

Voie cyclable du secteur du marché By à la Basse-Ville
Séance d'information publique #1 (du 17 au 31 octobre 2024)

Commentaires/Réponses

	Commentaires/Questions	Réponse
	Intersection de l'avenue King Edward et de la rue York	
1	La piste cyclable proposée dans le terre-plein ouest à l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue York présente deux courbes prononcées à 90 degrés. Est-il possible de revoir l'agencement des lieux afin de redresser cette trajectoire?	Plusieurs tracés de traversée ont été examinés dans le cadre des études fonctionnelles. Même si le redressement de la piste cyclable a été examiné, le maintien du tracé en « S » a été retenu pour deux raisons principales : 1) ce tracé fait en sorte que les cyclistes ralentissent à l'approche de l'intersection très achalandée de l'avenue King Edward; 2) la signalisation relative à la nouvelle installation cyclable sera plus intuitive, tout en respectant les normes d'accessibilité pour les piétons.
2	On craint que le raccourcissement du terre-plein nord ne permette aux automobilistes tournant à gauche en direction nord de prendre le virage à une vitesse plus élevée. Pourquoi le terre-plein est-il raccourci?	Le terre-plein est raccourci pour permettre l'aménagement du nouveau passage pour cyclistes en direction est. Les études techniques proposaient d'aménager un petit terre-plein dans le quadrant nord-ouest pour séparer la voie de circulation générale en direction ouest de la nouvelle bande cyclable en direction ouest afin d'offrir une protection supplémentaire aux cyclistes et de ralentir les véhicules tournant à gauche en direction nord, qui peuvent actuellement utiliser toute la largeur de la chaussée.
3	Le rayon de courbure du quadrant nord-ouest peut-il être réduit afin de ralentir les véhicules qui tournent à droite en direction sud?	Le rayon de courbure a été établi pour permettre aux véhicules de plus grande taille d'effectuer le virage.
4	La bordure peut-elle être prolongée dans le quadrant nord-ouest afin que les piétons puissent traverser la bande cyclable pour accéder au passage pour piétons nord-sud?	Les plans actuels répondent aux exigences de la LAPHO. Le passage pour piétons doit commencer à l'endroit où se trouvent la bordure, les ISP et le bouton-poussoir, à moins qu'il n'y ait suffisamment d'espace pour les piétons entre la piste cyclable et la chaussée, ce qui n'est pas le cas ici.
5	Est-il possible d'aménager un tablier dans le quadrant nord-ouest afin de réduire la vitesse des automobiles?	Cette question peut faire l'objet d'un examen plus poussé.
6	Les passages pour piétons peuvent-ils être déplacés afin qu'ils soient plus éloignés des voies de circulation?	Le projet ne modifie que la géométrie du côté ouest de l'intersection et le terre-plein nord. Le déplacement des passages pour piétons exigerait que l'on modifie tous les bateaux de trottoir et les poteaux de feux de circulation. Les intersections que l'on trouve dans les zones bâties posent également un enjeu, à savoir qu'il faut un équilibre entre le déport des passages pour piétons, qui améliore la visibilité du point de vue des conducteurs et réduit la distance à franchir, et le souhait, du point de vue de l'accessibilité, d'offrir un trajet aussi droit que possible pour les malvoyants.

