

# 4 MOBILITÉ ET CIRCULATION

Le couloir visé par le PCC se prête bien au transport durable en raison de sa proximité avec des lignes de transport en commun rapide, des réseaux de sentiers et du lien direct qu'il offre vers le centre-ville. Afin de réduire la dépendance à l'automobile et de promouvoir d'autres modes de transport, la hausse de la part modale des autres moyens que l'automobile doit être fortement encouragée dans le PCC de la rue Bank.

## 4.1 PARTS MODALES DE TRANSPORT

Une évaluation des répercussions sur le transport a été réalisée afin de connaître les effets de la densification (atteinte des objectifs de densité minimaux du PO) dans le secteur à l'étude. Les conditions de circulation futures ont été estimées en tenant compte de la circulation de base et des nouveaux déplacements en provenance et à destination des nouveaux aménagements. Il a ainsi été démontré que la circulation d'heure de pointe future excédera la capacité actuelle du réseau routier.

La capacité des carrefours est représentée par des niveaux de service (NS) cotés de A à F. Un NS « A » indique que la circulation se déplace avec fluidité et presque sans délai, alors qu'un NS « F » indique que le volume de circulation du carrefour excède sa capacité et que des délais importants sont à prévoir. Dans les conditions actuelles, certains carrefours du secteur à l'étude présentent un NS « E », signifiant que la circulation automobile y est considérée comme mauvaise et que les véhicules de la file ne parviennent pas tous à franchir le carrefour au feu vert suivant. Au centre-

ville, un NS « E » est considéré acceptable selon les Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports de la Ville d'Ottawa.

Compte tenu de la densification prévue au cours des 20 prochaines années, plusieurs carrefours du secteur à l'étude devraient présenter un NS « F » à l'heure de pointe de l'après-midi.

Environ 50 pour cent des déplacements aux heures de pointe dans le couloir sont de transit, ce qui signifie que le point d'origine et la destination de ces déplacements se situent à l'extérieur du secteur à l'étude. L'analyse de la circulation a tenu compte des projets de travaux routiers mentionnés dans le PDT, plus particulièrement l'élargissement de la promenade de l'Aéroport et le couloir de transport Alta Vista, ainsi qu'un itinéraire de transport en commun rapide prévu le long du chemin Heron et une nouvelle station d'O-Train à la hauteur du chemin Walkley. Ces projets d'infrastructure devraient atténuer la circulation de transit prévue sur la rue Bank avec l'augmentation des aménagements dans l'extrémité sud de la ville, accroissant ainsi la capacité routière pour les véhicules supplémentaires issus des projets de densification ou de réaménagement dans le secteur.

Dans le but de limiter les embouteillages, au moins 20 pour cent des futurs automobilistes à l'heure de pointe de l'après-midi et 10 pour cent de ceux de l'heure de pointe du matin devront choisir des modes de transport plus durables pour atteindre un NS « E » ou meilleur dans l'ensemble du couloir visé par le PCC. Le tableau 4.1 propose une

comparaison entre les NS actuel et futur, sans changement de parts modales et avec changement.

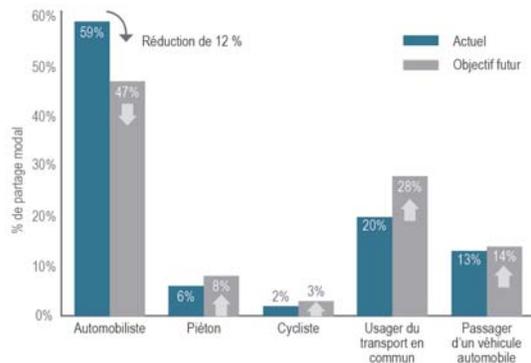
Tableau 4.1 | Niveau de service (NS) automobile

Intersection	Heure de pointe de l'après-midi*		
	Actuelle	Future	Future – 20 % de transfert modal
	Niveau de service (NS)		
Riverside N	E	F	E
Riverside S	D	E	D
Transitway	A	C	A
Belanger	A	C	A
Randall	A	B	A
Heron	D	F	E
Erie	A	C	A
Alta Vista	C	F	D
Walkley	E	F	E
Kitchener	D	F	E

\*Moment de la journée offrant les pires conditions de circulation.

Ces données expriment une réduction de 50 et 59 pour cent à 45 et 47 pour cent, respectivement, des déplacements effectués en automobile aux heures de pointe du matin et de l'après-midi actuelles. La figure 4.1 illustre un scénario de changement de parts modales qui permettrait une réduction de 20 pour cent des déplacements en automobile à l'heure de pointe de l'après-midi. Les hausses de part modale au profit de la marche, du vélo, du transport en commun et de l'automobile comme passager ont été fondées sur la proportion actuelle de chaque mode de transport et sur un examen des objectifs fixés par le PDT.

