

Étude sur la modération de la circulation sur le chemin Knoxdale

Conditions de circulation existantes et mesures recommandées

Mai 2025

Services de la planification des transports

Introduction

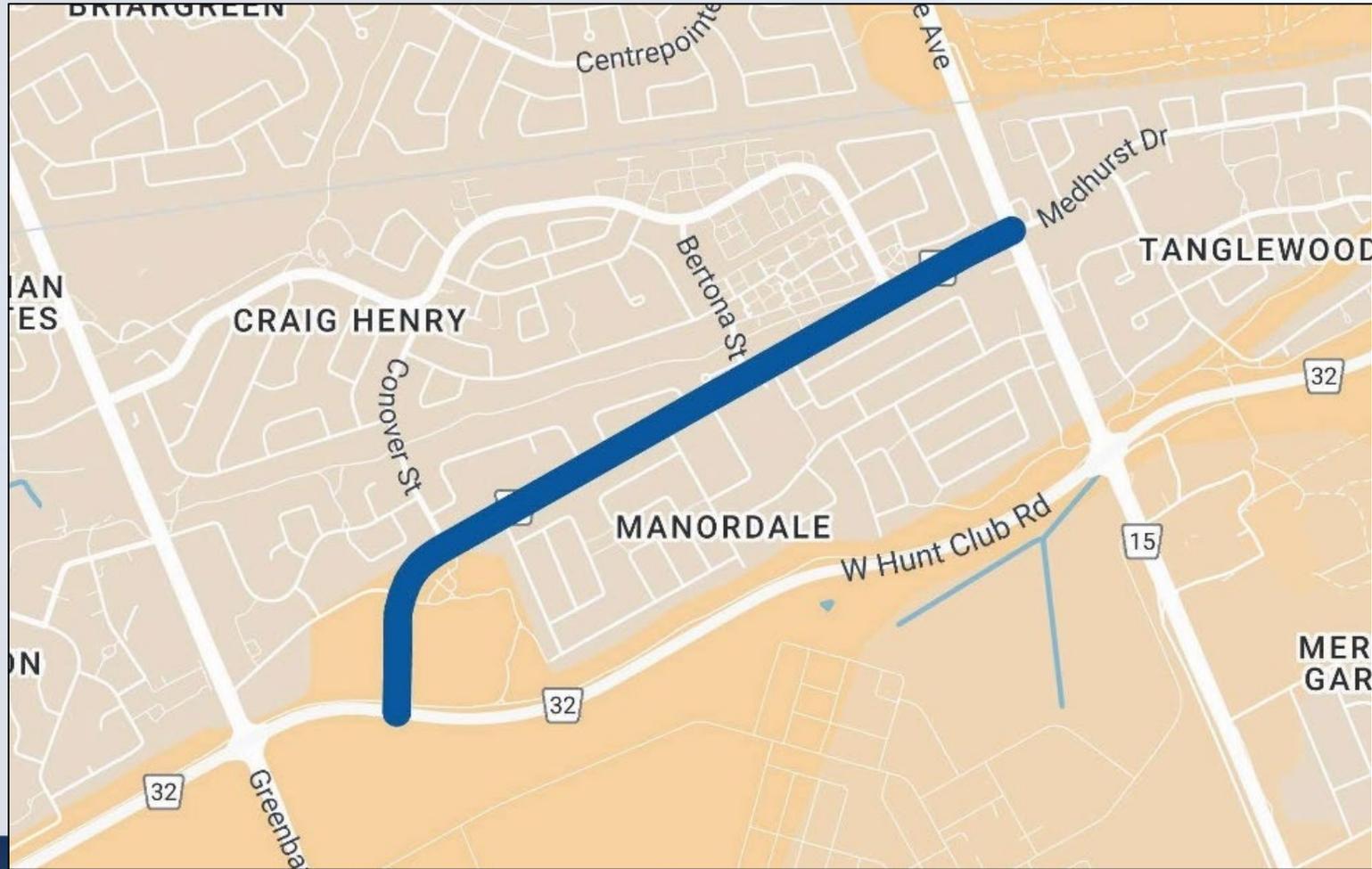
Objet de l'étude

- Réduire les excès de vitesse des véhicules et améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, notamment les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Objectifs de l'étude

- Réduire les excès de vitesse
- Améliorer la sécurité de tous les usagers de la route
- Favoriser un environnement agréable et propice à la marche
- Équilibrer la circulation et les besoins d'accès local
- Dialoguer avec la communauté et les intervenants

Aire d'étude



Conditions actuelles

Caractéristiques de la route

- Route collectrice
- Largeur : entre 10,9 m et 11,1 m
- Limite de vitesse : 40 km/h
- Utilisation du sol : principalement résidentielle de banlieue
- Installations sensibles : parc Ben-Franklin, école primaire catholique St. John XXIII, Parc Manordale
- Rue essentielle pour les interventions d'urgence du Service des incendies d'Ottawa

