

# Étude sur la modération de la circulation le long de la promenade Forest Valley, du boulevard St-Joseph jusqu'au boulevard Orléans

Consultation publique en ligne  
Mai — Juin 2022



# Aperçu

- L'étude sur la modération de la circulation le long de la promenade Forest Valley a été relancée au cours du présent mandat du Conseil en réponse aux préoccupations des résidents du secteur concernant la circulation.
- Le but de ce projet est de répondre aux préoccupations relatives aux excès de vitesse et à la sécurité des usagers vulnérables de la route et de recommander des solutions pour réduire les effets négatifs de la circulation.
- Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires sur tous les aspects du projet.



# But de la consultation publique

- **Description de la situation dans le secteur**
  - Un examen détaillé de la situation dans le secteur a été effectué, y compris un examen des données sur la circulation, de l'utilisation des sols et des activités de transport qui s'y déroulent.
- **Présentation du modèle PROVISOIRE de modération de la circulation**
  - Un plan conceptuel PROVISOIRE a été élaboré à partir des résultats de l'examen de la situation actuelle et des commentaires formulés par les résidents et les autres services de la Ville.
- **Obtention d'une rétroaction sur le modèle PROVISOIRE**
  - Merci de répondre au sondage en ligne; vos commentaires sur le modèle PROVISOIRE et sur tout autre aspect de la présente étude sont les bienvenus.

# Contexte — Comment en sommes-nous arrivés là?

**Avant 2014**

La promenade Forest Valley a déjà fait l'objet d'une étude dans le cadre du programme de modération de la circulation dans les quartiers (anciennement connu sous le nom de programme de gestion de la circulation locale).

**2014-2016**

L'étude sur la gestion de la circulation locale qui a été menée prévoyait une consultation de la population sur de multiples points.

**2016**

Des options provisoires ont été élaborés, mais n'ont jamais été approuvées. L'étude a par la suite été mise en veilleuse à la demande de l'ancien conseiller municipal.

**2019-2020**

L'étude a été relancée à la demande de la population et du nouveau conseiller.

