

**Réfection de la rue Bank, de la  
promenade Riverside (en  
direction ouest) à l'avenue  
Ledbury**

**Séance d'information publique  
22 Avril 2021**

# Ordre du jour

- Présentation et aperçu du projet
- Examen des commentaires reçus pendant la séance d'information publique et de définition d'une vision qui s'est tenue le 17 octobre 2019
- Examen des mises à jour sur la conception depuis la conception fonctionnelle
- Derniers commentaires

Vos commentaires sont importants pour la réussite de ce projet. Ils nous aideront à préparer les plans détaillés pour la réfection de la rue Bank. N'hésitez pas à examiner les informations présentées et à nous faire part de vos commentaires et préoccupations.

# Aperçu du projet



# Aperçu du projet

La Ville d'Ottawa a réalisé un plan de conception communautaire (mars 2012) et une étude de conception fonctionnelle (février 2018) pour la réfection de la rue Bank (de la promenade Riverside jusqu'à l'avenue Ledbury) et en est maintenant à l'étape de la conception du projet. La conception fonctionnelle approuvée pour la rue Bank est le fruit d'un processus d'étude approfondi, qui comprenait la consultation du public. Elle constitue le fondement de la conception préliminaire et détaillée. La conception préliminaire est maintenant terminée.

L'objectif du projet de renouvellement de la rue Bank est de remettre en état l'infrastructure souterraine vieillissante et de transformer cette artère principale en une « rue complète » qui offrira aux piétons, aux cyclistes, aux usagers du transport en commun et aux automobilistes une sécurité, un confort et une mobilité accrus.



# Vision pour le projet

Dans le Plan de conception communautaire achevé précédemment, voici comment était imaginé le couloir de la rue Bank :

- i. un secteur polyvalent dynamique, offrant une concentration variée de types de logements, d'emplois, de boutiques et de services;
- ii. un secteur doté de carrefours d'activité, facile d'accès à pied, à vélo, en automobile et dans les transports en commun;
- iii. un secteur doté d'un paysage de rue aménagé et amélioré offrant des lieux de rassemblement publics, qui mettent en valeur l'environnement et la viabilité du couloir.



# Plan directeur et limites du projet

Réfection de la rue Bank – de la promenade Riverside (en direction ouest) à l'avenue Ledbury





# Désignations du couloir de la rue Bank

Le tronçon de la rue Bank entre la promenade Riverside Drive (en direction ouest) et l'avenue Ledbury porte les désignations suivantes :

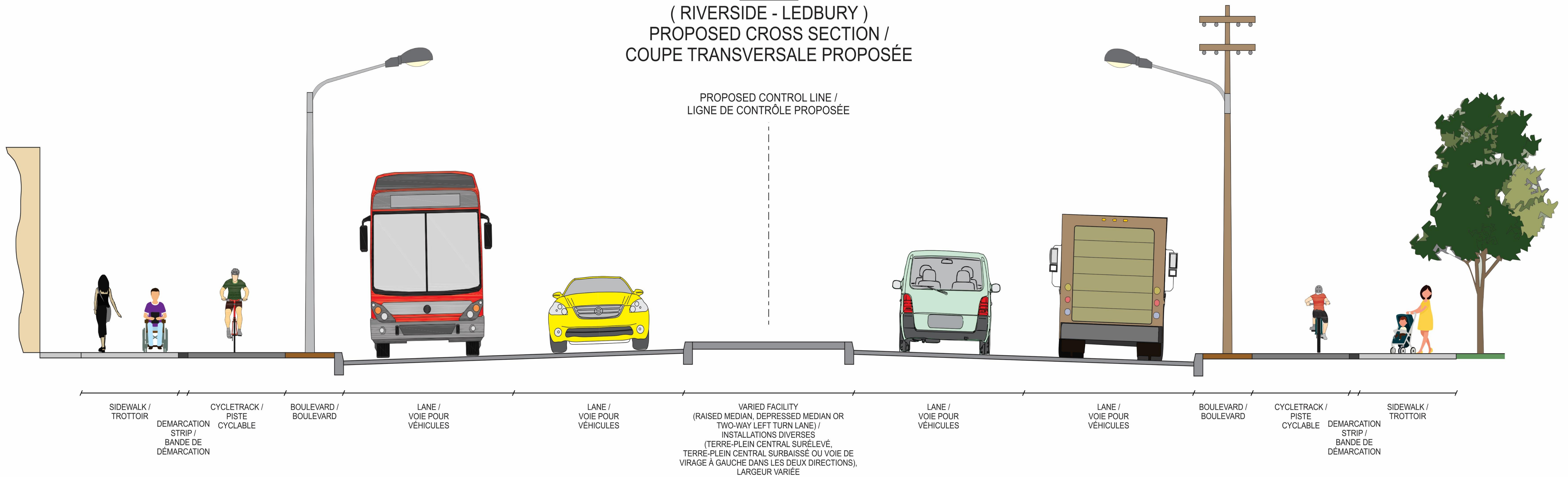
- Artère principale
- Secteur prioritaire de conception
- Circuit pour camions
- Circuit de transport en commun assurant la priorité aux transports en commun (mesures isolées)
- Circuit cyclable principal et parcours cyclable transurbain au nord du chemin Heron
  - Passages pour cyclistes/liaisons entre les circuits cyclables aux endroits suivants :
    - promenade Riverside en direction ouest et est (circuit principal)
    - avenue Bélanger et rue Lamira (circuit local)
    - chemin Heron Road (parcours cyclable transurbain)
    - avenue Erie (circuit local)
    - promenade Alta Vista (circuit principal)
    - chemin Walkley (circuit principal)
    - avenue Kitchener (circuit local)



