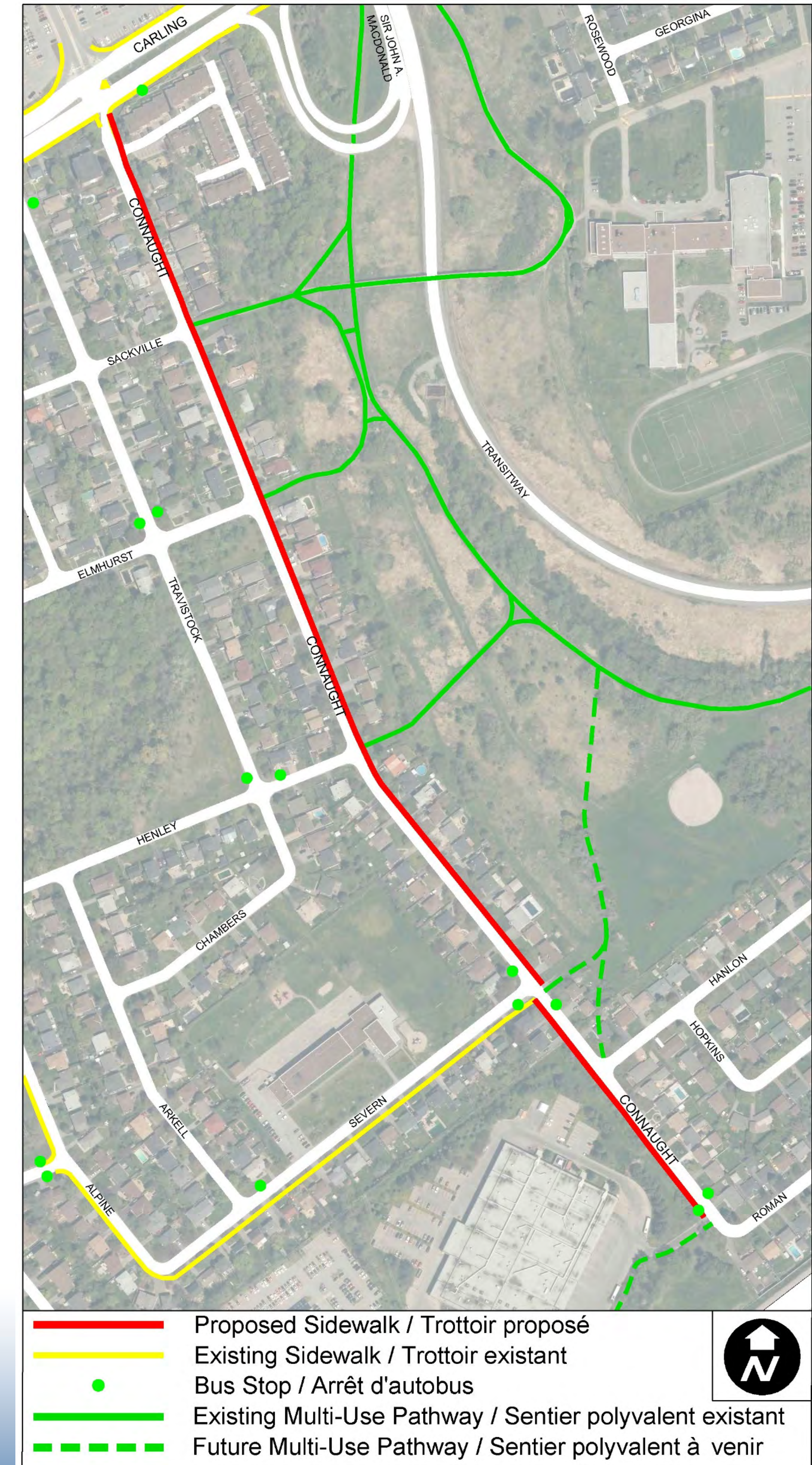


Avenue Connaught Projet proposé d'installation piétonnière (de l'avenue Carling à l'avenue Roman)



Plan de la circulation piétonnière de 2013 et politique d'Ottawa

- L'avenue Connaught est un projet de la phase 2 du *Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa*, lequel peut être consulté sur le site Web de la Ville d'Ottawa à l'adresse suivante :
 - <https://Ottawa.ca/fr/urbanisme-amenagement-et-construction/plans-officiel-et-directeurs#plan-de-la-circulation-pietonniere>
- La politique inscrite dans le Plan de la circulation piétonnière énonce que les routes locales qui donnent directement accès à des parcs publics (par ex. le parc Elmhurst et le parc Connaught) et au transport en commun (par ex. la future station Queensview) doivent être dotées d'une installation piétonnière.
- Un trottoir le long de l'avenue Connaught cadre avec les buts et les objectifs de la Ville en matière de transport en vue de maximiser le potentiel piétonnier et de créer un environnement sécuritaire pour les piétons, notamment les usagers vulnérables comme les enfants, les aînés, les personnes en fauteuil roulant et les personnes ayant une déficience visuelle.
- Le projet fournira un plus grand accès aux sentiers et aux sentiers polyvalents qui offrent un lien à la rue Sackville, à la rue Elmhurst et à la rue Henley. Un nouveau trottoir offrira aussi un lien au futur sentier polyvalent proposé (dans le cadre de l'Étape 2 du TLR) à l'avenue Severn.

Installations piétonnières proposées

- Deux options de nouvelles installations piétonnières sont proposées le long de l'avenue Connaught, de l'avenue Carling à l'avenue Roman :
 - Option 1 – Trottoir sur toute la longueur de la rue
 - Option 2 – Trottoir uniquement sur les portions nord et sud de la rue
- Dans les deux options, des mesures piétonnières supplémentaires sont proposées en vue de favoriser un environnement où les piétons se sentiront plus à l'aise.

Calendrier des travaux

- Calendrier estimatif de la Ville pour ce projet proposé :
 - 2021 Obtention des approbations
 - 2021 Conception détaillée
 - 2022 Travaux – Phase 1
 - De l'avenue Carling à la rue Henley*
 - * La limite sud des travaux dépendra de l'option choisie et de la coordination avec les travaux de l'Étape 2 du TLR
 - 2026 Travaux – Phase 2
 - Limite sud de la phase 1 jusqu'à l'avenue Roman

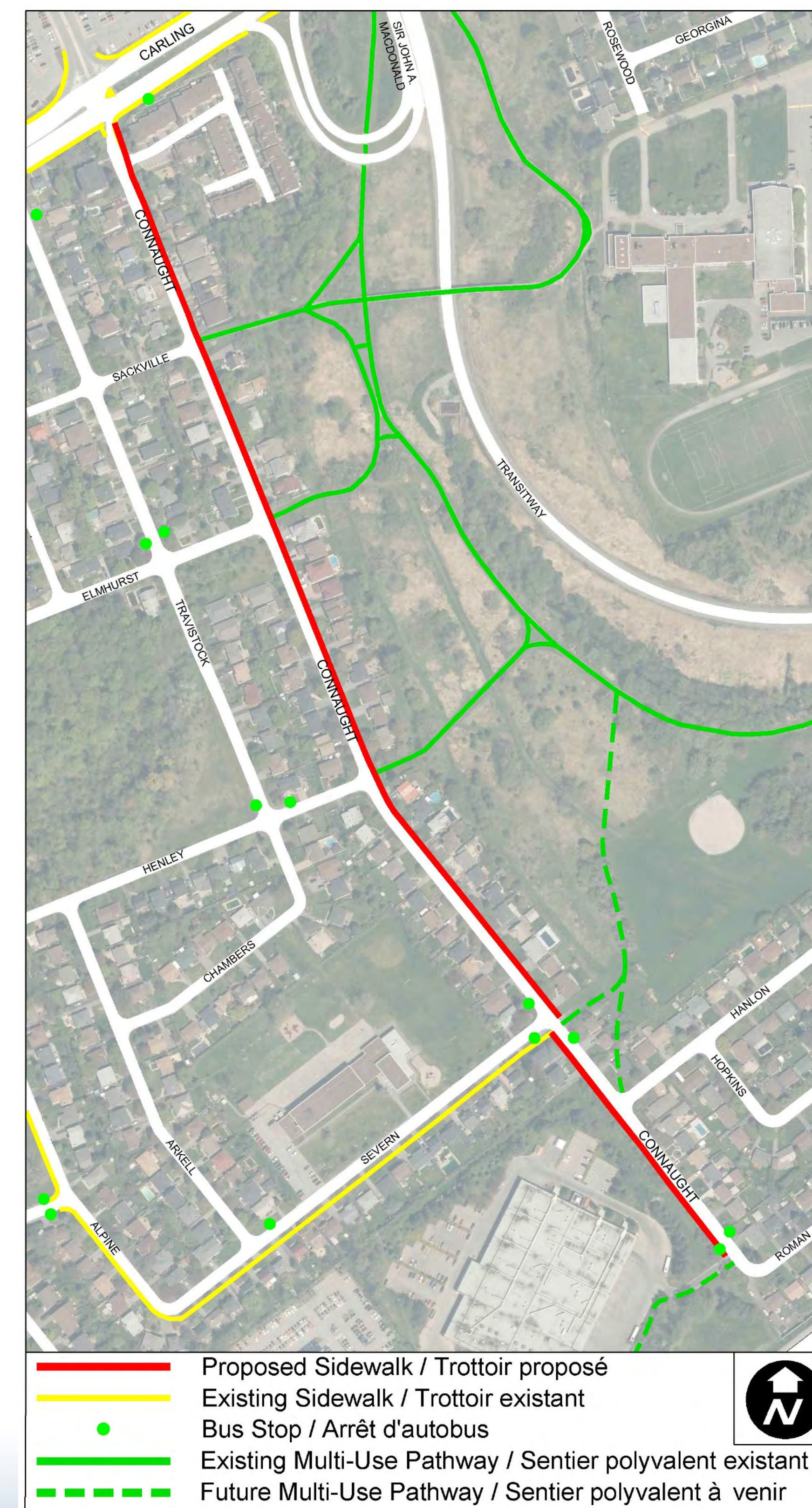
Option 1

AVANTAGES :

- ❑ Procure un trottoir sur toute la longueur de l'avenue Connaught assurant un lien à l'avenue Carling, à la future station Queensview du TLR, aux parcs communautaires et des liaisons au sentier du ruisseau Pinecrest.
- ❑ Aucun abattage d'arbre mature prévu avant la construction

DÉTAILS :