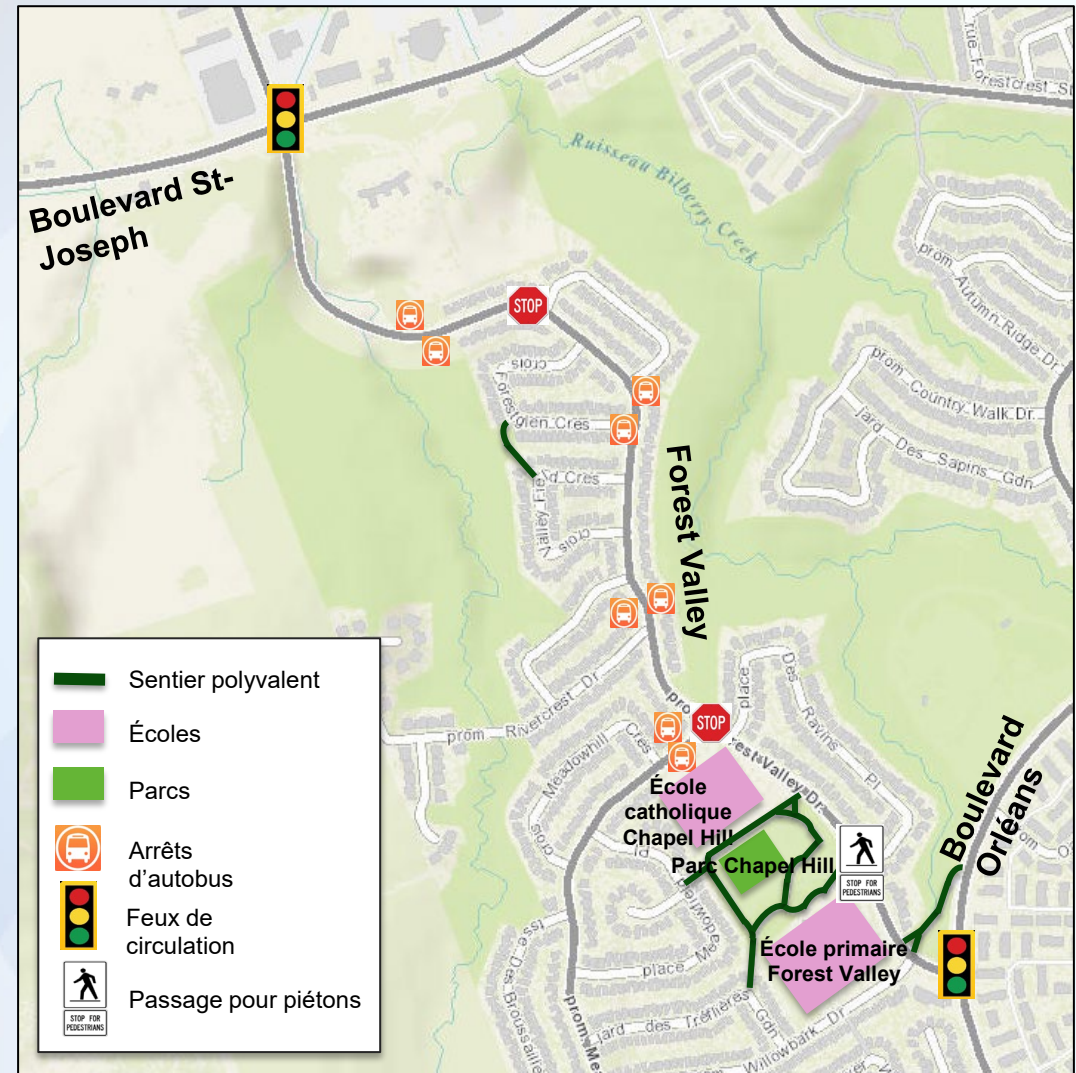
**Juin 2022**

Consultation publique en ligne sur le modèle de modération de la circulation provisoire

**Nous en  
sommes ici**

# Contexte relatif au secteur

- **Contexte relatif à l'utilisation des sols**
  - Principalement résidentiel (maisons unifamiliales)
  - École primaire Forest Valley, École catholique Chapel Hill
  - Parc Chapel Hill, Parc Heritage
  - Petite esplanade
- **Contexte relatif au transport**
  - Route collectrice de quartier
  - Chaussée de 11 m de largeur
  - Limite de vitesse de 40 km/h
  - Circuit de transport en commun (entre St-Joseph et Meadowglen)



# Section transversale actuelle

- **Entre St-Joseph et le 1401, Forest Valley**
  - Chaussée de 8,5 à 9 m de largeur
  - Stationnement interdit
  - Circuit de transport en commun
  - Trottoir et terre-plein latéral du côté est
- **Entre le 1401, Forest Valley, et Willowbark**
  - Chaussée de 11 m de largeur
  - Stationnement alterné sur les côtés est-ouest
  - Circuit de transport en commun  
(entre St-Joseph et Meadowglen)
  - Trottoir et terre-plein latéral des deux côtés