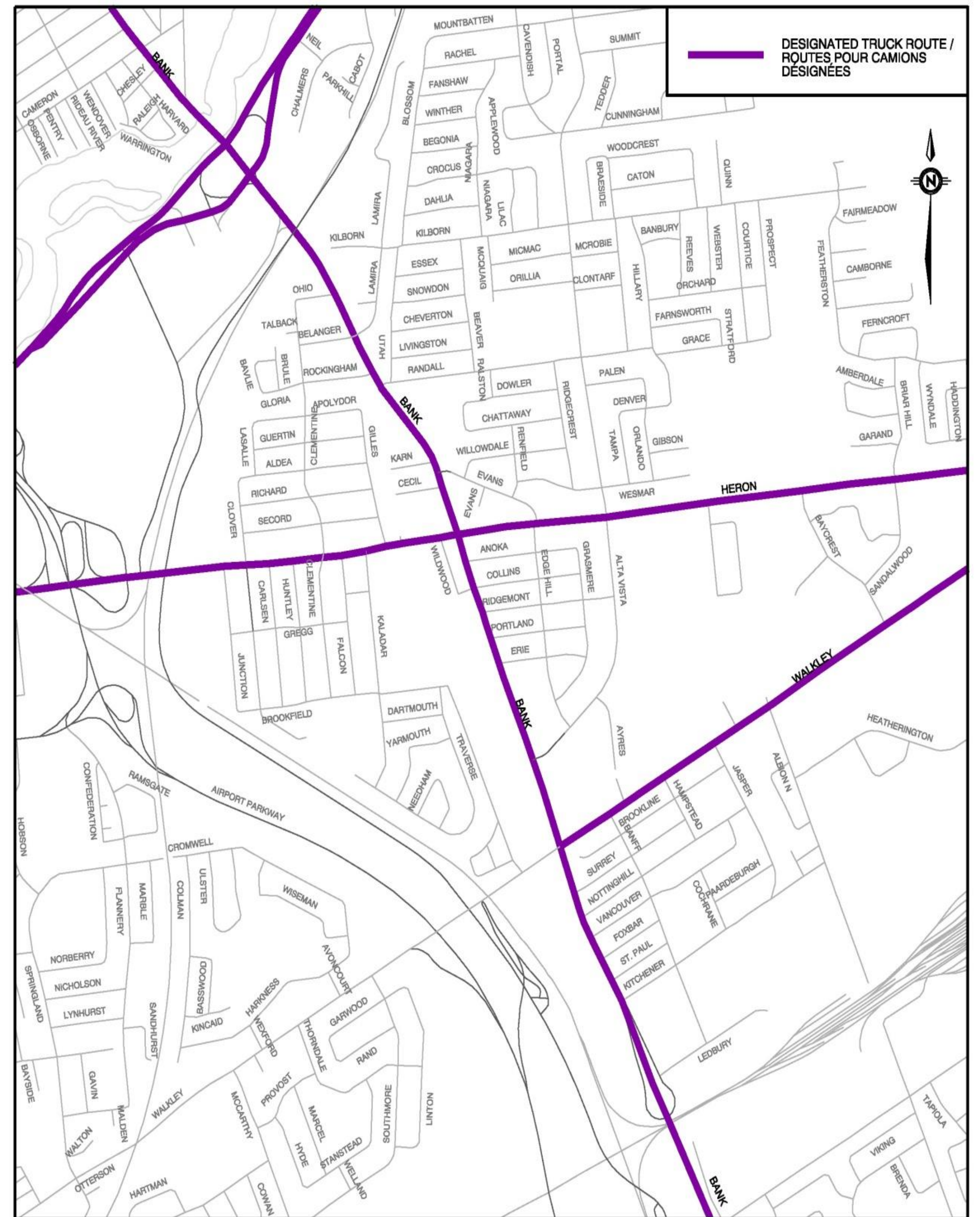
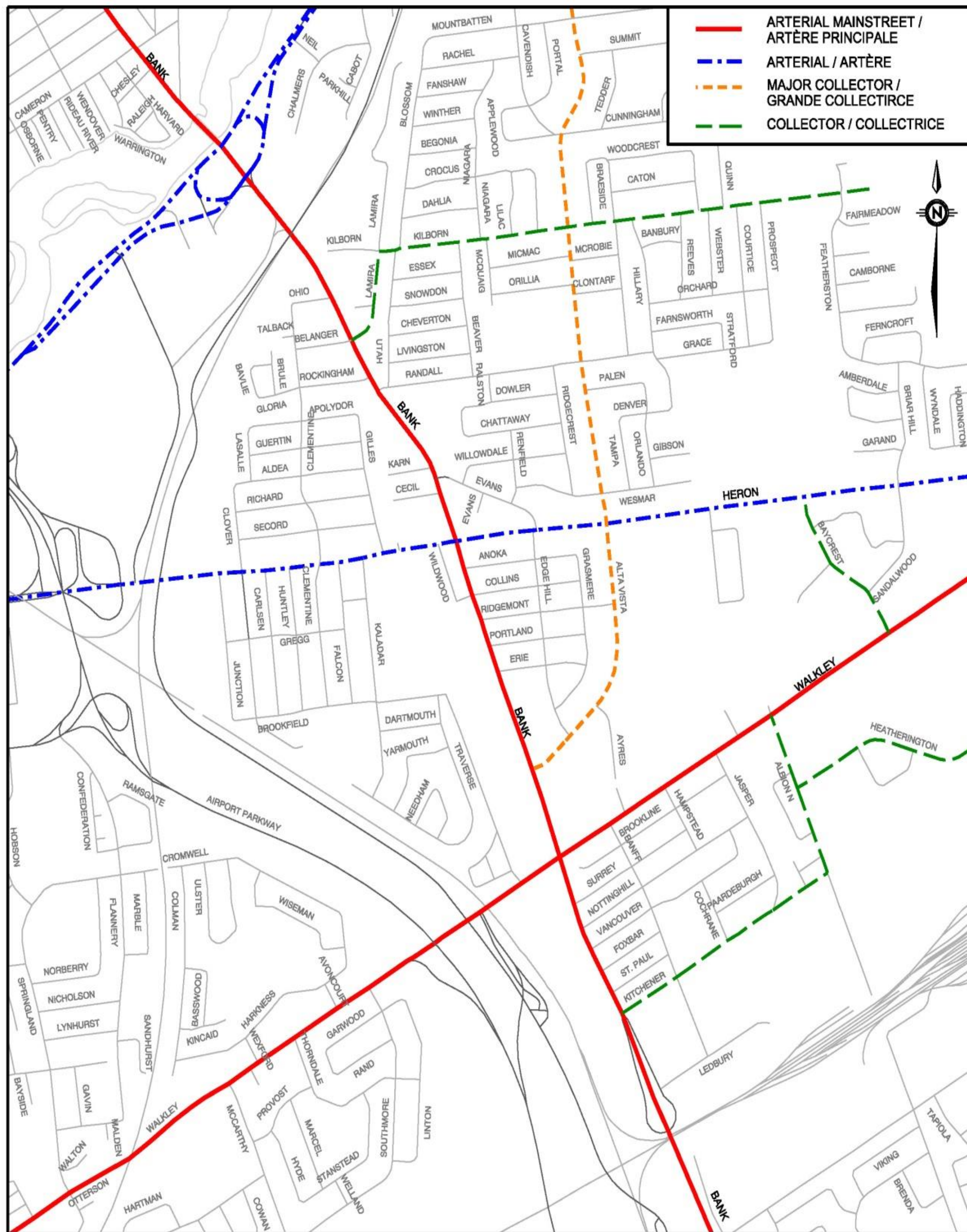
# Coupe transversale proposée

