

Marché By – Côte-de-Sable

Voie cyclable de quartier

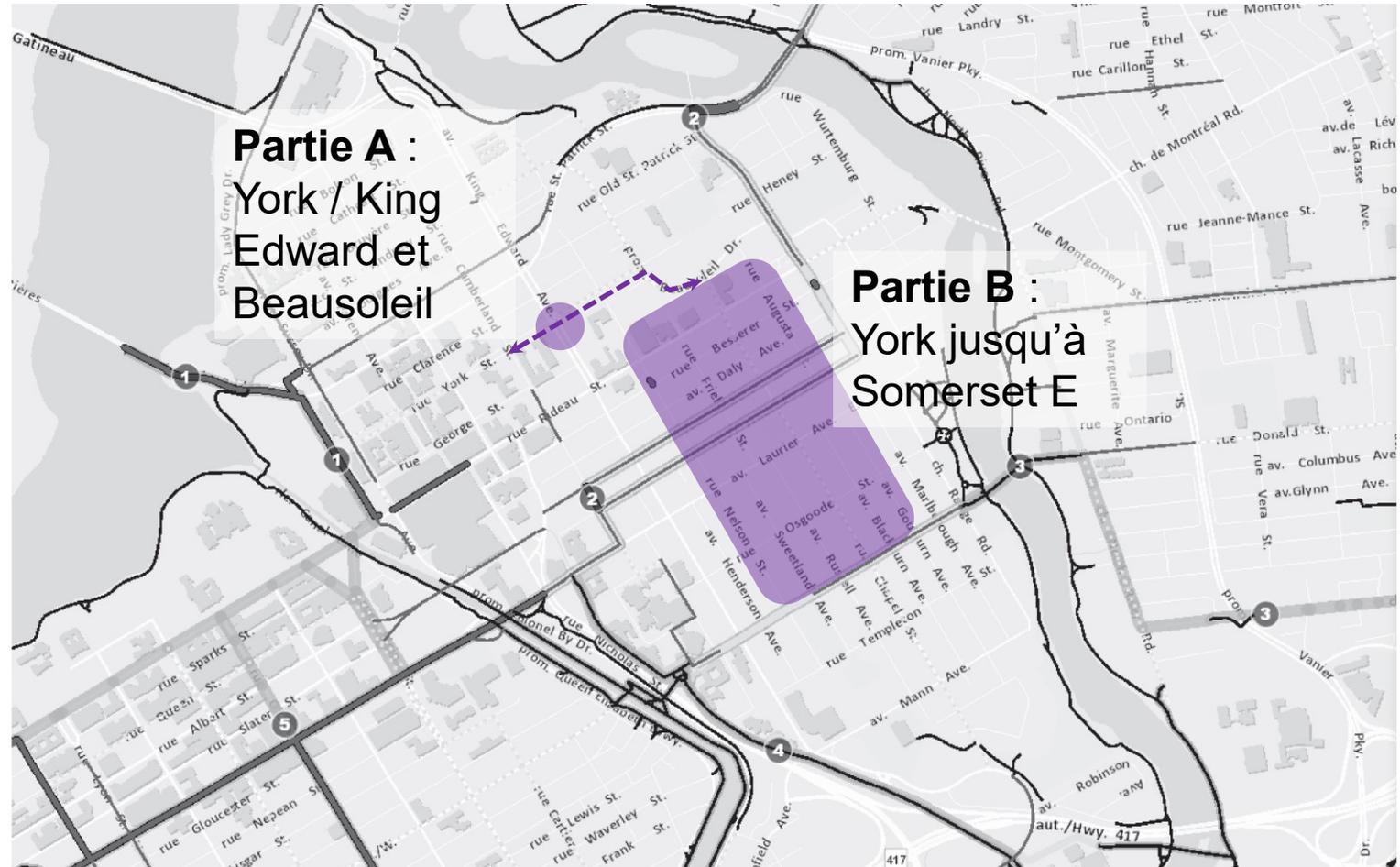
Consultation publique – avril 2022

Introduction

Remarque : Le présent projet est financé au moyen de fonds spéciaux en vertu de « l'article 37 » relatif au projet d'aménagement visant les 151 et 153, rue Chapel.

Secteur visé par l'étude

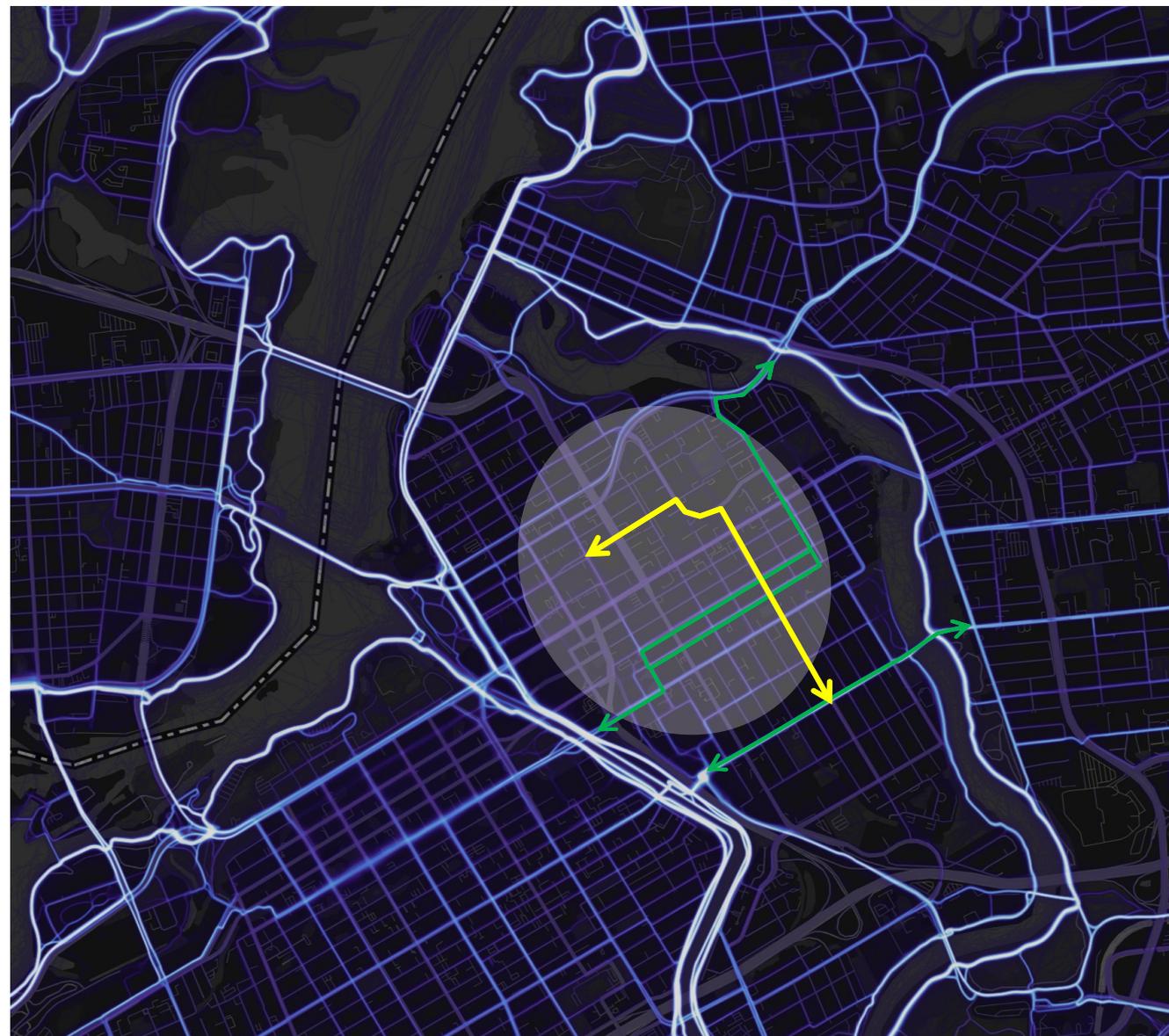
- L'étude comprend deux tronçons
 - Rue York et promenade Beausoleil
 - Rue York jusqu'à la rue Somerset Est
- Une voie cyclable de quartier de plus de 1,5 km