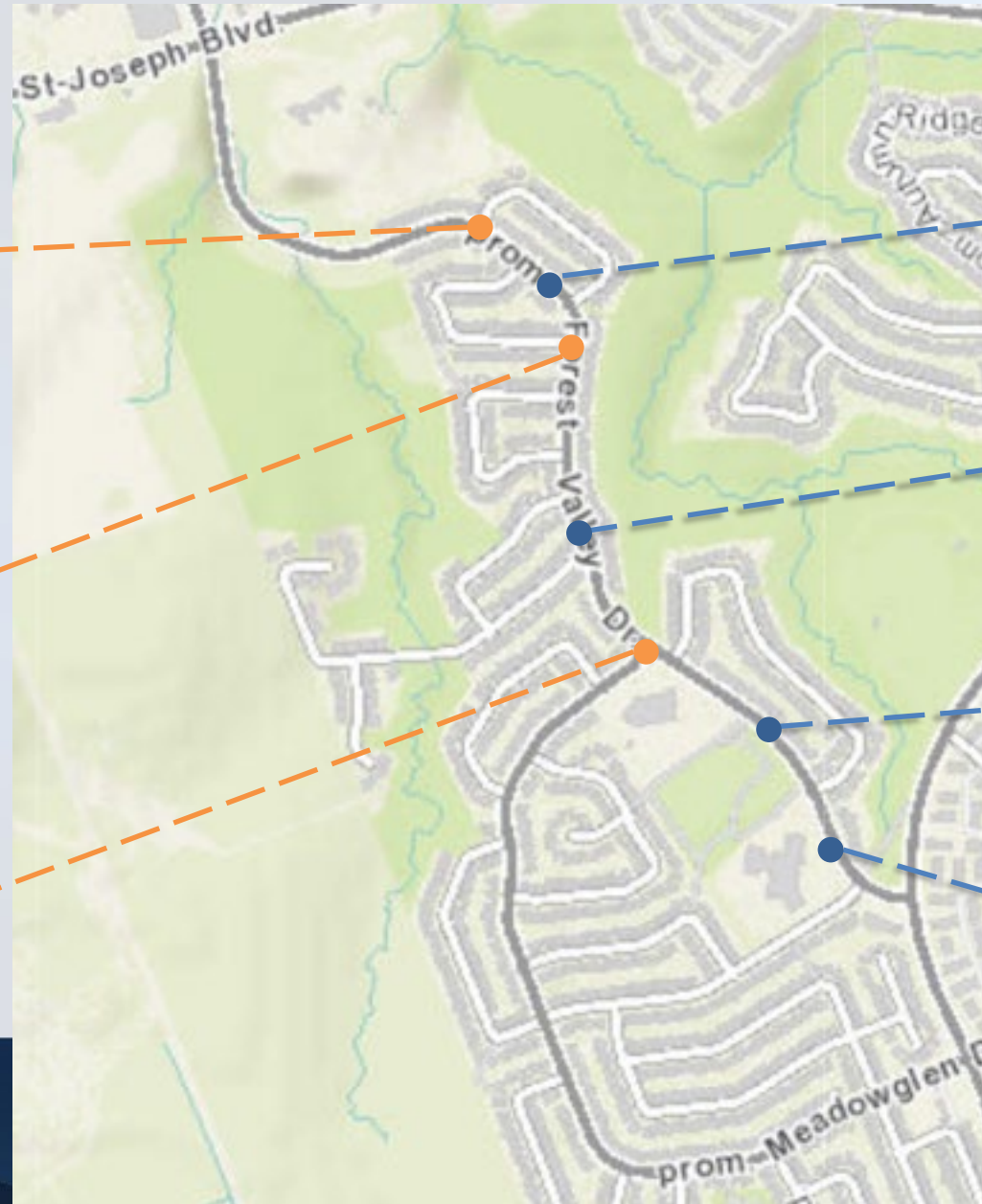


# Volume 12-h

Automobilistes	4500
Piétons	85
Cyclistes	4

Automobilistes	4400
Piétons	48
Cyclistes	70

Automobilistes	4200
Piétons	129
Cyclistes	10



# Vitesse

Vitesse	54 km/h
---------	---------

Vitesse	51 km/h
---------	---------

Vitesse	51 km/h
---------	---------

Vitesse	50 km/h
---------	---------

# Demande en stationnement

- Un sondage sur la demande en stationnement a été mené sur la promenade Forest Valley le mercredi 20 octobre 2021, aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi et en dehors des périodes de pointe.