## BANK ( RIVERSIDE - LEDBURY ) PROPOSED CROSS SECTION / COUPE TRANSVERSALE PROPOSÉE

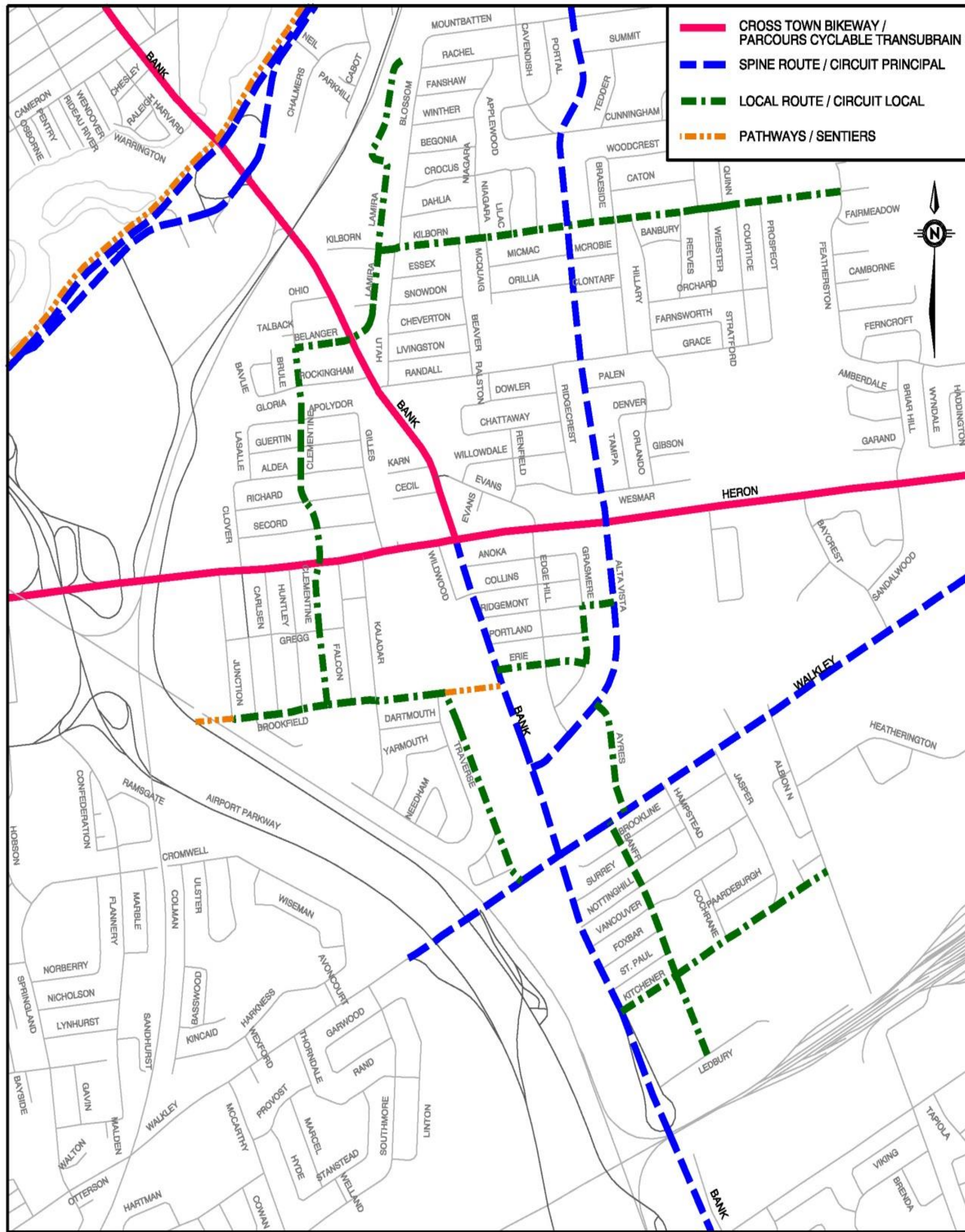
PROPOSED CONTROL LINE /  
LIGNE DE CONTRÔLE PROPOSÉE





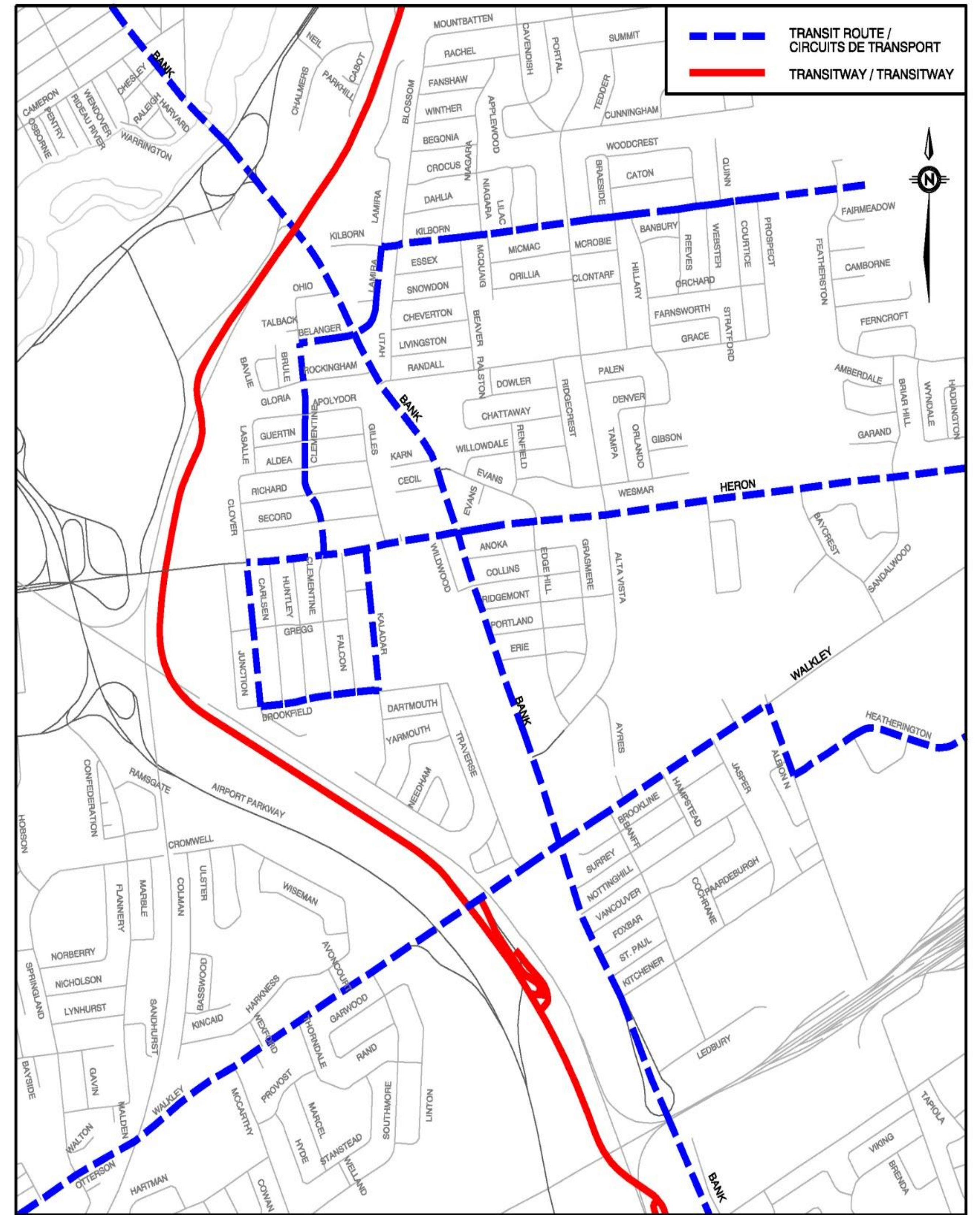






**Robinson**  
Consultants

KEY CYCLE ROUTES /  
PRINCIPALES VOIES CYCLABLES



**Robinson**  
Consultants

KEY TRANSIT ROUTES AND TRANSITWAY /  
CIRCUITS DE TRANSPORT EN COMMUN  
PRINCIPAUX ET TRANSITWAY





# Résumé des commentaires reçus pendant la séance d'information publique et de définition d'une vision

# les voies piétonnières et cyclables

- Préoccupations formulées :
  - Accès interdit pour les piétons au centre commercial Billings Bridge
  - Conception de l'infrastructure cyclable (voies cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles)
  - Interactions entre véhicules et cyclistes (véhicules qui effectuent des virages à l'infrastructure cyclable et qui la traversent)
  - Interactions entre cyclistes et piétons aux arrêts d'autobus
  - Présence de cyclistes sur les ponts
- Souhaits et besoins futurs :
  - Rendre la rue Bank plus propice à la marche
  - Assurer la séparation entre la circulation et les cyclistes ou les piétons et mettre en œuvre des mesures de protection
  - Veiller à ce que les piétons et les cyclistes ne soient pas trop éloignés des intersections
  - Créer des voies de raccordement cyclables vers les installations adjacentes



# le transport en commun

- Souhaits et besoins futurs :
  - Amélioration du transport en commun
  - Signalisation prioritaire pour le transport en commun<sup>13</sup>
  - Voies réservées aux autobus



# la circulation et le stationnement

- Préoccupations formulées :
  - Véhicules qui effectuent des virages à gauche non sécuritaires
  - Interdiction des virages à gauche et accès aux commerces
- Souhaits et besoins futurs :
  - Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation
  - Réduire les rayons d'angle
  - Conserver la voie de virage à gauche dans les deux sens
  - Plus de terre-pleins surélevés



# l'aménagement paysager

- Souhaits et besoins futurs :
  - Maximiser le nombre d'arbres et d'espaces verts
  - Point d'accès à Alta Vista <sup>15</sup>
  - Espaces de rassemblement public
  - Bancs le long du couloir
  - Trottoirs en pavés autobloquants



# Résumé des modifications à la conception



# Éléments clés de la configuration des lieux - général

- Généralement quatre voies, deux dans chaque direction avec six voies entre la promenade Alta Vista et le chemin Walkley.
- Terre-plaines en béton (surélevée et franchissables) dans tout le couloir avec une voie de virage à gauche dans les deux sens entre l'avenue Randall et le boulevard Evans.
- Généralement, piste cyclable surélevée unidirectionnelle de 1,8 m de largeur, avec terre-plein à côté de la chaussée.
- Trottoirs en béton de 1,8 m de largeur ou plus, avec bande de démarcation à côté de la piste cyclable.
- Intersections protégées.



# Éléments clés de la configuration des lieux - général

- Resserrement des rayons de virage et rétrécissement des peites rues secondiaires.
- Amélioration de l'emplacement des abribus et des zones de chargement, en consultation avec OC Transpo.
- Amélioration de l'éclairage des abris d'OC Transpo.
- Aménagement des rues (nouveau mobilier urbain, lampadaires, arbres, sections gazonnées, pavés, etc.).
- Réfection des égouts sanitaires et pluviaux et remplacement des conduits d'eau dans lea limites du projet.



# Aménagement paysager et paysage de rue

Le réaménagement de la rue Bank transforme le caractère et les utilisations observés dans le couloir, de manière à prioriser le transport intermodal et une conception favorable au partage de la chaussée. L'amélioration des installations destinées aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun vient appuyer les objectifs de la Ville d'Ottawa en matière de collectivités durables et saines.

Des trottoirs plus larges avec revêtement d'accent décoratif, des espaces verts en plus grand nombre, de nouveaux éléments de mobilier urbain sur les lieux du projet, un éclairage adapté à la marche et des arbres de rue permettent une séparation optimale entre les utilisations, pour créer un domaine public où l'accent est mis sur la sécurité, l'accessibilité, l'inclusion et la convivialité. Des pistes cyclables réservées ont été ajoutées dans les deux sens afin d'encourager les déplacements actifs et de créer un environnement cyclable plus sûr et reliant les collectivités environnantes.



# Aménagement paysager et paysage de rue

Les arbres urbains et les espaces verts présentent de nombreux avantages recherchés. Les arbres offrent un habitat faunique, contribuent à enrichir la forêt urbaine et aident à réduire les effets d'îlot de chaleur urbain. Les arbres et les espaces verts favorisent par ailleurs la santé individuelle et collective, élément clé des quartiers sains. L'ajout d'environ 200 arbres de rue et de 850 m<sup>2</sup> de plates-bandes est proposé dans le cadre des mesures de mise en valeur du paysage de rue. Les arbres seraient plantés dans des plates-bandes continues et des modules d'enracinement.

