

L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Séance portes ouvertes
Le 13 décembre 2021



L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Mot de bienvenue

Bienvenue à cette séance portes ouvertes pour le projet de l'étude fonctionnelle du chemin Richmond. L'objectif de cette séance consiste à présenter l'étude fonctionnelle du projet et à réunir les commentaires.

Voici entre autres l'information essentielle présentée dans ce compte rendu :

- la portée et les grandes considérations du projet;
- la connectivité cyclable projetée à l'est et à l'ouest du périmètre du projet;
- l'étude fonctionnelle des infrastructures cyclables et la reconstruction des trottoirs;
- le calendrier et les prochaines étapes.

Vos commentaires sont importants pour le succès de ce projet et permettront à la Ville de mettre en œuvre les infrastructures cyclables du chemin Richmond. Nous vous invitons à prendre connaissance de l'information présentée et à adresser vos commentaires et vos avis au gestionnaire de la Ville pour ce projet, M. Amir Zahabi, par courriel (amir.zahabi@ottawa.ca).

Pour de plus amples renseignements sur ce projet, vous pouvez consulter le site Web de la Ville : ottawa.ca/fr/richmonddesign.

L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

La portée du projet — Étude fonctionnelle du chemin Richmond

Ce projet comprend :

- l'étude fonctionnelle du resurfaçage, des infrastructures cyclables et de la réfection des trottoirs du chemin Richmond, entre la promenade Bayshore et le chemin Pinecrest, dans le délai de 2022-2023;
- l'élaboration du concept des infrastructures cyclables entre le chemin Pinecrest et l'avenue Carling;
- la consultation, dont les deux séances du Comité consultatif technique, les deux séances du Comité de consultation publique, les réunions avec le conseiller municipal du quartier et une séance portes ouvertes;
- une évaluation environnementale municipale de portée générale.

Aire de l'étude



L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Les grandes considérations et les critères d'évaluation

- La sécurité des cyclistes et des piétons est une priorité.
- Le calendrier du projet est une considération essentielle, puisque cette étude doit être achevée d'ici février 2022 pour respecter les délais fixés pour la conception et la construction.
- Le financement à consacrer à la reconstruction est limité. Il faut se pencher sur des options plus économiques, puisque les options plus dispendieuses pourraient obliger à reporter les travaux correspondants. Il se peut que l'on privilégie les bandes cyclables tamponnées dans certains secteurs afin de permettre de consacrer le financement aux améliorations dans les sites où elles sont le plus nécessaires.
- On a évalué les débits de la circulation pour savoir si on pouvait envisager d'éliminer des voies de circulation.
- On priorise, dans toute la mesure du possible, la minoration de l'impact sur les arbres et sur la végétation.
- On tient compte et on prévoit, dans l'étude, des interactions aux arrêts d'autobus.



Source : Ville d'Ottawa



photo: hansontheBike.com and @PhysioKaren

L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Les critères d'évaluation

Critères	Indicateurs
Accessibilité	Maximiser l'accès sans obstacles et sans obstructions pour les personnes de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique.
Sécurité de piétons	Minorer les conflits avec les automobilistes. Aménager des passages piétonniers sécuritaires.
Confort des piétons	Maximiser la séparation entre les cyclistes et les automobilistes. Profiter des zones paysagées et de la banquette.
Caractère de l'aménagement du couloir	Maximiser les occasions d'aménager un environnement visuel cohérent le long du chemin Richmond, en préservant le caractère existant de l'aménagement du chemin ou le caractère projeté et planifié du secteur.
Entretien des arbres et du couvert végétal	Minorer les incidences sur les arbres existants qui peuvent être plantés le long de la bordure de la rue.
Confort des cyclistes	Maximiser la séparation avec les automobilistes, en profitant des zones paysagées et en minorant les conflits avec les piétons.
Connectivité et accès cyclables	Maximiser les décalages et la visibilité par rapport aux véhicules qui font des virages à destination ou au départ des entrées de cour.
Protection des cyclistes dans les rues latérales	Maximiser les décalages et la visibilité par rapport aux véhicules qui font des virages à destination ou au départ des rues latérales.
Priorité des transports en commun	Maximiser les délais et la fiabilité des déplacements dans le couloir.
Service de transport en autobus	Maximiser les occasions d'aménager des arrêts d'autobus et de promouvoir l'accessibilité et l'utilisation des transports en commun le long du couloir, en minorant les zones de conflits entre les usagers des transports en commun, les piétons et les cyclistes.
Véhicules d'urgence	Maximiser la possibilité d'avoir accès au couloir et de le franchir.
Gestion de la vitesse	Prévoir la modération de la circulation automobile en minorant la vitesse de déplacement des véhicules.
Débit général de la circulation	Minorer le retard dans la circulation des véhicules dans le couloir.
Poteaux d'électricité	Minorer les conflits avec les infrastructures bâties existantes.
Services publics et autres services existants	Minorer les incidences sur les services publics et les autres services.
Coût de la construction	Minorer le coût de mise en œuvre du projet.

