

L'étude de la gestion de la circulation locale sur la promenade Craig Henry

Rapport sur le Plan de modération de la circulation

Février 2021

Synthèse

En s'inspirant des commentaires exprimés par le public dans la consultation en ligne 1, le personnel de la Ville a examiné et analysé les inquiétudes à propos de la circulation et le potentiel des solutions suggérées par le public. Dans la mise au point des plans de rechange, il a examiné les conditions de la promenade Craig Henry, ainsi que les plans et les directives pertinents. L'objectif des solutions de rechange consiste à créer un contexte plus convivial pour la promenade Craig Henry comme rue collective. La plupart des dispositifs recommandés sont communs aux deux plans de rechange mis au point. En outre, la solution de rechange 1 comprend des dispositifs de déflexion horizontale, et la solution de rechange 2, des dispositifs de déflexion verticale.

Examen des commentaires du public

Le personnel a analysé les inquiétudes exprimées à propos de la visibilité à différents endroits sur la promenade Craig Henry. On a recommandé d'élaguer les haies à l'angle sud-ouest de l'intersection de la promenade Craig Henry et de l'avenue Bainbridge et à l'angle sud-ouest de l'intersection de la promenade Craig Henry et de l'avenue Shoreham. La visibilité à partir de l'avenue Markham était elle aussi limitée par une clôture. Il est conseillé aux automobilistes qui empruntent l'avenue Markham se rapprochent de la promenade Craig Henry et s'immobilisent sur la ligne d'arrêt avant de commencer leur virage, afin de mieux voir la circulation à contresens sur la promenade Craig Henry.

Les répondants ont souvent demandé d'aménager des feux de circulation, des feux piétonniers, des passages pour les piétons et des arrêts dans tous les sens. Il s'agit de dispositifs de signalisation qui doivent être justifiés pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route et l'efficacité du déroulement de la circulation. On a procédé à une étude technique des conditions de la circulation, des caractéristiques piétonnières et

des caractéristiques physiques du lieu afin de savoir s'il est justifié d'installer des dispositifs de signalisation à certains endroits. La plupart des dispositifs de modération de la circulation suggérés par les répondants ne respectaient pas les critères qui pourraient les justifier.

Le personnel a examiné la possibilité d'aménager un passage piétonnier surélevé et des [traverses pour les cyclistes](#) sur l'avenue Shoreham. D'après la consultation qui a eu lieu auprès du groupe des infrastructures cyclables de la Ville responsable des pistes cyclables, il serait plus efficace d'envisager ce dispositif dans le cadre d'une éventuelle étude sur les infrastructures cyclables; c'est pourquoi on ne s'est pas penché sur la question dans le cadre de l'Étude de la gestion de la circulation locale sur la promenade Craig Henry.

Examen des conditions et des directives

Dans l'élaboration des plans de rechange pour la promenade Craig Henry, on s'est penché sur les conditions existantes et sur les recommandations des [Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation](#) de la Ville, dont voici un aperçu :

- La promenade Craig Henry est divisée par un terre-plein central, et chaque côté de la promenade fait environ 6 mètres de largeur.
- La promenade Craig Henry est considérée comme une rue essentielle pour les interventions d'urgence par le Service des incendies d'Ottawa. Il est recommandé d'éviter d'aménager des dos d'âne allongés et des dos d'âne allongés avec plateau sur les rues essentielles pour les interventions d'urgence. Les coussins berlinois constituent une solution de rechange potentielle pour les dos d'âne allongés. La description des coussins berlinois se trouve à la page 66 (de la version PDF) des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation. Le lecteur trouvera un exemple de coussin berlinois sur la [promenade Knudson](#), à Kanata.
- La promenade Craig Henry porte la désignation d'itinéraires de transport en commun à service fréquent. Sur ces itinéraires, les dos d'âne allongés ne sont pas appropriés, sauf dans les cas particuliers; toutefois, on peut envisager d'aménager des coussins berlinois et des intersections surélevées si d'autres dispositifs de modération de la circulation sont insuffisants ou ne sont pas viables. Le lecteur peut consulter sur [ce lien](#) une brève description des dispositifs de déflexion verticale. Pour prendre connaissance d'une description plus

circonscrite des différents dispositifs, veuillez consulter les Lignes directrices sur la conception des mesures de modération de la circulation évoquées ci-dessus.