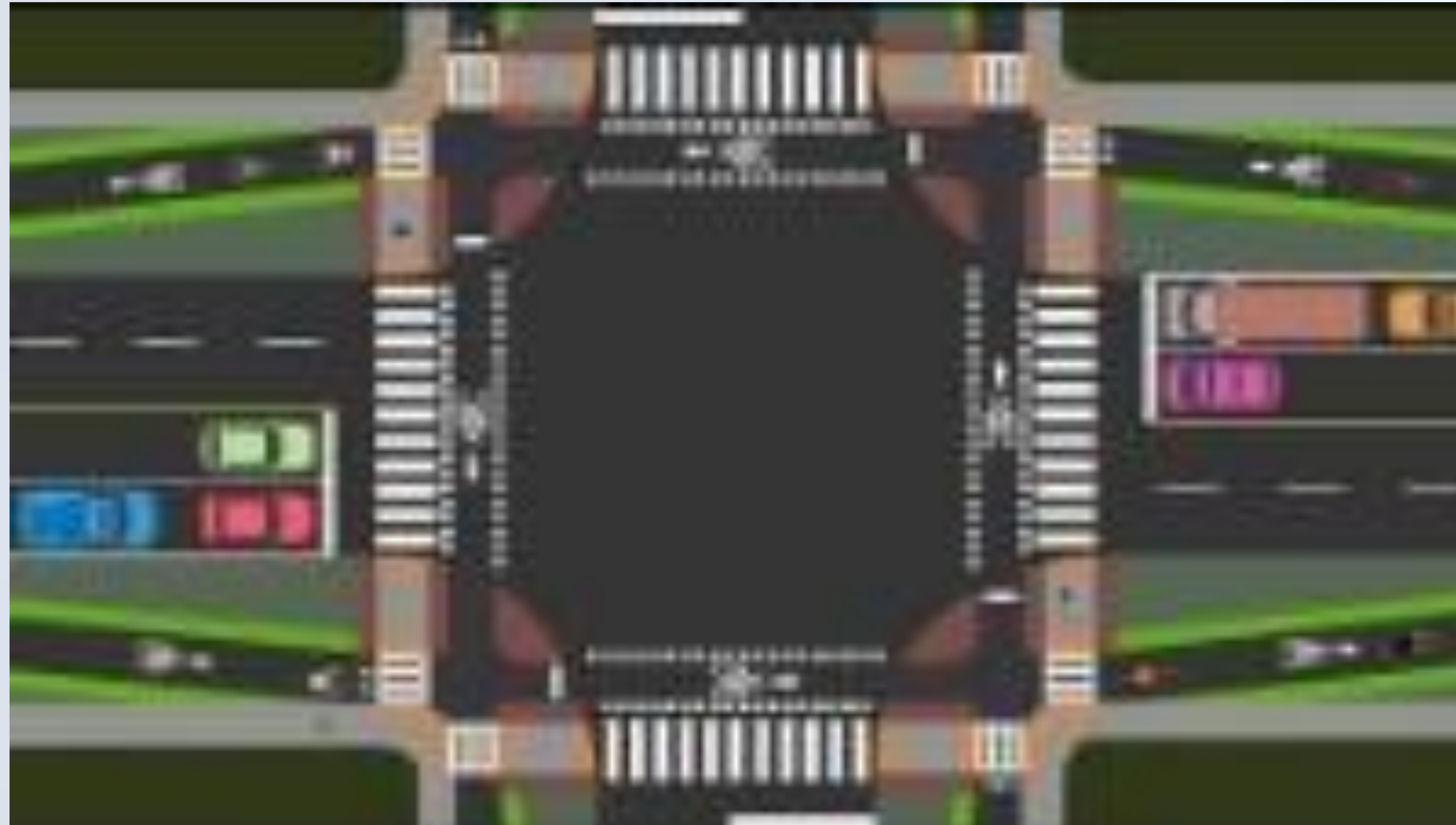


# Intersections protégées

- Intersection avec feux de circulation
- Voies réservées et passage sécuritaire pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes
- Amélioration de la sécurité et du confort
- Réduction des conflits possibles avec les éléments de conception suivants :
  - îlots de sécurité aux angles
  - lignes d'arrêt des cyclistes
  - passages pour piétons et passages pour vélos en retrait
  - feux de signalisation réservés aux cyclistes



# Intersections protégées



<https://www.youtube.com/watch?v=4bBee6mb0Bs>



# Éléments d'accessibilité

La configuration des lieux sera conforme aux normes d'accessibilité de la Ville ainsi qu'aux dispositions de la ***Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)***.

Parmi les principales caractéristiques d'accessibilité à inclure dans le concept, mentionnons les suivantes :

- installations pour piétons de 1,8 m de largeur avec des dalles de délimitation lorsqu'elles sont adjacentes à une piste cyclable
- bancs et aires de repos tout au long du couloir
- Intersections dotées :
  - d'aires de refuge pour traverser
  - de signaux accessibles pour piétons
  - d'indicateurs tactiles de surface de marche