L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Les résultats de l'étude de la circulation

On a mené une étude de la circulation, qui a permis de constater :

- À l'intersection de l'avenue Grenon et du chemin Richmond :
 - que les voies de virage à gauche dans le sens est et dans le sens ouest (pour les virages effectués à partir du chemin Richmond afin d'emprunter l'avenue Grenon) doivent être maintenues;
 - qu'on peut envisager d'enlever les voies de virage à gauche dans le sens nord et dans le sens sud (pour les virages effectués à partir de l'avenue Grenon pour emprunter le chemin Richmond), puisque les incidences sur le rendement seraient sans importance.
- À l'intersection de l'avenue Dumaaurier et du chemin Richmond :
 - que la configuration existante sera maintenue.



L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

La réduction de la limite de vitesse affichée

- Les différentes parties qui se sont exprimées dans la séance n° 1 du Comité de consultation publique souhaitaient que l'on réduise la limite de vitesse affichée.
- Ceux et celles qui ont été consultés jusqu'à maintenant (dont les intervenants techniques) sont généralement favorables à une réduction potentielle de la vitesse, qui passerait de 60 km/h à 50 km/h.
- Dans l'étude fonctionnelle, on recommandera de continuer de se pencher sur la réduction potentielle de la vitesse pendant la conception détaillée et jusqu'à l'étape de la post-construction. Les données sur la vitesse avant et après la construction permettront d'établir la limite de vitesse affichée qu'il convient d'adopter conformément à la Politique de la Ville sur les zones de limitation de vitesse.



L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Le passage pour piétons entre l'avenue Grenon et le chemin Pinecrest

- On a fait savoir que l'on souhaitait un passage pour piétons entre l'avenue Grenon et le chemin Pinecrest aux deux séances qui ont eu lieu avec le conseiller municipal et aux réunions du Comité de consultation publique.
- Le financement de ce projet est consacré expressément à la réfection de la surface des routes et des trottoirs existants et à l'aménagement d'infrastructures cyclables. Il existe un programme municipal distinct pour l'installation de nouveaux feux de circulation priorisant des sites en fonction des besoins.
- On a constaté que :
 - le passage pour piétons n'est pas la solution la plus sécuritaire ni la mieux adaptée en raison du volume considérable et de la vitesse élevée des véhicules;
 - le volume de piétons à cet endroit est trop faible, à l'heure actuelle, pour justifier un passage pour piétons doté de feux de circulation (ce qu'il est convenu d'appeler un feu de circulation piétonnier à l'intersection ou FCPI);
 - on pourrait demander pour l'an prochain un dénombrement à jour des piétons pour savoir si le volume de piétons a augmenté depuis le dernier dénombrement. Il se peut que le volume de piétons augmente, puisque l'achalandage des transports en commun se remet à progresser.

