aspirations constituent un point de départ pratique pour la représentation d'une vision d'avenir au centre-ville d'Ottawa et pour l'élaboration d'un nouveau cadre de design urbain et de transport permettant d'aller de l'avant.

Tout au cours des consultations publiques menées pour le projet *Le centre-ville en action*, les intervenants engagés dans le processus ont désigné des possibilités de créer un centre-ville plus enviable. Voici quelques-uns des enjeux les plus souvent évoqués:

Nous voulons de nouveaux espaces verts, surtout dans l'extrémité ouest!



Les trottoirs sont trop étroits dans certains îlots de la ville!



(source de l'image : CC Flickr utilisateur melanieandjohn)

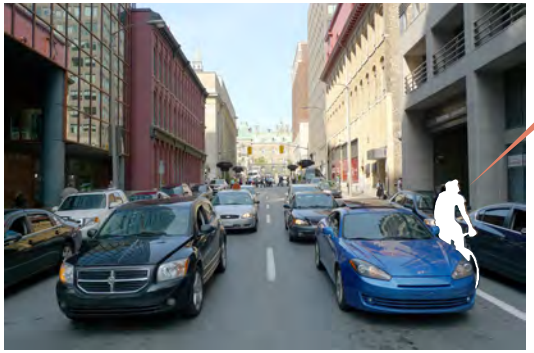
Nous aimerions accéder plus facilement aux liens traversant les îlots!

(source de l'image : CC Flickr utilisateur Xiaozhuli)

Il faudrait animer davantage la rue Sparks.

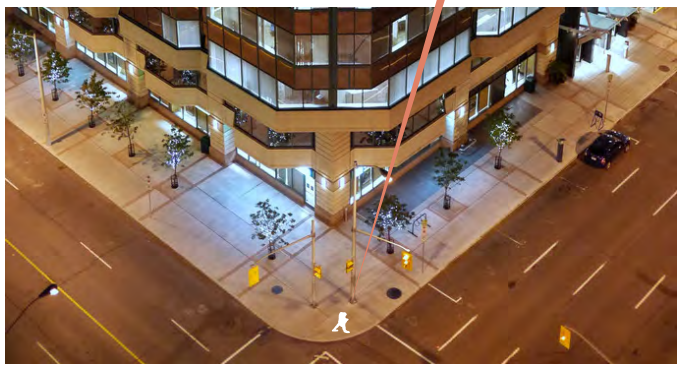
Toutes les rues à sens unique et à plusieurs voies entraînent une augmentation de la vitesse des véhicules.

Nous voulons de meilleurs liens piétonniers entre le marché By et le centre-ville.



Il faut davantage de pistes cyclables nord-sud.

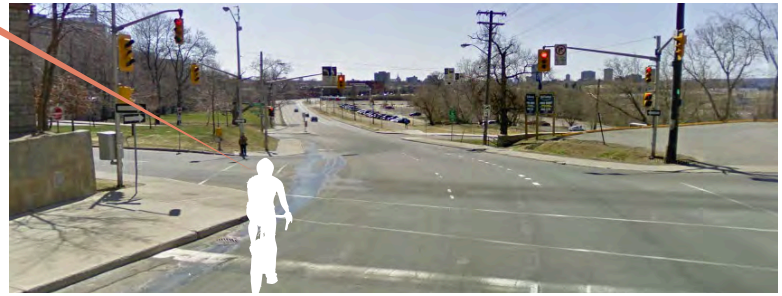
Il manque d'action au centre-ville en soirée et la fin de semaine!



(source de l'image : CC Flickr utilisateur Sebastien_)

Les commerces doivent conserver l'accès au stationnement sur voirie et aux aires de chargement et de taxi.

Il faut de meilleurs liens cyclables reliant les extrémités est et ouest du centre-ville.



(source de l'image : © 2012 Google)

1.8 Occasion de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa

Comme dans n'importe quelle ville, la réussite sociale, culturelle et économique du centre-ville d'Ottawa servira toujours de baromètre pour la réussite de l'ensemble de la ville. La mesure de la réussite est un exercice en perpétuelle évolution reposant sur des indicateurs variant sans cesse. La recherche de la réussite exige une attention toute particulière à la planification urbaine et nécessite un investissement considérable, et une intervention peut à l'occasion être utile. Dans le cas du centre-ville d'Ottawa, la Ligne de la Confédération constitue une intervention opportune qui permettra de modifier le paysage urbain et d'élever les critères de mesure de la réussite. Cet investissement remarquable de la part de tous les paliers de gouvernement est réalisé par parallèlement à diverses autres tendances et initiatives observées dans les grandes villes nord-américaines en matière de planification urbaine et de transports, et dans la conception au centre-ville de rues sûres et « complètes ». Voici quelques considérations prises en compte à cet égard.

Le centre-ville d'Ottawa est un moteur économique

Le centre-ville contribue grandement au dynamisme économique général d'Ottawa, même s'il ne représente que 0,9 pour cent de la superficie urbanisée ou 0,1 pour cent de toute la superficie de la ville d'Ottawa. Comme le précise le *Rapport annuel sur le développement de la Ville d'Ottawa* de septembre 2012, le district commercial à lui seul (où l'on retrouve certaines zones du secteur à l'étude à l'ouest de la rue Elgin) accueille 43 pour cent des espaces à bureaux commerciaux de la ville, soit une surface de 1,44 million de m^2, avec des taux d'inoccupation de 5 à 7 pour cent, parmi les plus faibles dans les grandes villes d'Amérique du Nord. Le secteur central, tel que défini dans le Plan officiel (qui comprend des parties du marché By situées à l'extérieur du secteur à l'étude) produit plus de 100 000 emplois, et ce nombre devrait, selon le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance de la Ville, passer à environ 125 000 d'ici à 2031. Les emplois au centre-ville continueront d'être dominés par le gouvernement fédéral, qui a manifesté son intention de continuer de faire du centre-ville d'Ottawa l'un de ses principaux carrefours administratifs dans la région de la capitale nationale. Le centre-ville constitue également le cœur social et culturel de la ville et offre de nombreux atouts de niveau national et international. Cette activité économique intense et la participation permanente du secteur privé permettent d'investir dans la qualité et le niveau de service des rues et des espaces publics du centre-ville d'Ottawa.

Le centre-ville d'Ottawa comme nouveau lieu de résidence

Alors qu'à peine 10 900 résidents habitent aujourd'hui le secteur central, on y observe depuis quelques années une augmentation d'activité dans les aménagements résidentiels. La population du secteur central d'Ottawa devrait en fait atteindre 20 000 résidents d'ici à 2031. La Ville signale que 1 500 nouveaux résidents s'y sont installés dans la seule période allant de 2007 à 2011. Ainsi, il est prévu que la surface utile résidentielle passera de 371 600 m^2 (2001) à 1,11 million m^2 (2031). La population du centre-ville est variée tant sur le plan de l'âge que de l'origine ethnique, avec un quart de résidents dans la vingtaine et un quart d'immigrés internationaux, comme l'indique l'Institut urbain du Canada dans son rapport de 2012 intitulé *The Value of Investing in Canadian Downtowns*. Cette population jeune, diversifiée et urbaine, est moins dépendante de l'automobile, soutiendra le marché naissant du transport actif et du transport en commun, et sera favorable à la création de rues complètes qui tiennent compte de tous les usagers, de tous âges et de toutes capacités.

Le centre-ville d'Ottawa de moins en moins dépendant de l'automobile

Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville présente une vision d'avenir durable en matière de transport au centre-ville d'Ottawa, qui prévoit une réduction de la dépendance à l'automobile privée comme moyen de se déplacer dans le secteur ou de le traverser. Il s'agit non seulement d'une vision d'avenir mais d'un constat face aux tendances. De 2005 à 2011, la part modale de l'automobile à l'heure de pointe du matin dans les déplacements vers le centre-ville d'Ottawa a chuté de 34 à 29 pour cent, tandis que la part modale du transport en commun augmentait pour passer de 45 à 51 pour cent (2011, Enquête origine-destination, Ville d'Ottawa et R.A. Malatest/HDR/David Kriger). En 2011, environ 76 pour cent des déplacements quotidiens enregistrés (24 heures) qui avaient pour origine et destination le secteur central d'Ottawa étaient effectués sans véhicule motorisé (28 000 déplacements quotidiens au total par tous les modes de transport). En

2031, alors que la Ligne de la Confédération aura été en service depuis près de quinze ans, on comptera 16 450 déplacements supplémentaires en transport en commun entrant dans le secteur central d'Ottawa à l'heure de pointe du matin (Ville d'Ottawa, Bureau de mise en œuvre du réseau ferroviaire, 2012). Pendant la même période, seulement 1 450 déplacements supplémentaires sont prévus en automobile. Ces statistiques appuient le projet d'améliorer la capacité et le niveau de service des déplacements à pied et à vélo au centre-ville, tout en conservant un niveau de service approprié pour les automobilistes.

Le centre-ville d'Ottawa peut donner l'exemple en matière de transport actif et de collectivité plus sûre et plus saine

Les liens entre santé publique et transport ont été étudiés en détail au cours des dernières années par des organismes tels que Santé Canada ou la Fondation des maladies du cœur et de l'AVC. Ces organismes signalent que trois Canadiens adultes sur cinq sont considérés comme étant en surpoids ou obèses, et qu'un quart des enfants et des adolescents canadiens sont concernés par ce problème. L'obésité est liée à d'autres problèmes de santé, comme le diabète, les maladies du cœur et les AVC, autant de problèmes qui feront augmenter les coûts de soins de santé. Les taux d'obésité sont en augmentation depuis trente ans, et il a été démontré que le risque d'obésité diminue considérablement à chaque kilomètre parcouru à pied chaque jour et augmente pour chaque heure passée chaque jour dans une voiture. Il est évident que les investissements faits à Ottawa pour la création de rues complètes et d'infrastructures de transport actif, et que l'amélioration de l'habitabilité et de la santé de la collectivité qui en résultera, profiteront grandement aux secteurs les plus populeux comme le centre-ville d'Ottawa, endroit idéal où donner l'exemple.

Les rues du centre-ville d'Ottawa justifient un solide investissement municipal

Les propriétés du centre-ville d'Ottawa rapportent environ 18 pour cent des recettes municipales d'impôt foncier, qui s'élèvent à quelque 1,37 milliard de dollars (budget de 2013, http://ottawa.ca/fr/presentations). Ces chiffres sont issus d'une étude comparative publiée par l'Institut urbain du Canada (*The Value of Investing in Canadian Downtowns*, 2012), qui portait sur tout le « secteur central », notamment des parties de la Basse-Ville, le centre-ville, les plaines LeBreton et la Côte-de-Sable, des zones hors du secteur d'étude. On compte environ 30 km de rues municipales dans le secteur d'étude, qui génèrent des recettes en taxes municipales dont le taux est beaucoup plus élevé que dans d'autres rues de la ville. Cette situation justifie très fortement un investissement à long terme dans les rues du centre-ville d'Ottawa, tant sur le plan des immobilisations que du fonctionnement ... une raison de passer à l'action.

Au centre-ville d'Ottawa, des rues qui permettent le déplacement efficace de plus de gens, d'une manière plus sûre et plus durable, dans un même espace

Actuellement, pendant l'heure de pointe du matin en semaine, on estime que les déplacements à destination, en provenance et à l'intérieur du centre-ville d'Ottawa sont effectués par 28 710 personnes utilisant 22 810 automobiles, par 36 020 usagers du transport en commun, par 2 590 cyclistes et par 8 340 piétons (rapport sur l'Enquête origine-destination de 2011 de TRANS). Une proportion beaucoup plus grande de personnes se déplace à destination, en provenance et à l'intérieur du centre-ville d'Ottawa en utilisant des moyens de transport durables plutôt qu'une automobile privée. Et pourtant, l'espace accordé aux véhicules excède de loin celui dont disposent les piétons sur les trottoirs ou autobus et les cyclistes sur la chaussée. Maintenant que les rues du centre-ville et les places de stationnement ont presque atteint leur capacité maximale, ce moyen de déplacement pourra difficilement évoluer davantage, et la demande future en transport devra donc être satisfaite avec le transport en commun, la marche et le vélo. La nouvelle Ligne de la Confédération permettra de doubler la capacité du transport en commun rapide au centre-ville d'Ottawa. Elle permettra d'éviter de satisfaire cette demande future dans les rues du centre-ville, libérant ainsi de l'espace sur la chaussée pour améliorer la circulation des piétons et des cyclistes.

Après la mise en service de la Ligne de la Confédération, on observera une nouvelle demande importante d'espace piétonnier, en particulier à proximité des entrées des stations de transport en commun. On estime que, en 2021, 46 840 usagers entreront dans les trois stations du centre-ville ou en sortiront (heure de pointe du matin en semaine) (source : Services de transport en commun, OC Transpo). Alors que les usagers du transport en commun représenteront la majorité des piétons circulant au centre-ville, même les conducteurs automobiles et leurs passagers deviendront autant de piétons sur une partie de leurs déplacements au centre-ville. Compte tenu de la hausse massive prévue dans l'utilisation des transports actifs, nécessaire pour soutenir la croissance et l'activité au centre-ville d'Ottawa, l'emprise limitée dans ce secteur pourrait être utilisée plus efficacement si on prévoyait l'espace nécessaire au déplacement des piétons, des cyclistes et des véhicules de transport public plutôt qu'à celui des véhicules privés.

Les rues du centre-ville d'Ottawa sont des espaces publics

En traversant le cœur de la capitale nationale, les rues du centre-ville d'Ottawa forment l'un des espaces publics les plus fréquentés du secteur central, offrant une occasion extraordinaire de créer un lieu dynamique et accessible qui favorise la vitalité, le bien-être, la sécurité et le sentiment d'appartenance à la collectivité. Bien qu'elles servent de parcours à plus de 100 000 travailleurs et à 7,8 millions de touristes, les rues du centre-ville d'Ottawa pourraient être réaménagées en lieux d'interaction plus accueillants, où des personnes de tous âges et de toutes capacités peuvent accéder à des commerces, à des institutions ainsi qu'à des activités récréatives et culturelles qui contribuent à la diversité et à la particularité de notre environnement, et qui créent un paysage de rue plus agréable. Cette vocation fondamentale des rues du centre-ville d'Ottawa, abordée dans l'étude *Le centre-ville en action*, constitue le cadre créant au centre-ville d'Ottawa un contexte de capitale d'envergure internationale. L'étude *Le centre-ville en action* appuie toute une gamme de plans et de politiques préalablement approuvés, notamment le *Plan officiel*, la *Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa* (2004), le *Plan de conception urbaine du centre-ville* (2013) et le *Plan de la capitale du Canada* de la Commission de la capitale nationale.

En résumé, l'investissement dans la Ligne de la Confédération justifie la poursuite des aspirations de la Ville dans la réfection et la dynamisation des rues du centre-ville. Si on la conjugue aux enjeux économiques, sociaux et culturels cumulés, la situation est très favorable à la prise de mesures progressives mais déterminantes. Le projet *Le centre-ville en action* s'appuiera sur ces fondations en encourageant des déplacements plus sains, plus sûrs, plus attrayants et plus durables à destination, en provenance et au cœur de la capitale nationale, dans un réseau de rues complètes et efficaces.

2.1 Un nouveau cadre décisionnel en matière de conception de rue

2.2 Vision d'avenir

2.3 Orientations stratégiques

2.4 Plan des rues

2.5 Plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité

2 Vision d'avenir des rues du centre-ville d'Ottawa

Compte tenu des aspirations au centre-ville d'Ottawa, la présente section propose un cadre décisionnel et une approche en matière de conception des rues, suivis d'une vision d'avenir, d'orientations stratégiques, d'un plan des rues et de plans de vision d'avenir, qui permettront d'orienter la planification et la conception des rues du centre-ville d'Ottawa, ainsi que celles des bâtiments et des espaces publics qui les longent.

2.1 Un nouveau cadre décisionnel en matière de conception de rue

La Ville d'Ottawa est responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection des rues municipales situées dans les emprises qui lui appartiennent. La Ville collabore par ailleurs avec la CCN à la conception et à la construction du boulevard de la Confédération, qui représente un élément important du centre-ville d'Ottawa. Il incombe également à la Ville d'accorder les autorisations d'aménagement demandées en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, pour les projets sur des terrains privés contigus aux rues municipales. Au moment de construire une grande voie au centre-ville d'Ottawa, l'attention et la diligence accordées à chaque activité sont aussi importantes l'une que l'autre. Il est d'une importance capitale que les objectifs de planification et de conception soient harmonisés, et que les intervenants (urbanistes, ingénieurs, architectes-paysagistes et architectes), les usagers de la route et les décideurs comprennent ces objectifs.

Bien que l'espace disponible pour la construction de rues et l'aménagement de places soit limité dans le secteur (de nombreuses emprises ont une largeur d'à peine 18 m, parmi les plus étroites au Canada), les rues comptent parmi les plus grands espaces publics à Ottawa. En même temps, on retrouve de nombreux intérêts opposés envers l'espace horizontal : trottoirs, arrêts d'autobus et abribus, espaces paysagers, œuvres d'art public, aires de stationnement pour vélos, machines distributrices, lampadaires, bornes-fontaines, places de stationnement sur voirie et voies de circulation. Compte tenu de l'intensité d'utilisation et celle prévue avec l'investissement dans le transport en commun sur rail au centre-ville, les décisions concernant l'attribution d'espace devraient devenir plus compliquées à prendre.

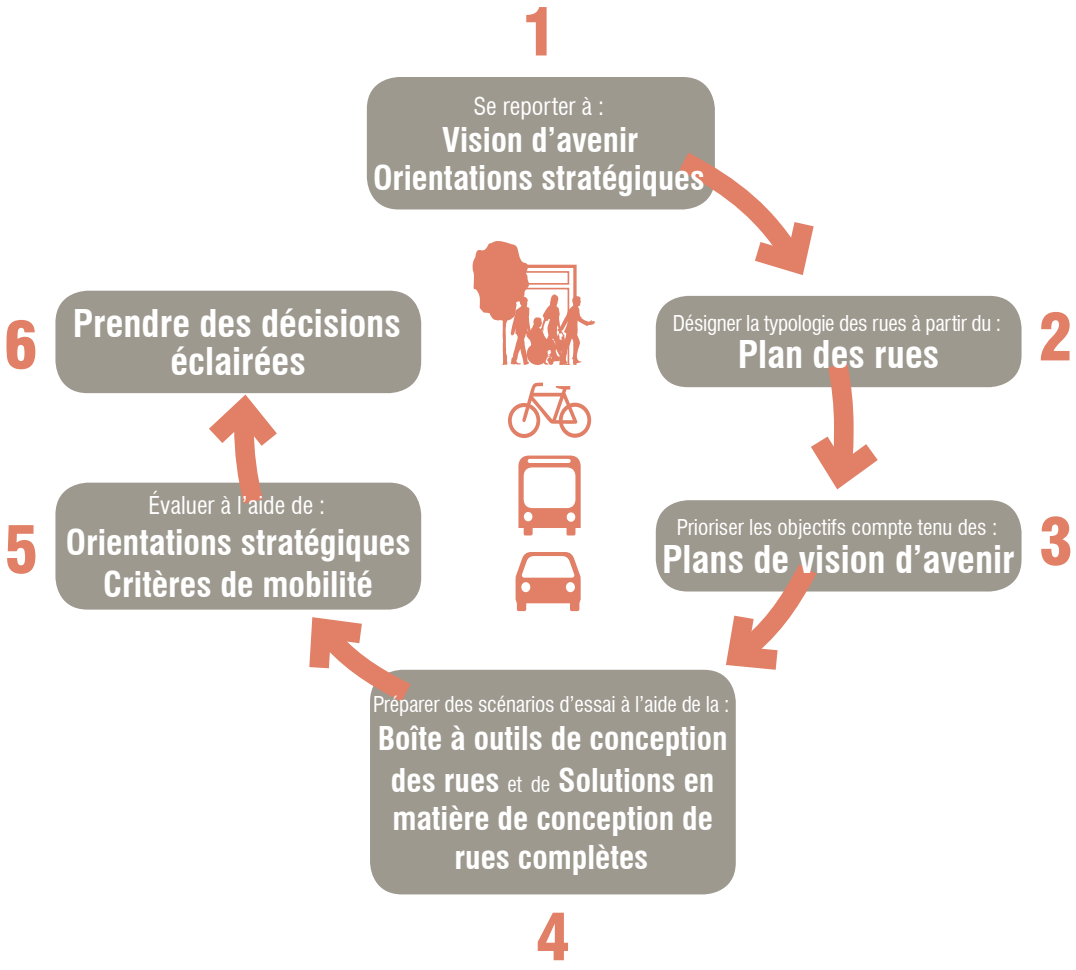


Figure 2-1 : Un nouveau cadre conceptuel de prise de mesures

C'est la raison pour laquelle un nouveau cadre devra être mis en place pour orienter les prises de décisions relatives à la conception des rues du centre-ville. Ce nouveau cadre devra reposer sur la reconnaissance que le statu quo n'est pas une option en ce qui concerne la qualité du milieu urbain au niveau de la rue au centre-ville d'Ottawa, et sur l'attribution de cet espace aux usagers de la rue. Il existe un mandat clair d'amélioration ... et de prise de mesures. Cette situation ayant été reconnue, un nouveau cadre a été élaboré pour orienter les prises de décisions en matière de conception. Ce cadre s'appuie sur une nouvelle vision d'avenir, des orientations stratégiques, un plan des rues et des plans de vision d'avenir axés sur des choix de réfection des rues. Une boîte à outils comprenant des solutions en matière de conception des rues et une série d'exemples conceptuels sont fournis. Ces aspects du cadre, reliés entre eux, sont décrits aux sections 2, 3 et 4.

La figure 2-1 illustre comment les éléments de ce cadre se conjuguent pour créer un processus décisionnel en matière de conception, dont voici les étapes :

Étape 1: Se reporter à la vision d'avenir et aux orientations stratégiques

Dans un exercice de conception d'une rue du centre-ville d'Ottawa, la première étape du processus consistera à intégrer la vision d'avenir et les orientations stratégiques du Centre-ville en action (présentées aux sections 2.2 et 2.3) dans le mandat du projet. Ainsi, l'équipe de conception des rues, notamment le personnel de la gestion des biens municipaux et des services d'infrastructure, seront parfaitement au courant des objectifs de conception particuliers s'appliquant aux rues du centre-ville d'Ottawa.

Étape 2: Désigner un type de voirie convenant au Plan des rues

La deuxième étape consistera à confirmer le type de voirie devant figurer sur le Plan des rues (présenté à la section 2.4). Il sera ainsi possible d'établir la fonction des rues et de contribuer à déterminer l'importance relative des orientations stratégiques.

Étape 3: Prioriser les objectifs de conception des rues compte tenu des plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité

Cette étape nécessitera une analyse minutieuse des plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité (présentés à la section 2) s'appliquant à la chaussée, dans le contexte du Plan des rues. Cette analyse permettra de fournir un thème de rue général et d'orienter bon nombre de détails à prendre en compte, notamment le design urbain et les priorités d'itinéraire pour les piétons, les cyclistes, les véhicules de transport en commun et les autres véhicules devant circuler au centre-ville.

Des intérêts opposés à l'égard de l'espace disponible seront certainement observés parmi les intervenants concernés, notamment des services de la Ville, d'autres organismes et des représentants de la collectivité ou du milieu commercial. Il est impératif qu'un « groupe de travail sur la conception des rues » soit créé afin de chercher à mieux comprendre la valeur et l'importance des divers volets sous-jacents. Les objectifs en matière de conception des rues seront confirmés. Des intervenants techniciens et des membres du public collaboreront et travailleront en groupe pour atteindre cet objectif important.

Étape 4: Préparer des options à l'aide de la boîte à outils de conception des rues et des solutions en matière de conception de rues complètes

Une fois établis les objectifs de conception, l'équipe de conception des rues préparera des options qui seront soumises à la discussion. L'élaboration de ces options sera étayée par la boîte à outils de conception et les solutions en matière de conception de rues complètes, décrites à la section 3. Elles proposeront divers moyens d'atteindre les objectifs fixés, peut-être en appuyant davantage sur un objectif par rapport à un autre. Les intervenants pourront ainsi repérer les défis posés en matière de conception des rues et proposer ou évaluer des solutions face à la concurrence pour l'espace disponible.

Étape 5: Évaluer à l'aide des orientations stratégiques et des critères de mobilité

Les options de conception des rues seront évaluées par rapport aux orientations stratégiques et aux critères de mobilité (présentés à la section 3.1), qui serviront également de critères d'évaluation si une évaluation environnementale (ÉE) s'avère nécessaire. Il est important de noter que certains critères seront quantitatifs (comme le niveau de service) tandis que d'autres seront de nature qualitative (comme la qualité de l'expérience). Bien qu'évalués à des échelles différentes, les deux types de mesure seront aussi pertinents l'un que l'autre. Les recommandations faites quant aux conceptions privilégiées profiteront de l'évaluation technique, mais l'aspect le plus important sera le dialogue. Les intervenants défendant certaines valeurs auront l'occasion d'échanger avec d'autres intervenants aux valeurs différentes. Au final, l'équipe de conception des rues recommandera une conception fonctionnelle tenant compte des idées émises, et utilisera la vision d'avenir et les orientations stratégiques pour prendre des décisions définitives si aucun consensus ne peut être obtenu.

Étape 6: Prendre des décisions éclairées

Une fois émise la recommandation de l'équipe d'étude sur une conception fonctionnelle privilégiée, le projet peut avancer à l'étape de la conception détaillée. Puisque ce sont souvent les détails de la conception qui posent les plus grands défis en matière de conception, le Groupe de travail sur la conception des rues continuera d'orienter le processus de conception. En cas de divergence d'opinions sur la conception fonctionnelle à privilégier et si l'équipe n'arrive pas à prendre des décisions unilatéralement, les critères suivants devront être pris en compte :

Le choix en matière de conception des rues sera celui qui:

1. Permet le mieux à la collectivité et aux propriétés adjacentes d'exercer leurs fonctions;
2. Permet l'utilisation la plus efficace de l'emprise, mesurée selon le rapport le plus élevé entre la mobilité et l'espace (nombre de personnes en déplacement par mètre carré par heure).

Si des décisions ne peuvent être prises par le biais d'une évaluation et d'un dialogue, le choix pourra être laissé à un comité du Conseil (Comité de l'urbanisme ou Comité des transports). Leur décision servira alors d'orientation claire permettant de passer à l'étape de la conception détaillée. Toute présentation faite devant un comité du Conseil devra faire référence à la vision d'avenir, aux orientations stratégiques et au Plan des rues, ainsi qu'aux plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité.

2.2 Vision d'avenir

Notre centre-ville s'apprête à subir une transformation qui définira sa nouvelle identité et qui sera à la base de sa prospérité pour les générations à venir. L'investissement réalisé dans la Ligne de la Confédération amorcera durablement une recherche de fierté civique et nationale envers la qualité urbaine de notre capitale. Nos rues du centre-ville seront réorientées de manière à favoriser le déplacement et le confort des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun, et à reconnaître les besoins de tous les voyageurs, quels que soient leur âge et leurs capacités. Avec cette orientation sûre, saine et active, nos rues elles-mêmes seront parmi les espaces publics de la ville les plus convoités qui, à leur tour, entraîneront des investissements profitables à la qualité des édifices et des espaces ouverts qui les longent.

2.3 Orientations stratégiques

Orientations stratégiques

Les orientations stratégiques fondent la philosophie de l'étude *Le centre-ville en action* et guident l'élaboration et l'évaluation de tous ses aspects. Elles émanent des consultations menées auprès des intervenants, tel que décrit à la section 1 du présent document.

Les rues et les espaces publics du centre-ville d'Ottawa seront:

Axés sur la Ligne de la Confédération

Nous planifierons et concevrons les rues du centre-ville de manière intégrer et à exploiter l'investissement fait dans le train léger, en maximisant la facilité de mobilité des personnes, quels que soient leur âge, leurs capacités, leur sexe et leur statut social, qui circulent en provenance et à destination des stations de transport en commun rapide du centre-ville, et en maximisant la qualité de cette expérience. Nous procéderons en portant une attention particulière aux espaces piétonniers et aux installations cyclables desservant les entrées des stations, ainsi qu'aux trottoirs et aux passages pour piétons situés à proximité.

Rééquilibrés, équitables et inclusifs

Nous augmenterons la quantité et améliorerons la qualité de l'espace des emprises du centre-ville réservé aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun, reconnaissant ainsi le rôle toujours plus important de ces moyens de transport, conformément aux orientations stratégiques actuelles. Les espaces publics seront inclusifs et permettront à tous d'en profiter, quels que soient leur âge ou leurs capacités. Nous y parviendrons en prenant, en matière de conception des rues, d'attribution de l'espace et d'exploitation, des décisions qui tiennent compte en priorité des besoins des piétons (y compris les usagers du transport en commun) et des cyclistes, suivies de celles des autres véhicules. Les besoins de déplacement des véhicules d'urgence doivent toujours être pris en compte.

Efficaces, modulables et abordables

Nous utiliserons toutes nos rues de la manière la plus efficace possible. À cette fin, nous utiliserons les emprises de manière modulable et ingénieuse (notamment les espaces partagés) et nous désignerons les espaces sous-utilisés afin de les réattribuer, en tenant compte de l'heure de la journée, de la saison et des événements spéciaux, et en proposant des rues de construction et d'entretien abordables au cours de leur cycle de vie.

Autant d'espaces publics dignes d'une capitale

Nous considérerons les rues du centre-ville comme parmi les espaces publics les plus importants de notre capitale. Nous chercherons donc à intégrer de manière homogène l'environnement des rues et les destinations municipales à l'environnement de la cité parlementaire, du boulevard de la Confédération et des attractions fédérales comme le Centre national des arts et le canal Rideau, en tenant compte de la qualité, et de la cohérence de cette qualité, du paysage de rue et des matériaux qui le composent. Les autres capitales considéreront le centre-ville d'Ottawa comme un excellent exemple de secteur prioritaire aux piétons et aux cyclistes.

Animés et fascinants

Nous favoriserons les déplacements des personnes de tous âges et de toutes capacités venues visiter les rues du centre-ville et s'y attarder en semaine et la fin de semaine, le jour comme le soir et en toutes saisons, en créant des rues animées et des possibilités d'échange social et économique. Nous y parviendrons en permettant une diversité d'utilisations en rez-de-chaussée comme des boutiques, des cafés et des restaurants, en suscitant un intérêt visuel grâce aux œuvres d'art public, aux arbres plantés et aux ornements de paysage de rue, et en encourageant la collaboration avec les entités privées et communautaires. Les rues deviendront accessibles à tous. Notre centre-ville deviendra une destination dotée d'un sentiment solide et reconnaissable d'appartenance à un lieu.

Reliés et continus

Nous rechercherons toutes les possibilités de relier les rues, les sentiers, les entrées d'immeuble, les attractions et les espaces ouverts du centre-ville, ainsi qu'avec les éléments similaires des collectivités adjacentes, comme la cité parlementaire, les plaines LeBreton, le secteur de l'Escarpement, le quartier chinois, la Petite Italie, le centre-ville, la Côte-de-Sable, la rue Rideau, le marché By et la Basse-Ville. Pour ce faire, nous chercherons à aménager des parcours piétonniers et cyclables sûrs, pratiques et continus, des liens traversant les îlots, des prolongements de voies cyclables, des liens de sentiers polyvalents, des systèmes d'orientation et des liens clés avec les places urbaines publiques et les espaces verts.

Actifs et sains

Nous encouragerons au centre-ville un mode de vie actif grâce à la marche et au cyclisme dans les rues du centre-ville. À cette fin, nous planifierons et concevrons des rues capables d'accueillir des infrastructures et des commodités permettant un tel mode de vie, comme des sièges et des bancs, des aires de stationnement pour vélos, des abris et des toilettes publiques, des stations d'eau potable ainsi que des choix alimentaires sains, dans l'emprise ou dans des édifices adjacents.

Sûrs et accessibles

Nous veillerons à ce que les rues du centre-ville et les axes qui les relient aux édifices et aux sentiers soient sécurisés, accessibles et inclusifs pour les piétons et les cyclistes de tous âges et de toutes capacités, et pour les automobilistes. Nous y parviendrons en tenant compte des codes et des normes de conception anciens et nouveaux en matière de sécurité et d'accessibilité.

Concurrentiels et catalyseurs

Nous chercherons à créer un centre-ville où les commerces et les employeurs prospèrent et réinvestissent, et où la valeur des actifs est en hausse. Nous créerons donc dans les rues un environnement où les clients passent plus de temps et dépensent davantage, et où les employés sont satisfaits et fiers de leur lieu de travail au centre-ville d'Ottawa. Par la même occasion, nous prévoirons un nombre adéquat (mais peut-être en diminution progressive) de places de stationnement sur voirie et d'aires de chargement et de taxi.

Durables et sûrs

Nous ferons en sorte que, grâce à la qualité, au confort, à la commodité et à la sécurité de nos rues et des utilisations du sol et des services qu'elles accueilleront, notre centre-ville constituera une « collectivité » très convoitée où habiter. Nous y parviendrons en créant de magnifiques rues et un excellent réseau de transport en commun, et en encourageant la prestation de services de soutien à des personnes de tous âges et de toutes capacités, notamment des boutiques, des services sociaux, des loisirs et des soins de santé.

Verts, durables et persistants

Nous créerons au centre-ville des rues vertes et persistantes, et instaurerons de ce fait une norme élevée qui fera de notre capitale une ville durable sur la scène internationale. Nous y parviendrons en plantant des arbustes et des espèces couvre-sol lorsque ces éléments végétaux peuvent pousser et être entretenus, en recherchant des techniques novatrices de drainage et de revêtement, en utilisant des matériaux écoénergétiques et par d'autres moyens permettant de réduire les exigences de fonctionnement et d'entretien du cycle de vie, et de réduire l'empreinte écologique globale.

2.4 Plan des rues

Les rues du centre-ville d'Ottawa ne sont pas égales, et ne doivent pas l'être. Au premier regard et à distance, ou pour le visiteur de passage, il peut sembler y avoir une certaine similitude entre les îlots formant le cœur de la ville. Cette première impression est influencée par l'abondance d'immeubles relativement élevés, qui servent de lieu de travail pour environ 100 000 personnes, et par l'activité qui en découle au centre-ville, avec les nombreux piétons, cyclistes, autobus et véhicules se partageant tant bien que mal l'espace disponible dans des rues très fréquentées. Toutefois, lorsqu'on y regarde de plus près, il remarque facilement les nombreux secteurs au caractère différent qui forment le centre-ville. L'analyse présentée aux appendices B et D démontre la variabilité et la multiplicité des fonctions, des caractéristiques et des conditions des rues du centre-ville. Cette analyse se fonde sur la *Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa*, qui a permis de découvrir le centre-ville d'Ottawa au niveau de la rue.

Par ailleurs, on retrouve au centre-ville des espaces vides et sous-utilisés qui accueilleront de nouveaux édifices, modifiant ainsi le paysage de rue et entraînant plus d'activité sur place. Une fois lancé le projet de la Ligne de la Confédération, les aménagements et l'activité dans les rues s'accéléreront, et la fonction de certaines rues pourrait changer ou s'accentuer.

En tenant compte de ces faits, il est utile de concevoir les rues du centre-ville par rapport à leur nature individuelle au sein d'une « famille » plus étendue et à la fonction à laquelle on les destine. La figure 2-2 illustre le « Plan des rues », qui constitue un plan directeur et l'élément structurant principal du cadre du projet *Le centre-ville en action*. Le Plan des rues est destiné à correspondre à la vision d'avenir et aux orientations stratégiques de la présente étude. Au fur et à mesure que l'étude progressera, les rues du centre-ville seront classées dans l'une des six (6) catégories suivantes (par ordre alphabétique):

Rue commerciale

Les rues commerciales donnent accès aux utilisations du sol les plus intenses du centre-ville d'Ottawa. Par conséquent, elles permettront de grands volumes pour tous les modes de déplacement et serviront de lien vers le Secteur central et à travers celui-ci. Elles servent également de lien piétonnier vers les stations Centre-ville Ouest, Centre-ville Est et Rideau Confédération. Ces rues auront une fonction multimodale et utilitaire, mais présenteront également des conditions améliorées en matière de design urbain. Les immeubles doivent être orientés le plus possible vers la rue, reconnaissant ainsi les fonctions de bureau traditionnelles et les taux d'occupation élevés le long de ces rues. Les rues commerciales est-ouest comprennent les tronçons est d'Albert, Slater, Laurier et Gloucester, ainsi que le pont MacKenzie et la rue Daly. Les rues commerciales nord-sud comprennent les tronçons nord de Lyon, Kent, O'Connor, Metcalfe et Nicholas. La rue Slater se voir offrir une nouvelle possibilité avec l'arrivée de la Ligne de la Confédération, car sa fonction d'acheminement de la circulation des autobus sera atténuée lors de l'inauguration de la ligne et qu'elle pourra ainsi être axée sur la circulation à pied et à vélo.

(source de l'image : CC Antoine Belaieff)

Rue de parcours d'honneur

Les rues de parcours d'honneur donnent accès à des utilisations et à des lieux d'importance nationale, et font l'objet des normes les plus élevées en matière de conception du paysage de rue et de commodités. Elles servent de lien vers le Secteur central et le traversent. On compte parmi ces rues des tronçons du boulevard de la Confédération, qui tient lieu de parcours d'honneur officiel de la capitale, tel que désigné dans le Plan de la capitale du Canada de la CCN. Ces rues sont caractérisées par un éclairage distinctif, de larges trottoirs et un paysage de rue personnalisé. Elles mettent en valeur les liens reliant le centre-ville d'Ottawa et le boulevard de la Confédération, soudant les fonctions municipales et de capitale, tout en reconnaissant l'importance primordiale et le caractère distinctif du boulevard de la Confédération. Les édifices adjacents sont généralement de grandes institutions bien en retrait de la chaussée. Les rues de parcours d'honneur du centre-ville d'Ottawa comprennent Wellington, Elgin, MacKenzie, Sussex ainsi que le tronçon nord de la promenade Colonel By et de la promenade Reine-Élizabeth. Wellington et Elgin jouent un rôle particulier dans la circulation entre les diverses parties du centre-ville d'Ottawa des deux côtés du canal Rideau, de l'autre côté du pont Plaza.

Ottawa, ON

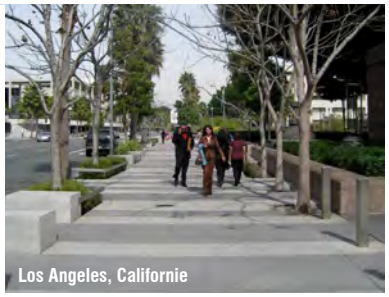
Ottawa, ON

Rue de quartier du centre-ville

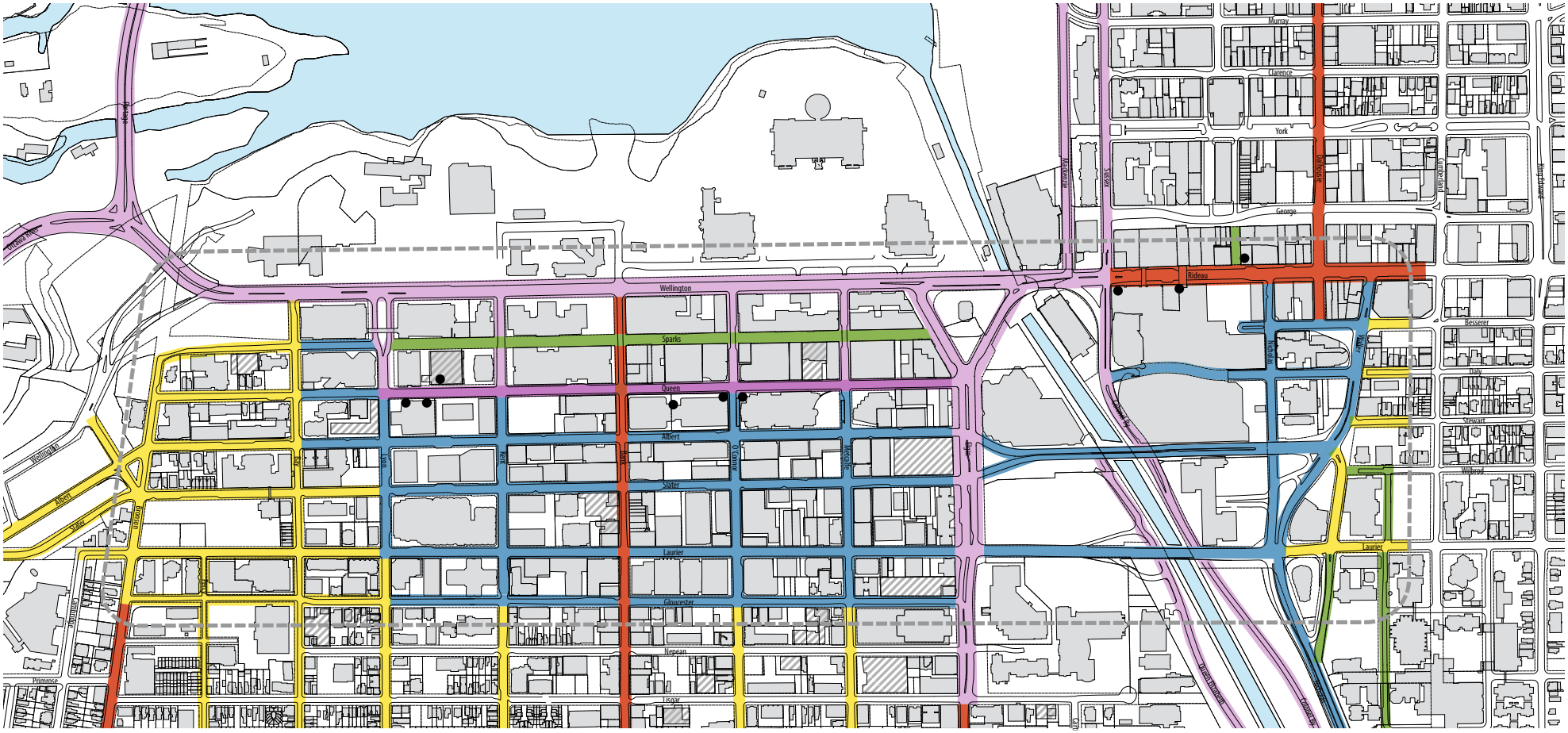
Les rues de quartier du centre-ville donnent accès aux utilisations essentiellement résidentielles et institutionnelles de la partie ouest du centre-ville d'Ottawa et de la partie est des rues Waller et Nicholas. À cet endroit, les rues jouent un rôle important dans la création de quartiers viables et contiennent en principe des éléments verts et vivants, notamment de la pelouse et des arbres, dans l'emprise de la rue, chaque fois que cela est possible. Les édifices disposeront d'entrées pour les piétons et le garage menant directement à la rue. Bien que les rues de quartier du centre-ville soient essentiellement résidentielles et destinées à des vitesses de circulation plus lentes, elles jouent le double rôle d'alimenter les artères et d'intégrer le centre-ville d'Ottawa au réseau routier global. Tous les tronçons est-ouest de la rue Bay ont pour vocation d'être des rues de quartier du centre-ville. Les rues de quartier du centre-ville nord-sud comprennent l'avenue Bronson, la rue Percy, la rue Bay ainsi que la partie sud de la rue Lyon. Les rues à l'est de Waller/Nicholas desservent les quartiers de l'Université d'Ottawa et de la Côte-de-Sable, et sont également destinées à être des rues de quartier du centre-ville.

Québec , QC

(source de l'image : CC Antoine Belaieff)


Los Angeles, Californie

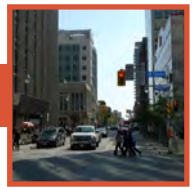
(source de l'image : © thegoodstreet.blogspot.ca)



- Rue commerciale
- Rue de parcours d'honneur
- Rue de quartier du centre-ville
- Rue principale
- Rue piétonnière
- Rue modèle
- Entrée et accès de la station de la Ligne de la Confédération

Figure 2-2 : Plan des rues

Rue principale



Les rues principales prospèrent dans leur rôle historique et dans celui d'accès aux boutiques et aux services fréquentés par les résidents, les travailleurs et les visiteurs. Ces rues se caractérisent généralement par de larges trottoirs, quelques places de stationnement sur voirie, la présence d'arbres de rue, du mobilier urbain coordonné, des revêtements de chaussée de qualité et des œuvres d'art public intégrées. Les édifices donnent sur la rue et abritent des utilisations actives en rez-de-chaussée; leur surface d'occupation étroite permet l'aménagement de vitrines intéressantes. Au centre-ville d'Ottawa, les rues Bank et Rideau sont des rues principales. La rue Rideau pourra offrir de nouvelles commodités pour les piétons par suite de l'aménagement de la station de la Ligne de la Confédération. La rue Elgin, plus au sud, est également une rue principale.

(source de l'image : © IBI Group)

Rue piétonnière

Les rues piétonnières sont essentiellement axées sur les déplacements à pied et présentent les caractéristiques des places piétonnières. Ces rues ont des surfaces caractéristiques, comme des pavés, et sont longées de commodités destinées à offrir un environnement piétonnier agréable. Les véhicules de service peuvent accéder à la rue pour effectuer leurs livraisons et pour les urgences. Les édifices donnent sur la rue et abritent des utilisations actives en rez-de-chaussée; leur surface d'occupation étroite permet l'aménagement de vitrines intéressantes. Au centre-ville d'Ottawa, les rues Sparks et William sont des rues piétonnières.

(source de l'image : © Downtown Calgary)

(source de l'image : © Gehl Architects)

Rue modèle

La rue Queen sera la rue modèle du centre-ville d'Ottawa. Cette désignation tiendra compte de la nouvelle vocation de cette rue lors de l'ouverture de la Ligne de la Confédération. Cette rue fera l'objet d'une très forte demande en circulation piétonnière, en raison de la présence des entrées de la Ligne de la Confédération qui la longent. Ce nouveau rôle offre la possibilité et impose l'exigence d'élargir les trottoirs pour offrir les niveaux de service les plus élevés à Ottawa, et d'installer des commodités permettant de marcher en toute sécurité et de manière efficace et agréable. Avec le temps, les édifices deviendront davantage orientés vers la rue avec des utilisations actives en rez-de-chaussée, profitant ainsi du nouvel essor économique entraîné par les piétons. Cette fonction prévue sera assumée en faisant preuve du plus grand niveau de conception durable, non seulement avec des trottoirs élargis mais également grâce à une conception créative dans les aires de stationnement et les accès, à des passages piétonniers prioritaires, à des arbres de rue, au drainage et aux matériaux.

San Francisco, Californie

Toronto, ON

2.5 Plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité

Les plans de vision d'avenir servent à orienter la planification et la conception des rues et des aménagements adjacents du centre-ville d'Ottawa, qui pourront ainsi remplir leur fonction, comme le précise le Plan des rues. Dans chaque plan de vision d'avenir, les priorités de chaque élément sont présentées de manière hiérarchique, la priorité la plus haute figurant en premier dans la légende de la carte. Ces plans de vision d'avenir seront particulièrement utiles pour peaufiner le Plan des rues. Ils serviront à orienter le dialogue avec les intervenants et permettront aux concepteurs de mieux comprendre la fonction prévue des rues du centre-ville, ou de certains tronçons, lorsqu'ils font l'objet d'un projet de réfection ou d'aménagement urbain.

La boîte à outils de conception des rues, qui permet d'orienter la mise en œuvre des plans de vision d'avenir, se trouve à la section 3.

Vision d'avenir de la mobilité des piétons

La vision d'avenir de la mobilité des piétons consiste à transformer le centre-ville d'Ottawa en un lieu où la priorité est accordée aux déplacements et au confort des piétons. Cette transformation nécessitera des modifications à l'orientation et à l'apparence des édifices, aux caractéristiques des rues, et impliquera la présence d'espaces ouverts, car ces éléments sont essentiels pour l'expérience des piétons. Ainsi, la vision d'avenir de la mobilité des piétons se traduit par trois plans de vision d'avenir reliés entre eux et qui abordent ces éléments.

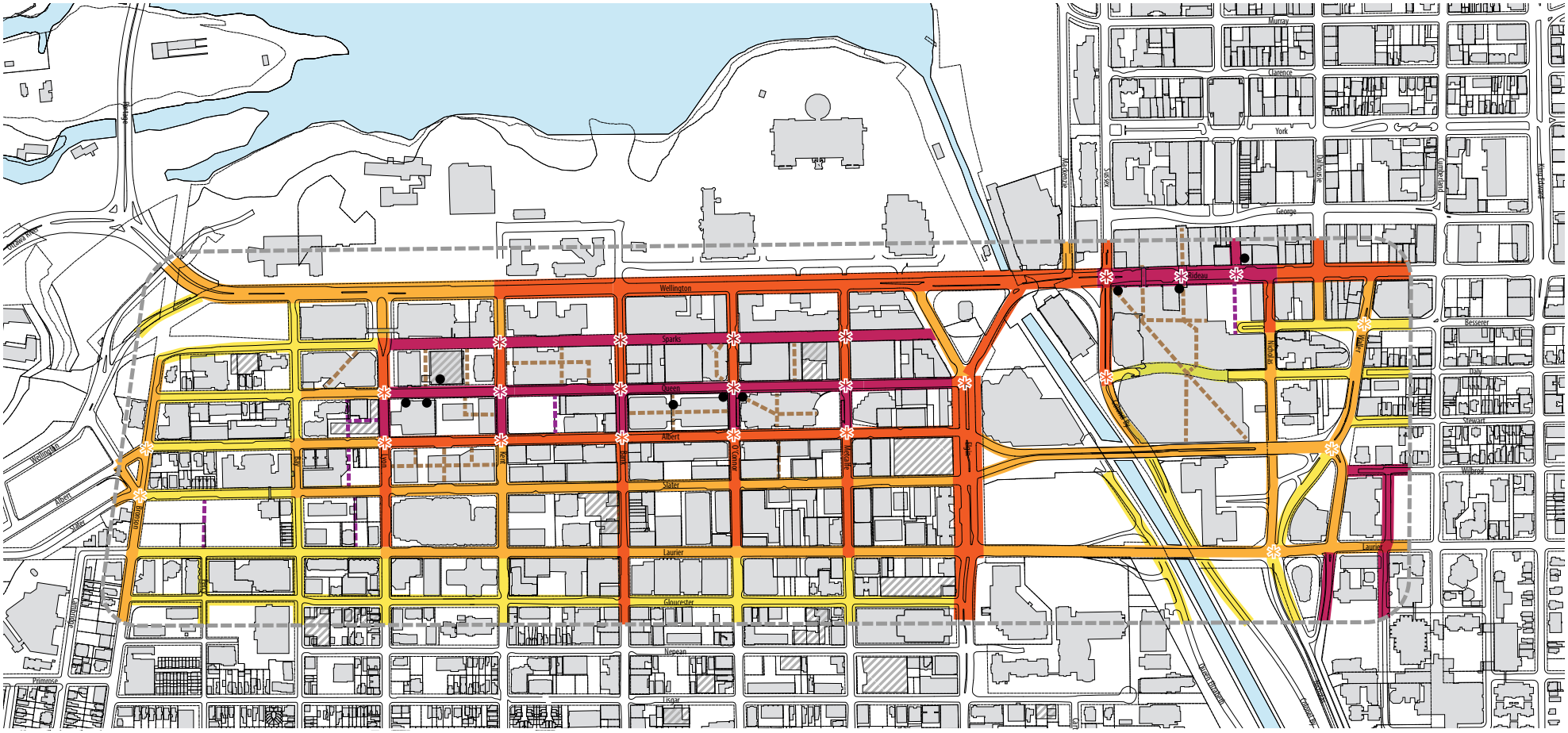
Vision d'avenir de la mobilité des piétons 1 (Infrastructure piétonnière)

Ce plan de vision d'avenir propose un classement des rues du centre-ville en fonction de leur capacité à accueillir les piétons après l'ouverture de la Ligne de la Confédération. Un réseau intégré de rues et de liens traversant les îlots favorise les déplacements en provenance et à destination des stations de la Ligne de la Confédération, et un peu partout au centre-ville d'Ottawa. Les carrefours destinés à accueillir des volumes élevés de circulation piétonnière seront mis en valeur grâce à des améliorations accordant la priorité sur les passages pour piétons.