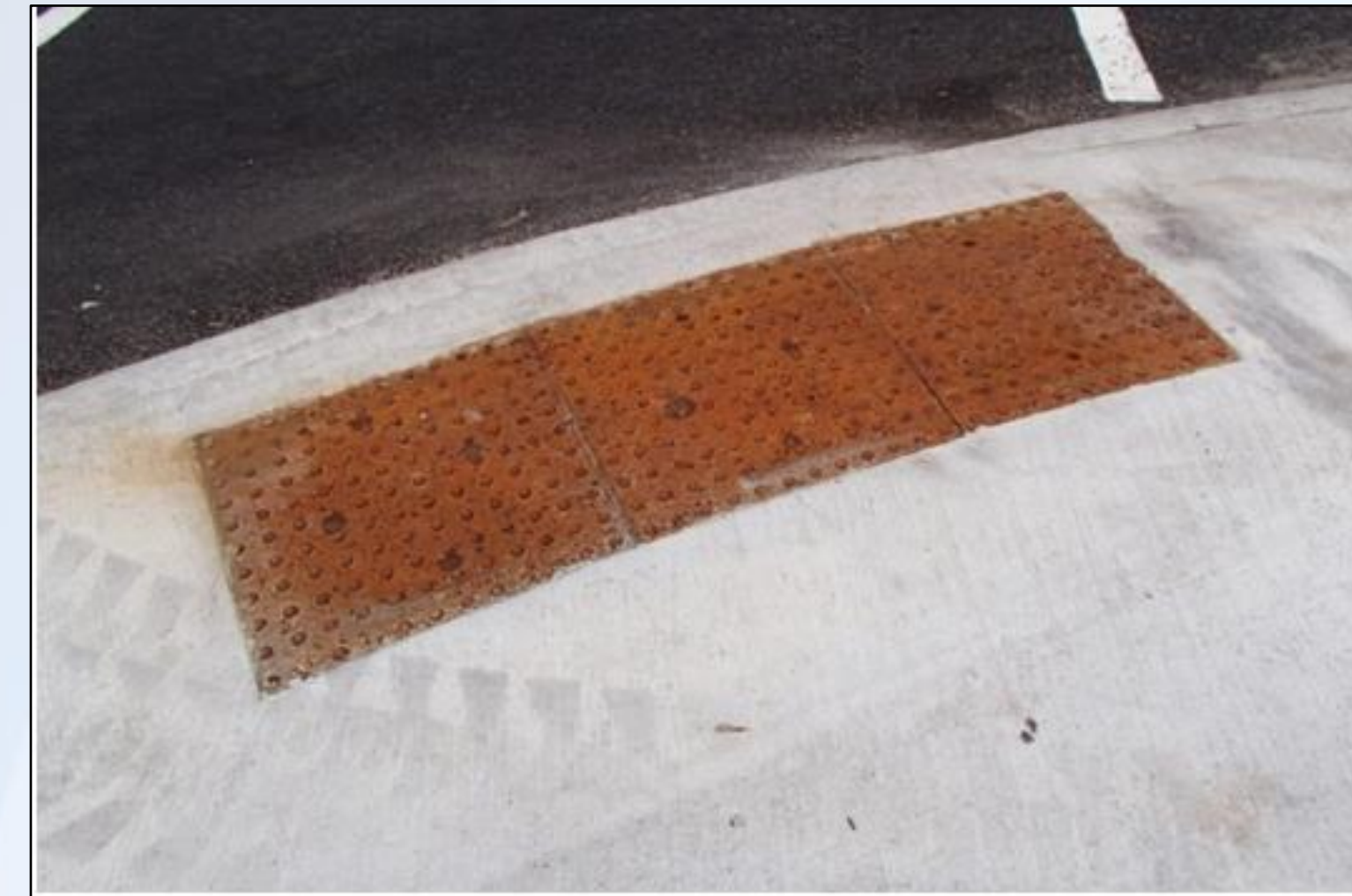


# Éléments d'accessibilité

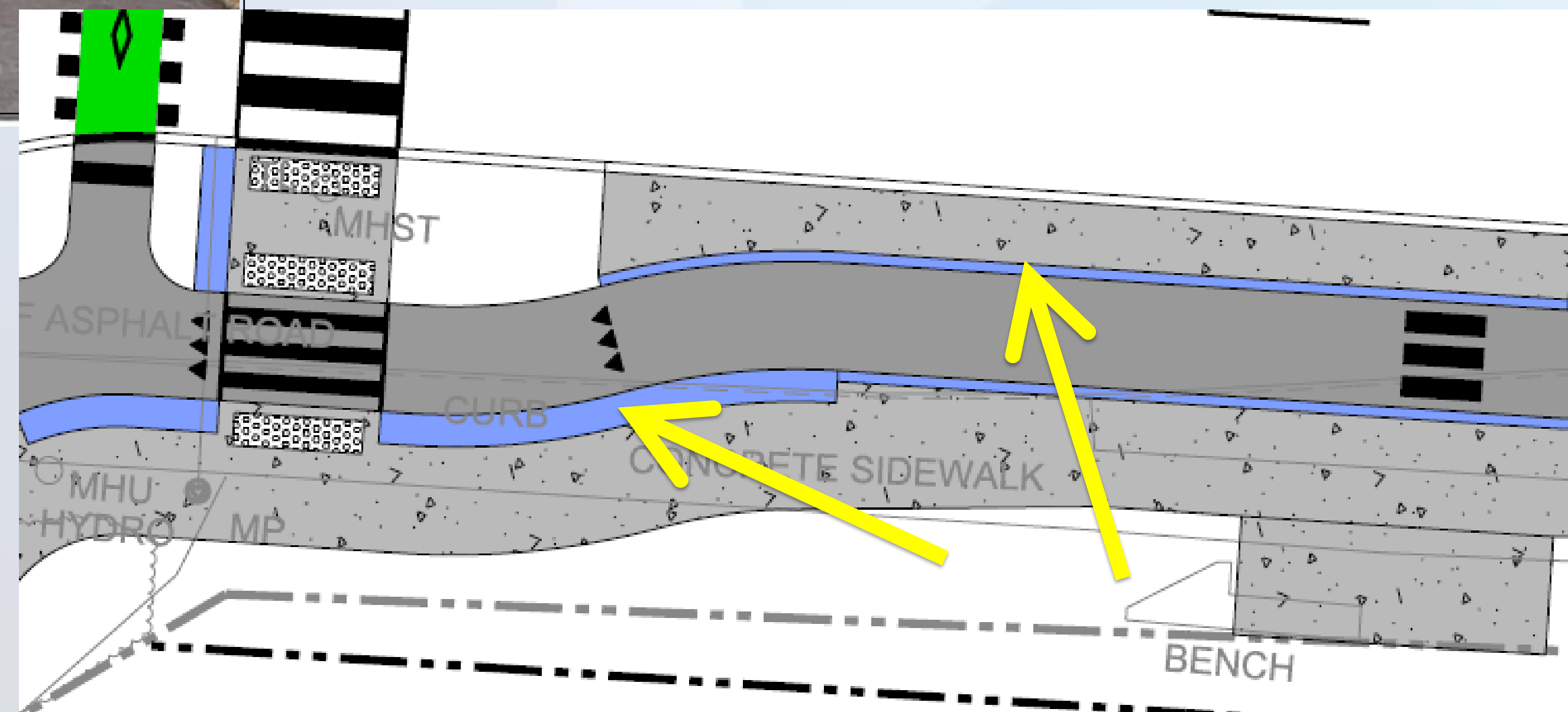
24



Pavés délinéateurs

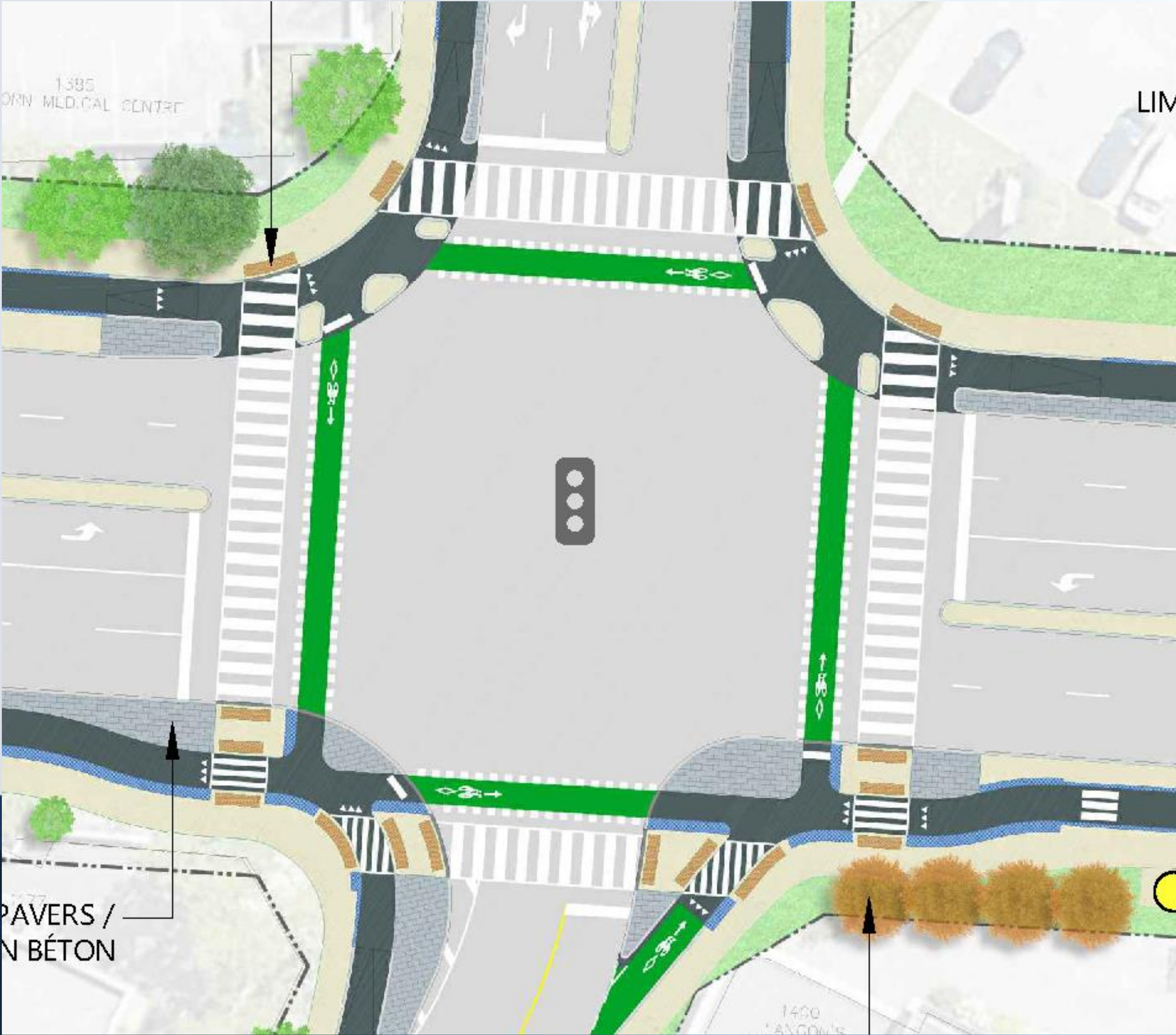


Indicateurs tactiles de surface de marche





# Intersections protégées avec feux de circulation





# Rues transversales locales



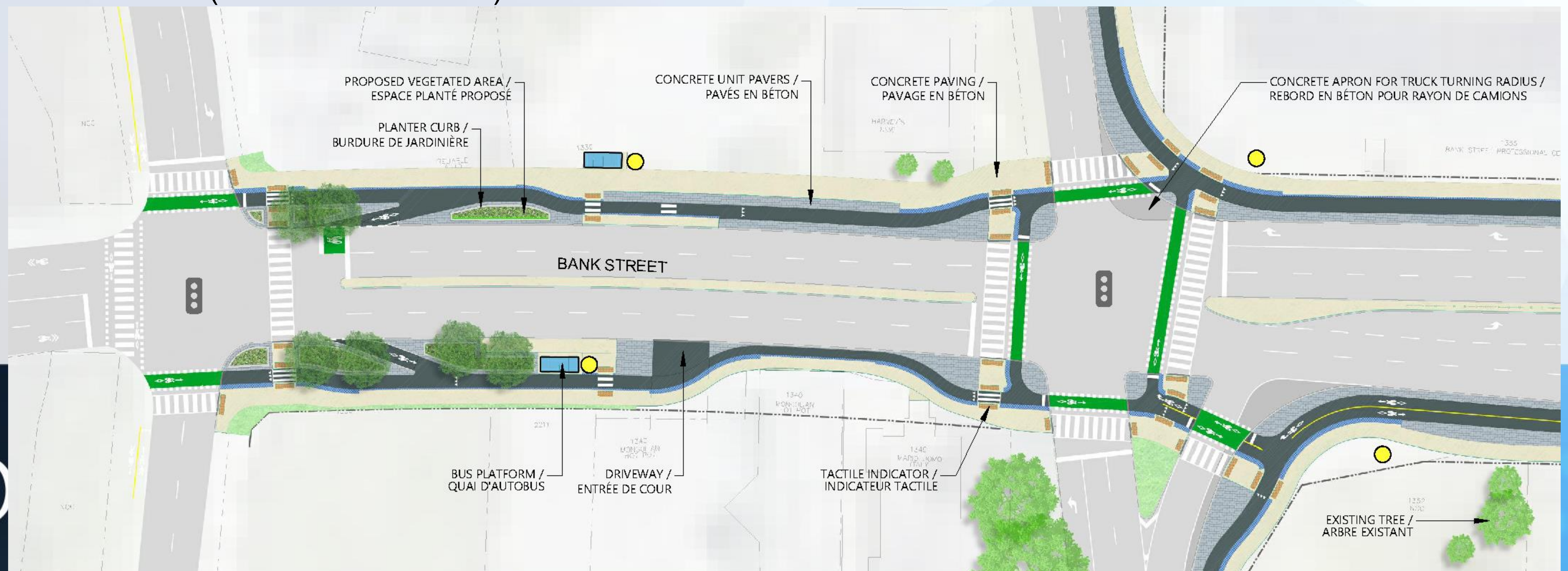


# Rue Bank

Promenade Riverside (en direction ouest) à la promenade Riverside (en direction est)

## Éléments clés de la configuration des lieux

- Terre-plein central surélevé
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,5 m pour la voie centrale
- Liens cyclistes avec le sentier polyvalent qui longe la rivière
- Bords inclinés permettant aux cyclistes de passer de la route aux pistes cyclables surélevées
- Transformation du couloir de virage à droite en un couloir intelligent à l'intersection de la promenade Riverside (en direction de l'est)





# Promenade Riverside

(en direction est)

## Éléments clés de la configuration des lieux

- Réalignement de la bretelle d'accès de Riverside en direction ouest vers la bretelle d'accès de Riverside en direction est
- Modification de l'accès au centre commercial Billings Bridge, y compris le tracé du virage à droite





# Rue Bank

## Promenade Riverside (en direction est) au Transitway (Billings Bridge)

### Éléments clés de la configuration des lieux

- Terre-plein central surélevé avec clôture