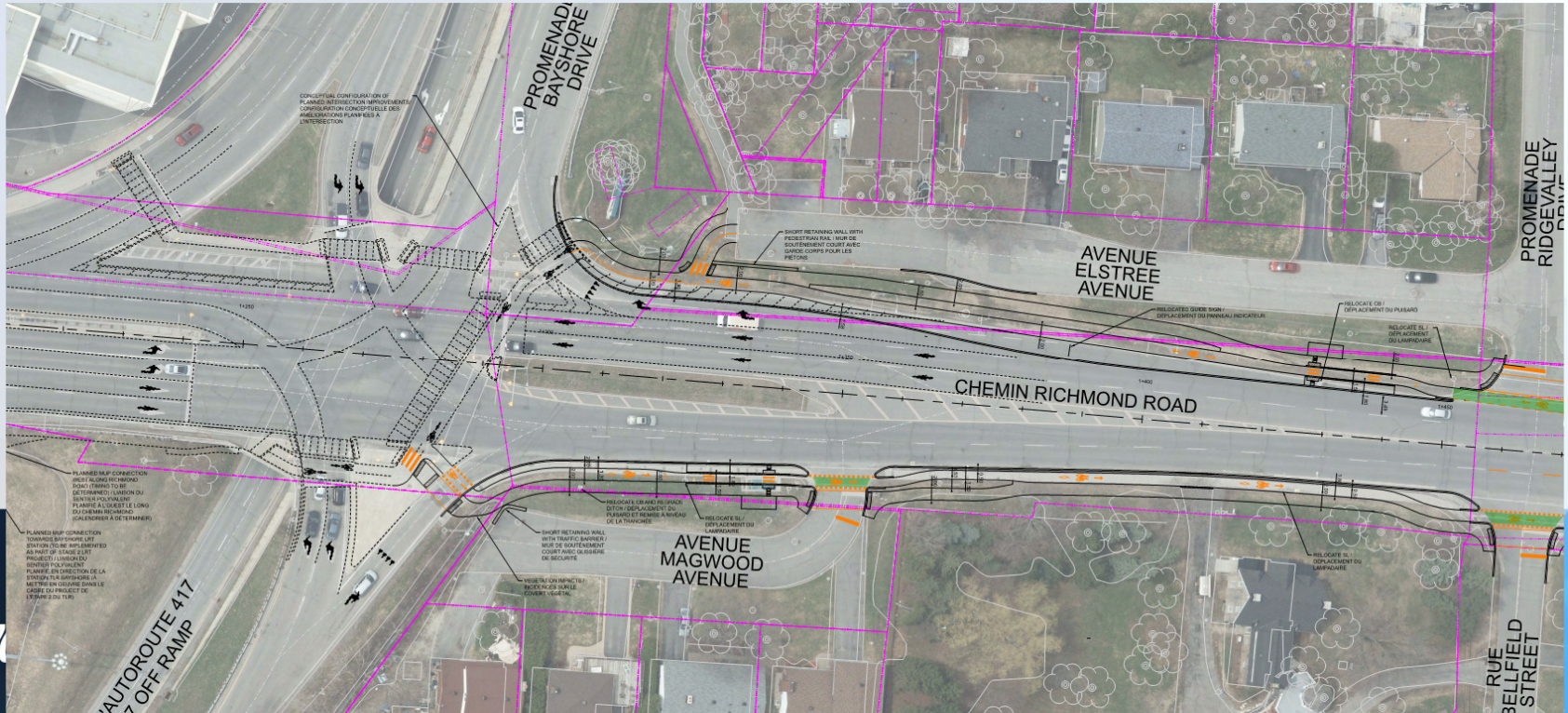
L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

La promenade Bayshore à l'est de la rue Bellfield

Voici les aspects essentiels du projet pour le chemin Richmond entre la promenade Bayshore et l'est de la rue Bellfield :

- liaison avec les infrastructures cyclables projetées à l'intersection de la promenade Bayshore. On a constaté que l'avant-projet de l'intersection doit être précisé par des tiers;
- pistes cyclables surélevées de 2,0 m de largeur au nord et au sud du chemin Richmond;

- tampon de 0,5 m ou plus entre la piste cyclable et la route;
- nouveaux trottoirs de béton de 2,0 m derrière les pistes cyclables surélevées;
- bordure de trottoir à mi-hauteur : séparation entre les trottoirs et les pistes cyclables surélevées dans l'ensemble du couloir;