Conditions actuelles

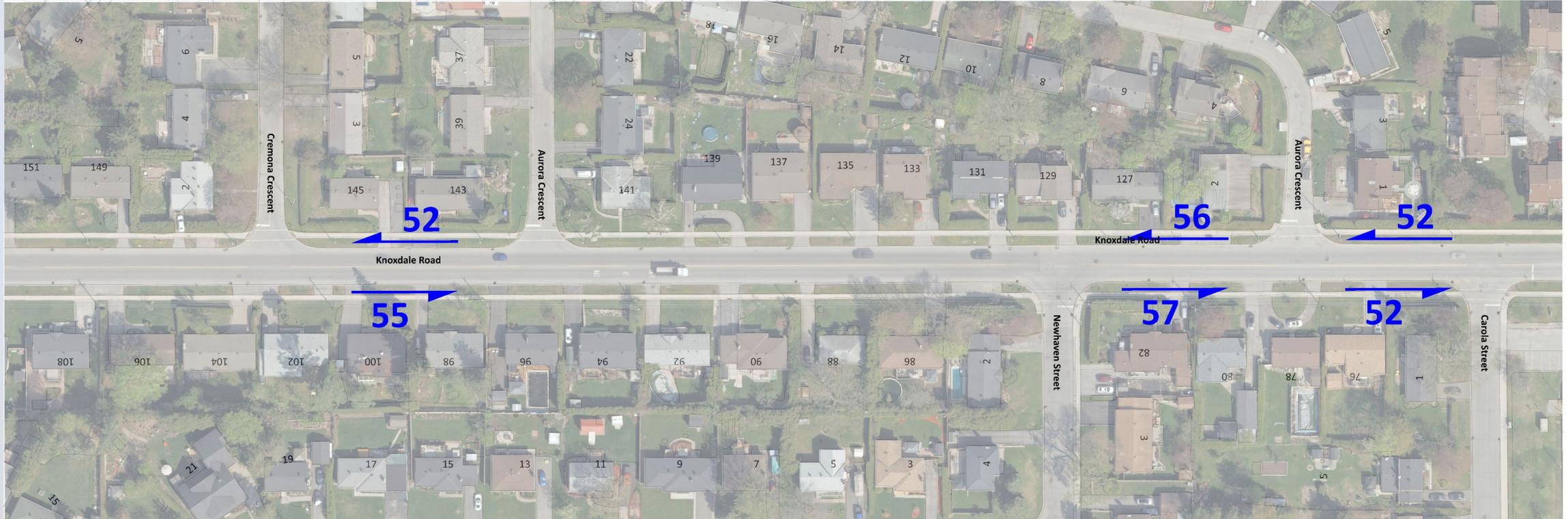
85^e centile de la vitesse*



*85^e centile de la vitesse : vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent

Conditions actuelles

85^e centile de la vitesse*



*85^e centile de la vitesse : vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent

Conditions actuelles

85^e centile de la vitesse*



*85^e centile de la vitesse : vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent

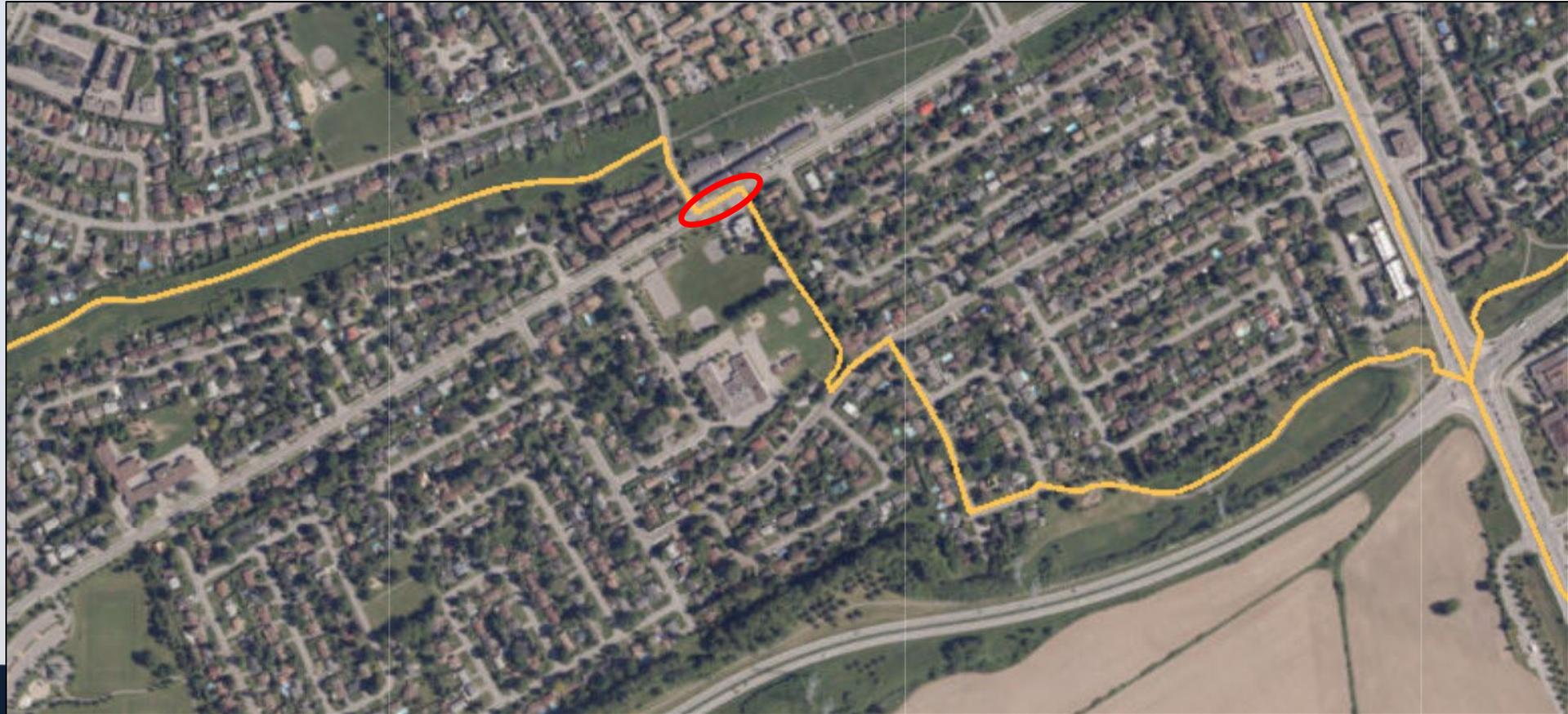
Conditions actuelles

Sondage sur le stationnement

Heure	Direction	West Hunt Club - Gibbard	Gibbard - Conover	Conover - Skipton	Skipton - Cremona	Cremona - Aurora O	Aurora O - Newhaven	Newhaven - Aurora E	Aurora E - Carola	Carola - Bertona	Bertona - Milford	Milford - Craig-Henry	Craig-Henry - Woodroffe
8 h	Dir. ouest				7		1			1			
8 h	Dir. est												
9 h	Dir. ouest			1			1			1			
9 h	Dir. est												
10 h	Dir. ouest			1			1			1			
10 h	Dir. est			1									
11 h	Dir. ouest			1						1			
11 h	Dir. est			1									
Midi	Dir. ouest			1	1					1			
Midi	Dir. est			1									
13 h	Dir. ouest			1						1			
13 h	Dir. est			1									
14 h	Dir. ouest			1	4					1			
14 h	Dir. est			1									
15 h	Dir. ouest			1						1	1		
15 h	Dir. est				1								
16 h	Dir. ouest			1						2			
16 h	Dir. est				1								
17 h	Dir. ouest			1			1			2	1		
17 h	Dir. est				1								
18 h	Dir. ouest			1	1		1			2	1		
18 h	Dir. est												
19 h	Dir. ouest				1		1			2	1		
19 h	Dir. est												
20 h	Dir. ouest				1		1			1	1	1	
20 h	Dir. est												

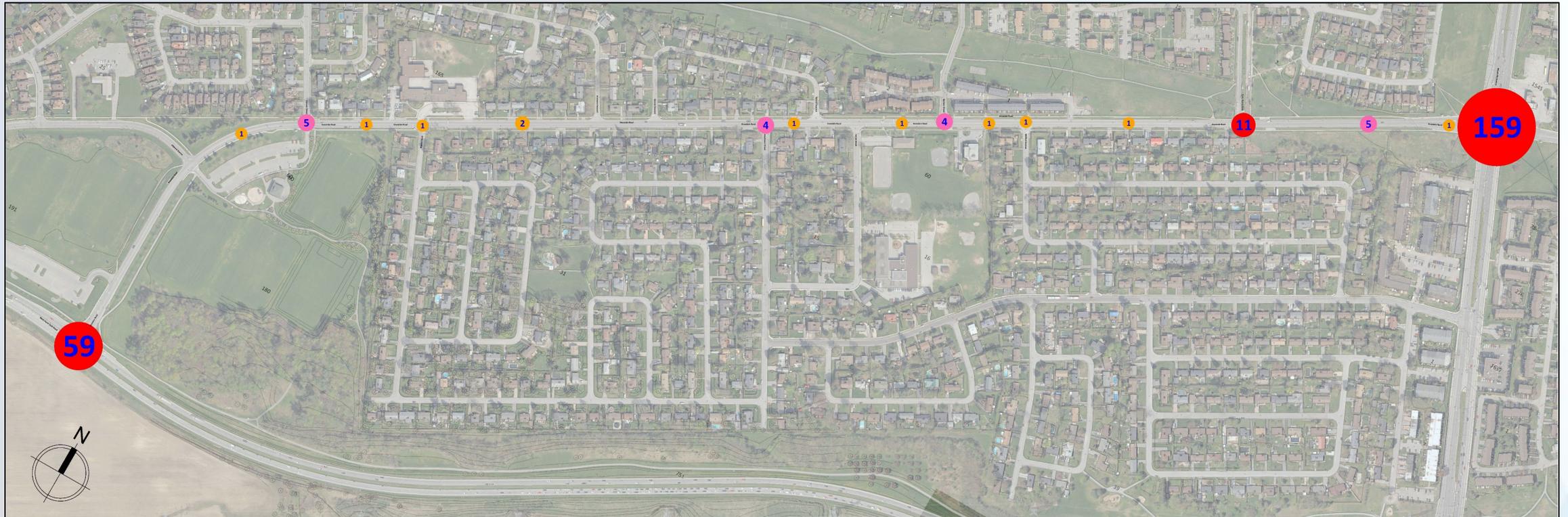
Conditions actuelles

Réseau cyclable transurbain



Conditions actuelles

Collisions sur 10 ans (de 2013 à 2022)