7	Du côté est de l'intersection, le couloir cyclable peut-il être déplacé vers le milieu de la chaussée afin d'éviter que les véhicules tournant à droite ne traversent la bande cyclable en direction ouest?	Ce point a été considéré. Le problème est que les cyclistes circulant en direction ouest qui font la file au milieu de la chaussée sans protection physique risquent d'être heurtés par un véhicule tournant à droite en direction nord, d'autant plus que la vitesse des véhicules qui tournent a été mentionnée comme un problème. En outre, la largeur de la chaussée ne permet pas d'ajouter un terre-plein de ce côté pour assurer la protection des cyclistes. Nous proposons plutôt d'y aller avec un terre-plein peint et de faire en sorte que les automobiles et les cyclistes avancent en file indienne jusqu'à l'intersection afin d'éviter tout conflit.
8	Les cyclistes bénéficieront-ils d'un feu vert avancé dans l'axe est-ouest?	La synchronisation et le fonctionnement des feux seront déterminés par le personnel de la Ville chargé des opérations de circulation.
9	Est-ce que des restrictions concernant le virage à droite au feu rouge seront mises en œuvre?	La synchronisation et le fonctionnement des feux seront déterminés par le personnel de la Ville chargé des opérations de circulation.
10	Le terre-plein de la rue York, à l'ouest de l'intersection, aurait été le théâtre de problèmes de sécurité et d'activités criminelles. L'aménagement d'une installation cyclable permettra-t-il de résoudre ces problèmes?	Le projet ne prévoit pas de modifications visant à améliorer directement la sécurité, si ce n'est qu'il offre aux cyclistes une façon moins risquée de traverser l'avenue King Edward. Cependant, dans le cadre des modifications qui seront apportées aux feux de circulation, l'intensité de l'éclairage de rue sera revue pour l'intersection.
Rue York, à l'ouest de l'avenue King Edward		
11	Pour quelle raison propose-t-on l'aménagement d'une bande cyclable réservée dans la direction ouest alors que dans la direction est, les cyclistes et les automobilistes doivent partager la voie?	Les données sur la circulation montrent que le volume de véhicules dans la direction est beaucoup plus faible que dans la direction ouest, ce qui rend la voie partagée plus appropriée. La largeur de la chaussée du côté sud ne permet pas l'aménagement d'une bande cyclable, d'une voie de circulation générale et de places de stationnement.
12	Pour quelle raison n'élimine-t-on pas le stationnement sur tout le côté sud de la rue York pour avoir la place nécessaire à l'aménagement d'une bande cyclable?	Actuellement, des autocars de tourisme se garent dans cette zone. Les Services du stationnement de la Ville s'inquiètent de l'absence d'autres emplacements disponibles dans le secteur du marché By pour y transférer ces places de stationnement. Oui il est possible d'évaluer si un autre emplacement conviendrait, mais cela ne fait pas partie de la portée du présent projet.
13	Le terre-plein de la rue York est très large. Peut-on utiliser une partie de cet espace pour aménager une bande cyclable de la rue Cumberland jusqu'à l'avenue King Edward?	Le budget affecté au projet ne prévoit pas de fonds pour reconstruire le terre-plein de la rue York. L'aménagement d'une bande cyclable en direction est le long de ce pâté de maisons soulève également des problèmes. Étant donné que la bande cyclable de l'avenue King Edward se trouve sur le côté gauche, il faudrait en aménager une du même côté pour ce pâté de maisons. Il pourrait alors être difficile d'effectuer un raccordement à un futur aménagement cyclable sur la rue Cumberland ou plus à l'ouest sur la rue York.

14	La bande cyclable en direction ouest peut-elle être prolongée jusqu'à l'intersection de la rue Cumberland au lieu de se terminer avant l'intersection?	L'espace entre les bordures est insuffisant pour prolonger la bande cyclable. Il y a actuellement une voie de virage à gauche en direction ouest et une voie de transit et de virage à droite qui doit être maintenue en raison du feu de virage à gauche protégé.
15	La perte de places de stationnement le long de la rue York pourrait soulever des inquiétudes chez les propriétaires d'entreprises.	Les propriétaires d'entreprises seront consultés. Une étude sur le stationnement réalisée précédemment a montré qu'il y avait suffisamment de places de stationnement sur une distance de deux pâtés de maisons pour compenser les pertes de stationnement sur rue.
16	Est-il possible d'ajouter un sas vélo à l'approche de l'intersection de la rue York et de la rue Cumberland, en direction est?	Ce point peut être revu.
17	Il serait bien que l'espace vert soit préservé dans le terre-plein de la rue York.	Le présent projet n'a pas d'incidence sur le terre-plein, si ce n'est l'aménagement de la nouvelle piste cyclable à l'intersection de l'avenue King Edward, qui doit être exécuté sans qu'il y ait enlèvement d'arbres ou d'arbustes.
Est de l'avenue King Edward		
18	En ce qui concerne le projet de bande cyclable sur la promenade Beausoleil, y aura-t-il des mesures pour empêcher le stationnement?	Il n'y aura pas de mesures physiques, mais des panneaux d'arrêt interdit pourraient être installés sur toute la longueur de la bande cyclable et mis en application par règlement municipal.
19	Logement communautaire d'Ottawa veut construire un immeuble à l'angle de la promenade Beausoleil et de la rue Chapel. Y a-t-il un risque que ce chantier endommage l'infrastructure mise en place dans le cadre du présent projet?	L'équipe responsable du présent projet travaille avec l'équipe de LCO pour coordonner les projets. Compte tenu du calendrier de notre projet, il est probable que nous fournirons nos plans pour la section de la rue Chapel qui se trouve au sud de la promenade Beausoleil à l'équipe chargée du projet de LCO afin que les modifications nécessaires soient apportées.
20	Le sentier qui passe entre les écoles et qui relie la rue York et l'intersection entre la promenade Beausoleil et la rue Chapel est utilisé par des enfants. On s'inquiète que des cyclistes soient encouragés à emprunter ce sentier.	Le sentier polyvalent est parallèle aux aménagements cyclables mis en place sur la promenade Beausoleil entre les rues Chapel et York. Les cyclistes confiants utiliseront probablement la promenade Beausoleil, et le sentier polyvalent sera une option pour ceux qui souhaitent passer le moins de temps possible sur la chaussée.
21	Des avancées de trottoir sont proposées du côté sud de l'intersection de la rue Murray et de la promenade Beausoleil. Pourquoi n'y en a-t-il pas du côté nord?	Les avancées de trottoir du côté sud correspondent au passage pour piétons de type D actuel et réduiront la distance à franchir tout en modérant la circulation sur la promenade Beausoleil. Étant donné qu'il n'y a pas de passage pour piétons du côté nord de l'intersection, aucune avancée de trottoir n'est proposée.
22	Pour quelle raison la bande cyclable de la promenade Beausoleil ne se trouve-t-elle que du côté de l'école, et	L'équipe responsable du projet tente de trouver un équilibre entre l'ajout de nouveaux aménagements cyclables et le maintien d'un nombre suffisant de places de stationnement. Le côté ouest de la promenade