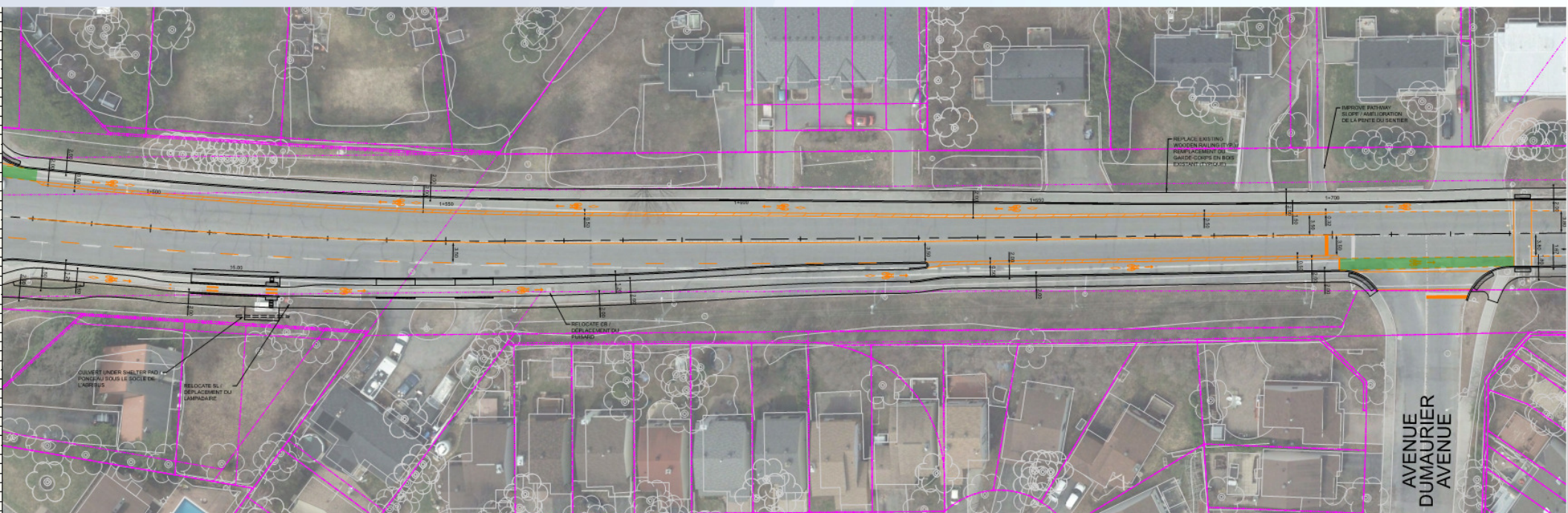


L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Entre l'est de la rue Bellfield et l'est de l'avenue Dumaurier

Voici les aspects essentiels du projet pour le chemin Richmond entre l'est de la rue Bellfield et l'est de l'avenue Dumaurier :

- bande cyclable de 2,0 m du côté nord du chemin Richmond et bande tampon peinte de 0,5 m;
- piste cyclable surélevée de 2,0 m du côté sud du chemin Richmond entre la rue Bellfield et 100 m à l'ouest de l'avenue Dumaurier, à l'endroit où elle devient une bande cyclable de 2,0 m dotée d'une bande tampon peinte de 0,5 m;
- on construira un nouveau quai d'autobus qui respectera les normes les plus récentes pour l'accessibilité, en plus de marquer la chaussée de la piste cyclable pour indiquer les points où les piétons doivent traverser pour avoir accès à l'abribus;
- nouveaux trottoirs de béton de 2,0 m les deux côtés du chemin Richmond.

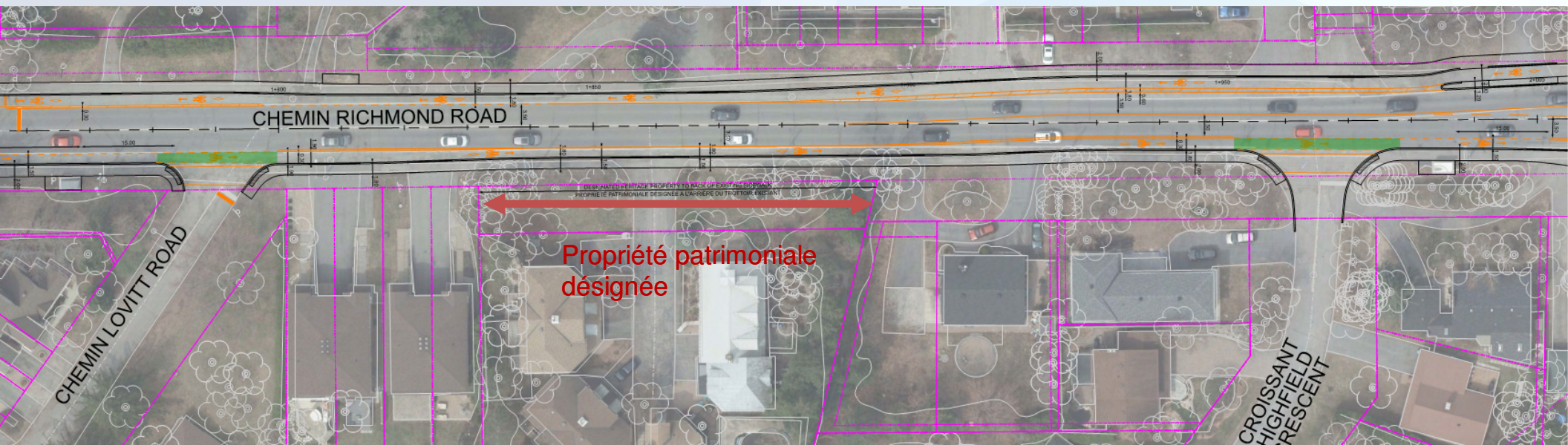


L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Entre l'est de l'avenue Dumaurier et l'est du croissant Highfield

