

Contexte et objectifs

- Objectif global : recommander une coupe transversale en vue de la réfection de l'avenue Beechwood, conformément au Plan de conception communautaire approuvé par le Conseil et aux objectifs sur les rues complètes énoncés dans le Plan directeur des transports.
- Aucun projet de reconstruction de l'avenue Beechwood n'est prévu à court terme.
- Principaux objectifs de l'étude :
 - Créer un plan intérimaire qui pourra être mis en œuvre rapidement au moyen de panneaux et de marques sur la chaussée compatibles avec le concept final
 - Afin de créer un plan définitif pour le corridor de transport qui guidera les reconfigurations en bordure de la route pour chaque pâté de maisons, en fonction des nouveaux aménagements immobiliers



Consultation publique

- Le 18 juin 2015, le personnel de la Ville et les conseillers Nussbaum et Fleury ont collaboré à l'organisation d'un atelier public visant à imaginer l'avenir de l'avenue Beechwood.
- Plusieurs thèmes sont ressortis (voir le tableau ci-dessous).



Priorité	Échelle d'importance
Réduire la vitesse des véhicules	-----◇-----
Aménager des installations sécuritaires pour le cyclisme	-----◇-----
Aménager un domaine piétonnier agréable	-----◇-----
Favoriser un paysage de rue dynamique	-----◇-----
Réduire le nombre de places de stationnement sur rue	-----◇-----
Maintenir les places de stationnement dans le secteur	-----◇-----
Donner la priorité au transport en commun	-----◇-----
Maintenir la fluidité de la circulation	-----◇-----
Régler les questions de circulation du secteur	-----◇-----

**Séance de visualisation
COULOIR DE TRANSPORT DE
L'AVENUE BEECHWOOD**

**Mercredi, le 24 juin 2015
19 h 30 – 21 h
420, rue MacKay (à Beechwood)
Aire de restauration du
Chartwell New Edinburgh Square**

Les conseillers Mathy Fleury et Tobi Nussbaum demanderont aux résidents de visualiser l'avenir du transport de l'avenue Beechwood. Bien qu'on ne prévoie pas de travaux de réfection pour l'instant, la Ville a entamé une étude pour examiner la conception fonctionnelle du couloir. Lorsque la Ville aura reçu de l'espace supplémentaire pour l'emprise publique grâce aux demandes de réaménagement, il sera possible d'utiliser ce nouvel espace de la voie publique pour assurer la circulation sécuritaire des piétons, des cyclistes, des autobus et des automobilistes.

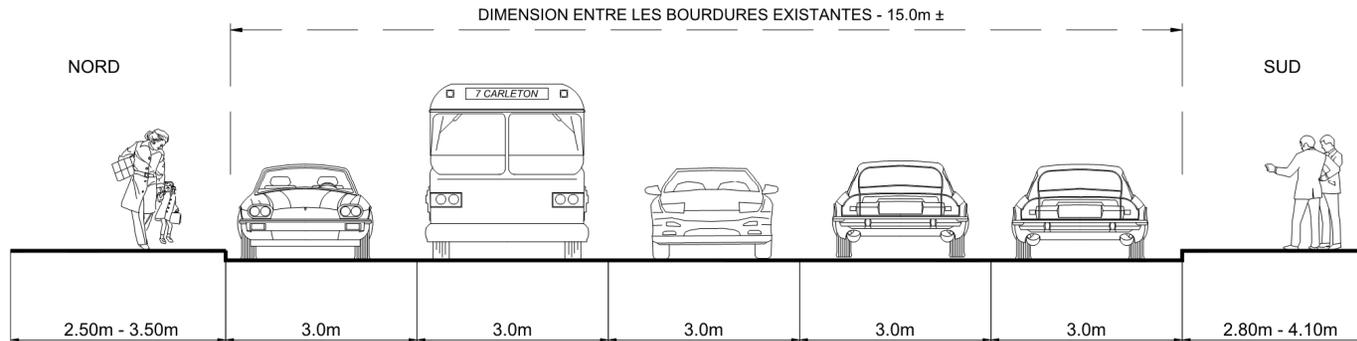
Personne-ressource :
Zlatko Krstulic, ing
Gestionnaire de projet principal
planification stratégique des transports