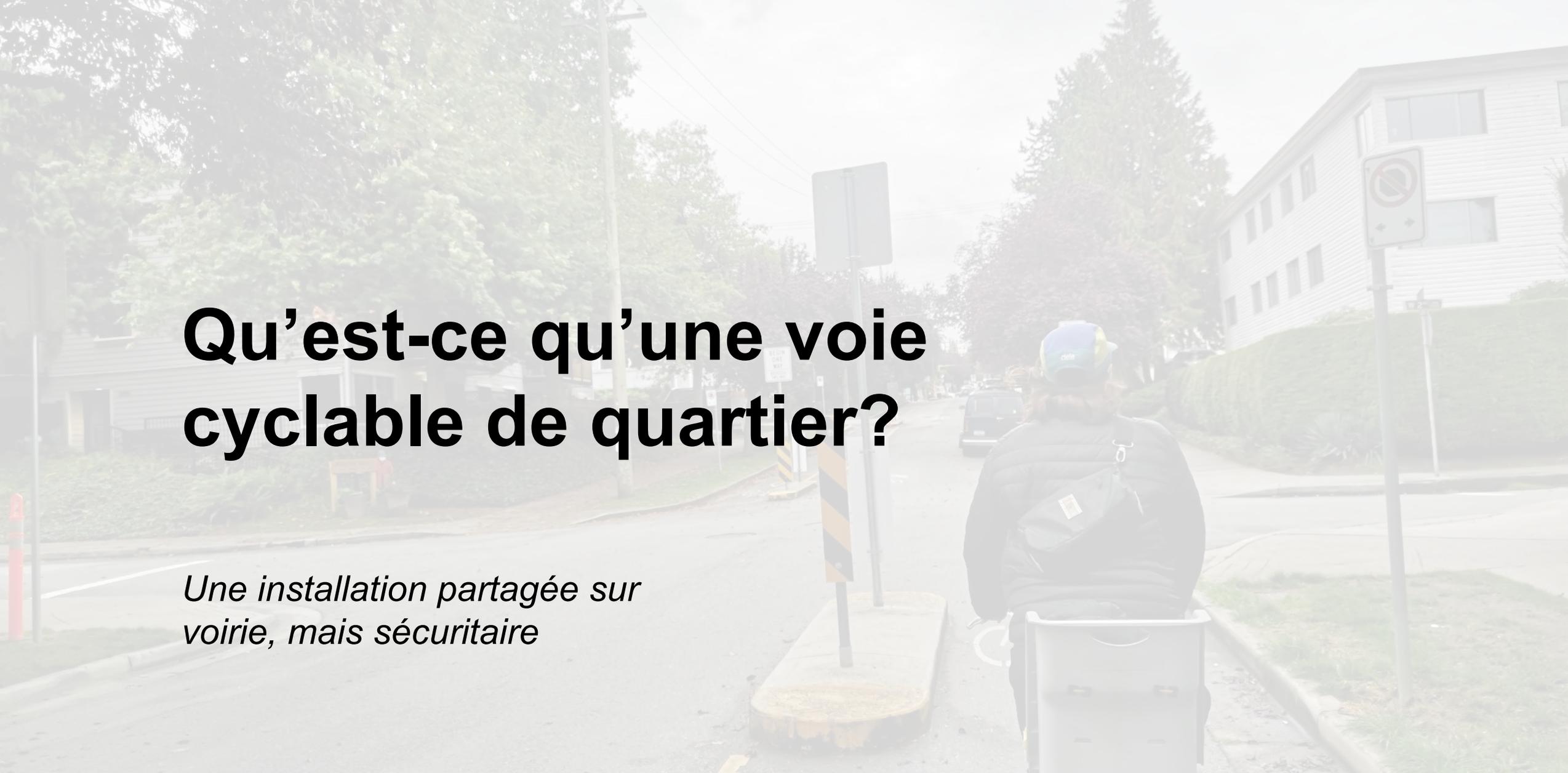
(Source : GeoOttawa)

Pourquoi ici?

- Liaison par voie cyclable de quartier dans un secteur où le nombre de cyclistes est élevé, mais où la connectivité est faible
- Amélioration de la connectivité entre :
 - Le marché By / la Basse-Ville et Côte-de-Sable
 - Parcours cyclables transurbains 2 (Cobourg / Wilbrod / Stewart) et 3 (Somerset E)
- Utilisation élevée par les cyclistes dans les couloirs est-ouest (selon les données de Strava)
- Demande inexploitée nord-sud prévue au moyen de la zone d'étude
 - Peu d'itinéraires possibles



(Source : Carte mondiale des activités Strava)

A person wearing a blue cap and a dark jacket is riding a bicycle on a residential street. The street has a shared bike lane marked with a white line and a sign. The background shows houses, trees, and a utility pole. The image is semi-transparent, allowing the text to be overlaid.