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Piste cyclable bidirectionnelle sur le côté ouest de la rue Bank afin d'assurer un lien plus direct avec le centre commercial Billings Bridge
- Modification de l'accès au centre commercial Billings Bridge
- Rétrécissement de l'accès au Transitway
- Virages à gauche réservés aux propriétés situées à l'ouest et à l'est de la rue Bank et du Transitway





# Rue Bank

Transitway (centre commercial Billings Bridge) jusqu'à la rue Ohio

## Éléments clés de la configuration des lieux

- Réfection du ponceau du ruisseau Sawmill sur la rue Bank
- Terre-plein central surélevé
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Nouveau lien cyclable entre la rue Bank et la place Kilborn et réfection des installations pour piétons
- Lien cyclable bidirectionnel du côté est, de la place Kilborn jusqu'au Transitway afin d'améliorer la connectivité avec le centre commercial Billings Bridge



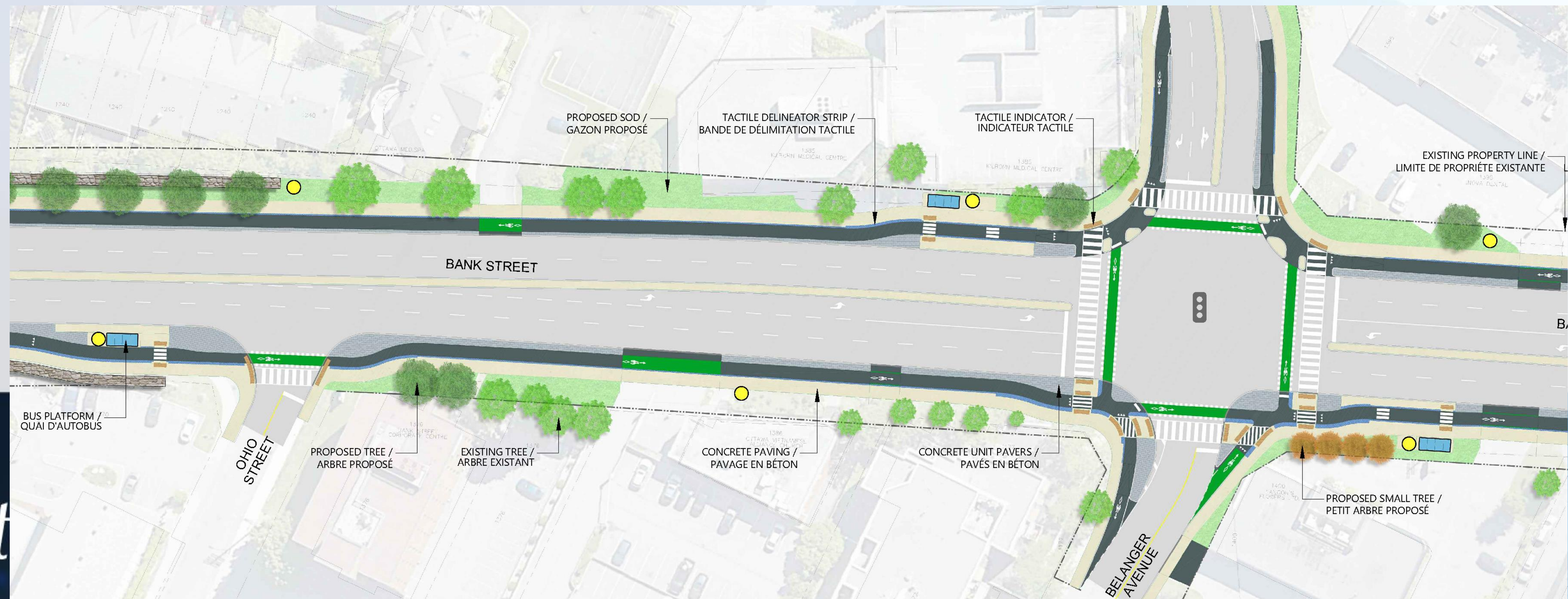


# Rue Bank

## Rue Ohio jusqu'à la rue Lamira/avenue Belanger

### Éléments clés de la configuration des lieux

- Voies consacrées aux virages à gauche vers Lamira et Bélanger
- Terre-plein central surélevé
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Bords inclinés pour permettre aux cyclistes de passer de la route aux pistes cyclables surélevées sur Lamira et Belanger
- Rétrécissement de Lamira et de Belanger à la hauteur de la rue Bank