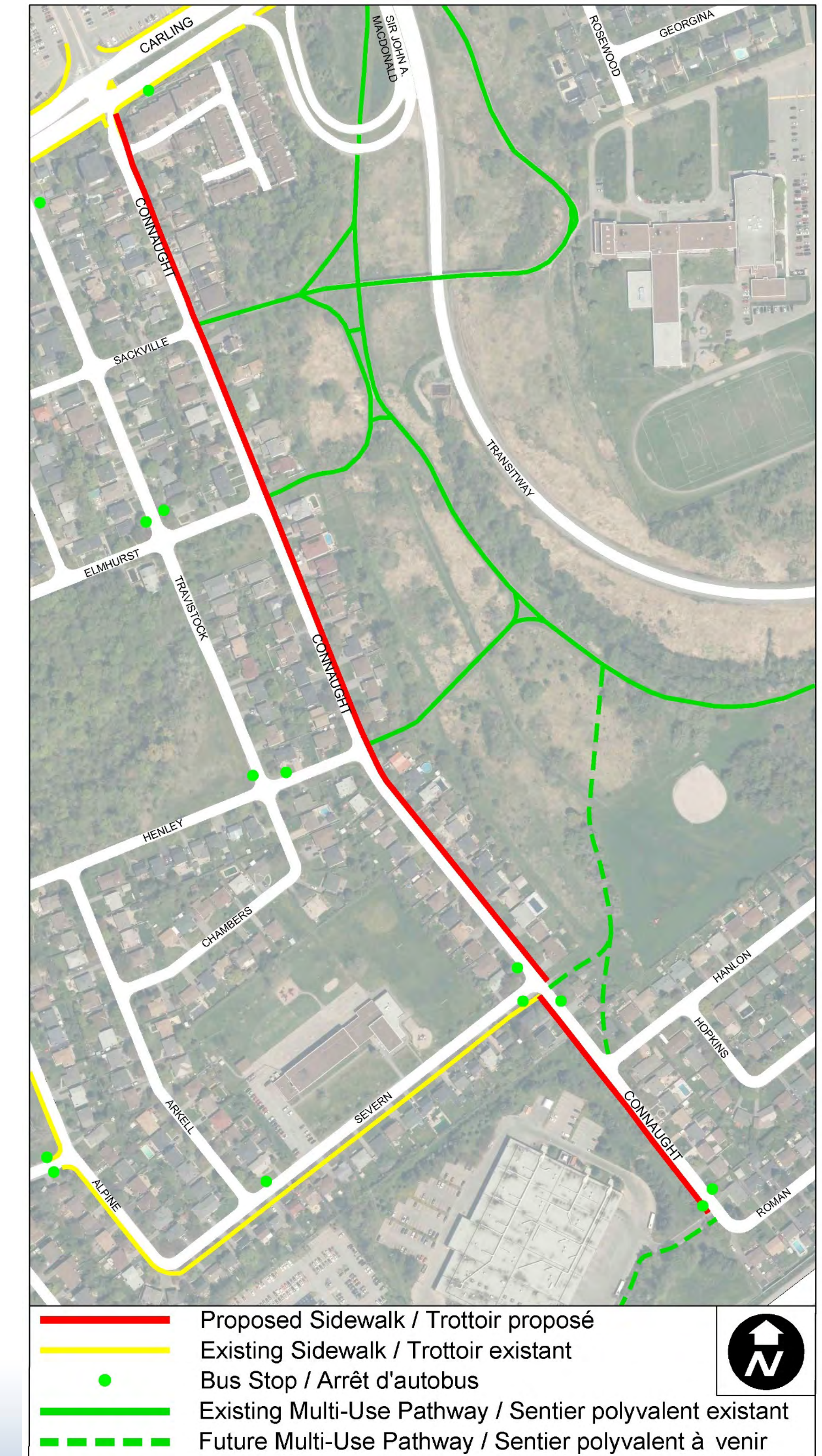
- Trottoir le long du côté est de l'avenue Connaught, de l'avenue Carling à l'avenue Severn
 - Largeur de 2 m; longueur de 740 m
 - Largeur de la chaussée de 7 m
- Trottoir le long du côté ouest de l'avenue Connaught, de l'avenue Severn à l'avenue Roman
 - Le trottoir du côté ouest sera relié directement au futur sentier polyvalent menant à la station Queensview du TLR à l'extrémité sud de l'avenue Connaught et aura moins de répercussions pour les propriétaires fonciers
 - Largeur de 2 m; longueur de 220 m
 - La largeur de la chaussée demeure identique
- Risque possible pour les arbres matures en bordure de chaussée
 - Les Services forestiers de la Ville ont examiné tous les arbres le long du côté est de l'avenue Connaught et huit arbres matures ont été jugés « à risque ». Les Services forestiers de la Ville s'attendent à ce que tous les arbres « à risque » puissent être conservés en raison de la présence de grandes cours avant (où pourront croître les racines) et de l'ajout de mesures appropriées de protection des arbres (par ex. techniques de construction et d'émondage, largeur de trottoir réduite devant les arbres « à risque »)
 - Largeur de trottoir réduite à 1,5 m en avant des arbres « à risque »



Option 1

DÉTAILS (suite) :

- D'autres caractéristiques pour les piétons ainsi que des mesures d'atténuation de la circulation sont proposées aux intersections (rue Sackville, rue Henley et avenue Severn).
- Des indicateurs tactiles de surface de marche seront installés aux passages pour piétons le long du nouveau trottoir.
- Tous les arbres en bordure de rue seront protégés pendant les travaux; une taille appropriée des racines et des techniques de travaux spécialisées seront utilisées.
- Le stationnement sur rue sera restreint à un côté de la rue aux endroits où la largeur de la chaussée est réduite à 7 m (largeur minimale requise pour l'accès des véhicules d'urgence).
 - En présence d'un accotement de gravier en face du nouveau trottoir, on recommande que les places de stationnement sur rue soient aménagées du côté dépourvu de trottoir.
 - En présence d'une bordure de trottoir en face du nouveau trottoir, on recommande que les places de stationnement sur rue soient aménagées de l'un ou de l'autre côté de la rue, mais pas des deux côtés.



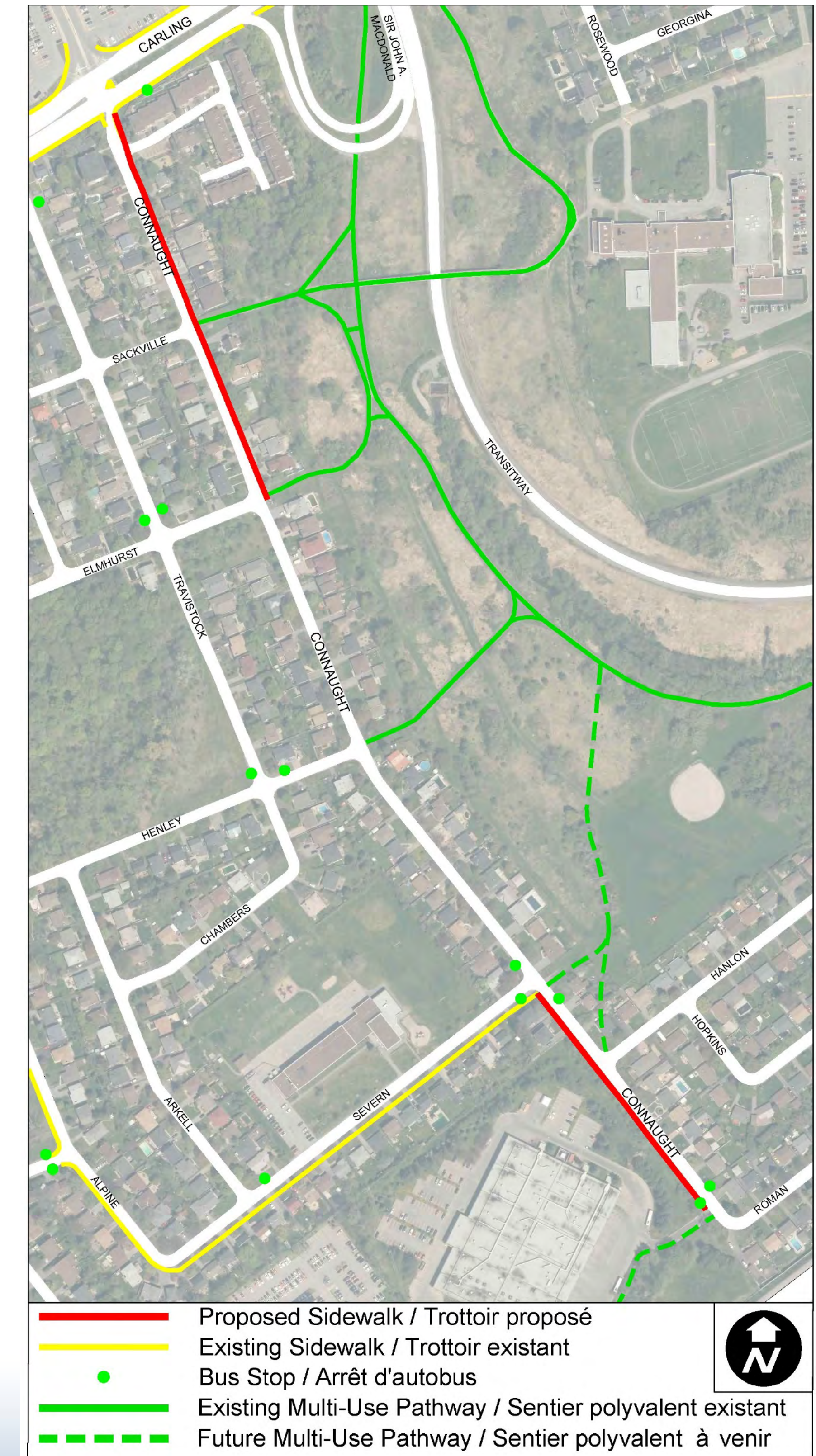
Option 2

AVANTAGES :

- ❑ Faible risque pour la santé des arbres en bordure de chaussée
- ❑ Le stationnement sur rue actuel reste identique le long de la majeure partie de la rue

DÉTAILS :

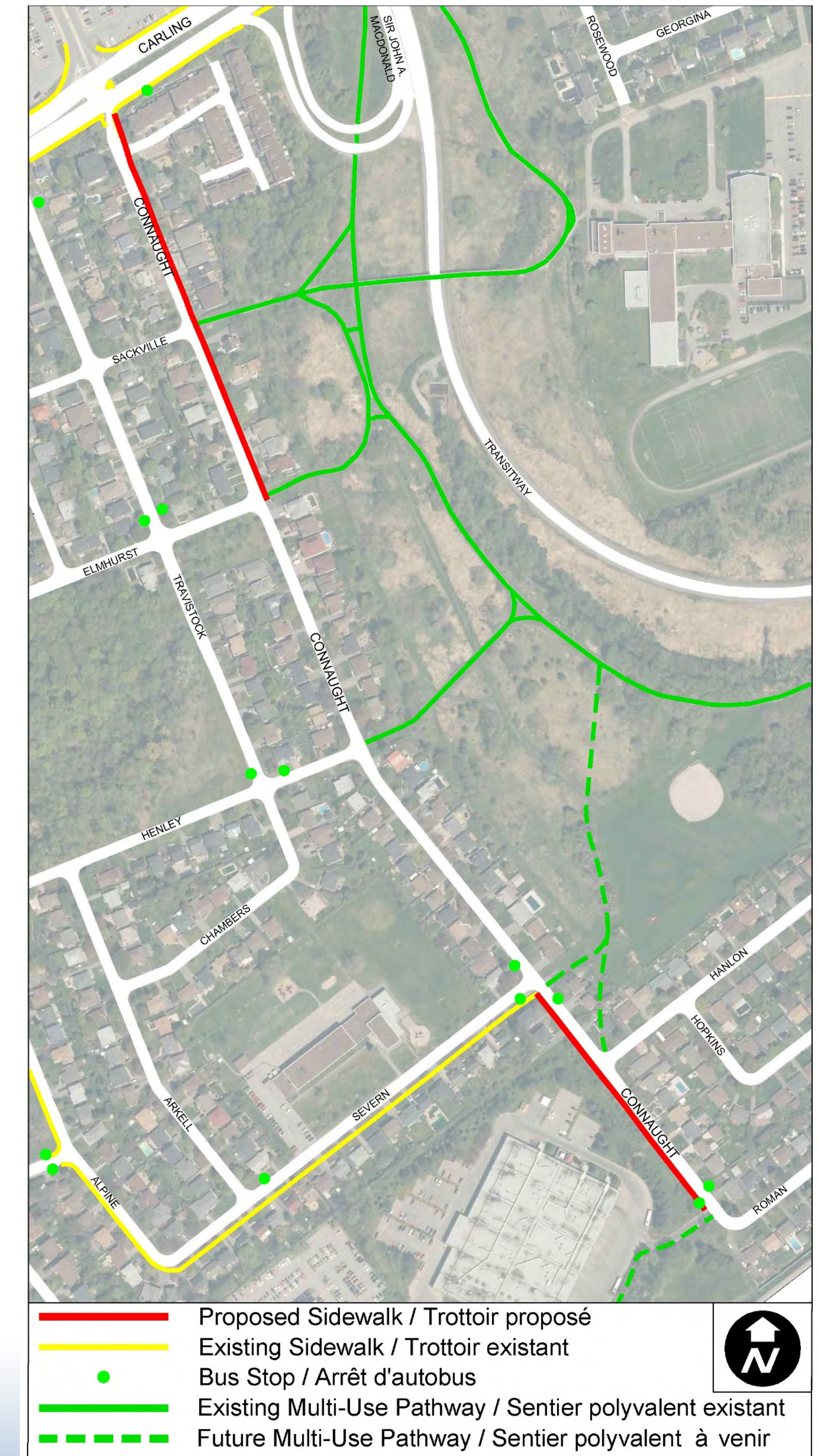
- Trottoir le long du côté est de l'avenue Connaught, de l'avenue Carling à la rue Elmhurst
 - Largeur de 2 m; longueur de 315 m
 - Largeur de la chaussée de 7 m
- Trottoir le long du côté ouest de l'avenue Connaught, de l'avenue Severn à l'avenue Roman
 - Un trottoir du côté ouest sera relié directement au futur sentier polyvalent menant à la station Queensview du TLR à l'extrémité sud de l'avenue Connaught et aura moins de répercussions pour les propriétaires fonciers
 - Largeur de 2 m; longueur de 220 m
 - La largeur de la chaussée reste identique
- Aucun arbre « à risque » identifié par les Services forestiers de la Ville



Option 2

DÉTAILS (suite) :

- D'autres caractéristiques pour les piétons ainsi que des mesures d'atténuation de la circulation sont proposées aux intersections (rue Sackville, rue Henley et avenue Severn).
- Des indicateurs tactiles de surface de marche seront installés aux passages pour piétons le long du nouveau trottoir.
- Le stationnement sur rue sera réduit à un côté de la rue aux endroits où la chaussée est d'une largeur de 7 m (ce qui est requis pour permettre l'accès des véhicules d'urgence).
 - En présence d'un accotement de gravier en face du nouveau trottoir, on recommande que les places de stationnement sur rue soient aménagées du côté dépourvu de trottoir.