Figure 4.1 | Objectifs futurs de parts modales à l'heure de pointe de l'après-midi



La désignation de mesures permettant de réaliser un transfert modal (et des changements dans les habitudes de déplacement) nécessite un examen détaillé des modèles de déplacement dans une zone plus vaste que le secteur à l'étude, ce qui est

le cas dans le PDT. De plus, un plan de mise en œuvre de la gestion du transport constitue un cadre approprié pour découvrir comment accroître l'utilisation des modes de transport durables propres au couloir de la rue Bank. Les aménagements dans le secteur à l'étude et les quartiers environnants ainsi que les changements proposés aux infrastructures influenceront sur les modèles futurs de circulation. Avec la progression de la densification, la Ville continuera de surveiller le débit de circulation sur la rue Bank et pourrait choisir de suivre un plan de mise en œuvre de la gestion du transport pour limiter les embouteillages dans le secteur.

Le reste du présent chapitre est consacré aux possibilités d'améliorer la circulation et d'encourager un transfert modal vers des modes de transport durables : transport en commun, marche et vélo.

#### 4.1.1 NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

On retrouve sur la promenade de l'Aéroport une bretelle de sortie en direction nord et une bretelle d'accès en direction sud, à la hauteur du chemin Walkley, qui permettent d'entrer dans la partie sud du secteur visé par le PCC ou d'en sortir. Lors des consultations menées auprès des parties intéressées, l'équipe d'étude a été chargée d'examiner les avantages que constituerait l'ajout d'une bretelle d'accès en direction nord, à la hauteur du chemin Walkley, pour accéder à la promenade de l'Aéroport. La circulation de transit nord-sud pourrait ainsi éviter la rue Bank et emprunter la promenade de l'Aéroport. Étant donné que les conditions de circulation en aval au nord de l'aéroport sont déjà difficiles, cette mesure est peu susceptible de présenter des avantages pour le réseau aux heures de pointe. En dehors des heures de pointe, toutefois, elle pourrait atténuer en partie la circulation sur la rue Bank et améliorer

légèrement l'accessibilité au centre-ville. Ce concept devrait être examiné lors de la prochaine mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville.

#### 4.1.2 MODIFICATIONS AUX CARREFOURS

Des modifications sont recommandées afin d'améliorer la capacité de circulation actuelle et future aux principaux carrefours :

1. Carrefour du chemin Walkley et de la rue Bank reconfiguré afin d'ajouter une seconde voie de virage à gauche en direction nord.
2. Carrefour du chemin Heron et de la rue Bank reconfiguré afin d'ajouter une seconde voie de virage à gauche en direction est.
3. Carrefour de la promenade Alta Vista et de la rue Bank modifié en carrefour à quatre sens au moment du réaménagement de la partie sud-ouest du carrefour de la rue Bank et de la promenade Alta Vista (voir la section 5.2.3). Cette modification permettrait un meilleur accès local à cette zone de densification proposée. La circulation de transit sur la promenade Alta Vista serait limitée grâce à une interdiction des déplacements en direction et en provenance des quartiers accessibles depuis ce carrefour.
4. Marques en échelle sur la chaussée (passages pour piétons) et enseignes de « priorité aux piétons » recommandées sur la rue Bank, à la hauteur de la promenade Riverside, de l'avenue Kilborn, du chemin Heron et du chemin Walkley, lorsque le Service de la circulation de la Ville estime que de telles mesures sont justifiées à ces carrefours.



Exemple de passage pour piétons à l'angle de l'avenue Gladstone et de la rue Booth, Ottawa (Bing Maps, 2011)

#### 4.1.3 CONCEPTION DE L'EMPRISE PUBLIQUE

Tel qu'indiqué à la section 2.3.2, l'emprise actuelle varie de 20 à 36 mètres dans le couloir. Le PO prévoit une emprise de 37,5 mètres dans le tronçon de la rue Bank visé par le PCC; toutefois, la présence de petits terrains sur certaines parties du couloir rend difficile l'acquisition de l'intégralité de l'emprise nécessaire sans répercussions financières importantes pour la Ville et sans achat de terrains.

Au cours du processus d'analyse et de consultation mené pour la conception du profil en travers du couloir de la rue Bank, des principes et des éléments clés ont été désignés pour orienter la conception finale du profil en travers. Le profil en travers proposé permettra ce qui suit :

1. Obtenir un ensemble cohérent d'éléments dans l'emprise, sur toute la longueur du couloir;
2. Obtenir globalement une largeur d'emprise cohérente, autant que possible. Si la largeur varie d'un îlot à un autre, la conception devra garantir des transitions harmonisées afin de maintenir le débit de circulation et de limiter les interruptions subies par les usagers de la voie publique;
3. Maintenir le débit de circulation de transit;
4. Permettre l'aménagement de voies cyclables sur voirie;

5. Améliorer la qualité des trottoirs;
6. Créer un paysage de rue et un modèle conceptuel axés sur la marche, garantissant ainsi le confort des piétons et des cyclistes;
7. Un aménagement paysager des emplacements stratégiques afin d'assurer la viabilité et la durabilité des plantations, compte tenu des microclimats, des conditions du sol et de la présence de sel de voirie;
8. Reconnaître la nécessité d'emplacements réservés aux poteaux de transport d'électricité, aux lampadaires et au mobilier urbain, et essayer d'obtenir, si possible, une certaine cohérence dans leur localisation;
9. Réduire le nombre d'empiètements sur des propriétés aux endroits limités en s'occupant des largeurs réduites d'éléments individuels, à condition que les largeurs minimales recommandées dans le présent PCC soient respectées;
10. Respecter les normes de l'Ontario Traffic Manual (OTM), de la Ville d'Ottawa et d'Hydro Ottawa en matière de largeur d'éléments et de retraits.