Voici les aspects essentiels du projet pour le chemin Richmond entre l'est de l'avenue Dumaurier et l'est du croissant Highfield :

- bande cyclable de 2,0 m des deux côtés du chemin Richmond; la bande se rétrécit à 1,5 m à l'est du chemin Lovitt sur un tronçon limité en raison des conditions restreintes existantes. Les conditions sont restreintes à cause de la propriété patrimoniale située au sud du chemin Richmond dans ce secteur;
- les bandes tampons peintes font 0,5 m de largeur dans les cas où il y a suffisamment de place; elles se rétrécissent et deviennent une ligne peinte sur 60 m à l'est du chemin Lovitt dans le tronçon restreint;
- nouveau trottoir de béton de 2,0 m au nord et au sud du chemin Richmond; le trottoir se rétrécit à 1,8 m à l'est du chemin Lovitt dans le tronçon restreint;
- la propriété portant la désignation patrimoniale du côté sud et les arbres matures du côté nord constituent les contraintes de ce secteur.

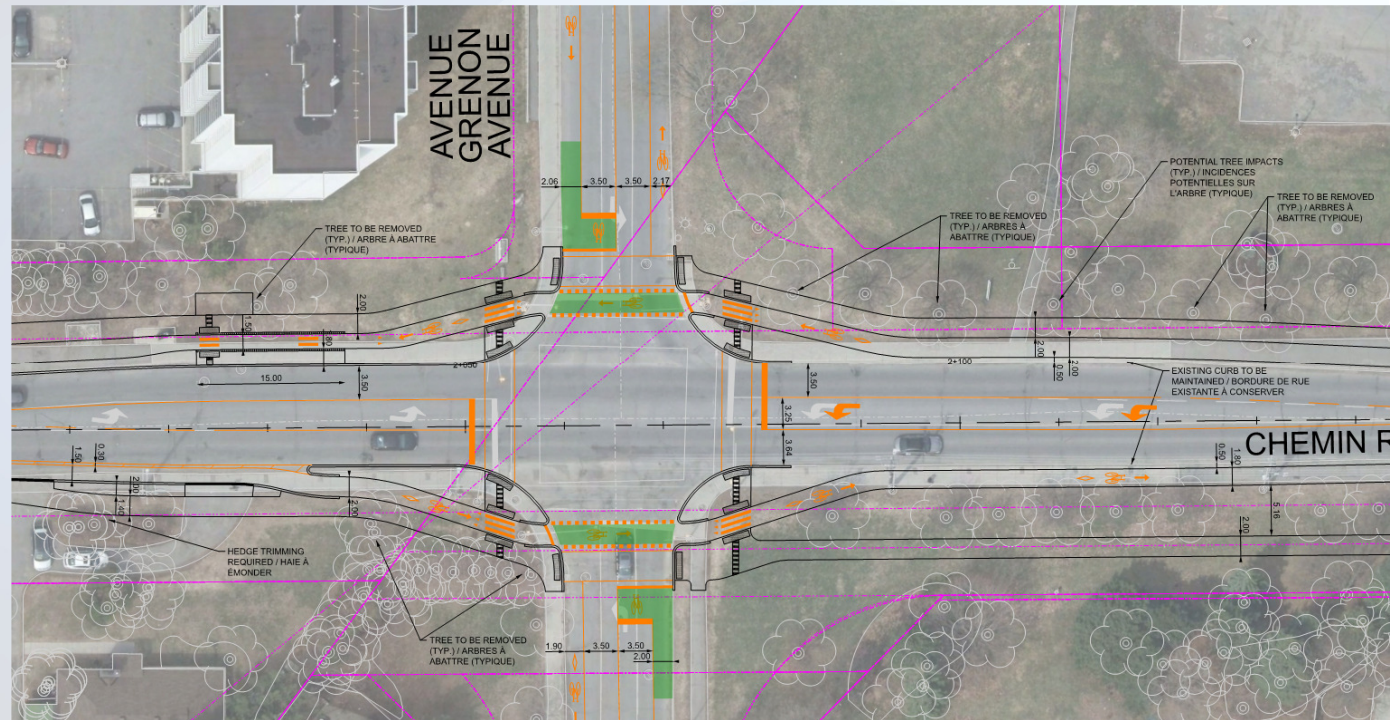


L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Entre l'est du croissant Highfield et l'est de l'avenue Grenon

Voici les aspects essentiels du projet pour le chemin Richmond entre l'est du croissant Highfield et l'est de l'avenue Grenon :

- intersection protégée à l'angle de l'avenue Grenon et du chemin Richmond;
- pistes cyclables surélevées du côté nord et du côté sud du chemin Richmond à l'approche de l'intersection protégée;
- passages cyclables est-ouest sur l'avenue Grenon;
- bandes cyclables et sas vélos sur l'avenue Grenon au nord et au sud du chemin Richmond pour aménager les infrastructures de l'approche et pour permettre d'effectuer des virages à gauche en deux étapes;
- certains arbres seront abattus. Une indemnisation sera prévue dans le périmètre du projet.



