

Avenue Byron et avenue Churchill – Conception fonctionnelle de l'intersection protégée

Rapport sur « Ce que nous avons entendu »

Août 2025

Vue d'ensemble du projet

La Ville d'Ottawa a publié en 2023 son Plan directeur des transports (PDT). Ce document dresse la liste des projets à mettre en œuvre pour aménager les liaisons manquantes ou pour miser sur les occasions d'étendre le réseau de transport actif. L'intersection de l'avenue Byron et de l'avenue Churchill fait partie de cette liste.

Dans le cadre de ce projet, la Ville prévoit de construire une intersection protégée, qui comprendra des éléments comme des traverses pour les cyclistes (passages pour les vélos), des feux de circulation pour les cyclistes et des murets de protection en béton. La Ville prévoit aussi d'aménager des voies cyclables dans tous les sens, pour assurer la transition avec les infrastructures cyclables existantes sur ces deux voies publiques.

Sur l'avenue Churchill, le projet consiste à aménager un trottoir continu tout le long de l'avenue Danforth et à mettre à l'essai une barre d'appui pour les vélos (aussi appelée « guidon de manœuvre » ou « assis-debout »).

Pour aménager les éléments de cette intersection protégée, on propose d'enlever la voie de virage à gauche dans le sens nord sur l'avenue Churchill. Les automobilistes pourront virer à gauche, mais seulement à partir de la seule et même voie de circulation, au lieu d'emprunter une voie réservée au virage.

Synthèse de la consultation publique

La consultation publique s'est déroulée en ligne en juillet; on donnait au public l'occasion de faire des commentaires par courriel. On a publié, sur le site Web du projet, une vue d'ensemble de ce projet et de sa conception. Des papillons publicitaires ont été adressés par la poste à 8 428 résidents habitant dans un rayon d'environ 350 mètres de l'intersection. 23 commentaires ont été déposés au total. Le lecteur trouvera ci-après la synthèse de ces commentaires.

Questions générales	
Questions	Réponses
Quel est le calendrier du projet?	Nous sommes toujours en train d'établir ce calendrier puisque la Ville prévoit de coordonner la réalisation de ce projet avec les travaux d'aménagement proposés au 424, avenue Churchill.
Quel est le coût prévu de ce projet?	Le réaménagement de toute l'intersection (ce qui comprend le nouveau matériel de signalisation, l'enlèvement de tout l'asphalte et la réfection de la chaussée, les travaux de modernisation et de remplacement des canalisations de services publics, ainsi que les trottoirs et infrastructures cyclables nouveaux et rehaussés) devrait coûter 1,84 million de dollars.
Aurons-nous une autre occasion de faire des commentaires avant le début des travaux?	Si on propose d'apporter des modifications considérables à la conception lorsque le projet se poursuivra, nous tiendrons une deuxième consultation publique. Toutefois, nous donnerons toujours aux résidents un préavis sur les répercussions et les délais des travaux de construction lorsqu'on les connaîtra.

Extension des améliorations apportées aux infrastructures cyclables	
Commentaires	Réponses
Plusieurs participants ont fait savoir qu'ils étaient tout à fait favorables à ce projet, puisqu'il permettrait d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, surtout les élèves. Or, ils ont aussi suggéré d'étendre les infrastructures proposées, surtout au nord de l'avenue Byron jusqu'à la rue Scott, et d'apporter des améliorations aux autres intersections.	<p>Le Plan directeur des transports prévoit une étude de viabilisation pour l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables sur l'avenue Churchill, entre l'avenue Byron et la rue Scott. On n'a pas précisé la date du début de cette étude, qui fait toutefois partie de la première phase des projets; autrement dit, cette étude devrait être réalisée dans les 7 à 10 prochaines années. Ce calendrier pourrait être écourté ou augmenté selon les niveaux de financement éventuels.</p> <p>Nous nous pencherons, dans la phase suivante de la conception, sur le</p>

	<p>prolongement de la voie cyclable du côté est du tronçon nord de l'avenue Churchill. Note : Nous ne pourrions pas étendre cette voie jusqu'au chemin Richmond, puisque son aménagement deviendrait très complexe et qu'on ne pourrait pas inclure les travaux à faire aux intersections dans le cadre de ce projet.</p> <p>Nous avons noté les autres lieux suggérés, et nous nous pencherons éventuellement sur la question.</p>
--	--