Mesures supplémentaires pour les piétons

- Intersection de l'avenue Connaught et de la rue Sackville :
 - Nouveau passage pour piétons surélevé du côté nord de l'intersection
 - Lien au sentier polyvalent existant du côté est de l'avenue Connaught
- Intersection de l'avenue Connaught et de la rue Henley :
 - On propose de surélever le passage pour piétons qui se trouve du côté nord de l'intersection
 - Lien entre le sentier polyvalent existant du côté est de l'avenue Connaught et le futur trottoir du côté nord de la rue Henley
- Intersection de l'avenue Connaught et de l'avenue Severn :
 - Nouveau passage pour piétons au niveau de la chaussée du côté sud de l'intersection
 - L'installation proposée sera au niveau de la chaussée pour éviter les incidences sur les opérations d'OC Transpo sur l'avenue Connaught
 - Lien du futur sentier polyvalent du côté est de l'avenue Connaught (aménagé dans le cadre de l'Étape 2 du TLR) au trottoir existant du côté sud de l'avenue Severn

Indicateur tactile de surface de marche

Les indicateurs tactiles de surface de marche sont des plaques installées au niveau de l'aire bétonnée et sont censés être détectables sous les pieds et avec une canne. Ils sont utilisés pour avertir les gens de risques éventuels comme une route.



Passage pour piétons au niveau du sol

Les passages pour piétons sont des zones désignées permettant aux piétons de traverser une voie publique en toute sécurité, les véhicules devant leur céder le passage.

AVANTAGES

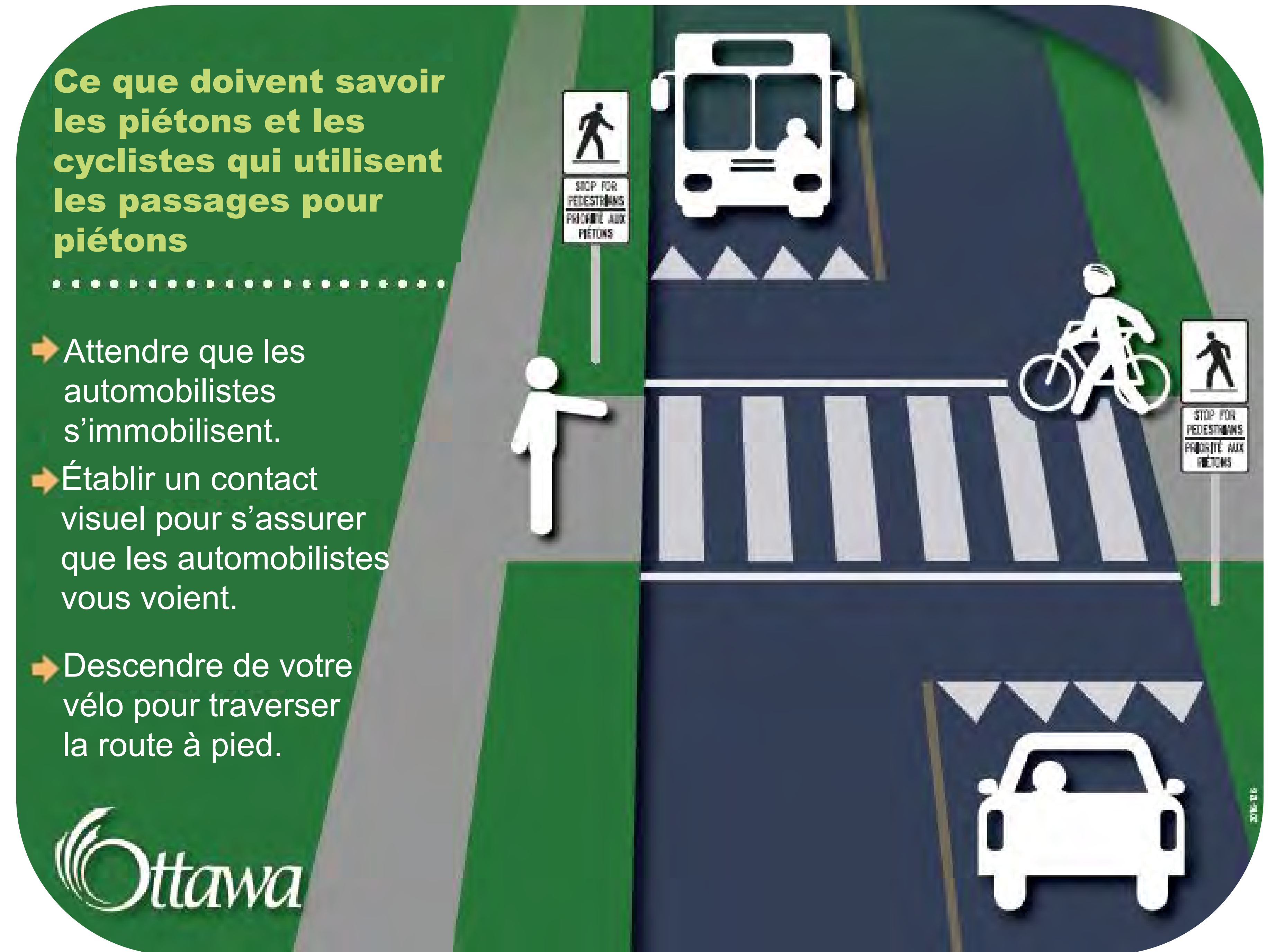
- Amélioration de la sécurité des piétons qui traversent les rues
- Augmentation de la sensibilisation des automobilistes à la présence des piétons
- Priorité donnée aux piétons (et aux cyclistes une fois descendus de leur vélo) qui peuvent traverser la rue sans attendre

INCONVÉNIENTS

- Les cyclistes doivent descendre de vélo et marcher.

Ce que doivent savoir les piétons et les cyclistes qui utilisent les passages pour piétons

- ➔ Attendre que les automobilistes s'immobilisent.
- ➔ Établir un contact visuel pour s'assurer que les automobilistes vous voient.
- ➔ Descendre de votre vélo pour traverser la route à pied.



Passage pour piétons surélevé (PXO) / Passage surélevé

Les passages surélevés sont des passages pour piétons marqués situés à une intersection ou à mi-pâtés, aménagés à un niveau plus élevé que la chaussée adjacente.

AVANTAGES

- Ralentissement des véhicules à l'arrivée ou à proximité du passage
- Effet autodisciplinaire
- Renforcement de l'obligation de faire un arrêt, s'il y a lieu
- Augmentation de la proportion d'automobilistes qui cèdent le passage aux usagers vulnérables de la route
- Confort accru des usagers vulnérables de la route

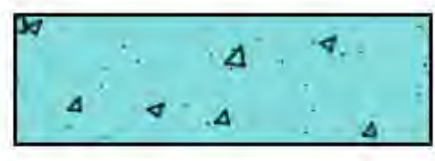
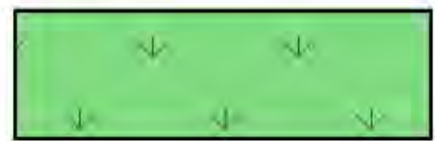
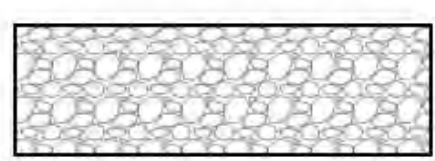




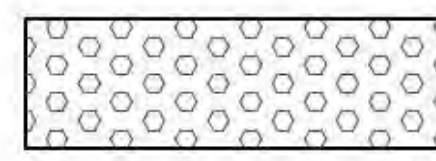
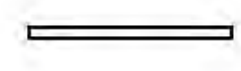




INCONVÉNIENTS

- Augmentation possible du bruit et des vibrations induits par la circulation
- Incidence possible sur les activités d'intervention en cas d'urgence
- Source d'inconfort possible des usagers du transport en commun et des automobilistes
 - * Sur l'avenue Connaught, le transport en commun **ne** traversera **pas** de passages surélevés
- Augmentation possible des durées de déplacement des véhicules
- Conception possible d'un faux sentiment de sécurité



Options de conception

- Les détails des deux options de conception sont illustrés dans les diapositives suivantes de l'avenue Carling à l'avenue Roman.
- Lorsque les détails de conception sont identiques pour les deux options, une seule illustration est montrée.
- La légende suivante est identique pour tous les croquis.

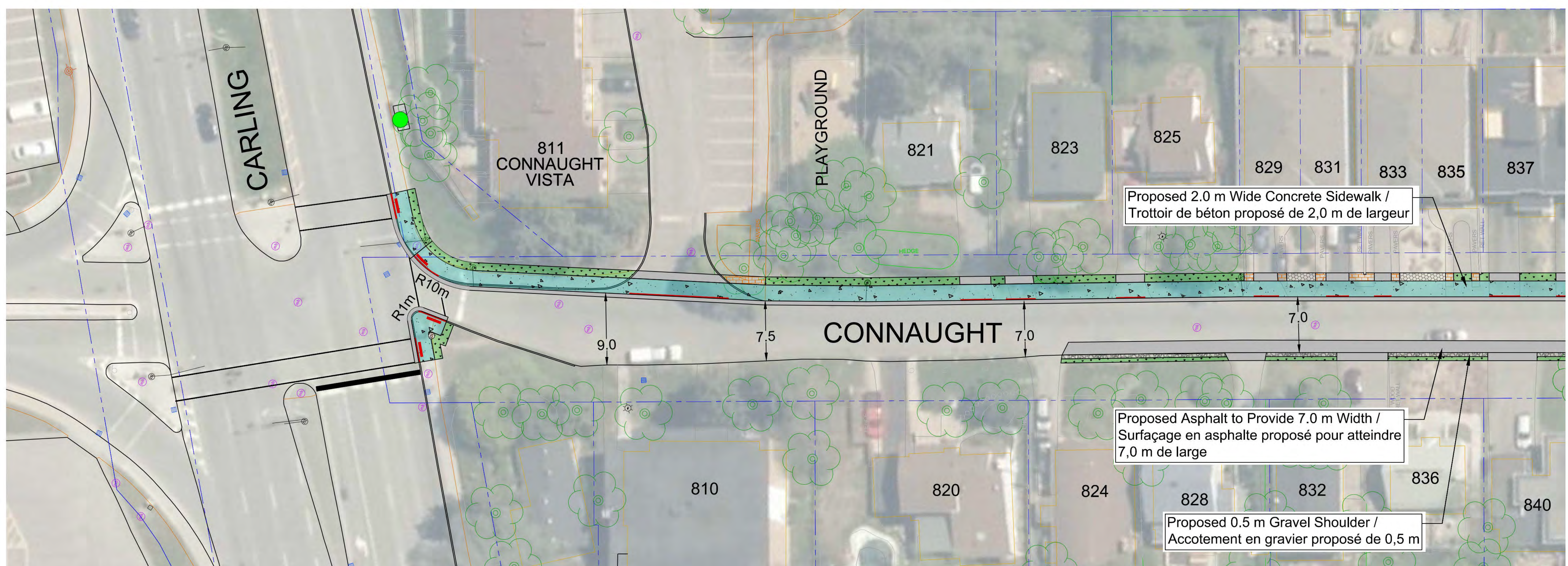
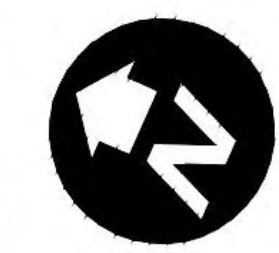
Legend / Légende	
	New Concrete Paving Nouveau pavage en béton
	Sod Gazon
	Gravel Shoulder Accotement en gravier
	Property line Limite de propriété
	Bus Stop Arrêt d'autobus
	New Asphalt Paving Nouveau pavage en asphalte
	Paver Driveway Entrée de cour pavée
	Stone Ground Cover Lit de pierres
	New Concrete Curb Nouvelle bordure en béton
	Depressed Curb Bordure surbaissée
	Tactile Walking Surface Indicator (TWSI) Indicateur tactile de surface de marche
	New 2 Rail Post and Rail Fence Nouvelle clôture de perche à deux lisses
	Tree Identified as at Risk Arbres identifiés « à risque »

Remarques générales :

- Le remblai au complet doit assurer le drainage de la route.
- Des bandes d'entrées résidentielles devront être enlevées et remises en état.
- La largeur des bandes d'entrées résidentielles variera en fonction de la pente nécessaire au drainage.
- La protection des arbres existants sera assurée dans la zone des travaux.