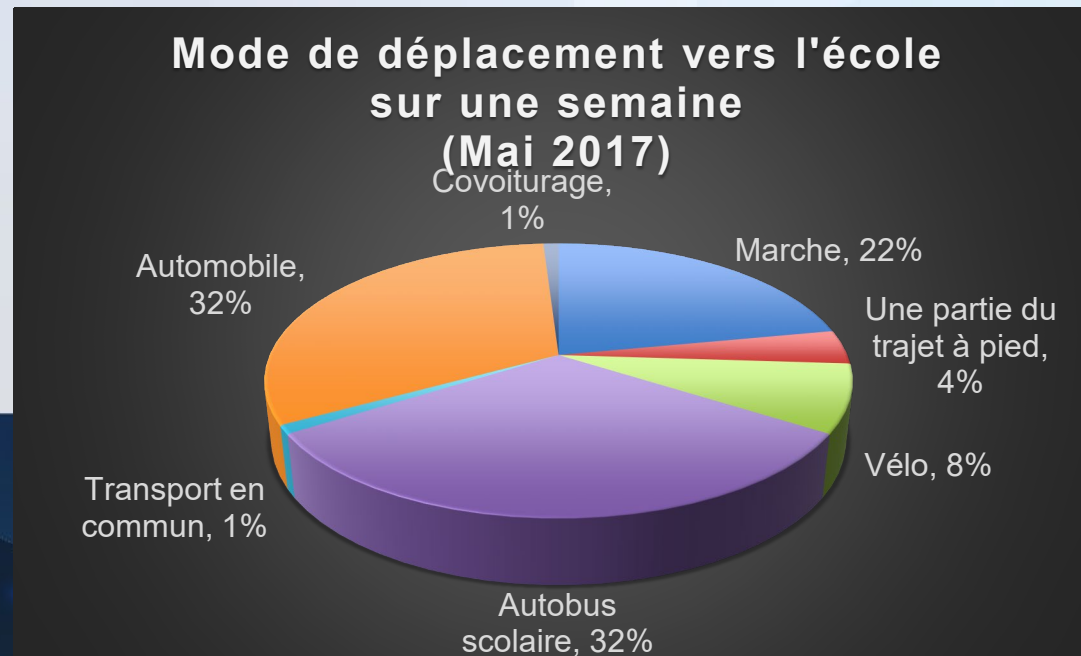
Emplacement	Période de pointe du matin	Période de pointe de l'après-midi	En dehors des périodes de pointe
À proximité de l'école primaire Forest Valley	8 voitures	9 voitures	0
À proximité de l'école catholique Chapel Hill	0	0	0

- La demande en stationnement était quasi nulle dans le reste du couloir pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi et en dehors des périodes de pointe.



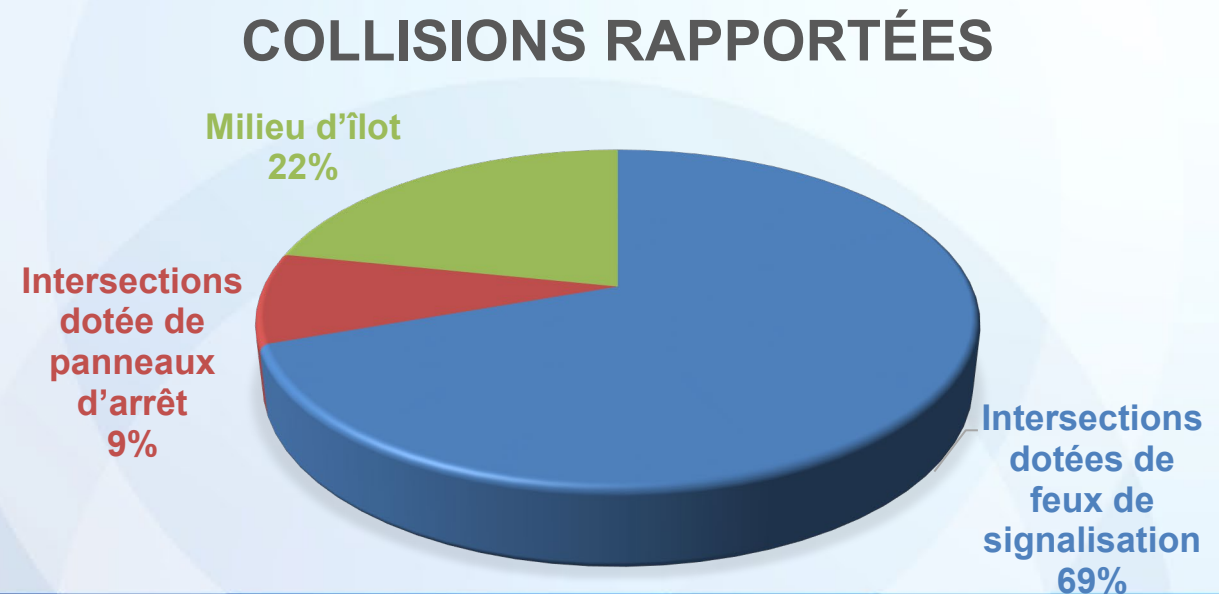
# Considérations liées au transport scolaire

- Les limites de l'école primaire **Forest Valley** et de l'école catholique **Chapel Hill** englobent la zone à l'étude.
- Un brigadier est présent à l'intersection Forest Valley-Meadowglen.
- L'école catholique Chapel Hill a participé au programme de planification du transport scolaire d'Ottawa entre septembre 2017 et en août 2017.



