

**URBANISME ET GESTION DE LA CROISSANCE
DIRECTION DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS**

**APPROBATION DES MODIFICATIONS DE LA CHAUSSÉE
RAPPORT EN VERTU DES POUVOIRS DÉLÉGUÉS**

LISTE DE VÉRIFICATION DE L'ACHEMINEMENT INTERNE

UNITÉ : Étude de gestion de la circulation	NUMÉRO DE DOSSIER : RMA -2014-ATM-
OBJET : Approbation des modifications de la chaussée recommandées dans le cadre de l'étude de gestion de la circulation locale sur le boulevard Belcourt	
EMPLACEMENT : Le boulevard Belcourt entre le chemin Innes et le boulevard Jeanne d'Arc, à Orléans, quartier 2, Innes	

Examen technique/préliminaire et d'approbation					
	Bureau	Révision		Approbation	
		Oui	Date	Initiales	Date
1.	Auteur du rapport			Brian Tweedie	12 février 2014
2.	Gestionnaire de programme			Bob Streicher	21 février 2014
3.	Gestionnaire de la division			Vivi Chi	27 février 2014
Approbation du conseiller					
	Quartier/nom	Révision		Approbation	
		Oui	Date	Vérifié par	Date
1.	Quartier 2 – Innes, Rainer Bloess			Brian Tweedie	25 février 2014
Examen et approbation définitive					
	Bureau	Révision		Approbation	
		Oui	Date	Initiales	Date
1.	Auteur du rapport			Brian Tweedie	
2.	Gestionnaire de programme			Bob Streicher	
3.	Gestionnaire de direction			Vivi Chi	
4.	Services financiers				
5.	Directeur général du service			John Moser	

VILLE D'OTTAWA

MODIFICATIONS À LA CHAUSSÉE

APPROBATION DONNÉE EN VERTU DES POUVOIRS DÉLÉGUÉS

DATE : Le 12 février 2014

OBJET

- Approbation des modifications à la chaussée recommandées dans le cadre de l'étude de la gestion de la circulation locale sur le boulevard Belcourt.

EMPLACEMENT

- Le boulevard Belcourt entre le chemin Innes et le boulevard Jeanne d'Arc, à Orléans, quartier 2, Innes (pièce jointe 1).

OBJECTIF

- Obtenir l'approbation en vertu des pouvoirs délégués pour construire cinq (5) dos d'âne allongés recommandés dans l'étude de gestion de la circulation locale pour le boulevard Belcourt entre le chemin Innes et le boulevard Jeanne d'Arc.

CONTEXTE

- Les mesures recommandées dans le présent rapport ont été élaborées dans le cadre du processus décrit dans les lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (GCL) approuvées par le Conseil municipal. Cette étude a été entreprise en tant qu'étude localisée de gestion de la circulation locale dans les limites du boulevard Belcourt entre le chemin Innes et le boulevard Jeanne d'Arc.
- Le but de l'étude GCL est de répondre aux préoccupations des résidents du secteur concernant la vitesse excessive et les comportements de conduite agressive sur le segment à l'étude du boulevard Belcourt. Le boulevard Belcourt est considéré comme une route collectrice; il assure la liaison directe entre le boulevard Jeanne d'Arc et le chemin Innes. Bien que le boulevard Belcourt soit considéré comme un service très utile et une caractéristique positive de la communauté lorsqu'il est considéré isolément, il est cependant devenu un sujet de préoccupation pour certains résidents du secteur, particulièrement ceux dont la propriété se trouve directement sur cette route collectrice. Les résidents du secteur du boulevard Belcourt ont suggéré que les volumes de circulation, la vitesse, le comportement agressif des conducteurs et l'utilisation de la rue pour la circulation non locale ont augmenté au point que certains résidents considèrent désormais que le niveau et le type de circulation sur le boulevard constituent un danger et nuisent à la qualité de l'environnement dans la communauté. Les mesures recommandées ont pour but de réduire la vitesse et les comportements de conduite agressive.