Effet de l'enlèvement de la voie de virage à gauche dans le sens nord	
Commentaires	Réponses
<p>Plusieurs participants s'opposaient à l'enlèvement de la voie de virage à gauche dans le sens nord : ils ont fait savoir que ces travaux nuiraient à la fluidité de la circulation et donneraient lieu à des problèmes de congestion, en plus d'accroître le bruit et la pollution atmosphérique.</p>	<p>Nous optimiserons la synchronisation des feux de circulation afin d'améliorer la fluidité de la circulation à cette intersection, en prévoyant un cycle devancé pour les piétons, ce qui leur permettra de traverser l'intersection en premier.</p> <p>Durant l'heure de pointe de l'après-midi, les automobilistes qui circulent dans le sens nord sur l'avenue Churchill et qui tournent à gauche doivent actuellement attendre en moyenne 13 secondes, et les automobilistes qui roulent tout droit ou qui tournent à droite doivent attendre en moyenne 18 secondes. Ces délais d'attente devraient augmenter de trois secondes dans le premier cas et de huit secondes dans le deuxième cas dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet. Aux autres heures du jour, ces délais d'attente devraient être moindres.</p> <p>Nous avons jugé raisonnables ces légères augmentations des délais d'attente pendant la période de pointe, puisque l'élimination de cette voie automobile et le cycle devancé pour les piétons permettront d'améliorer le confort et la sécurité des usagers vulnérables de</p>

	la route qui franchissent cette intersection.
Plusieurs participants étaient favorables à l'idée d'enlever la voie de virage à gauche dans le sens nord, en affirmant que les avantages offerts, surtout pour les élèves qui utilisent les infrastructures de l'avenue Churchill, l'emporteraient sur les répercussions pour les automobilistes.	Nous avons pris acte de la réaction favorable de ces participants.

Éléments de la conception	
Commentaires	Réponses
Certains participants ont fait savoir qu'ils s'opposaient aux îlots d'angle dans cette intersection, en affirmant que les cyclistes ne pourraient pas rouler au rythme de la circulation automobile et que les automobilistes auraient de la difficulté à prévoir le comportement des cyclistes puisqu'ils sont écartés de la route.	Les intersections protégées sont destinées à améliorer la sécurité et le confort des usagers vulnérables de la route aux intersections. Ces intersections ont fait leurs preuves dans la réduction du nombre de collisions à Ottawa (soit aussi bien les collisions mettant en cause deux voitures que les collisions entre les voitures et les usagers vulnérables de la route). L'îlot de sécurité du coin permet aux cyclistes de tourner à droite sans côtoyer les automobilistes qui virent à droite. Les cyclistes peuvent ainsi se placer devant les voitures immobilisées, plutôt qu'à côté de ces voitures, ce qui les rend plus visibles.
On a suggéré d'installer une barre d'appui pour vélos à d'autres endroits de l'intersection, surtout du côté ouest du tronçon nord de l'avenue Churchill.	Il n'y a pas suffisamment de place pour installer la barre de poussée à cet endroit en raison des travaux d'aménagement qu'on propose de réaliser au 424, avenue Churchill. On pensera à d'autres points d'implantation dans la prochaine phase des travaux de conception.
Les nouvelles infrastructures cyclables comprendraient des bordures à l'intersection, ce qui suscite des inquiétudes, puisque ces bordures sont difficiles à surmonter pour les cyclistes.	Le modèle de conception décrit, qui prévoit une bordure de béton entre la route et la voie cyclable, ne correspond plus au modèle de conception normalisé de la Ville à l'heure actuelle. Nous avons donc éliminé ce modèle pour le remplacer par des rampes en asphalte en pente douce et continue.
Des participants ont demandé de garder les bateaux de trottoir à l'angle de la	On ne prévoit pas de changement pour les bateaux de trottoir de la place Byron.

place Byron et de l'avenue Lincoln pour veiller à ce que les infrastructures cyclables soient faciles d'accès.	Le bateau de trottoir de l'avenue Lincoln sera préservé, mais sera réinstallé ailleurs, puisqu'on construit actuellement un nouveau trottoir sur l'avenue Lincoln dans le cadre d'un projet distinct.
--	---