# Examen des données sur les collisions

- De 2016 à 2020, **46 collisions ont été rapportées** sur la promenade Forest Valley entre le boulevard St-Joseph et le boulevard Orléans.
- Sur les 46 collisions, près de 70 % d'entre elles se sont produites aux intersections entre les boulevards St-Joseph et Orléans et la promenade Forest Valley.
- La majorité des collisions n'ont entraîné que des **dommages matériels** (32 sur 46 collisions rapportées).
- Les autres collisions ont donné lieu à **des blessures non mortelles**.
- Une collision rapportée impliquait un usager de la route vulnérable :
  - Cycliste et automobiliste
  - Intersection entre Forest Valley et Orléans

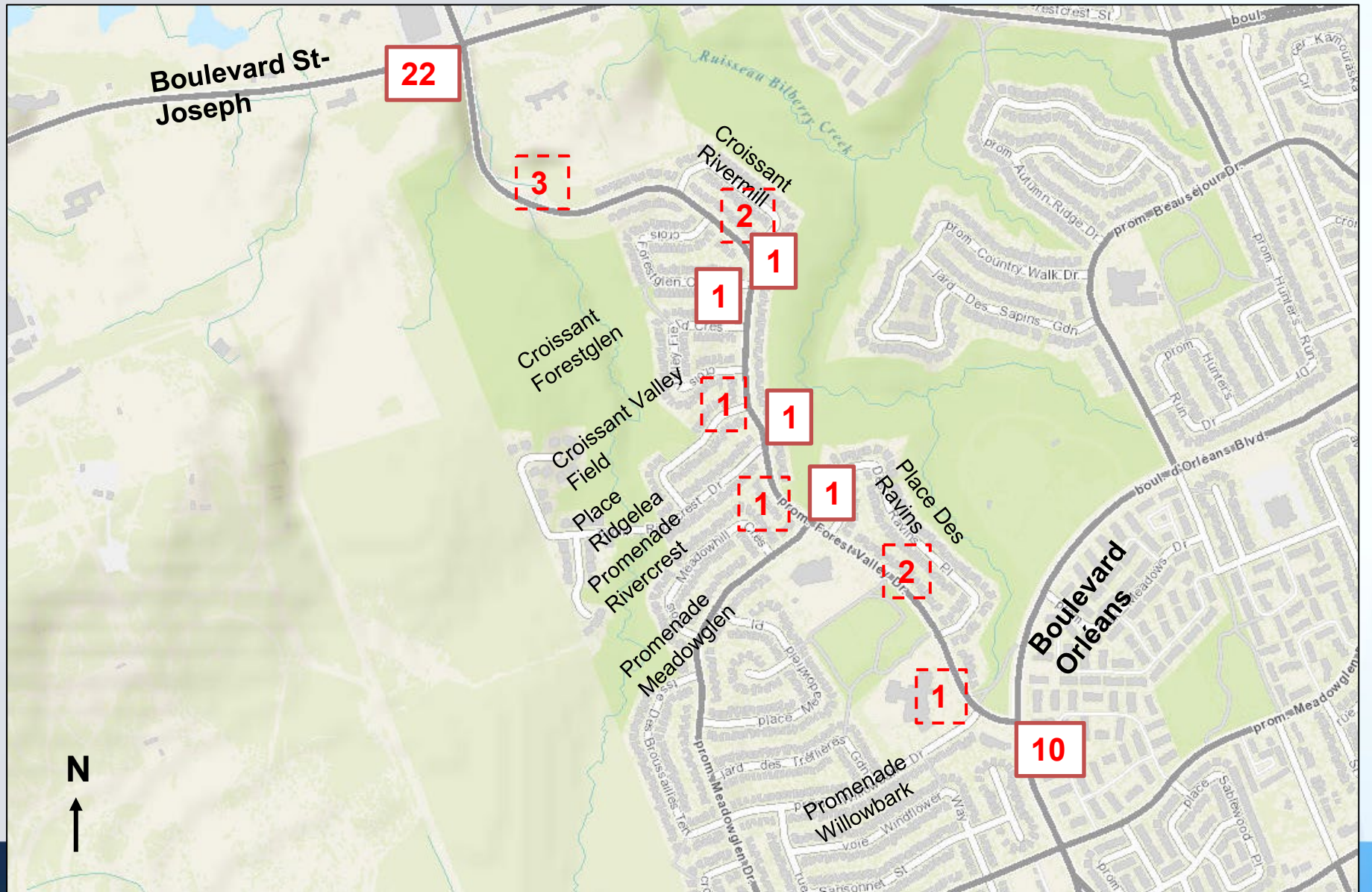


# Collisions déclarées sur la promenade Forest Valley (2016 - 2020)

Collision à l'intersection



Collision au milieu d'un îlot



# Plans de transport élargis

- **Prolongement du train léger — Étape 2**
  - L'Étape 2 du projet de train léger (actuellement en cours) prolongera la Ligne 1 de l'O-Train vers l'est jusqu'au chemin Trim et comprend l'aménagement d'une station à l'échangeur du boulevard Jeanne-d'Arc.
- **Pistes cyclables du boulevard Orléans**