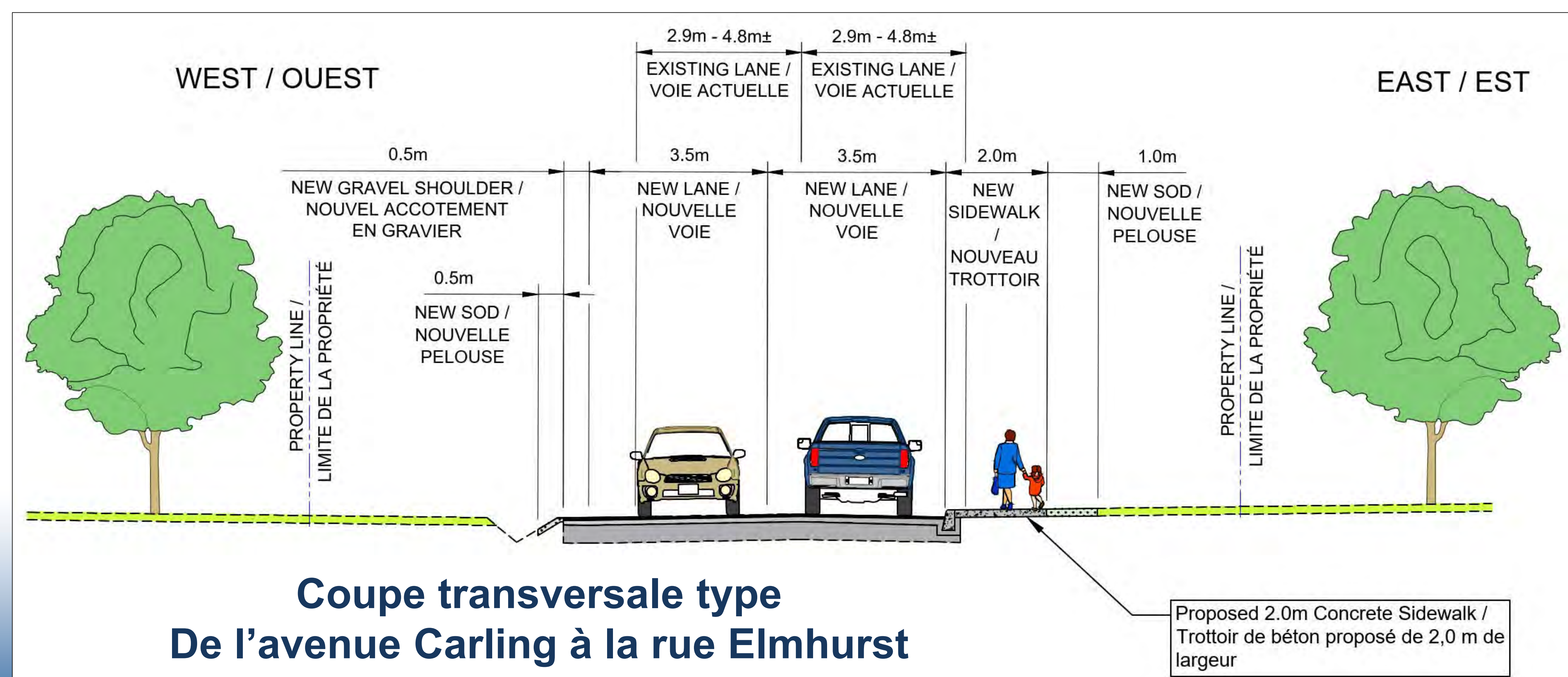
Notes de conception:

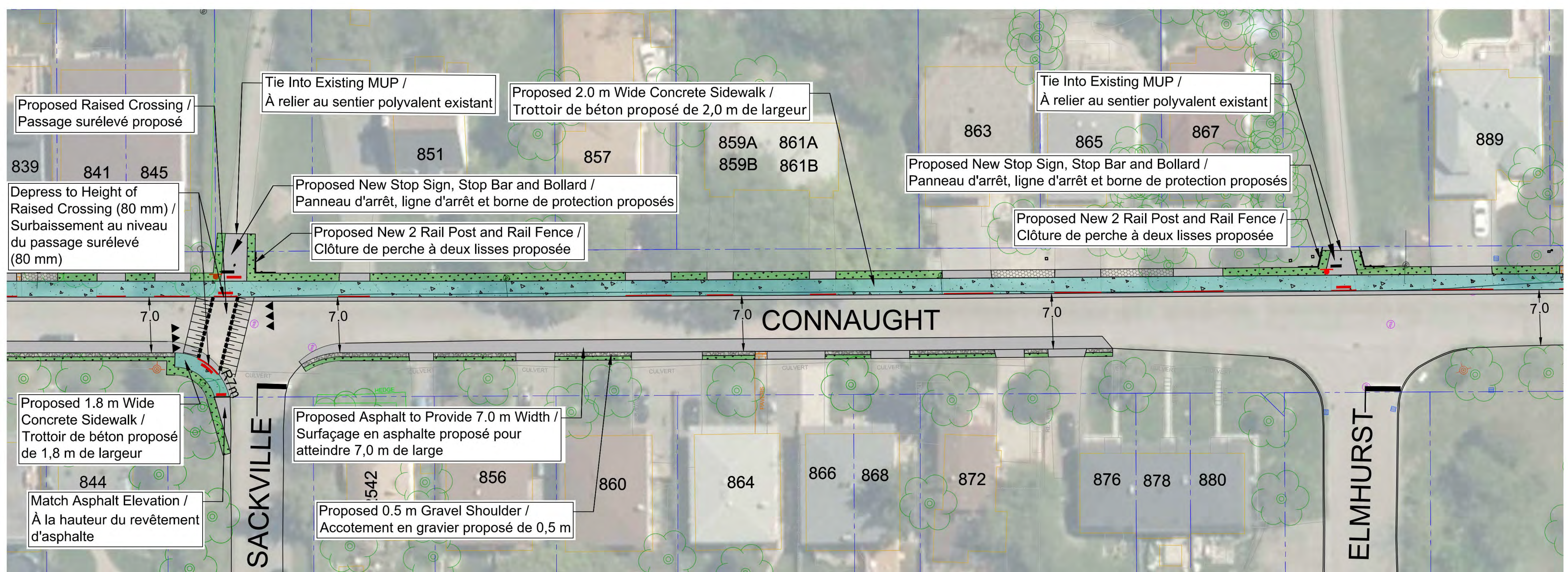
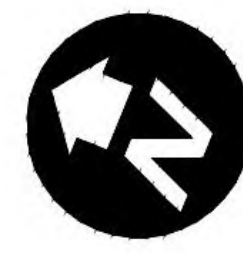
- La largeur du trottoir devra être réduite à 1,5 m devant les arbres identifiés « à risque » par les Services forestiers de la Ville.



**Options
1 et 2 :**

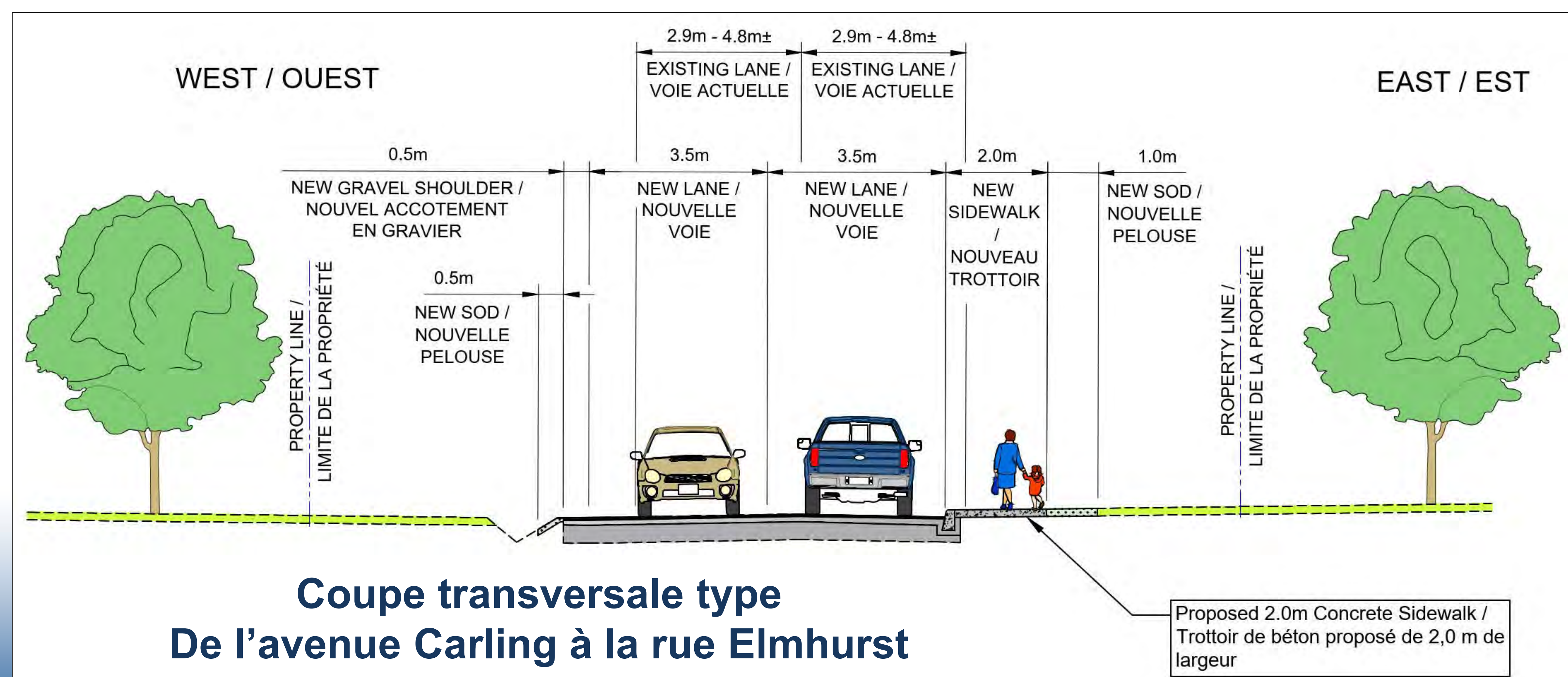
**De l'avenue
Carling au nord
de la rue
Sackville**

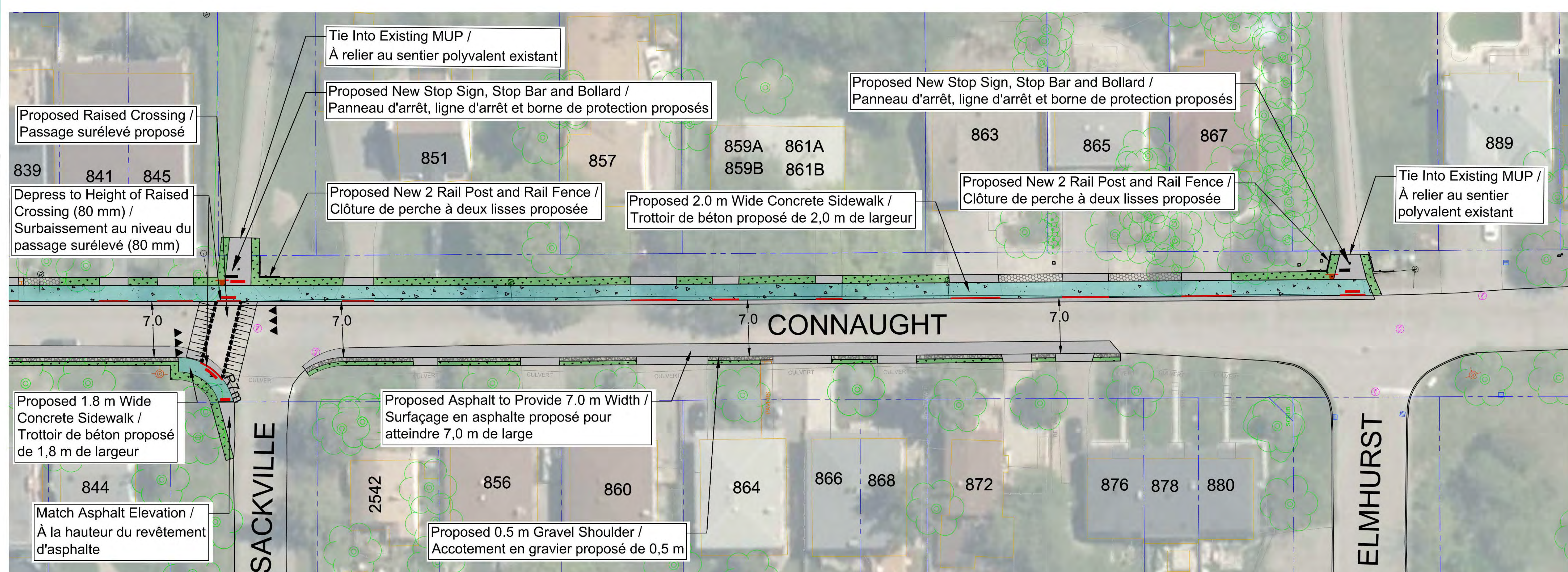




Option 1 :