Le classement « Circulation piétonnière 1 » correspond aux rues pouvant accueillir les plus forts volumes de circulation piétonnière, notamment à proximité immédiate des stations de la Ligne de la Confédération et dans les rues réservées aux piétons, et les classements subséquents « Circulation piétonnière 2 à Circulation piétonnière 4 » indiquent des capacités d'accueil des piétons de moins en moins fortes.

Les « passages piétonniers prioritaires » sont des endroits où sont prévus les plus forts volumes de circulation piétonnière et/ou des points où il est possible d'améliorer la sécurité des piétons et les liens entre les rues du centre-ville. Toutes les possibilités d'améliorer la sécurité, le confort et le niveau de service des piétons devraient être explorées à ces endroits prioritaires.

Les « liens actuels à mi-îlot desservant les stations de la Ligne de la Confédération » réduisent effectivement la longueur des îlots et améliorent la mobilité des piétons en offrant des choix d'itinéraire hors voirie. Les liens traversant les îlots pouvant desservir les stations de la Ligne de la Confédération seraient d'éventuels itinéraires permettant aux piétons d'atteindre très facilement les stations de la Ligne de la Confédération.



- Capacité de circulation piétonnière la plus élevée (Circulation piétonnière 1)
- Capacité de circulation piétonnière élevée (Circulation piétonnière 2)
- Capacité de circulation piétonnière moyenne (Circulation piétonnière 3)
- Capacité de circulation piétonnière faible (Circulation piétonnière 4)
- Passage piétonnier prioritaire
- Liens traversant les îlots actuels desservant les stations de la Ligne de la Confédération
- Liens traversant les îlots éventuels pouvant desservir les stations de la Ligne de la Confédération
- Entrée/accès de station de la Ligne de la Confédération

Figure 2-3 : Plan de vision d'avenir de la mobilité des piétons 1 : Infrastructure piétonnière

Vision d'avenir de la mobilité des piétons 2 (Design urbain)

Ce plan de vision d'avenir traite du rôle fondamental joué par le paysage de rue et les édifices dans l'expérience vécue par les piétons au centre-ville d'Ottawa. Bien que des paysages de rue axés sur la marche, des édifices dont l'orientation est favorable aux piétons et les carrefours piétonniers soient souhaitables dans toutes les rues, ce plan de vision d'avenir accorde la priorité à certaines rues et à certains secteurs. Des paysages de rue de qualité et intéressants au plan visuel sont nécessaires pour attirer une circulation piétonnière et une activité sociale, et les pourtours d'édifices abritant des utilisations plaisantes au niveau de la rue sont essentiels pour l'attrait commercial et civique du centre-ville. L'importance de la valeur patrimoniale des rues du centre-ville est également représentée.

Les « paysages de rue prioritaires » représentent les éléments les plus favorables à un embellissement des rues, grâce à la présence de mobilier et de matériaux urbains de grande qualité. Ces paysages de rue sont associés aux couloirs fondamentaux du centre-ville, qui remplissent des fonctions commerciales et de vente au détail, ainsi qu'aux rues qui serviront d'épine dorsale piétonnière lors de l'ouverture de la Ligne de la Confédération.

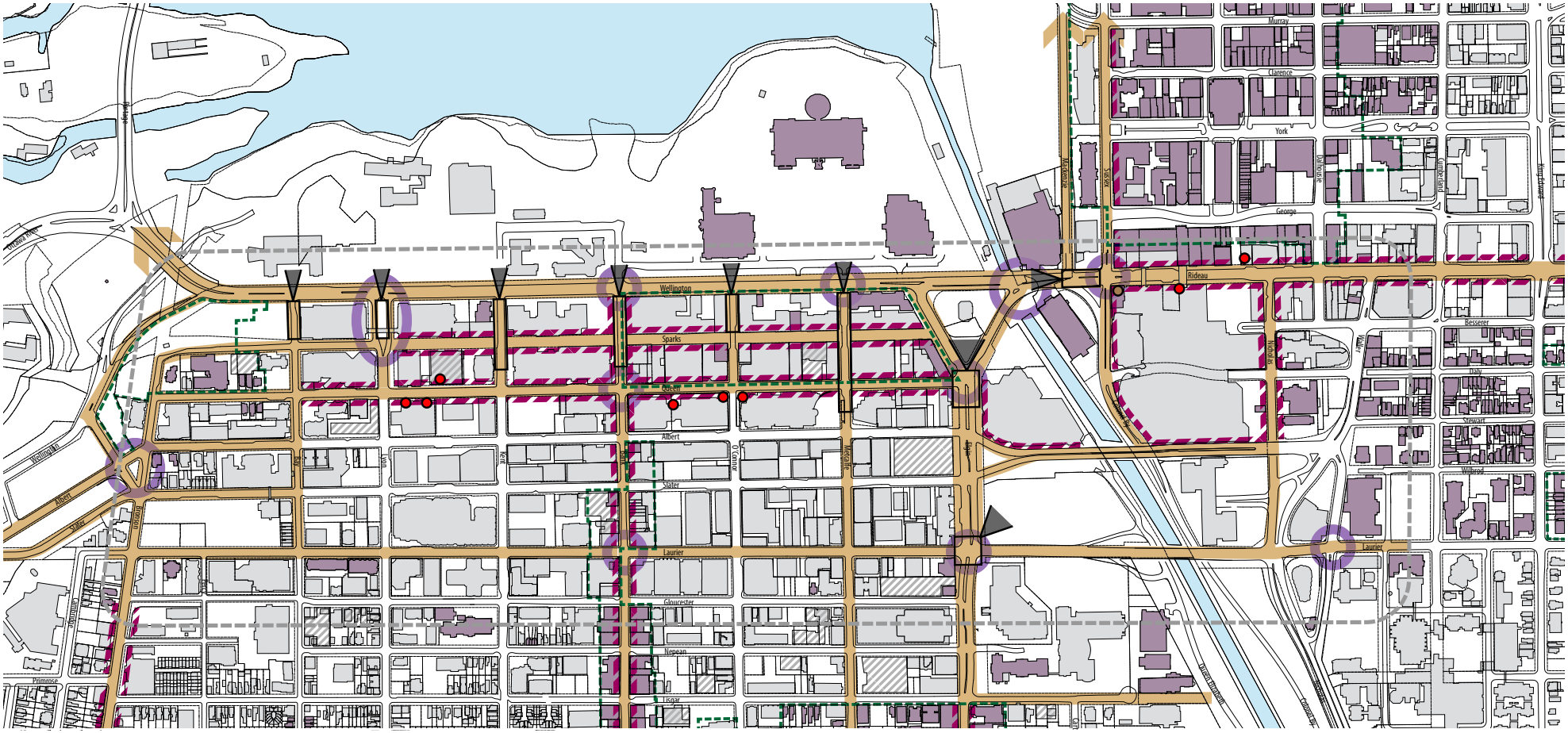
L' « orientation prioritaire des édifices » correspond aux endroits où les façades des édifices axés sur l'activité piétonnière revêtent la plus haute importance fonctionnelle. Il est recommandé de prévoir une fréquence élevée d'entrée dans les édifices axés sur l'activité piétonnière et l'utilisation de matériaux de construction attrayants au niveau de la rue. Les utilisations génératrices d'activité, comme les commerces de détail, les restaurants et les utilisations municipales, sont importantes pour l'expérience des piétons dans ces secteurs.

Les « carrefours piétonniers » indiquent la convergence de quartiers faciles à distinguer. L'aménagement de points d'entrée ou de repères à ces carrefours est recommandé, dans la conception des édifices et/ou des éléments de paysages de rue, afin de créer un intérêt visuel et d'aider à l'orientation.

Les « districts de conservation du patrimoine » représentent des secteurs de caractère particulier où l'on retrouve une concentration de ressources patrimoniales qui les distinguent de leur environnement immédiat, tel que conçu par la Ville d'Ottawa en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Le caractère des « édifices historiques », tel que protégé par le Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa et la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Les valeurs patrimoniales influent largement sur le caractère des rues et doivent être prises en compte dans la conception des rues.

La « zone importante de vue sur la capitale et de vue dynamique » représente des vues importantes sur la colline du Parlement depuis les rues nord-sud du secteur à l'étude, telles qu'elles sont désignées par le document de la CCN intitulé La protection des vues dans la capitale du Canada (2007). Chaque vue est associée à une zone de vue dynamique dans laquelle les vues sont protégées par un contrôle de conception de premier plan. On compte parmi ces zones les rues Metcalfe, O'Connor, Bank, Kent, Lyon et Bay. La plus significative de ces zones est la rue Metcalfe, avec sa vue importante sur l'édifice du centre de la colline du Parlement et sa zone de vue dynamique relativement longue.



- Orientation prioritaire des édifices
- Paysage de rue prioritaire
- Carrefour prioritaire
- District de conservation du patrimoine
- Édifices historiques
- Entrée/accès de station de la Ligne de la Confédération
- Zone importante de vue sur la capitale et de vue dynamique (CCN)

Figure 2-4 : Plan de vision d'avenir de la mobilité des piétons 2 : Design urbain

Vision d'avenir de la mobilité des piétons 3 (Espaces ouverts publics)

Ce plan de vision d'avenir démontre un réseau d'espaces ouverts publics et semi-publics, qui valorisera le confort des piétons et fournira des espaces verts et de loisirs un peu partout au centre-ville d'Ottawa. Les rues bordées d'arbres et les miniparcs, en particulier, offrent un certain répit par rapport à l'environnement urbain agité.

Les « nouveaux espaces ouverts associés à des emplacements d'aménagement » correspondent aux occasions de création d'espaces ouverts publics conjointement avec de nouveaux aménagements. Les exigences en matière d'espaces ouverts, dans le cadre d'un nouvel aménagement, garantiront la création d'espaces ouverts supplémentaires au fur et à mesure que le centre-ville d'Ottawa se densifie.

Les « liens verts principaux » représentent des couloirs prioritaires le long desquels les projets cohérents d'aménagement paysager et de plantation d'arbres de rue devraient être encouragés en vue d'améliorer le confort des rues du centre-ville et de relier les espaces verts.

Les « espaces ouverts publics » correspondent aux parcs, aux places, aux rues piétonnes et aux espaces verts que l'on retrouve au centre-ville d'Ottawa.

Les « espaces ouverts semi-publics existants » sont des espaces urbains de repos d'accès public, mais habituellement associés à un aménagement privé.

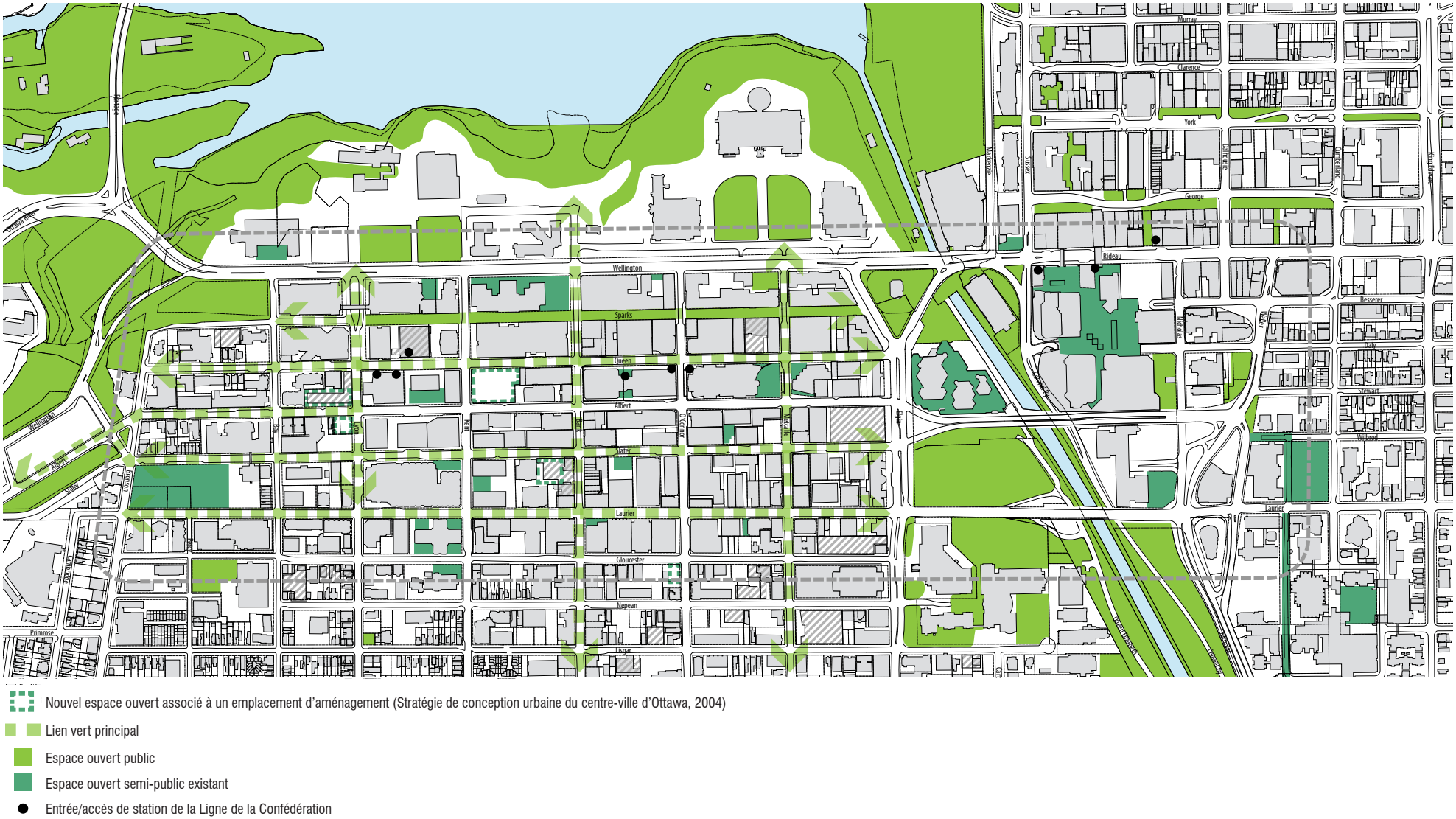


Figure 2-5 : Plan de vision d'avenir de la mobilité des piétons 3 : Espace ouvert public

Vision d'avenir de la mobilité des cyclistes

La vision d'avenir de la mobilité des cyclistes est un réseau global de parcours cyclables au centre-ville d'Ottawa, constitué d'installations actuelles et futures. Ces installations améliorent le réseau cyclable des rues du centre-ville et rendent le cyclisme plus attrayant en tant que mode de transport utilitaire, en renforçant les liens vers les quartiers et les secteurs environnants.

Plan de vision d'avenir de la mobilité des cyclistes

Le réseau cyclable imaginé est illustré dans ce plan de vision d'avenir, et les parcours sont organisés selon des catégories qui tiennent compte du degré de séparation offert par rapport aux autres usagers de la route. Le type d'installation désigné pour chaque parcours est fondé sur des considérations liées à la qualité de desserte du réseau ainsi qu'au caractère et à la fonction des rues.

Les « installations hors voirie », comme les sentiers polyvalents, offrent une séparation totale entre les cyclistes et la circulation automobile. Ces installations sont habituellement bidirectionnelles et l'espace est partagé entre les cyclistes et les piétons.

Les « espaces partagés » sont des emprises routières qui sont essentiellement partagées par les piétons et les cyclistes, bien que les véhicules de service y soient également autorisés.

Les « installations séparées » englobent une variété de solutions destinées à partager un espace de l'emprise avec les cyclistes. Elles vont des « voies séparées », qui comprennent des barrières physiques ou des voies surélevées pour séparer les cyclistes de la circulation automobile, aux « bandes cyclables réservées », qui sont des voies réservées aux cyclistes et peintes sur la chaussée.

Les « voies partagées » impliquent que les automobilistes et les cyclistes circulent dans la même voie. Bien que ces voies n'offrent aucune séparation physique, elles sont plus larges que les voies de circulation habituelles. Ce type d'installation est plus large et peut donc faire l'objet d'un marquage de voies partagées (peintes sur la chaussée).

On peut obtenir plus de détails sur ces différents types d'installation à la section 3.3.

Installations hors voirie

(source de l'image : CC David Carroll)

Espaces partagés

Installations séparées

(source de l'image : CC Richard Akerman)

Voies partagées

(source de l'image : CC Eric Gilliland)

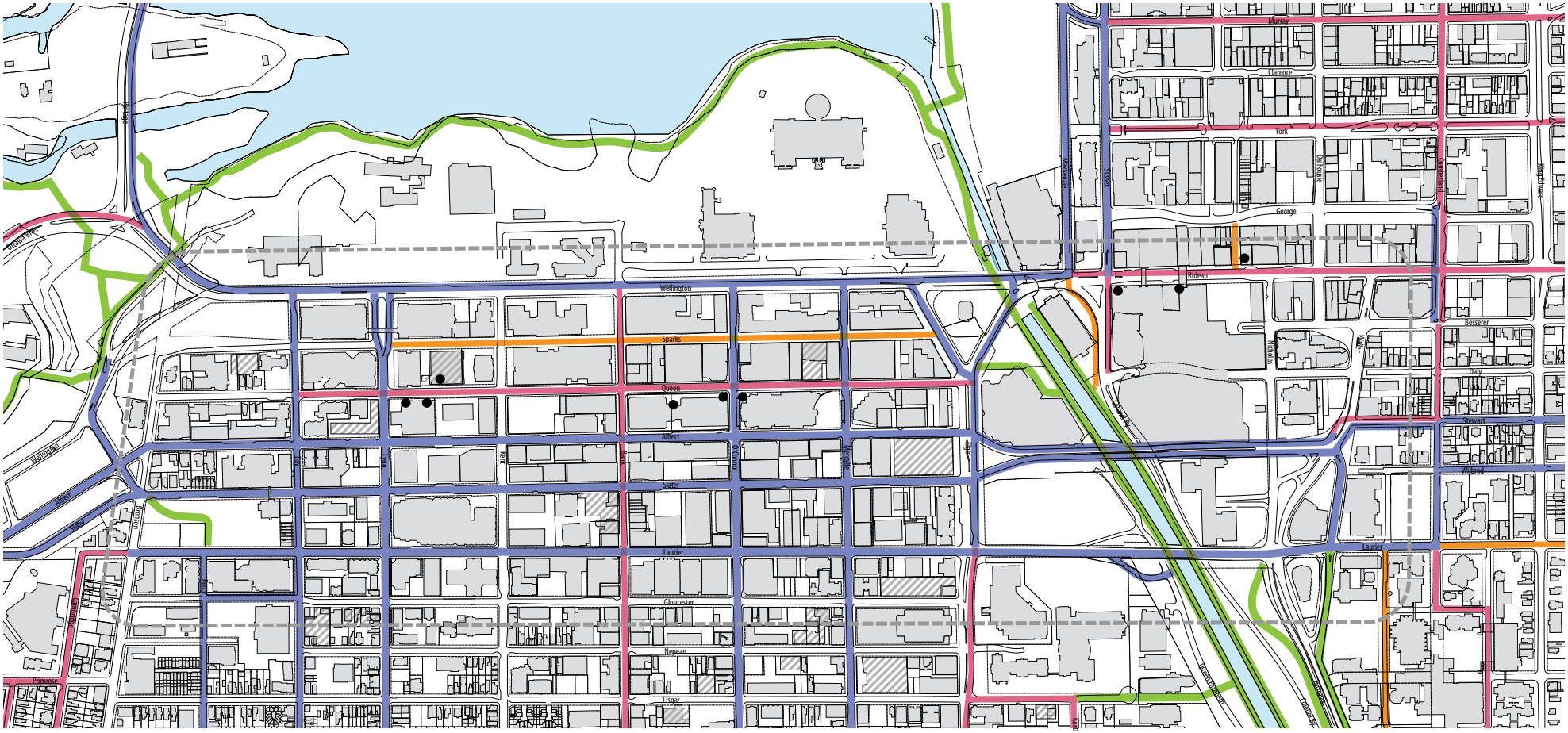


Figure 2-6 : Plan de vision d'avenir de la mobilité des cyclistes - Secteur à l'étude

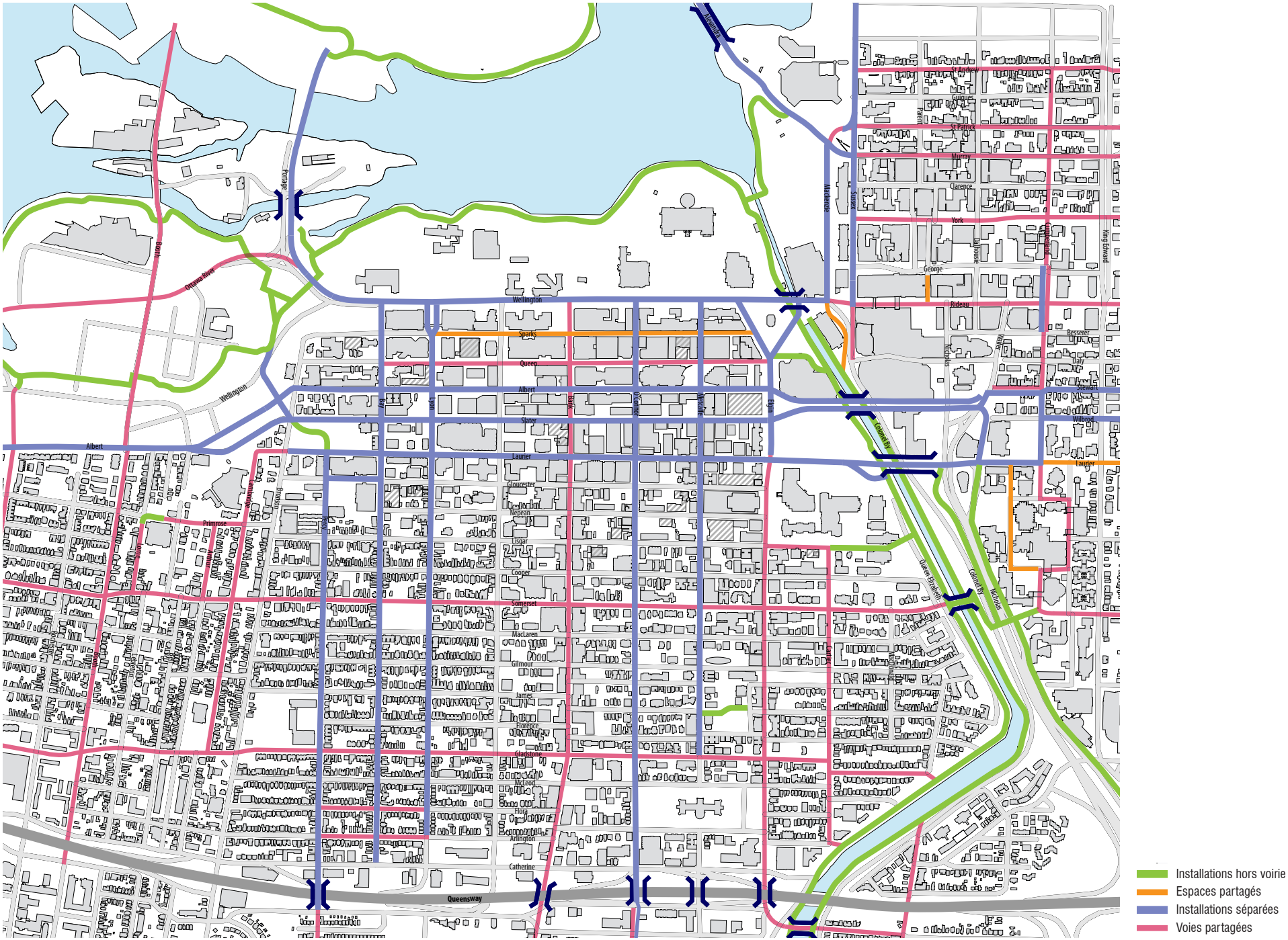


Figure 2-7 : Plan de vision d'avenir de la mobilité des cyclistes - Environnement immédiat

Vision d'avenir de la mobilité en transport en commun

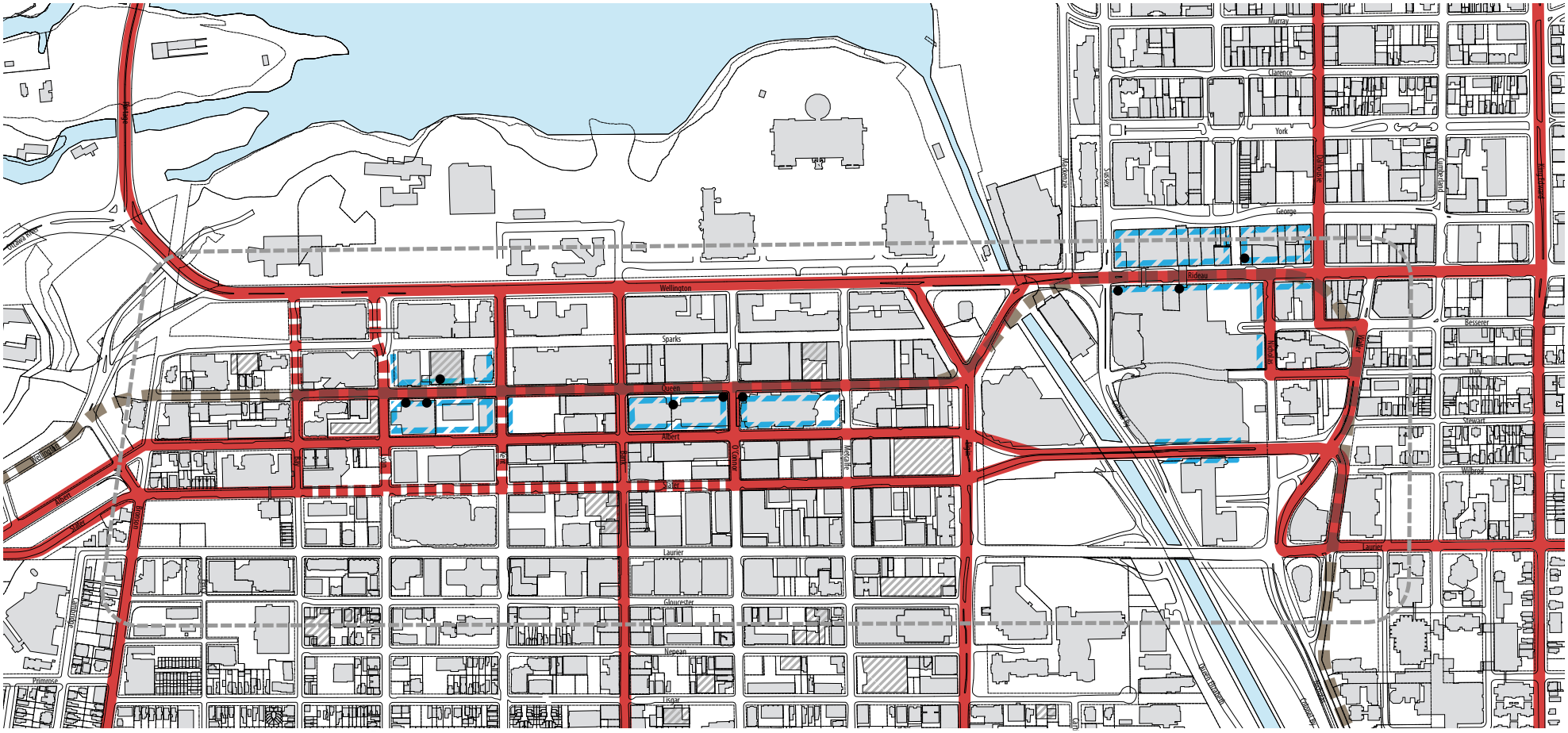
La vision d'avenir de la mobilité en transport en commun au centre-ville d'Ottawa suppose la création d'un réseau de transport en commun de grande qualité, offrant un service d'autobus intégré à la Ligne de la Confédération et répondant aux besoins des résidents du secteur et des navetteurs. Ces deux réseaux de transport en commun répondront de manière adéquate aux besoins de personnes de tous âges et de toutes capacités, qu'il s'agisse des jeunes, des aînés ou des personnes handicapées.

Tous les parcours d'autobus traversant le centre-ville d'Ottawa seront reliés à au moins une station de la Ligne de la Confédération, où les voyageurs pourront facilement effectuer une correspondance entre le réseau d'autobus et la Ligne de la Confédération, grâce au principe opérationnel selon lequel la montée et la descente des passagers s'effectueront dans le même îlot et du même côté de la rue que les entrées/accès des stations de la Ligne de la Confédération.

Plan de vision d'avenir du transport en commun

Les « rues de transport en commun par autobus » accueilleront les parcours d'autobus après l'ouverture de la Ligne de la Confédération, et peuvent par conséquent répondre aux exigences physiques associées au passage fréquent d'autobus. Les « rues de transport en commun par autobus optionnelles » représentent des axes qui pourraient accueillir des parcours d'autobus.

Les « îlots d'interface autobus – Ligne de la Confédération » accueilleront les voyageurs effectuant une correspondance entre le réseau d'autobus et la Ligne de la Confédération, et sont par conséquent aptes à offrir des services de transport en commun de grande qualité, puisqu'on peut y construire de larges trottoirs et des quais pour autobus ou installer des panneaux d'information en temps réel et du mobilier urbain fonctionnel.



Rues de transport en commun par autobus

Rues de transport en commun par autobus (optionnelles)

Entrée/accès de station de la Ligne de la Confédération

Îlots d'interface autobus - Ligne de la Confédération

Tracé de la Ligne de la Confédération

Figure 2-8 : Plan de vision d'avenir du transport en commun

Vision d'avenir de la mobilité en automobile

La vision d'avenir de la mobilité en automobile suppose la création d'un réseau de rues qui permettent l'exploitation continue des commerces et des autres activités liées à l'emploi au centre-ville d'Ottawa, avec une capacité adéquate de débit de circulation tout en réduisant peu à peu la prédominance des véhicules au centre-ville. Les parcours clés de transport par automobile sont essentiels pour relier le centre-ville aux secteurs environnant et au Québec.

Plan de vision d'avenir de l'accès en automobile

Ce plan de vision d'avenir décrit des caractéristiques propres à l'accès en automobile, au stationnement et aux déplacements qui sont essentielles pour la fonction quotidienne et la vitalité économique du centre-ville d'Ottawa, et sont par conséquent d'importants facteurs à prendre en compte dans la conception des rues.

Les « bandes de stationnement importantes d'édifices » représentent des espaces le long des rues réservés au chargement et à la livraison de biens, qui font partie intégrante des commerces en exploitation dans les espaces limités des rues du centre-ville. Ces espaces peuvent également répondre aux besoins des autobus affrétés, des taxis et d'autres véhicules devant y accéder.

Les « structures de stationnement en élévation » sont illustrées pour mettre en valeur les installations de stationnement dont l'exploitation continue doit être prise en compte dans les rues du centre-ville. Les chiffres correspondent à des estimations de places de stationnement dans chaque installation.

Les « voies d'accès importantes » de la rue Wellington correspondent à d'importants points d'accès des véhicules, bien qu'elles ne fassent pas partie du réseau de rues publiques exploité par la Ville.

Les « rues reliant le Queensway » représentent les principales voies de communication acheminant les véhicules entre le Queensway au centre-ville d'Ottawa, une fonction qui devrait se poursuivre dans un avenir prévisible.

Les « routes de liaison périphériques » sont d'importants axes reliant le centre-ville d'Ottawa aux quartiers environnants et aux secteurs situés à l'ouest, au nord et à l'est, y compris en dehors de la province. Ces routes jouent par conséquent un rôle essentiel pour les véhicules entrant au centre-ville ou en sortant.

Les « seuils » correspondent à des points de rencontre entre des secteurs présentant des caractéristiques fonctionnelles différentes, et où l'on observe un changement de caractère, du comportement des automobilistes et de la relation entre tous les usagers de la route.

Les « embarcadères potentiels d'autobus affrétés » sont aux secteurs destinés à attirer un volume élevé d'autobus affrétés en raison de leur proximité des attractions touristiques. Par conséquent, l'aménagement d'aires de montée à bord et de descente pourrait s'avérer nécessaire.

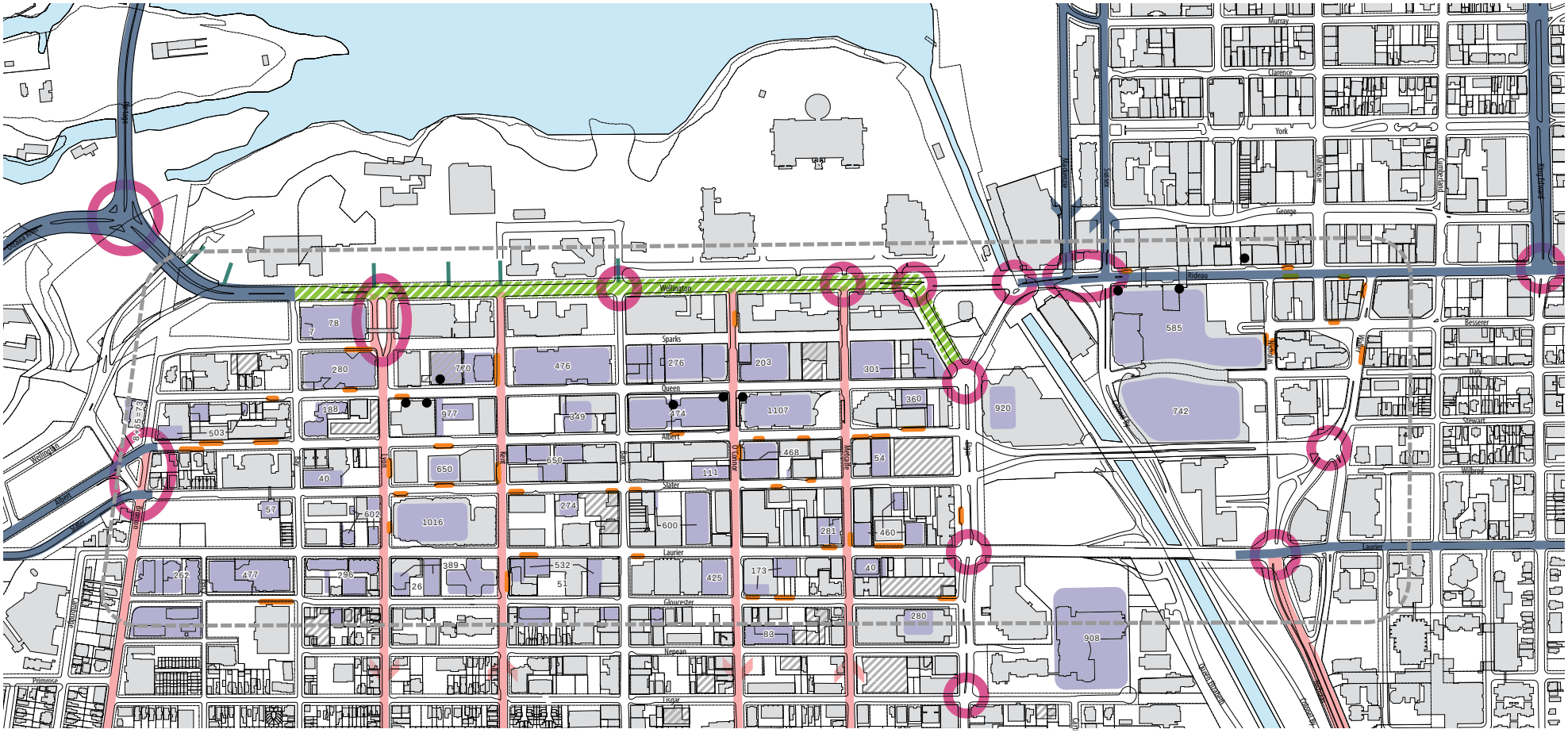


Figure 2-9 : Plan de vision d'avenir de l'accès en automobile

3.1 Critères de mobilité

3.2 Piétons **(P)**

3.3 Cyclistes **(C)**

3.4 Transport en commun **(T)**

3.5 Véhicules **(V)**

3.6 Solutions en matière de conception de rues complètes

3 Boîte à outils de conception des rues

Cette boîte à outils de conception des rues fournit des critères et des lignes directrices en matière de mobilité qui tiennent compte de la vision d'avenir et des orientations stratégiques décrites à la section 2. Elle propose également des solutions en matière de conception de rues complètes permettant d'orienter la planification, la conception et les décisions relatives aux rues du centre-ville d'Ottawa.

3.1 Critères de mobilité

Les critères de mobilité proposés dans la présente boîte à outils de conception des rues ont été élaborés en tenant compte de la vision d'avenir et des orientations stratégiques décrites à la section 2. Ils sont organisés selon les catégories suivantes :

3.2 Piétons **(P)**

3.3 Cyclistes **(C)**

3.4 Transport en commun **(T)**

3.5 Véhicules **(V)**

La présente section propose une série de critères pouvant servir à orienter la conception et l'évaluation des outils et des solutions de conception des rues du centre-ville d'Ottawa. Ces critères tiennent compte de la vision d'avenir et des orientations stratégiques concernant le centre-ville d'Ottawa. Ils seront également utiles dans la réalisation des évaluations environnementales des projets pouvant découler de l'étude *Le centre-ville en action*.

Critères de mobilité des piétons

L'amélioration de la qualité des déplacements des piétons est importante pour forger un caractère et une identité au centre-ville d'Ottawa, et permettra de faire du centre-ville une destination et un quartier plus dynamiques et variés.

Le centre-ville d'Ottawa offrira :

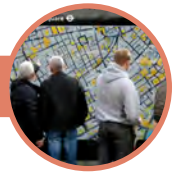
P1 Un niveau de service élevé pour les piétons

P2 Des trottoirs et des passages piétonniers agréables à utiliser

P3 Des plantations durables

P4 Une famille de lampadaires, de mobilier et de commodités

P5 Une signalisation et des panneaux d'orientation clairs



P6 Des axes piétonniers reliant et traversant les bâtiments

P7 Des bâtiments contribuant à créer un domaine public visuellement stimulant

P8 Un réseau d'espaces ouverts accessibles au public

P9 Des œuvres d'art public ajoutant un intérêt aux environnements piétonniers

P10 Des points d'accès et carrefours facilement identifiables

P11 Une accessibilité intégrée pour tous

P12 Des servitudes piétonnières permettant une meilleure mobilité

Critères de mobilité des cyclistes

La création d'un réseau cyclable sécurisé et relié représente un volet important d'un réseau de transport équilibré, et est essentielle pour encourager davantage l'utilisation du vélo.

Le centre-ville d'Ottawa offrira :

C1 Un réseau intégré de voies cyclables

C2 Des carrefours sécurisés et avec priorité

C3 Des aires de stationnement et des commodités pour vélos abondantes et faciles à trouver

C4 Des postes de partage de vélos à des endroits stratégiques

Critères de mobilité des usagers du transport en commun

La création d'un réseau rapide et complet de transport en commun est très importante pour permettre des déplacements efficaces et continus de grandes quantités de personnes au centre-ville d'Ottawa.

Le centre-ville d'Ottawa offrira :

T1 Un transport par autobus efficace

T2 Une desserte optimisée entre tous les modes et toutes les stations de la Ligne de la Confédération

T3 Une meilleure intégration des arrêts d'autobus et des voies cyclables

T4 Une mise en valeur des aires d'arrêts d'autobus et des commodités qui s'y trouvent

Critères de mobilité des automobilistes

Un centre-ville dynamique et viable au plan économique doit s'appuyer sur un réseau routier homogène et efficace pour la circulation des véhicules, dont les aires de chargement sont bien situées, qui offre des places de stationnement sur voirie stratégiques et qui donne accès aux installations de stationnement hors voirie.

Le centre-ville d'Ottawa offrira :

V1 Des vitesses de circulation réduites pour la sécurité et le confort des usagers des autres modes de transport

V2 Un accès adéquat aux parcs de stationnement, aux aires de chargement, aux autobus affrétés et aux postes de taxis

V3 Une capacité et un niveau de service adéquats

V4 Un réseau équilibré de rues à sens unique et à double sens

V5 Une interaction sécurisée entre les points d'accès des véhicules et les trottoirs

L'amélioration de la qualité de l'environnement piétonnier est importante pour donner un caractère et une identité au centre-ville d'Ottawa, et constitue une étape supplémentaire des efforts visant à faire du centre-ville une destination et un quartier plus dynamiques et diversifiés.

La Ville s'engage à atteindre ses objectifs durables en transport au moyen des politiques comprises dans le Plan officiel et le Plan directeur des transports en modifiant les choix de transport public et en diminuant la dépendance à l'automobile.

Afin de soutenir et encourager la culture piétonnière, il est important de tenir compte une variété d'éléments qui mettront en valeur l'environnement piétonnier comme, par exemple, la qualité et la desserte des espaces piétonniers, l'accessibilité des trottoirs pour les piétons de tous âges et de toutes capacités, la sécurité des rues, l'animation du domaine public et la perméabilité entre les trottoirs et le rez-de-chaussée des édifices.

P1 Niveau de service élevé pour les piétons

La capacité d'un trottoir d'accueillir un volume de circulation piétonnière en heure de pointe est mesurée par des ingénieurs des transports par rapport au niveau de service (NS) de ce trottoir. Le classement de ce NS dépend de la surface disponible par piéton, qui est mesurée en fonction du volume de piétons par heure et de la largeur effective du trottoir (ou dégagement accessible aux piétons). Une fois ces données recueillies, le niveau de service est classé selon une échelle de A à F, la lettre A correspondant au meilleur scénario possible et la lettre F impliquant que le trottoir est en surcapacité (échec). Ce cadre d'estimation ne tient compte d'aucune autre condition, comme la présence d'arbres de rue ou de commerces en rez-de-chaussée, qui contribuent à l'attrait du trottoir et du niveau de service qui en résulte.

Définitions des taux de niveau de service (NS) offert aux piétons selon le Highway Capacity Manual de 2010

NS A Possibilité de se déplacer de la manière souhaitée, sans modifier sa trajectoire (espace moyen > 49,2 m²)
NS B Nécessité occasionnelle d'adapter sa trajectoire pour éviter des conflits (espace moyen > 8,36-49,2 m²)
NS C Nécessité fréquente d'adapter sa trajectoire pour éviter des conflits (espace moyen > 3,71-8,36 m²)
NS D Vitesse réduite et possibilité limitée de doubler les piétons plus lents (espace moyen > 2,14-3,71 m²)
NS E Vitesse limitée, très peu de possibilités de doubler les piétons plus lents (espace moyen > 1,02-2,14 m²)
NS F Vitesse très limitée, contact fréquent avec les autres usagers (espace moyen ≤ 1,02 m²)

Largeur effective du trottoir	Nombre approximatif de piétons par heure (débit de peloton)							
	250	500	1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	6 000
1,2 m	NS B	NS B	NS C	NS D	NS E	NS E	NS F	NS F
1,5 m	NS B	NS B	NS C	NS D	NS D	NS E	NS E	NS F
2,0 m	NS B	NS B	NS B	NS C	NS D	NS D	NS E	NS E
2,5 m	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS D	NS D	NS E
3,0 m	NS A	NS B	NS B	NS C	NS C	NS D	NS D	NS D
3,5 m	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS D	NS D
4,0 m	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS C	NS D
4,5 m	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS C	NS D
5,0 m	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS C	NS C
5,5 m	NS A	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS C
6,0 m	NS A	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS C
6,5 m	NS A	NS A	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C	NS C
7,0 m	NS A	NS A	NS B	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C
7,5 m	NS A	NS A	NS B	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C
8,0 m	NS A	NS A	NS B	NS B	NS B	NS B	NS C	NS C

Figure 3-1 : Définitions et taux de niveau de service en fonction de la largeur du trottoir et du nombre de piétons par heure. Source : Données du Highway Capacity Manual, 2010, calibrées par Delcan, 2012.

P1.1 Largeurs d'allées piétonnières établies selon les volumes de circulation piétonnière et le niveau de service (NS). pour déterminer le NS, le débit piétonnier d'heure de pointe est fondé sur les 15 minutes les plus actives de la journée.

P1.2 Le « débit de peloton » survient lorsque le débit de circulation piétonnière se concentre sur de courtes périodes. À titre d'exemple, mentionnons les piétons arrivant en transport en commun et ceux dont les déplacements sont contrôlés par des feux de circulation sur de courts tronçons. Compte tenu de ce contexte, le tableau de la figure 3-1 aide à déterminer le volume de piétons qu'un trottoir peut accueillir, le classement de NS d'un trottoir et la largeur de la surface disponible requise.

P1.3 Au centre-ville d'Ottawa, les débits de circulation piétonnière en heure de pointe à proximité des trois stations de la Ligne de la Confédération devraient être d'environ 6 500 à la station Ouest du centre-ville, de 9 400 à la station Est du centre-ville et de 7 500 à la station Rideau (source : Ville d'Ottawa, 2021 and 2031 AM Peak Hour Ridership Forecast Report Bureau de mise en oeuvre du réseau ferroviaire). Grâce à cet outil de NS, nous pouvons établir que la largeur de trottoir libre ou « effective » doit se situer entre 5,0 et 8,0 m pour permettre un taux de NS « C ». La « largeur effective » est calculée hors « zone de services publics » (lorsque le trottoir est adjacent à la bordure de la rue, aux lampadaires, etc.) et hors « zone de façade » (lorsque le trottoir est adjacent à des bâtiments ou à des obstacles). Dans une emprise limitée, cette situation aura des répercussions évidentes sur l'espace disponible pour les cyclistes et les automobilistes. Les figures 3-2 et 3-3 illustrent les éléments constituant la largeur d'un trottoir.

P1.4 Plus particulièrement lorsque des trottoirs se rencontrent à un croisement de rues ou de passages pour piétons, le taux de NS est déterminé par les facteurs suivants : volume de circulation piétonnière, surface totale disponible par piéton, volumes de circulation et synchronisation des feux de

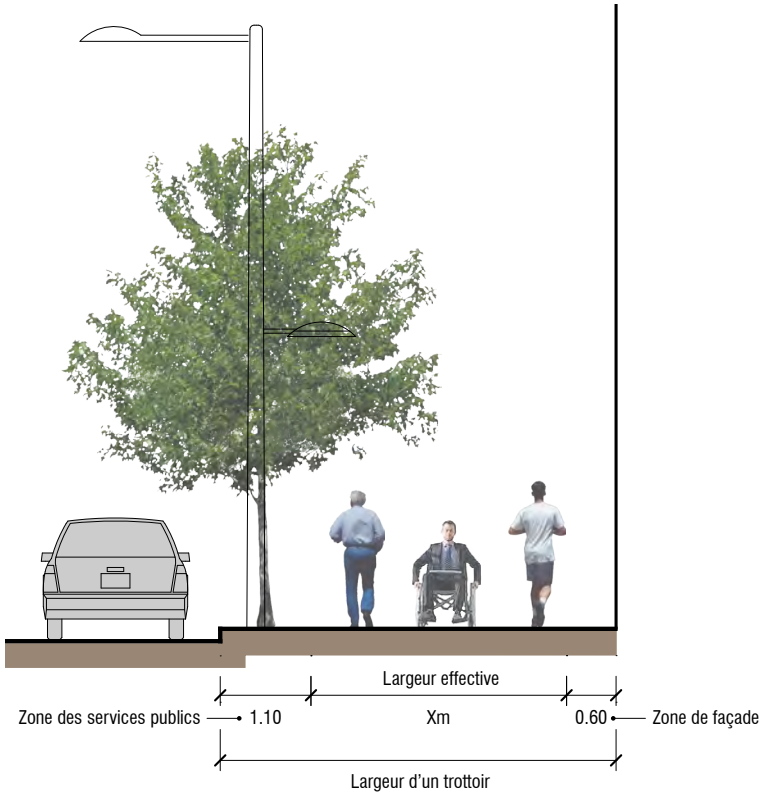


Figure 3-2 : Éléments constituant la largeur d'un trottoir

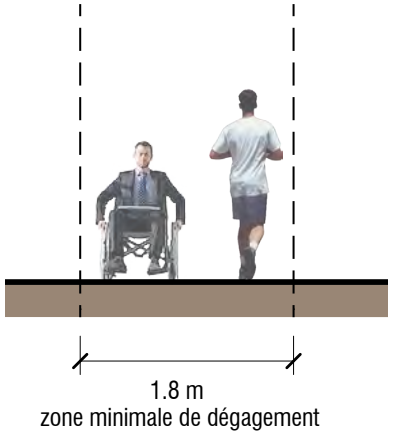


Figure 3-3 : 1,8 m est la zone minimale de dégagement pour les piétons sur un trottoir du centre-ville

circulation. Le NS propre aux passages pour piétons à l'angle de rues tend à être plus faible que celui du trottoir faisant le lien. Bien que les piétons soient plus enclins à tolérer un espace plus réduit à un carrefour en raison de l'inactivité, ceux-ci feront la file en grand nombre avant de traverser le carrefour. Autrement dit, si l'on souhaite que le NS à un carrefour soit égal à celui du trottoir, la zone du carrefour doit être plus étendue afin d'accueillir le nombre prévu de piétons. Il est important de noter que les carrefours n'ont pas besoin d'avoir une forme particulière pour permettre un NS supérieur, mais uniquement une surface plus grande. On retrouve à l'appendice E des scénarios illustrant des NS pour les trottoirs, les carrefours et les passagers pour piétons.

P1.5 Le classement de NS tient compte du fait que le flot de piétons est composé de piétons adultes et valides. L'espace occupé d'une personne se déplaçant avec un appareil d'aide à la mobilité et son comportement diffèrent considérablement de ceux d'une personne valide. Le nombre restreint de personnes se déplaçant avec un appareil d'aide à la mobilité ne devrait pas avoir une incidence majeure sur l'écoulement de la circulation. Toutefois, si cette proportion devait s'accroître de manière importante avec le vieillissement de la population, les catégories de NS pourraient nécessiter une révision afin d'attribuer plus d'espace à chaque piéton.