À partir des options élaborées et présentées aux parties intéressées lors du processus d'élaboration du PCC, le profil en travers compressé avec terre-plein central a été recommandé pour tout le couloir. Il s'agit d'une version « compressée » du profil en travers des artères figurant dans le Plan officiel. Le PCC prévoit une largeur minimale et maximale pour chaque élément de l'emprise. Dans les secteurs où l'emprise est limitée, la conception doit, autant que possible, tenir compte d'une largeur moins importante afin de limiter les empiètements sur les propriétés. Puisque les conditions sur place peuvent varier grandement, les décisions finales devront être prises lors de la phase technique du projet de réfection de la rue Bank (décrite plus en détail à la section 8.3).

La figure 4.2 illustre, pour chaque élément de profil, les largeurs recommandées. Dans certains cas, une

seule largeur fixe est recommandée. Ce modèle conceptuel de profil en travers illustre les principaux éléments devant être intégrés dans le plan conceptuel détaillé :

- i. Voies de circulation
- ii. Terre-pleins centraux servant également d'espaces pour les virages
- iii. Trottoirs améliorés
- iv. Nouvelles voies cyclables

Si le plan conceptuel détaillé offre des possibilités et des options d'agrandir l'un ou l'autre des éléments du profil en travers, la priorité devra être accordée aux éléments suivants :

1. Des voies cyclables qui permettront de réaménager plus facilement d'autres installations cyclables (comme des voies séparées ou des marques au sol plus larges) et d'offrir plus d'espace entre le trottoir et les voies de circulation, séparant encore davantage le trottoir et les véhicules;
2. Des trottoirs qui permettront d'accroître le volume de piétons et leur confort;
3. Une aire paysagée publique afin d'accroître l'espace pour la plantation d'arbres et la pousse des racines, améliorant ainsi le taux de survie des plantes.

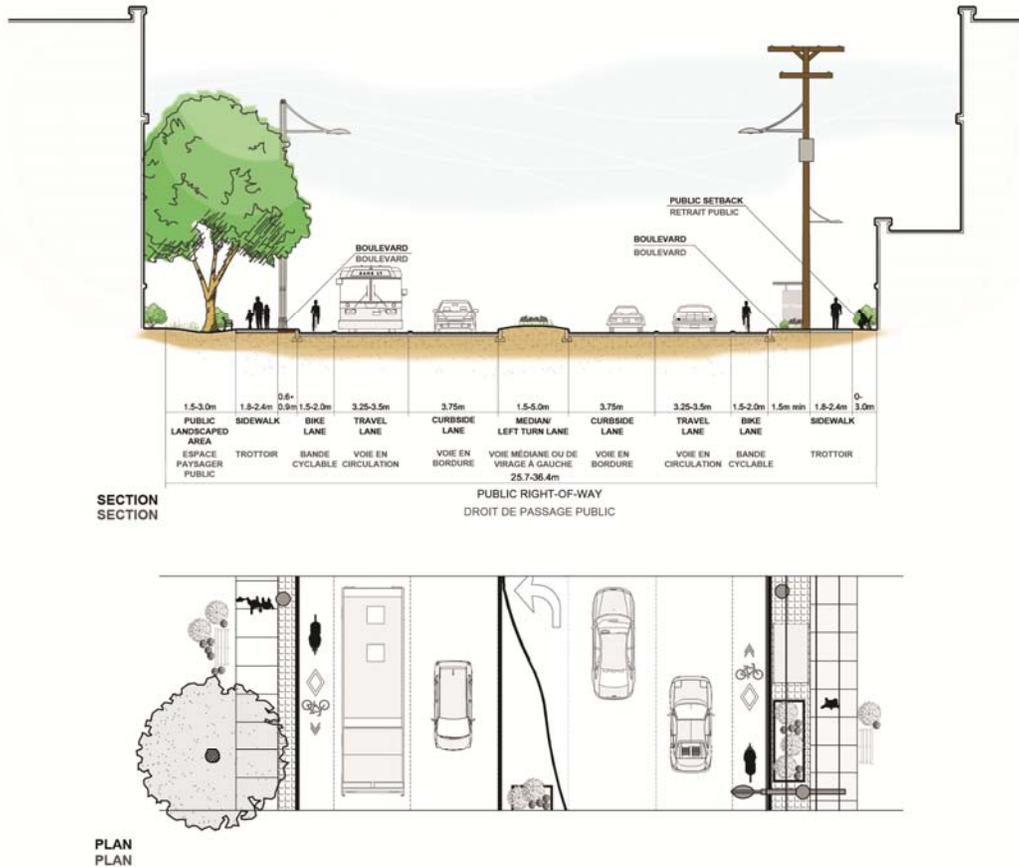
La chaussée à quatre voies sera conservée dans tout le couloir, avec des interruptions de terre-plein central permettant les virages à gauche vers les commerces locaux. Avec le temps, l'objectif consistera à réduire le nombre d'accès grâce à la fusion et au partage des utilisations, menant peu à peu à une limitation du nombre de virages à gauche à sens unique et à une suppression éventuelle des voies de virage à gauche dans les deux sens. Cette mesure permettra d'améliorer le débit général de circulation, avec la densification du secteur, et de

réduire le nombre de points de conflit entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Les éléments du profil en travers compressé avec terre-plein central sont les suivants :