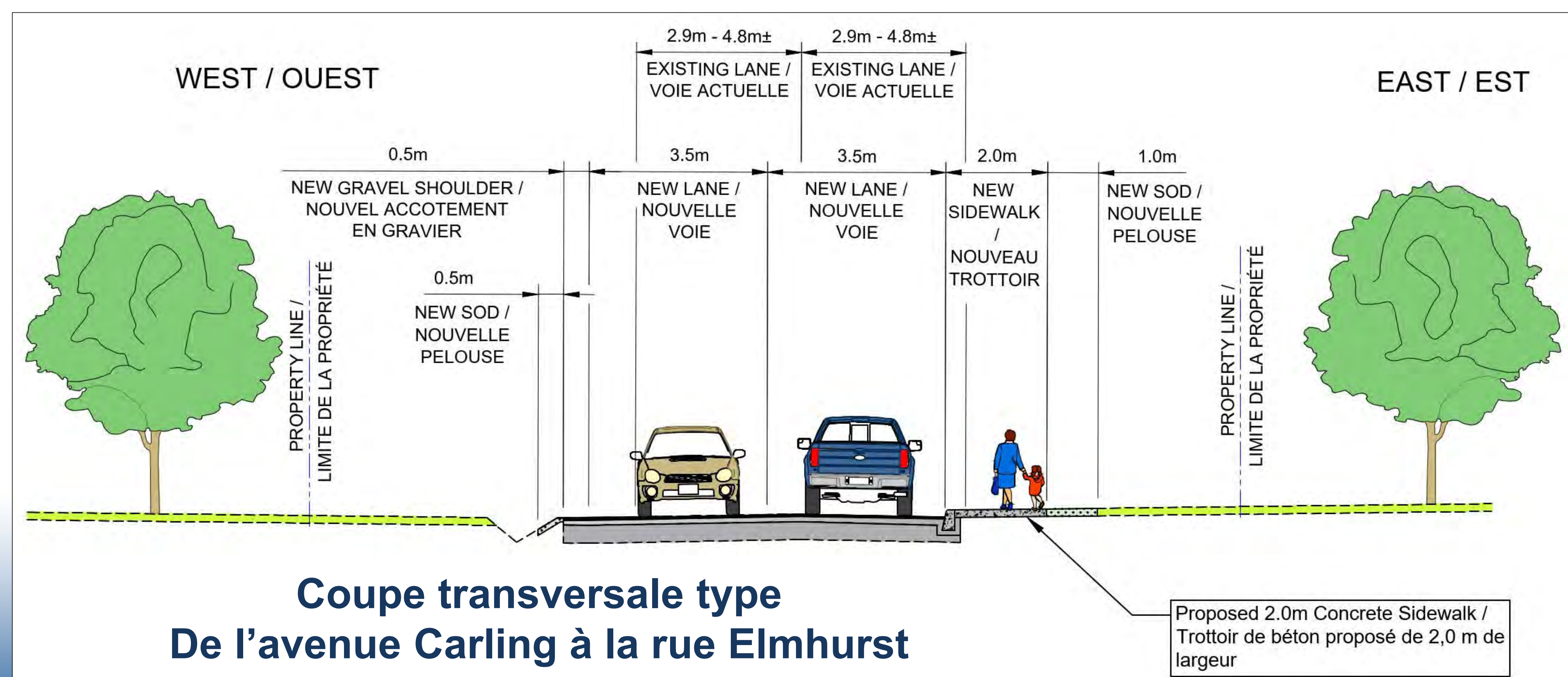
Du nord de la rue Sackville au sud de la rue Elmhurst

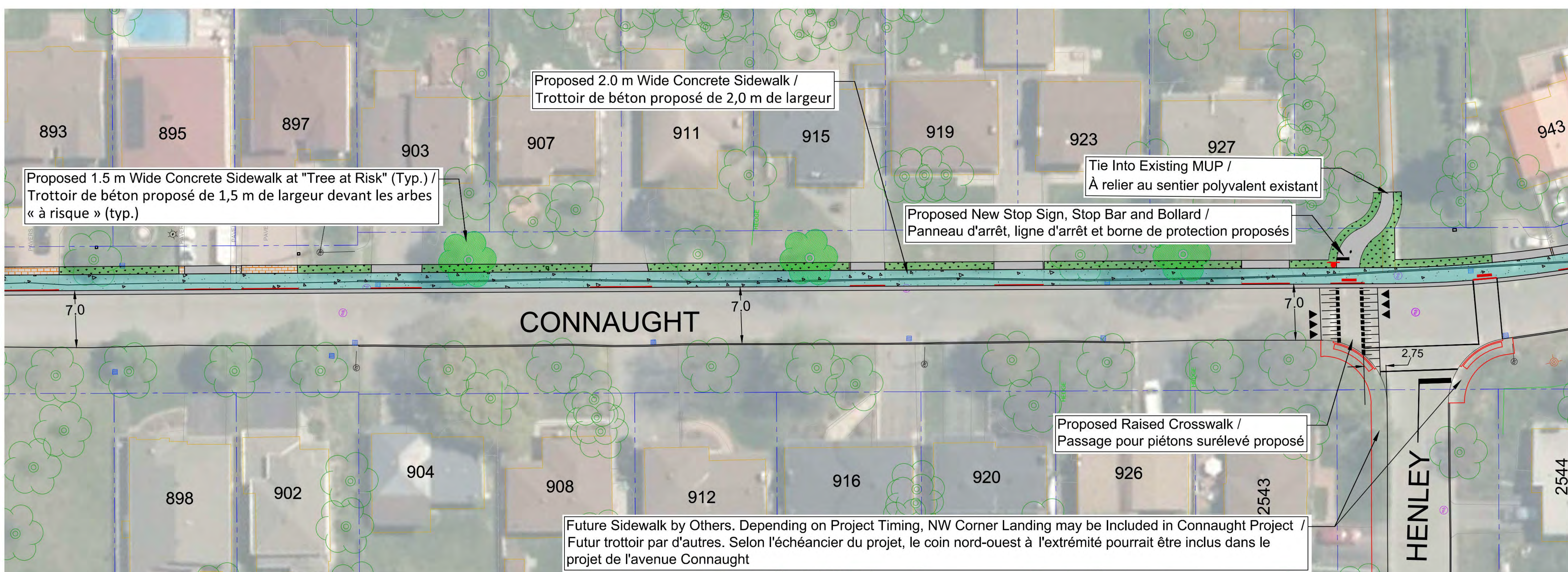
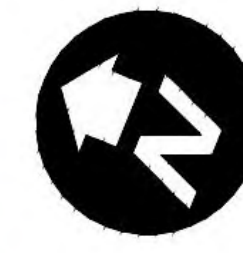




Option 2 :

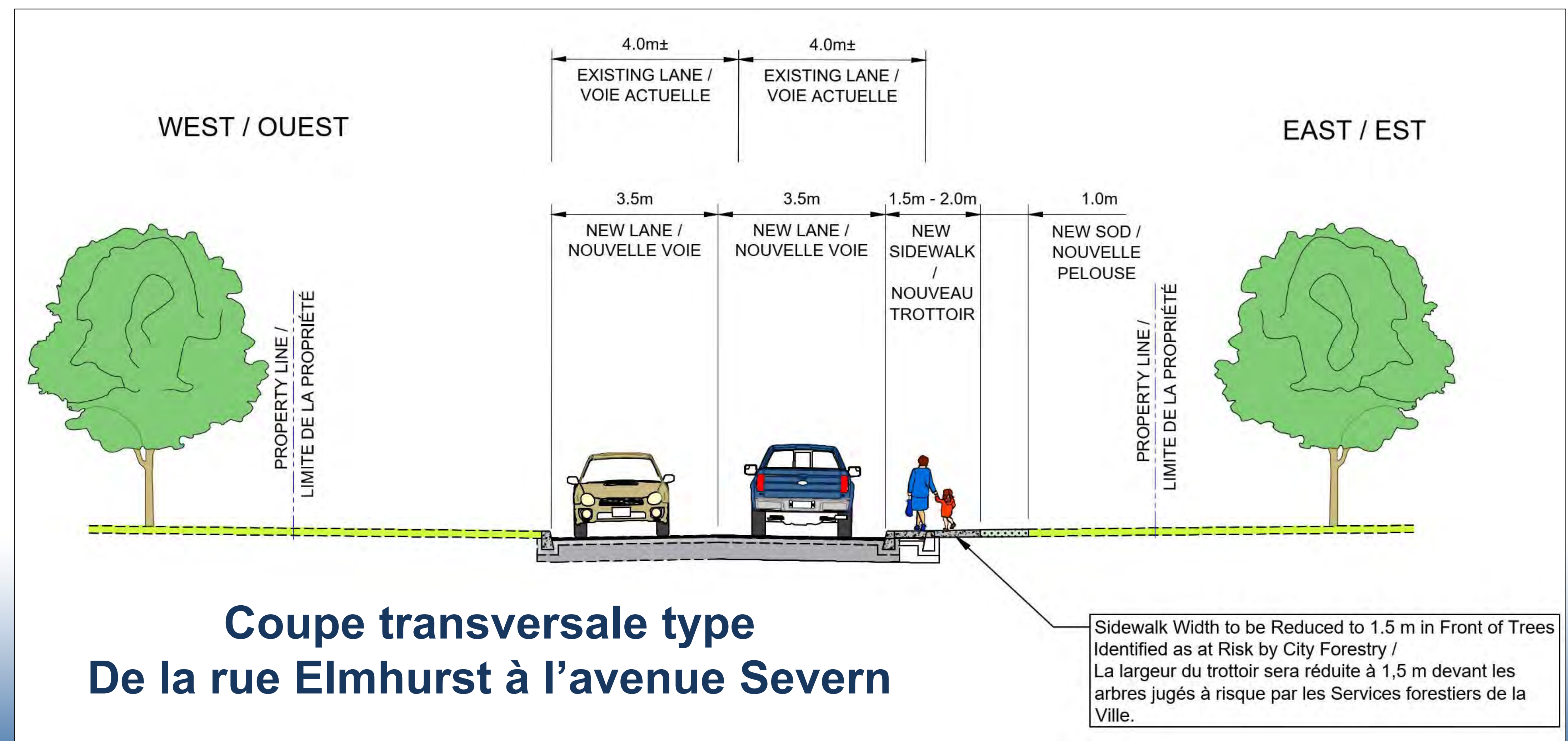
Du nord de la rue Sackville au sud de la rue Elmhurst

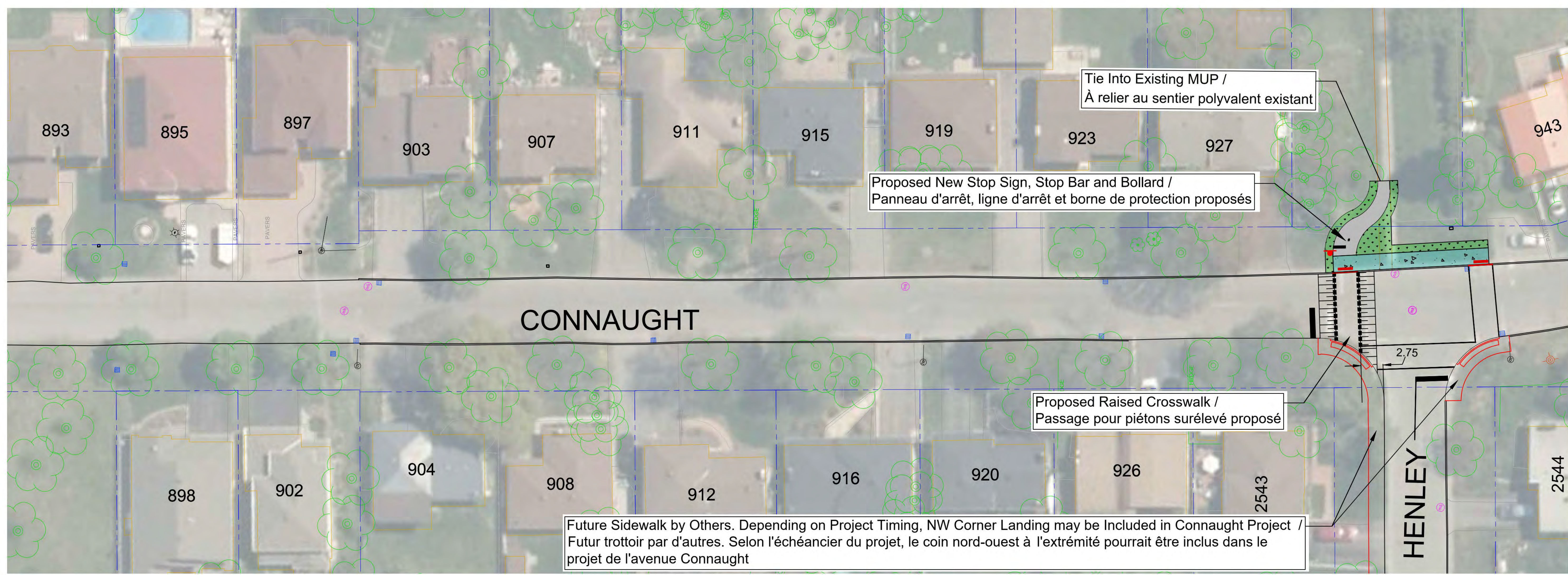
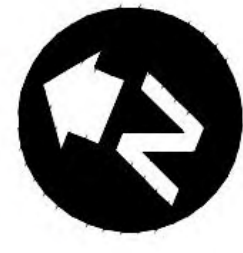