Principaux problèmes de circulation

- Excès de vitesse qui ne respectent pas l'utilisation du sol attenante et la limite de vitesse affichée.
- Manque d'installations cyclables distinctes combiné à des excès de vitesse, ce qui peut décourager le transport actif le long du chemin Knoxdale.
- Préoccupations en matière de sécurité des piétons aux passages à niveau en raison des excès de vitesse et des longues distances de traversée.
- Le chemin Knoxdale est une route essentielle pour les interventions d'urgence. Les mesures de modération de la circulation doivent tenir compte des impacts potentiels sur les temps d'intervention d'urgence.

Mesures recommandées

- Pour résoudre les principaux problèmes de circulation cernés par l'étude, on recommande les mesures suivantes :
 1. Modération de la circulation et gestion de la vitesse
 - Trois coussins berlinois
 2. Améliorations de l'infrastructure cyclable
 - Bandes cyclables (réduisant la largeur des voies de circulation à 3,5 m)
 - Suppression de la voie de virage à gauche sur l'avenue Gibbard
 - Chevrons très voyants
 - Quatre avancées de trottoir avec voie cyclable
 - Bordures en béton préfabriqué et délinéateurs de bande cyclable (école primaire catholique St. John XXIII)
 - Liaisons asphaltées vers le sentier polyvalent
 3. Améliorations de l'infrastructure piétonnière
 - Marquages en échelle aux passages piétonniers dotés de feux de circulation

Coussins berlinois

Les coussins berlinois sont des dispositifs de chaussée surélevés conçus pour ralentir les véhicules tout en permettant aux plus gros véhicules comme les véhicules d'urgence et de transport en commun de passer sans trop de perturbations.

Avantages

- Réduisent les excès de vitesse
- Permettent aux plus gros véhicules de traverser avec moins d'inconfort que les dos d'âne standard
- Aident à réduire la fréquence et la gravité des collisions



Inconvénients

- Moins efficaces pour réduire la vitesse par rapport aux dos d'âne allongés standard
- Peuvent avoir une incidence sur les interventions d'urgence
- Risque d'augmentation du bruit et des vibrations
- Pourraient endommager les véhicules d'urgence et de transport en commun