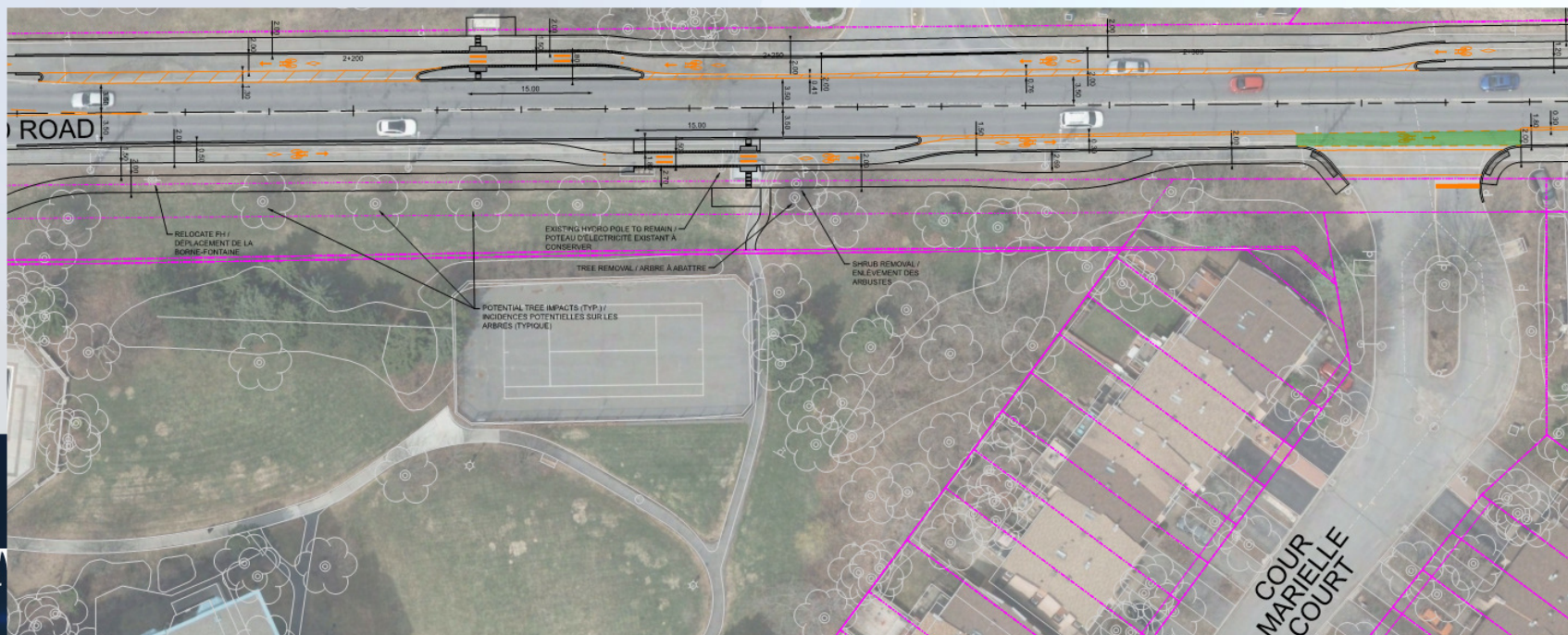
L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Entre l'est de l'avenue Grenon et la cour Marielle

Voici les aspects essentiels du projet pour le chemin Richmond entre l'est de l'avenue Grenon et l'est de la cour Marielle :

- piste cyclable surélevée de 2,0 m menant à une bande cyclable du côté nord du chemin Richmond; zone tampon en béton de 0,5 m pour la piste cyclable et bande tampon peinte de 0,4 m à 1,3 m pour la bande cyclable;
- piste cyclable surélevée de 1,8 m du côté sud du chemin Richmond entre l'avenue Grenon et l'ouest de la cour Marielle, menant à la bande cyclable peinte à l'est de l'arrêt d'autobus;

- nouveaux trottoirs en béton de 2,0 m au nord et au sud du chemin Richmond;
- nouveaux quais d'autobus à construire au nord et au sud du chemin Richmond, en respectant les normes d'accessibilité les plus récentes;
- les pistes cyclables sont stratégiquement prolongées pour empêcher les automobilistes de circuler du côté droit des véhicules qui attendent de virer à gauche sur la cour Marielle et sur la grande voie d'accès privée;
- certains arbres seront abattus. Une indemnisation sera prévue dans le périmètre du projet.