L'appendice E offre une analyse visuelle des rapports de NS pour les piétons et de leurs répercussions sur les trottoirs.

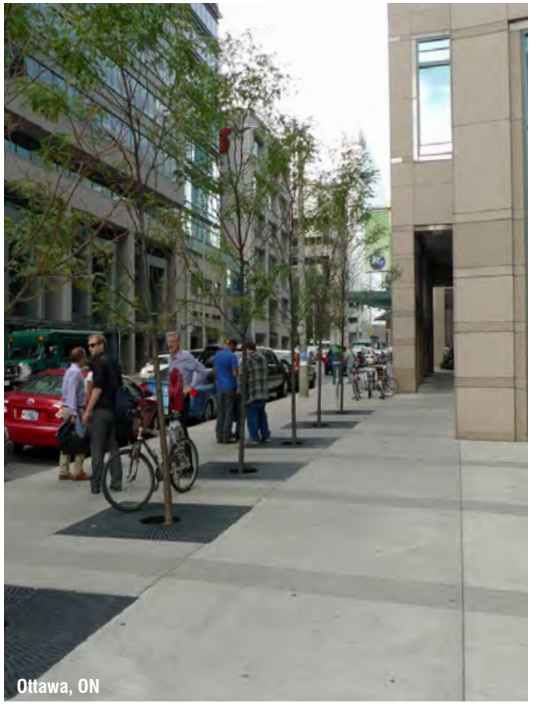
P2 Des trottoirs et des passages piétonniers agréables à utiliser

La création de zones piétonnières sûres, agréables à l'œil et à utiliser est essentielle pour améliorer les rues du centre-ville d'Ottawa et accueillir les piétons toujours plus nombreux à se déplacer vers les stations de la Ligne de la Confédération.

P2.1 Porter à au moins 3,0 m la largeur des trottoirs;

- » Prévoir des trottoirs très larges pour les rues entourant les stations de la Ligne de la Confédération, notamment les rues Queen, Albert, O'Connor, Kent, Bank et Lyon, et les élargir encore près des entrées des stations, conformément aux exigences relatives aux niveaux de service pour les piétons;
- » Dans certains cas, les trottoirs peuvent avoir une largeur différente d'un côté et de l'autre de la rue, notamment sur les rues Albert, Metcalfe, O'Connor, Kent et Bay, en raison d'exigences différences en matière de niveaux de service pour les piétons.

P2.2 Nonobstant la largeur totale du trottoir et la disposition des éléments qui s'y trouvent, prévoir une zone dégagée d'une largeur minimale absolue de 1,8 m sur tous les trottoirs du centre-ville, afin de permettre le passage libre des usagers du trottoir et l'accès des véhicules d'entretien (voir la figure 3-3).


Ottawa, ON

Kitchener, ON (source de l'image : CC Sean Marshall)

Montréal , QC

Ottawa, ON

P2.3 Envisager la possibilité d'utiliser du béton à motifs ou texturé, des pavés de béton ou de pierre afin d'accroître la qualité du domaine piétonnier.

P2.4 Prolonger le matériau de revêtement de la zone piétonnière de manière continue jusqu'à la façade des bâtiments, ne pas modifier le matériau à la limite des propriétés, en particulier en présence d'une servitude piétonnière. On peut obtenir plus de détails au point P11.

P2.5 Veiller à ce que les zones piétonnières soient sans obstacle et accessibles, conformément aux normes de la Ville d'Ottawa en matière d'aménagement accessible.

P2.6 Établir des normes d'entretien visant les trottoirs et les passages pour piétons du centre-ville d'Ottawa, qui sont parmi les plus élevées dans la municipalité et reconnaissent l'importance stratégique de ces installations pour la mobilité et l'accès aux résidences, aux commerces et aux attractions du centre-ville.

P2.7 Prévoir des passages piétonniers dont la largeur est à l'échelle de la largeur libre des trottoirs des voies d'accès, normalement de l'ordre de 3 à 5 m, mais jamais de moins de 3 m.

P2.8 Utiliser des avancées de trottoir afin de réduire la distance de traversée et d'accroître l'espace d'accueil des piétons aux carrefours.

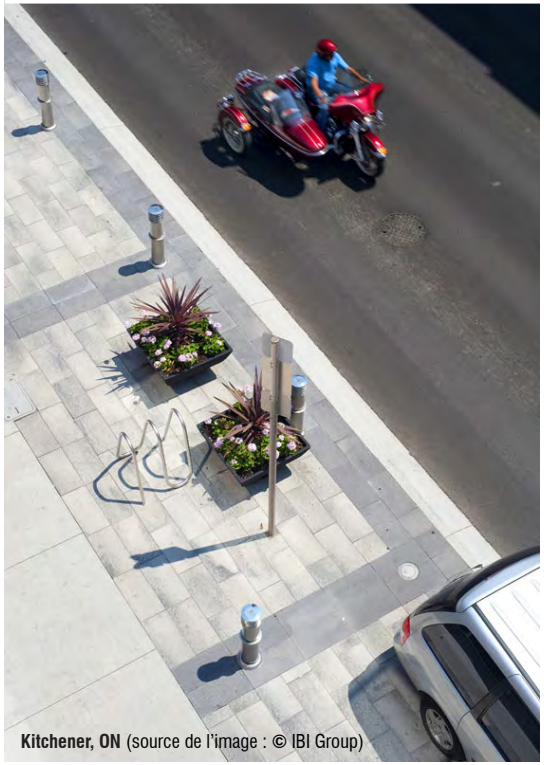
P2.9 Mettre en valeur la priorité des piétons aux passages piétonniers, grâce à l'utilisation de surfaces caractéristiques comme du béton strié ou des pavés de pierre surdimensionnés et durables.

P2.10 Aménager des passages piétonniers toutes directions aux carrefours les plus fréquentés par les piétons, notamment sur la rue Queen à proximité des entrées proposées des stations de la Ligne de la Confédération ou lorsqu'on observe une forte propension à traverser en diagonale.

P2.11 Aménager des carrefours surélevés de type « plateau de table » aux endroits où l'on souhaite accorder la plus forte priorité aux piétons, notamment à proximité des entrées des stations de la Ligne de la Confédération, aux principaux carrefours accueillant des volumes élevés de piétons ou sur les promenades piétonnières.

P2.12 Utiliser des bordures franchissables afin de créer dans la rue un espace « modulable » où les piétons ont la priorité pour accéder aux cafés et aux marchés, mais où les véhicules sont autorisés à certaines heures, notamment à des fins de stationnement, de chargement, de livraison ou pour permettre le passage des camions d'alimentation ou d'autres fournisseurs. Aménager une bande d'avertissement en pavés et tactile afin de délimiter la transition entre l'espace modulable et le trottoir. Envisager la possibilité d'aménager des espaces modulables et des bordures franchissables sur certains tronçons des rues Queen, Albert, Metcalfe, O'Connor et Kent.

Toronto, ON (source de l'image : CC Ryan Flores)


Kitchener, ON (source de l'image : © IBI Group)

P2.13 Autoriser le débordement temporaire des trottoirs dans les places de stationnement, afin d'en permettre l'élargissement en été. Envisager la possibilité d'élargir les trottoirs des rues Queen, Albert, Laurier et Slater.

P2.14 Prévoir un certain retrait pour les bâtiments afin de créer des poches étroites d'espace public et d'élargir les trottoirs partout où cela est possible.

P2.15 Prévoir, lors de la conception des rues, des espaces de stockage à court terme de la neige sur les accotements.

P2.16 Prévoir des feux pour piétons qui accentuent leur priorité de passage aux carrefours:

- » Moderniser les feux pour piétons aux principaux carrefours en installant des systèmes de synchronisation et des signaux sonores;
- » Faire correspondre la synchronisation des feux à la distance de traversée des carrefours, de manière à donner suffisamment de temps pour la traversée des piétons de toutes capacités;
- » Réduire le temps d'attente des piétons lorsque des boutons de commande sont installés aux carrefours;
- » Régler la durée des feux pour piétons de manière à permettre la traversée de la rue à une vitesse réduite moyenne de 0,7 à 0,9 mètre par seconde (source : Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports, Ville d'Ottawa, Octobre 2006 et 8-80 Cities.org).

Ottawa, ON

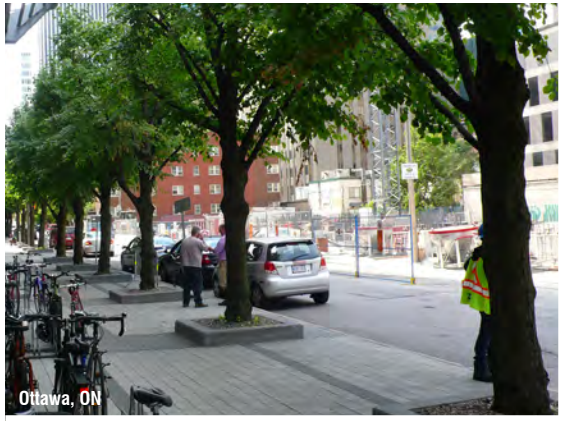
San Francisco,Californie
(source de l'image : CC Flickr utilisateur jeremyashaw

P3 Des plantations durables

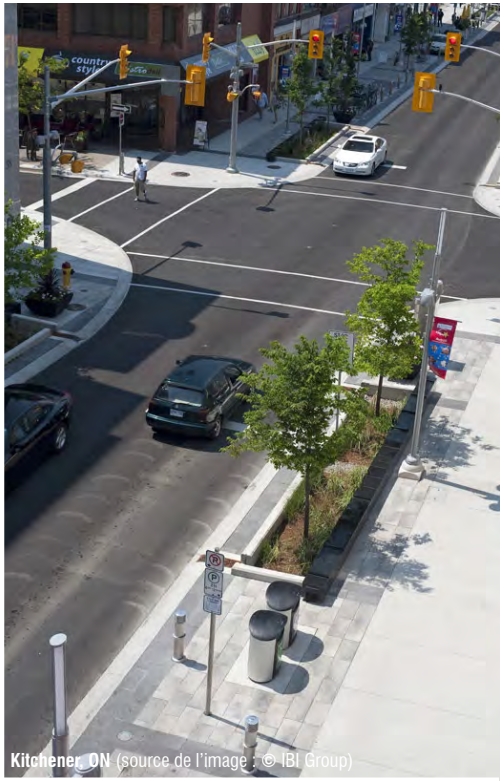
La *Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa* (2004) recommande un traitement paysager supplémentaire des rues du centre-ville. Cette étude rappelle qu'à une certaine époque les rues du centre-ville d'Ottawa présentaient un riche couvert forestier constitué d'arbres de rue. De nos jours, les trottoirs et les emprises étroits, le manque d'arbres de rue et d'utilisations en rez-de-chaussée sont quelques-unes des caractéristiques des rues du centre-ville qui contribuent à créer un environnement piétonnier défavorable. En rééquilibrant l'espace de l'emprise, toutes les occasions d'effectuer des plantations durables au centre-ville d'Ottawa doivent être examinées. Il sera ainsi possible d'effectuer une meilleure transition entre les quartiers arborés luxuriants du Glebe et le paysage culturel de la colline du Parlement.

P3.1 Élaborer une série actualisée de détails et de spécifications entourant les arbres urbains, à utiliser dans les documents de construction des routes et les plans d'implantation présentés avec des demandes d'aménagement.

P3.2 Border les rues du centre-ville d'Ottawa avec une sélection variée d'essences résistantes et pouvant créer un couvert forestier, contribuant ainsi à l'enrichissement de la forêt urbaine. Au moins 15 mètres cubes de terreau par arbre dans un volume de sol partagé. Chaque arbre doit disposer d'un volume de terre d'au moins 30 mètres cubes. Des alvéoles de terreau structurel ou une combinaison d'alvéoles de terreau et de sable peuvent être utilisées. Les surfaces peuvent être revêtues, en utilisant des tranchées reliées entre elles sous la surface.


Ottawa, ON

Ottawa, ON


Kitchener, ON (source de l'image : © IBI Group)

Ottawa, ON

Kitchener, ON (source de l'image : CC Sean Marshall)

P3.3 Si la situation le justifie, utiliser une variété d'arbustes résistants à l'environnement urbain pour compléter les projets de plantation d'arbres de rue et ainsi créer des plantations plus denses. Ces plantes deviendront la couverture vivante sous la forêt urbaine. Au moins 3 à 5 mètres cubes de terreau par arbuste (selon la dimension). Le volume de terreau peut être partagé, en adoptant une profondeur de plantation d'au moins 1,2 mètre et des volumes de terreau reliés au niveau du sol.

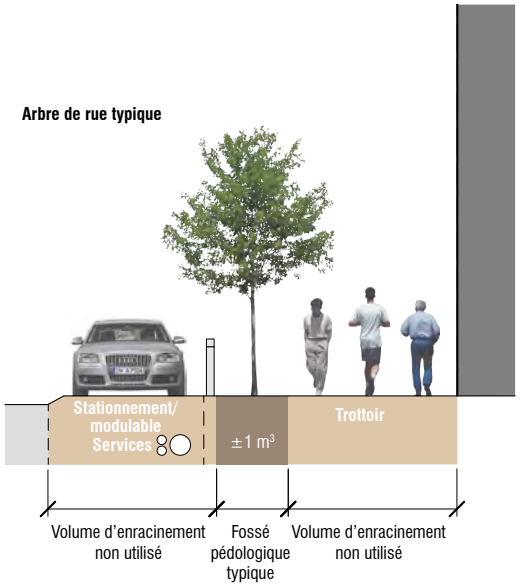
P3.4 Dans une platebande à ciel ouvert, accompagner les végétaux ligneux (arbres, arbustes, etc.) d'une couverture végétale rustique afin d'obtenir une plantation plus complète au plan esthétique, tout en créant une délimitation vivante et verte avec les déplacements des piétons. Effectuer les plantations à une profondeur d'au moins 300 mm en reliant les volumes de terreau au niveau du sol, dans des matrices de sol exposées.

P3.5 Examiner les possibilités de planter des arbres en tenant compte de l'emplacement de l'équipement de distribution d'électricité d'Hydro Ottawa et selon leurs directives. Le type d'arbre et l'emplacement destiné à la plantation doivent être vérifiés afin d'éviter toute interférence avec les lignes électriques aériennes et enfouies.

P3.6 Des combinaisons particulières de type d'aménagement paysager peuvent être utilisées dans différentes rues afin de mettre en valeur l'identité du centre-ville Ottawa.

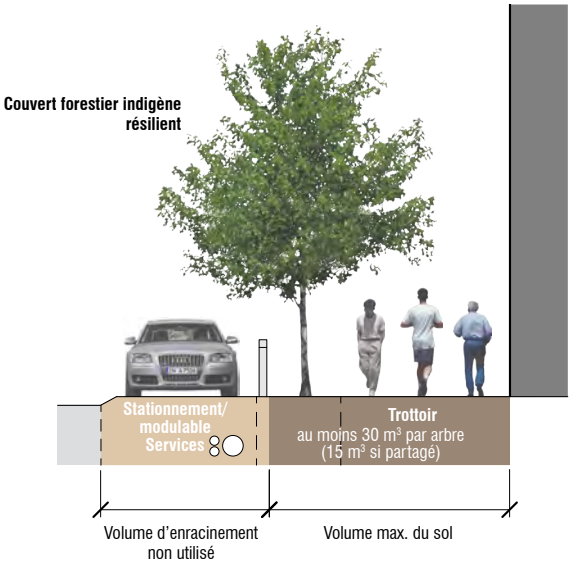
P3.7 Planter des arbres ainsi que des arbustes, des plantes vivaces et de l'herbe afin d'obtenir des aménagements paysagers complets, variés et durables.

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



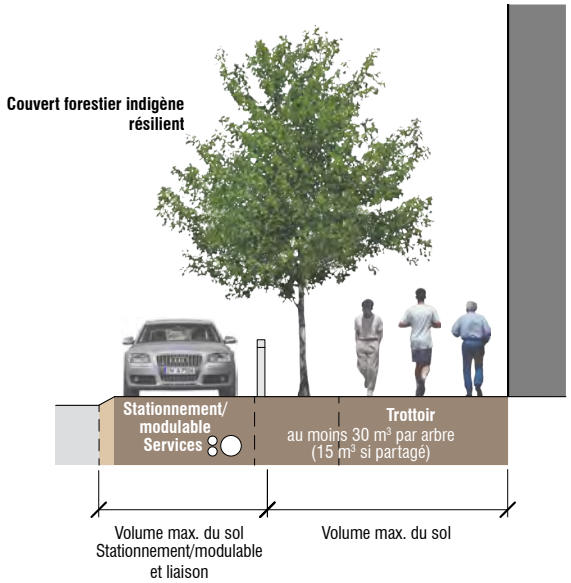
Volumes de terreau existants pour des modèles de plantation typiques

Rue Bloor, Toronto, ON



Système de sols connecté
A. Trottoir en suspension
B. Sol structural
C. Cellules de sol structural

Volumes de terreau proposés pour de nouveaux modèles de plantation



Système de sols connecté
A. Sol structural
B. Cellules de sol structural

Système de sols connecté
A. Trottoir en suspension
B. Sol structural
C. Cellules de sol structural

Volumes de terreau proposés pour de nouveaux modèles de plantation

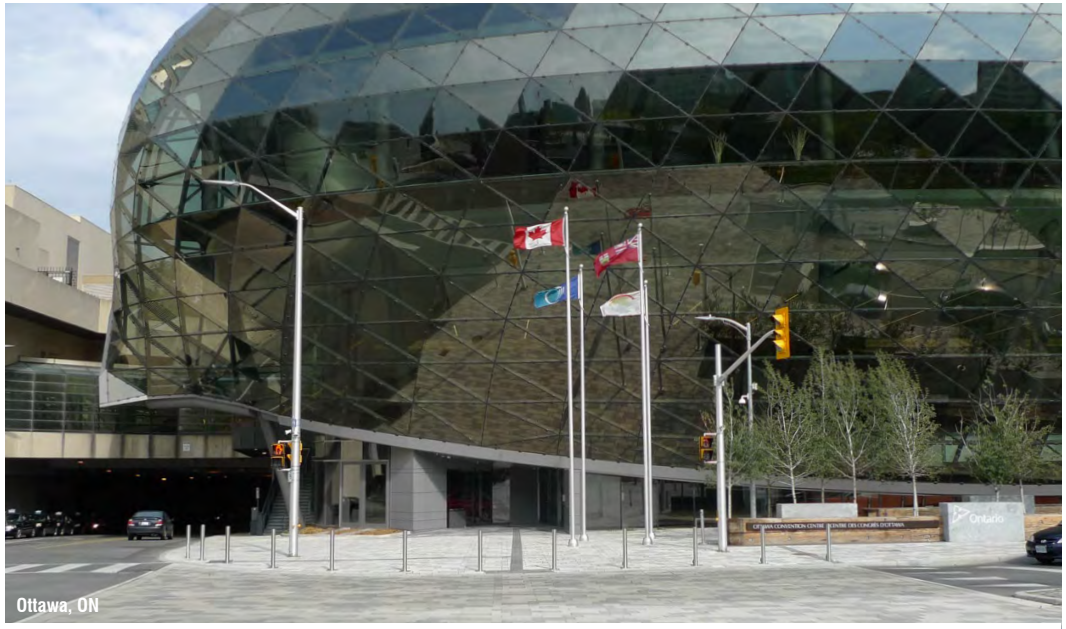
P4 Une famille de lampadaires, de mobilier et de commodités

Certaines des rues du centre-ville d'Ottawa sont équipées de mobilier adéquat et de commodités connexes, notamment le long des rues Elgin et Bank. La Ville a publié en 2009 des lignes directrices relatives à un programme intégré de mobilier urbain (PIMU) afin d'améliorer la qualité du domaine public par la création d'un système homogène de mobilier urbain. Le centre-ville d'Ottawa peut profiter de la création de sa propre famille (ou sous-famille) d'éléments de paysage de rue, qui tiendra compte du contexte plus urbain et des emprises étroites, et qui contribuera à créer une cohésion visuelle dans le quartier.

P4.1 Créer une famille coordonnée de mobilier urbain, comprenant des bancs, des abribus, des poubelles de détritus et de matières recyclables, des lampadaires, des bornes de protection, des panneaux de signalisation ou d'orientation, en utilisant les recommandations de la Politique intégrée sur le mobilier urbain et les Directives de conception de la Ville (2009):

- » Installer des abribus étroits (larges d'au moins 1,5 m);
- » Si possible, installer les abribus à au moins 3,0 m de la limite de la bordure;
- » Si un abribus ne peut pas être installé, placer un écran afficheur d'horaires ou un banc;
- » Placer le mobilier à 0,6 m de la bordure.

P4.2 Coordonner l'ensemble d'éléments de mobilier urbain avec les panneaux d'orientation et de signalisation.


Ottawa, ON

Kitchener, ON (source de l'image : CC Sean Marshall)

Ottawa, ON

P4.3 Concevoir l'ensemble d'éléments de mobilier urbain de manière à susciter un attrait contemporain, de qualité et durable, afin qu'il puisse être utilisé de manière uniforme dans les années à venir.

P4.4 Veiller à ce que la conception des éléments soit compatible avec celle de la rue Bank et du boulevard de la Confédération.

P4.5 Coordonner l'éclairage de rue avec la Politique sur l'éclairage de la voie publique de la Ville d'Ottawa (2008), notamment les points suivants :

- » Les trottoirs longeant les artères doivent être éclairés à 10,0 lux avec une uniformité de 4.0:1;
- » Les allées piétonnières traversant un pâté de maisons doivent être éclairées à 2,0 lux avec une uniformité de 4.0:1;
- » Les pistes cyclables doivent être éclairées selon les niveaux d'éclairement de la chaussée requis.

P4.6 Éviter le fouillis en alignant le mobilier urbain, les distributeurs de journaux et les poubelles entre la bordure et le trottoir, afin de séparer les piétons des véhicules et des cyclistes circulant sur la chaussée adjacente.

P4.7 Encourager la pose de luminaires sur les poteaux des feux de circulation, en choisissant ceux proposés dans la Politique sur l'éclairage de la voie publique de la Ville (2008), tableau 7.1.

P4.8 Limiter l'installation de panneaux réglementaires et non réglementaires sur des poteaux distincts, et les fusionner autant que possible dans le paysage de rue.

P5 Une signalisation et des panneaux d'orientation clairs

Les panneaux d'orientation et de signalisation sont importants dans la création d'une identité solide tout en améliorant l'orientation des piétons et le caractère urbain de la ville. De récents projets coordonnés d'orientation ont été menés avec succès dans des villes comme Cleveland, Glasgow et Londres (G.-B.).

P5.1 Concevoir un système de signalisation et d'orientation offrant une identité au centre-ville d'Ottawa, qui complète les autres éléments de mobilier urbain.

P5.2 Prévoir un répertoire de services et d'installations à privilégier pour les panneaux d'orientation et de signalisation, comprenant notamment les distances vers les principales attractions.

P5.3 Coordonner le système du centre-ville d'Ottawa à un système adopté à toute l'échelle de la ville.

P5.4 Concevoir la signalisation conformément au Programme de signalisation tactile de la Ville. Les caractères et les pictogrammes doivent être surélevés de 0,8 à 1,5 mm au-dessus de la surface, et être accompagnés d'une mention en braille intégral directement sous les pictogrammes ou les textes en gros caractère.

P5.5 Concevoir le système de manière à ce qu'il soit facile à interpréter par des visiteurs de partout dans le monde, et axé sur des symboles.

P5.6 Puisque l'espace du domaine piétonnier est très limité au centre-ville d'Ottawa, installer les panneaux d'orientation et de signalisation à des endroits minutieusement choisis.

P5.7 Intégrer le système à la signalisation de la Ligne de la Confédération et au système déjà utilisé par la CCN.

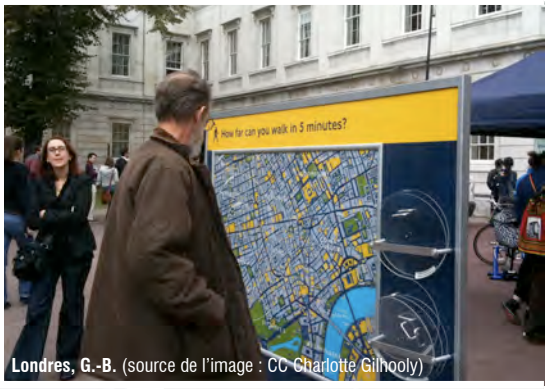
P5.8 Coordonner le système avec les systèmes informatiques géoréférencés, aux fins de navigation et d'information.

Seattle, Washington (source de l'image : CC Oran Viriyincy)

Glasgow, G.-B. (source de l'image : CC Kake Pugh)

Cleveland, Ohio (source de l'image : CC Matt Johnson)

Londres, G.-B. (source de l'image : CC Martin Deutsch)



Londres, G.-B. (source de l'image : CC Charlotte Gilhooly)

Philadelphie, Pennsylvanie (source de l'image : CC Eric Fredericks)

Lakeview, Michigan (source de l'image : CC Steven Vance)

Londres, G.-B.

P6 Des axes piétonniers reliant et traversant les bâtiments

Les liens extérieurs et intérieurs à mi-îlot contribuent à créer un réseau piétonnier plus riche et perméable, améliorant ainsi l'efficacité des déplacements à pied.

Ottawa compte de nombreux liens piétonniers extérieurs et intérieurs qui sont abondamment utilisés, surtout en hiver. La mise en valeur de ces liens permettra d'améliorer grandement l'environnement piétonnier.

P6.1 Améliorer l'éclairage et la signalisation des liens extérieurs et intérieurs à mi-îlot, afin d'en accroître l'utilisation, la sécurité et le confort. Faire appel à des matériaux de revêtement particuliers et à des plantations afin d'identifier les parcours extérieurs.

P6.2 Examiner la possibilité d'installer des commerces de détail, des restaurants, des cafés et d'autres utilisations actives le long des liens piétonniers extérieurs et intérieurs.

P6.3 Rechercher des possibilités de réduire les obstacles le long des liens piétonniers et entre eux.

P6.4 Désigner des moyens d'améliorer la sécurité et l'accessibilité des piétons dans les axes reliant et traversant les bâtiments.

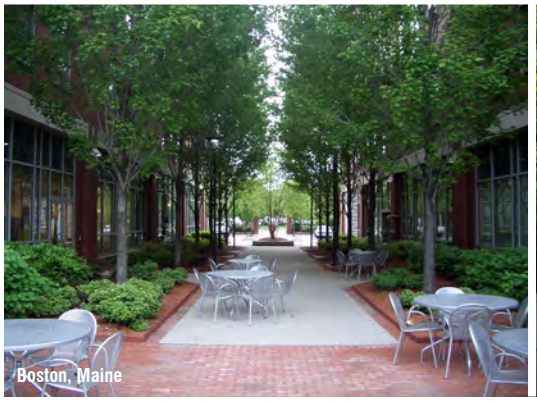
P6.5 Créer des axes piétonniers reliant et traversant les bâtiments dans le cadre des examens des projets d'aménagement et/ou des programmes d'encouragement.

Londres, G.-B. (source de l'image : CC Andrew Dunn)

Londres, G.-B. (source de l'image : CC Andrew Dunn)

Yorkville, Toronto, ON

Ann Arbor, Michigan (source de l'image : CC Corey Seeman)


Boston, Maine

Helsinki, Finlande (source de l'image : CC Flickr utilisateur La Citta Vita)

P7 Des bâtiments contribuant à créer un domaine public visuellement stimulant

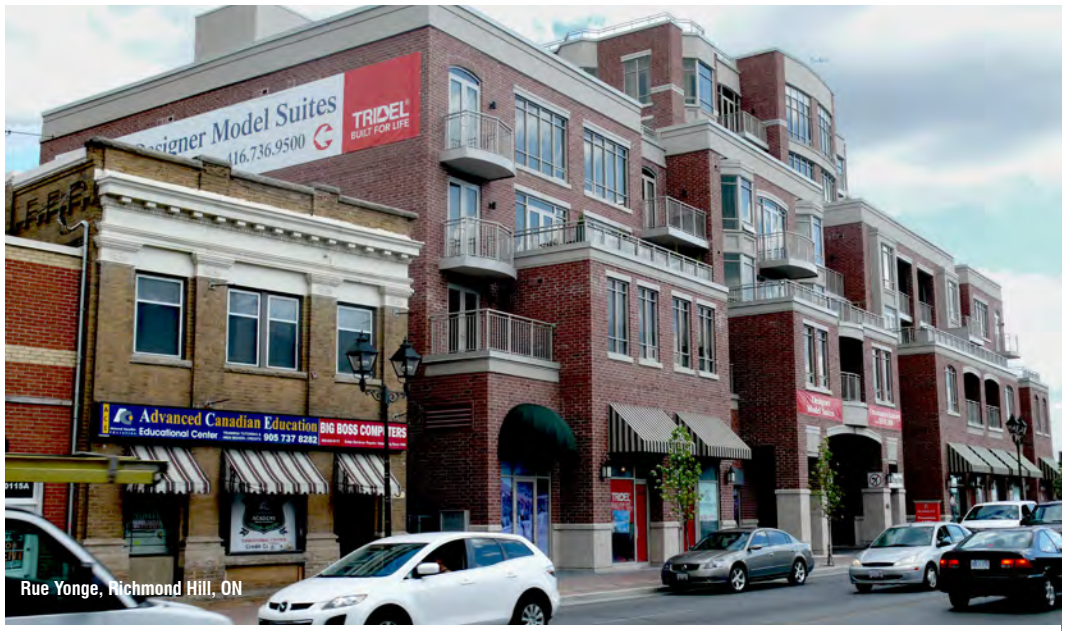
La Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa recommande de se focaliser sur l'articulation des façades aux étages les plus bas des bâtiments, en mettant l'accent sur la relation entre le rez-de-chaussée et la rue. Cette mesure peut être encouragée lors du processus d'approbation de réglementation du plan d'implantation, administré par la Ville d'Ottawa.

P7.1 Encourager les propriétaires à modifier leurs utilisations en rez-de-chaussée et leurs façades de manière à créer des devantures plus perméables, transparentes et actives, au moment de projets importants de rénovation intérieure.

P7.2 Veiller à ce que les grands édifices respectent l'échelle des piétons, notamment grâce à une tour en retrait par rapport au socle, conformément aux Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur de la Ville d'Ottawa.

P7.3 Articuler la façade des bâtiments de manière à créer un mur intéressant sur l'espace public de la rue. Cette articulation peut être obtenue grâce à des différences de transparence, à la qualité des matériaux, au fenêtrage, aux éléments verticaux et aux portes, qui peuvent aider à réduire l'échelle du bâtiment.

P7.4 Veiller à ce que les utilisations en rez-de-chaussée soient actives et donnent sur la rue. On entend notamment par utilisations actives les vestibules, les commerces de détail et les bureaux. Les locaux



Rue Yonge, Richmond Hill, ON

Rue King E., Toronto, ON

Londres, G.-B. (source de l'image : CC TECU Consulting UK)

d'entretien, les poubelles, les aires de chargement et les accès pour véhicules devraient être situés à l'arrière des bâtiments.

P7.5 Intégrer l'espace réservé aux cafés intérieurs dans le paysage de rue (permettant ainsi un dégagement de trottoir minimal). Les cafés extérieurs peuvent être aménagés sur des élargissements de trottoir temporaires (dans l'allée réservée au stationnement) pendant l'été.

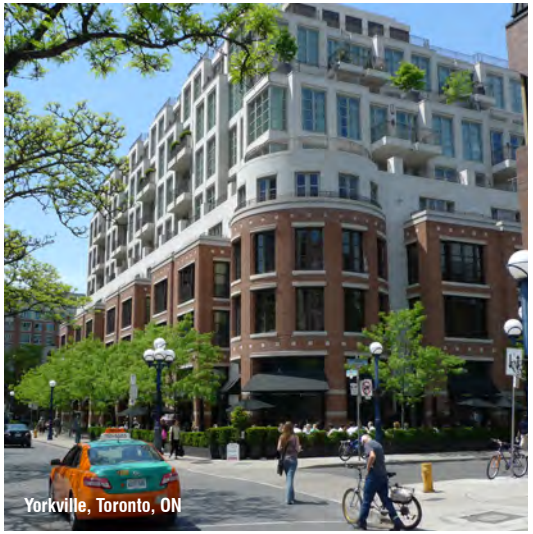
P7.6 Protéger les édifices historiques conformément à la liste des éléments patrimoniaux de la Ville d'Ottawa ou aux parties IV et V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario.

P7.7 Veiller à ce que les nouveaux édifices contribuent à la variété et à la qualité de l'architecture.

P7.8 Utiliser les terrains d'angle (bâtiments ayant deux façades) comme autant de possibilités de design urbain pour encadrer le carrefour, créer des bâtiments servant de point de repère et élargir les trottoirs.

P7.8 Imposer des hauteurs de plafond minimales de 4,5 m au rez-de-chaussée des nouveaux édifices commerciaux et résidentiels, afin de permettre plus de souplesse dans la diversité des utilisations futures. Cette mesure peut être mise en œuvre dans le cadre du processus d'approbation de réglementation du plan d'implantation.

Ottawa, ON


Yorkville, Toronto, ON

P7.9 Moderniser le rez-de-chaussée des bâtiments existants en y implantant des utilisations actives offrant un lien direct vers le trottoir. Ce point est particulièrement important dans les rues prioritaires aux piétons, comme les rues Queen, Metcalfe, Kent, O'Connor et Albert.

P7.10 En cas d'aménagement intercalaire, respecter les exigences de retrait d'Hydro Ottawa pour ce qui concerne l'équipement de distribution aérien, à des fins de sécurité (norme OLS0002 d'Hydro Ottawa).

P8 Un réseau d'espaces ouverts accessibles au public

Certaines zones du centre-ville d'Ottawa manquent d'arbres et d'espaces verts, créant un environnement peu favorable à l'activité piétonnière. Même si de vastes espaces verts publics encadrent le secteur du centre-ville – la colline du Parlement, le parc Major's Hill, l'île Victoria et les rives de la rivière des Outaouais et du canal Rideau – on observe un manque d'espaces ouverts urbains de plus petite dimension.

P8.1 Tel que mentionné dans la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa et rappelé dans le Plan de vision de la circulation piétonnière visant les espaces publics et ouverts, mettre en place un réseau de petits espaces ouverts avec que le secteur ne soit complètement réaménagé (se reporter à la section 2).

P8.2 Encourager les promoteurs à intégrer des espaces ouverts urbains dans leurs scénarios d'aménagement, notamment par le biais de terrains réservés à la création de parcs, des dispositions relatives aux espaces d'agrément et de l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire, selon le cas. Ces mesures ont donné des résultats à la place Minto, à l'angle des rues Kent et Slate, à la place Snider sur la rue Bank, entre la rue Slater et l'avenue Laurier ainsi qu'à la World Exchange Plaza.

P8.3 Moderniser les espaces ouverts privés et publics actuels qui sont sous-utilisés.

P8.4 Créer des parcs de poche et envisager la possibilité d'aménager des espaces ouverts temporaires

New York, New York (source de l'image : CC Sampo Sikio)

Port Credit, Mississauga, ON

Ottawa, ON

ou saisonniers afin d'offrir des lieux accueillants de détente au centre-ville d'Ottawa. Les espaces ouverts de qualité seront de plus en plus importants au fur et à mesure que centre-ville d'Ottawa se densifiera.

P8.5 Utiliser un réseau de petits espaces ouverts dans l'emprise et à mi-îlot, afin d'aider à relier les éléments municipaux du centre-ville d'Ottawa au paysage de capitale qu'offrent le boulevard de la Confédération et la cité parlementaire.

P8.6 Coordonner étroitement avec la Commission de la capitale nationale l'aménagement d'espaces destinés à s'asseoir dans les espaces semi-publics et d'aires d'animation dans les espaces ouverts appartenant au fédéral.

P8.7 Ajouter aux documents de planification des dispositions permettant la création de nouveaux espaces ouverts au centre-ville, pouvant être intégrés aux rues et ayant une fonction publique ou quasi publique.

P8.8 Concevoir et animer des espaces publics et ouverts accessibles et attrayants en toute saison, dans lesquels on retrouve des éléments coupe-vent et des abris installés à des endroits choisis, des éléments paysagers appropriés, des espaces pouvant accueillir des festivals et des marchés, et où l'on retrouve un revêtement de sol et des commodités.

P8.9 Veiller à ce que les espaces ouverts soient aménagés avec des matériaux de qualité et durables.

P8.10 Veiller à ce que les espaces ouverts soient accessibles au public, avec du mobilier coordonné à la famille de mobilier urbain propre au centre-ville d'Ottawa.

P8.11 Concevoir des espaces ouverts sans obstacle.

P8.12 Veiller à ce que la conception prévoie des vues dégagées à travers les espaces ouverts, pour améliorer leur sécurité.

P8.13 Intégrer dans les espaces ouverts des éléments permettant de bien définir la bordure de la rue, notamment des cafés extérieurs, des terrasses temporaires, des fontaines ou des œuvres d'art public.

Oakville, ON

Madrid, Espagne

P9 Œuvres d'art public ajoutant un intérêt aux environnements piétonniers

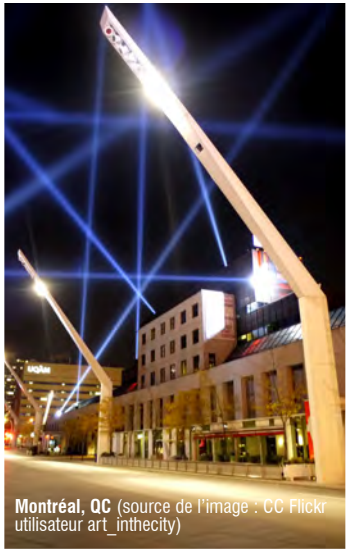
Les œuvres d'art public peuvent jouer un rôle important dans la création d'une identité propre au centre-ville d'Ottawa. À titre de capitale du Canada, Ottawa est l'endroit idéal où célébrer et afficher l'art et la culture du Canada dans le domaine public. Actuellement, la Ville d'Ottawa consacre 1 % des coûts de construction de ses projets d'infrastructure publique, avec des budgets de plus de deux (2) millions de dollars, à la création d'œuvres d'art public. La CCN a créé une série de circuits pédestres autour de l'art public (PromenArt) à proximité du boulevard de la Confédération, qui permet aux participants de balayer des codes QR placés devant les œuvres d'art à l'aide de leur téléphone intelligent afin de lire ou d'entendre de l'information sur l'œuvre. Comme le décrit le Plan de 2012 de la Ville pour les arts et le patrimoine (2012-2018), les stratégies et les mesures recommandées pour le secteur central d'Ottawa comprennent ce qui suit :

P9.1 Intégrer des œuvres d'art public à des éléments du paysage de rue tels que les bancs, les poubelles, les pavés et les lissages.

P9.2 Concevoir les arcades piétonnières et d'autres éléments de bâtiment comme autant d'œuvres d'art public.

P9.3 Envisager la possibilité que les œuvres d'art public ajoutent une identité particulière au domaine public, en portant une attention particulière à l'utilisation de la lumière pour animer les espaces publics en soirée, surtout l'hiver.

Ottawa, ON


Montréal, QC (source de l'image : CC Flickr utilisateur art_inthecity)

Toronto, ON (source de l'image : CC Fred Lai)

Gatineau, QC (source de l'image : CC National Capital Commission)

Toronto, ON (source de l'image : CC Fred Lai)

P9.4 Soutenir la création de secteurs et de regroupements culturels et créatifs aux stations de la Ligne de la Confédération, notamment par l'installation d'œuvres d'art public autochtone.

P9.5 Prévoir à l'intention des propriétaires des mesures d'encouragement accrues pour la réutilisation adaptée d'édifices et de structures urbains ayant une importance historique.

P10 Points d'accès et carrefours facilement identifiables

Les points d'accès sont importants pour la création d'un sentiment d'arrivée au centre-ville d'Ottawa. Compte tenu de la relation unique à Ottawa entre la cité parlementaire et le centre-ville, des points d'accès et des carrefours doivent être créés afin de distinguer l'interface « Couronne-ville » et de relier les limites du centre-ville et des quartiers adjacents, comme les plaines LeBreton, le quartier Centre-ville et le marché By.

P10.1 Créer des points d'accès et des carrefours en conjuguant des éléments végétaux, de paysage de rue et de formes bâties propres à chaque emplacement d'un seuil.

P10.2 Accorder la priorité aux piétons aux points d'accès et aux carrefours, notamment en ajoutant des commodités destinées aux piétons et un revêtement fait de matériau différent, en aménageant des avancées de trottoir ou des zones de couleurs, ou en supprimant des voies de circulation automobile ou de virage.

P10.3 Construire des bâtiments particuliers et caractéristiques aux angles afin de faciliter la création de points d'accès et de carrefours.

Toronto, ON (source de l'image : CC Ivan Hernández)

Ottawa, ON

P11 Accessibilité intégrée pour tous

La prise en compte des personnes de toutes capacités fait partie intégrante de la conception de rues favorables à la marche. Conformément à la *Loi de 2001 sur les personnes handicapées de l'Ontario* et à la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (2005), la Ville d'Ottawa a la responsabilité législative de s'assurer que ses espaces publics sont sans obstacle et accessibles aux personnes de tous âges, quels que soient leur sexe ou leurs capacités. Afin de garantir une application cohérente des normes d'accessibilité dans la planification de l'environnement bâti, la Ville d'Ottawa a élaboré ses propres Normes de conception de l'accessibilité (novembre 2012) afin d'orienter la construction d'installations publiques, de routes, de sentiers et de parcs accessibles.

Puisque tous les résidents d'Ottawa sont susceptibles de connaître des variations dans leurs capacités au cours de leur vie, les dispositions suivantes contribueront à créer un environnement piétonnier sécurisé et accessible aux personnes de tous âges, de toutes capacités et quel que soit leur sexe :

P11.1 Veiller à ce que la surface du sol soit ferme, stable, bien drainée, antidérapante, qu'elle présente un contraste de couleur d'au moins 70 pour cent afin de distinguer les bordures des parcours accessibles extérieurs, et qu'on retrouve un changement vertical de niveau inférieur à 6 mm.

P11.2 Placer des aires de repos sans obstacle à proximité, et à bonne distance, des parcours accessibles. Prévoir un important contraste de couleur pour distinguer les espaces et veiller à ce que des parcours accessibles mènent à ces aires.

P11.3 Limiter les changements de pente sur les parcours accessibles en autorisant une inclinaison maximale de 1:15 (6,67 pour cent) et en installant des bandes contrastées larges de 50 ± 10 mm et antidérapantes, sur la largeur de la rampe. Cette rampe ne doit pas avoir une longueur supérieure à 9 000 mm.

P11.4 Prévoir des indicateurs tactiles de surface de marche au haut des escaliers, à une distance d'une profondeur de dégagement par rapport aux marches, et en respectant une profondeur de surface de 600 à 650 mm (minimum), sur toute la longueur de l'escalier.

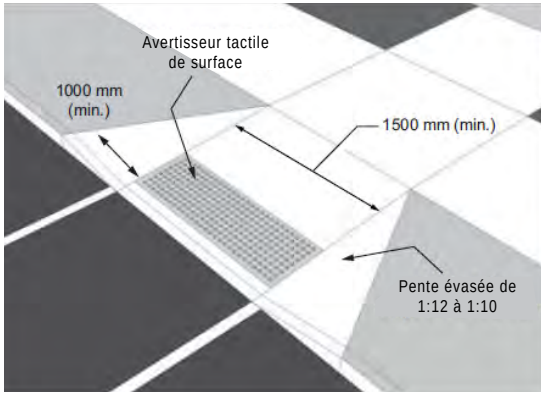
P11.5 Aux passages pour piétons, prévoir des feux de circulation accessibles pour piétons, faciles d'accès pour les personnes se déplaçant avec un appareil d'aide à la mobilité et émettant des signaux sonores pour la traversée.

P11.6 Lorsque des grilles et des couvercles sont requis, tant en environnement intérieur qu'extérieur, veiller à ce qu'aucune ouverture ne soit supérieure à 13 mm dans une direction, et à ce que la plus grande ouverture soit perpendiculaire au sens de marche des piétons.

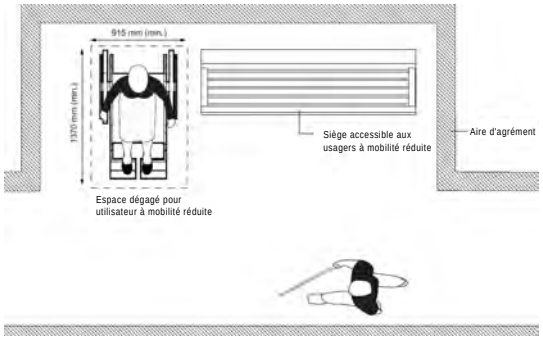
P11.7 Placer les bancs et les sièges de 450 à 500 mm au-dessus du plancher aménagé ou du sol, en veillant à ce que la profondeur du siège se situe entre 510 et 610 mm et que le dossier soit long d'au moins 1 065 mm. Le mobilier urbain peut grandement aider les personnes ayant de la difficulté à rester debout ou à marcher pendant de longues périodes.

Toronto, ON

Atlanta, Géorgie (source de l'image : CC PEDS.org)



Source : Normes de conception de l'accessibilité, Ville d'Ottawa, novembre 2012



Source : Normes de conception de l'accessibilité, Ville d'Ottawa, novembre 2012

P11.8 Encourager les liens piétonniers entre les bâtiments en installant des panneaux de signalisation et d'orientation le long de tous les parcours accessibles intérieurs, y compris les entrées et les sorties, afin d'informer et d'orienter tous les usagers.

P12 Servitudes piétonnières permettant une meilleure mobilité

Les servitudes piétonnières sont exigées par le Plan officiel de la Ville d'Ottawa dans le secteur central depuis plus de 25 ans.

La politique sur les servitudes piétonnières a pour principal objectif de créer de l'espace supplémentaire sur la bordure des emprises étroites, à l'usage des piétons. Dans les rues concernées, la servitude piétonnière doit être prévue sur toute la longueur des façades des propriétés. La politique est décrite à l'annexe 1 – Hiérarchie des routes et des emprises, de la section 7 du volume 1 du Plan officiel.

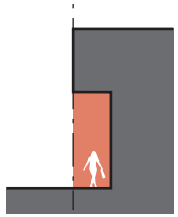
La plupart des rues où s'applique la politique sur les servitudes piétonnières sont également soumises aux exigences sur l'élargissement des emprises. En conjuguant l'élargissement des emprises aux servitudes piétonnières, des augmentations encore plus importantes de l'espace disponible pour le domaine piétonnier deviennent possibles.

Les servitudes piétonnières créées au centre-ville d'Ottawa peuvent être de quatre types : retrait, toit en porte-à-faux/surplomb, colonnade/arcade de deux étages ou plus et colonnade/arcade d'un étage. Le retrait (type 1) semble être l'approche privilégiée pour satisfaire aux exigences de servitude piétonnière.

Les colonnades/arcades (types 3 et 4) construites à Ottawa n'ont pas connu un succès particulier auprès des piétons et des commerçants ou au plan conceptuel, étant souvent très sombres, offrant peu de visibilité depuis la rue et mal reliées au trottoir. Ces lacunes sont particulièrement observables sur les bâtiments de plain-pied (type 4).

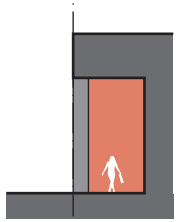
Type 1

Retrait (y compris les auvents)



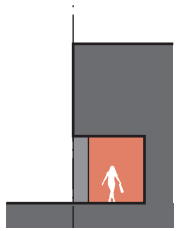
Type 2

Toit en porte-à-faux/surplomb



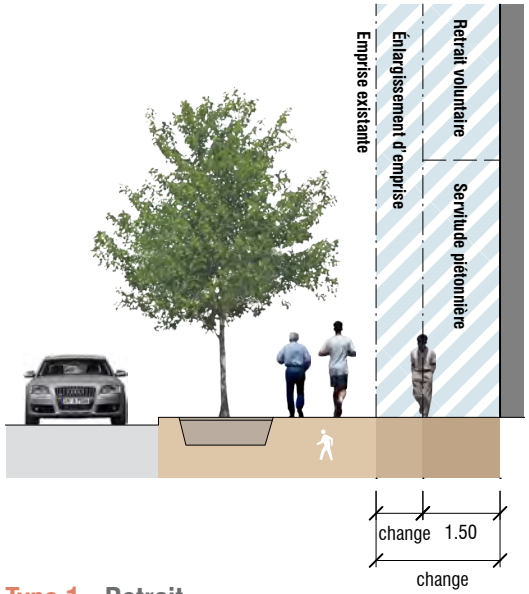
Type 3

Colonnade/arcade de deux étages ou plus

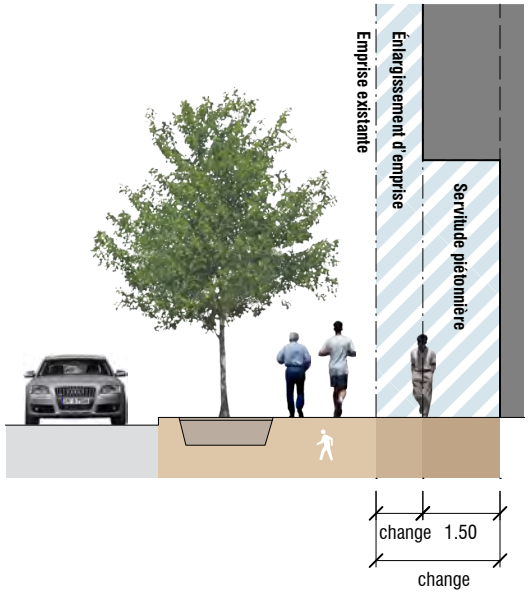


Type 4

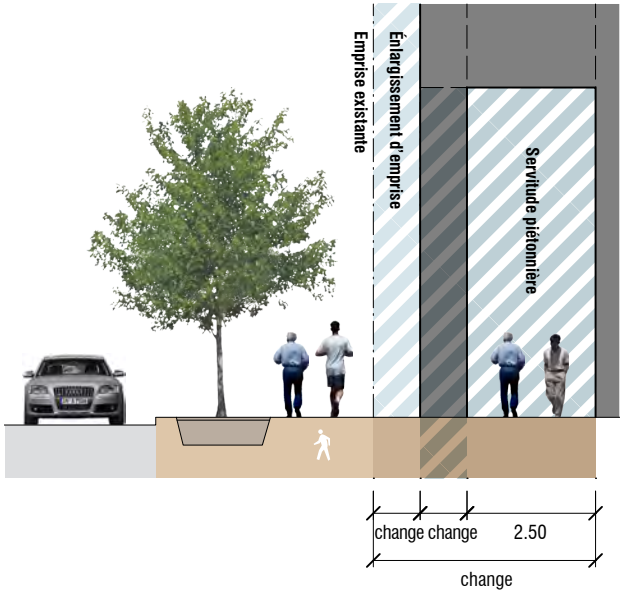
Colonnade/arcade d'un étage



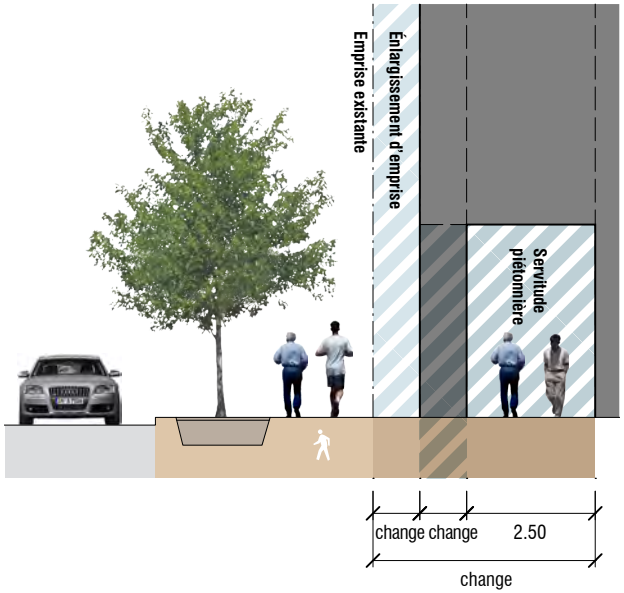
Type 1 - Retrait



Type 2 - Toit en porte-à-faux/surplomb



Type 3 - Colonnade/arcade de deux étages ou plus



Type 4 - Colonnade/arcade d'un étage

P12.1 Continuer d'exiger des servitudes piétonnières afin d'augmenter la capacité des trottoirs, d'accroître l'espace destiné aux piétons aux angles des rues et aux entrées des bâtiments.