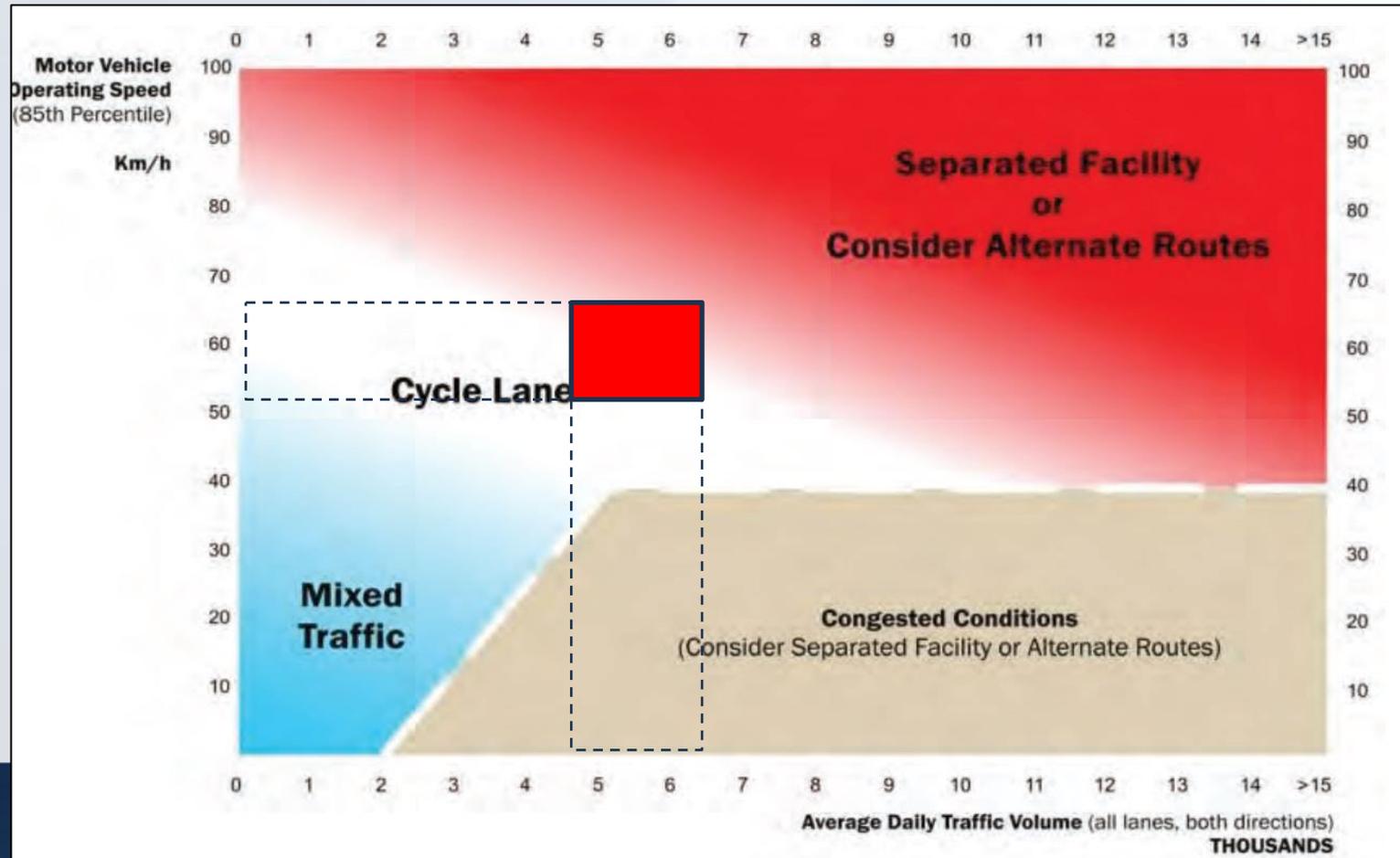
Bandes cyclables

Pourquoi aménager des bandes cyclables?

- Le [Plan directeur des transports](#) de la Ville met l'accent sur la réduction de la dépendance à l'automobile et envisage des mesures qui rendent la marche et le cyclisme plus attrayants que l'automobile sur les courts trajets.
- De même, le [Plan sur le cyclisme d'Ottawa](#) promeut des politiques favorables au cyclisme dans les environnements urbains et suburbains.
- On suggère de faire du chemin Knoxdale un itinéraire cyclable. Selon le volume de circulation quotidien et la vitesse le long du chemin Knoxdale, on recommande des bandes cyclables ou une installation distincte.
- Les bandes cyclables proposées seront reliées à l'infrastructure cyclable existante le long du chemin West Hunt Club, de l'avenue Woodroffe et du réseau cyclable transurbain.
- De plus, la réduction de la largeur de la chaussée découlant de l'installation des **bandes cyclables aidera à décourager les excès de vitesse.**

Bandes cyclables

Nomogramme pour la présélection des installations cyclables (Plan sur le cyclisme 2013)



Bandes cyclables

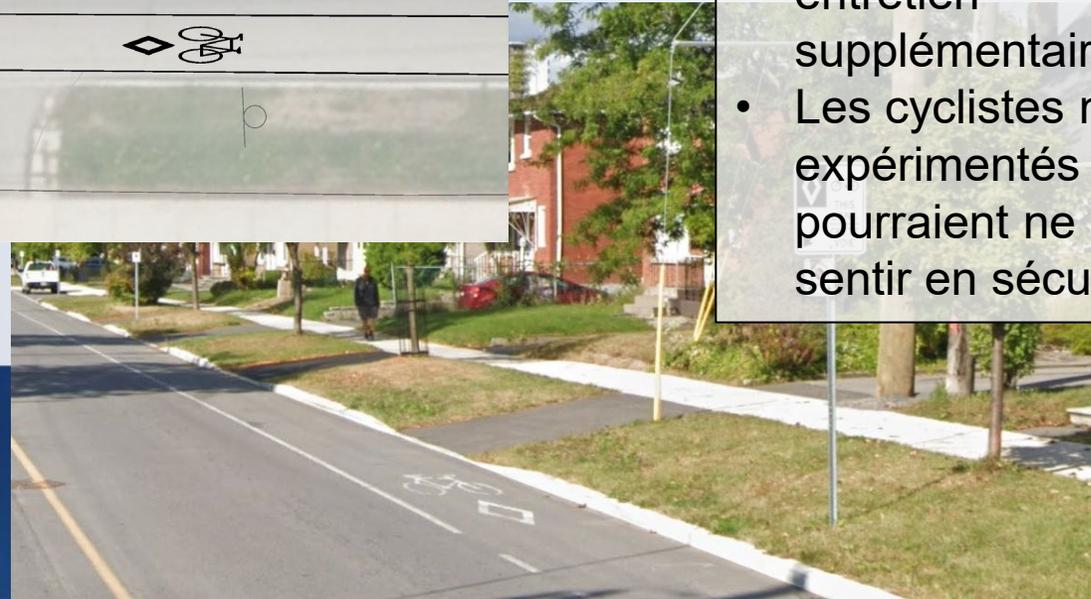
Les bandes cyclables sont des parties de la chaussée désignées par des panneaux et des marquages sur la chaussée à l'usage exclusif des cyclistes. Elles séparent les cyclistes des véhicules circulant à plus grande vitesse, en leur offrant un espace dédié.