613-580-2424, poste 21827
Zlatko.Krstulic@ottawa.ca

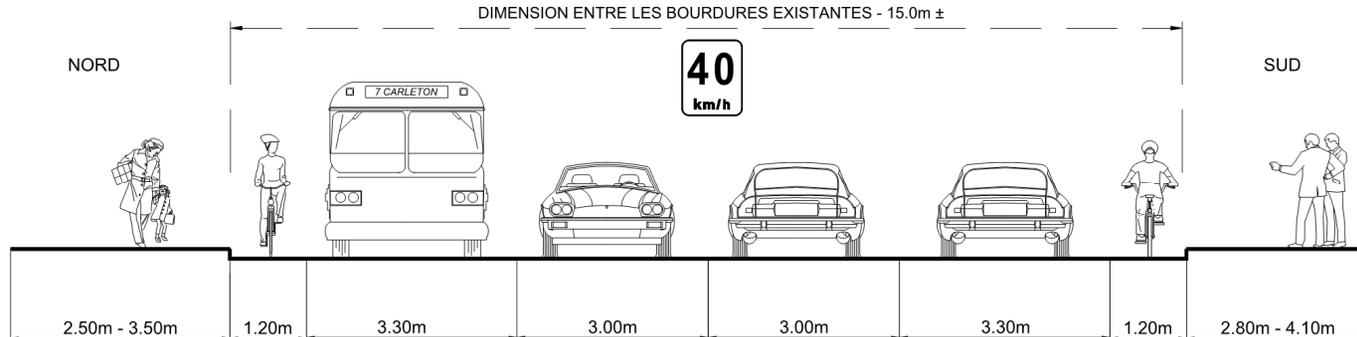
ottawa.ca
3-1-1
416-925-2401

Plan intérimaire : de la promenade Vanier à la rue MacKay

ÉTAT ACTUEL
CINQ VOIES POUR VÉHICULES
PRÈS DE LA PROMENADE VANIER



PLAN DE TRANSITION
QUATRE VOIES POUR VÉHICULES
PRÈS DE LA PROMENADE VANIER

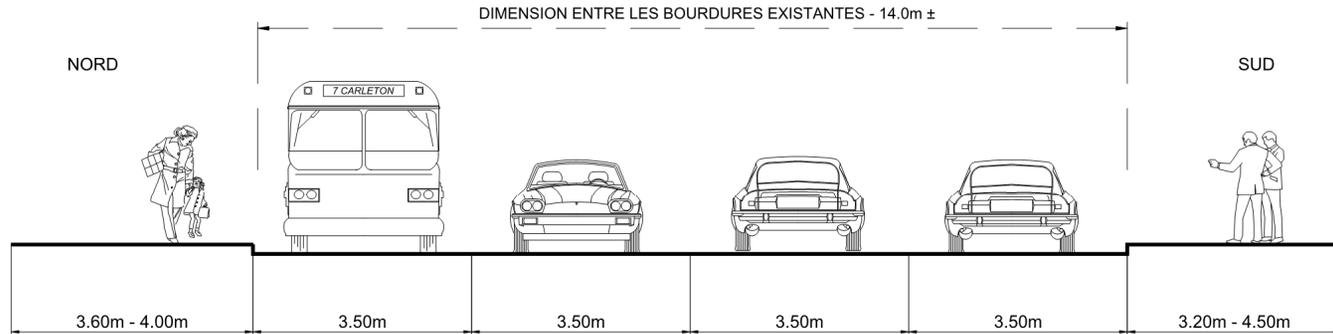


Légende (cote pour les installations ou le niveau de service)	
◆	Excellent
◆	Bon
◆	Adéquat
◆	Inadéquat