Option 1 :

Du sud de la rue Elmhurst au sud de la rue Henley





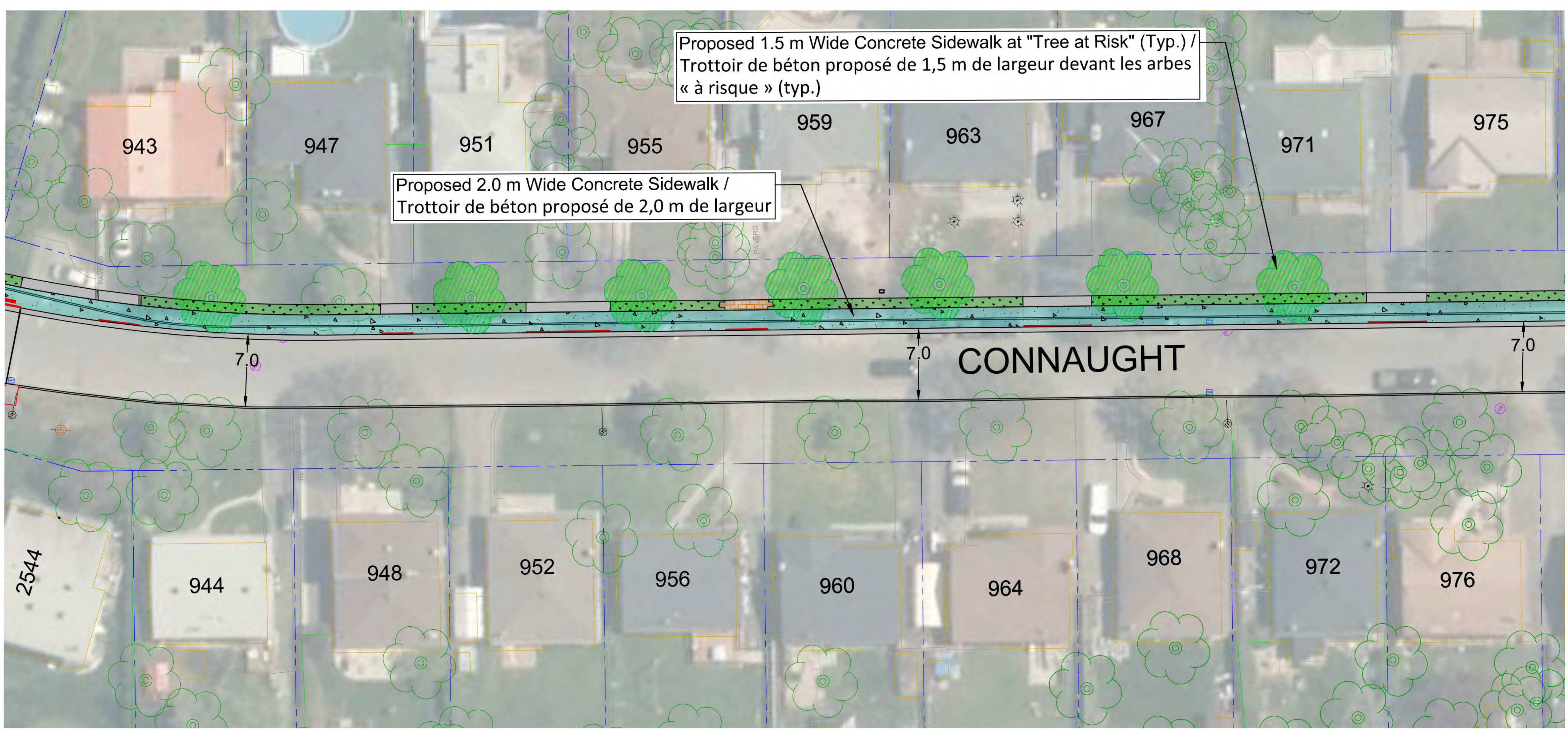
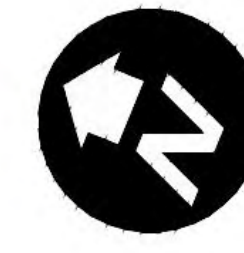
CONNAUGHT

HENLEY

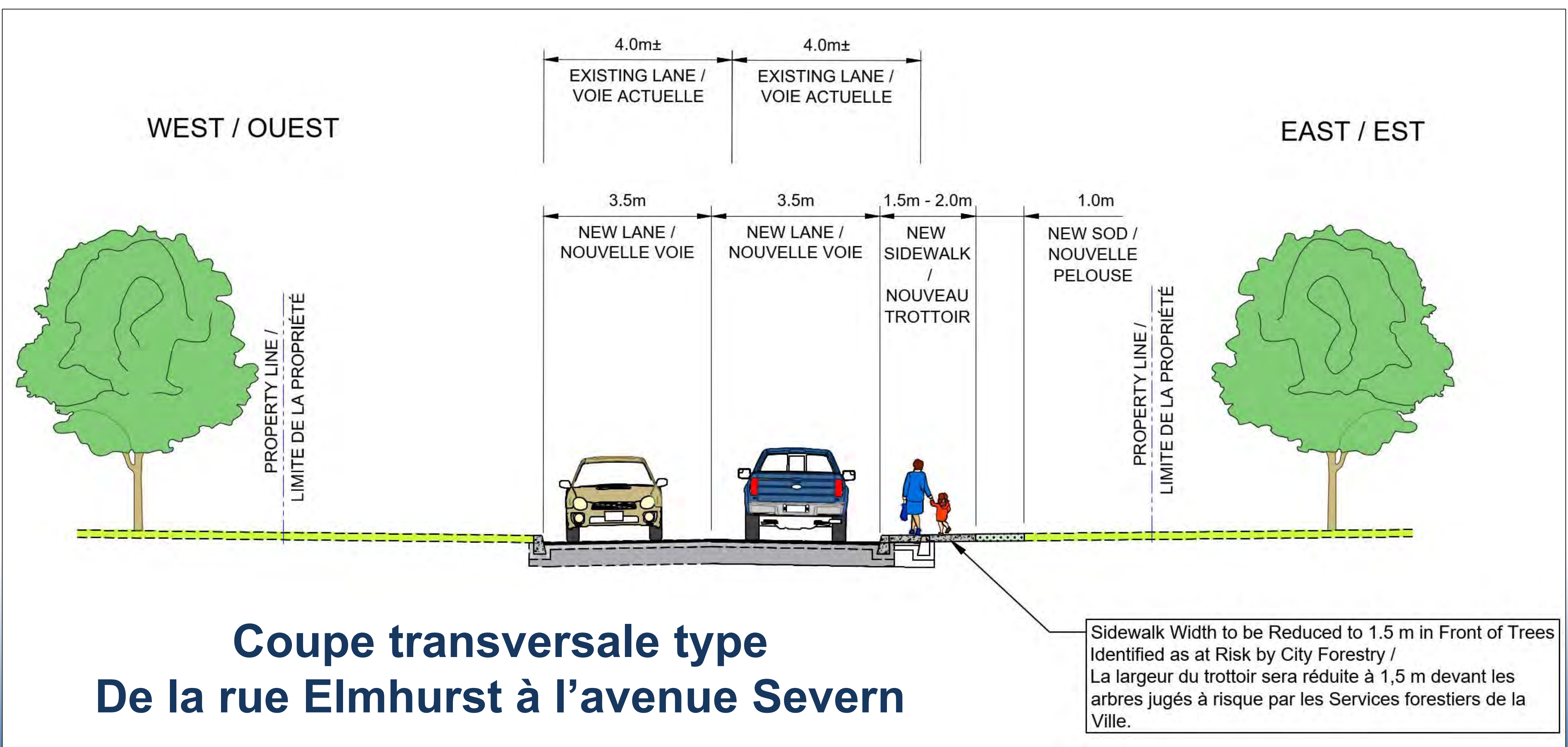
Future Sidewalk by Others. Depending on Project Timing, NW Corner Landing may be Included in Connaught Project / Futur trottoir par d'autres. Selon l'échéancier du projet, le coin nord-ouest à l'extrémité pourrait être inclus dans le projet de l'avenue Connaught

Option 2 :

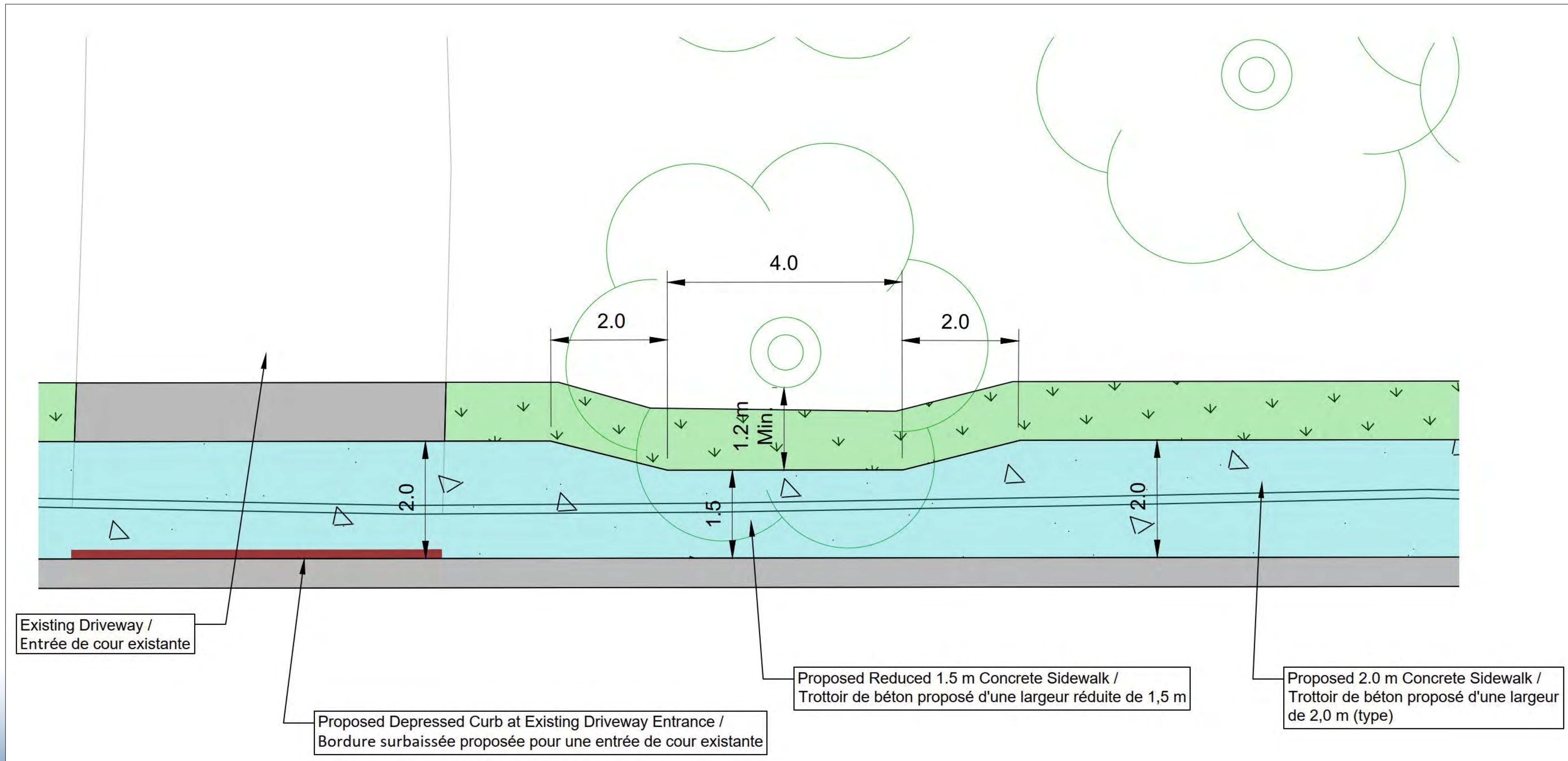
Du sud de la rue Elmhurst au sud de la rue Henley