1. Norme compressée proposée pour les voies de circulation (entre 3,25 et 3,75 mètres);
2. Voies cyclables proposées des deux côtés de la rue Bank, d'une largeur variant de 1,5 à 2 mètres;
3. Les trottoirs devront avoir une largeur variant entre 1,8 et 2,4 mètres lorsque la Ville dispose d'assez d'espace. L'accotement (espace entre le trottoir et la bordure) et la voie cyclable serviront de zone tampon entre les piétons et les véhicules;
4. Un accotement étroit (peut-être paysagé à l'aide de pavés ou d'éléments végétaux) permettra l'installation de lampadaires, de services publics et de poteaux de transport d'électricité. Afin de limiter l'encombrement du paysage de rue, des appareils d'éclairage devraient être installés sur les poteaux de transport d'électricité.
5. Des arbres seront plantés dans le retrait paysagé (de 1,5 à 3 mètres) du côté opposé aux poteaux de transport d'électricité le cas échéant. La largeur maximale de l'espace paysagé doit permettre la présence d'une allée d'arbres adultes d'un côté de la rue et d'en améliorer les chances de survie. Il existe des possibilités d'étendre l'espace paysagé sur les propriétés privées adjacentes.
6. Le terre-plein central, d'une largeur allant de 1,5 à 5 mètres, doit servir à l'aménagement paysager, à abriter les piétons, à l'installation d'éléments d'identification communautaire (bannières, enseignes, etc.) et/ou à l'éclairage. Le terre-plein central serait également aménagé là où des voies de virage à gauche sont prévues (terre-pleins franchissables).

Figure 4.2 | Profil en travers compressé avec terre-plein central



Pour améliorer le débit de la circulation et tenir compte des préoccupations des résidents relatives aux voies de virage à gauche à deux sens, présentes sur la plus grande partie du couloir, ces voies à deux sens seront pour la plupart supprimées et remplacées par un terre-plein présentant à l'occasion des accès à gauche à mi-chemin des îlots. Lors de la conception détaillée du projet de réfection de la rue Bank et au cours du réaménagement des emplacements, la Ville devra discuter des possibilités d'accès partagé avec les propriétaires.

Bien que la suppression des voies de virage à gauche soit en fait recommandée sauf aux endroits de virage à fort débit, la Ville devra consulter les propriétaires lors de la phase technique. La Ville pourrait être contrainte de conserver des voies de virage à gauche à certains endroits, grâce à des terre-pleins franchissables. Bien que cette option soit moins souhaitable, la Ville pourrait devoir conserver de courts tronçons de voie de virage à gauche à double sens non continus, jusqu'à ce que les utilisations du sol des deux côtés de la chaussée soient transformées en utilisations moins dépendantes de l'automobile.

## 4.2

### TRANSPORT EN COMMUN

La modification des parts modales d'ensemble dépend largement de l'accroissement de celle du transport en commun. Le couloir donne accès aux circuits de transport en commun rapide et d'autobus locaux, ainsi qu'aux parc-o-bus. Ces services de transport en commun confèrent au secteur visé par le PCC un avantage relatif dans la promotion de ce mode de transport et la réduction de la dépendance à l'automobile.

L'essentiel de la hausse de fréquentation du transport en commun dans le secteur à l'étude pourrait être atteint grâce à un meilleur accès au Transitway depuis les stations existantes (Billings Bridge et Walkley) et au chemin Heron, lorsqu'il sera devenu un parcours d'autobus intensif complémentaire. De plus, l'aménagement d'une station de TLR, intégrée à la ligne d'O-Train, est proposé à la hauteur de Walkley.

L'emplacement exact de la future station de TLR n'a pas encore été confirmé mais est conceptualisé du côté sud du chemin Walkley sur la figure 4.4, en raison de la possibilité de l'intégrer à l'aménagement proposé sur le site adjacent. La conception et l'emplacement de la station feront l'objet de discussions lors du prochain examen du PO et du PDT, et dans le cadre du projet de couloir nord-sud de TLR. La future station de TLR Walkley sera conçue de manière à être accessible depuis la station d'autobus Walkley, afin que les stations soient bien reliées entre elles.

La Ville prévoit agrandir le parc-o-bus Leitrim. Le parc-o-bus Greenboro est fréquemment rempli à pleine capacité et doit également être agrandi. La fréquentation accrue du transport en commun par les utilisateurs des parc-o-bus aidera à diminuer la circulation de transit dans le couloir.