  - Le conseiller Dudas a demandé au personnel des transports de la Ville de concevoir une infrastructure cyclable sur toute la longueur du boulevard Orléans, du chemin Innes jusqu'à la rivière des Outaouais. Le financement de ce projet n'a pas encore été confirmé, et la population sera consultée tout au long du projet.



# Ce que nous avons entendu de la part des résidents

La première séance portes ouvertes relative à l'étude de gestion de la circulation locale sur la promenade Forest Valley a eu lieu en 2014.

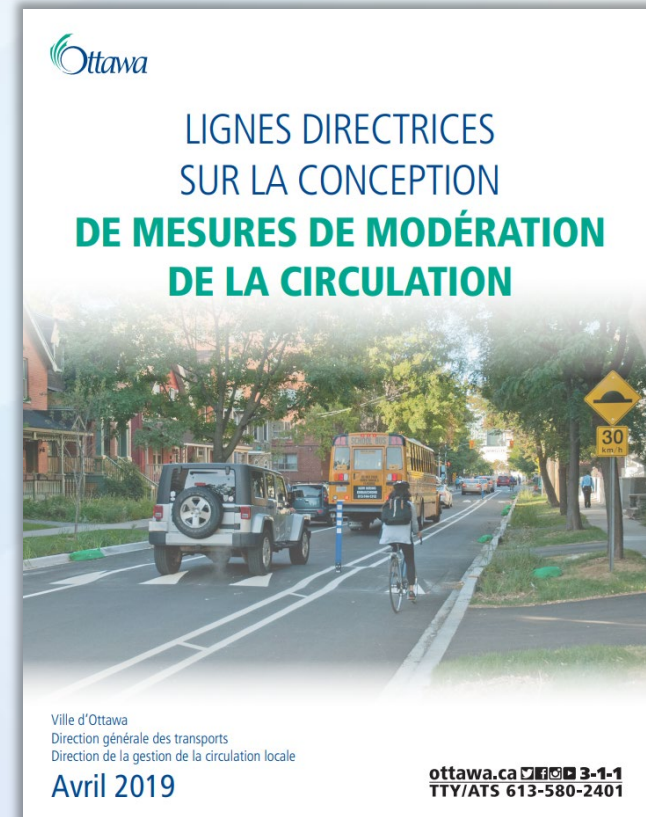
## *Résumé des principales préoccupations soulevées par la population*

- Excès de vitesse
- Volume de circulation important
- Manque de respect des panneaux d'arrêt
- Difficulté avec les entrées de cour
- Angles morts à l'intersection du croissant Forestglen et de la promenade Rivercrest

# Considérations techniques

Le modèle de modération de la circulation recommandé a été préparé en fonction d'un éventail de facteurs, notamment (mais pas uniquement) :

- efficacité à régler le problème ou l'occasion;
- contribution à la politique et aux objectifs généraux de la Ville;
- effets sur la sécurité routière;
- accessibilité universelle;
- coût de la mise en œuvre;
- changements potentiels au niveau du bruit, des vibrations et des effets environnementaux;
- répercussions sur les interventions d'urgence, les autobus scolaires et les transports en commun;
- constructibilité et durabilité.