Avantages

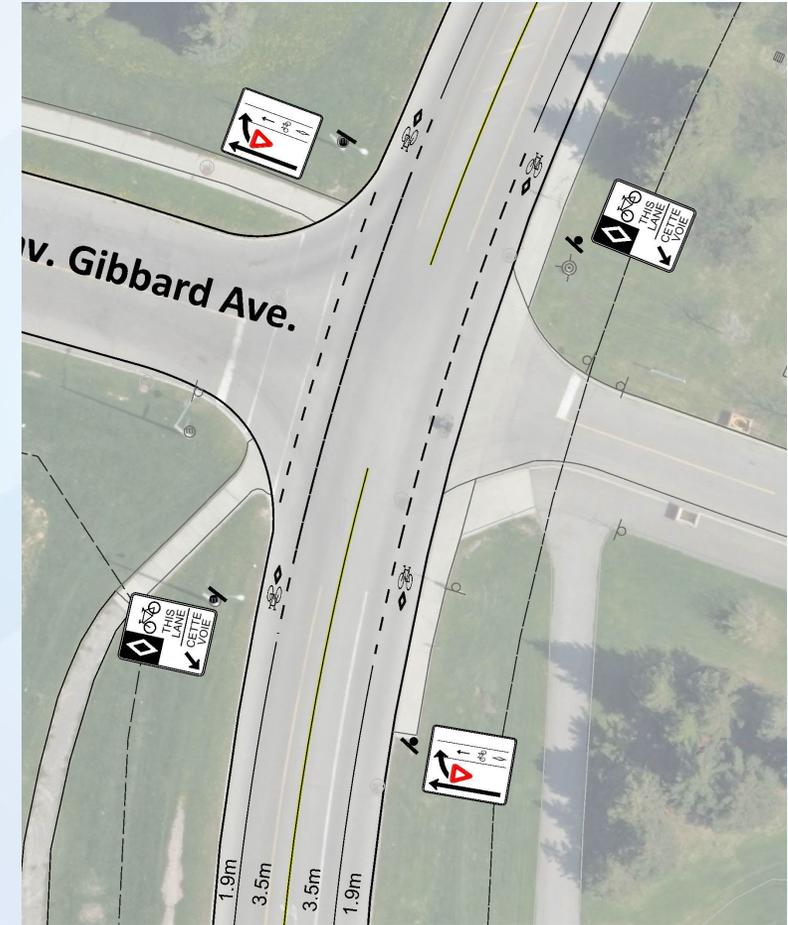
- Encouragent le cyclisme
- Réduisent les conflits entre les cyclistes et les automobilistes
- Sont moins coûteuses que l'installation d'infrastructures cyclables entièrement distinctes
- Relient les réseaux cyclables, améliorant l'accès aux destinations clés
- Réduisent les largeurs de voie effectives, ce qui permet de réduire la vitesse des véhicules

Inconvénients

- Protection physique limitée par rapport aux infrastructures distinctes
- Peuvent nécessiter un entretien supplémentaire
- Les cyclistes moins expérimentés pourraient ne pas se sentir en sécurité.



Suppression de la voie de virage à gauche sur l'avenue Gibbard



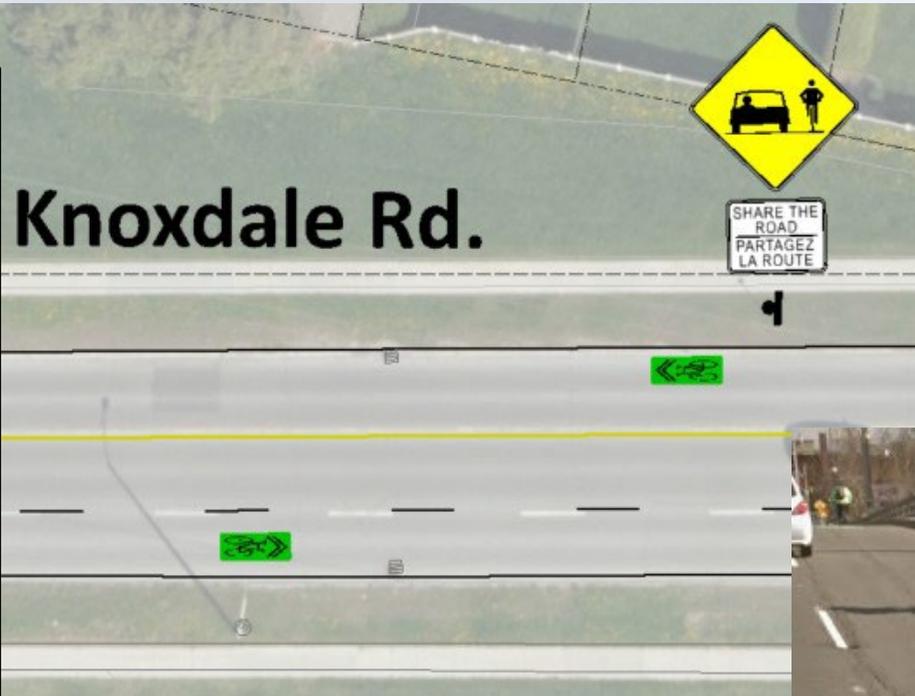
Chevrons très voyants

Les chevrons très voyants sont des marquages de voie partagée améliorés et à haute visibilité qui indiquent où les cyclistes doivent rouler sur les routes partagées avec les véhicules à moteur.