- La promenade Craig Henry porte la désignation de parcours cyclable local dans le [Plan sur le cyclisme d'Ottawa](#).
- Selon les Normes de qualité recommandées en matière d'entretien des routes et des trottoirs ou sentiers, la promenade Craig Henry appartient à la catégorie d'entretien 3A. Pour les rues de la catégorie d'entretien 3A, on recommande, dans les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, d'éviter les largeurs de chaussée de bordure à bordure inférieures à 4,0 m à tous les points où il est permis de se déplacer à sens unique.

Recommandations

Nous avons mis au point deux solutions de rechange après avoir examiné les données contextuelles et les commentaires du public dans le cadre de la consultation 1. Les deux solutions de rechange prévoient des bandes cyclables, des passages piétonniers et un court tronçon de trottoir. La solution de rechange 1 prévoit des dispositifs de déflexion horizontale, et la solution de rechange 2, des dispositifs de déflexion verticale.

Mesures recommandées communes aux deux solutions de rechange

Bandes cyclables et lignes de bordure

Chaque côté de la promenade Craig Henry fait environ 6 mètres de largeur et est divisé, par des lignes de bordure, entre une voie de circulation de 4,5 mètres de largeur et d'un accotement de 1,5 mètre de largeur. Il est recommandé de réduire à environ 3,5 ou 4 mètres la largeur des voies de circulation sur la promenade Craig Henry pour décourager l'accélération des automobiles et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, en aménageant des bandes cyclables dans les endroits où la demande de stationnement est faible et des lignes de bordure dans les cas où il faut prévoir des places de stationnement.

La bande cyclable proposée a 2 mètres de largeur et une zone tampon de 0,5 mètre entre la bande cyclable et la voie de circulation. D'après la demande actuelle de places de stationnement, il est recommandé de prévoir une voie cyclable entre le chemin Greenbank et la rue Bertona sur la promenade Craig Henry dans le sens est et entre la

voie Aldridge et le chemin Greenbank sur la promenade Craig Henry dans le sens ouest.

La bande cyclable est la partie de la chaussée désignée par des lignes tracées sur la chaussée et par des panneaux indicateurs, qui rappellent qu'elle est réservée exclusivement aux cyclistes. Il est interdit de stationner et de s'immobiliser sur les bandes cyclables. Il y a un exemple de bandes cyclables dotées d'une zone tampon sur le chemin Cyrville.



Figure 1 Voies cyclables tamponnées sur le chemin Cyrville

Sur le reste de la promenade Craig Henry, on recommande d'aménager à environ 2 mètres de la bordure les lignes de bordure tracées à 1,5 mètre de cette bordure. L'objectif du décalage des lignes de bordure est de réduire la largeur de la voie de circulation et d'encourager les automobilistes à s'abstenir de stationner en partie sur le trottoir.

Les lignes de bordure sont des lignes blanches pleines qui délimitent les voies de circulation et les accotements qui se trouvent à droite des voies de circulation dans le sens des déplacements. L'accotement n'est pas une bande cyclable; il est permis d'y stationner et de s'y immobiliser.

La figure 2 indique le tracé des bandes cyclables et des lignes de bordure.