P12.2 Établir une hiérarchie parmi les solutions nécessitant l'utilisation de retraits et de toits en porte-à-faux comme typologie de servitudes piétonnières, plutôt que les colonnades/arcades.

P12.3 Modifier le Plan officiel de manière à appliquer la politique sur l'élargissement des servitudes à la rue Queen (de Lyon à Elgin) et à la rue O'Connor (de Wellington à Nepean).

P12.4 En ce qui concerne le type « toit en porte-à-faux/surplomb », accroître à 4,5 mètres la hauteur minimale de la servitude piétonnière.

P12.5 Dans le cas des nouveaux types « colonnade/arcade », accroître la hauteur minimale de la servitude piétonnière pour qu'elle corresponde à l'équivalent de deux étages.

P12.6 Lorsque des retraits et des toits en porte-à-faux ne peuvent pas être aménagés en raison de problèmes structurels ou conceptuels, veiller à ce que les colonnades/arcades contribuent à l'augmentation de l'espace public de la rue. La taille, la forme et la fréquence des colonnes ainsi que la hauteur de l'espace créé sont d'importants facteurs permettant de donner un sentiment de continuité, d'accessibilité, de visibilité, de sécurité et d'utilité de l'espace en colonnade/arcade.

P12.7 Veiller à ce que les servitudes piétonnières forment un prolongement accessible du trottoir qu'elles soient dégagées pour permettre les déplacements directs, sans obstructions permanentes sauf aux endroits où une terrasse ou une zone de marché a été autorisée en raison d'une largeur suffisante de trottoir.

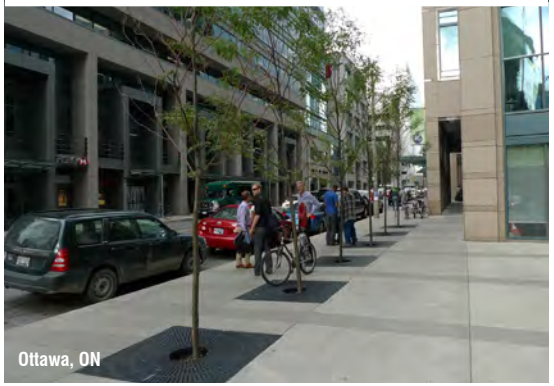
P12.8 Veiller à ce que les surfaces des servitudes piétonnières soient au même niveau que le trottoir adjacent, sans marche, bordure ou rampe à franchir ni aucune obstruction qui serait interdite sur un trottoir.

P12.9 Veiller à ce que les transitions entre les niveaux, notamment les marches, les rampes, les murs de soutènement, et l'installation de mobilier sur place, comme des bancs, des supports pour vélos, des panneaux d'affichage, des jardinières, etc., soient à l'extérieur de la zone piétonnière libre exigée en vertu de la politique sur les servitudes.

P12.10 Concevoir les surfaces des servitudes piétonnières qui soient contiguës au trottoir et faites de matériaux complémentaires, étant donné que les piétons sont destinés à voir et à utiliser tout le domaine piétonnier sans distinction. Si une certaine définition est souhaitée pour délimiter l'emprise publique et les propriétés privées, envisager la création d'une bande en pavés jointe ou en dent de scie plutôt que des matériaux complètement différents sur les propriétés publiques et privées. Envisager la possibilité de coordonner une palette de matériaux avec les ZAC du secteur.

Ottawa, ON

Ottawa, ON


Ottawa, ON

P12.11 Prolonger la surface contiguë de la servitude piétonnière sur toute la largeur de la propriété sans interruption du matériau de surface ou du niveau lors de la traversée d'une allée d'accès, d'une aire de chargement ou d'une rampe d'accès.

P12.12 En fonction des conditions du microclimat, notamment de l'ensoleillement, de la pluie et du vent, installer sur les bâtiments des auvents qui utilisent la typologie de retrait afin de limiter les répercussions sur l'environnement piétonnier.

P12.13 Dans le cas des servitudes de type 2 (toit en porte-à-faux/surplomb), coordonner minutieusement la conception aux plantations du paysage de rue afin d'éviter les conflits.

3.3 Cyclistes (C)

La création d'axes cyclables sûrs et reliés constitue un volet important d'un réseau de transport équilibré et est essentielle pour encourager une plus grande utilisation du vélo.

Ottawa dispose d'un vaste réseau cyclable, mais qui est essentiellement constitué d'itinéraires panoramiques et touristiques entourant le centre-ville et qui ne fait que commencer à offrir aux navetteurs des liens vers ce secteur. Un projet pilote de voies cyclables séparées sur l'avenue Laurier est actuellement en cours.

Bien que les voies cyclables séparées soient en train de devenir de plus en plus populaires pour améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes et pour protéger leur priorité de passage, on retrouve bon nombre d'autres options d'installations cyclables pouvant être intégrées dans les rues. Lors de la planification d'installations cyclables, il est très important de tenir compte de la relation entre le confort et l'intégration offerts par le type d'installation, des conflits avec les autres usagers de la route et aux carrefours, de la signalisation, des utilisations du sol adjacentes et de leur rôle dans le réseau de transport pris dans son ensemble.

C1 Un réseau intégré de voies cyclables

On compte cinq types d'installation cyclable qui, ensemble, constituent un réseau intégré de voies cyclables :

Type 1: Installations hors voirie

(source de l'image : CC David Carroll)

Type 2: Espaces partagés

Type 3a: Installations séparées (isolées)

(source de l'image : CC Richard Akerman)

Type 3b: Installations séparées (voies réservées)

(source de l'image : CC Flickr utilisateur karmacamilleeon)

Type 4: Voies partagées

(source de l'image : CC Eric Gilliland)

Le tableau suivant résume la typologie des installations cyclables :

Type	Sous-type	Autres noms	Infrastructure	Interaction avec les autres usagers (non-cyclistes)	Capacité d'intégration	Meilleure application
Type 1: Installations hors voirie	Sentier polyvalent	Sentier Chemin	Sentier asphalté Sentier en poussière de pierre	Élevée	Intègre les cyclistes de tous âges et de toutes capacités	Sentiers hors voirie partagés par les piétons et les cyclistes, espaces verts
Type 2: Espaces partagés	Rue sans voiture	Rue piétonne Rue piétonnière	Surfaces simples chicanes, mobilier, jardinières	Élevée	Intègre les cyclistes à l'aise pour circuler avec des piétons, à vitesse réduite	Rues commerciales étroites du centre-ville
	Concept « Woonerf »	Espace partagé Zone locale (G.-B.)		De modérée à élevée	Intègre les cyclistes à l'aise pour circuler avec des piétons et des automobiles, à vitesse réduite	Rues résidentielles étroites de faible volume de circulation et assorties de nombreuses mesures de modération de la circulation
Type 3a: Installations séparées (isolées)	Unidirectionnelle	Voie cyclable séparée Piste cyclable Voie cyclable sur route Voie cyclable surélevée Voie cyclable au niveau du trottoir	Séparateurs latéraux (bordures, bornes de protection, voitures stationnées) Surface surélevée Marquage au sol et signalisation aux carrefours	Faible	Intègre les cyclistes à l'aise pour circuler avec un certain degré d'interaction avec la circulation automobile, en particulier aux carrefours	Artères accueillant un fort volume de circulation ou des vitesses élevées
	Bidirectionnelle	Voie cyclable sur route Voie cyclable surélevée Voie cyclable au niveau du trottoir Voie de transport				Artères accueillant un fort volume de circulation ou des vitesses élevées
Type 3b: Installations séparées (voies réservées)	Voie cyclable normale	Voie cyclable	Lignes peintes ou surfaces ou couleurs différenciées Marquage au sol et signalisation aux carrefours	Modérée	Intègre uniquement les cyclistes à l'aise pour circuler en subissant le stress associé à la proximité étroite des automobiles	Artères ou rues collectrices accueillant un volume de circulation modéré et des vitesses modérées
	Voie cyclable à contresens	Voie cyclable à contre-sens				Rues à sens unique et à une seule voie, accueillant un volume de circulation modéré et des vitesses modérées
Type 4: Voies partagées	Voie partagée	Voie partagée Voie cyclable réservée	Marquage au sol et signalisation aux carrefours	De modérée à élevée	Intègre uniquement les cyclistes à l'aise pour circuler en subissant le stress élevé associé au partage de la voie avec la circulation automobile	Rues à faible volume et à faible vitesse (de préférence faisant l'objet de mesures de modération)
	Couloir d'autobus partagé	S.O.				Rues piétons-autobus, rues avec voie réservée aux autobus
	Aucune installation	S.O.	Aucune			Rues à faible volume et à faible vitesse (de préférence faisant l'objet de mesures de modération

Figure 3-4 : Résumé de la typologie des installations cyclables.

C1.1 Type 1: Installations hors voirie

Les installations hors voirie, ou sentiers polyvalents, que l'on retrouve communément un peu partout à Ottawa, offrent le degré le plus élevé de séparation de la circulation automobile. À Ottawa, les sentiers polyvalents sont habituellement de nature récréative. Ils sont partagés par les cyclistes et les piétons le long de couloirs naturels et/ou servent de lien vers les destinations clés.

Implantation

Les piétons et les cyclistes partagent la même surface.

» Les piétons ont la priorité, suivis des cyclistes.

Séparées de la chaussée d'au moins 1,5 m grâce à une zone tampon végétale ou à un écran physique.

Largeur

Voie de circulation non obstruée d'au moins 3,0 m.

» Permet le passage d'un seul vélo à la fois.

» Les cyclistes doivent céder le passage aux piétons.

Zone dégagée adjacente de 1,5 m de chaque côté du sentier.

Dégagement vertical de 4,0 m.

C1.2 Type 2: Espaces partagés

Les espaces partagés sont des endroits partagés par les cyclistes et les autres usagers de la route, essentiellement des piétons. Les piétons, les cyclistes et les automobilistes partagent la même surface.

Les espaces partagés peuvent être des rues sans voiture ou des concepts « Woonerfs ». Les deux ont des caractéristiques similaires car ils offrent aux cyclistes un degré de confort modéré à élevé à basse vitesse.

Rues sans voitures

Implantation

Une rue sans voiture est un tronçon de rue sur lequel la plupart des véhicules motorisés sont interdits. Les véhicules d'urgence et de livraison peuvent représenter des exceptions. La rue Sparks et des parties de la rue William (dans le marché By) sont des exemples de rues sans voiture à Ottawa. Aujourd'hui, aucune de ces rues ne permet la circulation à vélo. Toutefois, il existe des possibilités d'implanter des installations cyclables dans les rues sans voiture.

» Il peut s'agir d'une rue conventionnelle, composée d'une chaussée et de trottoirs surélevés, ou d'une rue à revêtement particulier, constituée d'une seule surface sans différenciation entre la chaussée et le trottoir.

Woonerfs

Implantation

Un woonerf est une rue à très basse vitesse de circulation où les piétons, les cyclistes et les automobilistes partagent une même surface. L'espace sur voirie n'est pas particulièrement attribué à un type d'usager en particulier.

» Les piétons ont la plus haute priorité, suivis des cyclistes.

Nombreuses mesures de modération de la circulation destinées à forcer les automobilistes et les cyclistes à circuler lentement.

Largeur

Voie de circulation non obstruée large de 3,5 m au maximum.

» Permet le passage d'un seul véhicule à la fois.

» Oblige les véhicules à circuler lentement.

C1.3 Type 3a: Installations séparées (isolées)

Une installation séparée est une installation cyclable sur voirie séparée latéralement des voies de circulation par une barrière physique, ou séparée verticalement en étant surélevée au-dessus de la chaussée. Les bordures, les bornes de protection, les lignes peintes et les voitures stationnées (ou une combinaison de ces éléments) servent à créer une séparation latérale. Les installations séparées verticalement peuvent être surélevées à un niveau intermédiaire entre ceux de la chaussée et du trottoir, ou au niveau du trottoir. Les installations cyclables séparées latéralement sont généralement moins coûteuses à construire car elles peuvent utiliser la surface de la chaussée et n'occasionnent aucun changement majeur aux systèmes de drainage existants. La construction d'installations surélevées (séparées verticalement) nécessite la création d'une nouvelle surface pour les cyclistes et peut entraîner le déplacement des égouts en bordure de rue vers l'intérieur pour assurer le drainage de la chaussée.

Les installations séparées peuvent être unidirectionnelles ou bidirectionnelles. Ces deux types d'installation ont des caractéristiques similaires car elles limitent l'interaction entre les véhicules et les cyclistes ainsi que la vitesse et le confort des cyclistes. L'interaction entre les véhicules et les cyclistes pourrait être encore réduite en limitant les possibilités de virage des automobilistes.

Ottawa dispose actuellement de trois installations cyclables séparées, qui se trouvent sur l'avenue Laurier, le pont Portage et le pont Alexandra.

Installations unidirectionnelles

Implantation

Directement à côté du trottoir

L'allée de stationnement peut être située entre l'installation et les voies de circulation, sauf sur les 20 derniers mètres avant un carrefour.

Au besoin, les séparations de voies cyclables doivent être temporairement enlevées pour des travaux d'entretien prévus ou d'urgence, associés à la chaussée ou aux services publics, conformément aux conditions du Règlement municipal sur les activités routières.

Largeur

Largeur minimale absolue de 1,5 m.

Largeur minimale recommandée de 1,8 m.

- Permet le dépassement des vélos.
- Permet le déneigement avec l'équipement habituel de déneigement des trottoirs.

La norme actuelle au Danemark est de 2,5 m.

- Permet le dépassement des tricycles et des triporteurs.

Bande tampon de 0,5 m ou plus exigée si le stationnement est autorisé dans la voie adjacente.

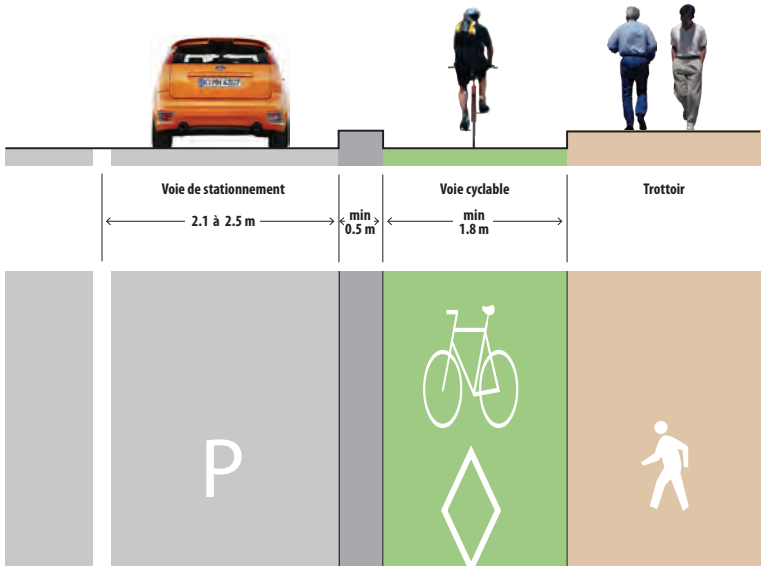


Figure 3-5 : Installation unidirectionnelle séparée latéralement avec stationnement

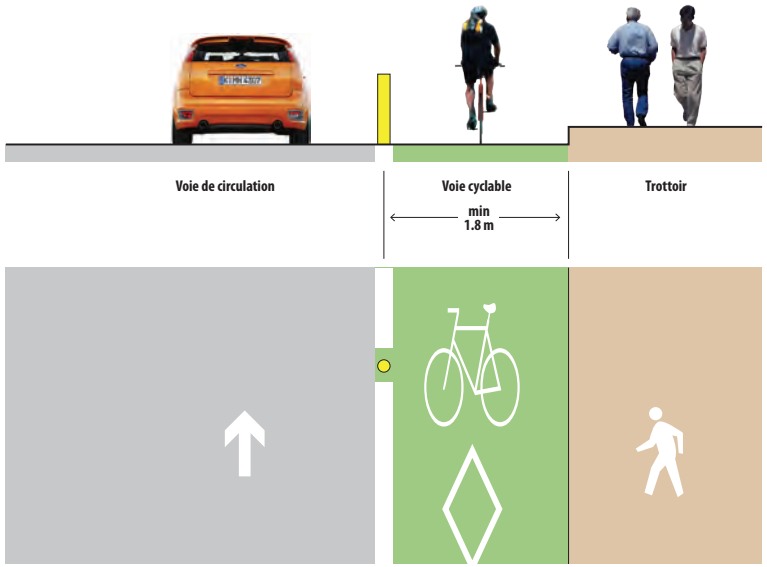


Figure 3-6 : Installation unidirectionnelle séparée latéralement sans stationnement

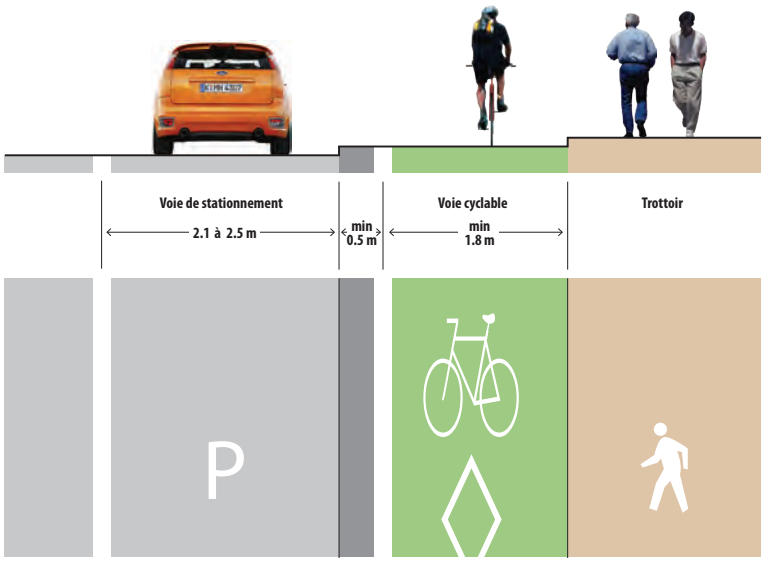


Figure 3-7 : Installation unidirectionnelle séparée verticalement avec stationnement

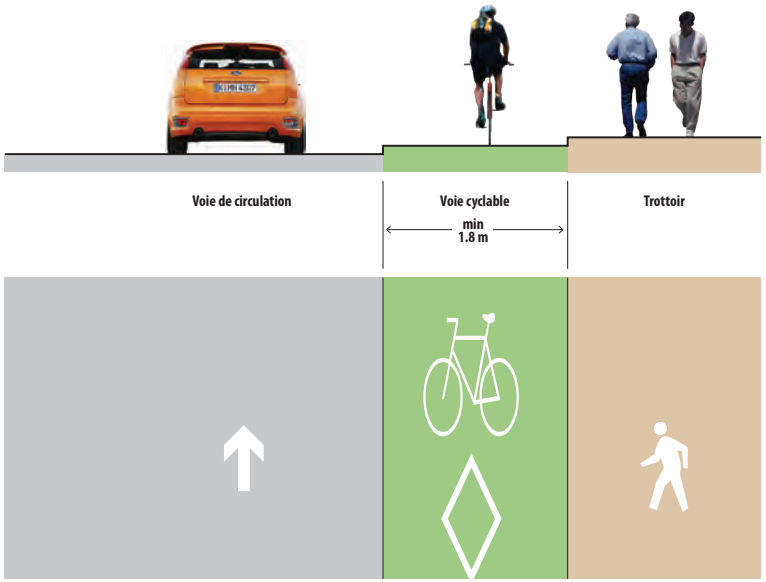


Figure 3-8 : Installation unidirectionnelle séparée verticalement sans stationnement

Installations bidirectionnelles

Implantation

Directement à côté du trottoir.

L'allée de stationnement peut être située entre l'installation et les voies de circulation, sauf sur les 20 derniers mètres avant un carrefour.

Au besoin, les séparations de voies cyclables doivent être temporairement enlevées pour des travaux d'entretien prévus ou d'urgence, associés à la chaussée ou aux services publics, conformément aux conditions du Règlement municipal sur les activités routières.

Largeur

Largeur minimale requise de 3,0 m (1,5 m dans chaque sens).

La voie en sens contraire peut servir pour le dépassement.

Bande tampon de 0,5 m ou plus exigée si le stationnement est autorisé dans la voie adjacente.

Si la voie extérieure d'une installation bidirectionnelle fait face à une voie de circulation en sens contraire, cette installation doit avoir une zone tampon de séparation horizontale ou verticale supplémentaire, si l'espace est suffisant.

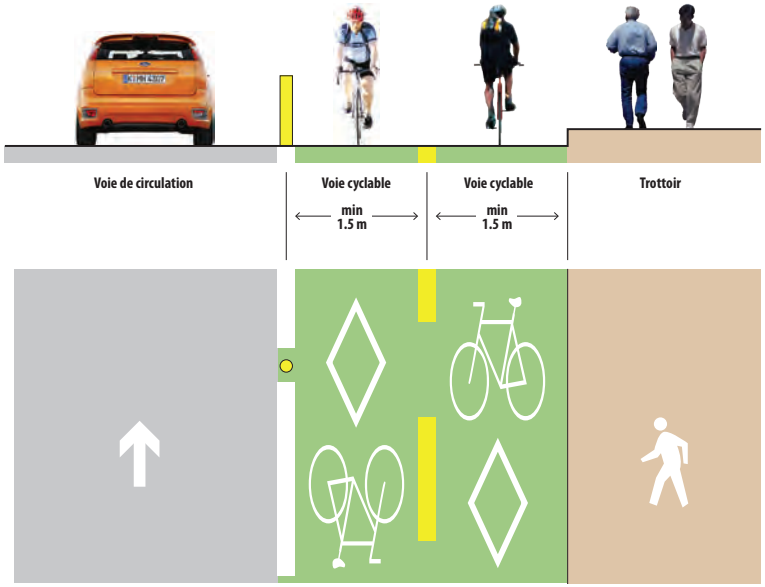


Figure 3-9 : : Installation bidirectionnelle séparée latéralement sans stationnement

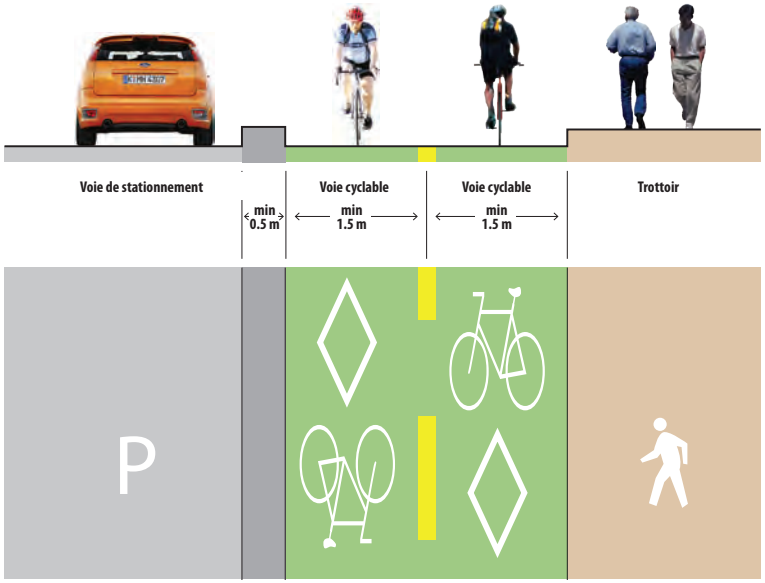


Figure 3-10 : Installation bidirectionnelle séparée latéralement avec stationnement

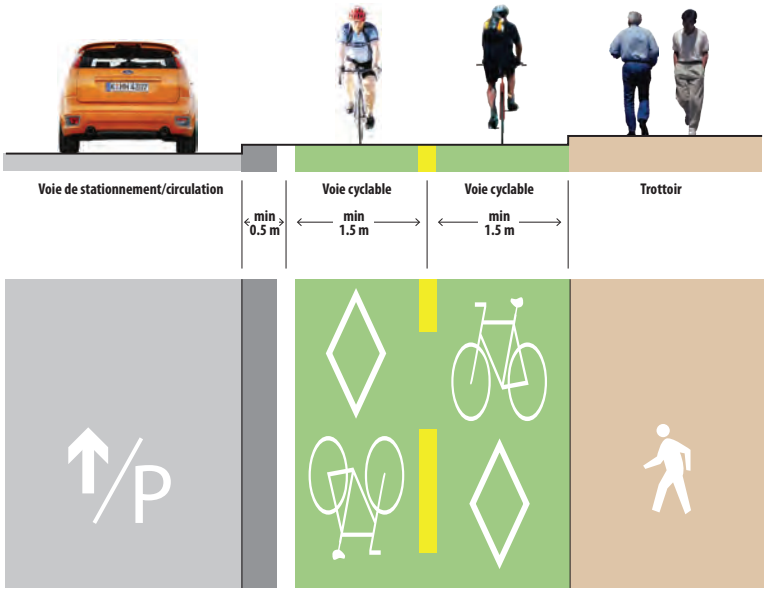


Figure 3-11 : Installation bidirectionnelle séparée verticalement

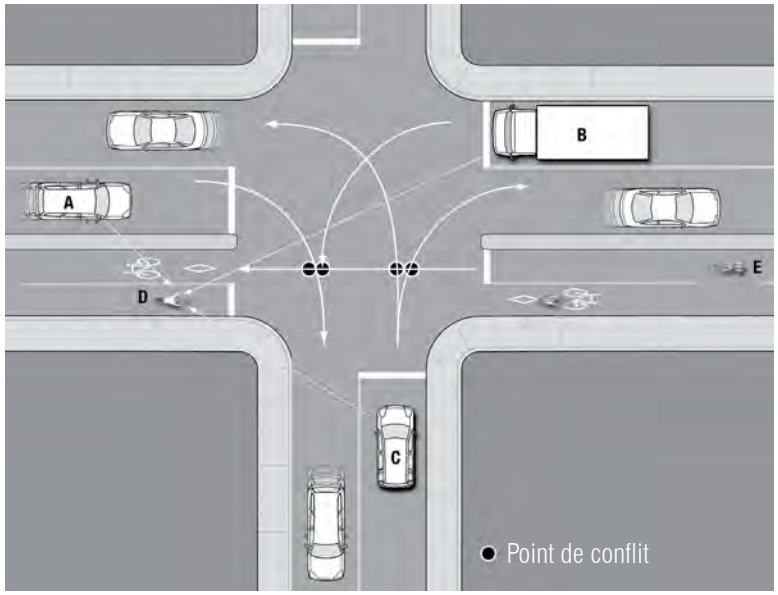


Figure 3-12 : Conflits possibles entre les vélos et les automobiles au carrefour d'une rue à double sens et d'une installation cyclable séparée bidirectionnelle. Source : Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, Association Vélo Québec (2010)

La figure 3-12 illustre quatre points de conflits potentiels, qui rendent dangereuse la présence de voies cyclables bidirectionnelles aménagées sur des rues à double sens. Toutefois, les installations cyclables bidirectionnelles peuvent convenir dans les rues où les carrefours sont très espacés, où les entrées privées sont en nombre limité et où aucune place de stationnement n'est aménagée dans le triangle de visibilité des automobilistes et des cyclistes. Les restrictions de virage des automobiles devraient être envisagées dans les rues où se trouvent des installations cyclables bidirectionnelles, afin de limiter les points de conflit potentiels.

C1.4 Type 3b: Installations séparées (voies réservées)

Les voies cyclables réservées sont séparées des voies de circulation à l'aide de lignes peintes sur la chaussée. Elles ont habituellement la forme de voies cyclables classiques, unidirectionnelles et circulant dans le même sens que la voie de circulation adjacente. Il est également possible d'aménager une voie cyclable réservée circulant en sens inverse (voie cyclable à contresens) afin de permettre les déplacements dans les deux sens dans une rue à sens unique.

Au centre-ville d'Ottawa, on retrouve des voies cyclables réservées le long de la rue Bay, de la rue Lyon ainsi que sur le pont Mackenzie King.

Voie cyclable classique

Implantation

Peut être directement adjacente à la bordure ou à une voie de stationnement.

Habituellement située du côté droit d'une rue à sens unique, mais peut être aménagée du côté gauche pour éviter les conflits avec les arrêts d'autobus dans les couloirs importants de transport en commun.

Largeur

Largeur minimale de 1,5 m.

» Dépassement possible en utilisant la voie de circulation adjacente.

Largeur recommandée de 1,8 m.

» Dépassement possible dans la voie cyclable.

» Une bande tampon de 0,5 m ou plus peut être aménagée.

Voie cyclable à contresens

Implantation

Peut être directement adjacente à la bordure ou à une voie de stationnement.

Largeur

Largeur minimale de 1,5 m.

» Dépassement possible en utilisant la voie de circulation adjacente.

Largeur recommandée de 1,8 m.

» Dépassement possible dans la voie cyclable.

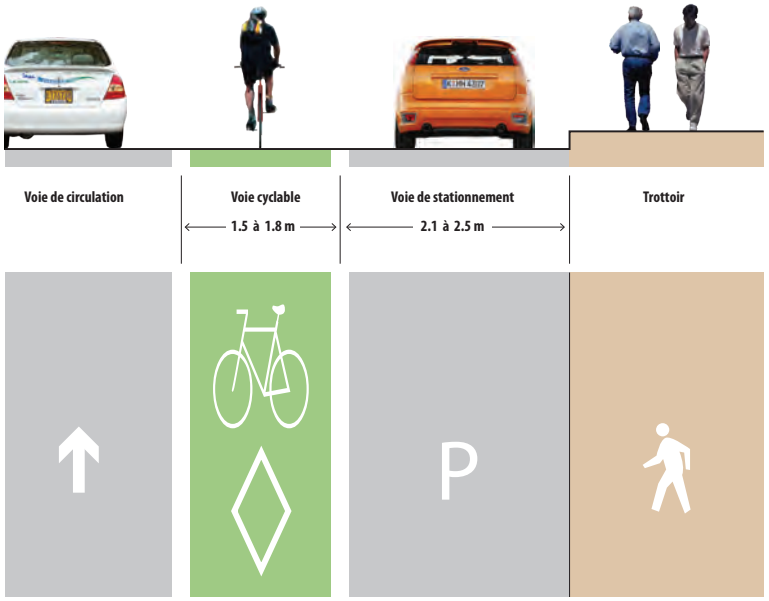


Figure 3-13 : Voie cyclable classique

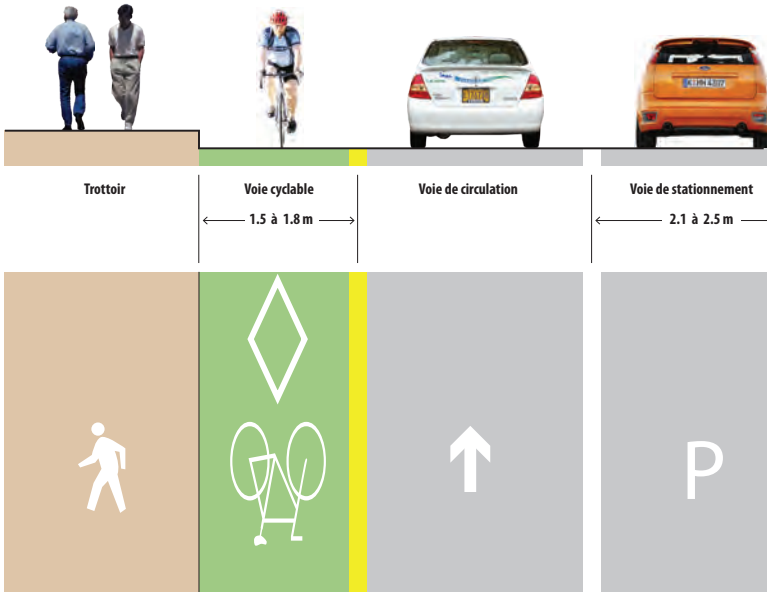


Figure 3-14 : Voie cyclable à contresens

C1.5 Type 4: Voies partagées

Une voie partagée est une chaussée ou une partie de chaussée partagée par les cyclistes et les automobilistes. Les installations partagées sont généralement conçues comme des itinéraires cyclables et disposent de panneaux de signalisation destinés à diriger la circulation. Les voies partagées peuvent être de largeur classique ou plus larges.

Les voies partagées classiques sont des voies de largeur normale destinées à être partagées par les véhicules de tous types et les vélos. Il est également possible de concevoir des voies réservées aux autobus autorisées aux cyclistes.

Les voies partagées larges permettent aux cyclistes et aux automobilistes de circuler côte à côte.

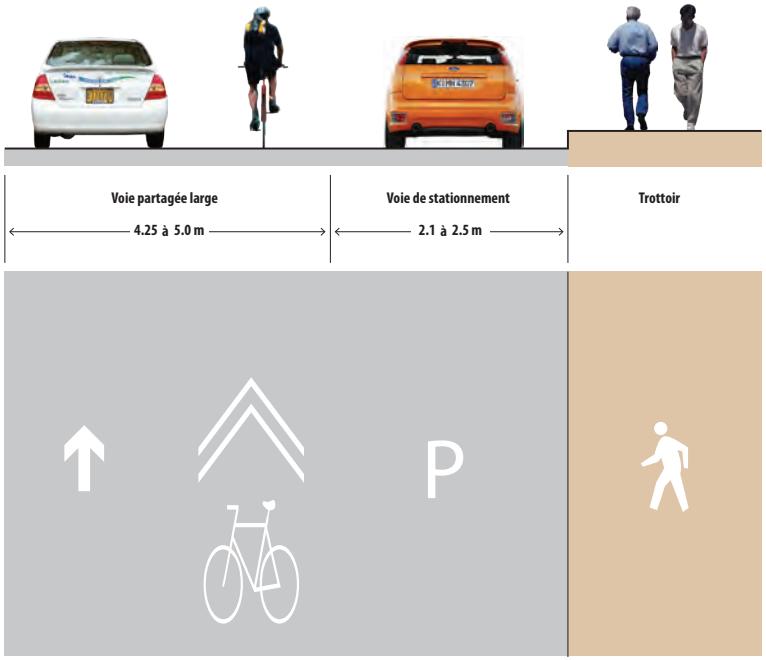


Figure 3-15 : Voie partagée large

Les installations partagées, les voies les plus fréquentes au centre-ville d'Ottawa, se trouvent sur les rues Queen, Bank, Rideau et Wellington.

Voie partagée

Implantation

Peut être directement adjacente à la bordure ou à une voie de stationnement.

Même niveau que la chaussée.

Largeur

Voie partagée étroite, une largeur de 3,0 à 3,5 m est acceptable.

- Les véhicules ne peuvent doubler les cyclistes.
- Les véhicules et les cyclistes roulent en file indienne.

Voie partagée larges, une largeur de 4,25 à 5,0 m est recommandée.

- Dégagement suffisant pour permettre aux cyclistes et aux automobilistes de circuler côte à côte.
- Les véhicules peuvent doubler les cyclistes en toute sécurité.
- Cette voie peut accueillir les « chevrons vélos ».

Voie partagée de plus de 5,0 m non recommandée.

- Les véhicules peuvent tenter de rouler côte à côte, coinçant ou bloquant les cyclistes.
- Cette configuration peut encourager des vitesses excessives chez les automobilistes.

Chevrons vélos

Les placer immédiatement après un carrefour et 10 m avant la fin d'un îlot.

Les espacer longitudinalement à des intervalles inférieurs à 75 m, mais faire preuve de jugement dans la plupart des cas (Lignes directrices sur les voies cyclables, ATC, 2012).

Couloir d'autobus partagé

Implantation

Habituellement aménagé dans la voie adjacente à la bordure.

Largeur

Largeur minimale recommandée de 4,5 m.

» Permet aux autobus de doubler les cyclistes dans la voie.

Aucune installation

Implantation

Toute voie sur toutes les chaussées, à l'exception des routes à chaussées séparées, peut être utilisée par les cyclistes.

Largeur

S.O.

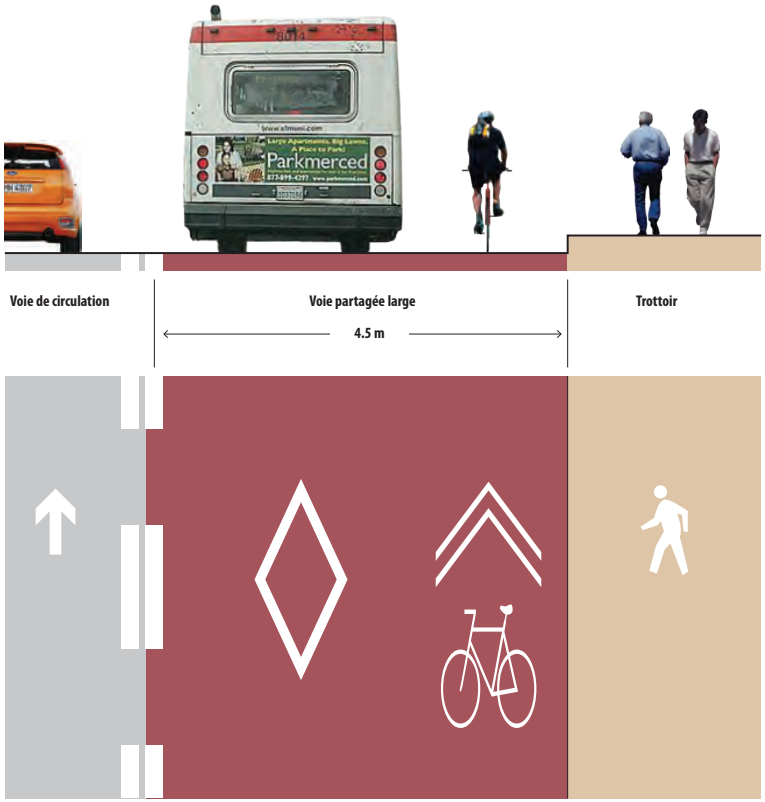


Figure 3-16 : Couloir d'autobus conçu pour être partagé

C2 Des carrefours sécurisés et avec priorité

Les carrefours constituent des points importants de conflit entre les cyclistes, les automobilistes et les piétons. Des carrefours sécurisés et avec priorité sont essentiels à la sécurité générale du réseau cyclable.

C2.1 Améliorer la visibilité des cyclistes aux carrefours grâce à des lignes d'arrêt avancées, situées devant celle des automobilistes.

C2.2 Sur les parcours très fréquentés par les cyclistes, prévoir des sas-vélos et des voies de virage à gauche aux carrefours qui le permettent, afin de permettre aux cyclistes de passer devant la circulation automobile arrêtée au feu rouge. Les cyclistes sont ainsi plus visibles pour les automobilistes, peuvent profiter des cycles de virage à gauche et sont moins exposés aux gaz d'échappement des voitures arrêtées.

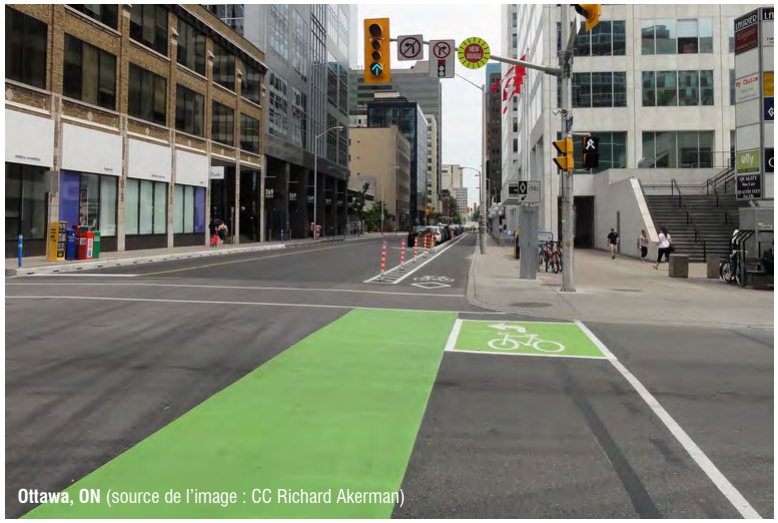
C2.3 Aux carrefours équipés de feux actionnés par un bouton de commande, positionner le bouton assez près de la bordure pour permettre aux cyclistes de l'actionner sans descendre de vélo. Si cela est possible, on peut également installer des détecteurs de présence sous le revêtement.

C2.4 Interdire les virages à droite sur feu rouge aux carrefours appropriés afin de réduire les conflits entre les automobilistes et les cyclistes.

C2.5 Protéger la voie cyclable dans le carrefour en installant des marques sur la chaussée indiquant sa présence.

C2.6 Les traversées en deux étapes constituent une option à envisager.

Vancouver, C.-B. (source de l'image : CC Paul Krueger)



Ottawa, ON (source de l'image : CC Richard Akerman)

C3 Des aires de stationnement et des commodités pour vélos abondantes et faciles à trouver

Il est essentiel d'aménager des aires de stationnement pour vélos et des commodités connexes afin d'encourager davantage le cyclisme. Ces installations doivent répondre aux besoins particuliers des cyclistes accédant aux boutiques et aux services du centre-ville d'Ottawa et à ceux des cyclistes navetteurs.

C3.1 Installer les aires de stationnement pour vélos à des endroits très visibles, près des entrées des stations de la Ligne de la Confédération. Tel que mentionné dans le document intitulé Pedestrian/Cycling Study and Design Approach (TLRO, 2011), on devrait retrouver le nombre suivant de places de stationnement pour vélos aux stations :

- Au moins 8 places à la station Centre-ville Ouest;
- Au moins 16 places à la station Centre-ville Est;
- Au moins 8 places à la station Rideau.

Les nombres proposés ci-dessus le sont à titre indicatif. Si la capacité de ces aires est atteinte, il convient d'ajouter des places.

C3.2 Des aires de stationnement pour vélos à court terme devraient se trouver à moins de 15 m, mais pas à plus de 50 m, de la destination des cyclistes. Elles doivent être aménagées le long des trottoirs ou d'autres emplacements publics très visibles, afin d'être faciles à repérer et de dissuader les voleurs.

- Installer les aires de stationnement pour vélos dans des places de stationnement automobile sur voirie, où la circulation piétonnière est dense et où l'espace sur le trottoir est limité. Cette installation (figure 3-18) peut être retirée en hiver;
- Installer des supports pour vélos à anneau sur les trottoirs, près de la bordure. Les répartir à intervalles réguliers, les regrouper devant les édifices de services, et permettre aux résidents et aux commerçants de proposer d'autres emplacements;
- Adapter le mobilier urbain, notamment les panneaux de signalisation et les lampadaires, de manière à permettre son utilisation comme stationnement pour vélos (figure 3-17).

Figure 3-17 : Adaptation du mobilier urbain en stationnement pour vélos. Source : Cyclehoop Ltd.

Figure 3-18 : Supports pour vélos dans des places de stationnement sur voirie. Source : Christopher DeWolf (gauche).

Figure 3-19 : Exemples de signalisation de stationnement pour vélos. Source : OFROU 2008.

C3.3 Le Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa (2008-250, partie 4, article 111) exige que des places de stationnement pour vélos hors voirie soient aménagées selon les critères suivants :

- Une place de stationnement pour vélo par tranche de 250 m2 de surface de plancher hors œuvre brute, dans le cas des bureaux et des commerces de détail de moins de 8 000 m2;
- Une place de stationnement pour vélo par tranche de 500 m2 de surface de plancher hors œuvre brute, dans le cas des bibliothèques, des services municipaux et des commerces de détail de plus de 8 000 m2, y compris les centres commerciaux;
- Les places de stationnement pour vélos doivent être situées de manière à offrir un accès pratique aux entrées principales des zones très fréquentées;
- Si 50 places de stationnement pour vélos ou plus sont requises, au moins 25 pour cent de ces places doivent disposer des éléments de sécurité suivants : être abritées dans un bâtiment ou une structure; être situées dans un lieu sécurisé comme un parc de stationnement surveillé ou un enclos disposant d'un accès sécurisé; être des cases à vélos;
- Les exigences relatives au stationnement des véhicules à moteur doivent être réduites d'une place de stationnement par tranche de 13 m2 de surface de plancher hors œuvre brute servant de douche, de vestiaire, de salle de casiers ou à d'autres fins similaires pour l'usage des cyclistes.

Puisque les exigences du Règlement de zonage ne s'appliquent qu'aux nouveaux aménagements du secteur à l'étude, l'application des mesures suivantes est recommandée en vue d'augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos à long terme sur les propriétés privées :

- Aménager des aires de stationnement pour vélos à long terme exemplaires devant les bâtiments municipaux occupés par la Ville;
- Collaborer avec les administrateurs d'édifices fédéraux en vue d'aménager des aires de stationnement pour vélos à l'intention des employés du gouvernement;
- Prévoir des ressources pour aider les propriétaires ou administrateurs d'édifices à aménager des aires de stationnement pour vélos conçues adéquatement et bien situées;
- Appliquer rétroactivement l'exigence actualisée relative aux aires de stationnement pour vélos à toutes les propriétés, en accordant un délai de grâce pour la conformité;
- Prévoir des mesures incitatives pour l'aménagement de places de stationnement pour vélos supplémentaires, comme une réduction du nombre minimal de places de stationnement pour voitures.

C3.4 Des aires de stationnement pour vélos hors voirie à long terme et sécurisées devraient être aménagées dans le secteur à l'étude et être accessibles au grand public. Des aires de stationnement pour vélos pourraient être aménagées dans les garages de stationnement publics et privés. Il est essentiel que des panneaux d'orientation soient installés dans les rues situées à proximité d'aires de stationnement pour vélos publiques intérieures, afin de permettre aux cyclistes de les retrouver (figure 3-19). L'emplacement des aires de stationnement pour vélos publiques intérieures et sécurisées devrait figurer sur les cartes de cyclisme.

Il est également possible d'aménager une aire de stationnement pour vélos, appelée « station de vélo », à l'une des stations de la Ligne de la Confédération du centre-ville d'Ottawa. On observe trois clientèles distinctes susceptibles de profiter de la présence de telles installations :

- Les navetteurs à vélo ne disposant pas d'un accès à une aire de stationnement pour vélos privée à long terme;
  - Employés travaillant dans de petits édifices (notamment sur la rue Sparks).
  - Ils stationnent leur vélo pour la journée.
- Les usagers du transport en commun travaillant à l'extérieur du centre-ville;
  - Résidents du secteur à l'étude et des environs.
  - Ils utilisent leur vélo pour voyager entre leur résidence et le réseau de transport en commun.
  - Ils stationnent leur vélo pour la journée.
- Les usagers du transport en commun travaillant au centre-ville;
  - Employés travaillant dans le secteur à l'étude et les environs.
  - Ils utilisent leur vélo pour voyager entre le réseau de transport en commun et leur lieu de travail.
  - Ils stationnent leur vélo pour la nuit.

Puisque l'espace sur le trottoir est déjà limité et que l'aménagement de la Ligne de la Confédération entraînera une augmentation de la circulation piétonnière, il est recommandé d'aménager l'aire de stationnement pour vélos hors voirie, de préférence en vitrine près d'une station de la Ligne de la Confédération (figure 3-20).

Il est recommandé de prévoir les éléments suivants aux stations de vélo :

- Accès contrôlé électroniquement;
  - Pour les cyclistes uniquement
  - Entrée par clé électronique ou future carte à puce de transport en commun
  - Accessible 24/7.
- Éléments passifs de sécurité;
  - Fenêtrage abondant
  - Grande luminosité
- Éléments actifs de sécurité;
  - Surveillance par caméra
  - Détecteur de mouvements
- Supports pour vélos à deux niveaux (figure 3-21) afin d'optimiser l'espace disponible;
- Intégrer des commodités complémentaires;
  - Casiers
  - Prises de courant pour les vélos électriques
  - Pompe à air
  - Distributrices de chambres à air et d'autres pièces de rechange de base
- Toilettes;
- Douches et vestiaires (optionnel)

Figure 3-20 : Station de vélo intégrée dans un édifice du centre-ville. Source : Momma Wheelie Biking Blog.

Figure 3-21 : Supports pour vélos à deux niveaux à une station de vélo. Sources : Tony Brock/Toronto Star (gauche) et BeyondDC (droite).

C4 Des postes de partage de vélos à des endroits stratégiques

Des programmes de partage de vélos sont proposés aux membres du public grâce à un réseau de stations en libre-service. En fonction du programme offert, les utilisateurs ont le choix de payer à l'aide d'un terminal sur place ou de souscrire un abonnement payé à l'avance. Ils peuvent profiter du service pour tous leurs déplacements ou l'associer à d'autres options de transport public.

À Ottawa, deux programmes de vélopartage sont actuellement menés. Bixi Capitale est administré par la Commission de la capitale nationale (CCN) et est très présent au centre-ville. RightBike est un programme de vélopartage communautaire proposé à Westboro et à Wellington-Ouest.

C4.1 Idéalement, aménager les postes de vélopartage à moins de 300 m les unes des autres (Vélo Québec, 2010).

C4.2 Placer les postes de vélopartage à proximité immédiate des stations de transport en commun, de manière à permettre aux usagers de profiter d'autres modes de transport.

C4.3 Encourager l'intégration de systèmes de paiement entre les programmes de vélopartage et les transports en commun locaux.

C4.4 Si l'espace est limité, installer des supports pour vélos dans des places de stationnement sur voirie.

Ottawa, ON

3.4 Transport en commun (T)

Un réseau rapide et complet de transport en commun constitue un élément très important permettant le déplacement efficace et continu de grandes quantités de personnes au centre-ville d'Ottawa. Avec la croissance économique et physique que connaît Ottawa, une demande toujours plus forte se fera sentir en matière de transport en commun.