Au fur et à mesure que sont menés des projets de densification et de réaménagement dans le secteur visé par le PCC, il est recommandé qu'OC Transpo envisage à accroître la fréquence des autobus locaux circulant sur la rue Bank. Le nombre de circuits et la fréquence de desserte sont fondés sur la demande actuelle des usagers.

#### 4.2.1 FEUX DE PRIORITÉ AUX VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

Les feux de priorité aux véhicules de transport en commun détectent les autobus à leur arrivée aux carrefours. Lorsqu'un autobus est détecté, ce dispositif permet d'allonger de quelques secondes la durée du feu vert, permettant le passage de l'autobus au carrefour. Si le feu est rouge, le dispositif raccourcit le cycle pour réduire l'attente de l'autobus. Les feux de priorité aux véhicules de transport en commun sont recommandés et seraient plus efficaces aux carrefours où l'on retrouve de longs cycles de feu rouge. Les emplacements recommandés sont situés à l'angle du chemin Walkley, du chemin Heron et de la promenade Alta Vista.

#### 4.2.2 VOIES D'ÉVITEMENT DE FILE D'ATTENTE

Les voies d'évitement de file d'attente permettent aux véhicules de transport en commun de passer devant les autres véhicules en attente à un carrefour. Ces voies peuvent être munies d'une ligne d'arrêt avancée ou d'un feu dédié au transport en commun. Pour aménager une ligne d'arrêt avancée, les lignes d'arrêt normales doivent être en retrait par rapport au carrefour, permettant ainsi aux véhicules de transport en commun de passer devant les autres véhicules. Pour aménager un feu dédié au transport en commun, les véhicules de transport en commun doivent disposer d'une courte voie de contournement à l'extrême droite. Les véhicules de transport en commun bénéficieraient

d'un bref cycle de feu vert pour traverser le carrefour avant les autres véhicules.

On retrouve dans le couloir de la rue Bank des voies de virage à droite qui pourraient servir de voies d'évitement de file d'attente aux autobus, évitant ainsi d'élargir le carrefour pour aménager une voie supplémentaire.

Les voies d'évitement de file d'attente seraient surtout utiles aux carrefours de la rue Bank exploités à pleine capacité ou presque, compte tenu de l'achèvement de la densification proposée dans le secteur. Puisque ces carrefours arrivent à leur pleine capacité, les véhicules ne peuvent pas tous traverser au feu vert. Ces voies d'évitement de file d'attente permettront aux autobus de passer devant les autres véhicules et de limiter les retards aux carrefours. L'aménagement de voies d'évitement de file d'attente est proposé à l'angle du chemin Walkley (arrivée de l'est et du nord) et du chemin Heron (arrivée de l'est et du nord) devrait être envisagé.

### 4.3 PIÉTONS ET CYCLISTES

Le Plan sur la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme de la Ville ont été consultés pour élaborer les recommandations destinées à améliorer les conditions des piétons et des cyclistes dans le secteur à l'étude, et pour promouvoir les parts modales de ces deux modes de transport. L'aménagement de voies cyclables est proposé dans le Plan sur le cyclisme le long de tout le couloir et est par ailleurs soutenu par le PCC.

La figure 4.4 illustre les liens piétonniers, cyclables et polyvalents actuels et proposés dans le secteur à l'étude et aux alentours. Le reste du présent chapitre décrit les améliorations recommandées aux sentiers piétonniers, cyclables et polyvalents. Le chapitre 6 décrit les améliorations publiques qui visent notamment des zones de commodités piétonnières et cyclables.