	pourquoi le stationnement n'est-il interdit que d'un seul côté de la chaussée?	Beausoleil est plus proche des unités résidentielles et demeurera tel qu'il est, sauf endroits où des avancées de trottoir sont prévues.
23	Il semble que le stationnement soit interdit du côté est de la promenade Beausoleil, même là où aucune avancée de trottoir n'est prévue.	L'équipe responsable du projet examinera la question et tentera de limiter la perte de places de stationnement de ce côté de la promenade Beausoleil.
24	Les places de stationnement que l'on veut éliminer pour aménager la bande cyclable sont très utilisées. Où les gens gareront-ils leur voiture?	Les automobilistes devront trouver d'autres endroits pour garer leur véhicule. Il est à noter que le temps de stationnement est limité à 3 heures et qu'il semble être utilisé davantage de jour en semaine.
25	Faut-il considérer la mise en place de panneaux d'arrêt dans toutes les directions à l'intersection de la rue Murray et de la promenade Beausoleil?	La mise en place de panneaux d'arrêt dans toutes les directions doit répondre à des critères précis. Le passage pour piétons de type D a été installé pour donner la priorité aux piétons qui veulent traverser la promenade Beausoleil.
	Généralités	
26	Existe-t-il des statistiques concernant le nombre de cyclistes qui utilisent ce parcours aujourd'hui et celui prévu une fois le présent projet réalisé? Alors que la Ville a du mal à financer l'ensemble de ses projets et de ses opérations, la somme d'argent dépensée ici est préoccupante.	Il n'existe pas de statistiques particulières concernant les nombres de cyclistes actuels et prévus. Il convient toutefois préciser certains faits. Tout d'abord, l'absence d'un lien cyclable officiel sur la rue York à l'intersection de l'avenue King Edward fait en sorte qu'il serait difficile d'obtenir des statistiques sur les déplacements à vélo actuels. Ce lien améliorera la mobilité de cyclistes qui circulent dans le secteur. Deuxièmement, moins de la moitié des résidents du quartier possèdent une automobile, ce qui signifie qu'ils se déplacent par d'autres moyens. Le présent projet favorise les déplacements avec d'autres moyens que l'automobile (principalement le vélo). Troisièmement, le Plan directeur des transports de la Ville définit les priorités de la municipalité et des quartiers en matière de déplacements. Au centre-ville, l'objectif est de réduire la dépendance à l'automobile et d'améliorer les conditions de déplacement des résidents et des visiteurs qui circulent à pied, à vélo et en transport en commun.
27	L'utilisation de marques sur la chaussée (chevrons vélo), qui peuvent s'effacer avec le temps ou être cachées par la neige, soulève des inquiétudes.	Une signalisation sera mise en place en plus des marques sur la chaussée pour indiquer les voies partagées.
28	On craint que les voies partagées n'exposent les cyclistes à des risques d'emportierage. Peut-on examiner ce risque?	Les chevrons vélo seront placés pour éloigner les cyclistes des véhicules stationnés tout en les maintenant dans la voie appropriée.
29	Ce projet sera-t-il touché par la récente réglementation provinciale concernant les bandes cyclables?	La récente réglementation provinciale a une incidence sur les projets dans lesquels des voies de circulation sont supprimées pour faire place à des bandes cyclables. Le présent projet n'élimine aucune voie de circulation.

30	Quelle sera la durée des travaux et quelles en seront les répercussions?	Les travaux s'étaleront probablement sur plusieurs mois et devraient se dérouler pendant l'été et l'automne 2025. Ils auront pour effet de réduire le nombre de voies de circulation au besoin et de fermer des trottoirs de façon temporaire, mais des panneaux seront installés pour indiquer les itinéraires de rechange aux piétons. L'accès aux résidences et aux entreprises sera maintenu en tout temps. Avant le début des travaux, un avis sera envoyé par la poste aux propriétaires de résidences et d'entreprises concernés et sera également publié sur la page Web du projet.
31	Peut-on considérer l'aménagement d'avancées de trottoir cyclables?	Bien que ce type d'aménagement soit utilisé dans certains projets, aucune avancée de trottoir cyclable n'est prévue dans le cadre du présent projet.