Qu'est-ce qu'une voie cyclable de quartier?

Une installation partagée sur voirie, mais sécuritaire

Les voies cyclables de quartier...

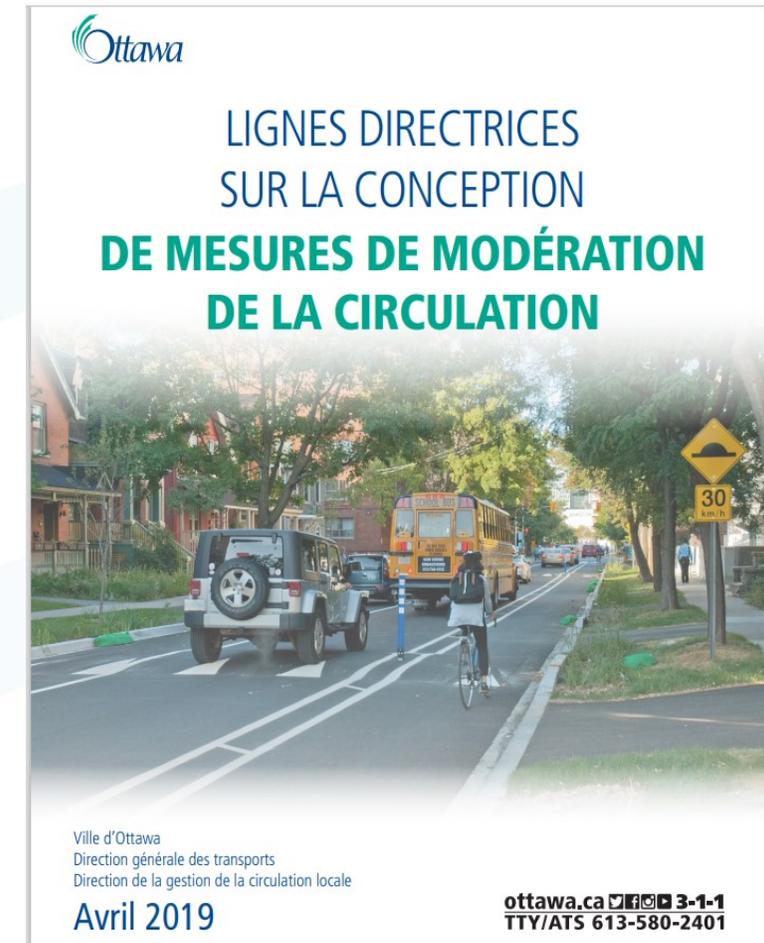
- Sont situées dans des rues dont l'achalandage et la vitesse de circulation sont faibles
- Privilégient le déplacement à vélo par
 - La modération de la circulation
 - La réduction de la circulation
 - la signalisation et le marquage sur la chaussée
 - Des aménagements de passages pour cyclistes aux intersections
- Encouragent les déplacements des gens à vélo tout en décourageant/éliminant les déplacements motorisés



Portland, OR (source : Alta Planning + Design)

Boîte à outils de traitement conceptuel

- Les traitements conceptuels sont issus des *Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation* et *Les rues résidentielles locales : trousse d'outils de modération de la circulation à 30 km/h* de la Ville, ainsi que d'exemples provenant d'Amérique du Nord et d'Europe
- Quelques traitements principaux sont mis en lumière dans les diapositives suivantes



Ralentissez

Avancées de trottoirs

- Diminuent la distance que les piétons doivent franchir pour traverser la chaussée
- Empêchent le stationnement à proximité des intersections
- Réduisent la vitesse des véhicules
- Certaines avancées existent déjà le long du couloir