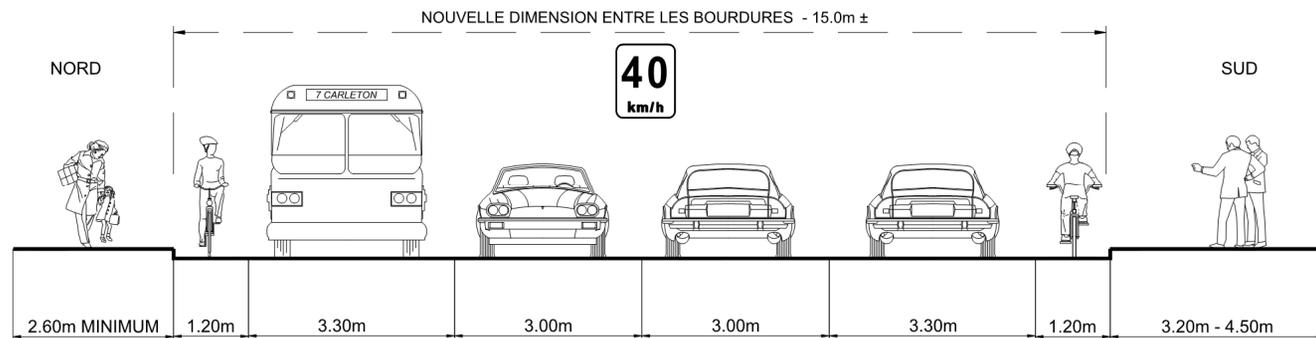
Installations pour piétons	◆	NDS B pour le trottoir/boulevard de 3,0 m à 3,25 m; réduction de la largeur pour les services publics/le mobilier
Installations pour cyclistes	◆	La bande de 1,2 m assure la continuité de la voie cyclable E/O (pression sur la circulation 3)
Circulation automobile	◆	Interdictions de virage ou intersection trop achalandée (voir les options) Les déplacements non essentiels pourraient être effectués à un autre moment
Transport en commun	◆	Intersection Vanier-Beechwood : retards potentiels
Stationnement	◆	Enlever le stationnement hors de la période de pointe : manque d'espace entre les voies et les véhicules stationnés (pas d'emprise)
Esthétique urbaine	◆	Peu d'espace pour des plantes et du mobilier

Plan intérimaire : de la rue MacKay au chemin Springfield

ÉTAT ACTUEL
QUATRE VOIES POUR VÉHICULES
PRÈS DE MacKAY À SPRINGFIELD



PLAN DE TRANSITION
QUATRE VOIES POUR VÉHICULES + DEUX VOIES
POUR LES CYCLISTES
PRÈS DE MacKAY À SPRINGFIELD

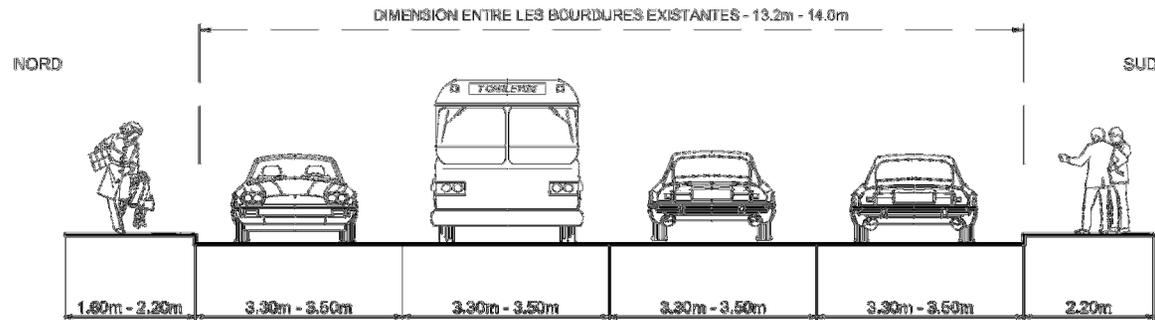


Légende (cote pour les installations ou le niveau de service)	
	Excellent
	Bon
	Adéquat
	Inadéquat