Figure 4.3 | Voies d'évitement de file d'attente traversant une voie cyclable

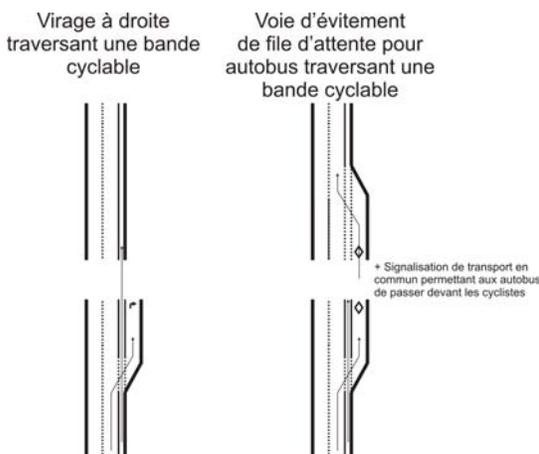
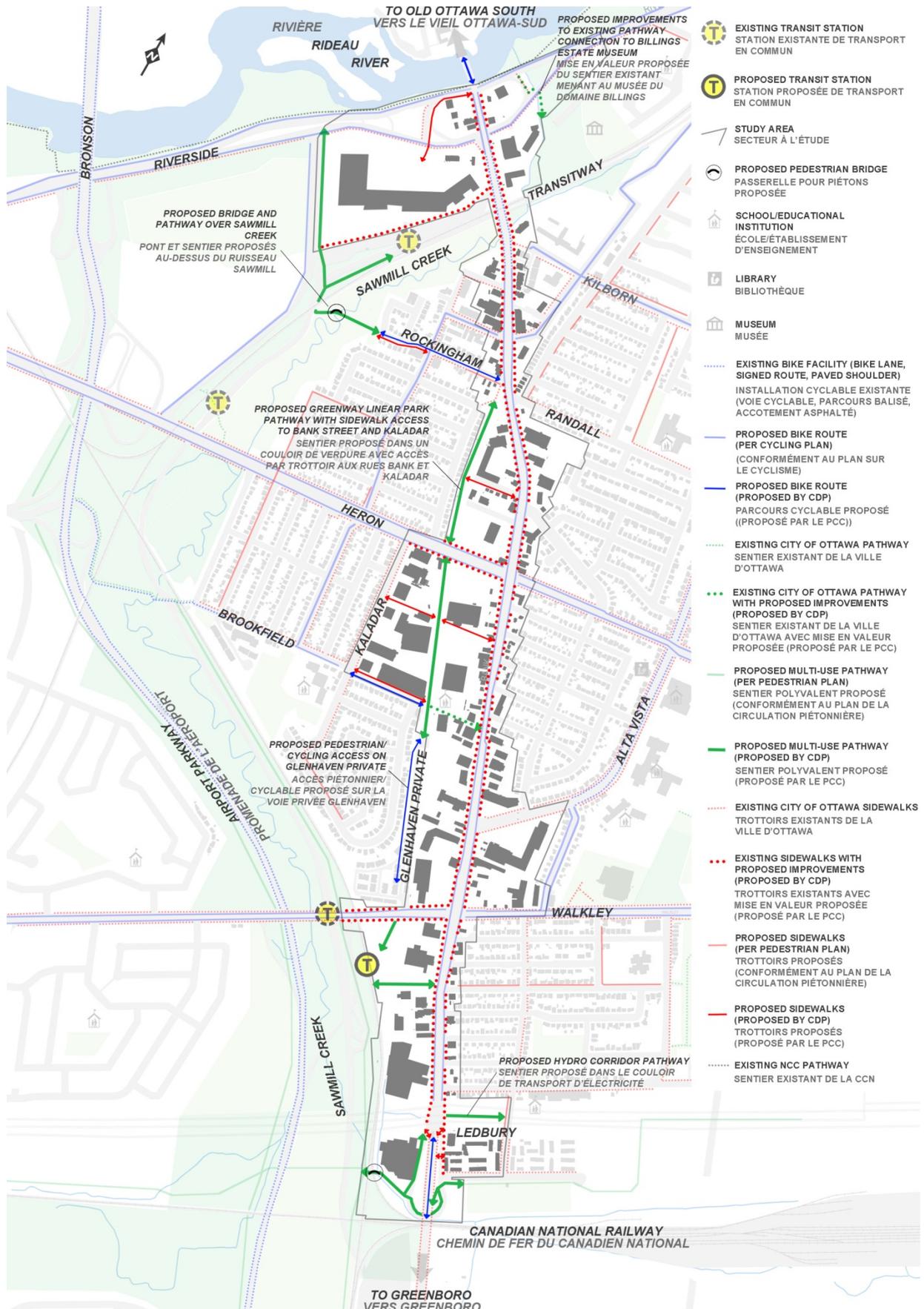


Figure 4.4 | Sentiers piétonniers, cyclables et polyvalents existants et proposés



### 4.3.1 SENTIERS POLYVALENTS

Les sentiers sont destinés aux piétons et aux cyclistes. Leur conception doit respecter les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) afin de créer un environnement sûr et agréable pour le public. Il s'agira notamment de prévoir des dispositions relatives à un éclairage adéquat et à une visibilité élevée dans les sentiers. De plus, les sentiers doivent être accessibles de partout et satisfaire aux normes de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*. La figure 4.5 illustre des emplacements proposés de sentiers polyvalents.