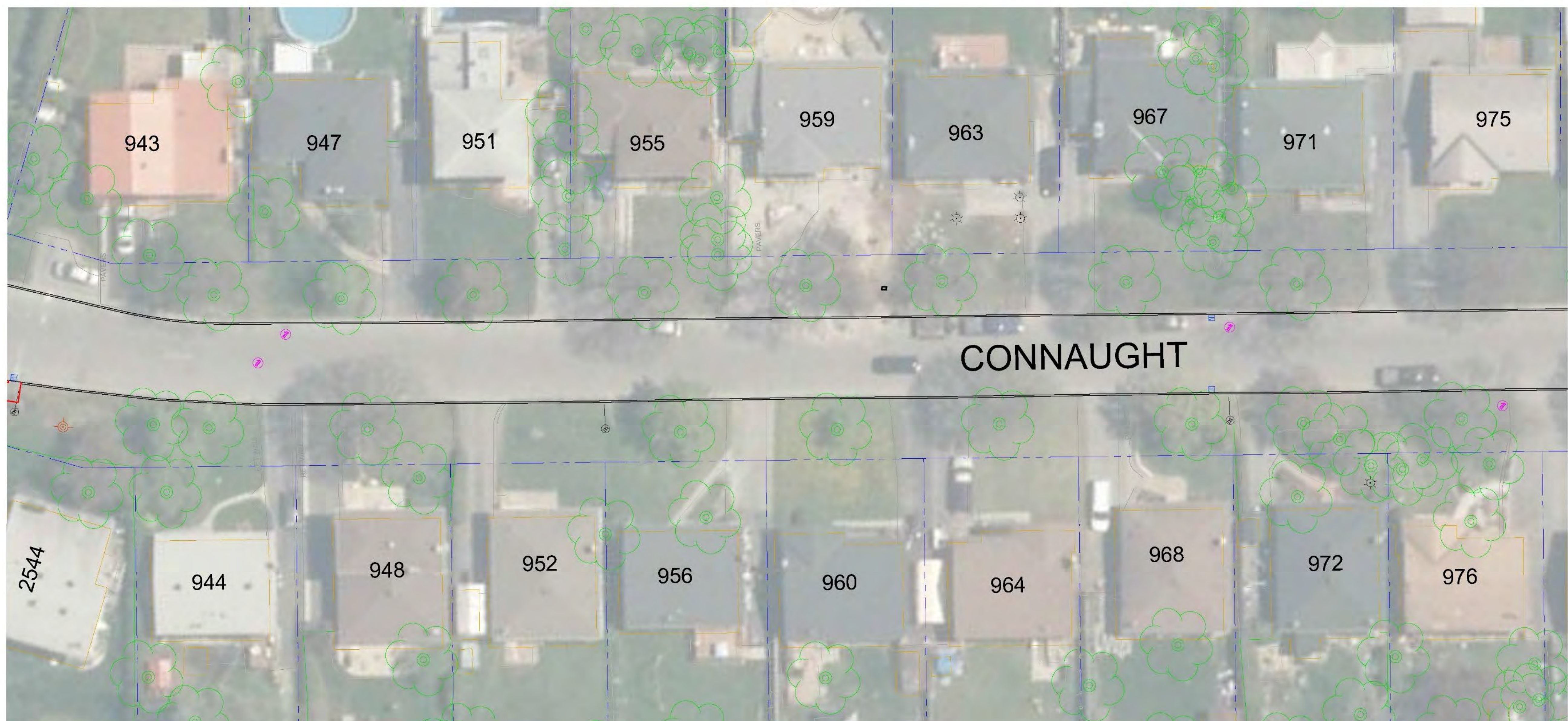


Option 1 : Du sud de la rue Henley au nord de l'avenue Severn

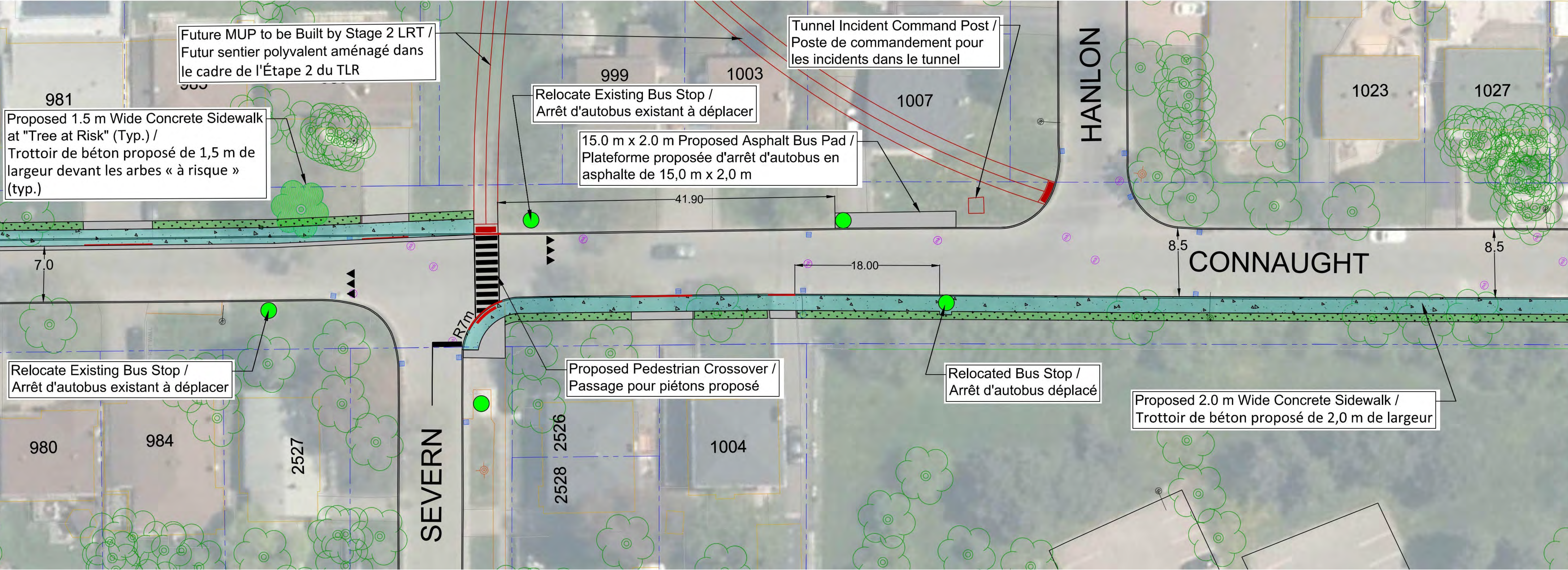


Option 1 : détails du trottoir auprès des arbres jugés « à risque » par les Services forestiers de la Ville - entre la rue Elmhurst et l'avenue Severn



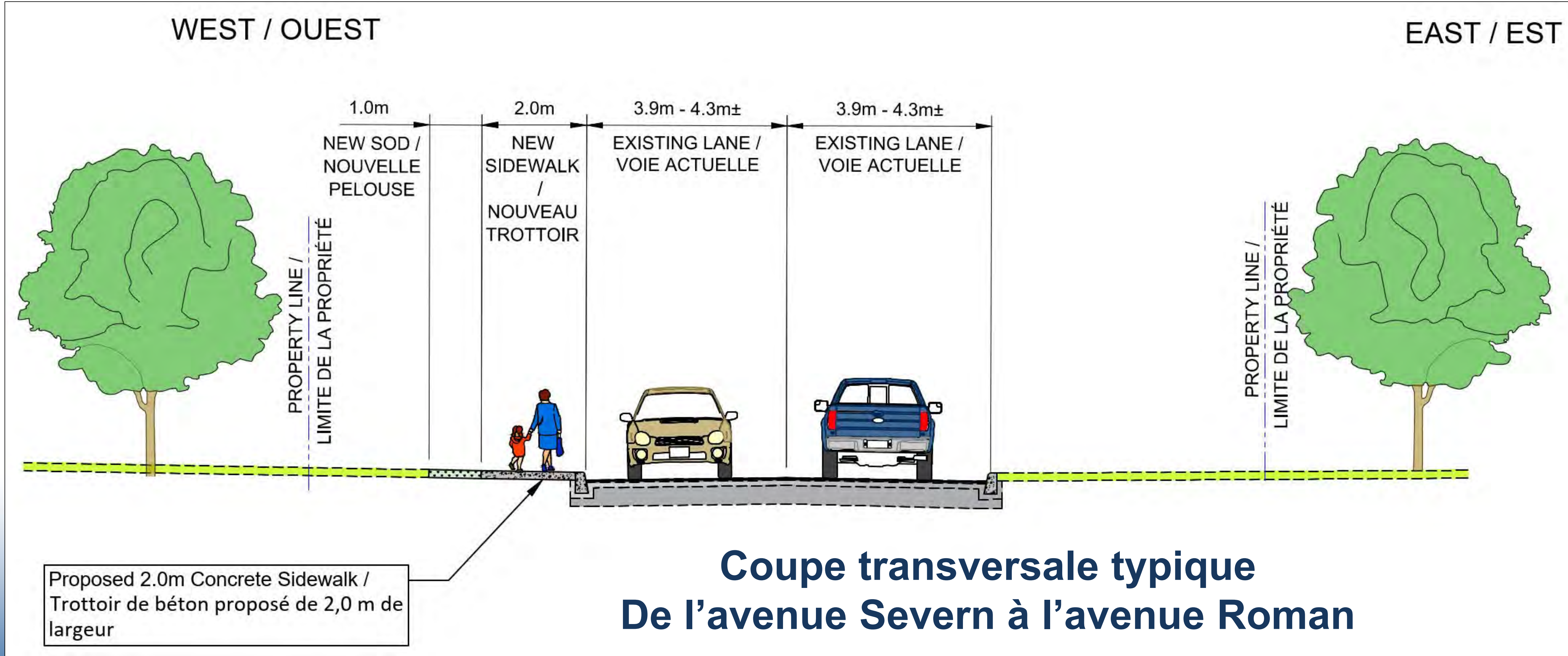


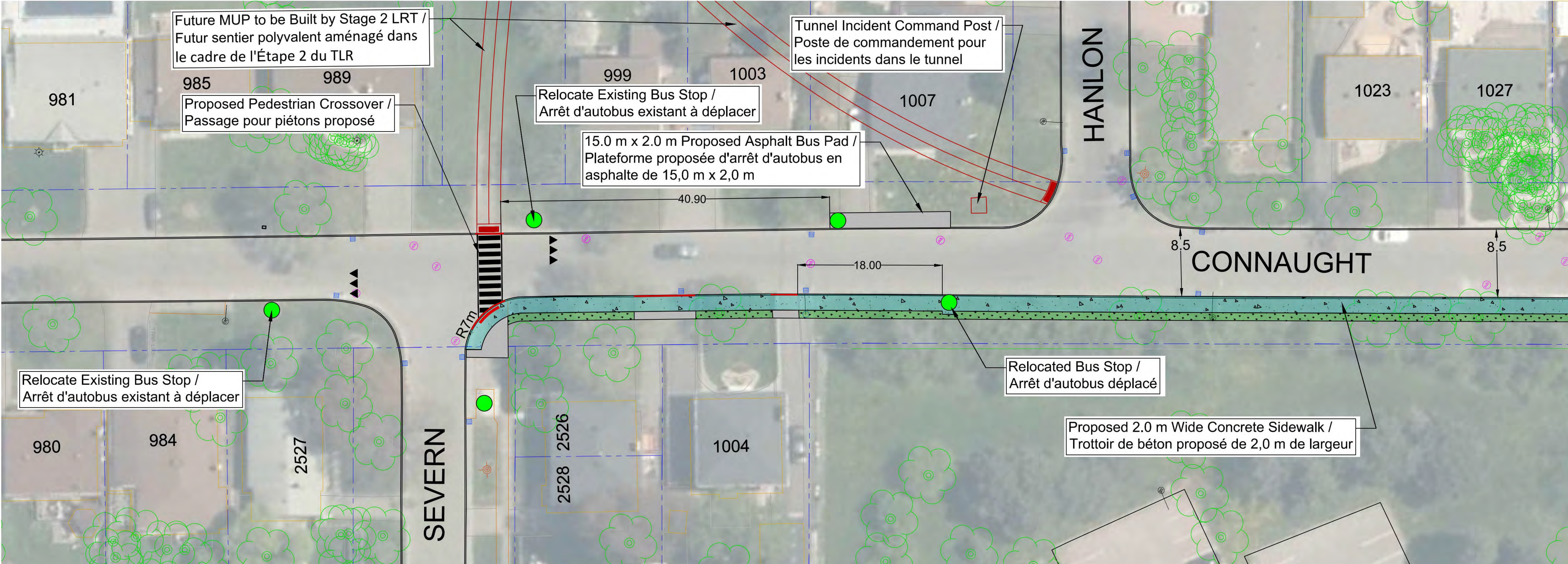
Option 2 :
Du sud de la rue Henley au nord de l'avenue Severn
(aucune modification proposée)