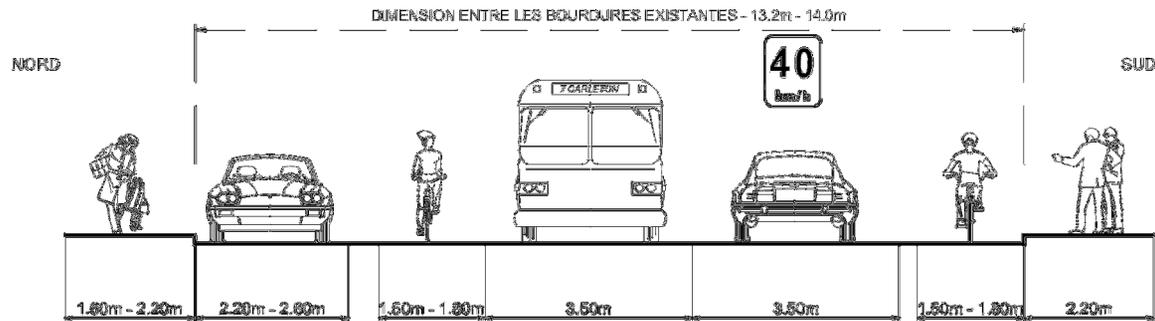
Installations pour piétons		NDS B pour le trottoir/boulevard de 3,0 m à 3,25 m; réduction de la largeur pour les services publics/le mobilier
Installations pour cyclistes		La bande de 1,2 m assure la continuité de la voie cyclable E/O (pression sur la circulation 3)
Circulation automobile		Interdictions de virage ou intersection trop achalandée (voir les options) Les déplacements non essentiels pourraient être effectués à un autre moment
Transport en commun		Intersection Vanier-Beechwood : retards potentiels
Stationnement		Enlever le stationnement hors de la période de pointe : manque d'espace entre les voies et les véhicules stationnés (pas d'emprise)
Esthétique urbaine		Peu d'espace pour des plantes et du mobilier

Plan intérimaire : du chemin Springfield à l'avenue Acacia

ÉTAT ACTUEL
QUATRE VOIES POUR VÉHICULES
SPRINGFIELD TO ACACIA



PLAN DE TRANSITION
DEUX VOIES POUR VÉHICULES + DEUX VOIES
POUR LES CYCLISTES
SPRINGFIELD À ACACIA



Légende (cote pour les installations ou le niveau de service)	
◆	Excellent
◆	Bon
◆	Adéquat
◆	Inadéquat

Installations pour piétons	◆	NDS B pour le trottoir/boulevard de 1,6 m à 2,3 m (même comme existant)
Installations pour cyclistes	◆	La bande de 1,8 m avec un tampon de 0,4 m à 0,5 m; avec le blocage des autobus et le stationnement des véhicules qui traversent la piste cyclable (pression sur la circulation 3)
Circulation automobile	◆	Maintient NDS E ou mieux
Transport en commun	◆	Espace insuffisant pour les abris / équipements pour les transports en commun (pas de changement par rapport)
Stationnement	◆	Une voie de 2,1 m de stationnement (bande avec un tampon); élimination potentielle aux intersections pour une voie de virage et les arrêts d'autobus utilisation actuelle: 35% utilisation prévue: 70%
Esthétique urbaine	◆	Peu d'espace pour des plantes et du mobilier

Niveau de service

Section	État actuel			Plan de Transition			Plan de Référence		
	Piéton	Vélo	Transport en commun / véhicules	Piéton	Vélo	Transport en commun / véhicules	Piéton	Vélo	Transport en commun / véhicules
prom. Vanier à Springfield	D	E	E	B	C	E	B	A	E
Springfield à Acacia	D	D	D	B	C	D	B	A	D

- Le tableau ci-dessus résume le niveau de service multimodal dans les conditions actuelles pour le plan intérimaire et le plan de renvoi à long terme.
- Dans ce barème, la cote « A » désigne un bon niveau de service, tandis que la cote « F » indique un échec.