Avenue Spencer et avenue Huron, Ottawa (source : Alta Planning +

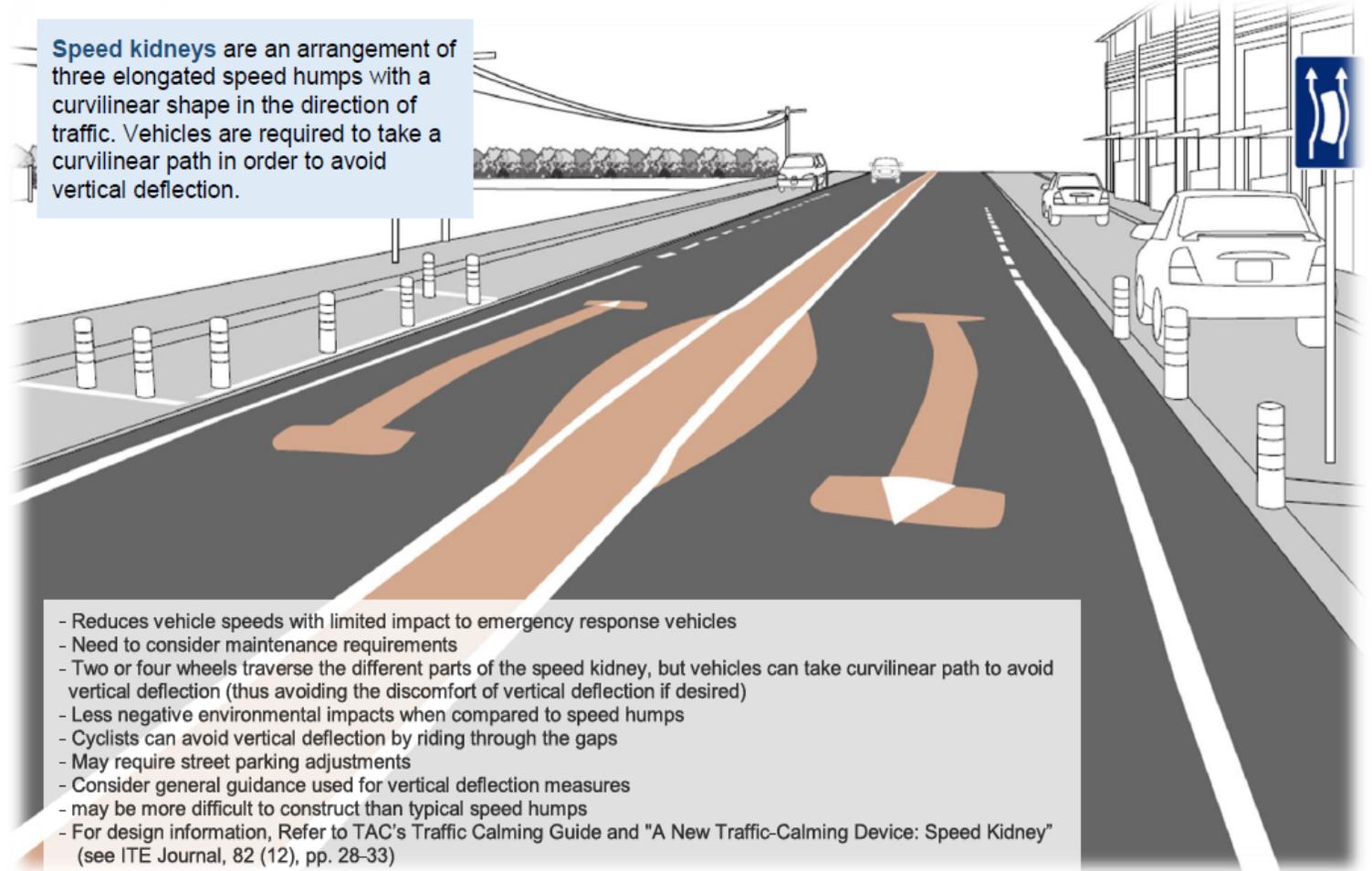
Ralentissez

Dos d'âne parallèles

- Forcent les automobilistes à ralentir pour traverser les éléments en saillie
- Gèrent la vitesse des véhicules
- Permettent aux personnes en vélo d'éviter les éléments en saillie
- Les répercussions pour les véhicules d'intervention d'urgence sont moindres

Speed Kidneys

Speed kidneys are an arrangement of three elongated speed humps with a curvilinear shape in the direction of traffic. Vehicles are required to take a curvilinear path in order to avoid vertical deflection.



- Reduces vehicle speeds with limited impact to emergency response vehicles
- Need to consider maintenance requirements
- Two or four wheels traverse the different parts of the speed kidney, but vehicles can take curvilinear path to avoid vertical deflection (thus avoiding the discomfort of vertical deflection if desired)
- Less negative environmental impacts when compared to speed humps
- Cyclists can avoid vertical deflection by riding through the gaps
- May require street parking adjustments
- Consider general guidance used for vertical deflection measures
- may be more difficult to construct than typical speed humps
- For design information, Refer to TAC's Traffic Calming Guide and "A New Traffic-Calming Device: Speed Kidney" (see ITE Journal, 82 (12), pp. 28-33)

Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville d'Ottawa

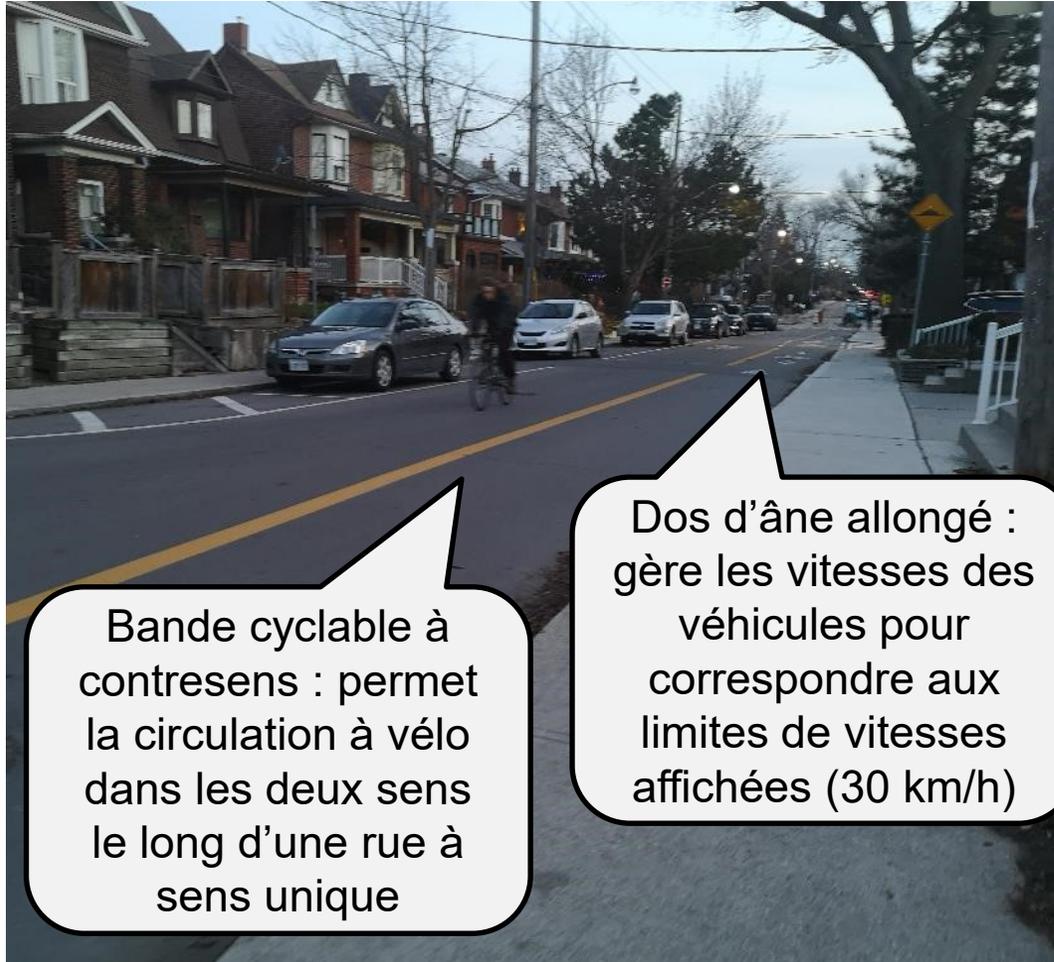
Ralentissez **Chicanes**

- Forcent les véhicules motorisés à manoeuvrer lentement
- Gèrent les vitesses des véhicules
- Permettent d'ajouter éventuellement de la végétation le long de la chaussée
- Peuvent réduire le stationnement sur rue