Option 1 :

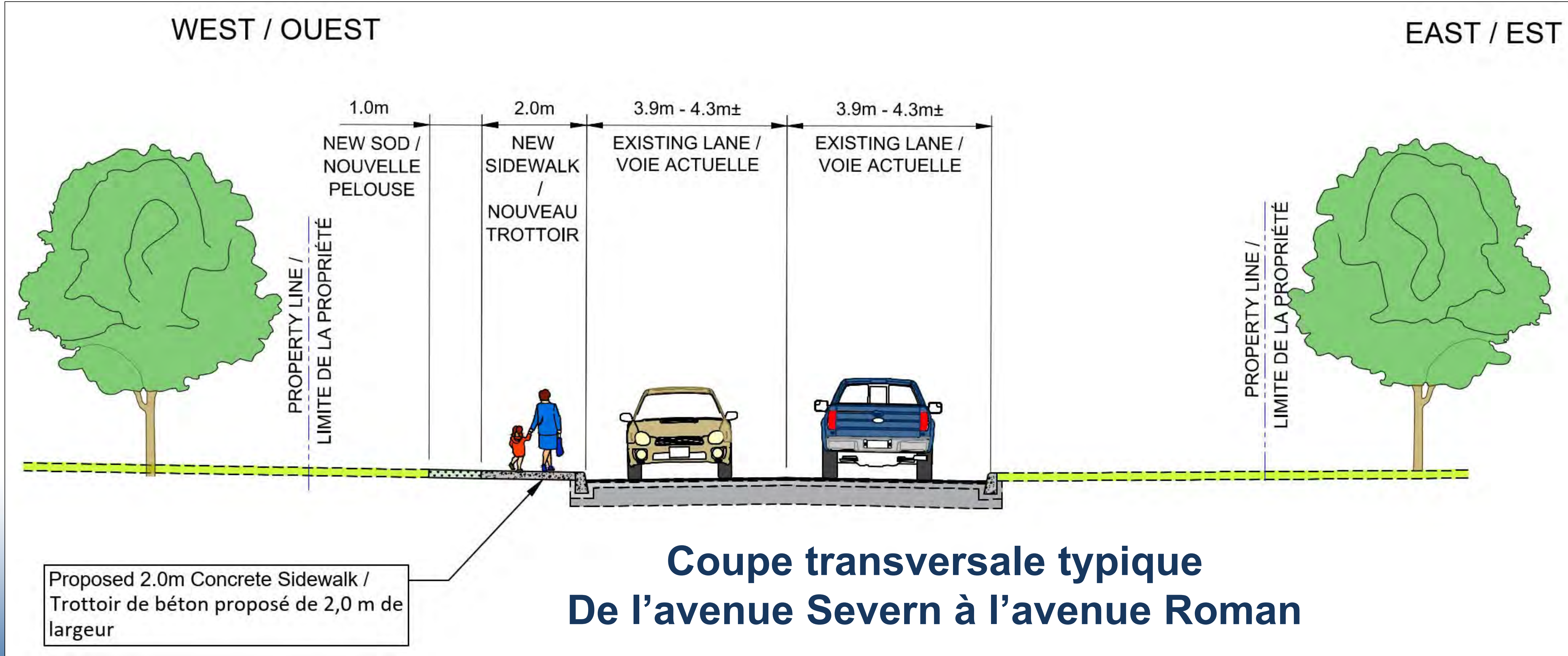
Du nord de
l'avenue Severn
au sud de
l'avenue Hanlon

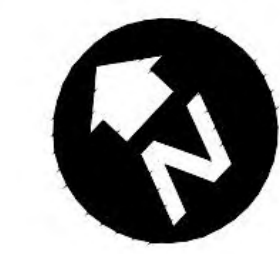
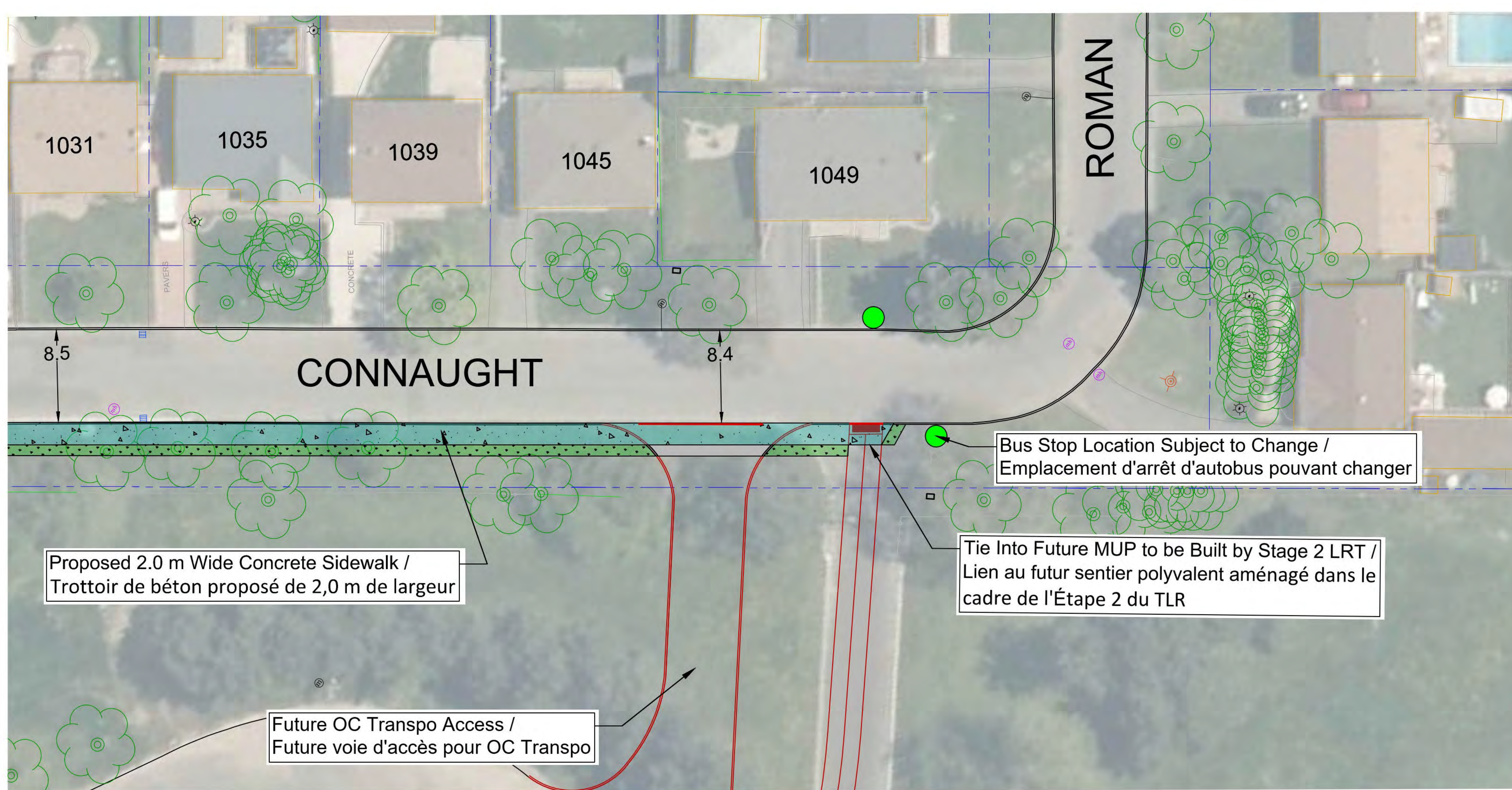




Option 2 :

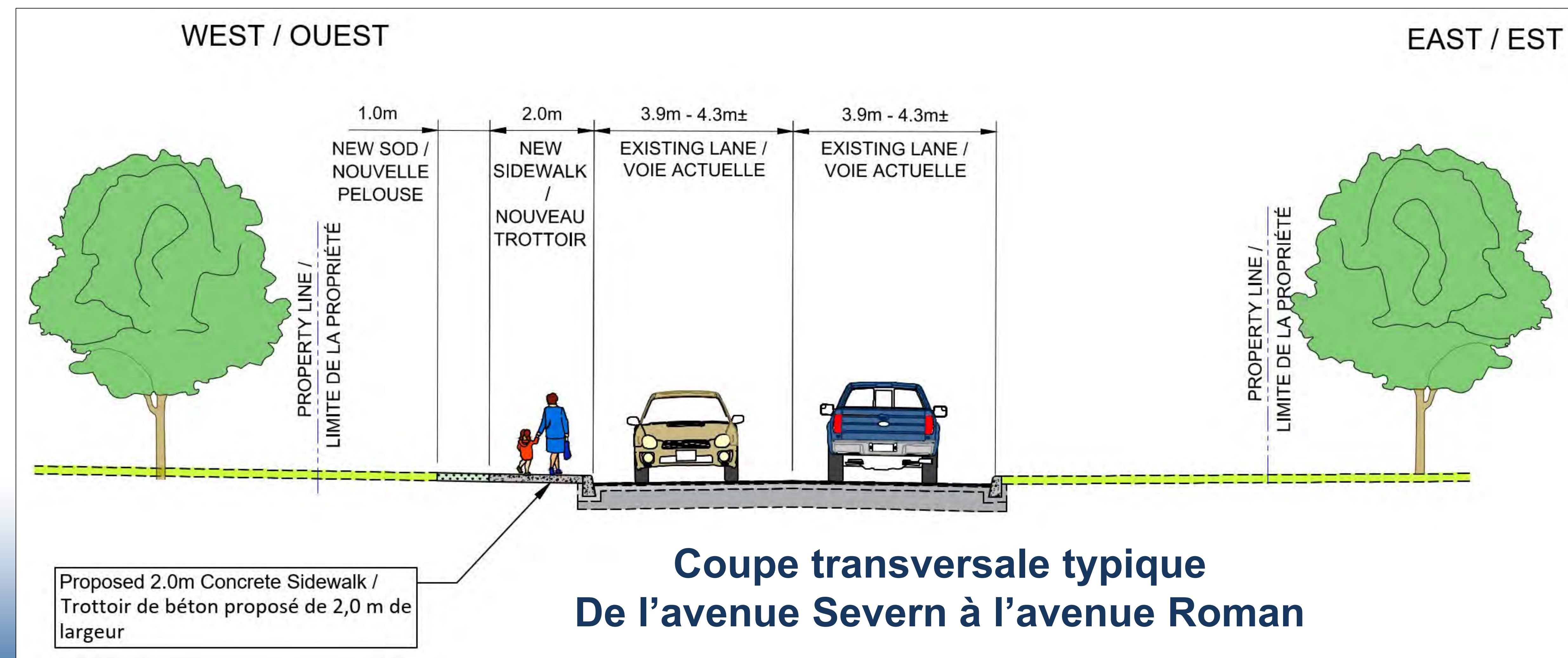
Du nord de l'avenue Severn au sud de l'avenue Hanlon





Options 1 et 2 :

Du sud de l'avenue Hanlon à l'avenue Roman



Autres nouveaux trottoirs aux alentours de l'avenue Connaught : trottoir de la rue Henley / Réfection de l'égout pluvial de Queensway Terrace

- La Ville d'Ottawa amorcera les travaux du projet de réfection de l'égout pluvial de la communauté de Queensway Terrace-Nord en vue d'améliorer le rendement général du réseau d'égouts pluviaux.
- Les travaux associés à ce projet d'égouts pluviaux comprennent un nouveau trottoir qui sera aménagé du côté nord de la rue Henley, de l'avenue Alpine à l'avenue Connaught.
- Les travaux du trottoir seront mis en œuvre lors des dernières étapes des travaux de construction du projet d'égouts pluviaux.
- De plus amples informations sur le projet de réfection des égouts pluviaux figurent sur le site Web de la Ville d'Ottawa : [Réfection de l'égout pluvial du secteur Queensway Terrace-Nord | Ville d'Ottawa](#)

Prochaines étapes

- Veuillez fournir vos points de vue en remplissant le sondage en ligne à ottawa.ca/avenueconnaught ou en envoyant vos commentaires avant le 18 mars 2021 à :

Genya Stefanoff, MCIP, RPP

Gestionnaire de projet, Programmes cyclistes et piétonniers

Ville d'Ottawa, Planification des transports

genya.stefanoff@ottawa.ca

Merci!