Temps moyen de déplacement en véhicule

Direction	Pour la circulation en 2014	
	État actuel	Plan de Transition
Est	140 sec.	155 sec.
Ouest	130 sec.	200 sec.

Direction	Pour la circulation en 2031		
	État actuel	Plan de Transition	Plan de Référence
Est	210 sec.	185 sec.	185 sec.
Ouest	190 sec.	275 sec.	275 sec.

- Les tableaux ci-dessus indiquent le temps qu'un automobiliste prend en moyenne pour se rendre de la promenade Vanier à l'avenue Marier pendant la période de pointe du matin (7 h à 9 h) selon les conditions de circulation observées en 2014 et celles prévues pour 2031.

Stationnement sur rue

- Plusieurs places de stationnement journalier sont offertes du côté nord de l'avenue Beechwood, entre la rue Loyer et l'avenue Marier.
- La présente proposition prévoit le retour d'un certain nombre d'espaces de stationnement en bordure de la rue Barrette, ce qui augmentera le nombre de places de stationnement sur rue à proximité de l'avenue Beechwood.



Stationnement sur rue disponible sur Beechwood et dans le voisinage immédiat

			Existant (2015)	Plan de Transition	Plan de Référence
avenue Beechwood	hors pointe	A	12	0	0
		B	19	10	9
		C	24	10	12
	Total		55	20	21
	de pointe	A	0	0	0
		B	10	10	9
C		12	10	12	
Total		22	20	21	
avenue Beechwood et le voisinage immédiat	hors pointe	A	47	44	44
		B	77	86	85
		C	75	77	79
	Total		199	207	208
	de pointe	A	35	44	44
		B	68	86	85
C		63	77	79	
Total		166	207	208	