Rue Cambridge, Ottawa, ON (Source: City of

Exemples de caractéristiques



Bande cyclable à contresens : permet la circulation à vélo dans les deux sens le long d'une rue à sens unique

Dos d'âne allongé : gère les vitesses des véhicules pour correspondre aux limites de vitesses affichées (30 km/h)

Rue Shaw, Toronto, ON (source : Alta Planning + Design)



Signalisation et marquage sur la chaussée pour faciliter l'orientation

Portland, OR (source : Alta Planning + Design)

Réduction de volume

Avancées à mi-chaussée pour les véhicules

- Empêchent les véhicules d'entrer dans une rue à sens unique
- Gèrent le volume de véhicules
- Permettent aux cyclistes d'y poursuivre leur chemin



Rues Cumberland et St. Andrew, Ottawa (source : Alta Planning + Design)

Exemples de caractéristiques



Fermeture partielle
(une direction) : gère
le volume de
circulation des
véhicules

Vancouver, BC (source : Alta Planning + Design)



Fermeture complète :
empêche les
véhicules de
traverser en ligne
droite en gérant les
volumes de
circulation

Rue Shaw, Toronto, ON (source : Alta Planning + Design)

Exemples de caractéristiques



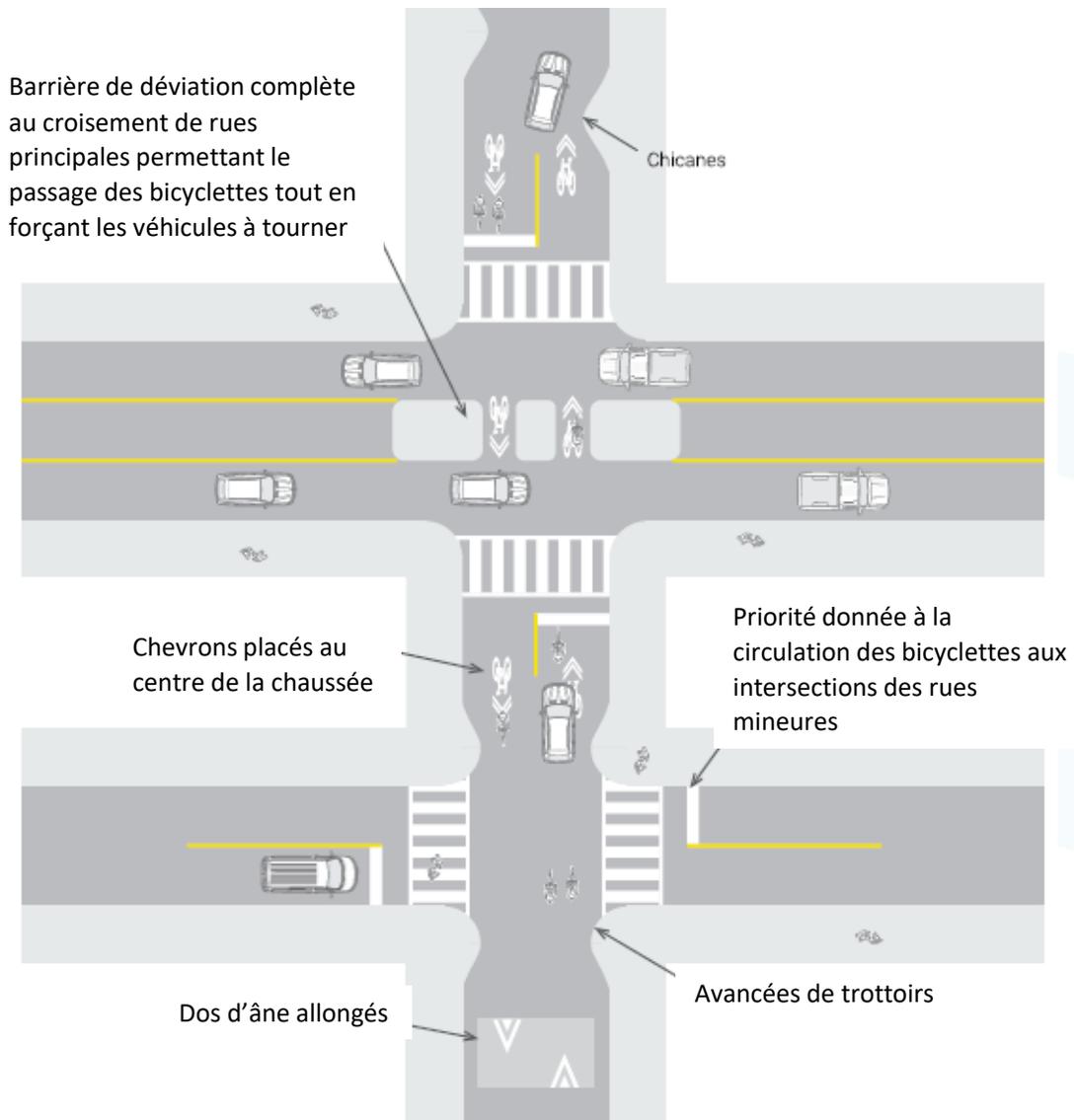
Halifax, NS (source : Alta Planning + Design)



Fort Collins, CO (source : Alta Planning +

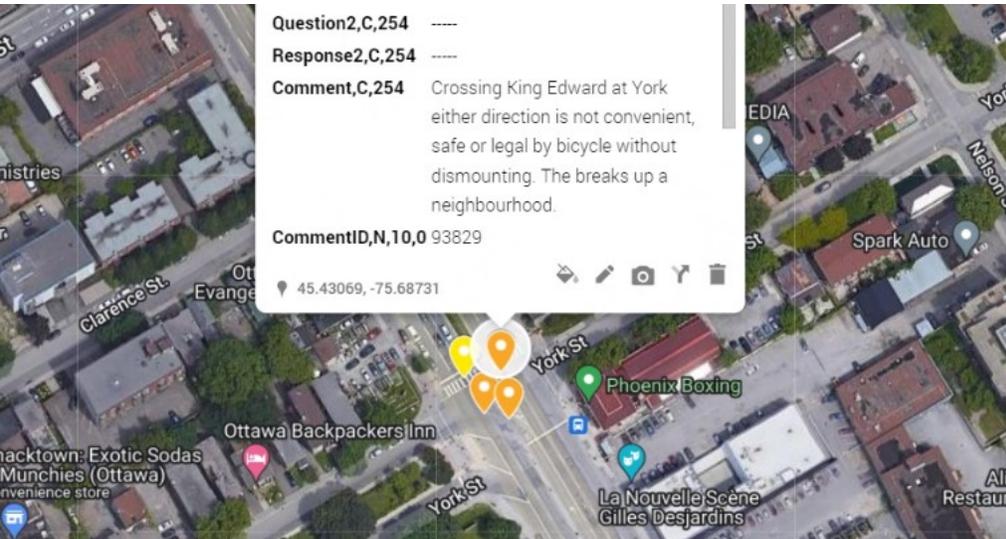
Réunion de tous les éléments

- Plusieurs mesures différentes seront réunies afin de créer un couloir continu assorti de faibles volumes et vitesses de circulation, et donnant la priorité aux personnes à vélo