T1 Un transport par autobus efficace et fiable

L'autobus restera un mode de transport important au centre-ville d'Ottawa, même après l'ouverture de la Ligne de la Confédération en 2018. Les autobus locaux continueront de donner accès aux collectivités adjacentes (p. ex. : la Basse-Ville ou le Glebe), à Gatineau et à la Ligne de la Confédération.

T1.1 Les rues du centre-ville doivent permettre le déplacement efficace des autobus afin de tenir compte des objectifs de croissance et de partage modal accru en transport en commun, par rapport aux besoins des piétons, des cyclistes, des transporteurs de marchandise et des automobilistes.

T1.2 En ce qui concerne les rues désignées couloirs prioritaires futurs de transport en commun dans le Plan directeur des transports de la Ville, prendre des mesures opérationnelles et physiques pour améliorer l'efficacité et la fiabilité du service de transport en commun dans ces rues.

T1.3 Localiser les heures de passage à l'extérieur du centre-ville et conserver certaines dispositions relatives aux voies d'arrêt pour autobus au centre-ville.

T1.4 Pour des raisons de sécurité, prévoir une bande tactile et visuelle d'avertissement/détection de 0,6 m sur la bordure du trottoir, devant les arrêts d'autobus.

T1.5 Concevoir les points de montée à bord en bordure de manière à ce qu'ils aient une largeur minimale de 3,0 m, permettant ainsi l'accessibilité de tous les usagers du transport en commun.

T1.6 Intégrer des changements de texture de la surface aux arrêts de transport en commun afin d'aider les malvoyants à localiser l'arrêt ou l'abribus.

T1.7 Intégrer des mesures de priorité aux autobus dans la conception physique et la signalisation des routes.

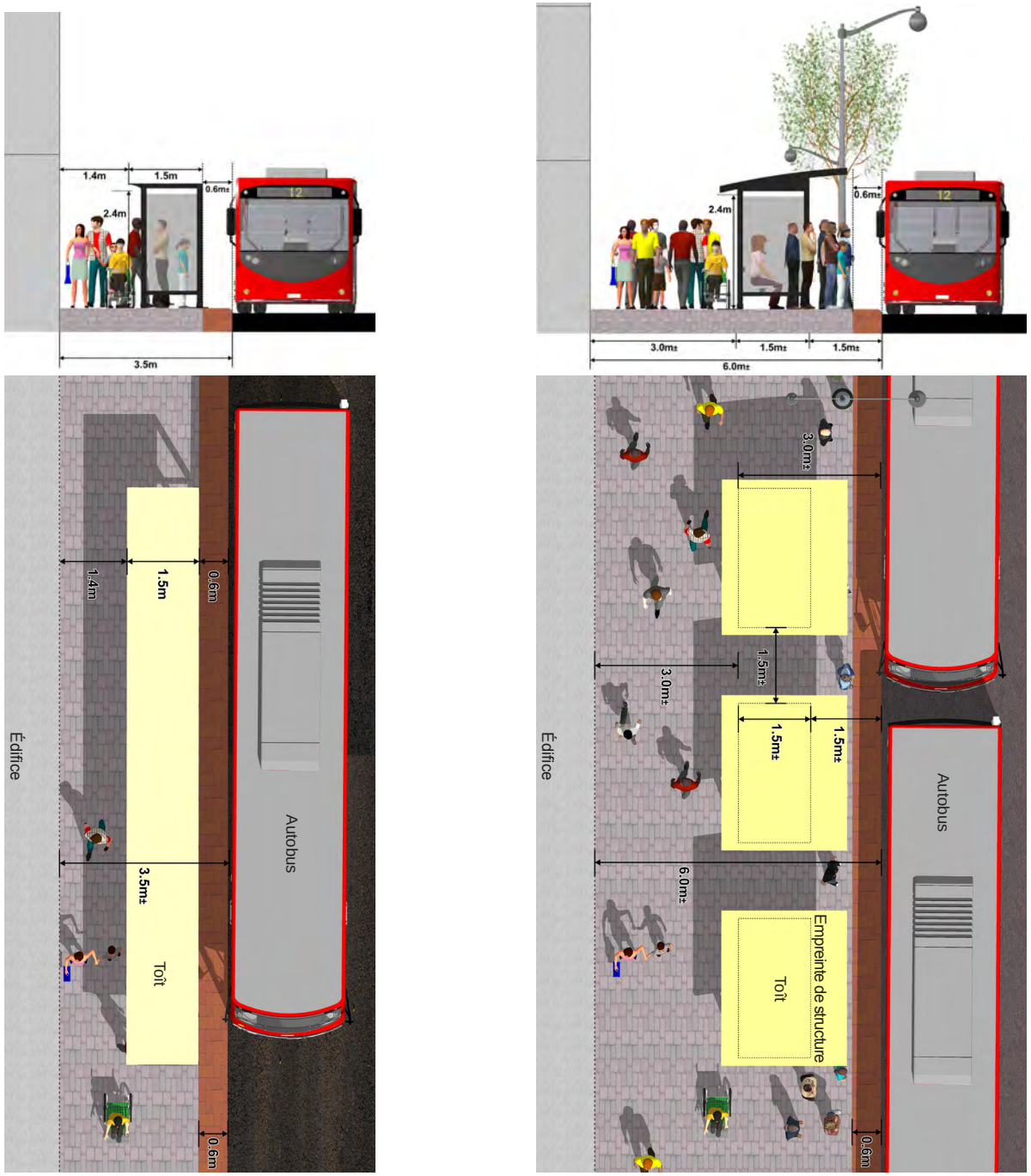


Figure 3-22 : Dispositions d'abribus

Les illustrations de la figure 3-22 décrivent les possibilités de disposition des abribus sur des trottoirs de différentes largeurs. La première illustration représente une disposition selon laquelle l'espace sur le trottoir est limité à 3,5 m ou moins. Selon ce scénario, la solution privilégiée consiste à intégrer l'abribus dans l'édifice adjacent, après entente avec les propriétaires concernés. Si cette solution n'est pas possible, un abribus étroit, avec l'ouverture en sens opposé à la rue, est acceptable. La deuxième illustration représente un scénario convenant aux quais d'autobus du centre-ville et applicable aux îlots d'interface entre le réseau d'autobus et la Ligne de la Confédération, tel qu'indiqué dans le plan de vision d'avenir de la mobilité en transport en commun (section 2). Un abribus fermé peut être installé sur 3,0 m de la largeur du trottoir, laissant ainsi 3,0 m pour le déplacement des piétons. Les deux illustrations montrent une bande tactile et visuelle d'avertissement/détection de 0,6 m sur le bord du trottoir.

T2 Une desserte optimisée entre tous les modes et toutes les stations de la Ligne de la Confédération

Les parcours locaux d'autobus du centre-ville d'Ottawa relieront les futures stations de la Ligne de la Confédération, permettant ainsi les déplacements en transport en commun et la mobilité des résidents et des visiteurs au centre-ville et partout en ville. L'emplacement définitif des stations de la Ligne de la Confédération et de leur entrée au niveau de la rue pourrait nécessiter l'application de mesures prioritaires au transport en commun sur d'autres rues, afin d'assurer des liens fiables entre les services de transport en commun local et rapide.

T2.1 Les liens doivent être aussi pratiques et efficaces que possible, et les distances de marche doivent réduites afin d'accueillir des volumes élevés d'usagers du transport en commun et d'autobus aux endroits clés du centre-ville d'Ottawa.

T2.2 Si possible, aménager les arrêts d'autobus et les entrées des stations de la Ligne de la Confédération du même côté de la rue.

T2.3 Les entrées de station et les arrêts d'autobus de liaison doivent être faciles à identifier et faire l'objet d'une signalisation appropriée pour les usagers.

T2.4 Un espace suffisant en bordure de rue doit être prévu devant les arrêts d'autobus de liaison, afin de permettre un service local d'autobus fréquent.

T2.5 La largeur des trottoirs devant les arrêts d'autobus de liaison vers les stations de la Ligne de la Confédération doit être suffisante pour permettre un grand débit de passagers et de limiter les conflits entre les usagers du transport en commun et les autres piétons.

T2.6 Prévoir un espace d'attente abrité suffisant et accessible et des commodités destinées aux usagers du transport en commun passant de la Ligne de la Confédération au service local d'autobus, afin de leur offrir une expérience sûre, pratique et agréable, en particulier en dehors des heures de pointe.

Toronto, ON

Vancouver, C.-B.

Vancouver, C.-B.

Londres, G.-B.

T3 Une meilleure intégration des arrêts d'autobus et des voies cyclables

Lorsque des voies cyclables réservées sont aménagées le long des trottoirs, des conflits peuvent survenir entre les autobus et les vélos puisque les autobus doivent traverser la voie cyclable pour desservir les arrêts en bordure. En pareille circonstance, diverses stratégies permettant d'atténuer les éventuels conflits entre les autobus et les vélos doivent être envisagées.

T3.1 Définir les zones d'arrêt d'autobus qui chevauchent les voies cyclables à l'aide de marques clairement identifiables, comme des lignes en zigzag ou des tronçons de pavés colorés (Vélo Québec).

T3.2 Lorsqu'un arrêt d'autobus se trouve à gauche d'un carrefour, délimiter la voie cyclable à l'aide de lignes blanches discontinues à partir de 20 mètres avant l'arrêt d'autobus, afin de permettre le déplacement des autobus vers la bordure.

T3.3 Lorsqu'un arrêt d'autobus se trouve à mi-îlot, délimiter la voie cyclable à l'aide de lignes blanches discontinues à partir de 34 mètres avant l'arrêt d'autobus, et poursuivre ces lignes sur 15 mètres supplémentaires après l'arrêt.

T3.4 Lorsqu'une voie cyclable peinte sur la chaussée est adjacente au trottoir, la rehausser jusqu'au niveau du trottoir devant les arrêts d'autobus afin de permettre aux passagers montant à bord des autobus ou en descendant d'atteindre facilement le trottoir en traversant la voie cyclable. Délimiter les zones d'arrêt d'autobus à l'aide d'indicateurs tactiles en surface ou de pavés de couleur. Cette ligne directrice est recommandée pour les arrêts d'autobus accueillant de faibles volumes d'usagers.

T3.5 Lorsqu'une voie cyclable est séparée physiquement des voies de circulation, la rehausser jusqu'au niveau du trottoir devant les arrêts d'autobus afin de permettre aux passagers montant à bord des autobus ou en descendant d'atteindre facilement la bordure en traversant la voie cyclable. De plus, réserver entre la voie cyclable et la voie de circulation un espace large d'au moins 1,0 mètre afin de faciliter la montée et la descente des passagers (Vélo Québec).

Vancouver, C.-B. (source de l'image : CC Paul Krueger)

Paris, France (source de l'image : CC Vladimir Zlokazov)

Toronto, ON (source de l'image : CC Sean Marshall)

T4 Une mise en valeur des aires d'arrêts d'autobus et des commodités qui s'y trouvent

Les usagers du transport en commun sont également des piétons en début et en fin de parcours, et l'arrêt de transport en commun est l'endroit de transition entre le déplacement en transport public et le trajet à pied. L'emplacement des arrêts d'autobus, leur espacement et leur conception doivent être examinés avec minutie afin d'offrir une expérience agréable et intégrée au paysage de rue.

T4.1 Encourager le réaménagement des espaces adjacents aux stations de la Ligne de la Confédération, grâce à des projets d'aménagement de l'espace.

T4.2 Utiliser des avancées de trottoir afin d'accorder la priorité aux autobus aux arrêts de transport en commun et d'offrir plus d'espace aux passagers en attente et pour l'installation de commodités aux arrêts de transport en commun.

T4.3 Prévoir des abribus et d'autres commodités permettant d'offrir des espaces protégeant des intempéries et sécurisés pour les usagers du transport en commun, et adaptés au contexte.

T4.4 Concevoir des abribus distinctifs et des panneaux de signalisation connexes, correspondant à la qualité architecturale et au style visuel des entrées de station de la Ligne de la Confédération, qui soient emblématiques d'Ottawa et qui contribuent à l'art de rue.

T4.5 Lorsque de nouveaux aménagements sont proposés, rechercher des possibilités d'intégrer les abribus et les commodités en faisant appel aux retraits, aux toits en porte-à-faux, aux auvents, etc.

T4.6 Prévoir des poubelles de recyclage et d'ordures à proximité des arrêts d'autobus, dans la zone de services publics de 1,1 m, tel que mentionné au point P2.1 (section 3).

T4.7 Prévoir assez d'espace de dégagement le long des bordures devant les arrêts d'autobus, tel que déterminé par OCTranspo, afin de permettre des débits de circulation piétonnière efficaces et de limiter les conflits avec les autres piétons.

Ottawa, ON

Vancouver, C.-B.

Paris, France (source de l'image : CC David Fernandez)

T4.8 Lorsque des espaces modulables sont proposés, aménager les abribus à moins de 3 mètres de la bordure de la rue. De plus, ne pas aménager de places de stationnement sur voirie à proximité immédiate des abribus.

3.5 Véhicules (V)

Un centre-ville dynamique et à l'économie florissante doit s'appuyer sur un réseau routier cohérent et efficace qui permet la circulation automobile, offre des aires de chargement bien situées, dispose de places de stationnement sur voirie stratégiques et donne accès à des structures de stationnement hors voirie.

De plus, puisque le centre-ville accueille quelques-unes des destinations touristiques les plus populaires de la région de la capitale nationale, il convient également de tenir compte des besoins de stationnement des autobus affrétés.

V1 Des vitesses de circulation réduites pour la sécurité et le confort des usagers des autres modes de transport

Les rues du centre-ville d'Ottawa profiteront de vitesses de circulation réduites afin d'offrir à tous les usagers de la route un environnement plus sûr et plus agréable. Dans ce contexte, une mesure de modération de la circulation est une expression servant à décrire une combinaison d'éléments utilisés pour ralentir la vitesse. Les mesures de modération de la circulation ont pour principal objectif de modifier le comportement des automobilistes afin d'améliorer les conditions de sécurité de tous les usagers de la route. Cet objectif est conforme aux visées du Conseil municipal de créer un centre-ville plus durable et plus agréable à habiter, et de rééquilibrer l'espace utilisé par tous les usagers de la route.

V1.1 Envisager la possibilité d'utiliser des carrefours surélevés ou des passages piétonniers texturés aux endroits où les mesures de modération de la circulation et de priorité des piétons sont le plus attendues.

V1.2 Employer des mesures de modération de la circulation conjointement avec des feux de priorité aux piétons, afin d'améliorer davantage l'expérience des piétons aux carrefours.

V1.3 Aux endroits pertinents, mettre en place des mesures physiques de modération de la circulation, comme des dos d'âne allongés, des chicanes, des passages piétonniers ou des carrefours surélevés, des îlots directionnels, des avancées de trottoir ainsi que des barrières cul-de-sac ou demi-chaussée, tout en tenant compte de l'accessibilité, des véhicules d'urgence, de l'accès et des intérêts de mobilité des véhicules.

V1.4 Utiliser des mesures non physiques de modération de la circulation, comme des lignes de bordure, le stationnement et les îlots de stationnement, où l'emprise est limitée et où aucun espace physique n'est disponible.

V1.5 Élaborer une série de critères permettant d'évaluer la pertinence de mettre en place des mesures de modération de la circulation au centre-ville d'Ottawa, ou dans certains îlots.

Ottawa, ON

Arcachon, France (source de l'image : CC Henry de Saussure Copeland)

Dublin, Irlande (source de l'image : CC Flickr utilisateur ddartley)

Paris, France (source de l'image : CC Vladimir Zlokazov)

Ottawa, ON

Utrecht, Pays-Bas (source de l'image : CC Greg Raisman)

V2 Un accès adéquat aux parcs de stationnement, aux aires de chargement, aux autobus affrétés et aux postes de taxi

Le centre-ville d'Ottawa dispose d'un nombre considérable de places de stationnement sur voirie, évalué à environ 750 places. Ces places font l'objet de restrictions afin d'éviter le stationnement à long terme et pour répondre aux exigences d'heure de pointe et de règlements municipaux.

En 2010, la Ville d'Ottawa passait des parcomètres affectés à chaque place de stationnement à des distributrices de billets pour stationnement sur rue. Le stationnement sur voirie est à présent indiqué sur des panneaux installés à chaque extrémité des îlots, et les places individuelles de stationnement ne sont plus délimitées.

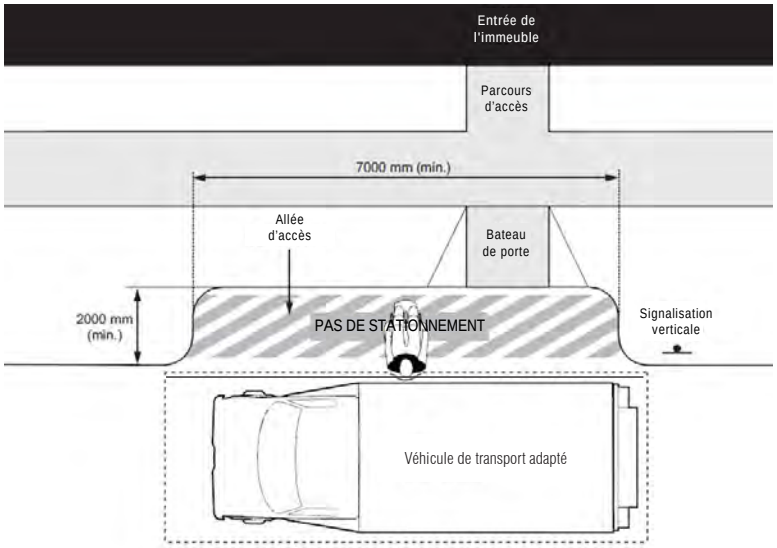
V2.1 Placer les places de stationnement sur rue payant à des endroits très visibles et pratiques, permettant ainsi de répondre aux besoins à court terme des commerces locaux.

V2.2 Prévoir des places de stationnement parallèle sur voirie respectant les directives suivantes : longueur de 6 à 6,7 m afin de permettre la manœuvre des véhicules; les places situées aux extrémités d'une série peuvent être longues de 5,5 m, à condition qu'aucun obstacle ne se trouve devant ou derrière la place; les places de stationnement parallèle doivent avoir une largeur de 2,3 à 2,7 m; les places sont souvent plus larges si la voie de stationnement sert de voie de circulation aux heures de pointe ou si les places sont très demandées. Les places de stationnement en angle sont généralement délimitées par des lignes d'une longueur de 5,5 m.

V2.3 Si des aires de chargement désignées ne peuvent pas être aménagées, chercher à utiliser des places de stationnement sur voirie à cette fin en dehors des heures de pointe. Les aires de chargement sont nécessaires au centre-ville, compte tenu de la rareté des voies d'accès, des aires de stationnement ou d'espaces permettant l'arrêt sur voirie près des commerces locaux à approvisionner.

V2.4 Prévoir des aires de chargement et des points d'arrêt d'une largeur de 2,4 m afin d'accueillir une vaste gamme de véhicules personnels et commerciaux. La longueur des aires de chargement et des points d'arrêt sera déterminée en fonction de l'usage prévu des véhicules concernés et de la demande locale en stationnement sur voirie.

V2.5 Envisager si possible l'aménagement d'espaces en bordure pour la montée et la descente de passagers, avec une allée latérale longue d'au moins 7 mètres et large d'au moins 2 mètres, adjacente à la zone d'arrêt des véhicules, afin de faciliter la montée et la descente de passagers. Délimiter l'allée latérale à l'aide de pavés en diagonale afin d'indiquer qu'il ne s'agit pas d'une place de stationnement, et prévoir au moins un bateau de trottoir.



Source: Normes de conception de l'accessibilité, Ville d'Ottawa, novembre 2012

V2.6 Prévoir des postes de taxi à proximité immédiate des bureaux, des hôtels et des restaurants. Ces espaces doivent respecter les mêmes directives que pour les aires de chargement.

V2.7 Tenir compte du stationnement sur voirie des autobus affrétés, des aires de chargement et des points de montée et de descente au centre-ville d'Ottawa, et élaborer une stratégie de cohésion permettant d'aborder les enjeux futurs du stationnement des autobus affrétés.

V2.8 Sur les aires de stationnement sur voirie des autobus affrétés ou les aires de chargement, envisager la possibilité de peindre la bordure d'une couleur différente afin de dissuader les autres véhicules d'occuper illégalement ces espaces réservés.

V2.9 Moderniser les parcomètres des zones d'autobus affrétés afin de permettre le paiement avec une carte de crédit et l'émission de reçus.

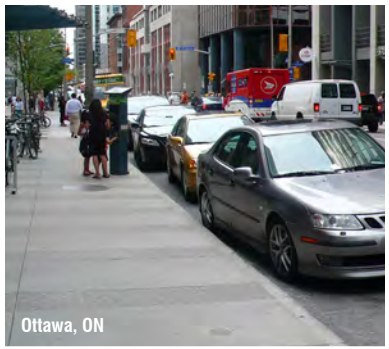
V2.10 Permettre l'achat en ligne du « permis de stationnement de 24 heures pour autobus affrétés » de la Ville d'Ottawa.

V2.11 Promouvoir les programmes de covoiturage en incitant les propriétaires à aménager des espaces de covoiturage dans leurs aires de stationnement, dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement.

V2.12 Placer les espaces de covoiturage des aires de stationnement à proximité immédiate des stations de la Ligne de la Confédération.

Ottawa, ON

Ottawa, ON


Ottawa, ON

Ottawa, ON

Ottawa, ON

V3 Une capacité et un niveau de service adéquats

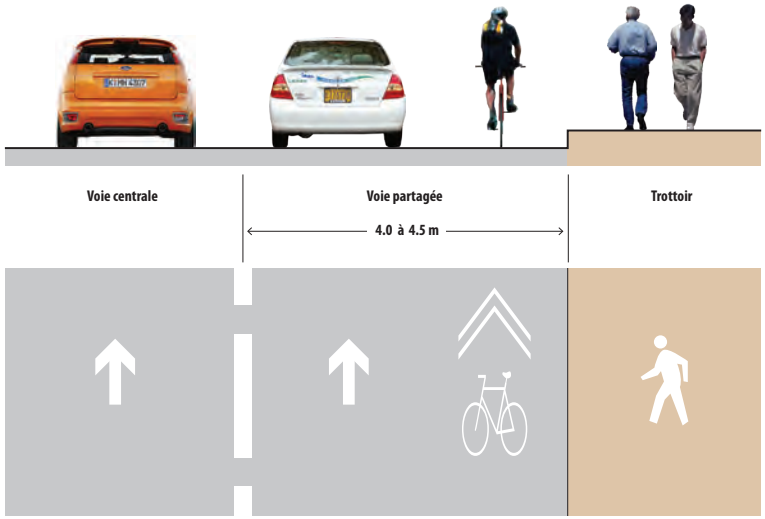
Selon le Guide canadien de conception géométrique des routes publié par l'Association des transports du Canada (ATC), on observe une hiérarchie des routes urbaines qui englobe les rues locales, les rues collectrices, les artères et les autoroutes. À chaque type de rue correspondent des exigences particulières de voie, qui leur permettent de remplir la fonction qui leur est destinée.

V3.1 Aménager les rues locales, les rues collectrices et les artères des zones urbaines conformément aux volumes quotidiens de circulation suivants :

- » Rues locales – entre 1 000 et 3 000 véhicules par jour
- » Rues collectrices – entre 8 000 et 12 000 véhicules par jour
- » Artères (mineures) – entre 5 000 et 20 000 véhicules par jour
- » Artères (majeures) – entre 10 000 et 30 000 véhicules par jour

V3.2 Concevoir la largeur des voies des rues collectrices selon les critères suivants :

- » Voies d'utilisation générale :
  - – Voies en bordures – 3,5 m
  - – Voies médianes – 3,25 m
  - – Voies de virage – 3,0 à 3,25 m
- » Voies partagées – 4,0 à 4,5 m



Considérations relatives au niveau de service

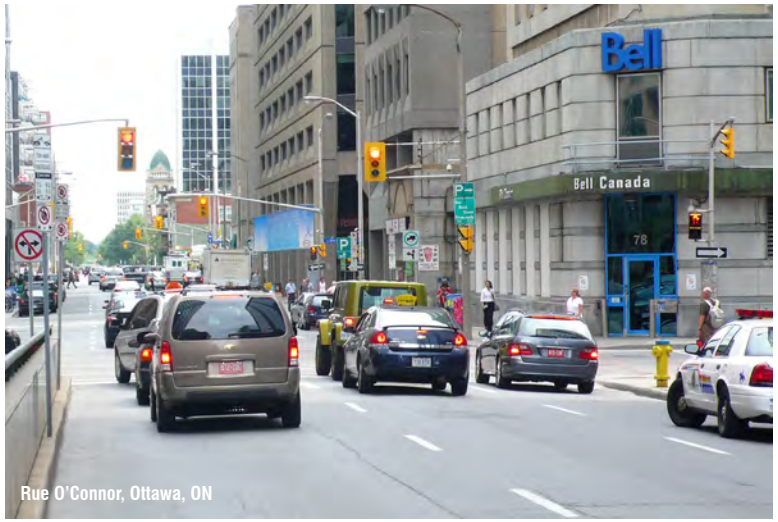
Le niveau de service (NS) d'un carrefour est une mesure qualitative de la capacité et des conditions opérationnelles, qui est directement liée au retard des véhicules ou au rapport volume-capacité (v/c). Le NS est classé selon une échelle de A à F, la lettre A correspondant à un très bon rendement et la lettre F représentant un rendement très faible, souvent représentatif de longues files d'attente et de retards importants.

V3.3 Maintenir un rapport v/c de 1,0, ou un NS E, dans le secteur central. En acceptant un NS très bas, les autres modes de transport comme la marche et le vélo se voient accorder la priorité par rapport à l'automobile, et ont pour effet de réduire la dépendance à l'automobile (source : Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa).

Niveau de service (NS)	Rapport volume-capacité
A	0 à 0,60
B	0,61 à 0,70
C	0.71 à 0.80
D	0.81 à 0.90
E	0.91 à 1.00
F	> 1.00

V3.4 À l'extérieur du secteur central, chercher à maintenir un rapport v/c maximal de 0,9 avec une circulation mixte aux carrefours munis de feux et aux heures de pointe de la semaine, ce qui correspond à un NS E. Il sera ainsi possible de diminuer les embouteillages éventuels (source : Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa).

V3.5 En calculant le NS des véhicules, veiller d'abord à respecter le NS souhaité pour les piétons (se reporter au point P1).



Rue O'Connor, Ottawa, ON

Considérations relatives aux voies de virage

Selon le Guide canadien de conception géométrique des routes, lorsque le nombre de véhicules tournant à un carrefour est tel que la situation peut être dangereuse ou réduire la capacité d'accueil dudit carrefour (refoulement de file), le volume de circulation et les exigences de sécurité servent à déterminer si des voies de virage sont nécessaires.

V3.6 Tenir compte de l'interaction entre les véhicules et les piétons souhaitant traverser. Aux carrefours où traversent un grand nombre de piétons, limiter les distances de traversée des piétons et éviter la présence de voies de virage. La sécurité des piétons sera ainsi améliorée.

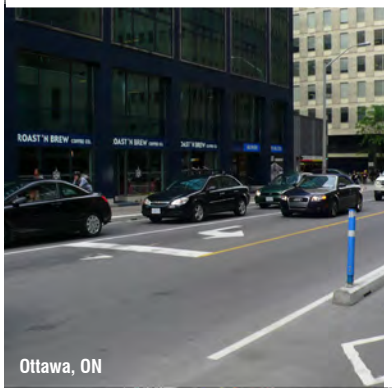
V3.7 Prévoir une voie de virage à droite lorsque le volume de circulation tournant à droite correspond à 10 à 20 pour cent du volume total en approche. Les risques d'embouteillage provoqués par l'absence de voies de virage peuvent faire augmenter la pollution de l'air et par le bruit, et créer des conditions défavorables pour les autres usagers de la rue.

V3.8 Envisager l'aménagement d'une voie de virage à gauche lorsque l'ampleur des interférences est inacceptable par rapport au volume de circulation en sens inverse, à celui de la circulation dans le même sens et au pourcentage de véhicules tournant à gauche.

V3.9 Employer une voie d'attente de virage à gauche longue de 38 m aux carrefours munis de feux, au besoin, mais il convient de faire preuve de jugement car les conditions urbaines ne permettent pas toujours une telle utilisation d'espace.

V3.10 Si possible, éviter les voies doubles de virage afin de créer un environnement plus sûr et accessible pour les piétons.

Ottawa, ON


Ottawa, ON

Ottawa, ON

V4 Un réseau équilibré de rues à sens unique et à double sens

On ne retrouve aucune ligne directrice technique sur l'aménagement de rues à sens unique ou à double sens. La documentation disponible suggère que chaque option présente ses avantages et ses inconvénients. La véritable question concernant Ottawa concerne la meilleure utilisation possible des emprises étroites (18 m) en tant que rues complètes. Les considérations suivantes s'appliquent aux rues du centre-ville d'Ottawa :

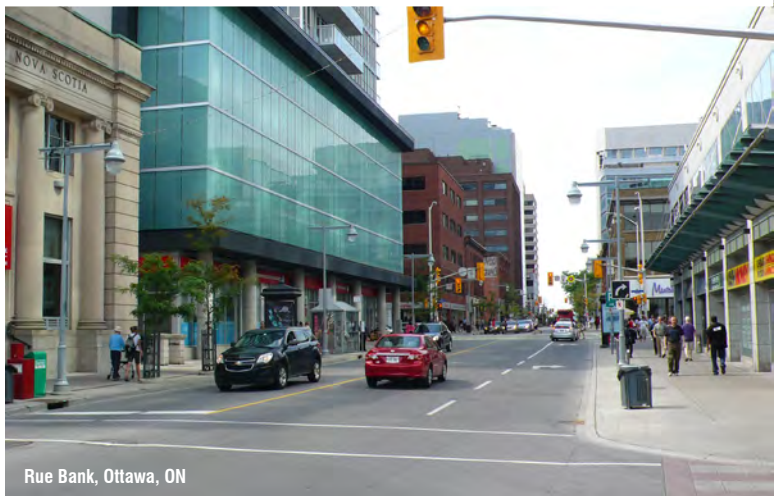
V4.1 Les rues à sens unique favorisent généralement la circulation efficace des véhicules en accueillant de grands volumes et en offrant de meilleures possibilités de coordination des feux de circulation d'un carrefour à un autre. Elles offrent la possibilité d'attribuer davantage d'espace aux trottoirs et/ou les pistes cyclables, permettant ainsi la création de rues complètes.

V4.2 Parmi les avantages des rues à sens unique, mentionnons la réduction des embouteillages, la réduction associée de la pollution de l'air, les temps d'attentes plus courts pour tous les modes de déplacement, les conflits plus rares entre les piétons/cyclistes et les véhicules souhaitant tourner ainsi qu'une sécurité accrue lors de la traversée des intersections.

V4.3 Les rues à double sens favorisent généralement l'accessibilité aux destinations locales, des vitesses réduites souhaitables et un environnement plus agréable pour les piétons et les cyclistes. Elles sont privilégiées pour les utilisations en rez-de-chaussée, offrent des vues panoramiques dans les deux sens et permettent généralement de réduire les vitesses de circulation.

V4.4 Évaluer l'interaction entre le réseau actuel de rues à sens unique du centre-ville d'Ottawa et les éléments clés du réseau de transport régional, notamment les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 417, l'accès aux ponts interprovinciaux Portage et Alexandra, ainsi que les axes de traversée de la rivière des Outaouais.

Rue O'Connor, Ottawa, ON



Rue Bank, Ottawa, ON

V5 Une interaction sécurisée entre les points d'accès des véhicules et les trottoirs

Le croisement d'un trottoir et d'une entrée d'immeuble ou de garage de stationnement constitue un point important de conflit entre les piétons et les camions de livraison, les gros véhicules ou les autres véhicules tentant d'accéder à un garage de stationnement ou à une aire de chargement intérieure. Les dispositions visant à limiter les conflits éventuels aux points de rencontre entre des entrées de garage et des trottoirs sont essentielles à la sécurité générale des environnements piétonnier et automobile.

V5.1 Mettre l'accent sur les mesures de sécurité des piétons lorsqu'un point d'accès à un garage de stationnement ou à une aire de chargement hors voirie croise un trottoir, en conservant le trottoir à un niveau continu et en ajoutant un bateau pour permettre la traversée du trottoir par les véhicules.

V5.2 Utiliser le même matériau de revêtement de trottoir devant le point d'accès afin d'améliorer la sécurité des piétons.

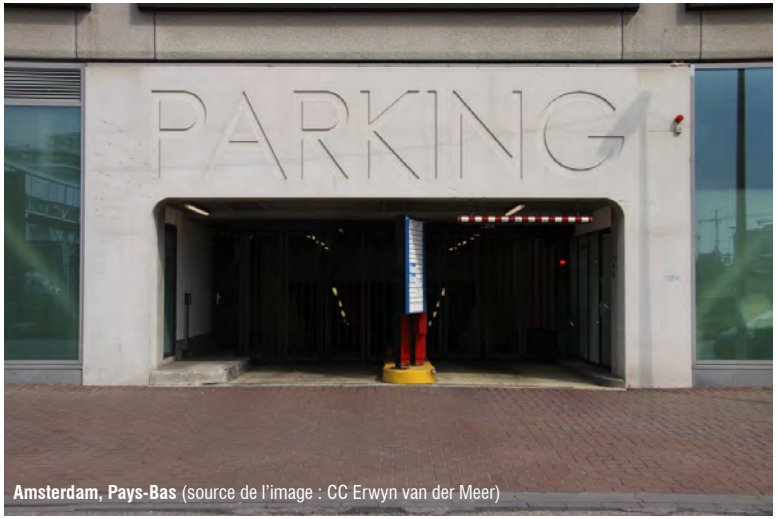
V5.3 Si nécessaire, faire appel à des zones de plantation en bordure pour éloigner discrètement les piétons de l'aire de chargement d'un bâtiment.

V5.4 Si possible, interdire l'aménagement d'accès côte à côte de garages de stationnement ou d'aires de chargement, afin d'améliorer la sécurité des trottoirs, qu'utilisent les usagers de la rue non motorisés. Si plus d'un point d'accès pour véhicules est requis, envisager la possibilité de concevoir un point d'accès unique.

V5.5 Tenir compte de l'interaction entre les installations cyclables adjacentes à des entrées de garages de stationnement hors voirie, les aires de chargement ou les points d'accès des camions.

V5.6 Si possible, intégrer les aires de chargement et de services publics dans l'enveloppe du bâtiment afin de limiter les répercussions sur les zones piétonnières.

V5.7 Lorsque les aires de chargement et de services publics ne peuvent pas être intégrées dans les bâtiments, les dissimuler à l'aide de portails, de plantations ou d'autres éléments architecturaux.



Amsterdam, Pays-Bas (source de l'image : CC Erwyn van der Meer)

3.6 Solutions en matière de conception de rues complètes

La présente section de la Boîte à outils de conception des rues propose une série de profils en travers de rues complètes et diversifiées, qui permettront d'orienter les prises de décisions au centre-ville d'Ottawa. Les conceptions décrites sont destinées à respecter la vision d'avenir et les orientations stratégiques établies à la section 2, reconnaissant le potentiel d'investissement dans le projet de train léger de la Ville pour provoquer et permettre la transformation du centre-ville. Les solutions en matière de conception tiennent également compte des orientations détaillées de la Boîte à outils de conception des rues et de la typologie des rues figurant dans le Plan des rues (figure 2-1).

La recherche d'un équilibre entre les intérêts opposés en matière d'espace représente toujours le plus grand défi lors de la conception de rues complètes. Au centre-ville d'Ottawa, la compétition est féroce, en raison du volume de déplacements par tous les modes de transport dans des emprises extrêmement étroites. Comme le démontre l'analyse détaillée des emprises fournie à l'appendice D, la largeur d'emprise prédominante est de 18,3 m. Cette largeur correspond à la largeur traditionnelle d'arpentage de 60 pieds. Bien que certaines rues disposent d'emprises plus larges (notamment Laurier, Rideau, Elgin et Wellington), il apparait raisonnable de créer des solutions de conception de rues qui puissent s'intégrer dans une emprise étroite de 18,3 m, que l'on retrouve presque partout au centre-ville d'Ottawa.

Pour relever ce défi, la Ville a accordé une grande priorité à la marche, au vélo et au transport en commun au centre-ville. Cette volonté a créé des occasions de réduire l'espace accordé aujourd'hui à l'automobile. Des choix intelligents peuvent être faits pour créer des trottoirs plus larges et des voies cyclables dans bon nombre de rues du centre-ville. Dans le cas des trottoirs, la Ville portera un regard contemporain sur les exigences de niveau de service (NS) des déplacements des piétons, et examinera diverses catégories de trottoirs correspondant aux besoins en capacité. Le système de classement des trottoirs qui en résulte pour le centre-ville d'Ottawa est détaillé à la figure 3-23 (page opposée).

Dans ce contexte, les objectifs suivants ont été fixés pour la conception de rues complètes au centre-ville d'Ottawa :

1. Niveau de service de la capacité des trottoirs : Les trottoirs offriront un niveau de service (NS) C, selon lequel les piétons devront fréquemment adapter leur trajectoire pour éviter les conflits, mais qui leur permettra de choisir leur vitesse de marche et de dépasser les piétons plus lents.

2. Largeur des trottoirs municipaux : Les trottoirs municipaux de toutes les rues du centre-ville ont une largeur d'au moins 3 m, ce qui suffit à offrir un espace adéquat pour une zone de services publics (notamment les lampadaires, les arbres, les supports pour vélos, les bornes d'incendie, les distributrices de billets pour stationnement), une zone de façade et la circulation dégagée des piétons. [Il convient de noter que, dans les rues de quartier du centre-ville (résidentielles), la largeur des trottoirs peut être réduite à 2,0 m si le mètre restant sert à intégrer un aménagement paysager végétal sur un terrain privé.]

3. Largeur des trottoirs municipaux à l'approche d'un carrefour : La largeur/capacité des trottoirs municipaux sera celle minimale exigée, ou sera idéalement supérieure, à l'approche des passages pour piétons, afin de permettre la présence d'un plus grand nombre de personnes et de respecter le niveau de service pour les déplacements les plus actifs.

4. Entretien des trottoirs municipaux : Un dégagement d'au moins 1,8 m doit être prévu (entre les obstacles) pour les activités d'entretien des trottoirs municipaux, afin de protéger les biens publics et privés adjacents.

5. Espaces piétonniers sur des terrains privés : Les possibilités de créer des espaces piétonniers sur des terrains privés adjacents, grâce à des retraits ou à des servitudes, ne peuvent pas se réaliser sur toute la longueur d'une rue, puisque ces possibilités surviennent au cas par cas lors des projets d'aménagement. De telles possibilités sont considérées « complémentaires » en ce qui concerne les trottoirs municipaux.

Catégorie	Largeur de trottoir minimale	Largeur effective (circulation non entravée des piétons)	Capacité de NS « C »	Installation de commodités	Applications habituelles
1	5.0 m	3.3 m +	» 2 500 à 4 000 piétons par heure	» Idéal pour les arbres de rue » Amplement d'espace pour le mobilier urbain	» Proximité des entrées de stations de la Ligne Confédération » Zones d'interface de transport en commun ou endroits nécessitant l'aménagement de quais d'autobus du centre-ville » Rues principales, rues de parcours d'honneur, rues modèles
2	4.1 m à 5.0 m	2.3 m+	» Zones de piétons 1 » 2 500 + piétons par heure	» Excellent pour les arbres de rue » Amplement d'espace pour le mobilier urbain	» Zones d'interface de transport en commun ou endroits nécessitant l'aménagement de quais d'autobus du centre-ville » Rues principales, rues de parcours d'honneur, rues modèles
3	3.4 m à 4.0 m	1.6 m à 2.3 m	» Zones de piétons 2 et 3 » 1 000 à 2 500 piétons par heure	» Suffisant pour les arbres de rue » Suffisamment d'espace pour le mobilier urbain	» Pas dans les zones d'interface de transport en commun ou aux endroits nécessitant l'aménagement de quais d'autobus du centre-ville » Rues principales, rues de parcours d'honneur, rues commerciales, rues de quartier du centre-ville
4	3.0 m à 3.3 m	1.3 m à 1.5 m	» Zones de piétons 3 et 4 » Jusqu'à 1 000 piétons par heure	» Peut accueillir des arbres de rue mais l'espace est limité » Peut accueillir un peu de mobilier urbain	» Pas dans les zones d'interface de transport en commun ou aux endroits où d'importants arrêts d'autobus sont prévus au centre-ville » Rues commerciales, rues de quartier du centre-ville
5	Moins de 3 m	Moins de 1,3 m	» Impossibilité d'offrir une capacité adéquate	» Ne peut pas accueillir d'arbres de rue » Ne peut pas accueillir de mobilier urbain	» Conditions observées dans de nombreux tronçons » Ne convient qu'en certaines circonstances, notamment lorsque des terrains supplémentaires ont été acquis par élargissement ou servitude pour créer des trottoirs larges de 3 m ou plus

Figure 3-23 : Catégories de trottoirs municipaux au centre-ville d'Ottawa

6. Arbres de rue : Des arbres de rue peuvent être plantés dans la zone de services publics de 1,1 m, le long de la bordure, et peuvent être plantés sur des servitudes ou des terrains privés adjacents. Lorsque des trottoirs larges peuvent être aménagés, il convient d'envisager une zone de plantation.

7. Cyclisme : Toutes les rues du centre-ville d'Ottawa sont cyclables. On note une grande diversité de solutions de pistes cyclables sur voirie, qui correspondront à la fonction prévue du couloir.

8. Transport en commun : Certaines rues auront des trottoirs dont la largeur permet la construction d'un quai pour autobus du centre-ville (largeur minimale de 6,0 m pour un abribus fermé et de 3,5 m pour un auvent). Le rayon de braquage aux angles de rue doit tenir compte du virage des autobus.

9. Sens des déplacements : Les rues peuvent être à double sens ou à sens unique. L'aménagement de voies cyclables à contresens peut être envisagé.

10. Capacité des voies de circulation : Dans les rues à double sens, il faut normalement prévoir trois voies aux carrefours, dont l'une permet les virages (habituellement à gauche). Dans les rues à sens unique, au moins deux voies sont requises aux carrefours, dont l'une réservée aux virages.

11. Largeur des voies de circulation : Les voies de circulation (sans voie cyclable) doivent être larges de 3,25 m, plus 0,25 m lorsqu'elles sont adjacentes à la bordure. Les voies accueillant de nombreux autobus et poids lourds peuvent nécessiter une largeur supplémentaire.

12. Stationnement/chargement sur voirie : Les rues du centre-ville permettront le stationnement et le chargement sur voirie au moins d'un côté. Les places de stationnement et les quais de chargement doivent avoir une largeur de 2,25, à 2,5 m. Le stationnement sur voirie sera de préférence aménagé sur des surfaces non asphaltées, pouvant servir de trottoirs partagés lorsque les places ne sont pas occupées.

Compte tenu de l'orientation de conception décrite plus haut et de ces hypothèses, onze (11) types de conception de rue fondamentale s'avèrent appropriés pour le centre-ville d'Ottawa. Ces types de conception sont destinés à correspondre à la majorité des rues du secteur à l'étude. Ils peuvent également être adaptés aux situations où la largeur d'emprise disponible est supérieure aux 18,3 m pour laquelle les emprises ont été calibrées. Les caractéristiques de rendement comparatif de ces types de conception sont présentées aux figures 3-24 et 3-25.

Les illustrations de l'application de ces profils en travers de rues complètes dans les îlots du centre-ville d'Ottawa sont fournies dans la section suivante.

Type	Piétons		Cyclistes	Usagers du transport en commun	Utilisateurs de véhicules			
	Catégorie de trottoir à un angle, par côté	Catégorie de trottoir à mi-îlot, par côté	Vélo	Transport en commun	Sens de déplacement	Véhicules	Stationnement sur voirie	Applicabilité par catégorie de rue
A	3/3	4/4	Voies étroites partagées	-	Double sens	2 voies au total	2 côtés	Commerciales, de quartier de centre-ville
B	3/3	3/2	Voies étroites partagées ou voies réservées	Permet l'aménagement de quais avec abribus	Double sens	2 voies au total	1 côté	Commerciales, de parcours d'honneur, principales, modèles
C	4/4	4/3	Voies larges partagées	Permet l'aménagement de quais avec abribus	Double sens	2 voies au total	1 côté	Commerciales, de quartier de centre-ville, principales
D	4/1	4/2	Voies réservées ou voies séparées	Permet l'aménagement de quais avec abribus	Double sens	2 ou 3 voies au total	1 côté, dans des espaces réservés en dehors des heures de pointe	Commerciales, de quartier de centre-ville
E	4/1	4/4	Bidirectionnelle, comme une rue à double sens	-	Double sens	2 voies au total	1 côté	Commerciales, de quartier de centre-ville
F	4/1	4/4	Bidirectionnelle, en alternance	-	En alternance	2 voies au total	1 côté	Commerciales, de quartier de centre-ville

Nota : Les catégories « de trottoir à un angle » et « de trottoir à mi-îlot » renvoient à la catégorie (colonne 1) du tableau 3-23, page 107.

Figure 3-24 : Typologie de conception de rue du centre-ville d'Ottawa

Type	Piétons	Cyclistes	Usagers du transport en commun	Utilisateurs de véhicules
A	Suffisant pour des volumes modérés. Possibilité d'utilisation variable des espaces en bordure.	Voies étroites partagées, les cyclistes étant à la file indienne avec les véhicules.	Espace suffisant pour des abribus des deux côtés.	Possibilité de stationnement et de voie auxiliaire pour arrêt d'autobus des deux côtés.
B	Suffisant pour des volumes modérés à élevés.	Voies étroites partagées, les cyclistes étant à la file indienne avec les véhicules, ou installation réservée.	Espace suffisant pour des abribus des deux côtés.	Possibilité de stationnement et de voie auxiliaire pour arrêt d'autobus d'un côté.
C	Suffisant pour des volumes faibles à modérés.	Voies larges partagées avec possibilité pour les cyclistes de circuler côte à côte avec les véhicules.	Espace suffisant pour des abribus des deux côtés.	Possibilité de stationnement et de voie auxiliaire pour arrêt d'autobus d'un côté.
D	Suffisant pour des volumes élevés à un angle et pour des volumes modérés à mi-îlot.	Voies réservées ou séparées.	Espace suffisant pour des abribus des deux côtés.	Possibilité de stationnement et de voie auxiliaire pour arrêt d'autobus d'un côté (sauf pour le type D5).
E	Suffisant pour des volumes élevés à un angle et pour des volumes modérés à mi-îlot.	Voies séparées bidirectionnelles.	Espace suffisant pour des abribus des deux côtés.	Possibilité de stationnement et de voie auxiliaire pour arrêt d'autobus d'un côté.
F	Suffisant pour des volumes élevés à un angle et pour des volumes modérés à mi-îlot.	Voies séparées bidirectionnelles.	Espace suffisant pour des abribus des deux côtés.	Possibilité de stationnement et de voie auxiliaire pour arrêt d'autobus d'un côté.

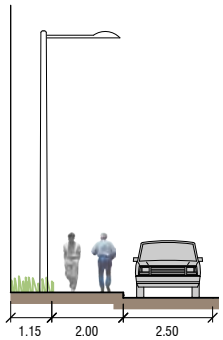
Nota : Les types figurant sous la première colonne correspondent aux types de conception de rues complètes décrits à la figure 3-24 ci-dessus.