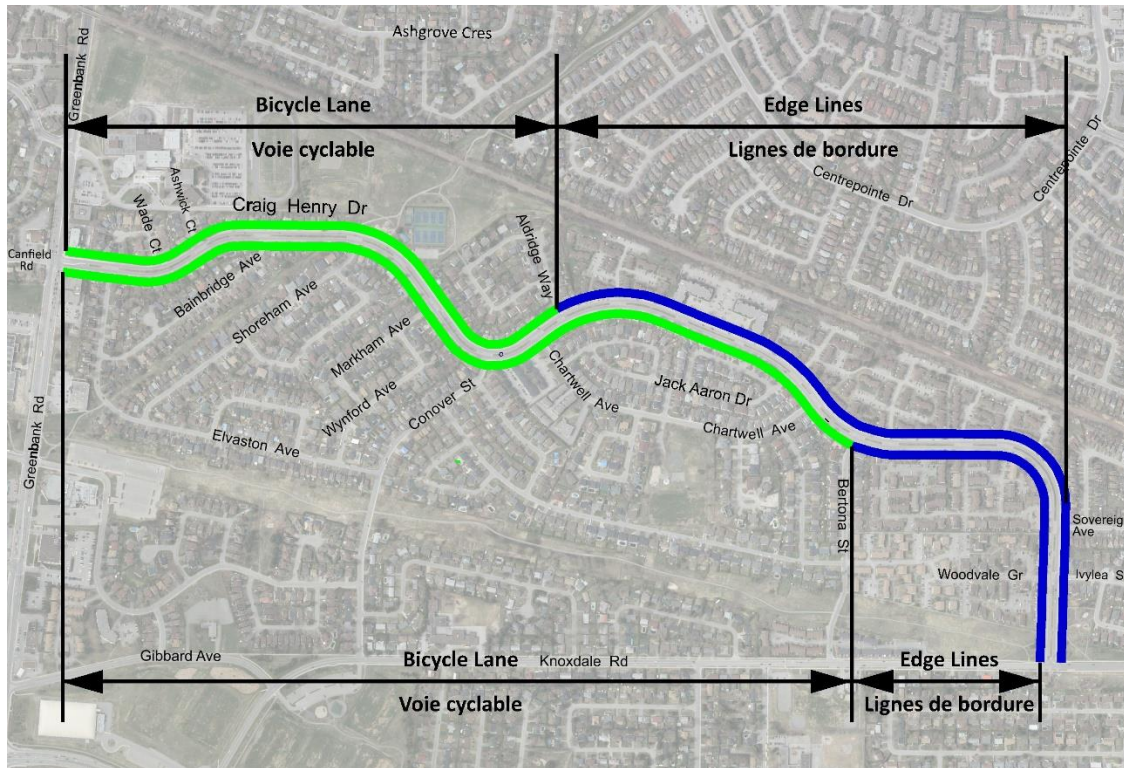


Figure 2 Tracé des bandes cyclables et des lignes de bordure

Passages piétonniers

Pour améliorer la sécurité des piétons qui traversent la promenade Craig Henry, on recommande d'aménager des passages piétonniers. Le passage écolier du côté ouest de l'intersection de la promenade Craig Henry et de la rue Bertona répond aux critères qui justifient l'aménagement d'un passage piétonnier. On pourrait aussi aménager ce passage du côté est de l'intersection dans le sens ouest de la promenade Craig Henry et de l'avenue Chartwell. On se penche actuellement sur la viabilité de ce deuxième passage piétonnier, qui dépend des résultats du dénombrement actualisé du volume de piétons, à suivre.

Trottoir

On recommande d'aménager un court tronçon de trottoir entre l'abribus sur la promenade Craig Henry dans le sens est, à l'ouest de l'avenue Markham, et sur l'avenue Markham, afin d'améliorer la sécurité des piétons qui ont accès à l'arrêt d'autobus.

Dispositifs recommandés pour la solution de recharge 1

Outre les dispositifs communs aux deux solutions de recharge, il est recommandé d'aménager quatre avancées de trottoir avec voie cyclable aux endroits suivants :

Sur la promenade Craig Henry dans le sens est :

- au coin sud-ouest de la promenade Craig Henry et de l'avenue Elvaston;
- entre le 30 et le 32 de la promenade Craig Henry.

Sur la promenade Craig Henry dans le sens ouest :

- au coin nord-est de la promenade Craig Henry et de la cour Ashwick;
- au coin nord-est de la promenade Craig Henry et de la cour Wade;

Dispositifs recommandés pour la solution de recharge 2

Bien que l'on préfère, aux dispositifs de déflexion verticale, les dispositifs de déflexion horizontale sur la promenade Craig Henry, le coussin berlinois pourrait constituer une solution de recharge satisfaisante dans une rue essentielle pour les interventions d'urgence et un itinéraire de transport en commun à service fréquent. Outre les dispositifs communs aux deux solutions de recharge, on recommande d'aménager des coussins berlinois aux endroits suivants :

Sur la promenade Craig Henry dans le sens est :

- 21 m à l'est de l'avenue Elvaston
- 14 m à l'ouest de la cour Ashwick
- 15 m à l'ouest de l'avenue Bainbridge
- En face du 52 et du 54, promenade Craig Henry
- 35 m au nord du vert Woodvale
- 53 m au nord du chemin Knoxdale

Sur la promenade Craig Henry dans le sens ouest :

- 53 m au nord du chemin Knoxdale
- En face du 93 et du 95, promenade Craig Henry
- 14 m à l'est de la cour Wade

Conclusion

Nous avons pris connaissance des commentaires du public à la lumière des données sur la circulation et des conditions existantes sur la promenade Craig Henry afin de préparer deux options de rechange pour les dispositifs de modération de la circulation. Les solutions de rechange comprennent toutes deux des bandes cyclables et des lignes de bordure, des passages piétonniers et un court tronçon de trottoir. La solution de rechange 1 comprend des dispositifs de déflexion horizontale, et la solution de rechange 2, des dispositifs de déflexion verticale. On consultera le public pour connaître son avis sur ces deux solutions de rechange dans le cadre de la consultation en ligne 2; puis, on préparera une recommandation définitive pour cette étude.