Partie A : rue York et promenade Beausoleil

Conception de l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue York

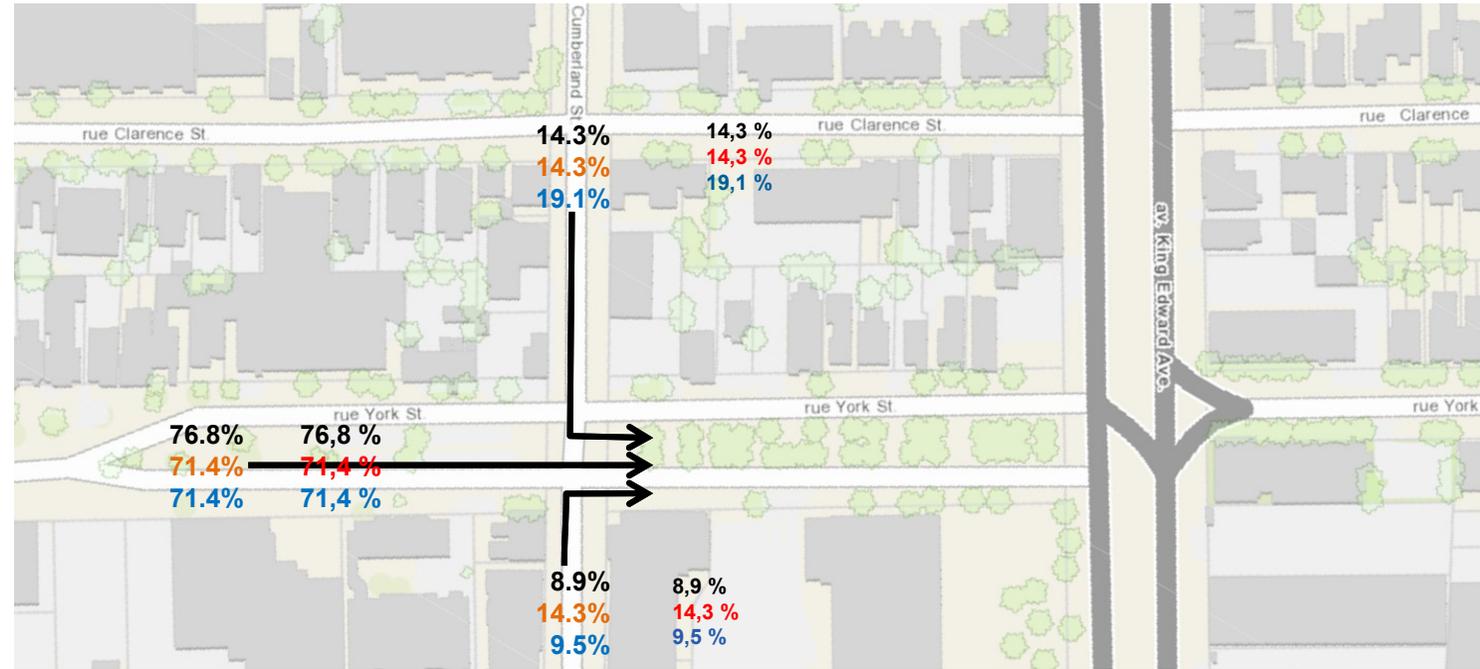


« La traversée de l'avenue King Edward à l'intersection de la rue York n'est pas commode, ni sécuritaire ni permise sans descendre du vélo. Ceci fragmente le quartier. »