Avantages

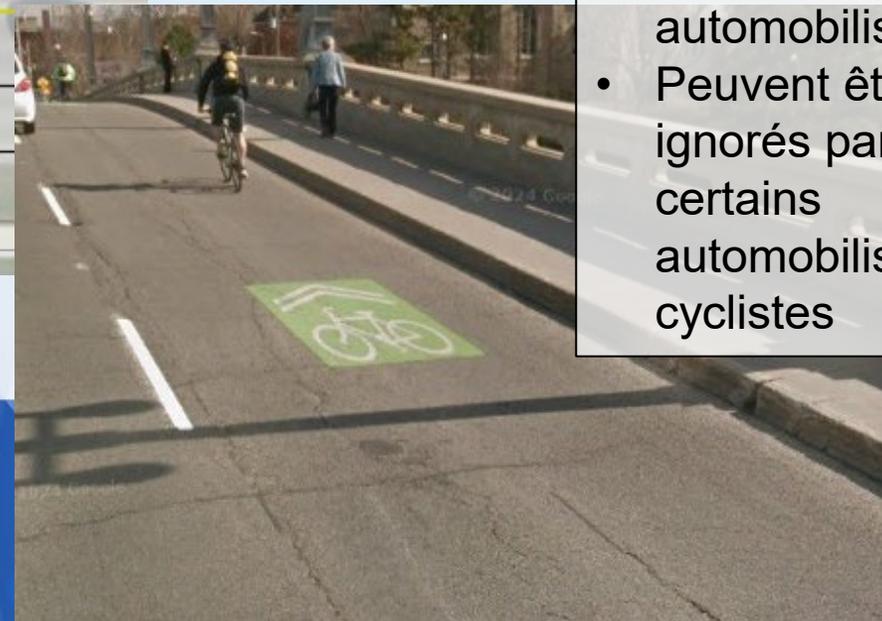
- Améliorent la visibilité pour les cyclistes et les automobilistes
- Encouragent le bon positionnement des cyclistes
- Faible coût
- Maintiennent la capacité routière existante
- Peuvent être mis en œuvre rapidement

ch. Knoxdale Rd.



Inconvénients

- Manquent de séparation physique
- Comptent sur la conformité des automobilistes
- Peuvent être ignorés par certains automobilistes et cyclistes



Avancées de trottoir avec voie cyclable

Les avancées de trottoir avec voie cyclable sont des dispositifs de chaussée surélevés conçus pour rétrécir la voie de circulation, réduire la vitesse des véhicules et offrir une surface lisse pour les cyclistes.

Avantages

- Raccourcissent les distances de traversée des piétons
- Encouragent les automobilistes à ralentir
- Permettent aux cyclistes de rouler sur le dispositif sans interruption
- Offrent une solution de rechange économique aux pistes cyclables plus larges
- Répondent aux besoins des piétons et des cyclistes tout en modérant la circulation.



Inconvénients

- Nécessitent un niveau d'entretien plus élevé
- Fournissent une séparation physique limitée entre les véhicules à moteur et les cyclistes

Bordures en béton préfabriqué et délinéateurs de bande cyclable

Les bordures en béton préfabriqué sont des barrières physiques surélevées placées entre une bande cyclable et une voie de circulation de véhicules. Les délinéateurs de bande cyclable sont des poteaux verticaux flexibles installés le long des bordures préfabriquées pour mieux attirer l'attention sur l'infrastructure cyclable.

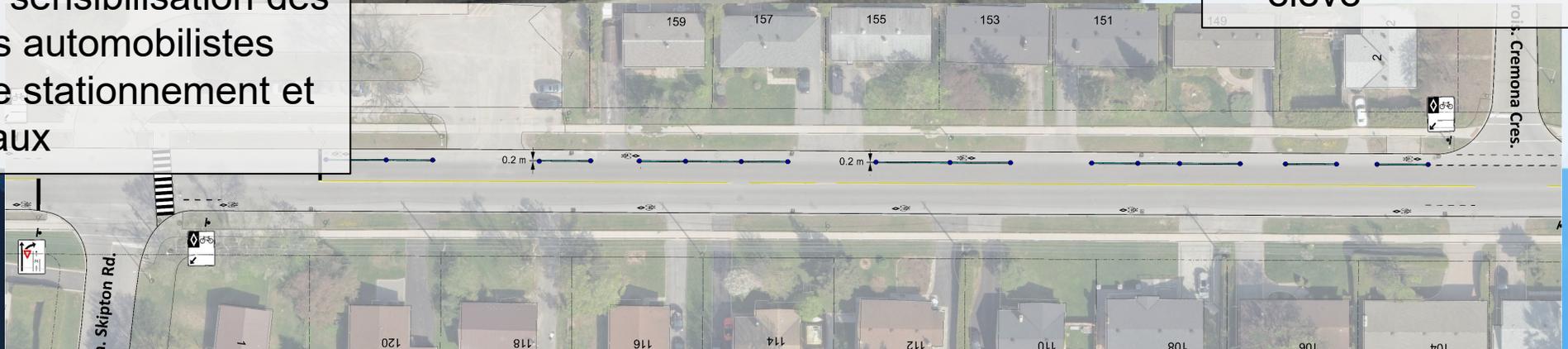
Avantages

- Assurent la séparation physique entre les cyclistes et les véhicules
- Améliorent le confort des cyclistes
- Offrent une protection longue durée
- Augmentent la sensibilisation des cyclistes et des automobilistes
- Découragent le stationnement et les arrêts illégaux



Inconvénients

- Plus coûteux que les bandes cyclables peintes
- Peuvent nécessiter un niveau d'entretien plus élevé



Liaisons asphaltées vers les sentiers polyvalents.