SITUATION ACTUELLE

- **Coupe transversale de la chaussée**
 - Route collectrice à deux voies, voie urbaine à chaussée unique.
 - Largeur de la chaussée de 9 mètres (environ), largeur de l'emprise d'environ 20 mètres.
- **Stationnement**
 - Le stationnement est interdit du côté est du boulevard Belcourt. Le stationnement (limite de 3 heures) est généralement permis du côté ouest de la route.
- **Éclairage de rue**
 - Il y a des lampadaires du côté ouest de la rue.
- **Contrôle de la circulation**
 - Le boulevard Belcourt comprend des intersections à feu de signalisation au chemin Innes et au boulevard Jeanne d'Arc.
 - Les intersections en T (5) sont contrôlées par un panneau d'arrêt sur les voies mineures.
- **Limite de vitesse**
 - Limite de vitesse affichée de 40 km/h.
 - Les vitesses dans le 85^e centile enregistrées en 2011 et 2012 allaient de 54 km/h à 59 km/h.
- **Piétons**
 - Il y a des trottoirs du côté est (comptage sur 8 heures, en juin 2013 = 104 piétons)
- **Cyclisme**
 - Le boulevard Belcourt est actuellement une piste cyclable de quartier.
[REMARQUE : Des projets sont prévus dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa pour la mise en place de voies partagées (parcours balisé) sur le boulevard Belcourt entre le chemin Innes et le boulevard Jeanne d'Arc.] (Comptage sur 8 heures, juin 2013 = 8 cyclistes)
- **Transport en commun**
 - Il n'y a actuellement AUCUN circuit de transport en commun sur ce segment du boulevard Belcourt.

- **Volume quotidien de circulation**

- Le volume quotidien de circulation dans les deux directions sur le boulevard Belcourt immédiatement au sud de la rue Morningview (mai 2013) était d'environ 4850 véhicules.

- **Volume horaire le plus élevé**

- Les volumes de circulation dans les deux directions aux heures de pointe du matin (de 7 h à 8 h) et de l'après-midi (de 17 h à 18 h) sur le boulevard Belcourt immédiatement au sud de la rue Morningview (mai 2013) se sont chiffrés à 276 véhicules et 477 véhicules, respectivement.

- **Véhicules lourds**

- Le boulevard Belcourt ne fait pas partie du réseau d'itinéraires pour camions établi par la Ville.
- D'après les résultats des comptages de circulation à l'intersection du boulevard Belcourt et de la rue Morningview (mai 2013), le pourcentage de véhicules lourds sur le segment à l'étude du boulevard Belcourt a été évalué à environ 1,4 % (43/3152) sur une période de huit heures.

- **Historique des collisions**

- Entre le 1^{er} janvier 2010 et le 1^{er} janvier 2013, 19 collisions sont survenues. Les collisions surviennent habituellement à des intersections contrôlées.

MODIFICATIONS À LA CHAUSSÉE PROPOSÉES

Le plan recommandé comprend une série de cinq (5) dos d'âne allongés. L'objectif principal de ces mesures est d'influencer le comportement et la vitesse des automobilistes qui empruntent le segment à l'étude du boulevard Belcourt.

Il faut préciser que les modifications à la chaussée suivantes (voir pièce jointe 2) sont conceptuelles et servent à illustrer la fonction proposée. L'approbation de toute conception détaillée des modifications à la chaussée découlant du présent rapport sera assujettie au processus d'examen de la conception par la Ville.

RÉSULTATS DES MODIFICATIONS – AVANTAGES ET CONSÉQUENCES

- **Piétons**

- La diminution de la vitesse des véhicules va améliorer les conditions pour les piétons et créer un milieu plus sécuritaire.