Origines des cyclistes en direction est sur la rue York

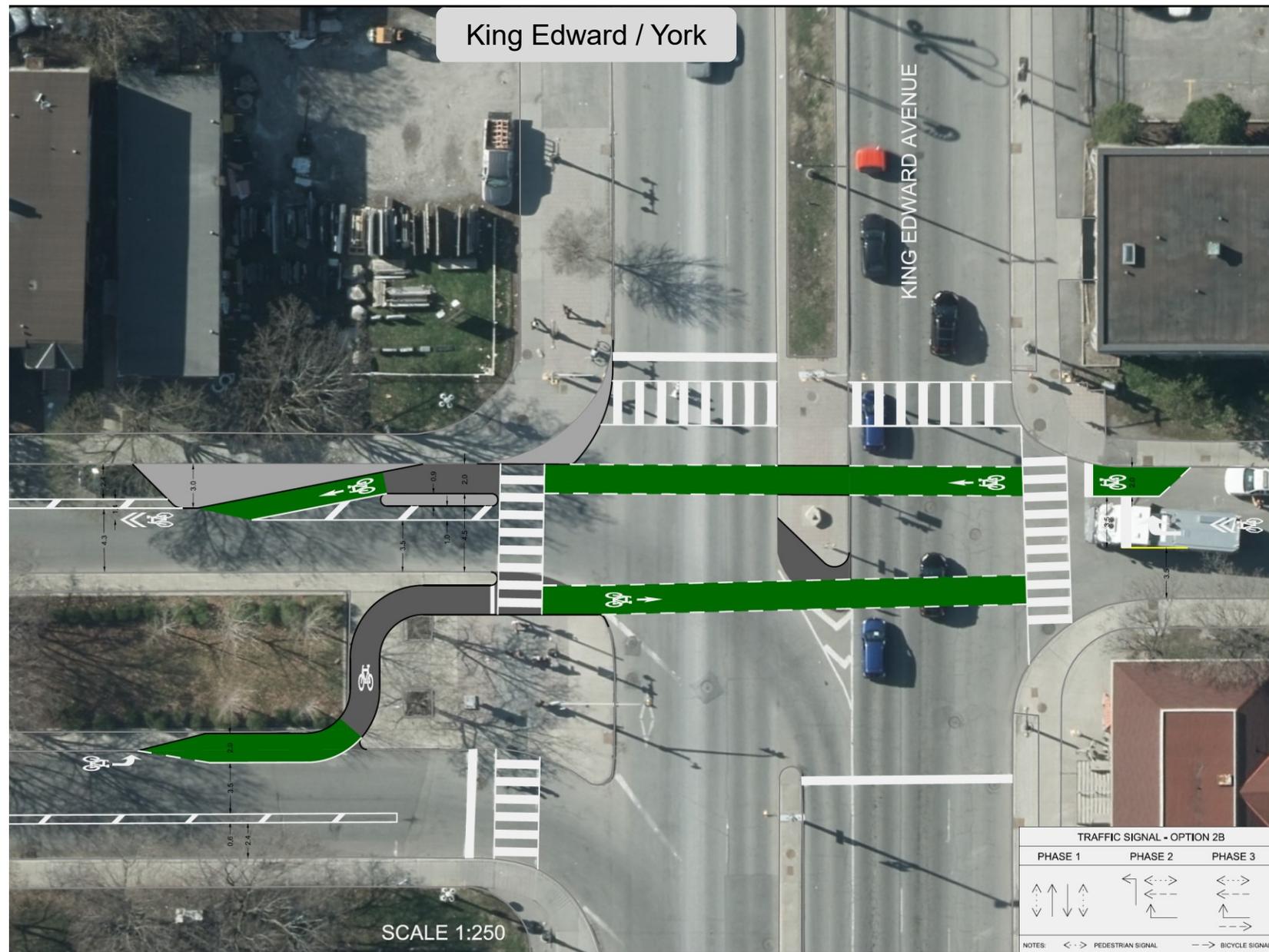
All day
 AM
 PM

Toute la journée
 Matin
 Après-midi



Conception de l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue York

- Permet les traversées est-ouest pour les personnes à vélo
- Connexion cyclable continue entre le secteur du marché By et la Basse-Ville
- Changements mineurs aux feux de circulation synchronisés
- S'harmonise au Plan du domaine public du marché By



Rue York et promenade Beausoleil

- Des mesures potentielles de voie cyclable de quartier dans ce tronçon comprennent :
 - Avancées de trottoirs
 - Dos d'âne allongés
 - Intersection surélevée
 - Panneaux d'orientation pour cyclistes
 - Bande tampon à partir du stationnement de rue
 - Places de stationnement pouvant être touchées sur la promenade Beausoleil (~18 au sud, ~16 au nord)



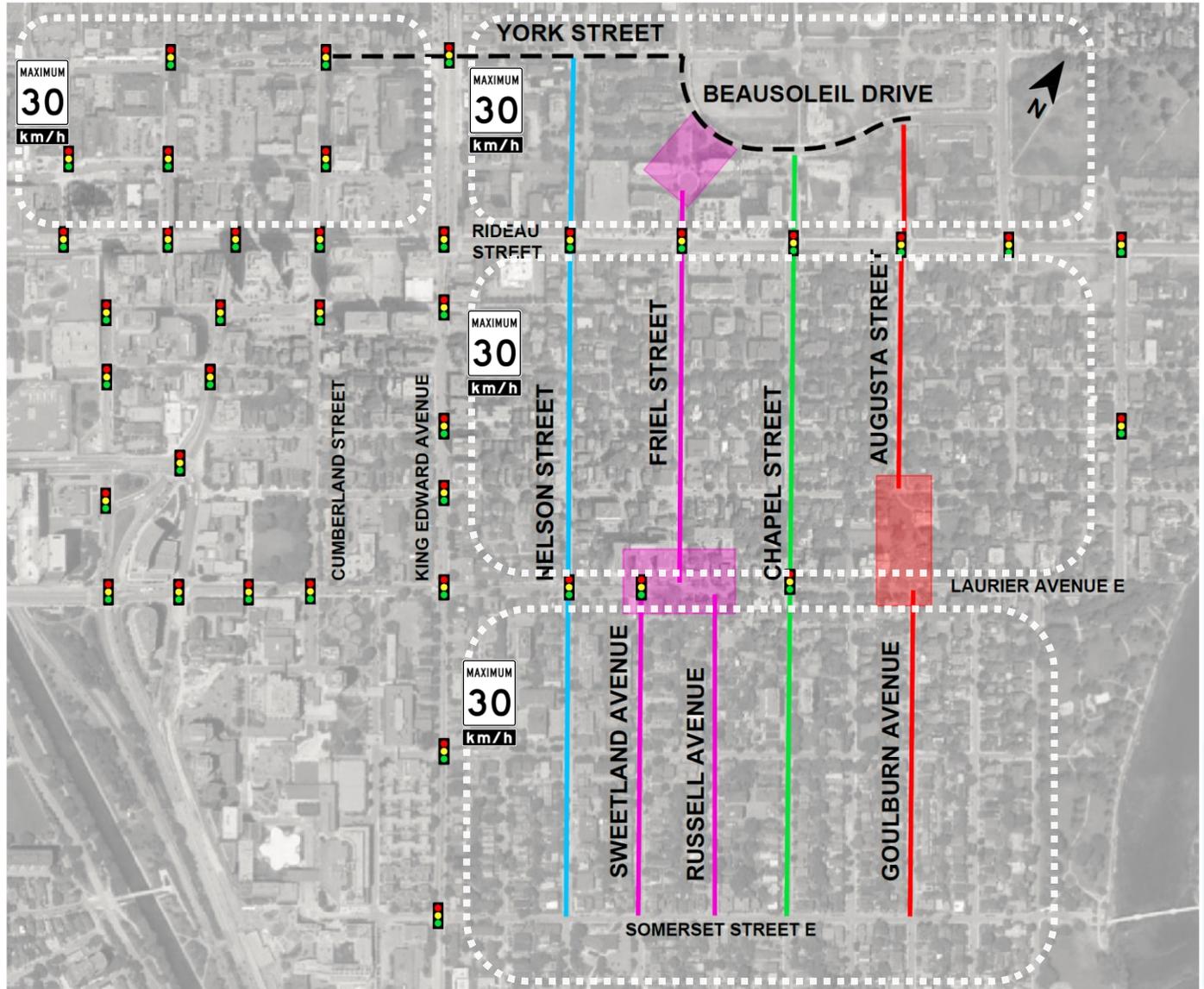
Rue Spencer et avenue Huron, Ottawa (Source : Alta Planning + Design)

Partie B : rue York et rue Somerset E.