Relient le sentier polyvalent à l'est de la caserne de pompiers 25 au chemin Knoxdale.

Avantages

- Découragent la circulation sur les trottoirs en éliminant le besoin pour les cyclistes de faire un détour sur les trottoirs
- Réduisent les conflits entre les cyclistes et les automobilistes
- Améliorent le confort des cyclistes en permettant une transition en douceur
- Améliorent la continuité du réseau en assurant une liaison directe avec le réseau cyclable transurbain.



Inconvénients

- Il est possible que les automobilistes ne s'attendent pas à ce que les cyclistes accèdent à la chaussée à partir du sentier polyvalent.
- Les cyclistes peuvent ne pas respecter le panneau d'arrêt, ce qui peut entraîner des conflits avec les piétons et les véhicules.



Marquages en échelle aux passages piétonniers dotés de feux de circulation

Les marquages en échelle sont une série de lignes peintes parallèles qui guident les piétons et améliorent la visibilité générale aux passages piétonniers.

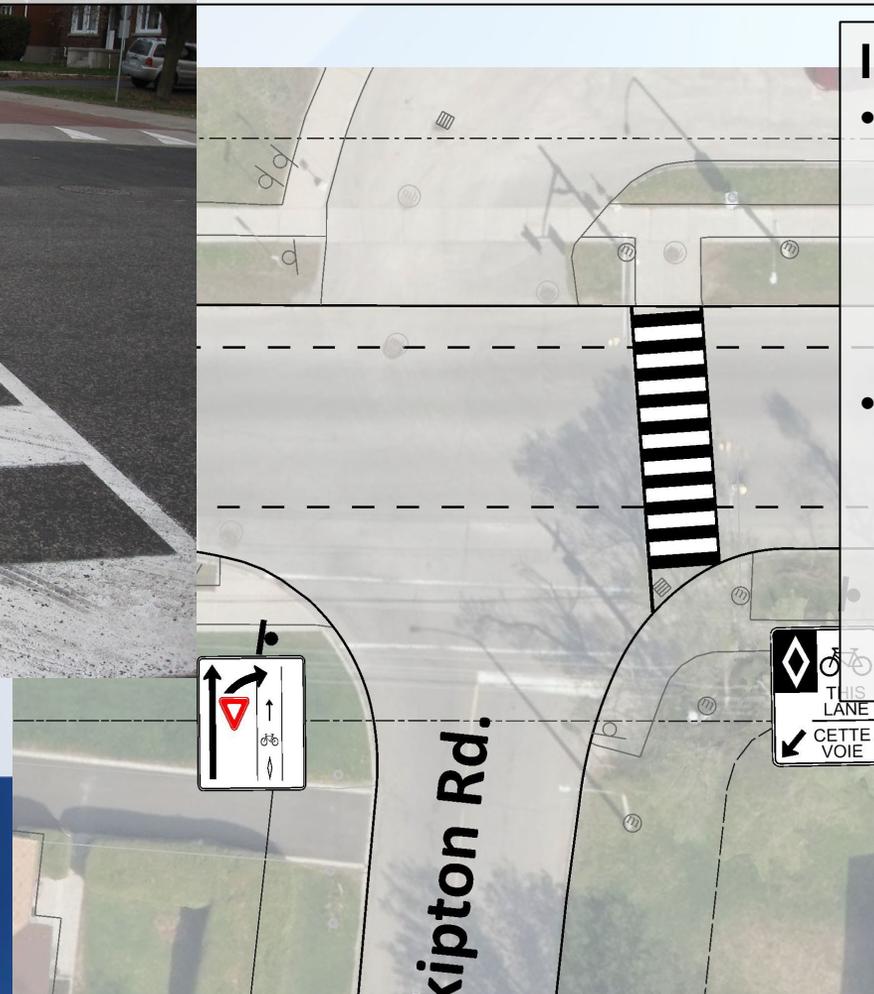
Avantages

- Améliorent la visibilité pour les piétons et les automobilistes
- Indiquent clairement les zones de traversée sécuritaires
- Économiques



Inconvénients

- Ne fournissent pas de protection physique
- Les marques peuvent s'estomper et devoir être repeintes



Merci de votre participation et de votre rétroaction.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Wook Kang

Gestionnaire de projet, Modération de la circulation dans les quartiers

Services de la planification des transports

Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment

Ville d'Ottawa

Tél. : 613-580-2424, (poste 19285)

Courriel : wook.kang@ottawa.ca