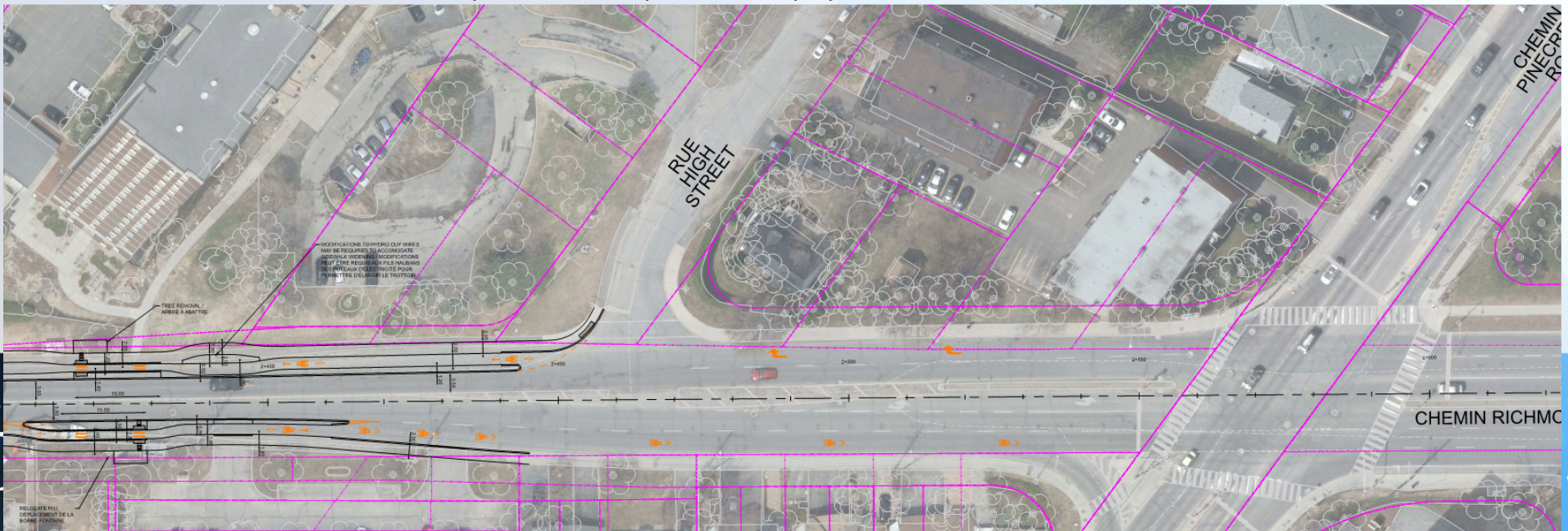


L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Entre l'est de la cour Marielle et la rue High

Voici les aspects essentiels du projet pour le chemin Richmond entre l'est de la cour Marielle et la rue High :

- piste cyclable surélevée de 2,0 m du côté nord du chemin Richmond;
- bande cyclable tamponnée de 1,8 m du côté sud du chemin Richmond, menant à une piste cyclable surélevée derrière l'arrêt d'autobus pour permettre d'aménager le quai d'autobus en béton et pour assurer une transition protégée à l'extrémité provisoire de l'infrastructure;
- priorité donnée aux cyclistes qui circulent dans le sens est dans la deuxième voie de circulation générale qui sera aménagée; panneaux indicateurs et marquage de la chaussée pour mieux attirer l'attention des automobilistes sur le partage de la voie publique dans le cadre d'une transition provisoire;
- nouveau quai d'autobus à construire des deux côtés du chemin Richmond, en respectant les normes d'accessibilité les plus récentes;
- nouveaux trottoirs en béton de 2,0 m des deux côtés du chemin Richmond;
- un arbre sera abattu. Une indemnisation sera prévue dans le périmètre du projet.