Couloirs évalués

- Rue Nelson
- Rue Friel et avenue Sweetland ou avenue Russell
- Rue Chapel
- Rue Augusta et avenue Goulburn



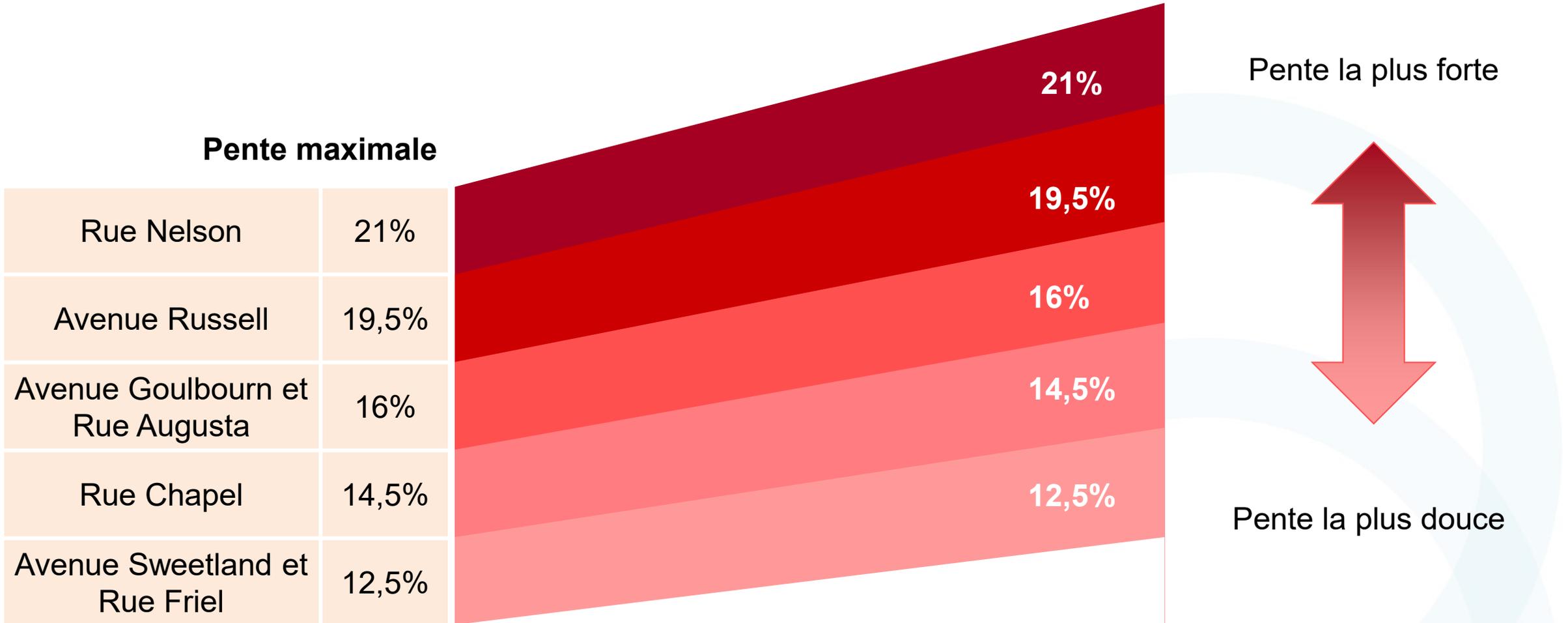
Critères d'évaluation

● = Meilleur

○ = Pire

Critères	Nelson	Friel et Sweetland	Friel et Russell	Chapel	Augusta et Goulbourn
Continuité de la route (route simple, droite)	●	○	○	●	○
Volume de circulation sur le tronçon le plus achalandé	○ (1/4 rempli)	○	○	●	○
Conflits de virage entre véhicules	○	○ (1/2 rempli)	○ (1/2 rempli)	○ (1/4 rempli)	○ (3/4 rempli)
Accès à des destinations et à des densités plus fortes	○ (1/4 rempli)	●	●	●	○ (1/2 rempli)
Connexions directes à d'autres installations cyclables	○ (1/2 rempli)	○ (1/2 rempli)	○ (1/2 rempli)	●	○ (1/4 rempli)
Possibilité de détourner la circulation vers des zones plus achalandées	○	○ (1/4 rempli)	○ (1/4 rempli)	●	○ (1/4 rempli)
Pente de la route	○	●	○ (1/4 rempli)	○ (1/4 rempli)	○ (1/2 rempli)
Note globale	○ (1/4 rempli)	○ (1/2 rempli)	○ (1/4 rempli)	●	○ (1/4 rempli)

Pente de la chaussée – la rue Somerset E à de l'avenue Laurier



Recommandation

La rue Chapel constitue le couloir nord-sud remportant la note la plus élevée en fonction des critères d'évaluation :

- La route continue la plus directe entre des parcours cyclables transurbains
- Les volumes existants de circulation se situent dans les limites recommandées (moins de 1 500 véhicules par jour)
- Elle présente moins de points de conflit potentiel que d'autres couloirs
- La densité de population est plus élevée le long du couloir
- Elle offre un accès plus direct aux destinations communautaires (écoles, garderies, parcs)
- Sa pente est moins accentuée que celles d'autres couloirs



Rue Chapel, Ottawa, ON (source : Alta Planning + Design)

Prochaines étapes

Prochaines étapes

Le personnel examinera tous les commentaires reçus dans le cadre de cette consultation publique. Les prochaines étapes seront :

- L'aménagement de l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue York passera à l'étape suivante de conception. D'autres renseignements et les échéanciers seront publiés sur le site Web de la Ville.
- Le personnel des Services de planification élaborera la conception des travaux sur toute la longueur du parcours cyclable de quartier. Cette conception sera présentée ultérieurement aux membres du public, qui pourront l'examiner plus en détail.
- Si vous avez des questions, veuillez communiquer avec Sam Roberts, gestionnaire de projet, à l'adresse Samuel.Roberts@ottawa.ca ou au 613-580-2424, poste 27910.