#### 1. Couloir de verdure

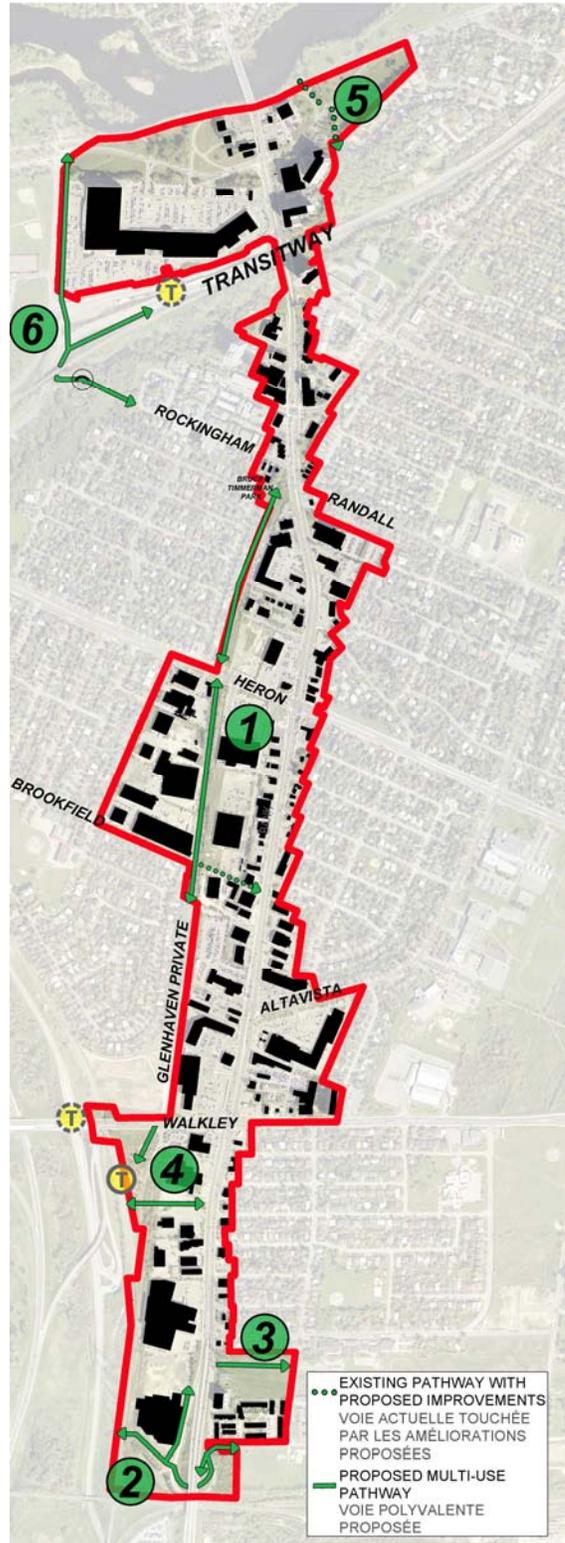
Une ancienne voie ferrée du CN longe la rue Bank. Les terrains visés sont privés et publics. La plus grande partie d'entre eux sont inutilisés et végétalisés; toutefois, certaines zones servent de sentiers informels. Ce secteur pourrait être aménagé en couloir de verdure urbain et constituer un nouveau sentier polyvalent hors voirie reliant le parc Bruce-Timmerman au chemin Brookfield.



Interprétation conceptuelle du couloir de verdure  
(*superposition photographique du sentier informel existant longeant une partie du couloir de verdure proposé*)

Le sentier reliant le chemin Brookfield à la rue Bank devrait être mis en valeur par des bancs, des lampadaires supplémentaires et un élargissement permettant d'accueillir cyclistes et piétons.

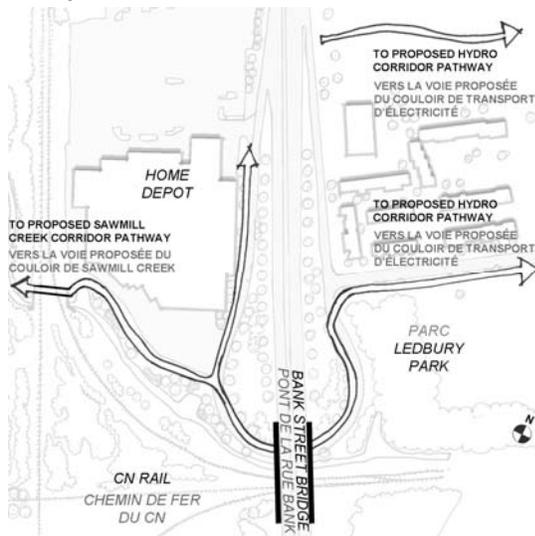
Figure 4.5 | Sentiers polyvalents proposés



## 2. Sentiers du secteur du parc Ledbury

La figure 4.6 illustre les endroits où de nouveaux sentiers polyvalents devraient être aménagés dans le secteur du parc Ledbury, près du Home Depot. Ils relieraient les piétons et les cyclistes au sentier du couloir du ruisseau, dont l'aménagement est proposé à l'ouest, et au sentier du couloir de transport d'électricité proposé à l'est. La création d'un passage traversant la voie ferrée jusqu'à ces sentiers proposés devrait être envisagée dans le cadre de ce projet. Il pourrait s'agir d'un passage inférieur ou supérieur, en fonction des conditions techniques locales.

Figure 4.6 | Sentiers proposés dans le secteur du parc Ledbury



## 3. Couloir de transport d'électricité

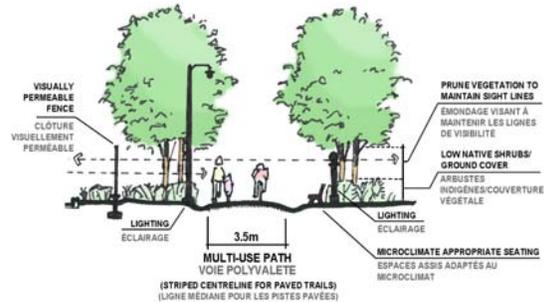
Un sentier est proposé (illustré dans les plans sur la circulation piétonnière sur le cyclisme) le long du couloir de transport d'électricité, plus à l'est de la rue Bank. Toutefois, ce sentier proposé n'atteint pas la rue Bank. Il devrait donc se poursuivre dans le couloir et relier la rue Bank.