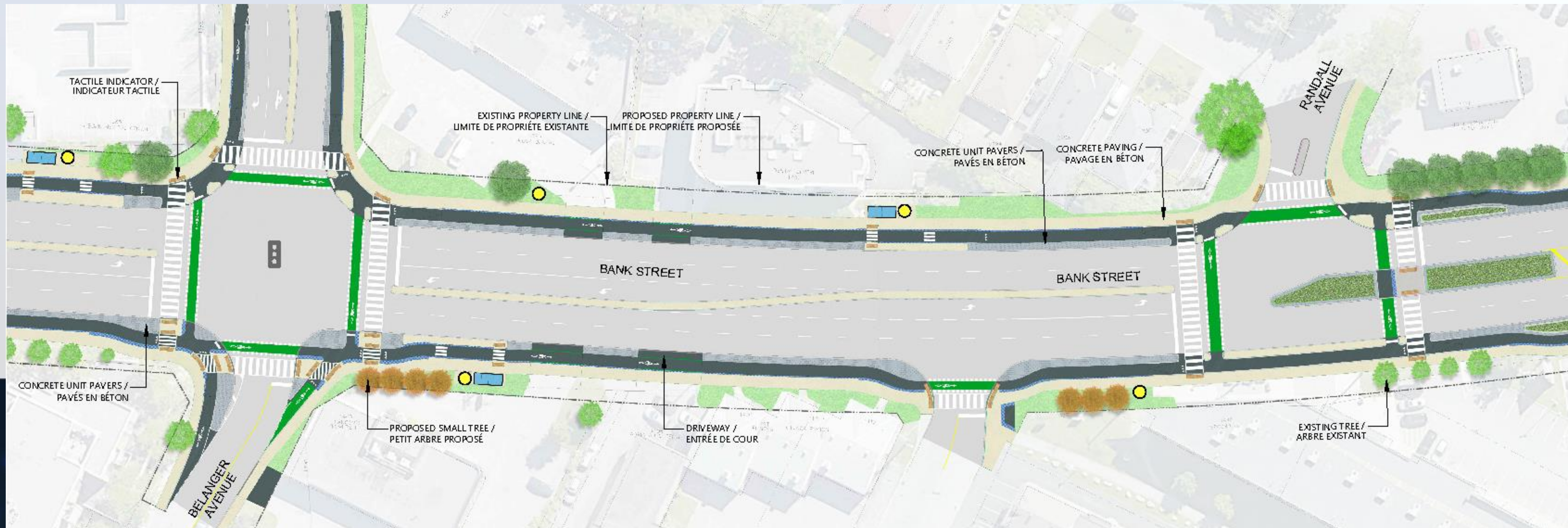


# Rue Bank

## Rue Lamira/avenue Belanger jusqu'à l'avenue Randall

### Éléments clés de la configuration des lieux

- Terre-plein central surélevé
- Voie réservée aux virages à gauche entre Bank et Randall
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Rétrécissement de Rockingham et Randall à la hauteur de la rue Bank
- Terre-plein franchissable sur Randall







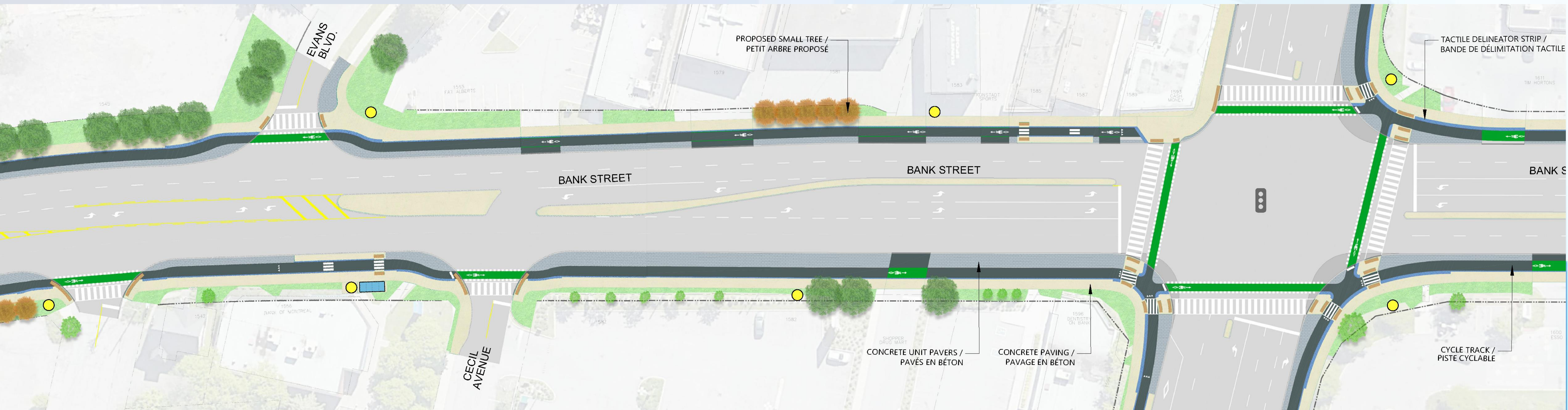


# Rue Bank

## Place Karn jusqu'au chemin Heron

### Principaux éléments de la configuration des lieux

- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- 4,75m de largeur voie de virage à gauche dans les deux sens entre Karn et Evans avec terre-plein surélevé en béton pour le reste du tronçon
- Voie de virage à gauche de Bank à Cecil avec interdiction de tourner à gauche de Cecil à Bank
- Double virage à gauche de Heron à Bank et une voie de virage à gauche de Heron à Bank.
- L'angle nord-est de Heron et de Bank comporte actuellement une zone mixte où les cyclistes devront descendre et marcher à côté de leur vélo; toutefois, la configuration de cet angle est encore à l'étude
- Rétrécissement d'Evans et de Cecil à l'angle de Bank
- Suppression de la voie de virage à droite à Heron et proposition de tabliers pour camions, le cas échéant





# Chemin Heron

## Principaux éléments de la configuration des lieux

- Liens avec les installations cyclables situées à l'ouest et construites par d'autres
- Bords inclinés pour permettre aux cyclistes de passer de la chaussée aux pistes cyclables surélevées de la rue Heron





# Rue Bank

## Chemin Heron jusqu'à l'avenue Erie

### Principaux éléments de la configuration des lieux

- Terre-plein surélevé de Heron à Collins
- 4,0 m – 6,0m de largeur terre-plein franchissable de Collins à Erie
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Rétrécissement d'Anoka, de Collins, de Ridgemont et de Portland à la hauteur de Bank
- Voie réservée aux virages à gauche de Bank à Erie
- Piste cyclable bidirectionnelle sur le côté ouest de Bank pour rejoindre un sentier polyvalent



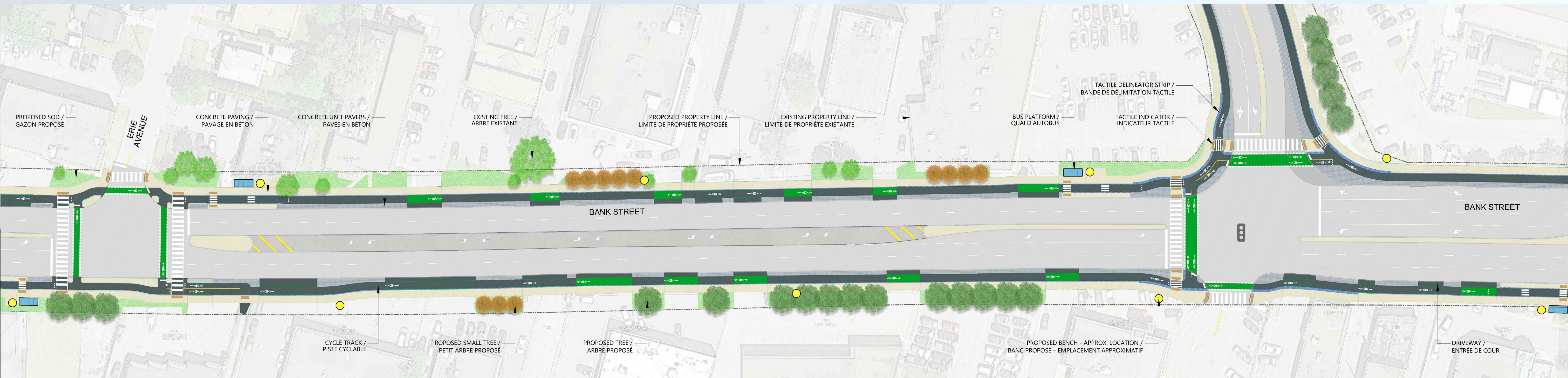


# Rue Bank

## Avenue Erie jusqu'à la promenade Alta Vista

### Principaux éléments de la configuration des lieux

- Principalement un 4,7m de largeur terre-plein franchissable avec tronçon de terre-plein surélevé à l'intersection d'Erie et d'Alta Vista
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Remplacement de la voie de virage à droite par un tablier pour camions à l'angle sud-est de l'intersection d'Alta Vista; toutefois, la configuration de cette intersection est encore à l'étude
- Rétrécissement de l'accès à la patinoire Jim Tubman à la hauteur d'Alta Vista
- Prolongement du terre-plein central sur le côté sud de l'intersection d'Alta Vista afin d'éliminer les virages à gauche depuis l'emplacement d'Enterprise Car Rental
- Voies réservées aux virages à gauche à la hauteur d'Alta Vista et voie réservée aux virages à droite en direction nord