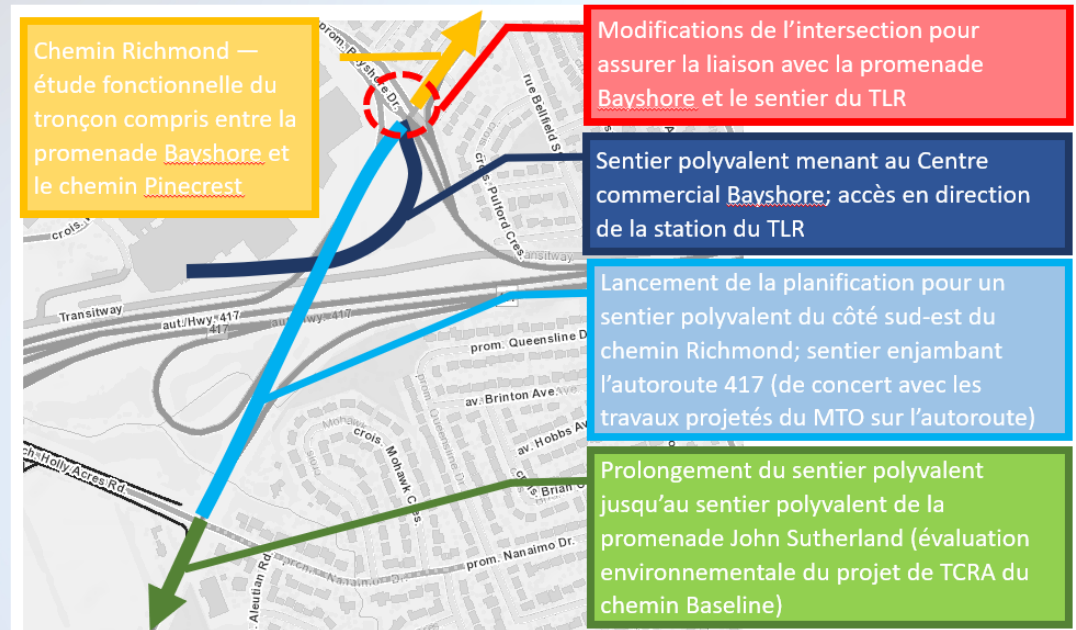


L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Les pistes cyclables projetées et la connectivité dans le sens ouest

Voici entre autres les plans pour la connectivité cyclable à partir de la promenade Bayshore dans le sens ouest dans le cadre des différents projets :

- travaux structurels et modifications de l'intersection, dont les passages cyclables à l'intersection du chemin Richmond et de la promenade Bayshore (dans le cadre d'un projet planifié de la Ville);
- sentier polyvalent à partir de l'intersection jusqu'au Centre commercial Bayshore; accès en direction de la station du TLR (dans le cadre de la réalisation de l'Étape 2 du TLR);
- sentier polyvalent du côté sud du chemin Richmond, enjambant l'autoroute 417 (de concert avec les travaux projetés du MTO sur l'autoroute);
- prolongement du sentier polyvalent du côté sud du chemin Richmond dans le sens ouest, pour assurer la liaison avec le sentier polyvalent existant à la hauteur de la promenade John Sutherland (dans le cadre du projet de TCRA du chemin Baseline).



L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Pistes cyclables projetées et connectivité dans le sens est

- On est en train de mener, dans le cadre de ce projet, une étude de l'avant-projet de la connectivité cyclable à partir de la rue High dans le sens est.
- Cette étude d'avant-projet et l'estimation des coûts viendront éclairer les décisions à prendre dans la planification.
- En définitive, les infrastructures cyclables assureront la liaison avec les bandes cyclables existantes sur le chemin Richmond à l'est de l'avenue Carling.



L'étude fonctionnelle du chemin Richmond

Les activités de consultation et les prochaines étapes

Dans la foulée de cette consultation menée pour connaître l'avis des intervenants, nous prendrons connaissance de vos commentaires et des avis transmis par d'autres dans la finalisation de l'étude fonctionnelle.

- Cette étude fonctionnelle sera finalisée au début de 2022.
- Le processus de la conception détaillée sera lancé au printemps 2022 et sera achevé à la fin de 2022 ou au début de 2023.
- On s'attend à ce que la construction soit lancée au printemps de 2023.

Comme nous le précisons ci-dessous, nous vous invitons à faire connaître à la Ville tous les commentaires ou motifs d'inquiétude dont vous souhaiteriez qu'elle prenne connaissance en faisant appel aux outils offerts sur le site Web de la Ville. Vous pouvez aussi soumettre vos commentaires ou vos questions par courriel au **gestionnaire du projet de la Ville** (amir.zahabi@ottawa.ca).

Cet exposé sera publié sur le site Web de la Ville à l'adresse suivante :
ottawa.ca/fr/richmondsgn.

Votre avis est important pour le succès de ce projet. Merci de votre participation!