# Plan de modération de la circulation provisoire

Veillez consulter les dessins sur [ottawa.ca/promenadeforestvalley](http://ottawa.ca/promenadeforestvalley).

## Principales caractéristiques techniques

- Rétrécissement de l'intersection Forest Valley-Meadowglen et ajout d'un passage pour piétons
- Surélévation du passage pour piétons à l'intersection de Forest Valley et de Des Ravins
- Amélioration des conditions de traversée des piétons à l'intersection de Forest Valley et de Rivermill avec l'ajout d'un passage pour piétons
- Ajout de voies cyclables
- Coussins berlinois
- Avancées de trottoir cyclables
- Améliorations à plusieurs arrêts d'autobus le long du couloir

# Coussins ralentisseurs

Les **coussins ralentisseurs** sont des parties surélevées de la chaussée, semblables aux dos d'âne allongés, mais qui ne couvrent pas toute la largeur de la rue. Les gros véhicules passent sans être affectés, tandis que les véhicules plus petits subissent la surélévation.

## **AVANTAGES**

- Réduisent la vitesse des véhicules là où la mesure est appliquée ou à proximité de celle-ci
- Sont auto-exécutoires

## **DÉSAVANTAGES**

- Peuvent augmenter le bruit et les vibrations causés par la circulation
- Peuvent ralentir les véhicules d'urgence
- Peuvent augmenter les temps de déplacement
- Peuvent être sources d'inconfort pour les usagers du transport en commun et les automobilistes





# Passage surélevé

Les **passages surélevés** sont des passages marqués pour piétons ou cyclistes aux intersections ou au milieu d'un îlot qui sont construits à une hauteur supérieure à celle de la chaussée adjacente.

## **AVANTAGES**

- Réduction de la vitesse des véhicules à l'endroit où la mesure est appliquée ou à proximité
- Sont auto-exécutoires
- Renforcement de l'obligation de s'arrêter, s'il y a lieu
- Augmentation de la proportion d'automobilistes qui cèdent le passage aux usagers vulnérables de la route
- Confort accru pour les usagers vulnérables de la route

## **DÉSAVANTAGES**

- Augmentation possible du bruit et des vibrations induits par la circulation
- Incidence possible sur les activités d'intervention en cas d'urgence
- Inconfort possible pour les usagers des transports en commun et les automobilistes
- Possibilité de création d'un faux sentiment de sécurité



# Avancées de trottoir cyclables

Les **avancées de trottoir cyclables** sont des projections horizontales du trottoir sur la chaussée sur lesquelles peuvent circuler les cyclistes.

## **AVANTAGES**

- Peuvent séparer les usagers de la route vulnérables de la circulation automobile
- Réduisent la vitesse des véhicules
- Ne ralentissent pas de façon notable les véhicules d'urgence

## **DÉSAVANTAGES**

- Peuvent amener les plus gros véhicules à empiéter sur les voies de circulation adjacentes



# Réduction du rayon de bordure

Une **réduction du rayon de bordure** consiste à modifier les coins d'une intersection en rétrécissant leur rayon (en rendant celui-ci plus étroit).

## **AVANTAGES**

- Réduit les distances de traversée
- Réduit la vitesse des véhicules qui effectuent un virage à droite
- Ne ralentit pas de façon notable les véhicules d'urgence

## **DÉSAVANTAGES**

- Peut amener les plus gros véhicules à chevaucher la bordure de trottoir ou le trottoir
- Peut amener les plus gros véhicules à empiéter sur les voies de circulation adjacentes
- Peuvent amener les automobilistes et les usagers de la route vulnérables à partager involontairement le même espace



# Quelle est la prochaine étape?

- Examiner et prendre en considération les **commentaires** reçus.
- **Élaborer et diffuser le modèle FINAL** recommandé à partir des résultats de la présente consultation publique et de la rétroaction sur le modèle provisoire.
- Les **études détaillées** prennent généralement un an.
- Les **travaux** ont lieu une fois que les études détaillées sont réalisées.

**Veillez répondre au sondage en ligne avant le 20 juin 2022.**

**NOUS VOUS REMERCIONS DE VOTRE PARTICIPATION!**