Figure 3-25 : Répercussions du profil en travers sur les types d'usager

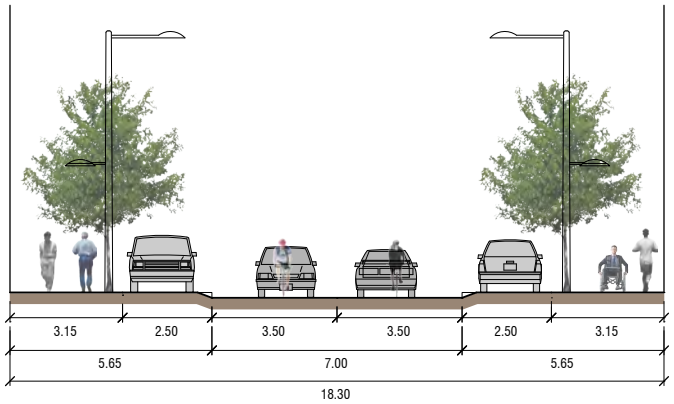
Type A

À deux sens
Voies étroites partagées (2)
Stationnement des deux côtés

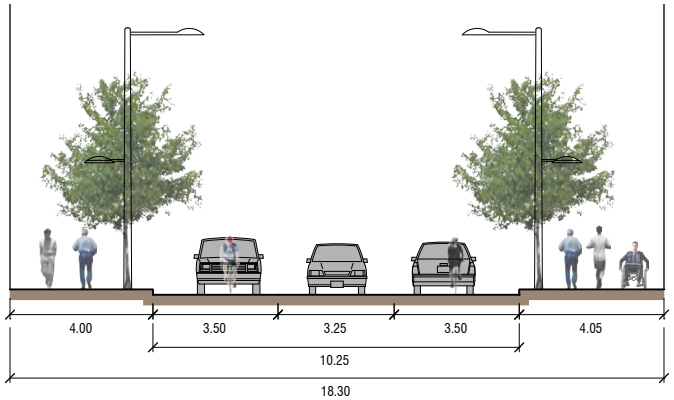
Solution optionnelle pour les rues de quartier du centre-ville

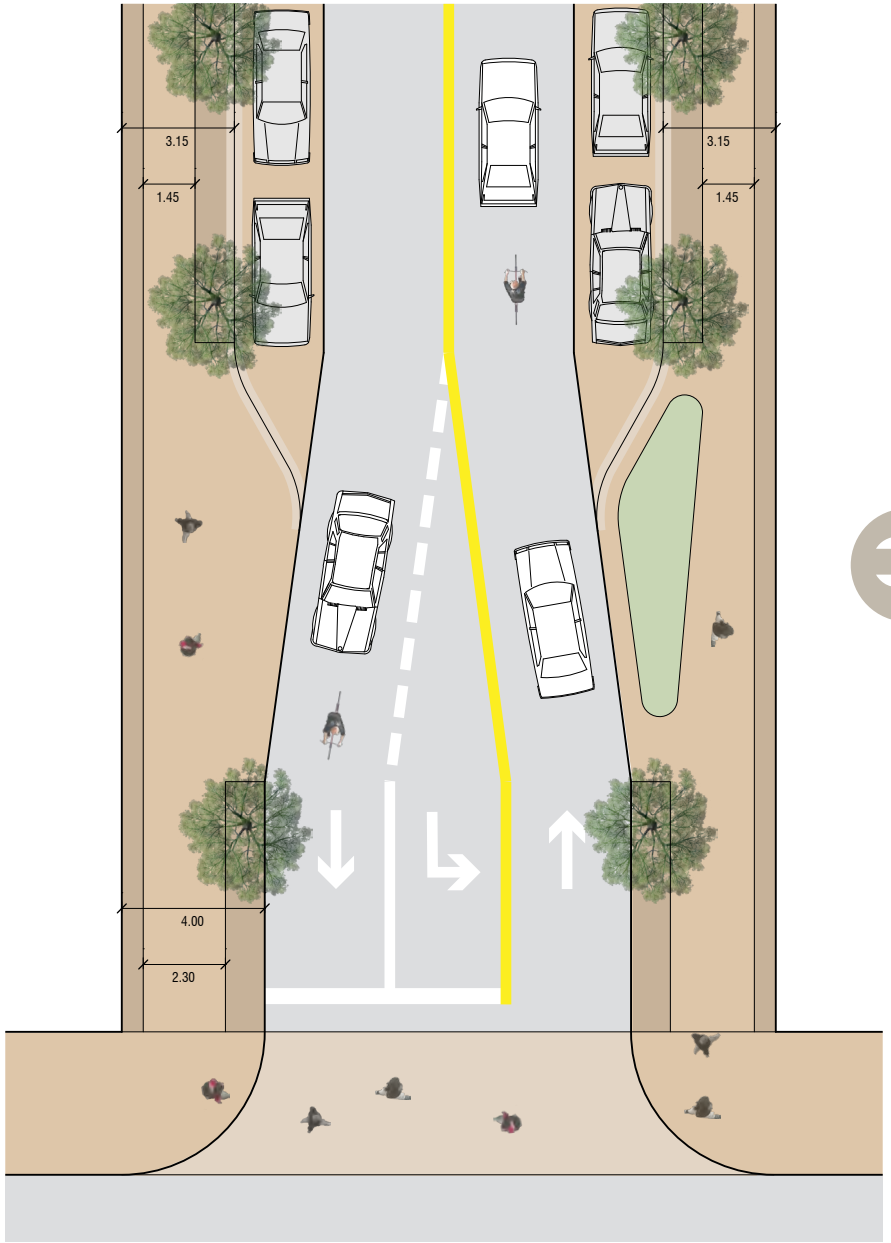


À mi-îlot



À l'angle

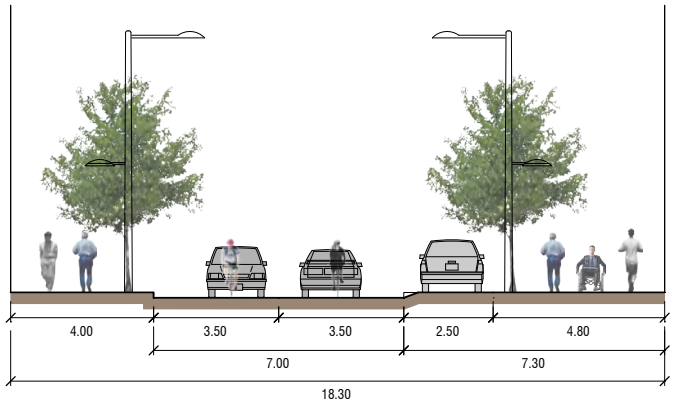


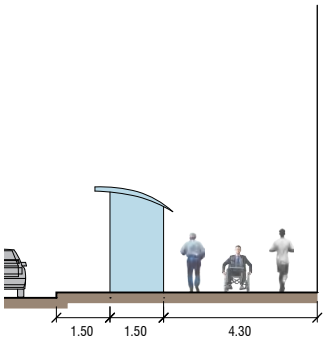


Type B1

À deux sens
Voies étroites partagées (2)
Stationnement d'un côté

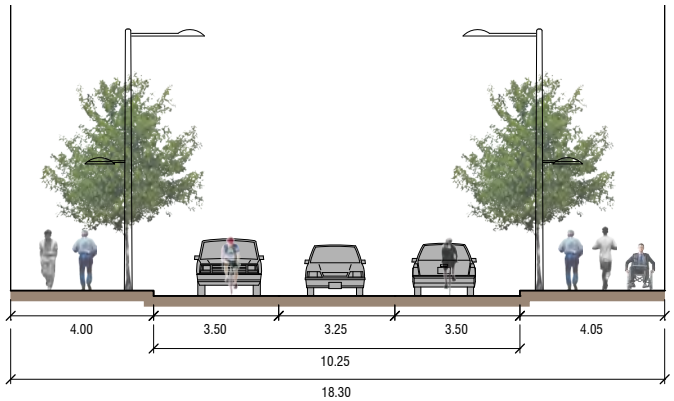
À mi-îlot

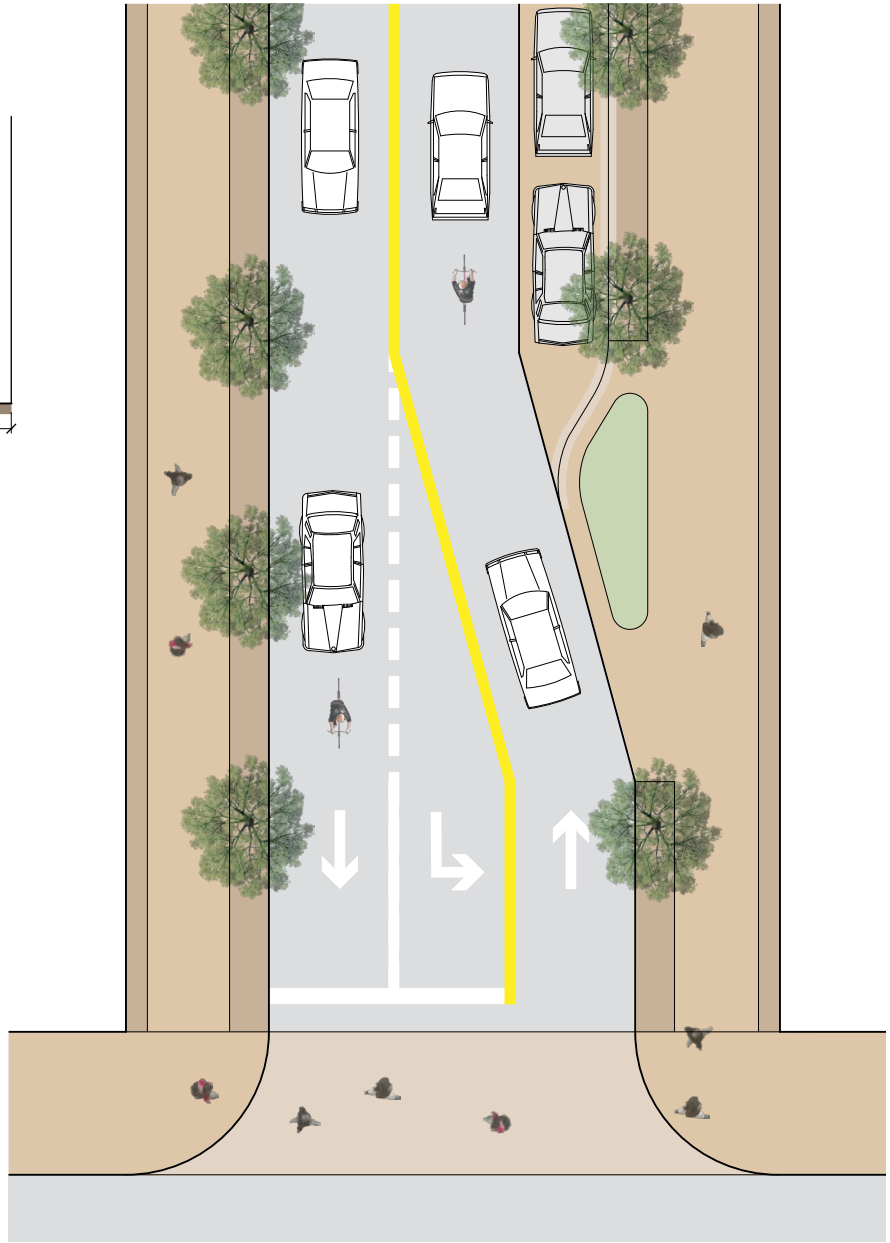




Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville

À l'angle

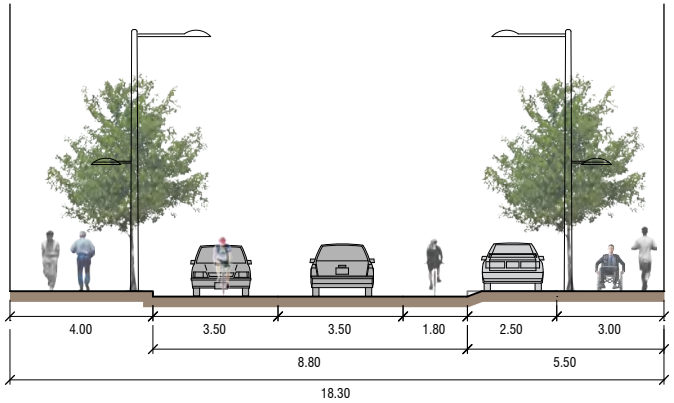




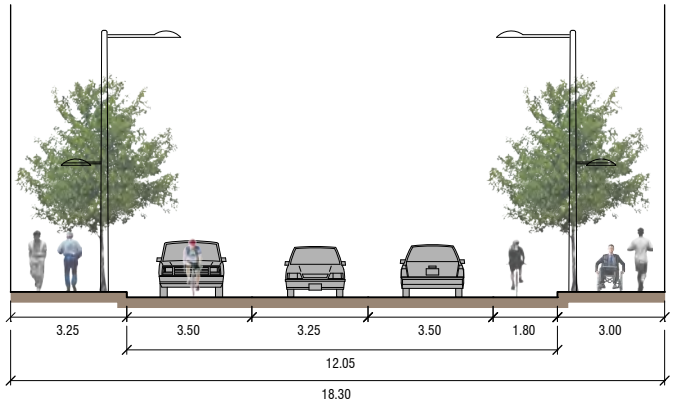
Type B2

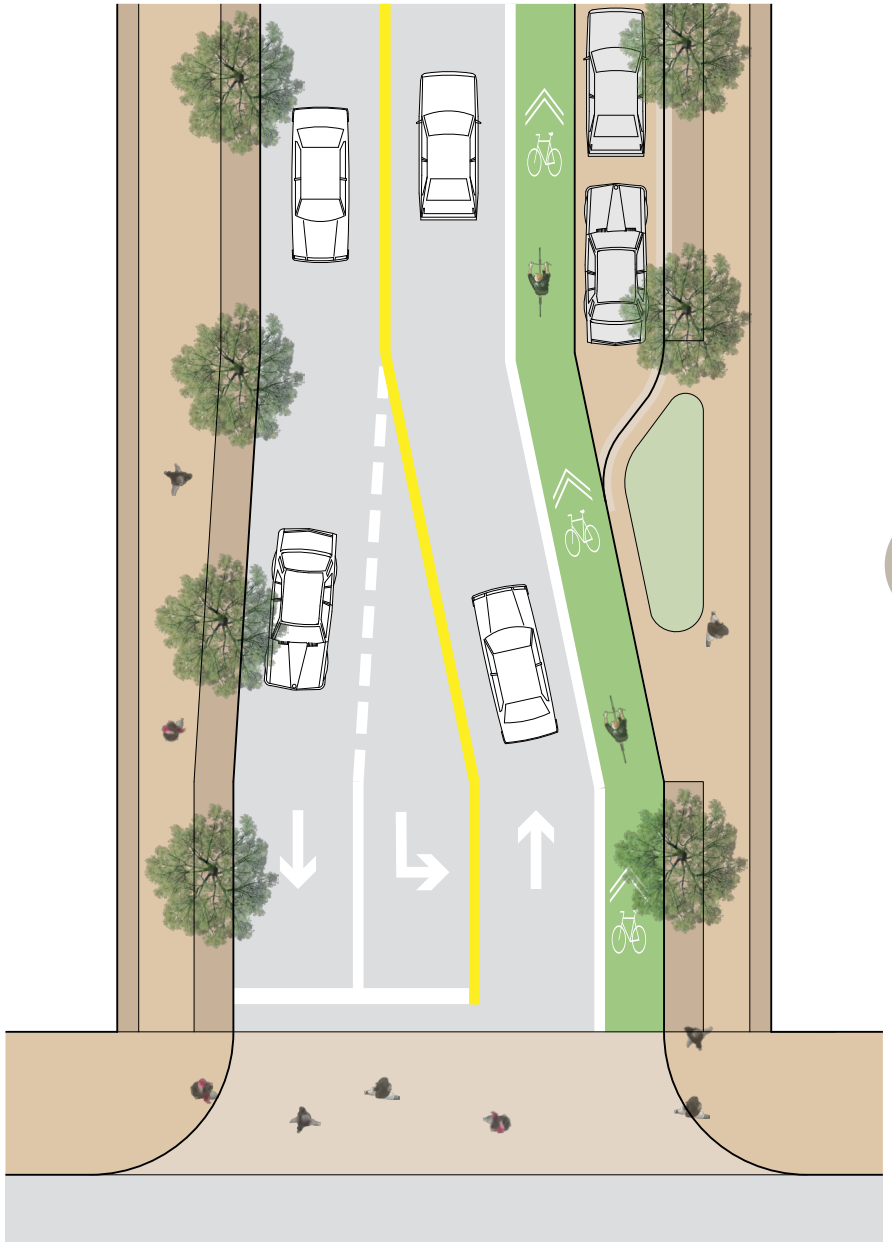
À deux sens
Voies étroites partagées (2), voie cyclable à sens unique
Stationnement d'un côté

À mi-îlot



À l'angle

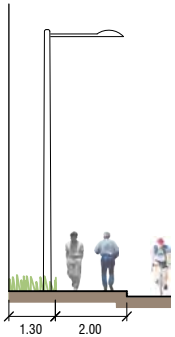




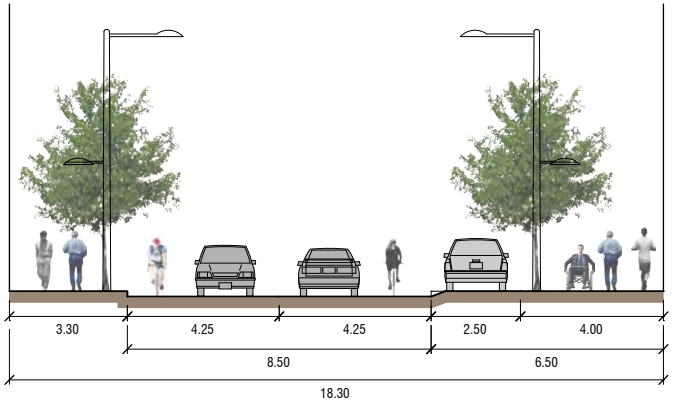
Type C

À deux sens
Voies étroites larges (2)
Stationnement d'un côté

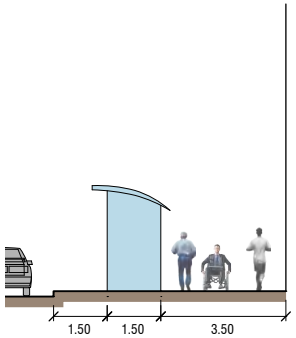
Solution optionnelle pour les rues de quartier du centre-ville



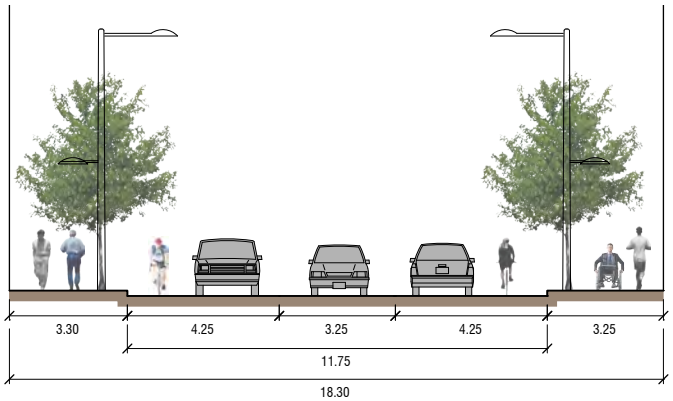
À mi-îlot

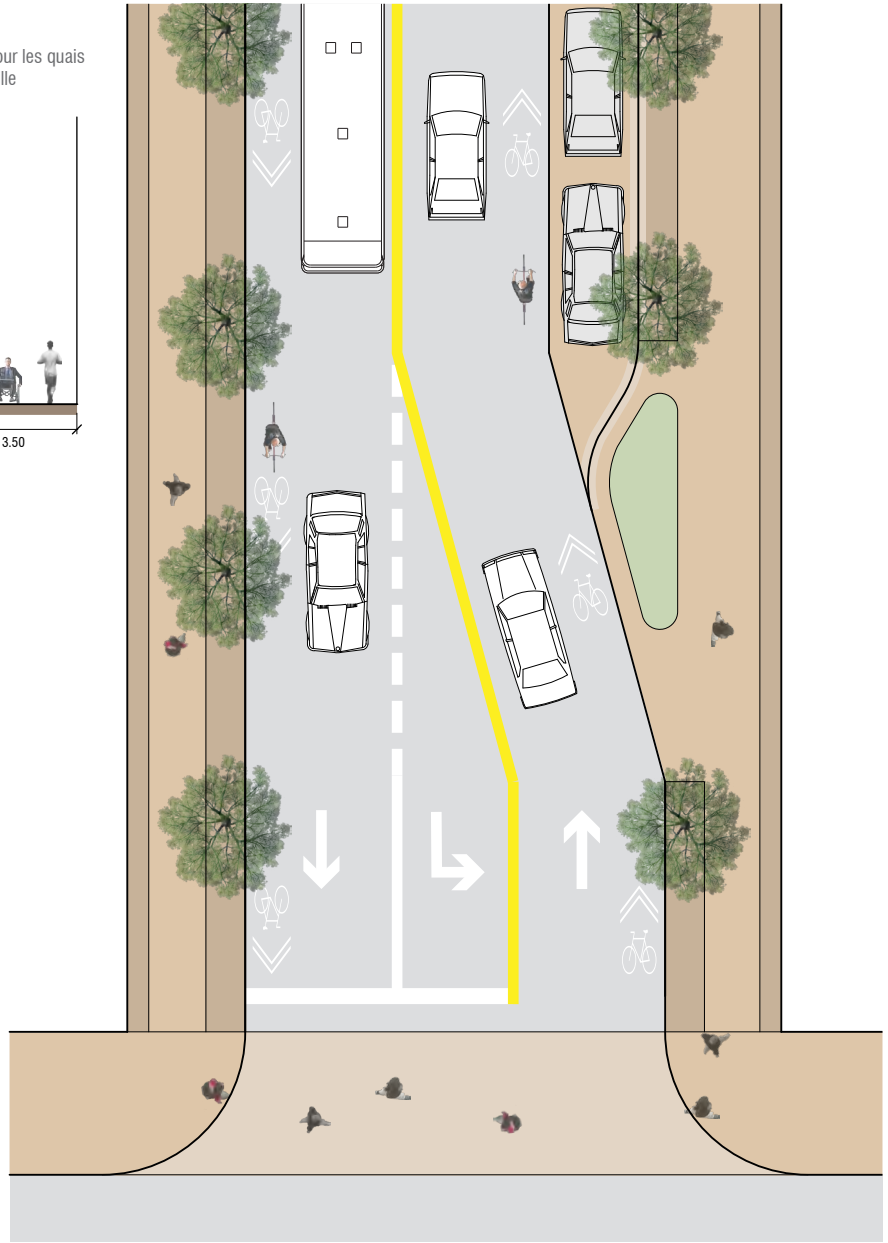


Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville



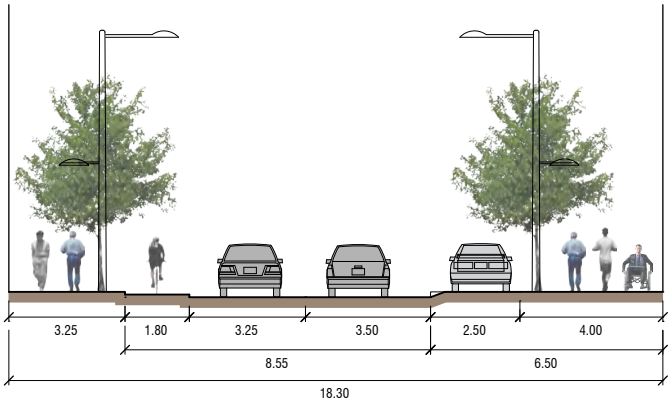
À l'angle



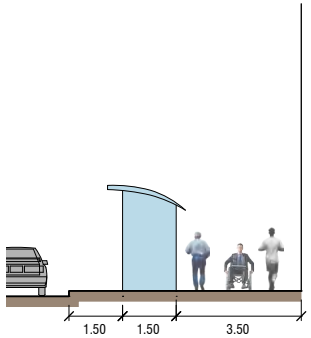


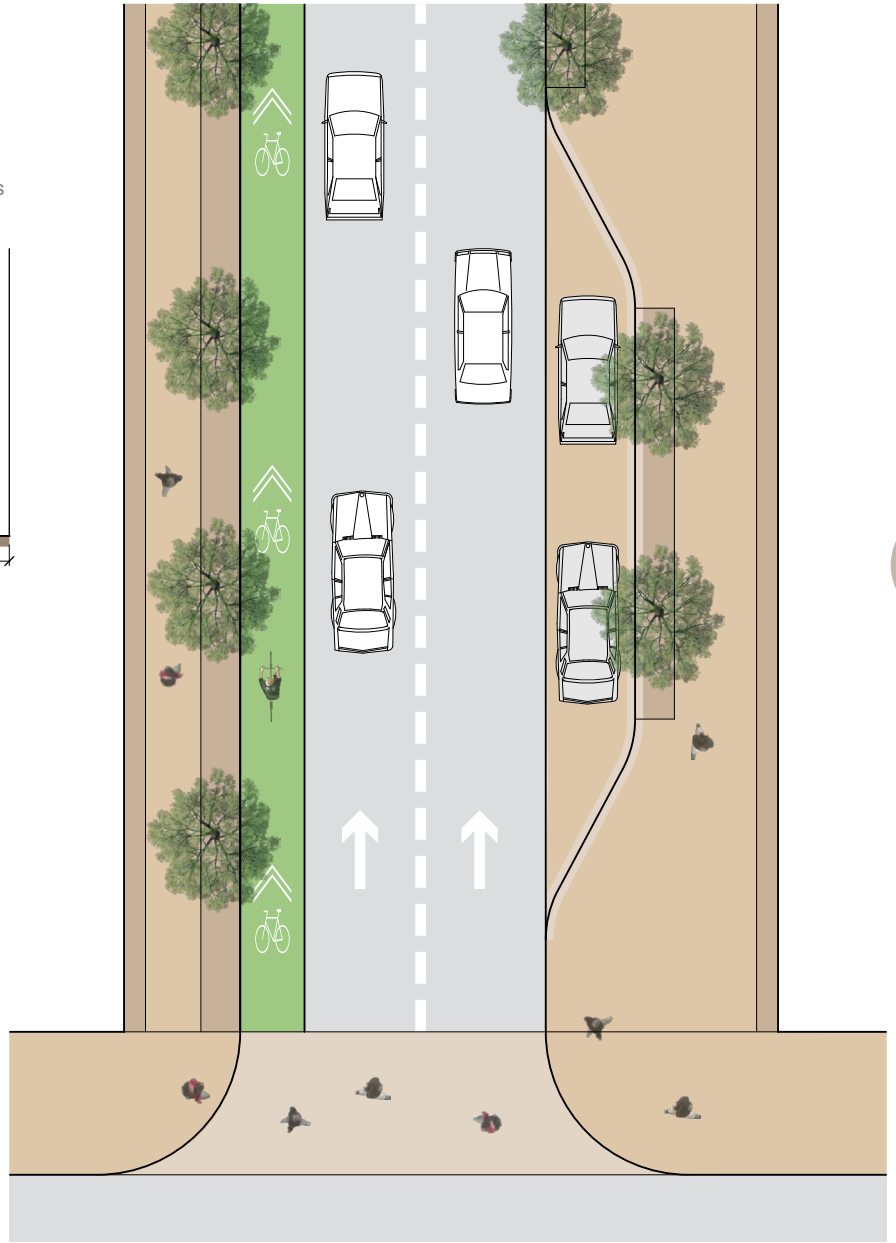
Type D1

À sens unique
Deux voies de circulation, une voie cyclable
Stationnement d'un côté



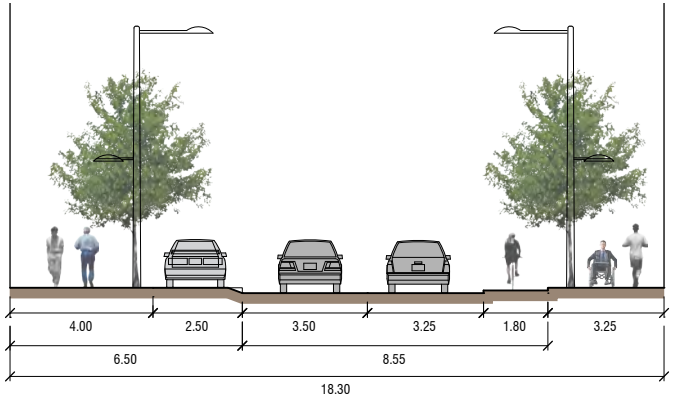
Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville

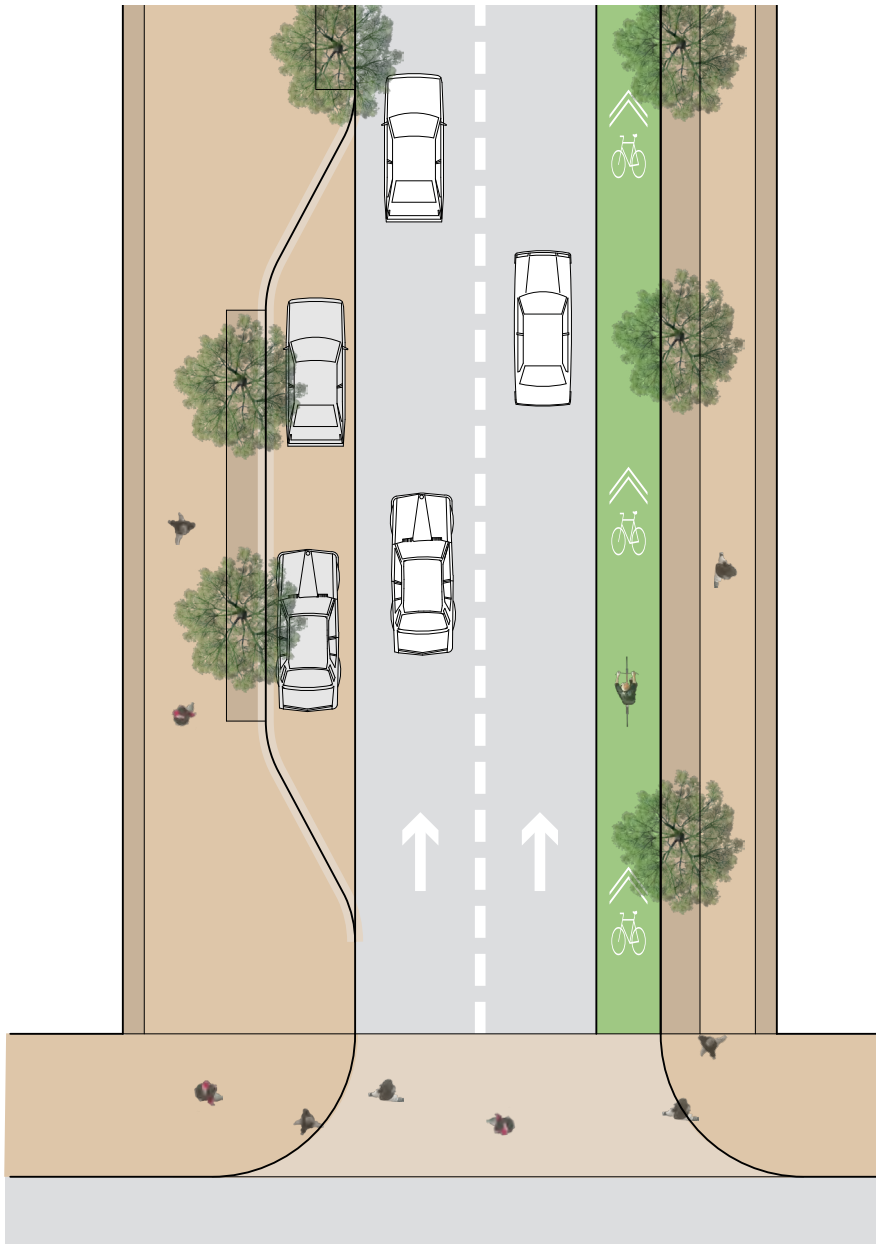




Type D2

À sens unique
Deux voies de circulation, une voie cyclable
Stationnement d'un côté

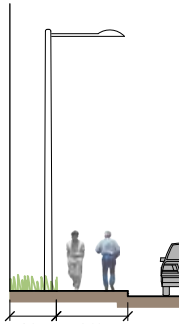


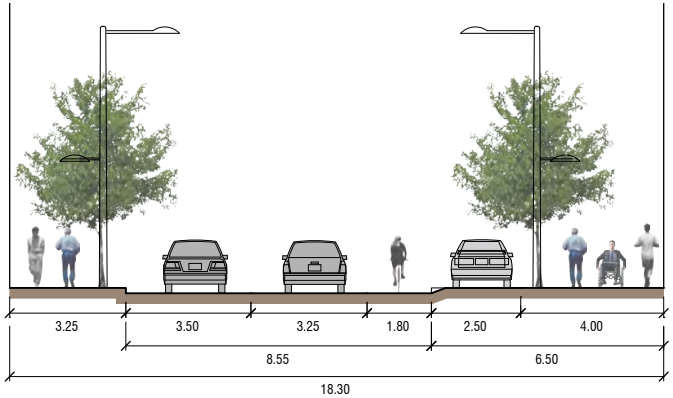


Type D3

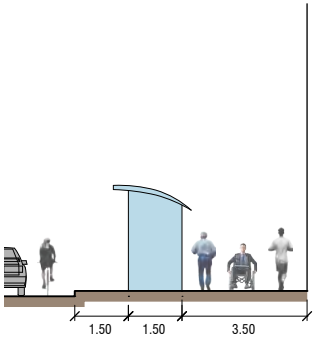
À sens unique
Deux voies de circulation, une voie cyclable
Stationnement d'un côté

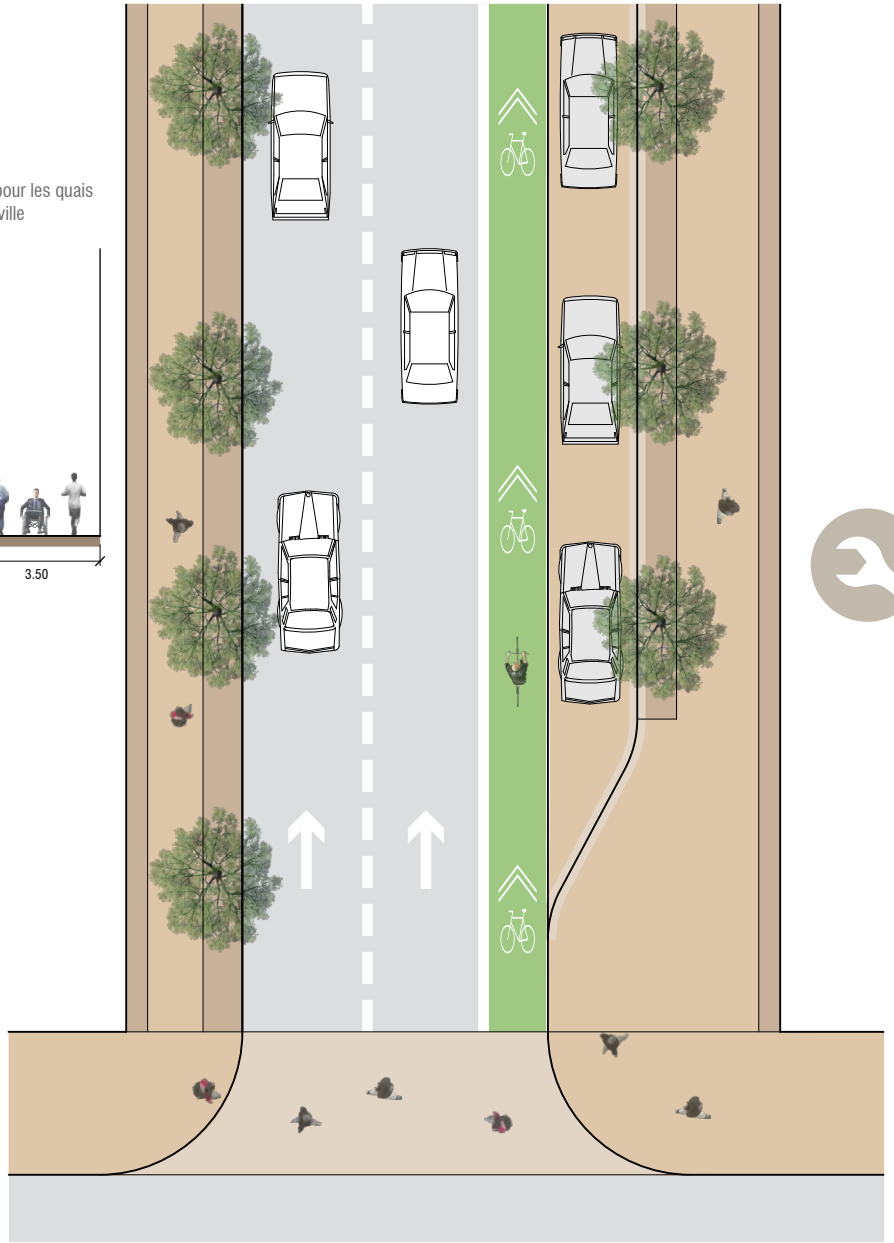
Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville





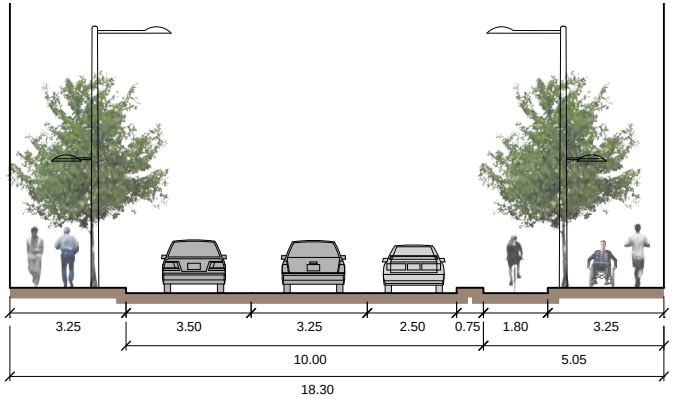
Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville

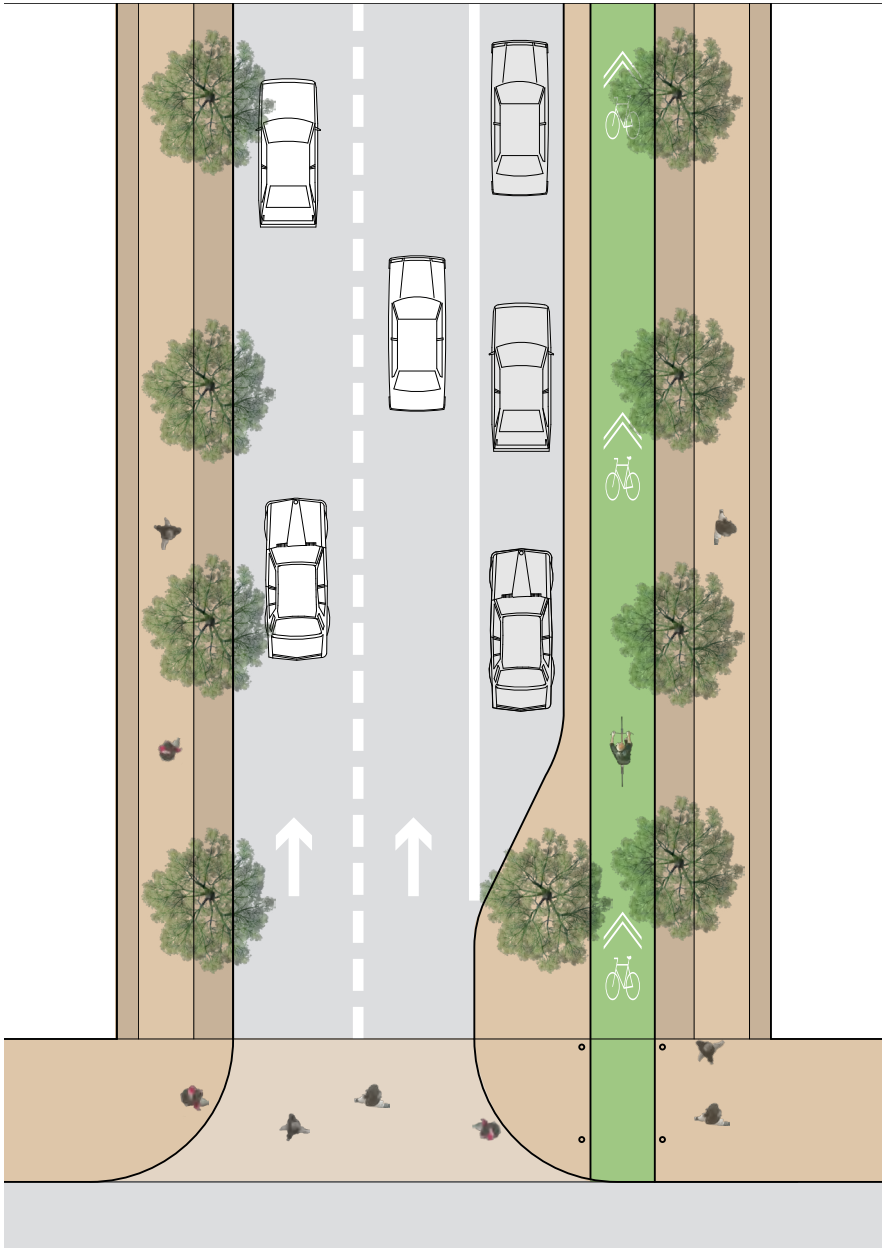




Type D4

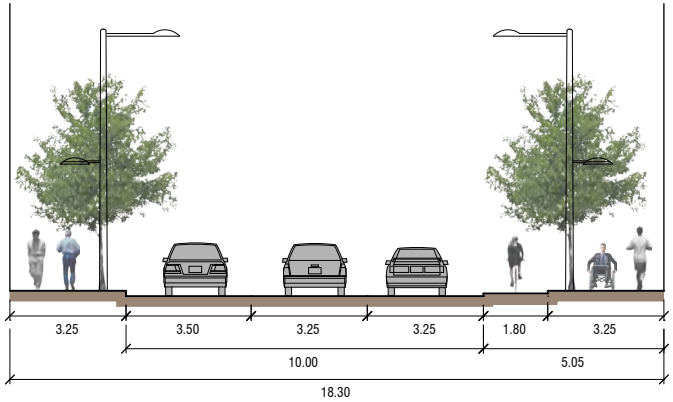
À sens unique
Deux voies de circulation, une voie cyclable
Stationnement d'un côté

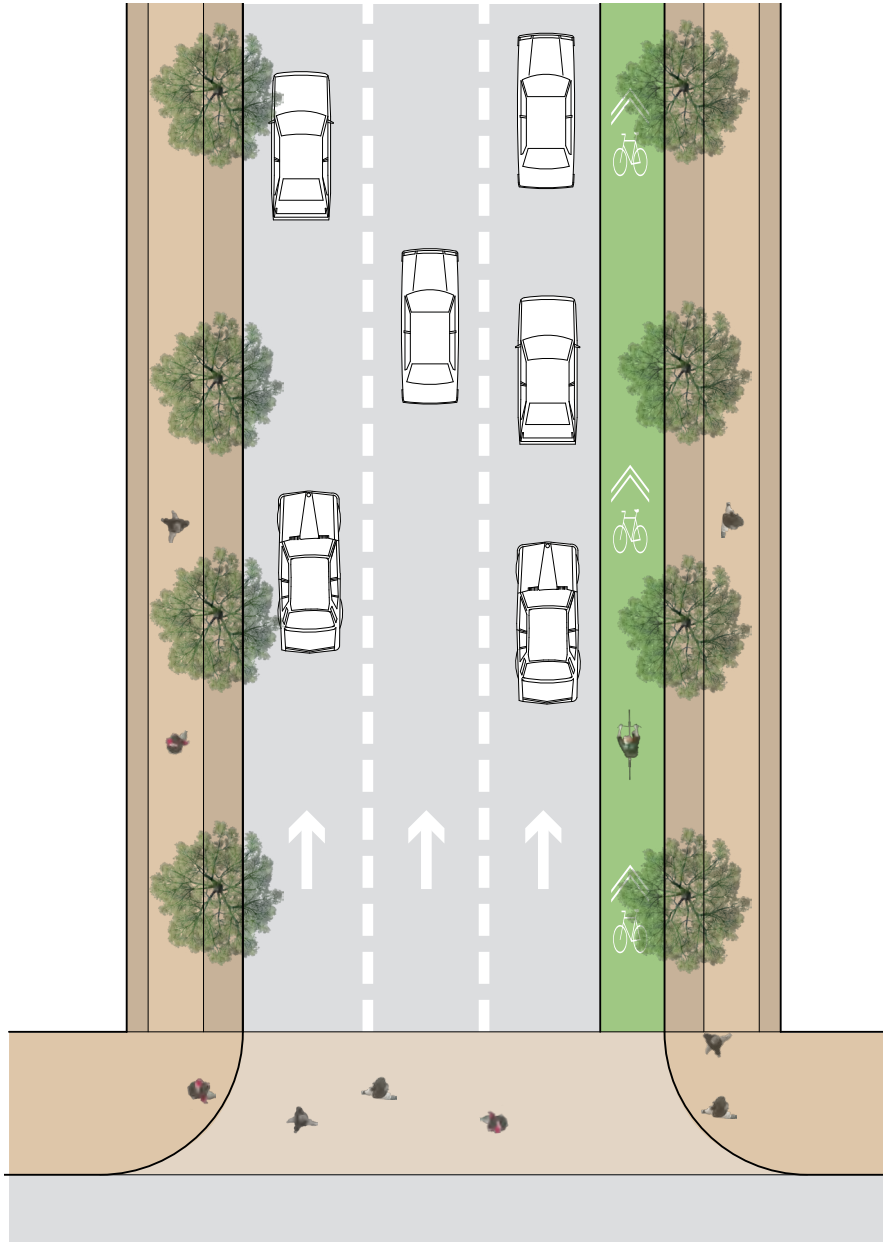




Type D5

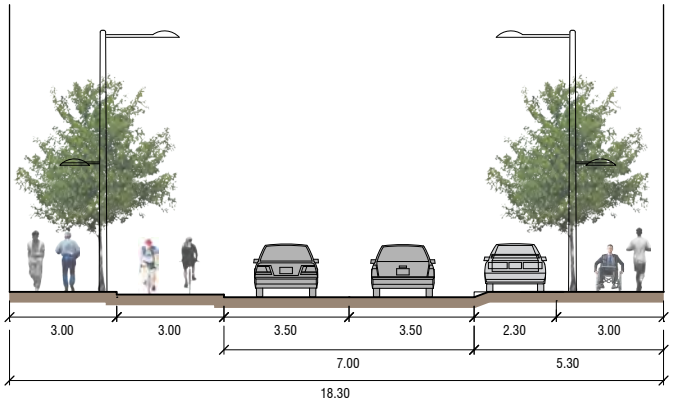
À sens unique
Trois voies de circulation, une voie cyclable
Stationnement d'un côté en dehors des heures de pointe



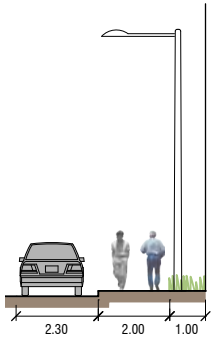


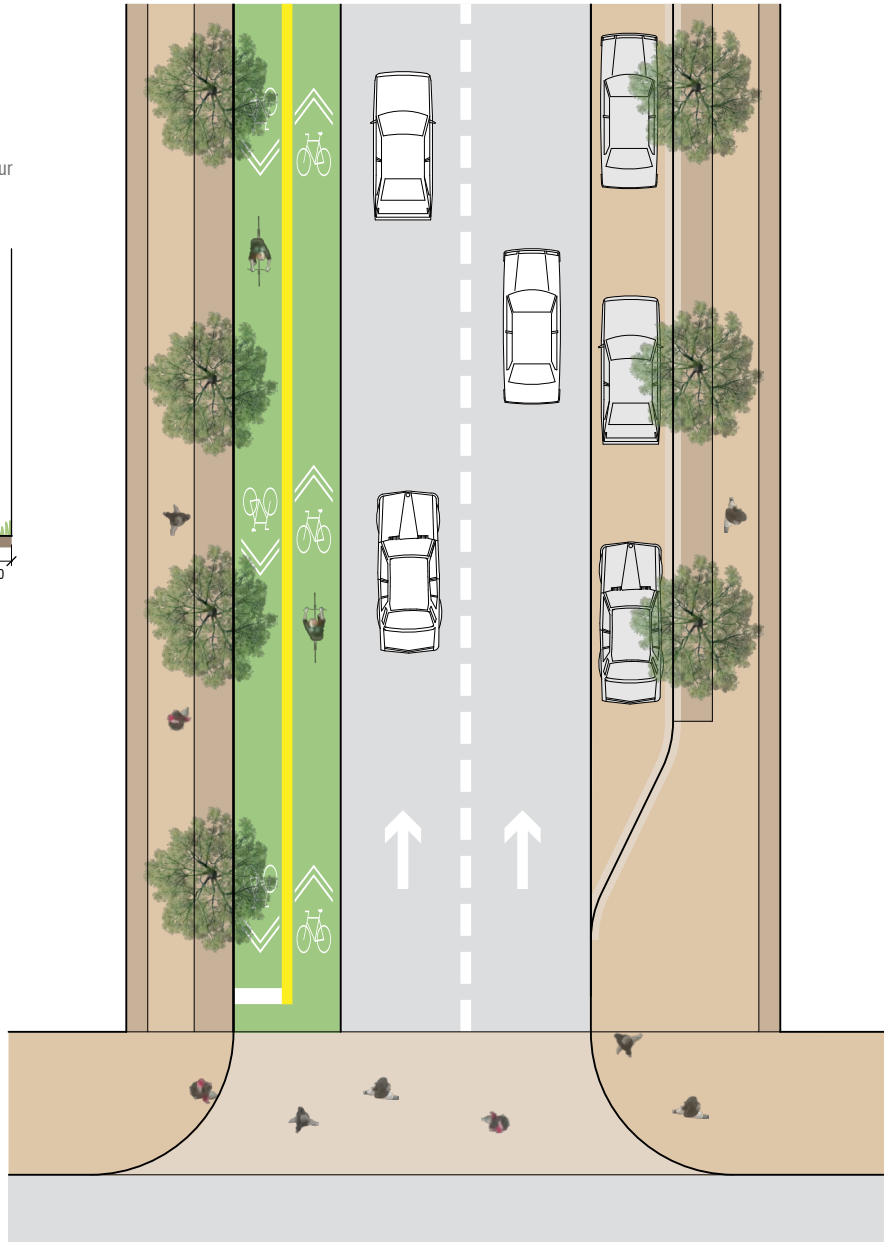
Type E

À deux sens
Deux voies de circulation, voie cyclable bidirectionnelle
Stationnement d'un côté



Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville

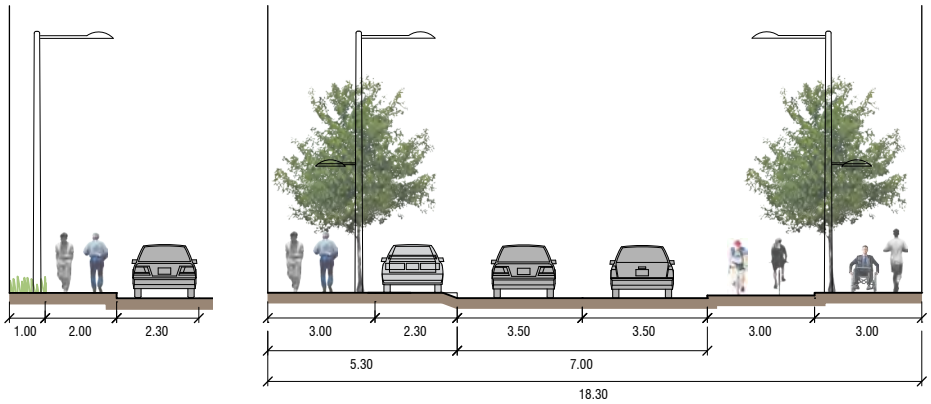


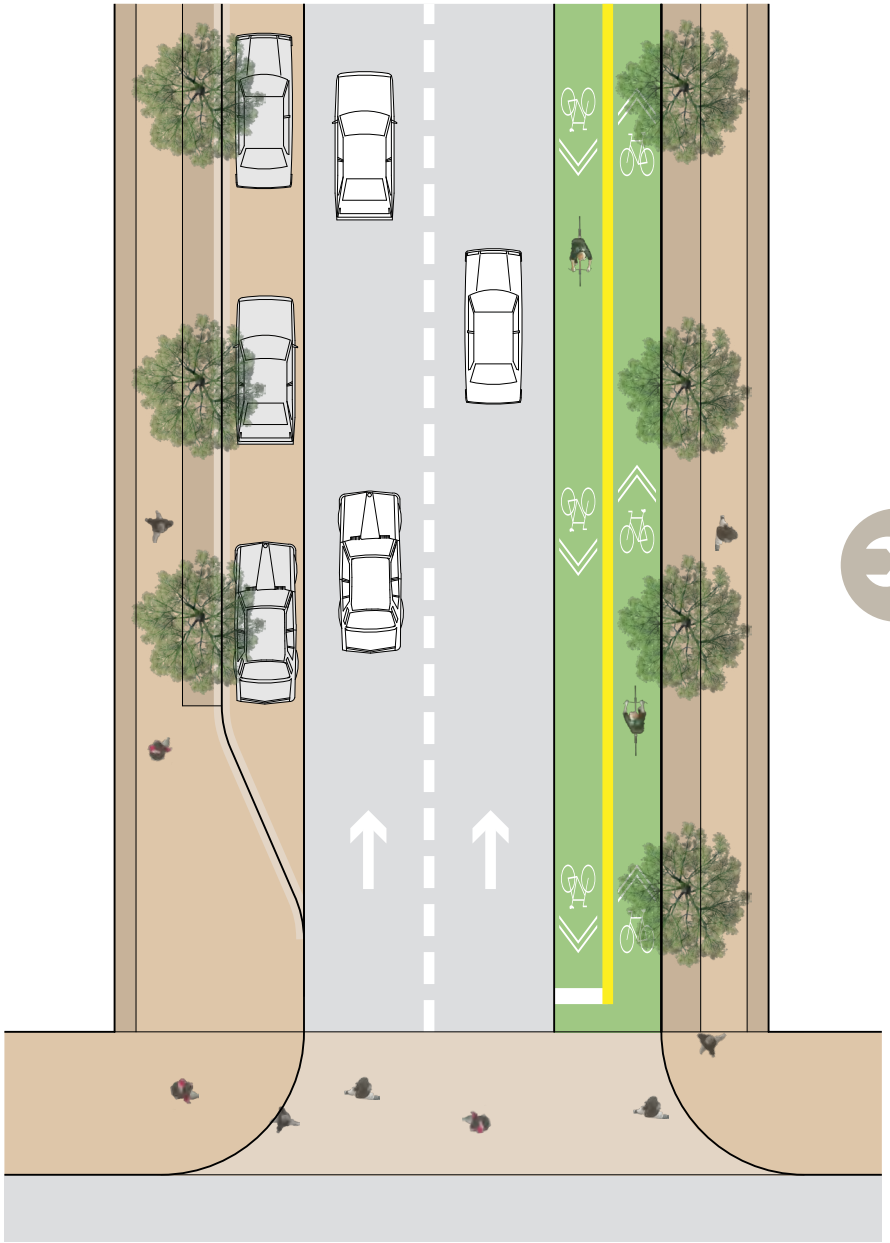


Type F

En alternance
Deux voies de circulation, voie cyclable bidirectionnelle
Stationnement d'un côté