Sécurité	
Commentaires	Réponses
Bien qu'on soit d'accord avec ce projet, on a exprimé des inquiétudes à propos de la sécurité des cyclistes qui se déplacent dans le sens nord sur l'avenue Churchill, en sortant de la voie cyclable pour rouler sur la voie automobile partagée.	<p>Nous penserons à prolonger encore la voie cyclable dans le sens nord. Nous prévoyons éventuellement un intervalle avancé pour les cyclistes (ce qui leur donnera une longueur d'avance lorsqu'ils franchiront l'intersection). Nous le confirmerons dans les phases ultérieures de ce projet.</p> <p>Les cyclistes ne devront que temporairement s'intégrer dans la circulation à cet endroit, puisque le Plan directeur des transports de la Ville prévoit un projet distinct pour étendre à la rue Scott les voies cyclables de l'avenue Churchill à partir de l'avenue Byron.</p>
Des participants étaient favorables à l'aménagement du trottoir continu, puisque ce trottoir permettait d'améliorer la visibilité et le confort des cyclistes lorsqu'ils franchissent l'intersection.	Nous avons pris acte de cet avis favorable.
Des participants s'opposent à ce projet, en affirmant qu'il mettrait en danger les piétons et qu'il encouragerait les cyclistes à adopter des comportements répréhensibles.	<p>La Ville suit le succès de ses intersections protégées à sept endroits. Les résultats préliminaires font état d'une baisse de 37 % de l'ensemble des collisions (des voitures, des vélos et des piétons) après la construction.</p> <p>Selon l'expérience vécue par la Ville, les aménagements dont l'orientation est positive constituent le moyen privilégié pour améliorer le comportement des usagers de la route. Ce projet permettrait d'aménager une liaison entre les infrastructures cyclables existantes et permettrait d'éviter que les cyclistes se déplacent parmi les voitures à</p>

	<p>l'intersection pour aménager un environnement mieux contrôlé, ce qui permettrait d'améliorer le comportement et la prévisibilité pour tous.</p> <p>L'analyse de l'achalandage fait état d'une légère augmentation des délais d'attente pendant la période de pointe; toutefois, ces délais sont raisonnables compte tenu des avantages apportés au confort et à la sécurité des usagers vulnérables de la route.</p>
<p>Un participant s'est prononcé contre le projet en raison des problèmes de visibilité comme cycliste à l'intersection protégée de l'avenue Byron et de l'avenue Kirkwood.</p>	<p>Nous avons pris acte de ses commentaires, sur lesquels nous nous pencherons plus attentivement.</p>
<p>Un participant a fait savoir qu'il avait vécu des expériences négatives en se déplaçant à pied sur les sentiers proches de l'intersection; il a parlé en particulier de la vitesse des cyclistes et de leur présence dans les infrastructures piétonnables. Ce participant a réclamé des panneaux indicateurs et des dispositifs physiques pour décourager les cyclistes d'emprunter les sentiers piétonnables.</p>	<p>Nous avons fait suivre le courriel de ce participant à l'équipe de la sécurité routière pour examen complémentaire.</p> <p>Ces dispositifs ne sont pas très efficaces lorsqu'il s'agit de faire changer les comportements. On a constaté que des aménagements dont l'orientation est positive, par exemple en aménageant des voies cyclables plus pratiques, permettent de mieux séparer les usagers de la route.</p>

Divers	
Commentaires	Réponses
<p>Des participants ont suggéré d'étendre les infrastructures piétonnables et cyclables du côté nord du tronçon est de l'avenue Byron.</p>	<p>Le sentier asphalté existant aménagé de ce côté sera converti en voie réservée aux cyclistes; les piétons pourront emprunter, du côté sud de l'avenue Lincoln, un trottoir qui assurera la liaison avec l'intersection et avec le parc linéaire Byron.</p> <p>On prévoit d'aménager ce trottoir dans le cadre d'un projet distinct.</p>

Conclusion

Les participants qui sont favorables à ce projet ont attiré l'attention sur les améliorations qu'il apporterait du point de vue de la sécurité des piétons et des cyclistes, surtout les élèves. Même s'ils sont favorables à ce projet, ils ont aussi suggéré d'étendre les infrastructures cyclables au nord de l'avenue Byron pour les prolonger jusqu'au chemin Richmond ou jusqu'à la rue Scott, et ils ont exprimé des inquiétudes pour les cyclistes qui s'intègrent dans la circulation sur l'avenue Churchill au nord de l'avenue Byron. Les participants qui s'opposent à ce projet s'inquiètent surtout de savoir si l'élimination de la voie de virage à gauche dans le sens nord nuira à la fluidité de l'achalandage. Ils ont fait d'autres commentaires sur la localisation, l'inclusion ou l'efficacité des éléments de la conception, de même que sur le comportement des cyclistes.

Les résultats de cette consultation publique contribueront aux prochaines étapes que franchira la Ville dans ce projet.