- **Cyclistes**
 - La diminution de la vitesse des véhicules se traduira par un milieu plus sécuritaire et moins intimidant pour les cyclistes.
- **Véhicules**
 - La mise en place de mesures de modération de la circulation devrait inciter les automobilistes à circuler à plus faible vitesse, ce qui devrait se traduire par une augmentation de la sécurité.
- **Utilisations des terrains avoisinants**
 - Les propriétés adjacentes devraient bénéficier de la réduction de la vitesse des véhicules. Ces mesures vont permettre d'insister sur le caractère résidentiel du boulevard Belcourt et favoriser un comportement approprié des automobilistes.

DATES DE MISE EN ŒUVRE PRÉVUES

La mise en œuvre des mesures de modération de la circulation approuvée en conséquence de l'étude de gestion de la circulation locale (GCL) sera soumise à un processus d'établissement des priorités selon lequel les mesures qui sont considérées comme les plus essentielles seront mises en œuvre en premier, en fonction de la disponibilité du financement. Les mesures approuvées se font aussi concurrence pour le financement avec les projets approuvés précédemment qui ont aussi été élaborés dans le cadre d'une étude GCL similaire.

Dans le cas des mesures prévues pour le boulevard Belcourt Boulevard, compte tenu de nos examens initiaux, nous prévoyons procéder à l'installation des dos d'âne allongés en 2015.

COÛT TOTAL ESTIMATIF DES TRAVAUX

Construction, ingénierie et éventualités = 35 000 \$

COMMENTAIRE FINANCIER

Sous réserve que les mesures approuvées obtiennent un classement élevé suffisant sur la liste de mise en œuvre, le financement pour la construction des modifications proposées (coûts estimés à 35 000 \$) sera fourni en vertu de l'ordre interne 906388 – Programme d'amélioration de la circulation dans les quartiers.

Il n'y a pas de frais d'exploitation annuels supplémentaires associés aux mesures proposées.

CONFORMITÉ AU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS

Les modifications à la chaussée proposées sont conformes à l'article 6.7 du Plan directeur des transports.

CONSULTATIONS

Les consultations pour cette étude de gestion de la circulation locale sur le boulevard Belcourt entre le chemin Innes et le boulevard Jeanne d'Arc se sont déroulées comme suit :

1. Réunion du Comité de consultation publique n° 1 – 29 mai 2013
2. Réunion du Comité de consultation publique n° 2 – 19 novembre 2013
3. Affichage de l'information du début de l'étude dans le site Web de la Ville et sollicitation de commentaires (mai 2013).
4. Affichage du plan provisoire dans le site Web de la Ville et sollicitation de commentaires (décembre 2013).
5. Distribution d'un dépliant où le plan recommandé est présenté aux résidents du secteur qui habitent en façade du segment visé du boulevard Belcourt (février 2014).
6. La présence du projet sur le site Web de la Ville d'Ottawa a été maintenue pendant toute la procédure d'étude.

RÉSULTATS DE LA DIFFUSION DE L'INFORMATION

- 35 personnes ont assisté à la séance portes ouvertes n° 1 : une grande partie des personnes ont soumis des commentaires écrits à la séance portes ouvertes n° 1 ou après la réunion, par la poste ou par courriel.
- 37 personnes ont assisté à la séance portes ouvertes n° 2 : une grande partie des personnes ont soumis des commentaires écrits à la séance portes ouvertes n° 2 ou après la réunion, par la poste ou par courriel.
- Le plan recommandé a été élaboré en fonction des commentaires du public et du personnel.

ÉTAT ACTUEL

Une fois l'approbation du présent rapport obtenue, les mesures recommandées seront soumises au processus d'établissement des priorités concurremment à d'autres mesures, et le financement sera accordé selon les résultats du processus.

- Cinq (5) dos d'âne allongés.

PIÈCES JOINTES

- Pièce jointe n° 1 Plan principal
- Pièce jointe n° 2 Plan de modération de la circulation proposé

Pièce jointe n° 2 Plan de modération de la circulation proposé