Solution optionnelle pour les quais d'autobus du centre-ville





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

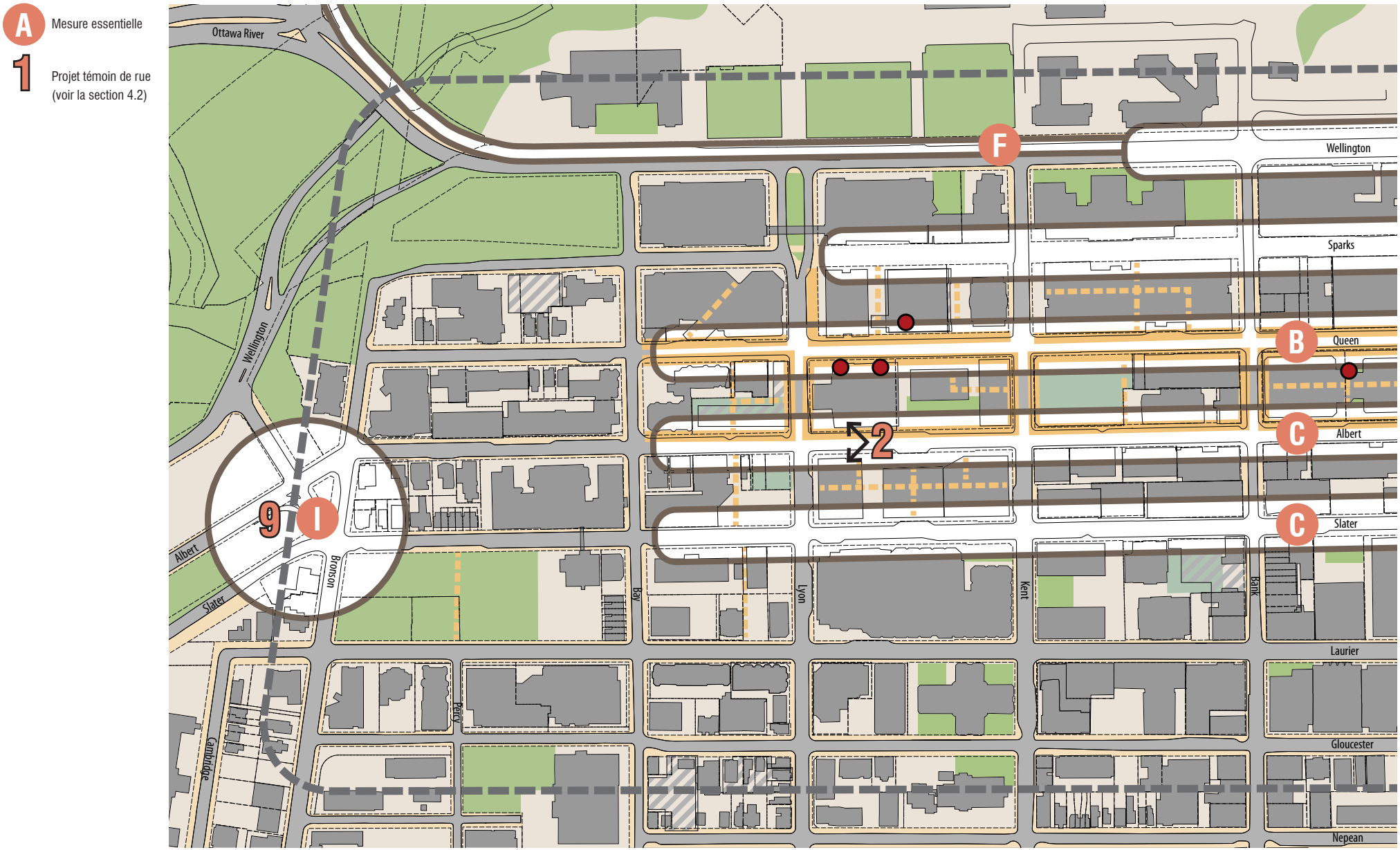
Après la consultation des parties intéressées menée dans le cadre du projet *Le centre-ville en action* et compte tenu des analyses sur le transport et le design urbain, une série de « mesures essentielles » ont été désignées. Ces mesures essentielles représentent des changements (projets physiques) 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

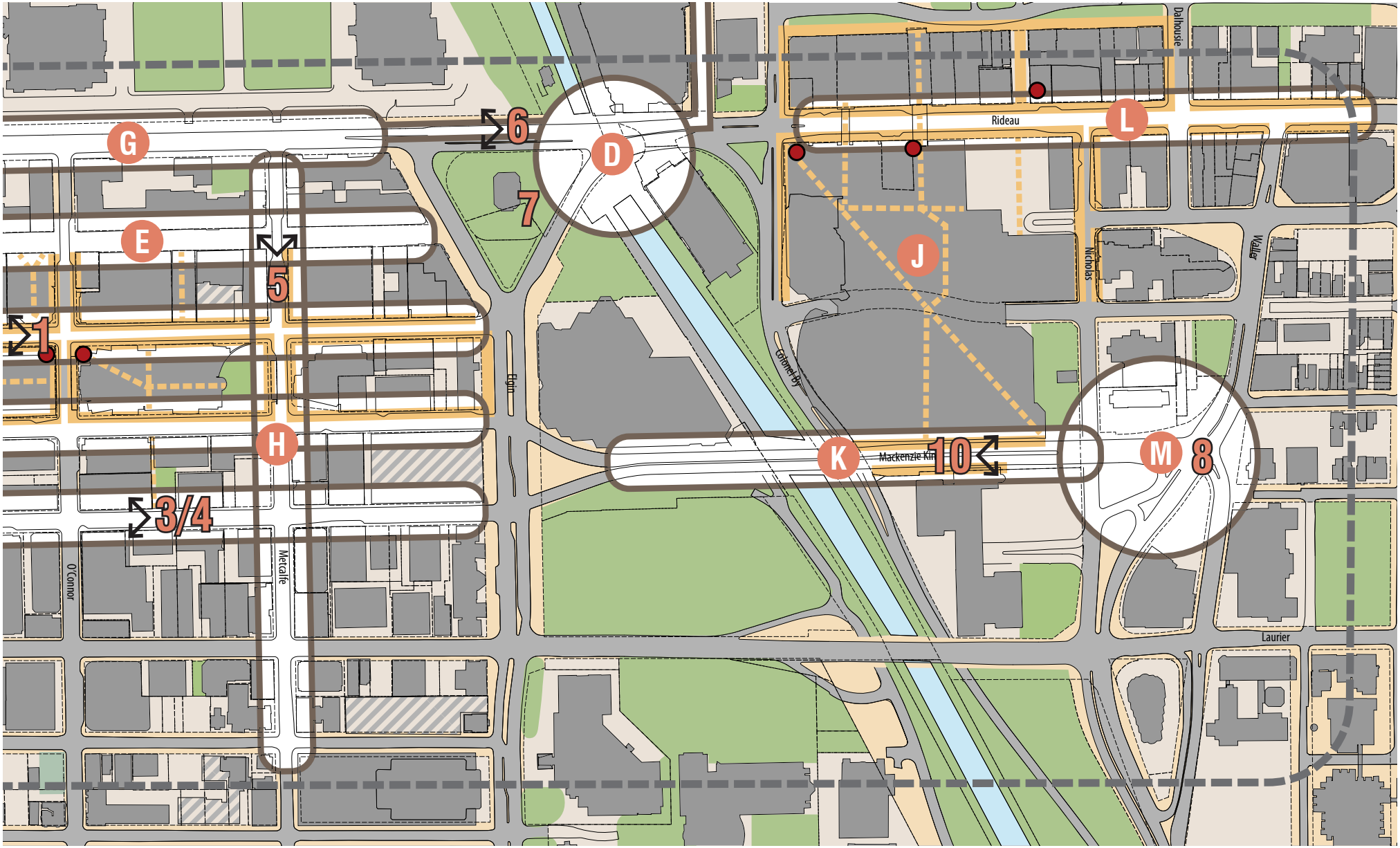
B Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun

C Redynamiser les rues Albert et Slater

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



- **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.

Vancouver, C.-B.

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 relient 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.

Rue Elgin à l'angle de la rue Wellington, Ottawa, ON

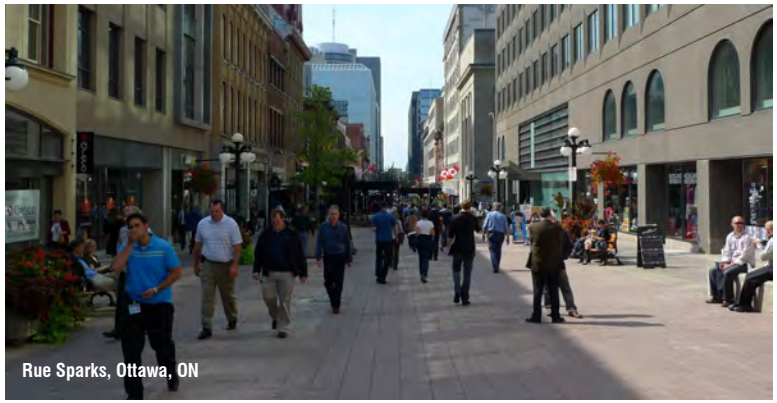
Mesure E

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.

Rue Lyon, Ottawa, ON

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.

Rue Metcalfe, Ottawa, ON (source de l'image : © 2012 Google)

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

Mesure M

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.

Carrefour Mackenzie King/Nicholas/Waller, Ottawa, ON (source de l'image : © 2012 Google)

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

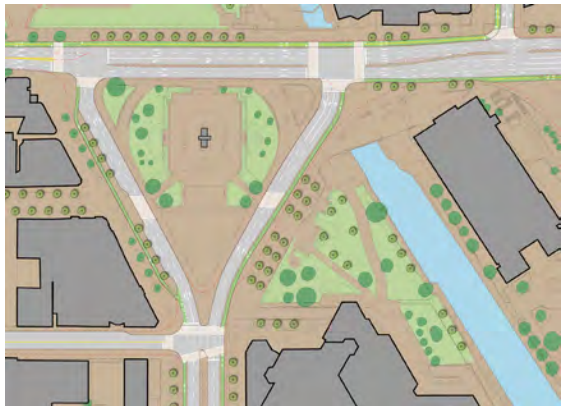
Rue Metcalfe (à l'angle de la rue Sparks)

Projet témoin 6

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

Projet témoin 7

Triangle du monument de guerre

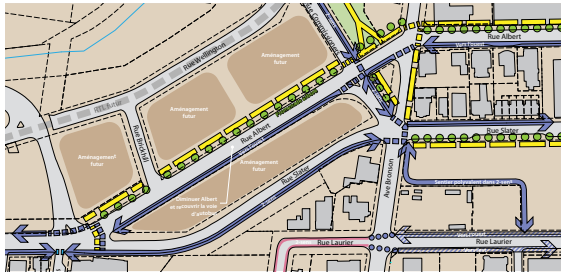


Projet témoin 8

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.

P2.11 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 m^3 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.

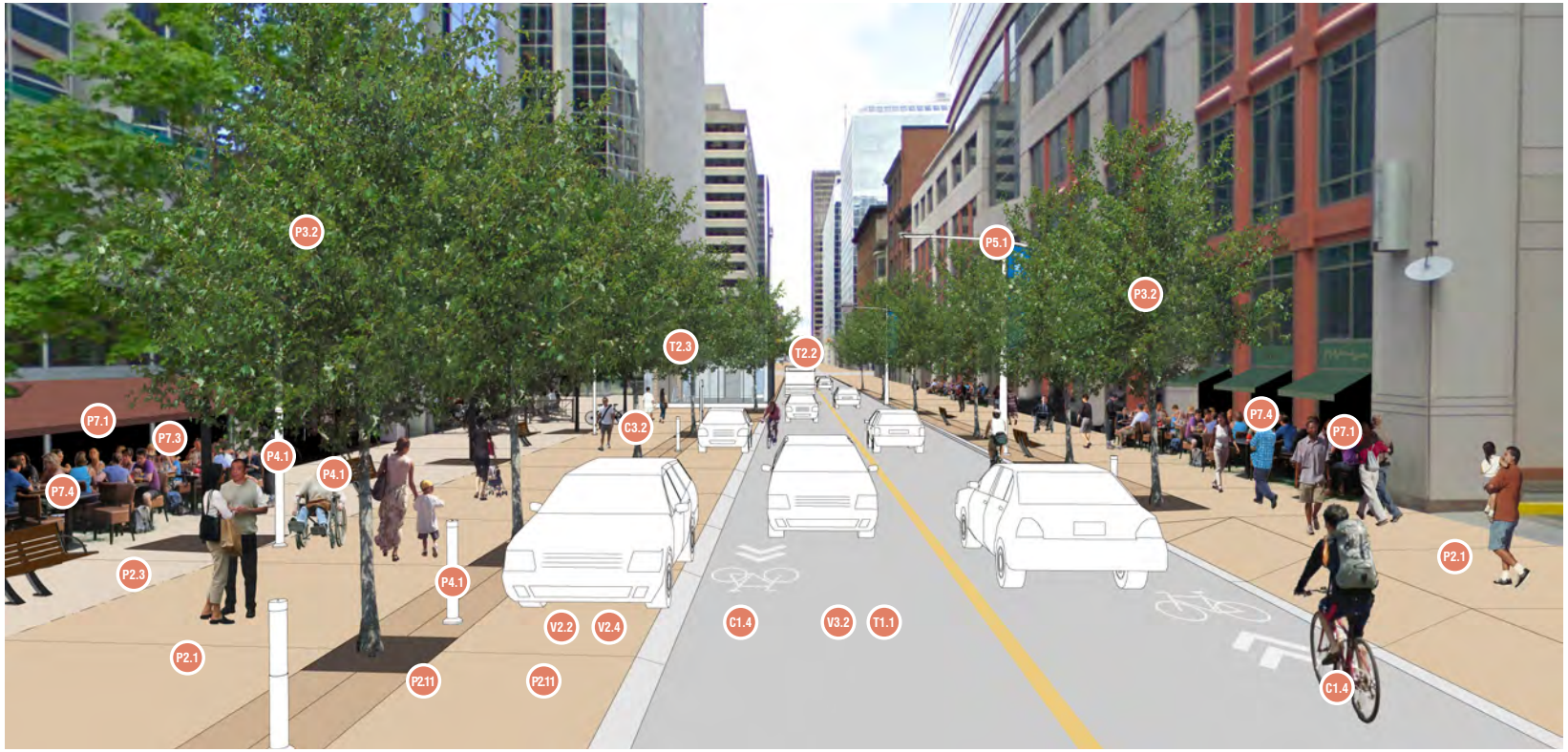
Véhicules (V)

(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.

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.

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.

Transport en commun (T)

(Section 3.3)

T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.

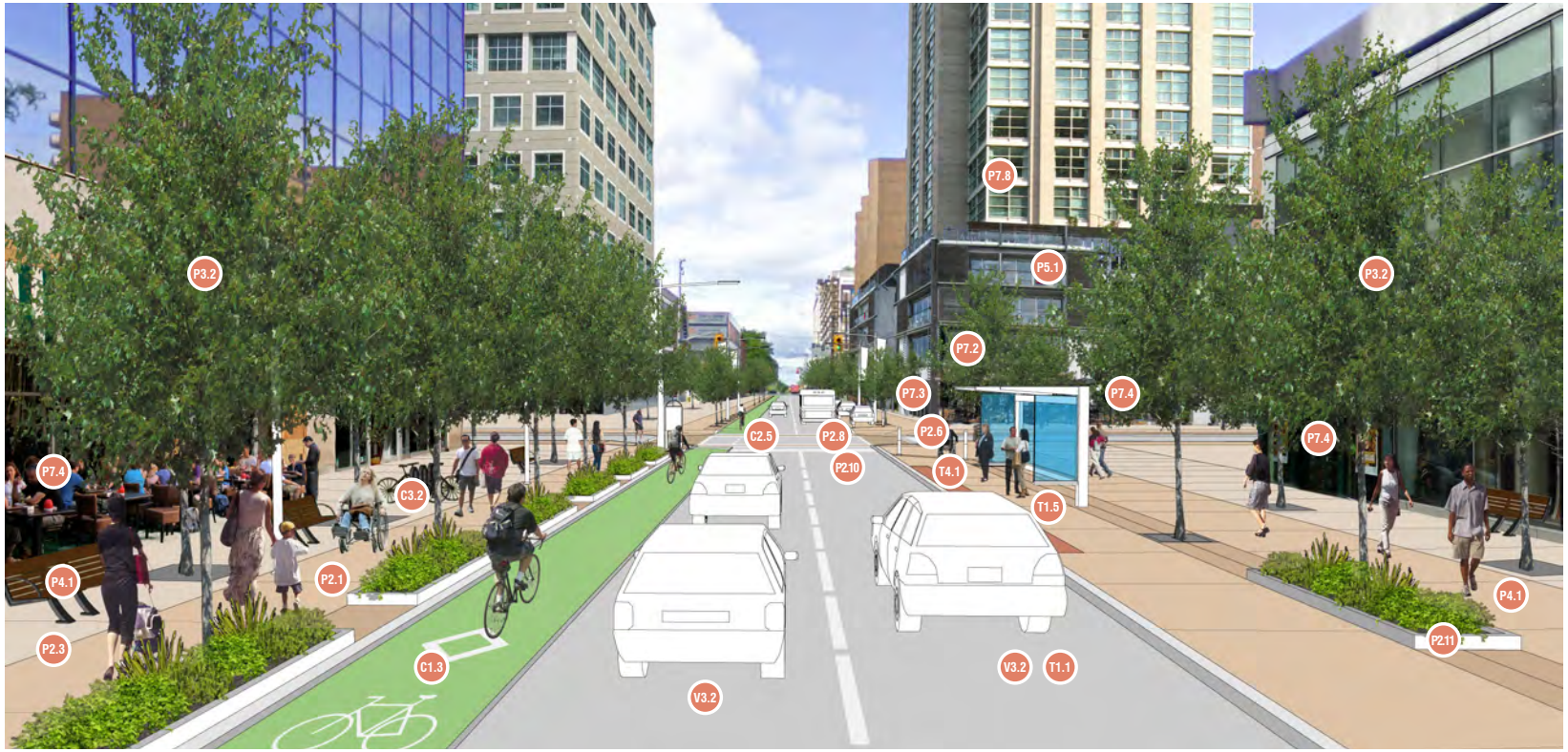
T1.5 Aires de chargement en bordure.
Largeur de 1,5 à 3,0 m

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)

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.

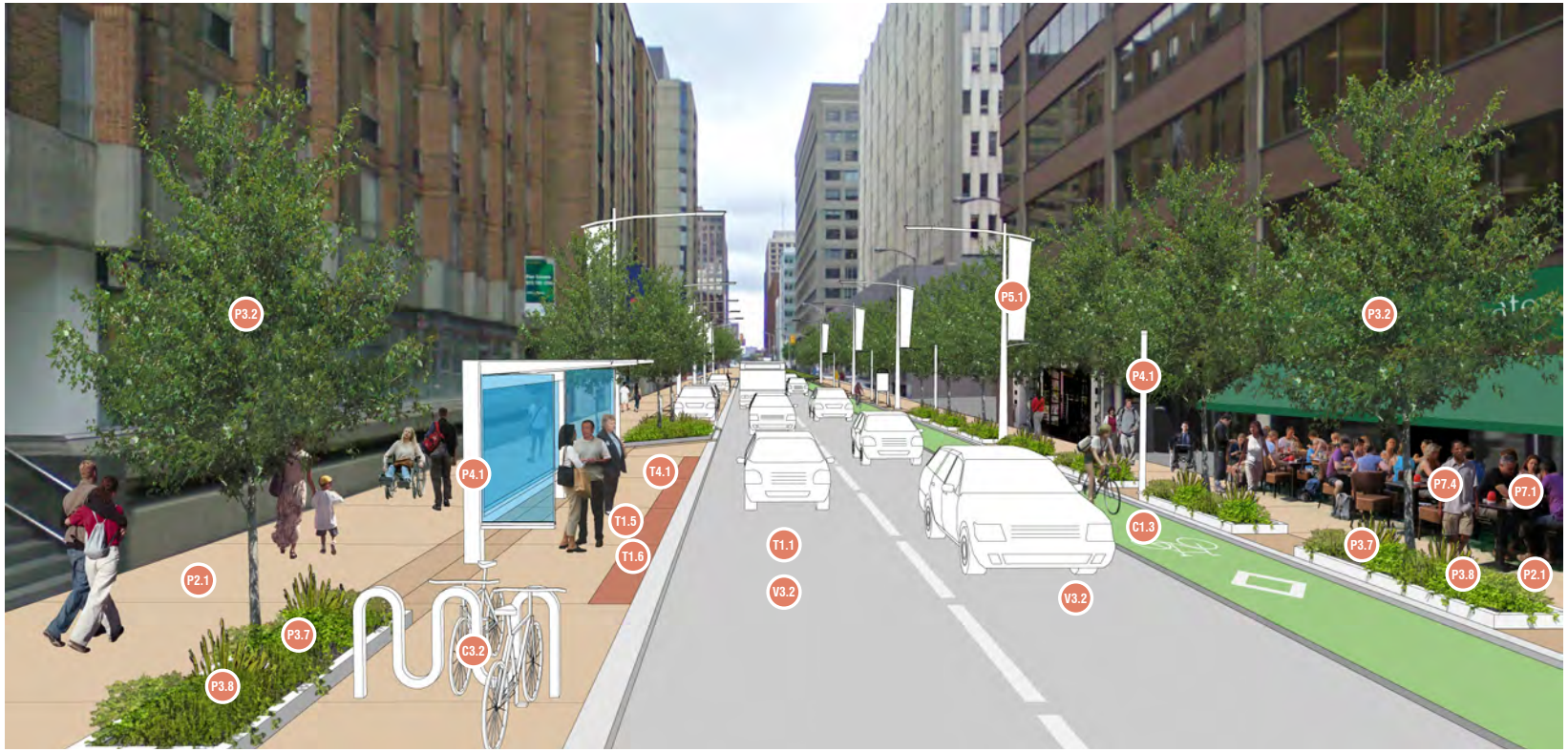
Véhicules (V)

(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)

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 m^3 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.

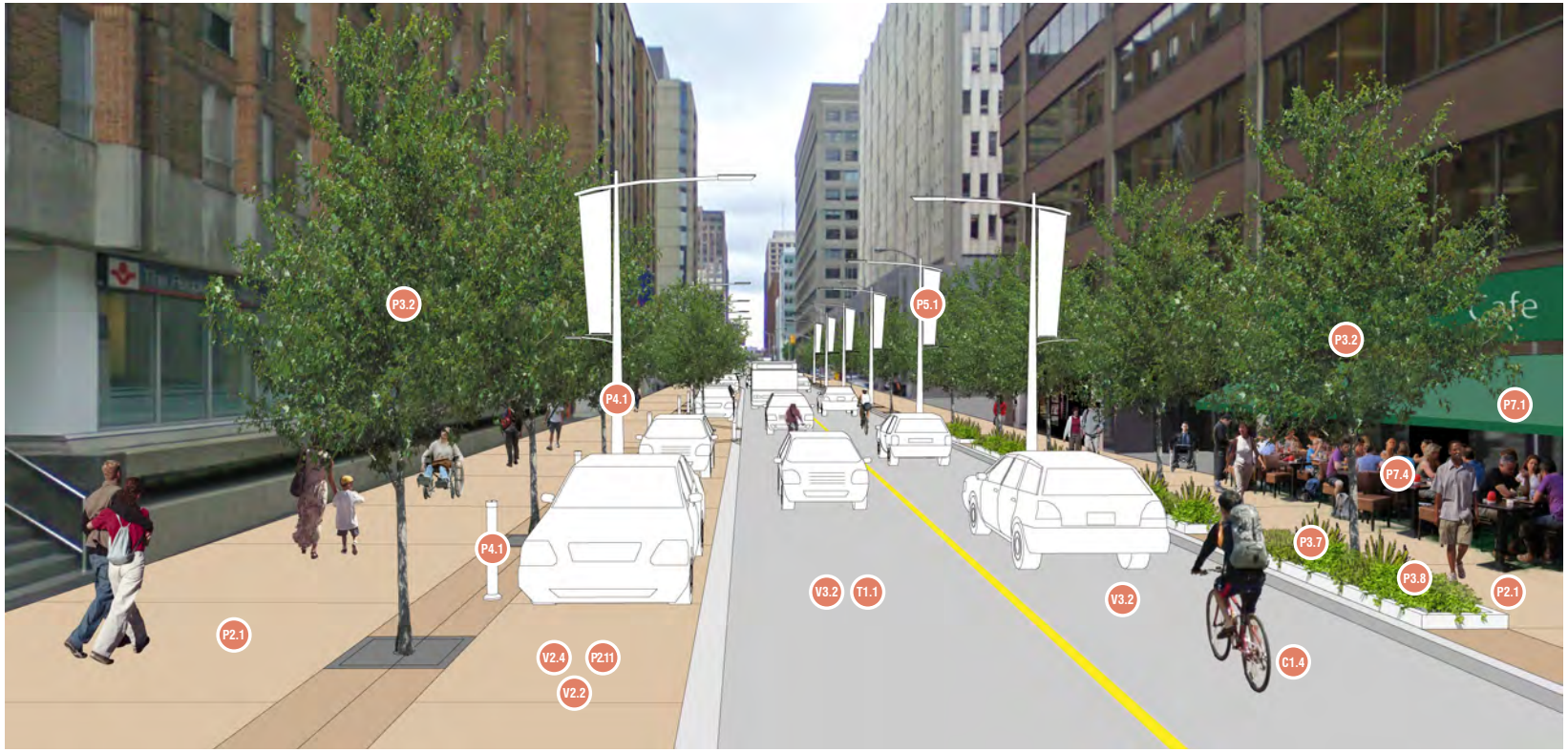
Véhicules (V)

(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

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 m^3 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)

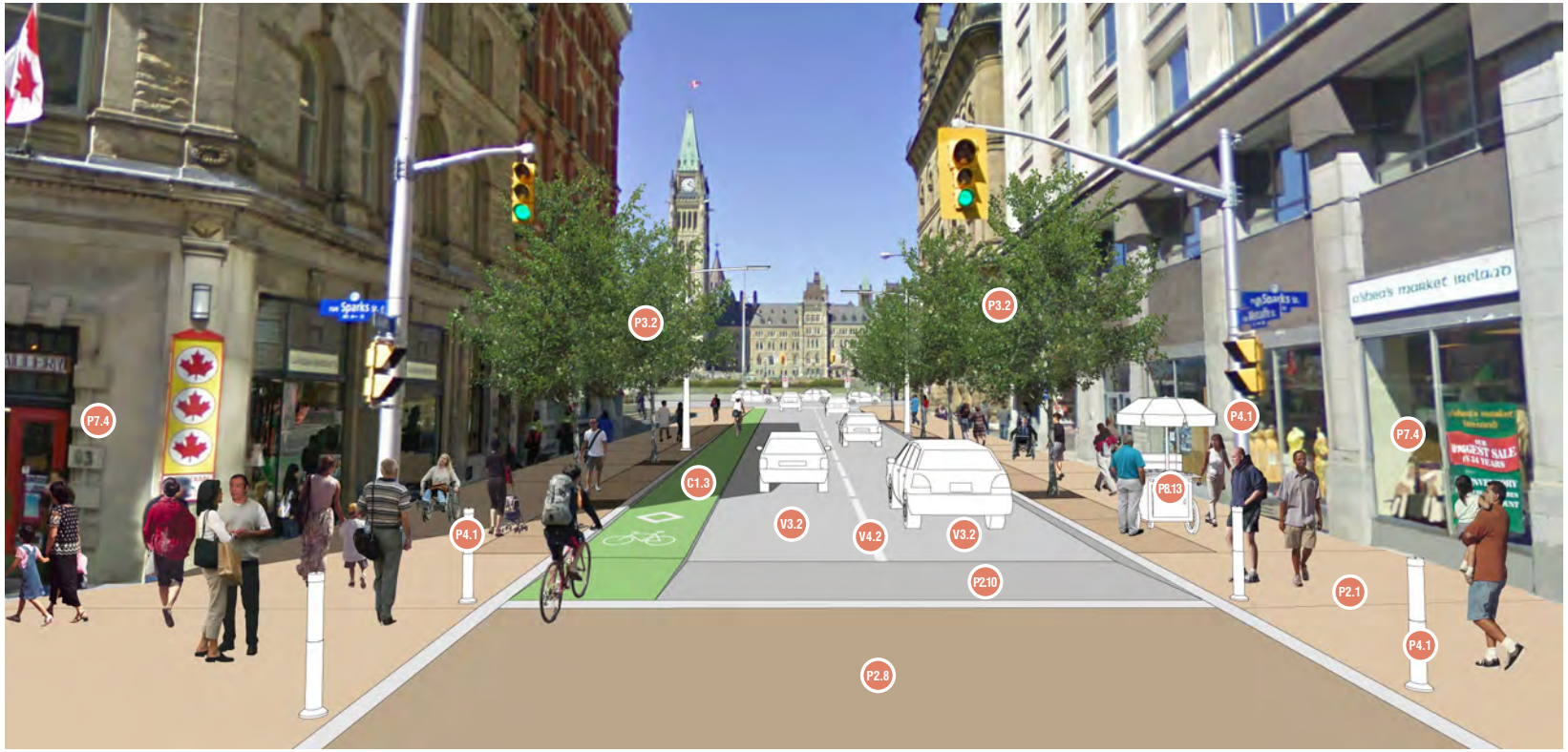
Nota : Aucun service de transport en commun sur la rue Slater dans ce projet témoin.

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 vélopartage.

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)

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.

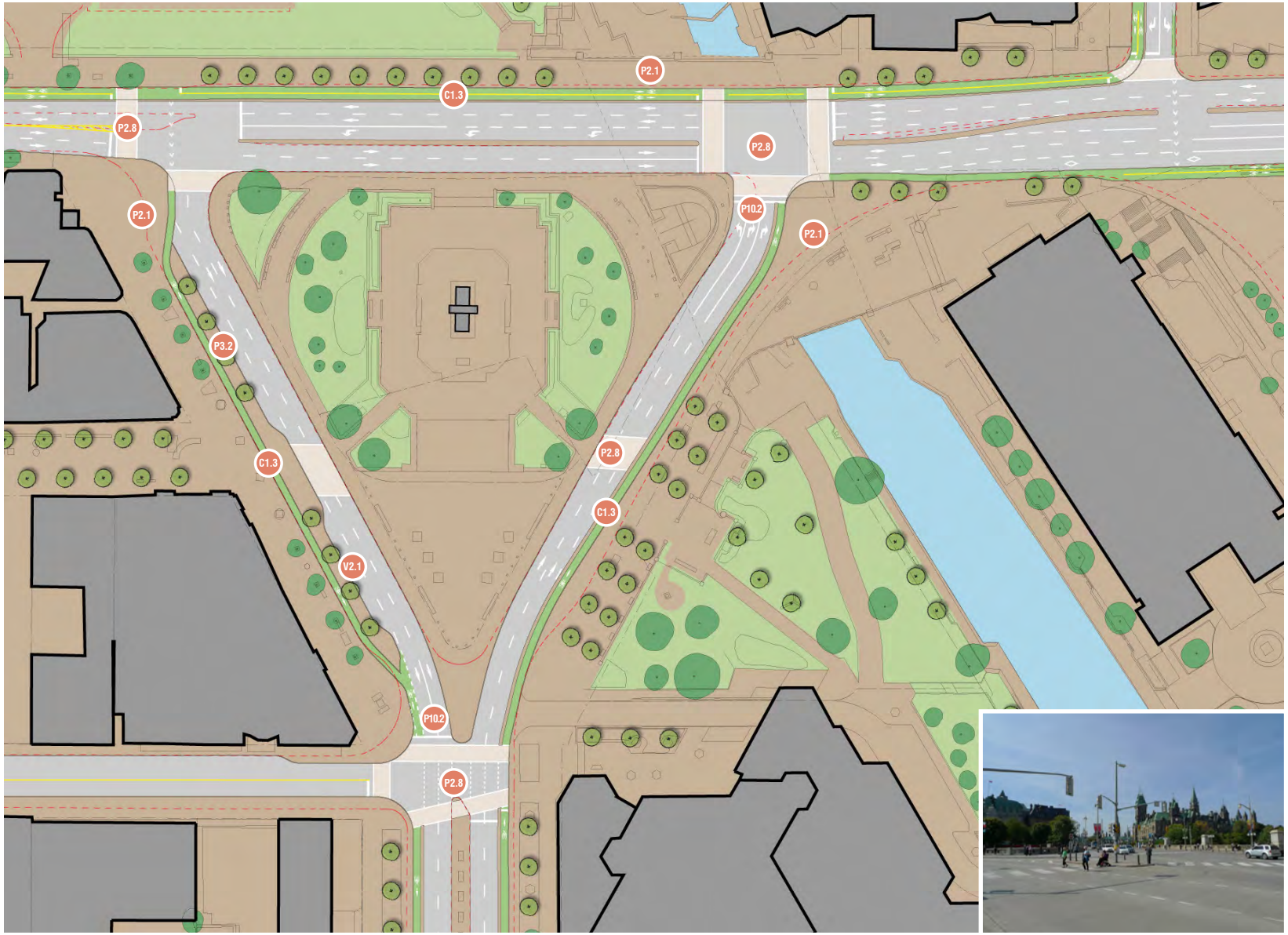
Vehicles (V)

(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 m^3 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)

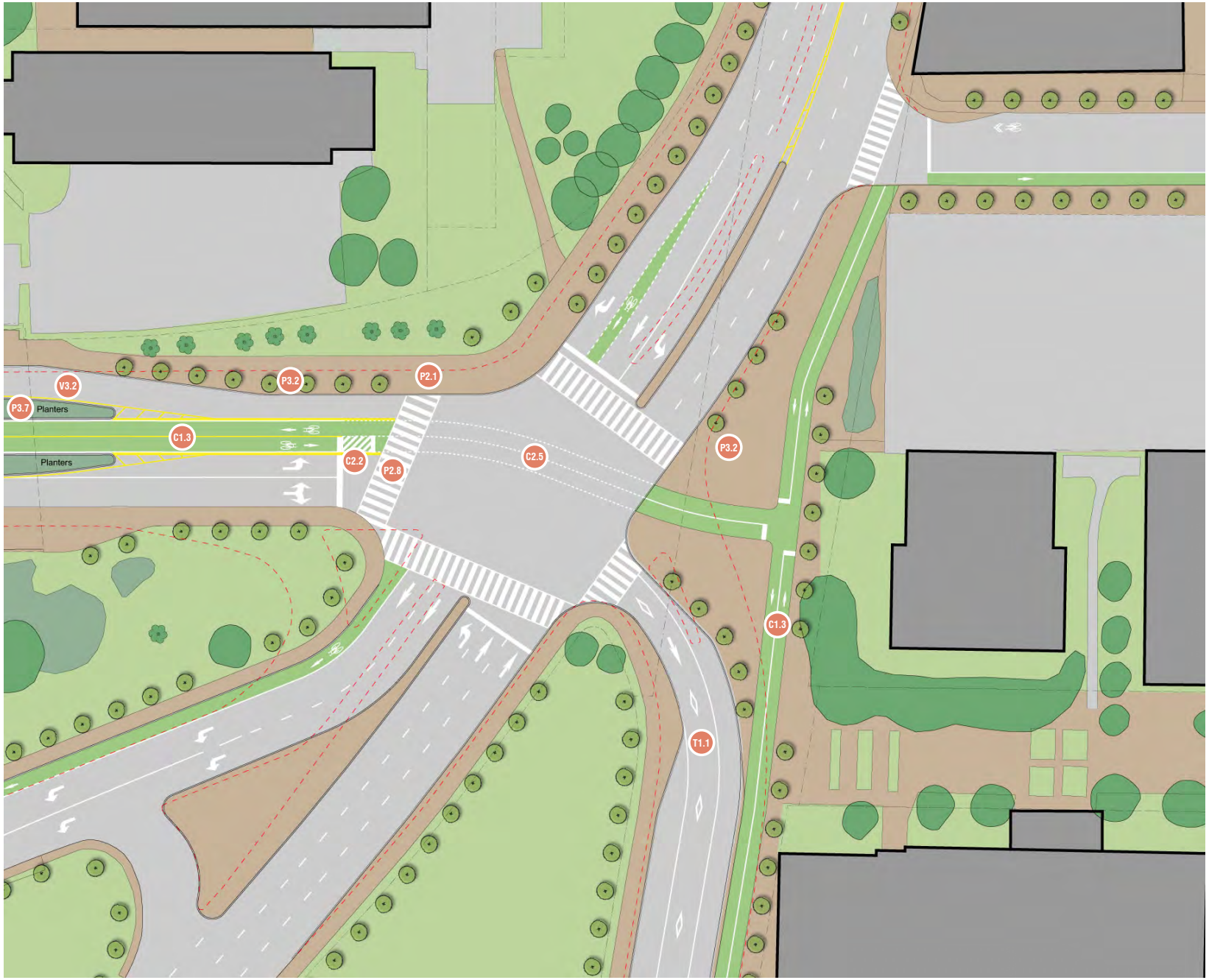
T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.

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 m^3 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 vélopartage.

Transport en commun (T)

(Section 3.3)

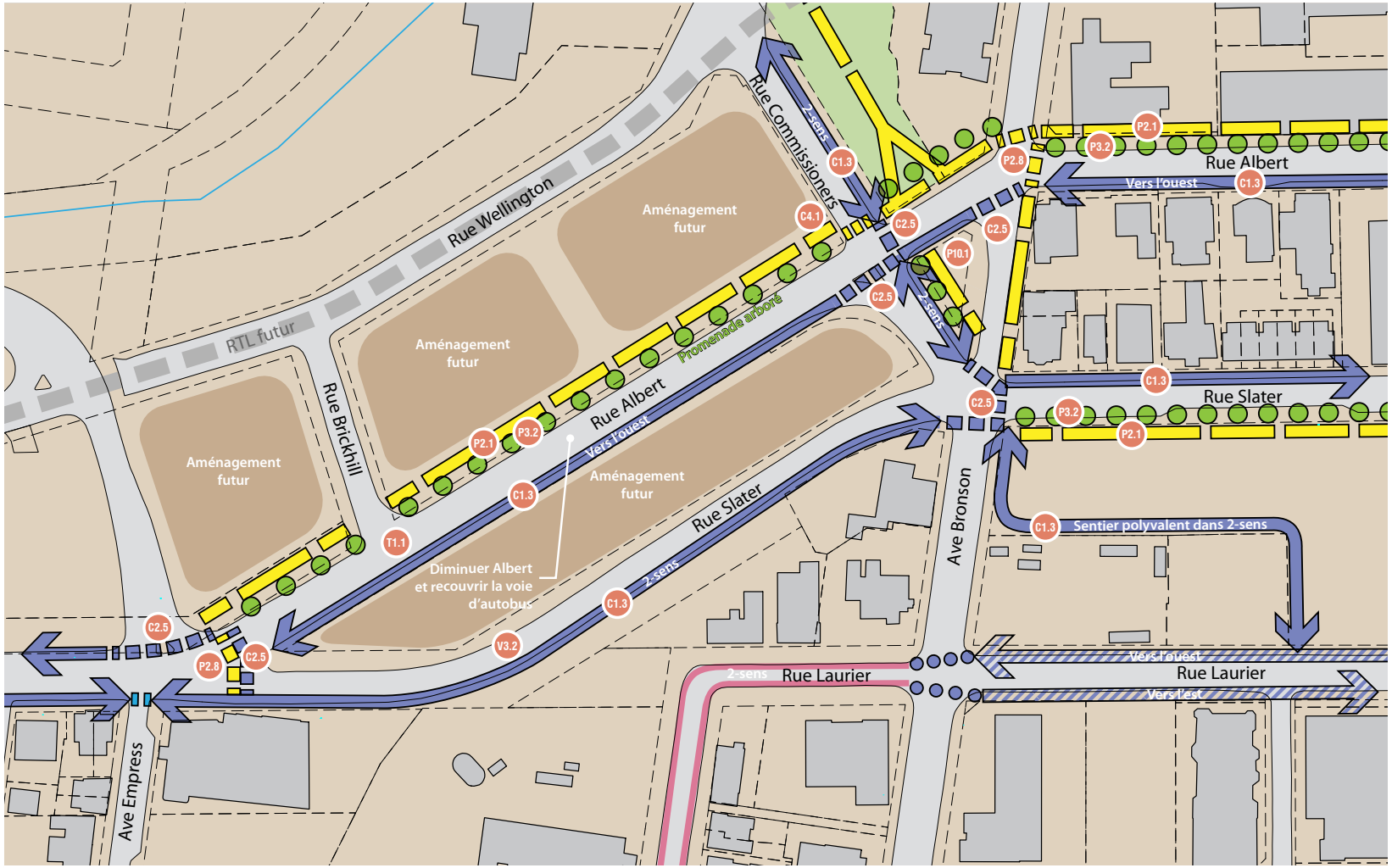
T1.1 Permettre le déplacement efficace des autobus.

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

Installation cyclable separée proposé

Passage cyclable proposé

Voie partagée existante

Installation cyclable separée existante

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

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

5 Mise en œuvre

5.1 Planification et établissement des coûts du cycle de vie des rues

5.2 Plan directeur de réfection des rues du centre-ville d'Ottawa

5.3 Appliquer les mesures essentielles comme autant de priorités

5.4 Évaluation environnementale du « Plan directeur » Le centre-ville en action

5.5 Mesures de mise en œuvre

La présente section décrit une stratégie de mise en œuvre qui guidera la réalisation de la vision d'avenir et des orientations stratégiques du projet *Le centre-ville en action*. Cette stratégie énonce *le Centre-ville en action* comme une série de projet et de mesures pouvant être réalisés, notamment quelques « grandes mesures ». Le processus général d'ÉE et les répercussions financières sont également abordés.

5.1 Planification et établissement des coûts du cycle de vie des rues

Le présent rapport sur le projet *Le centre-ville en action* propose une vision d'avenir et des orientations stratégiques qui guideront la réfection à long terme et par étapes des rues du centre-ville, tout en trouvant un juste équilibre dans l'attribution de l'espace dans ses emprises étroites. Tout au long du processus d'étude, il est devenu de plus en plus clair que le statu quo ne représentait pas une option pour répondre aux besoins futurs du centre-ville en pleine croissance et atteindre les objectifs élevés de fréquentation de la Ligne de la Confédération. Des modifications aux rues sont essentielles pour créer un environnement davantage favorable à la marche, au cyclisme et au transport en commun, pour soutenir et l'investissement de la Ville dans le TLR et en tirer profit, et pour mieux poursuivre le développement économique et le renforcement communautaire du centre-ville d'Ottawa.

Ce rapport propose un nouveau cadre décisionnel et conceptuel, une boîte à outils de planification et de conception, et une nouvelle série de conceptions potentielles de « rues complètes » applicables à divers contextes au centre-ville. De plus, une série de « projets témoins » a été préparée pour mieux imaginer comment les conceptions de rues complètes pourraient être mises en œuvre dans le cadre d'investissements faits dans la réfection des rues au cours des 5, 10 et 20 prochaines années.

Il convient toutefois de noter que certains tronçons de rues du centre-ville d'Ottawa sont destinés à un renouvellement de leur infrastructure dans le cadre du plan d'investissement quinquennal de la Ville. À l'heure actuelle, aucun tronçon n'a été désigné comme nécessitant une remise en état « intégrée de la chaussée, des conduites de distribution d'eau et des égouts ». Ce programme a mené à la réfection réussie de plusieurs rues importantes du centre de la ville, notamment des rues désignées principales traditionnelles et à thème, où de grandes améliorations du paysage de rue ont été réalisées dans le cadre d'un projet intégré général. Par conséquent, le financement de tout nouveau projet d'immobilisation de réfection de rue et toute autre intervention physique dans les rues du centre-ville d'Ottawa nécessiteront une intégration dans la planification et la priorisation des travaux d'immobilisation et de remise en état, conjuguée au soutien du Conseil municipal et à des solutions de financement à long terme. Dans ces conditions, il est important d'envisager la réfection des rues du centre-ville pour chercher à atteindre la vision d'avenir du Centre-ville en action en menant une série de « projets » reliés entre eux. Certains de ces projets seront « prioritaires » et devront être financés et mis en œuvre en autonomie ou en coordination avec la réalisation de projets d'envergure comme la Ligne de la Confédération ou la désaffectation du Transitway. D'autres projets seront contributifs et pourront être réalisés par étapes, parfois au-delà du calendrier du Plan officiel de la Ville (20 ans).

La vision d'avenir établie par le projet *Le centre-ville en action* établit une nouvelle attente en matière de qualité de la conception des rues du centre-ville, qui devront être autant d'espaces publics fonctionnels, agréables et conçus efficacement. Compte tenu du fait que toutes les rues seront reconstruites au cours de leur cycle de vie, le projet *Le centre-ville en action* devrait avoir pour conséquence principale que les rues seront recrées avec un niveau de service adéquat, supérieur à celui minimal actuel pour répondre aux besoins futurs prévus des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun en particulier.

Le tableau 5-1 fournit une comparaison entre le niveau de service « de base » actuel (fondé sur une enquête superficielle) et une nouvelle norme de paysage de rue « amélioré », proposée pour les rues du centre-ville d'Ottawa et qui correspondront aux priorités, aux valeurs et à la vision d'avenir du projet *Le centre-ville en action*. On peut obtenir des exemples récents de paysage de rue « amélioré » dans les projets de réfection des rues Preston, Bank, Somerset et Wellington Ouest.

Rue Wellington Ouest, Ottawa, ON

Niveau de service actuel des paysages de rue du centre-ville d'Ottawa (traitement de base)	Niveau de service proposé des paysages de rue du centre-ville d'Ottawa (traitement amélioré)
• Trottoirs de béton de largeur classique • Passages pour piétons peints sur l'asphalte, places de stationnement • Supports pour vélos à anneau (rares) • Arbres de rue (le cas échéant) très dispersés dans des accotements asphaltés • Quantités limitées de mobilier urbain, normalement associé aux aménagements adjacents • Éclairage de rue et installation de régulation de la circulation sur de grands poteaux classiques d'aluminium gris ou de béton • Arrêt d'autobus classique pouvant être accompagné d'une poubelle • Normes d'accessibilité minimales	• Accroissement de la surface du trottoir et diminution de la surface de la chaussée (asphalte) • Surfaces caractéristiques pour les trottoirs, les passages pour piétons et les places de stationnement, souvent en pierre ou en béton texturé durable • Supports pour vélos à anneau (fréquents) • Arbres de rue avec plantation appropriée sous la chaussée et protecteurs • Bornes de protection afin de définir les limites des espaces publics • Mobilier urbain, notamment des bancs et des poubelles pour ordures et recyclage • Éclairage de rue caractéristique, incluant souvent des poteaux à hauteur de piéton ou à mi-hauteur ainsi que des bras de support • Installation de régulation de la circulation sur poteaux de couleur assortie • Arrêts d'autobus accompagnés de commodités comme des abribus, des bancs, des poubelles, etc. • Installations d'accessibilité et commodités • Œuvres d'art public • Possibilité de commodités particulières telles que panneaux d'orientation, éléments floraux et jardinières, prises de courant, Wifi, musique et kiosques temporaires, installés en partenariat avec des ZAC ou d'autres organismes
Exemples : rue Queen, rue O'Connor, rue Metcalfe, rue Albert et rue Slater, et rue Elgin au sud de la rue Lisgar	Exemples : rue Preston, rue Bank, rue Wellington Ouest, rue Somerset Ouest et rue Rideau à l'est de Dalhousie

Tableau 5-1 : Niveau de service approprié de paysage de rue au centre-ville d'Ottawa

Les projets éventuels d'immobilisation pour la réfection des rues du centre-ville et les éléments qui s'y rapportent appartiennent souvent à l'une des catégories figurant sur le tableau Table 5-2. Ce tableau illustre le coût par mètre linéaire de la réfection des rues, comprenant une augmentation du niveau de service qui appuie la vision d'avenir définie pour le projet *Le centre-ville en action*.

Ces chiffres approximatifs permettent l'élaboration d'estimations budgétaires préliminaires d'une conception tronçon par tronçon et des coûts de la réfection éventuelle des rues du centre-ville d'Ottawa, ainsi que l'investissement supplémentaire qui serait associé à une reconstruction en vue d'obtenir un niveau de service approprié. Des projets et des priorités en matière de réfection peuvent être fixés dans le cadre des processus de planification à long terme des actifs de la Ville. Les dépenses imprévues et les indexations annuelles des coûts doivent être ajoutées au besoin.

Compte tenu des occasions de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa (section 1.8) et des orientations stratégiques (section 2.3), le niveau de service « amélioré » répond aux besoins futurs, ce qui ne serait pas le cas du niveau de service « de base ». Il est important de prendre conscience des coûts supplémentaires, ou du « delta », de cette norme supérieure de conception des rues par rapport au traitement de base. Les coûts supplémentaires d'un traitement amélioré sont essentiellement liés aux éléments d'infrastructure à fournir en bordure de chaussée et dans la zone piétonne. Plus les éléments intégrés dans un paysage de rue sont « améliorés », plus les coûts seront élevés et plus grande sera la différence par rapport aux normes classiques.