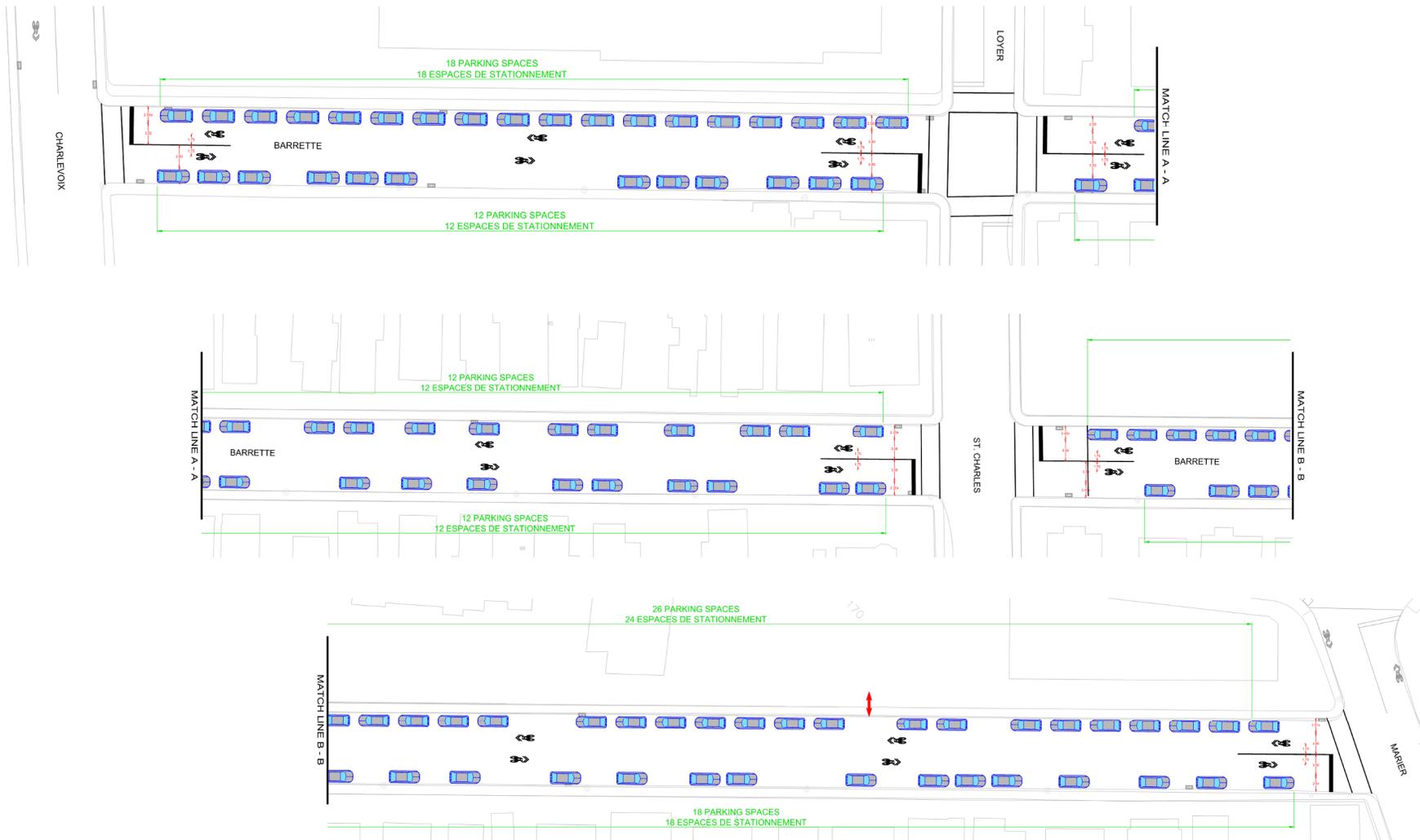
**PLUS DE STATIONNEMENT SUR
RUE PRÈS DE BEECHWOOD**

Utilisation du stationnement sur Beechwood et dans le voisinage immédiat

	avenue Beechwood			avenue Beechwood et le voisinage immédiat		
	hors pointe (9h00 à 15h30 et 18h30 à 20h30)	de pointe (7h00 à 9h00 et 15h30 à 18h30)	fin de semaine (11h00 à 15h00)	hors pointe (9h00 à 15h30 et 18h30 à 20h30)	de pointe (7h00 à 9h00 et 15h30 à 1h30)	fin de semaine (11h00 à 15h00)
Existant (2015)	25%	32%	27%	27%	23%	32%
Plan de Transition	70%	43%	75%	29%	23%	34%
Plan de Référence	67%	41%	71%	29%	23%	34%

Retour du stationnement sur la rue Barrette

- Jusqu'à 40 places de stationnement journalier.



Prochaines étapes

- Le public peut transmettre ses commentaires jusqu'au 24 mars 2016.
- Des modifications aux plans de conception pourraient être apportées selon l'examen technique et les commentaires recueillis auprès du public.
- Le plan intérimaire produit à la suite de cet exercice sera soumis à l'examen des deux conseillers municipaux, et devrait être mis en œuvre dès l'été 2016.
- La configuration proposée exige des ajustements à la bordure du côté nord de Beechwood, entre Crichton et Springfield; ils pourraient être apportés après l'été 2016.
- La configuration définie dans le futur plan de renvoi guidera la conception de la rue lorsque les immeubles le long de l'avenue Beechwood seront réaménagés.
- Des mises à jour sur la mise en œuvre du plan intérimaire seront publiées sur la page Web du projet :

ottawa.ca/avenuebeechwood

Vos commentaires sont les bienvenus (date limite : le 24 mars 2016).

Veillez remplir une feuille de commentaires ou nous les faire parvenir directement à :

Zlatko.Krstulic@Ottawa.ca

Merci!

**La réussite de cette étude repose sur
votre participation.**

Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée

Les commentaires et les renseignements recueillis contribueront à l'élaboration des conceptions fonctionnelles. Cette information sera conservée et pourra être utilisée dans les documents du projet. Exception faite des renseignements personnels, tous les commentaires seront intégrés aux dossiers publics.