# Promenade Alta Vista

## Principaux éléments de la configuration des lieux

- Prolongement des pistes cyclables surélevées jusqu'aux futurs aménagements cyclables sur route
- Bords inclinés permettant aux cyclistes de passer de la chaussée aux pistes cyclables surélevées sur Alta Vista



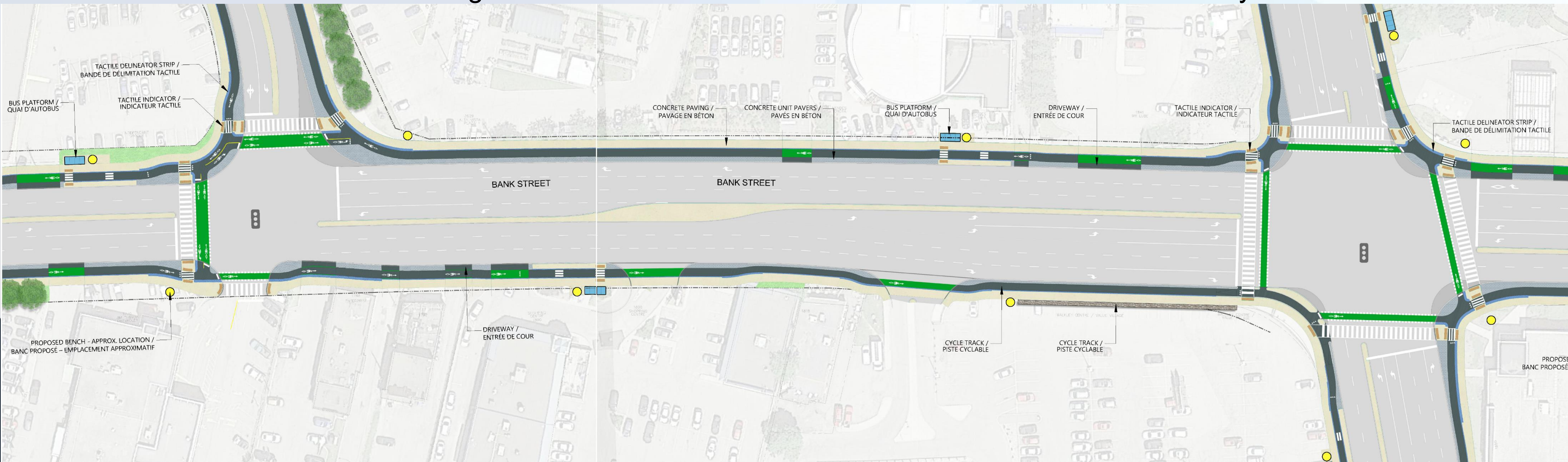


# Rue Bank

## Promenade Alta Vista jusqu'au chemin Walkley

### Principaux éléments de la configuration des lieux

- Section transversale à six voies
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Terre-plein central surélevé en béton
- Troisième voie en direction sud aménagée au sud de l'intersection avec Alta Vista
- Voies doubles réservées aux virages à gauche sur tous les tronçons de l'intersection entre Bank et Walkley
- Voies réservées aux virages à droite en direction du nord et du sud sur Bank et Walkley





# Chemin Walkley

## Principaux éléments de la configuration des lieux

- Bords inclinés permettant aux cyclistes de passer de la chaussée aux pistes cyclables surélevées sur Walkley





# Rue Bank

## Chemin Walkley jusqu'à l'avenue Notting Hill

### Éléments clés de la configuration des lieux

- Terre-plein central surélevé
- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- Rétrécissement de Surrey et de Notting Hill à la hauteur de Bank
- Proposition d'un feu pour piétons sur le côté sud de l'intersection de Notting Hill avec passage bidirectionnel; toutefois, la configuration de cette intersection est encore à l'étude
- Lien avec le sentier proposé vers la future station de TLR du chemin Walkley



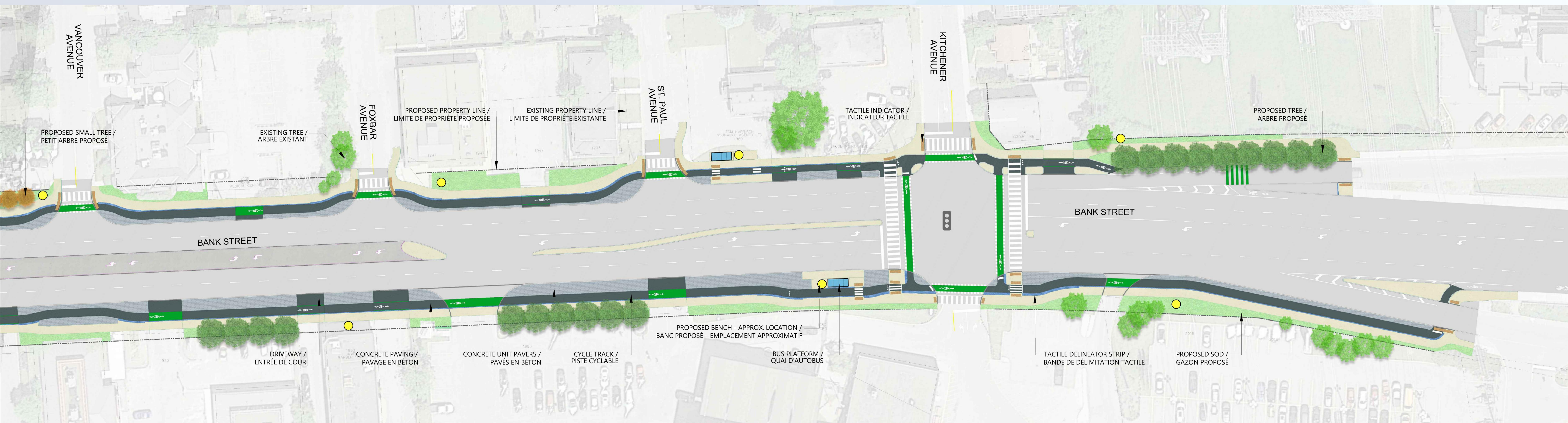


# Rue Bank

## Avenue Notting Hill jusqu'au sud de l'avenue Kitchener

### Éléments clés de la configuration des lieux

- Les largeurs des voies réservées aux véhicules sont les suivantes : 3,5 m pour la voie en bordure de rue et 3,25 m pour la voie centrale
- 5,0m de largeur terre-plein franchissable entre Notting Hill et Foxbar
- Rétrécissement de Vancouver, de Foxbar et de St-Paul à la hauteur de Bank
- Voie réservée aux virages à gauche vers l'emplacement de la Régie des alcools de l'Ontario
- Terre-plein central surélevé entre Foxbar et Kitchener
- Amélioration des liens pour cyclistes et piétons au sud de Kitchener à travers les bretelles





# Commentaires finaux



# Calendrier

- Achèvement de la conception détaillée **l'hiver 2022**
- Début des travaux de construction **2022/2023**

Les travaux devraient être réalisés par l'adjudication de plusieurs contrats. L'échéancier des travaux sera établi en fonction de l'approbation future du budget et de la coordination avec d'autres projets d'infrastructure qui auront lieu dans l'ensemble de la Ville. Les travaux de construction de ce projet seront échelonnés sur plusieurs années.



# Prochaines étapes – Consultation

La Ville est résolue à tenir la communauté informée tout au long de ce projet.

La Ville organisera d'autres initiatives pour informer les résidents et les propriétaires d'entreprises et les consulter, notamment par des séances d'information et des comités consultatifs publics.

Demeurez informé en consultant le site Web du projet et en vous inscrivant aux mises à jour par courriel :

[ottawa.ca/ruebank](http://ottawa.ca/ruebank)



# Merci!

Nous vous remercions de votre présence. Nous vous invitons à transmettre vos commentaires par courriel ou par écrit aux responsables du projet d'ici le 29 avril 2021.

Tous les renseignements et commentaires reçus seront conservés dans nos dossiers durant la phase de conception et pourront être inclus dans les documents de conception. Exception faite des renseignements personnels, tous les commentaires formulés seront intégrés au domaine public.

Des formats accessibles et des aides à la communication sont offerts sur demande à l'adresse : [www.ottawa.ca/formataccessible](http://www.ottawa.ca/formataccessible)

## **Gestionnaire de projet de la Ville**

Roxanne Tubb, ing.

Courriel : [Roxanne.Tubb@ottawa.ca](mailto:Roxanne.Tubb@ottawa.ca)

## **Gestionnaire de projet de la firme d'experts-conseils**

Kelly Lalonde, ing.

Courriel : [KLalonde@rcii.com](mailto:KLalonde@rcii.com)