L'installation de lampadaires et d'une surface de trottoirs de qualité représente une grande partie des coûts supplémentaires dans la création de paysages de rue améliorés, par opposition aux lampadaires élevés classiques et aux trottoirs de béton d'une rue normale. Les coûts de conception et de construction de ces éléments de mise en valeur, pour un profil en travers avec trottoirs d'une largeur variant entre 3,0 et 3,25 m (comme le type de rue complète D5 de la section 3.6) s'élèvent à environ 2 100 $/m. Il s'agit du coût linéaire pour les deux trottoirs, y compris les « méga-pavés », le sol de fondation, les bordures et tous les aspects du système d'éclairage de rue. À titre de comparaison, le coût du traitement de base s'élèverait à environ 950 $/m. Le delta ou la différence est d'environ 1 150 $/m. Bien que la différence de coût comparatif soit notable, la proportion relative des coûts globaux d'amélioration de la rue sont inférieurs et diminués au fur et à mesure qu'augmente la portée générale du projet de réfection en englobant davantage d'éléments (voir le tableau 5-2). Compte tenu des coûts de construction des « rues principales traditionnelles » récemment remises en état à Ottawa, le coût supplémentaire pour améliorer la qualité des lampadaires et des trottoirs, exprimé en pourcentage du coût global du projet, est d'environ :

Catégorie de projet de réfection de rue		Éléments d'infrastructure routière remis en état selon un traitement amélioré	Coût approximatif de conception et de construction par mètre linéaire (avec des trottoirs larges d'environ 3 m dans une emprise de 18 m)
1	Reconstruction totale coordonnée (en profondeur)	Services municipaux et publics, installation de régulation de la circulation, revêtement et sol de fondation, bordures et drainage, éclairage de rue, trottoirs et éléments du paysage de rue	$14,000 à $17,000
2	Réarrangement de la surface et aménagement paysager de la rue	Installation de régulation de la circulation, revêtement et sol de fondation, bordures et drainage, éclairage de rue, trottoirs et éléments du paysage de rue	$8,500 à $10,500
3	Paysage de rue uniquement	Nouveau revêtement, nouvelles bordures éclairage de rue, trottoirs et éléments du paysage de rue	$4,500 à $5,500

Nota : Les données relatives au coût sont fondées sur des analyses de soumissions réelles de construction visant des projets de réfection de rues « principales traditionnelles » au centre de la ville, comme le projet de réfection de la rue Wellington (de Western à Garland), de la rue Somerset Ouest (de Preston à Booth), de la rue Rideau (de Dalhousie à Chapel) et de la rue Bank (de l'autoroute 417 au canal), avec des dollars de 2013. Les coûts tiennent compte de la réfection de toute la largeur de l'emprise et de frais mineurs de reconstruction des services publics. Ils englobent une affectation de 25 pour cent pour les services de conception et de construction.

Tableau 5-2 : Catégories et coûts de réfection des rues du centre-ville

- 6,8 à 8,2 % des projets coordonnés de reconstruction totale;
- 11 à 13,5 % des projets de réfection de surface avec aménagement du paysage de rue.

Des éléments supplémentaires du paysage de rue peuvent être ajoutés l'investissement dans l'éclairage de rue décoratif et le revêtement des trottoirs, afin de compléter une conception améliorée de la rue. Ces éléments de conception/construction et leur coût approximatif à l'unité sont les suivants :

- Arbres de rue et terreau de plantation, 6 000 $;
- Bancs, 2 500 $;
- Poubelles, 1 500 $;
- Bornes de protection, 1 500 $;
- Supports pour vélos à anneau, 1 000 $.

Lorsqu'ils sont intégrés à la conception de rue à une fréquence conforme à la vision d'avenir pour les rues du centre-ville, ces éléments coûtent environ 1 700 $/m. Si l'on aménage une bordure de chaussée améliorée, avec un éclairage de rue et un revêtement de trottoir de qualité, conjugué à des éléments supplémentaires de paysage de rue, le coût delta total ou la différence à verser pour passer d'un traitement de base à un traitement amélioré s'élève à environ 2 850 $/m. Ce coût supplémentaire, exprimé en pourcentage du coût global du projet, est d'environ :

- 17 à 20 % des projets coordonnés de reconstruction totale;
- 27 à 34 % des projets de réfection de surface avec aménagement du paysage de rue.

En ce qui concerne les coûts de fonctionnement et d'entretien, il est important de noter que les rues du centre-ville d'Ottawa sont actuellement entretenues à un niveau de service élevé dans la hiérarchie de la Ville en matière de normes d'entretien des secteurs. Le coût d'entretien des rues construites selon un niveau de service approprié pour le centre-ville ne devrait pas être supérieur à celui des rues construites au niveau de base précédent. Les coûts de cycle de vie peuvent être pris en charge grâce aux activités suivantes :

- À chaque projet de réfection, fournir un manuel d'exploitation et d'entretien qui énumère les matériaux utilisés;
- Lors de la soumission d'un projet de réfection, exiger la conservation de quantités supplémentaires de certains matériaux, aux fins de remplacement;
- Utiliser des matériaux dont on peut retracer la source aux fins de remplacement (lorsque les matériaux mis en réserve ont été utilisés);
- Sélectionner des matériaux durables adaptés aux dures conditions urbaines et climatiques du centre-ville d'Ottawa;
- Concevoir les rues de manière à protéger les articles vulnérables, notamment en alignant les lampadaires, les arbres et les supports pour vélos dans la zone de la bordure, en prévoyant un décalage suffisant pour les opérations de déneigement en particulier.

Outre les considérations liées à la planification municipale du cycle de vie, des occasions de partage des coûts peuvent se présenter avec la CCN, compte tenu du rôle établi de la CCN dans le partage des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien du boulevard de la Confédération, qui comprend des tronçons de la rue Wellington, de la rue Elgin et de l'avenue MacKenzie au centre-ville d'Ottawa. Il existe également des possibilités de financement privé ou de partage des coûts de tronçons de rues adjacents à des projets d'aménagement, en particulier ceux concernant de grandes façades donnant sur la rue (l'équivalent d'un quart d'îlot ou davantage). Ces possibilités doivent être examinées au cours du processus municipal d'approbation des projets d'aménagement. Par ailleurs, il existe des possibilités de partenariat de financement du coût du cycle de vie avec les ZAC ou d'autres partenaires communautaires actifs au centre-ville d'Ottawa, visant des éléments tels que les bannières, l'éclairage ou les plantations de saison, les installations artistiques, la promotion, etc.

5.2 Plan directeur de réfection des rues du centre-ville d'Ottawa

Tel que décrit à la section 1.5, le projet *Le centre-ville en action* a été mené selon une approche de « plan directeur » aux termes de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario. De plus, il est important de tenir compte des répercussions des coûts d'éventuels projets d'immobilisation, compte tenu des facteurs de coût présentés à la section 5.1. Par conséquent, il est nécessaire de transposer le projet *Le centre-ville en action* en nombreux « projets » individuels, grâce au processus de planification suivant :

1. Désigner chaque tronçon de rue du centre-ville tel que catégorisé individuellement dans le Plan des rues (figure 7).
2. Examiner les plans de vision d'avenir (volets sous-jacents de mobilité) s'appliquant à ces tronçons et aux tronçons adjacents de toute la rue.
3. Examiner les solutions de conception de rues complètes (section 3) pouvant le mieux répondre aux aspirations conceptuelles pour ce tronçon, dans le contexte de la rue entière.
4. Désigner le tronçon comme éventuel projet d'immobilisation individuel, compte tenu du fait que les tronçons adjacents pourraient être regroupés en projets individuels.

La liste qui en découle, ou le plan directeur, des projets potentiels figure dans le tableau 5-3. Puisque toutes les solutions de conception de rues complètes concernent l'emprise classique de 18,3 m des rues du centre-ville, les options s'appliquant aux rues plus larges ou faisant l'objet de projets en cours de réfection sont exposées en détail dans la colonne de « notes » du tableau.

Il est important de noter que cet exercice d'établissement d'un « plan directeur » et le tableau 5-3 qui en découle ne font que fournir une orientation de conception jumelée à quelques conceptions éventuellement applicables à n'importe quel tronçon de rue. La conception à retenir devra être décidée dans le cadre d'un processus plus précis de cadrage et de « conception fonctionnelle », utilisé à la Ville d'Ottawa. Il s'agit d'un processus multidisciplinaire documenté par des analyses très détaillées et propres à chaque emplacement, et soumis à un exercice approprié de consultation des parties intéressées.

Tronçon	De	À	Lon-gueur	Type de rue	Conceptions de rues complètes à prendre en compte	Notes
Albert	Elgin	Bay	1800m	Commerciale	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction. Voir le projet témoin 2.
Albert	Bay	Bronson	240m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction. Voir le projet témoin 2.
Albert	Bronson	Vers l'ouest	50m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction. Voir le projet témoin 2.
Bank	Wellington	Vers le sud	540m	Principale	A, B1, B2	
Bay	Wellington	Vers le sud	540m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Une seule voie de circulation automobile requise.
Besserer	Waller	Nicholas	150m	Commerciale	B1	Pas de stationnement requis.
Besserer	L'est	Waller	100m	De quartier du centre-ville	D3	Une installation cyclable pourrait ne pas être requise.
Bronson	Sparks	Gloucester	390m	De quartier du centre-ville	A	
Bronson	Gloucester	Vers le sud	30m	Principale	S.O.	À traiter dans le cadre du projet de réfection de la rue Bronson.
Colonel By	Rideau	Vers le sud	860m	Ceremonial	S.O.	
Dalhousie	Besserer	Vers le nord	120m	Principale	A	
Daly	Waller	Colonel By	400m	Commerciale	A	
Elgin	Wellington	Vers le sud	600m	De parcours d'honneur	N/A	Envisager la possibilité d'intégrer des places de stationnement du côté ouest de la rue, en utilisant des avancées de trottoir. Voir le projet témoin 8.
Gloucester	Elgin	Lyon	930m	Commerciale	D1, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Gloucester	Lyon	Bronson	430m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Kent	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	D1, D2, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Kent	Sparks	Gloucester	420m	Commerciale	D5	Pas d'installation cyclable requise.
Kent	Gloucester	Vers le sud	40m	De quartier du centre-ville	D5	Pas d'installation cyclable requise.
Laurier	Elgin	Lyon	940m	Commerciale	S.O.	Sous réserve de l'achèvement du projet pilote d'installation cyclable séparée.
Laurier	Lyon	Bronson	910m	De quartier du centre-ville	S.O.	Sous réserve de l'achèvement du projet pilote d'installation cyclable séparée.

Tableau 5-3 : Conceptions possibles pour des tronçons de rue du projet *Le centre-ville en action*

Tronçon	De	À	Lon-gueur	Type de rue	Conceptions de rues complètes à prendre en compte	Notes
Laurier	Bronson	Vers l'ouest	80m	De quartier du centre-ville	C	Pas de stationnement requis.
Laurier	Waller	Elgin	590m	Commerciale	S.O.	Envisager la possibilité d'aménager des installations cyclables des deux côtés. Pas de stationnement requis.
Laurier	Easterly	Waller	210m	De quartier du centre-ville	B2	Voies cyclables séparées des deux côtés. Pas de stationnement requis.
Lyon	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	S.O.	Traitement caractéristique d'une rue de parcours d'honneur.
Lyon	Sparks	Laurier	330m	Commerciale	D2, D3, D4, D5, E	
Lyon	Laurier	Vers le sud	110m	De quartier du centre-ville	D2, D3, D4, D5, E	
Mackenzie	Rideau	Vers le nord	45m	De parcours d'honneur	E, F	Voir le projet témoin 8.
Mackenzie King	Waller	Elgin	580m	Commerciale	S.O.	Installation bidirectionnelle au centre. Pas de stationnement requis.
Metcalfe	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	D1, D2, D3, D4, D5, E	
Metcalfe	Sparks	Gloucester	430m	Commerciale	D1, D2, D3, D4, D5, E	Avec la configuration D1, tenir compte des répercussions d'une voie cyclable sur l'entrée du garage de stationnement entre les rues Queen et Albert.
Metcalfe	Gloucester	Vers le sud	30m	De quartier du centre-ville	D1, D2, D3, D4, D5, E	
O'Connor	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	D1, D2, D3, D4, D5, E	
O'Connor	Sparks	Gloucester	430m	Commerciale	D1, D2, D3, D4, D5, E	Avec les configurations D2, D3 ou D4, prévoir l'interaction entre les arrêts d'autobus et la voie cyclable.
O'Connor	Gloucester	Vers le sud	30m	De quartier du centre-ville	D1, D2, D3, D4, D5, E	
Queen	Elgin	Lyon	925m	Modèle	A, B1, C	
Queen	Lyon	Bay	150m	Commerciale	A, B1, C	
Queen	Bay	Bronson	230m	De quartier du centre-ville	B1, C	
Queen Elizabeth	Mackenzie King	Vers le sud	560m	De parcours d'honneur	S.O.	
Rideau	Easterly	Sussex	520m	Principale	S.O.	Pris en compte dans le cadre du projet de réfection de la rue Rideau.
Slater	Elgin	Lyon	940m	Commerciale	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction.
Slater	Lyon	Bronson	400m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction.

Tableau 5-3 : Conceptions possibles pour des tronçons de rue du projet *Le centre-ville en action*

Tronçon	De	À	Lon-gueur	Type de rue	Conceptions de rues complètes à prendre en compte	Notes
Slater	Bronson	Vers l'ouest	55m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction.
Sparks	Elgin	Lyon	890m	Piétonnière	S.O.	Envisager la possibilité d'aménager un espace partagé entre les piétons et les cyclistes.
Sparks	Lyon	Bay	150m	Commerciale	A	
Sparks	Bay	Bronson	220m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Stewart	Easterly	Waller	85m	De quartier du centre-ville	E	Avec la configuration E, inclure une seule voie de circulation automobile.
Sussex	Rideau	Vers le nord	45m	De parcours d'honneur	S.O.	Pris en compte dans le cadre du projet de reconstruction de la promenade Sussex.
Transitway	Laurier	Nicholas	180m	Piétonnière	S.O.	À transformer en rue piétonnière après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération.
Transitway	Waller	Laurier	170m	De quartier du centre-ville	B2	Avec la configuration B2, inclure des voies cyclables des deux côtés de la rue. Pas de stationnement requis.
Wellington	Sussex	Pont Portage	1.6km	De parcours d'honneur	S.O.	Similaire au type F, mais avec des voies de circulation automobile à double sens. Voir les projets témoins 6 et 8.
Wilbrod	Tabaret Hall Pathway	Transitway	70m	Piétonnière	S.O.	
William	George	Rideau	95m	Piétonnière	S.O.	

Nota: La longueur est déterminée par les limites du secteur à l'étude, tel que précisé à la section 1.3 du présent rapport.

Les « conceptions de rues complètes à prendre en compte » se rapportent simplement aux options de conception visant un tronçon de rue donné. La conception réelle doit être recherchée dans le cadre d'un processus spécifique de « conception fonctionnelle ».

Tableau 5-3 : Conceptions possibles pour des tronçons de rue du projet *Le centre-ville en action*

5.3 Appliquer les mesures essentielles comme autant de priorités

Dans les nombreux tronçons de rue figurant dans le tableau 3, il existe diverses possibilités de prendre d'importantes « mesures essentielles » qui ont été désignées comme des priorités lors de l'échange communautaire mené lors du projet *Le centre-ville en action*. Ces mesures ont été présentées à la section 4.1, et bon nombre d'entre elles ont été citées en exemple à la section 4.2. on peut obtenir plus d'information sur leur application dans le tableau 5-4 et ci-dessous.

Parmi ces mesures essentielles, les mesures suivantes sont isolées comme étant de priorité majeure, en raison de leur association étroite avec l'aménagement réussi et l'exploitation de la Ligne de la Confédération, parce qu'elles y ont contribué et en raison également des rues excédentaires résultant de l'investissement d'Ottawa dans le train léger.

1. Prévoir des trottoirs plus larges près des entrées des stations de transport en commun

On prévoit que plus de 5 000 personnes franchiront les portes des stations de transport en commun rapide aux heures de pointe du matin et de l'après-midi chaque jour de la semaine. Il est donc essentiel que des espaces suffisants et de qualité soient prévus sur les trottoirs, non seulement pour permettre aux piétons de circuler autour des stations, mais également pour se rendre à leur lieu de travail, à leur résidence ou à un autre endroit, ou en revenir, selon un schéma en éventail. Aujourd'hui, il n'est pas rare de voir des trottoirs larges d'à peine 2 m, voire moins. Par conséquent, la Ville devrait en priorité rechercher des occasions de réduire la capacité des voies de circulation automobile et/ou le stationnement sur voirie afin d'élargir les trottoirs aux endroits indiqués dans le tableau 5-3.

2. Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun

La rue présentant le plus grand potentiel à court terme de réfection est la rue Queen, qui devrait être traitée en priorité. L'occasion est offerte avec la construction prévue de la Ligne de la Confédération, étant donné que deux des trois stations de cette ligne au centre-ville (Centre-ville Ouest et Centre-ville Est) auront des entrées donnant sur la rue Queen. Le projet témoin 1 constitue un excellent point de départ pour étayer le processus de conception fonctionnelle. Puisque l'occasion est donnée de reconstruire des tronçons de la rue Queen lors de la mise en œuvre du projet de la Ligne de la Confédération, il est important que la chaussée soit refaite à un niveau amélioré.

3. Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale

La rue Rideau présente également un potentiel à court terme de réfection prioritaire. La raison en est que la rue Rideau à l'est de la rue Dalhousie a déjà vu sa conception modifiée pour répondre à une demande plus axée sur les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun, et que le processus de construction a déjà commencé. De plus, la réfection de la rue sera réalisée à proximité immédiate de la construction d'une station de la Ligne de la Confédération. Pour ce qui concerne le secteur entre Dalhousie et la promenade Sussex, une conception fonctionnelle a également été réalisée, et il est possible de procéder à des améliorations dans les cinq ans, dans le cadre d'un projet d'aménagement du paysage de rue relativement abordable. Il est également possible que ce tronçon de la rue Rideau soit redynamisé à un niveau amélioré, proportionné à la vision d'avenir du Centre-ville en action, lors des travaux de reconstruction autour des stations de la Ligne de la Confédération.

	Mesure essentielle	Mesure à long terme et calendrier	Portée	Type de réfection	Avantage immédiat possible
A	Prévoir des trottoirs plus larges près des entrées de station de transport en commun *MESURE PRIORITAIRE*	Élargir les trottoirs en même temps que l'ouverture de la Ligne de la Confédération	Dans les îlots d'interface du transport en commun, et sur les façades d'îlot donnant sur un passage piétonnier des entrées de station de la Ligne de la Confédération	Paysage de rue	Réaliser en partie dans le cadre du projet de Ligne de la Confédération, et prolonger les limites à l'aide de nouvelles bordures et de nouveaux trottoirs aménagés grâce à des réductions de voie ou de places de stationnement, sans déplacer les lampadaires existants
B	Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun *MESURE PRIORITAIRE*	Reconstruire en tant que rue modèle de mobilité, idéalement en même temps que l'ouverture de la Ligne de la Confédération	De la rue Elgin à la rue Lyon (925 m)	Modification du revêtement de la chaussée	Profiter d'économies des coûts de construction si les travaux sont coordonnés avec la construction de la Ligne de la Confédération
C	Redynamiser les rues Albert et Slater *MESURE PRIORITAIRE*	Réadapter en rue complète, après l'ouverture de la Ligne de la Confédération	De la rue Elgin à l'avenue Bronson (1 300 m chacune)	Modification du revêtement de la chaussée	Aménager une installation cyclable temporaire, peut-être à l'aide de marques peintes sur la chaussée et de bordures temporaires ou de bornes de protection
D	Relier le centre-ville à la Basse-Ville	Rendre les carrefours favorables aux piétons, raccourcir les distances de traversée et ajouter des installations cyclables, en objectif à plus long terme	Croisements des rues Queen et Elgin, et des rues Elgin et Wellington, ainsi que les liens entre chacun	Modification du revêtement de la chaussée	Élargissement des trottoirs et mise en valeur des passages pour piétons, grâce à des réductions de voie
E	Remettre en état la rue Sparks	Refaire le revêtement / reprogrammer le revêtement de la chaussée afin de permettre le cyclisme et d'encourager les utilisations du sol axées sur la rue, en objectif à plus long terme	De la rue Elgin à la rue Lyon (925 m)	Paysage de rue	Modifier la réglementation afin de permettre le vélo en soirée et la fin de semaine, et exploiter en tant que rue « piétonnière » partagée.
F	Réaliser une boucle cyclable interprovinciale	Réaliser le chaînon manquant d'un parcours cyclable ininterrompu entre Ottawa et Gatineau, en objectif à plus long terme	Rue Wellington, entre l'avenue Mackenzie et le pont Portage, et avenue Mackenzie, entre la rue Murray et la rue Wellington (2 000 m au total)	Modification du revêtement de la chaussée	Permet de supprimer la voie centrale de virage (cinquième voie) et réorganiser la rue avec des voies cyclables le long de chaque bordure
G	Intégrer la ville et l'État d'un côté et de l'autre de la rue Wellington	Achever le traitement de paysage de rue le long du boulevard de la Confédération sur tout l'îlot reliant les rues latérales, en objectif à plus long terme	Îlots les plus au nord des rues Metcalfe, O'Connor, Kent et Lyon	Paysage de rue	Possibilité de traiter une rue à la fois
H	Embellir la rue Metcalfe	Caractériser la rue Metcalfe au centre-ville d'Ottawa en tant que rue municipale importante reliant la colline du Parlement au Musée de la nature	Rues Wellington et Gloucester (et vers le sud)	Modification du revêtement de la chaussée	Travailler avec les propriétaires afin d'explorer les améliorations possibles au paysage de rue durant le réaménagement des sites
I	Relier le centre-ville aux plaines LeBreton	Améliorer les liens des cyclistes et des piétons circulant sur Albert et Slater, de l'autre côté de l'avenue Bronson, dans le district de l'Escarpement, de manière à répondre aux besoins des aménagements prévus	Aux croisements des rues Bronson, Albert et Slater	Modification du revêtement de la chaussée	Construction de sentiers polyvalents sur les terrains adjacents aux emprises routières

Tableau 5-4: Potential Vital Moves and Quick Wins

	Mesure essentielle	Mesure à long terme et calendrier	Portée	Type de réfection	Avantage immédiat possible
J	Aménager des liens dans les îlots pour desservir les stations de transport en commun	Prévoir des politiques d'aménagement qui encouragent les propriétaires à aménager des liens dans les îlots menant aux stations de la Ligne de la Confédération, lorsque l'occasion se présente	Dans les îlots accueillant des stations de la Ligne de la Confédération, et aux endroits pouvant être reliés à ces parcours	Modifications à un terrain privé	Collaborer avec les propriétaires, lors du processus d'examen des projets d'aménagement, pour examiner leurs avantages financiers, et chercher à obtenir des servitudes temporaires sur des terrains privés vacants
K	Réadapter le pont Mackenzie King *MESURE PRIORITAIRE*	Améliorer le revêtement du pont de manière à encourager la marche et le vélo après l'ouverture de la Ligne de la Confédération, et rechercher des possibilités d'aménager une allée piétonne couverte	De la rue Nicholas à la rue Elgin (500 m)	Paysage de rue	Les améliorations pourraient être des mesures temporaires (jardinières, marques peintes sur la chaussée, etc.)
L	Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale *MESURE PRIORITAIRE*	Achever le projet d'immobilisation de réfection de la rue Rideau, en même temps que l'ouverture de la Ligne de la Confédération	De la rue Dalhousie à la promenade Sussex (32 5m)	Paysage de rue	Accroître la portée du projet de réfection de la rue Rideau, et/ou coordonner dans le cadre de la construction de la Ligne de la Confédération
M	Améliorer le carrefour Mackenzie King/Nicholas/Waller	Améliorer les liens des cyclistes et des piétons partant de la Côte-de-Sable et de l'Université d'Ottawa pour se rendre au centre-ville d'Ottawa et aux stations de la Ligne de la Confédération. Possibilité de coordination avec les plans de voie cyclable est-ouest	Pont Mackenzie King, rue Nicholas et rue Waller, où ils se croisent. Comprend également le trottoir nord du pont Mackenzie King, entre la rue Waller et la passerelle surplombant la rue Nicholas	Modification du revêtement de la chaussée	Réutiliser le Transitway existant comme espace piétonnier partagé, grâce à des barrières temporaires et des marques peintes sur la chaussée

Tableau 5-4: Mesures essentielles et avantages immédiats possibles

4. Redynamiser les rues Albert et Slater

Les rues Albert et Slater sont également désignées prioritaires pour des travaux de réfection. Dès l'ouverture de la Ligne de la Confédération, la rue Slater sera en grande partie libérée du fardeau des autobus assurant le service du réseau régional de TRA du Transitway, et pourrait n'accueillir qu'un service local moins fréquent d'autobus. L'espace excédentaire pourra être réaffecté de manière à correspondre à la vision d'avenir du Centre-ville en action. Même si la rue Albert sert encore d'itinéraire de transit en direction ouest, son environnement piétonnier doit être mis en valeur afin de répondre aux besoins des usagers du transport en commun et des piétons. Alors que la réfection en rues complètes réaménagées à un niveau amélioré correspondant aux projets témoins 2, 3 et 4 du Centre-ville en action est suggérée en aspiration à long terme, il est possible que des interventions à court terme soient menées immédiatement. Il pourrait notamment s'agir d'aménager des voies cyclables sur voirie, si le contexte s'y prête, tout en conservant les bordures, le système de drainage et l'infrastructure d'éclairage de rue. Un processus de conception fonctionnelle pourrait être lancé pour tester cette possibilité et pour permettre aux parties intéressées de participer.

5. Réadapter le pont Mackenzie-King

L'amélioration de l'environnement piétonnier et cyclable sur le pont Mackenzie-King (voir le projet témoin 7) constitue une autre priorité à court terme. Il est possible d'embellir et de protéger l'installation cyclable existante à l'aide de jardinières temporaires ou grâce à l'élargissement du terre-plein central, profitant ainsi de la largeur de la coupe en travers qui n'est plus réservée à la circulation des autobus. En outre, il serait judicieux d'examiner la possibilité d'aménager un lien couvert entre le Centre national des arts et le Centre des congrès d'Ottawa, grâce à une collaboration avec ces installations et la CCN. Un processus de conception fonctionnelle pourrait être lancé, compte tenu des éventuelles limitations structurelles de charge du pont.

5.4 Évaluation environnementale du « Plan directeur » Le centre-ville en action

Le processus d'ÉE de portée générale exige que la Ville détermine et atténue les répercussions des grands projets d'infrastructure sur tous les aspects de l'environnement. Les exigences de l'Ontario en matière d'ÉE pour les projets d'infrastructure municipale sont respectées par le biais des dispositions sur les évaluations environnementales municipales de portée générale (ÉE de portée générale) de la Municipal Engineers Associations (MEA), selon lesquelles on retrouve quatre (4) catégories. On peut décrire de la manière suivante les projets municipaux routiers :

- Annexe A (activités opérationnelles ou d'entretien courantes ou d'urgence, avec conséquences sur l'environnement habituellement minimes)
- Annexe A+ (projets approuvés préalablement, bien qu'il faille aviser les membres du public avant leur mise en œuvre)
- Annexe B (comprend généralement des améliorations ou des travaux mineurs d'agrandissement d'installations existantes, avec des risques d'effets néfastes pour l'environnement et nécessité pour le promoteur de soumettre son projet à un examen environnemental approfondi préalable, comprenant une consultation avec les parties concernées)
- Annexe C (projets impliquant généralement la construction d'installations ou la réalisation d'importants travaux d'agrandissement, que le promoteur est tenu de soumettre au processus intégral de planification de l'évaluation environnementale)

Les dispositions applicables sur les ÉE de portée générale sont déterminées par un examen minutieux des « annexes des projets » figurant dans le document de la MEA, plus précisément l'annexe concernant les projets municipaux routiers. Bon nombre des projets potentiels de réfection des rues du centre-ville (visant les tronçons présentés au tableau 3) satisferaient aux critères d'un projet de type no 20, qui englobe les interventions suivantes :

> *« reconstruction ou élargissement d'une voie ou d'une installation linéaire revêtue reconstruite (p. ex. : voies réservées aux véhicules multioccupants) qui n'aura plus la même fonction, la même utilisation, la même capacité ou le même emplacement une fois le projet achevé (p. ex. : voies supplémentaires, voie centrale continue). »*

Tel serait le cas pour toute situation où l'espace acquis au profit de la marche, du vélo et du transport en commun a entraîné la réduction du nombre de voies de circulation automobile. À titre d'exemple, si un projet concernait la réduction du nombre de voies de circulation et l'aménagement d'installations cyclables sur voirie, il est probable que ce projet correspondra à cette définition en raison du changement d' « utilisation » de la rue et/ou de la réduction de la « capacité » d'accueil des véhicules, malgré la hausse de capacité d'accueil des cyclistes. Chaque cas devra être évalué individuellement en faisant preuve d'un jugement professionnel solide. Dans le cas des projets de type no 20 dont le coût de construction excède 2,4 millions de dollars (comprenant uniquement les éléments de revêtement de la rue, même si les services municipaux et publics sont renouvelés simultanément), il faudrait procéder à une évaluation relevant de l'annexe C. Si le coût du projet est évalué à moins de 2,4 millions de dollars, il faudrait procéder à une évaluation relevant de l'annexe B. Les coefficients de coût figurant dans le tableau 2 aident à prévoir les coûts de construction. Il convient de noter que les coûts des services de conception et de construction ne doivent pas être pris en compte lors de l'évaluation des valeurs des projets, aux fins des ÉE de portée générale.

Dans certaines circonstances, les rues peuvent être remises en état simplement par l'ajout d'éléments de paysage de rue (c.-à-d. un projet de type 3 comme indiqué dans le tableau 3), en conservant les bordures et l'infrastructure municipale. De tels projets satisferaient aux critères d'un projet de type no 11 dans le document de la MEA, en tant que « travaux de paysage de rue (lampadaires décoratifs, bancs, aménagement paysager, etc.) ne faisant pas partie d'un autre projet ».

En tant que Plan directeur, ce document est destiné à satisfaire aux exigences des phases 1 et 2 du processus d'ÉE municipale de portée générale visant les projets routiers. Il s'agit notamment de déterminer les problèmes et les possibilités, et de choisir des solutions privilégiées. La phase 1 est terminée parce que le document *Le centre-ville en action* désigne efficacement le problème ou la possibilité (rééquilibrer l'attribution de l'espace dans les emprises des rues du centre-ville).

La phase 2 est terminée parce que le document *Le centre-ville en action* désigne, évalue et sélectionne une solution privilégiée. La solution privilégiée par le Plan directeur consiste à remettre en état, par étapes et à long terme, les rues du centre-ville d'Ottawa tout en respectant les objectifs de la vision d'avenir et des orientations stratégiques. Ce plan est préféré au statu quo, qui a été moins populaire. Les exigences du processus de planification et de conception de l'ÉE de portée générale relatives à la consultation des parties intéressées ont également été respectées.

L'une des exigences particulières de la phase 2 du processus d'ÉE de portée générale consiste à désigner et à évaluer les répercussions du Plan directeur (et de tous les projets) sur l'environnement naturel, social et économique du centre-ville d'Ottawa. Les conditions environnementales actuelles sont inventoriées dans les appendices du document *Le centre-ville en action*. Les « critères de mobilité » décrits à la section 3 du présent rapport servent de critères principaux de cette évaluation. Les résultats d'évaluation sont fournis dans le tableau 5-5, à droite. Un classement « élevé » signifie que le Plan directeur offre un niveau important de satisfaction des critères.

Critères de mobilité (section 3.1) Classement des critères: Élevé ● Moyen ◑ Faible ○		**Status Quo**	**Projets du Plan directeur**
Mobilité des piétons	Un niveau de service élevé pour les piétons	○	●
	Des trottoirs et des passagers piétonniers agréables à utiliser	○	●
	Des plantations durables	◑	●
	Une famille de lampadaires, de mobilier et de commodités	○	●
	Une signalisation et des panneaux d'orientation clairs	○	●
	Des axes piétonniers reliant et traversant les bâtiments	◑	●
	Des bâtiments contribuant à créer un domaine public visuellement stimulant	○	●
	Un réseau d'espaces ouverts accessibles au public	○	●
	Des œuvres d'art public ajoutant un intérêt aux environnements piétonniers	◑	●
	Des points d'accès et carrefours facilement identifiables	◑	●
	Une accessibilité intégrée pour tous	◑	●
	Des servitudes piétonnières permettant une meilleure mobilité	◑	●
Mobilité des cyclistes	Un réseau intégré de voies cyclables	○	●
	Des carrefours sécurisés et avec priorité	○	●
	Des aires de stationnement et des commodités pour vélos abondantes et faciles à trouver	○	●
	Des postes de partage de vélos à des endroits stratégiques	◑	●
Mobilité des usagers du transport en commun	Un transport par autobus efficace et fiable	●	●
	Une desserte optimisée entre tous les modes et toutes les stations de la Ligne de la Confédération	○	●
	Une meilleure intégration des arrêts d'autobus et des voies cyclables	○	●
	Une mise en valeur des aires d'arrêts d'autobus et des commodités qui s'y trouvent	◑	●
Mobilité des automobilistes	Des vitesses de circulation réduites pour la sécurité et le confort des usagers des autres modes de transport	○	●
	Un accès adéquat aux parcs de stationnement, aux aires de chargement, aux autobus affrétés et aux postes de taxis	●	●
	Une capacité et un niveau de service adéquats	●	◑
	Un réseau équilibré de rues à sens unique et à double sens	◑	◑
	Une interaction sécurisée entre les points d'accès des véhicules et les trottoirs	○	●

Tableau 5-5 : Évaluation des projets du « Plan directeur » *Le centre-ville en action*

Cette évaluation permet de conclure que les projets inclus dans le plan *Le centre-ville en action* présenteront des résultats élevés par rapport aux critères de mobilité, sauf deux qui concernent la mobilité des véhicules automobiles. La mobilité des piétons est améliorée grâce à l'aménagement de trottoirs plus larges, qui permettent d'accroître le niveau de service offert, et à la présence de mobilier urbain cohérent et d'arbres de rue. La mobilité des cyclistes est améliorée grâce à l'intégration d'installations cyclables dans les emprises du centre-ville, et celle des usagers du transport en commun est améliorée grâce à l'intégration d'un service d'autobus bénéficiant de points d'accès au réseau de la Ligne de la Confédération.

Le critère relatif à « un accès optimisé aux aires de stationnement et de chargement, aux autobus affrétés et aux postes de taxi », sous la catégorie Mobilité des véhicules, revêt une importance particulière pour l'essor économique du centre-ville d'Ottawa. Ce critère reconnaît la nécessité des espaces de service en bordure des rues du centre-ville pour soutenir une variété d'utilisations du sol de plus forte densité, comme des bureaux, des commerces de détail, des immeubles d'appartements, des hôtels, des institutions et des attractions touristiques. Dans le cadre de l'évaluation découlant de la phase 2 du processus d'ÉE de portée générale, il était nécessaire de déterminer les répercussions de la réfection des rues du centre-ville sur l'espace de service en bordure des rues. La méthodologie employée consistait à évaluer la longueur d'îlot totale du secteur à l'étude disponible pour une viabilisation en bordure de rue, à l'exclusion des rues où aucun espace n'est prévu en bordure (p. ex. : rue Wellington, rue Rideau, rue Bank, pont Mackenzie King, pont de l'avenue Laurier), et à tenir compte de l'espace perdu par l'empiètement des entrées privées ou des bornes d'incendie par exemple.

L'analyse permet de conclure qu'aucune réduction importante de l'espace de viabilisation disponible en bordure de rue n'est à prévoir si toutes les rues du secteur à l'étude sont reconstruites selon la manière prévue dans *Le centre-ville en action*. De plus, la disposition des rues encouragée dans *Le centre-ville en action* créerait une zone permanente de viabilisation en bordure de rue sur au moins un côté de la plupart des rues, dont l'utilisation ne serait pas compromise par la circulation d'heure de pointe. Cette zone pourrait en fait servir d'espace, en journée, pour le stationnement, le chargement, les taxis et les autobus affrétés.

La conception des rues complètes du projet *Le centre-ville en action* a bien tenu compte de la nécessité de maintenir l'accessibilité des rues du centre-ville à des véhicules de types et de formats divers, notamment la mobilité et l'accessibilité des véhicules d'urgence (SMU), des autobus de la ville, des véhicules d'entretien et des camions de livraison. La mobilité aux carrefours a fait l'objet d'une attention particulière. La largeur du « goulot » de bordure à bordure selon la conception de rues complètes aux carrefours varie de 8,55 à 11,8 m. Les gros véhicules comme les véhicules d'urgence et les camions ont une largeur n'excédant pas habituellement 2,6 m. En cas de voie bloquée ou de situation d'urgence, en fonction de l'emplacement du véhicule ou de l'obstacle, la largeur disponible pourrait permettre le passage simultané de deux gros véhicules et d'un véhicule de promenade, même dans une configuration de largeur minimale.

Pour ce qui est des deux critères liés à la mobilité des véhicules et qui n'ont pas obtenu un classement « élevé », (« Capacité et niveau de service adéquats » et « Réseau équilibré de rues à sens unique et à double sens »), il s'avère que les projets du Plan directeur *Le centre-ville en action* réduiraient progressivement l'espace attribué exclusivement aux véhicules dans les emprises municipales, tout en respectant un niveau de service acceptable et dans le contexte du Plan directeur des transports et du Plan officiel de la Ville.

Outre ces critères fondamentaux, le Plan directeur a été évalué au regard des orientations stratégiques du projet *Le centre-ville en action* et des critères supplémentaires suivants, servant habituellement à la réalisation d'études d'ÉE de portée générale :

- Conformité à la Politique d'aménagement
- Conformité au Plan directeur des transports

- Compatibilité avec l'utilisation du sol adjacente
- Qualité de vie de la collectivité
- Compétitivité économique
- Tourisme
- Conservation du patrimoine
- Environnement visuel
- Bruit et qualité de l'air
- Végétation
- Qualité de l'eau de surface
- Faune urbaine

À tous les points de vue, le Plan directeur et ses projets individuels éventuels satisfont les critères. Compte tenu de ce qui précède, après l'acceptation du projet *Le centre-ville en action* en tant que Plan directeur approuvé, les projets susceptibles d'avoir des répercussions plus grandes (projets de l'annexe C, notamment tous les projets de réfection de rue correspondants) devront faire l'objet des dernières phases du processus d'ÉE de portée générale (phases 3 – Options de conception, et 4 – Rapport d'étude), notamment la consultation obligatoire des parties intéressées et la présentation d'un rapport de projet environnemental, avant que ne puissent débuter la conception définitive et la construction. Tous les autres projets (projets relevant des annexes A, A+ et B) seront approuvés et ne devront satisfaire qu'aux exigences de consultation supplémentaire ou d'émission d'avis (selon les cas) avant le lancement des travaux de construction.

5.5 Mesures de mise en œuvre

En plus d'avoir respecté les dispositions des deux premières étapes du processus d'ÉE de portée générale, le projet *Le centre-ville en action* a permis de désigner toute une gamme de mesures qui, une fois mises en œuvre dans le cadre d'une stratégie globale, permettront la réalisation à long terme et progressive de la vision d'avenir des rues du centre-ville d'Ottawa. Ces mesures sont ainsi regroupées :

- Politiques et considérations administratives
- Normes et lignes directrices
- Exploitation et entretien
- Programmes et diffusion
- Surveillance

Un plan d'action *Le centre-ville en action* correspondant est proposé sous forme récapitulative dans le tableau 5-6. Ce plan propose des orientations quant à la complexité et à la priorisation des mesures, des activités à mener pour lancer et exécuter la mesure, et un calendrier ciblé. Il reconnaît par ailleurs l'importance des associations communautaires, des associations d'amélioration commerciale et d'autres intervenants dans la mise en œuvre de la présente étude

Nº	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre	Élevée ● Moyenne ◑ Faible ○		0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
A) POLITIQUES ET CONSIDÉRATIONS ADMINISTRATIVES											
	Fixer à 3 m (dont 1,1 m pour le mobilier, 1,3 m dégagé et 0,6 m pour la façade des bâtiments) la largeur minimale de trottoir pour les rues du secteur central	Intégrer dans le Plan officiel, le PDT et le Plan de la circulation piétonnière des exigences de largeur minimale de trottoir	✔				●	●		✔	
	Ajouter au Plan officiel un énoncé de politique clair, fondé sur la vision d'avenir et les orientations stratégiques du rapport sur *Le centre-ville en action*, qui fasse partager l'intention de la Ville de restaurer les rues du centre-ville afin de répondre aux besoins de mobilité et de favoriser le confort des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun, comme autant de priorités essentielles.	Modifier en conséquence le Plan officiel, dans le cadre de l'examen quinquennal réalisé par la Ville	✔				◑	●	✔		
	Modifier la politique actuelle sur les servitudes de trottoir afin de créer une hiérarchie de servitudes et de faire en sorte que l'espace privé rendu disponible pour les piétons réponde aux objectifs de mobilité et de design urbain	Modifier en conséquence le Plan officiel, Annexe 1 (Hiérarchie des routes et emprises), dans le cadre de l'examen quinquennal réalisé par la Ville	✔				◑	●	✔		
	Intégrer les recommandations visant les améliorations au réseau cyclable sur voirie, fournies dans le Plan de vision d'avenir sur le cyclisme du projet *Le centre-ville en action*	Modifier le Plan sur le cyclisme de la Ville d'Ottawa, en conjonction avec sa révision en cours, et investir dans des projets pilotes destinés à lancer la création de nouvelles installations cyclables	✔				◑	●	✔		
	Créer un réseau actualisé de couloirs prioritaires au transport en commun au centre-ville d'Ottawa, qui tienne compte des services d'autobus prévus après l'ouverture de la Ligne de la Confédération	Actualiser la désignation de « couloirs prioritaires au transport en commun » dans l'annexe du Plan officiel sur le réseau de transport en commun rapide, dans le cadre de l'examen quinquennal réalisé par la Ville	✔			✔	○	●	✔		
	Lors du cadrage des projets de renouvellement de l'infrastructure touchant des rues du centre-ville d'Ottawa, demander l'avis des directions et des divisions de la Ville responsables de la planification du transport, de la circulation et de l'ingénierie, de la planification communautaire, du design urbain et de l'approbation des projets d'aménagement	Intégrer ce protocole dans la fonction de gestion des actifs	✔				○	○		✔	
	Au moment de la planification et de la conception des projets d'infrastructure touchant des rues du centre-ville, créer des groupes de travail communautaires constitués de techniciens, d'employés en planification et conception communautaire ainsi que d'intervenants de la collectivité	Intégrer ce protocole dans les mandats des projets	✔	✔			○	●	✔		

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*

Nº	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre	Élevée ● Moyenne ◑ Faible ○		0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
	Mener un processus de planification/conception fonctionnelle pour les projets de réfection des rues du centre-ville, avant d'entreprendre les tâches de conception détaillée	Lors du cadrage des projets, déterminer la nécessité ou non d'entreprendre ce processus de planification/conception fonctionnelle en « deux étapes ». Mener ce processus soit dans le cadre de l'ÉE lorsqu'elle est nécessaire, ou au cours d'un exercice de planification de secteur, le cas échéant	✔				◑	◑		✔	
	Créer un mécanisme de prise de décisions au niveau des gestionnaires, concernant la planification du transport, de la circulation et de l'ingénierie, de la planification communautaire, du design urbain, pouvant servir lorsque les processus de planification et de conception des rues exigent une prise de décision au sujet de solutions de conception fonctionnelle	Envisager la possibilité de créer une entité de « prise de décisions sur la conception des rues », constituée de gestionnaires membres de l'administration	✔				◑	◑		✔	
	Obtenir l'avis du Comité d'examen du design urbain de la Ville sur les projets importants d'infrastructure dans les rues du centre-ville	Confirmer cette exigence dans le mandat du Comité, et fournir l'occasion de présenter les projets lors des étapes de conception fonctionnelle et de conception détaillée	✔				◑	○	✔		
	Lors de l'examen des projets d'aménagement, exiger, comme condition d'approbation, que la zone de trottoir de la rue adjacente soit analysée au regard des niveaux de service futurs offerts aux piétons, et qu'elle soit reconstruite	Intégrer des conditions spécifiques dans l'accord de plan d'implantation et veiller à ce que la Ville reçoive une estimation précise des coûts de reconstruction du trottoir de la rue adjacente	✔				○	●	✔		
	Mettre en place au centre-ville un système coordonné de liens traversant les îlots, afin de faciliter les déplacements à destination et en provenance des stations de la Ligne de la Confédération	Au cours du processus d'approbation des projets d'aménagement, collaborer avec les promoteurs en vue d'intégrer la conception de liens traversant les îlots	✔				◑	◑			✔
B) NORMES ET LIGNES DIRECTRICES											
	Élaborer une série de normes de paysage de rue urbain, touchant des sujets tels que la plantation d'arbres de rue, les types de lampadaire et les décalages, les surfaces et tous les éléments de mobilier urbain	Appliquer les normes de paysage de rue lors de l'examen des projets d'aménagement ou lors de travaux d'immobilisation	✔				◑	◑		✔	
	Élaborer une stratégie et des lignes directrices détaillées pour l'amélioration des façades des édifices du secteur central, focalisée sur la création de paysages de rue accordant la priorité aux piétons	Entreprendre une étude détaillée sur l'amélioration des façades	✔				◑	◑		✔	
	Le long des îlots d'interface du service d'autobus et de la Ligne de la Confédération, établir des normes de conception des trottoirs, afin de prévoir assez d'espace et de capacité pour les volumes élevés de circulation piétonnière attendus	Une fois déterminé l'emplacement des stations de la Ligne de la Confédération, évaluer les exigences de capacité de circulation des parcours piétonniers reliant les arrêts d'autobus aux stations, conjointement avec OC Transpo	✔			✔	◑	●		✔	

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*

Nº	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre	Élevée ● Moyenne ◑ Faible ○		0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
	Désigner les arrêts d'autobus prioritaires et chercher à obtenir un espace suffisant sur la bordure de la rue pour permettre l'installation de commodités pour les clients, notamment des abribus	Qu'OC Transpo poursuive son plan de transport par autobus suivant l'ouverture de la Ligne de la Confédération, désigne l'emplacement des arrêts d'autobus, élabore des normes de conception des arrêts et cherche à obtenir un espace suffisant sur la bordure de la rue	✔			✔	◑	◑		✔	
	Élaborer une famille intégrée de lampadaires et de mobilier urbain, qui tienne compte de la typologie des rues du projet *Le centre-ville en action*	Réviser la Politique sur l'éclairage des rues de la Ville et créer un programme sur le mobilier urbain axé sur le centre-ville	✔				◑	◑		✔	
C) EXPLOITATION ET ENTRETIEN											
	Reconnaître le fait que les rues présentant les infrastructures hors sol les plus complexes et raffinées devront faire l'objet d'une obligation de diligence accrue en matière d'entretien	Prévoir des budgets de fonctionnement et d'entretien appropriés	✔			✔	○	●	✔		
	Élaborer une série normalisée d'éléments d'infrastructure de rue (lampadaires, mobilier, pavés de pierre, etc.) au centre-ville d'Ottawa, si le contexte s'y prête, afin de réduire les coûts d'inventaire	Désigner les éléments pouvant être normalisés	✔			✔	○	●	✔		
	Examiner les places de stationnement sur voirie actuelles des autobus affrétés, les zones de chargement et de montée à bord/descente du centre-ville d'Ottawa, et élaborer une stratégie cohérente tenant compte du stationnement des autobus affrétés	Créer un groupe de travail constitué de représentants de la Direction de l'exploitation et de l'entretien des stationnements de la Ville d'Ottawa, de la CCN et des ZAC	✔			✔	○	◑		✔	
	Lors de la réfection des rues, préparer un « manuel d'exploitation et d'entretien » qui donne le détail des éléments et des matériaux de conception du projet	Intégrer cette exigence dans le mandat portant sur la conception de la consultation	✔			✔	○	●	✔		
D) PROGRAMMES ET DIFFUSION											
	Développer le programme de comptage des piétons de manière à inclure des comptes à mi-îlot et à tous les passages piétonniers	Désigner les rues prioritaires où les comptes sont les plus instructifs. Fournir les comptes pour étayer tous les projets de planification/conception de l'infrastructure des rues	✔				○	○	✔		
	Élaborer et mettre en place des projets de priorité aux piétons qui permettent d'offrir un niveau de service élevé aux piétons	Créer un groupe de travail chargé de déterminer les possibilités et d'élaborer, mettre en œuvre et surveiller des projets	✔			✔	◑	●	✔		
	Élaborer et mettre en place une stratégie d'orientation axée sur les déplacements des piétons et des cyclistes vers les stations de la Ligne de la Confédération et les destinations importantes d'une ville et d'une capitale	Collaborer avec la CCN, les ZAC et les chauffeurs de la Ligne de la Confédération en vue de concevoir le programme	✔		✔		○	◑		✔	

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*

Nº	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre	Élevée ● Moyenne ◑ Faible ○		0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
	Créer un programme de restauration ambulante qui encourage les activités dans la rue et le transport actif	Réviser le programme de la Ville récemment approuvé afin d'en assurer la cohérence avec la vision d'avenir du projet *Le centre-ville en action*		✔			○	○	✔		
	Encourager la diffusion de l'art public dans le secteur central	Réviser le programme actuel d'art public et estimer la pertinence de l'étendre aux projets du secteur privé	✔		✔		◑	○	✔		
	Créer un programme d'embellissement de toutes les rues du centre-ville, qui sollicite la participation de la CCN, des associations d'entreprises et communautaires, et des propriétaires individuels	Créer un groupe de travail chargé de déterminer les critères et les méthodes de financement de ce programme	✔		✔		○	◑		✔	
	Étendre la portée du programme de vélopartage Bixi en aménageant de nouveaux postes destinés aux usagers de la Ligne de la Confédération	Collaborer avec la CCN en vue de déterminer de nouveaux emplacements viables près des points d'accès de la Ligne de la Confédération	✔			✔	○	◑		✔	
	Offrir aux employés de la Ville, aux associations communautaires, aux ZAC et aux autres intervenants des possibilités de formation et de renforcement des capacités, afin de promouvoir les objectifs du projet *Le centre-ville en action*	Élaborer un programme de formation et établir un lien avec tous les intervenants éventuels	✔	✔	✔	✔	○	●	✔		
E) SURVEILLANCE											
	Veiller à ce que les commodités installées aux stations de transport en commun et aux arrêts d'autobus du centre-ville répondent aux besoins des usagers du transport en commun	Surveiller le niveau de service des autobus du centre-ville après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération, et interroger les usagers	✔			✔	○	○			✔
	Veiller à ce que le nombre justifié de places de stationnement sur voirie soit disponible pour répondre aux besoins des commerces et des résidents du centre-ville	Actualiser l'étude sur le stationnement dans le secteur central après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération	✔				○	○			✔
	Réviser le plan du projet *Le centre-ville en action* tous les cinq ans, au moment de la révision du Plan officiel	Intégrer la révision du plan du projet *Le centre-ville en action* dans les tâches à accomplir	✔				◑	◑			✔

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*