## 4. Future station de TLR Walkley

Un sentier polyvalent devrait relier la rue Bank et le chemin Walkley à la future station de TLR Walkley. Un plan conceptuel de ce sentier polyvalent est

illustré à la figure 4.7. Le lien vers le chemin Walkley pourrait faire partie d'un axe piétonnier et cyclable beaucoup plus long et longeant le couloir de verdure.

Figure 4.7 | Profil en travers du sentier polyvalent



## 5. Musée du domaine Billings

Afin d'améliorer l'accès au musée du domaine Billings depuis la rue Bank, le sentier actuel devrait être mis en valeur à l'aide de nouveaux éléments de signalisation à partir de la rue Bank et d'une amélioration de la surface (p. ex. en stabilisant le gravier par des niveaux accessibles pour tous, élargissement et matériaux). La figure 4.5 indique l'emplacement du sentier actuel.

## 6. Centre commercial Billings Bridge/Transitway

Un réseau de sentiers polyvalents devrait être créé afin d'améliorer les liens à partir du Vieil Ottawa-Sud et des sentiers de la rivière Rideau, appartenant à la CCN et menant au centre commercial Billings Bridge, au centre récréatif RA, à la station Billings Bridge de transport en commun et aux collectivités du sud du ruisseau Sawmill. La figure 4.8 illustre les emplacements proposés et les liens y donnant accès. Ces sentiers devraient être aménagés en partenariat avec le centre commercial Billings Bridge.

La création d'un lien piétonnier direct reliant la station Billings Bridge du Transitway et la collectivité au sud a été envisagée; toutefois, ce lien n'a pas été recommandé en raison du coût élevé et

des perturbations environnementales possibles. Entre ces deux zones, on observe un dénivelé d'environ 10 mètres jusqu'au ruisseau Sawmill. Étant donné les berges très escarpées et les contraintes environnementales, un long pont piétonnier serait nécessaire pour enjamber cette zone. On retrouve un parcours informel moins direct à l'ouest, qui pourrait être aménagé plus officiellement. Les pentes sont modérées et un pont plus court pourrait permettre de traverser le ruisseau et d'atteindre les autres commodités, notamment le centre commercial.

Figure 4.8 | Liens proposés autour du centre commercial Billings Bridge



#### 4.3.2 AMÉLIORATIONS AUX INSTALLATIONS CYCLABLES

Des installations cyclables pourraient être ajoutées à plusieurs endroits pour compléter les voies cyclables du secteur visé par le PCC. Les deux endroits principaux se trouvent sur les ponts situés aux deux extrémités du secteur à l'étude.

1. Il est important que la Ville ajoute des voies cyclables sur le pont Billings, au-dessus de la rivière Rideau, malgré les attributs patrimoniaux du pont. Une conception architecturale et technique adaptée peut être réalisée afin de respecter l'âge et le style du pont.

2. Des éléments de signalisation sur le partage de la chaussée devraient être installés et/ou des marques sur la chaussée de type chevrons-vélos devraient être utilisées sur le pont au-dessus de la voie ferrée du CN située au sud du chemin Walkley. Le pont ne peut être rénové de manière à accueillir des voies cyclables en raison de sa largeur et de contraintes structurelles. Il est recommandé d'ajouter des voies cyclables lorsque le pont devra être reconstruit.

En plus des voies cyclables proposées le long de la rue Bank et du couloir de verdure, il est recommandé de créer des itinéraires signalisés afin d'améliorer les liens cyclables dans le secteur à l'étude. La figure 4.4 illustre les emplacements où sont proposés des itinéraires cyclables signalisés, c'est-à-dire le long de l'avenue Rockingham, du chemin Brookfield, de la voie privée Glenhaven et du pont de la rue Bank surplombant la voie ferrée du CN.

Améliorations supplémentaires au domaine cyclable :

1. Si des marques sur la chaussée en patte d'éléphant sont recommandées dans le Livre 18 de l'Ontario Traffic Manual (lignes directrices sur le cyclisme en cours d'élaboration), elles devraient être utilisées à l'angle du chemin Walkley, du chemin Heron et de la promenade Riverside Nord, à l'endroit où le sentier polyvalent proposé traverse la rue Bank.
2. Prévoir des supports pour vélos dans tout le couloir, dans les parcs publics ou les aménagements privés, comme condition à l'approbation du plan d'implantation.

#### 4.3.3 AMÉLIORATIONS AUX INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES

L'environnement piétonnier sera mis en valeur dans le profil en travers recommandé, qui est composé de terre-pleins centraux servant de refuge aux

piétons traversant la rue Bank et de trottoirs améliorés et d'une largeur uniforme dans tout le couloir. Améliorations supplémentaires au domaine piétonnier :

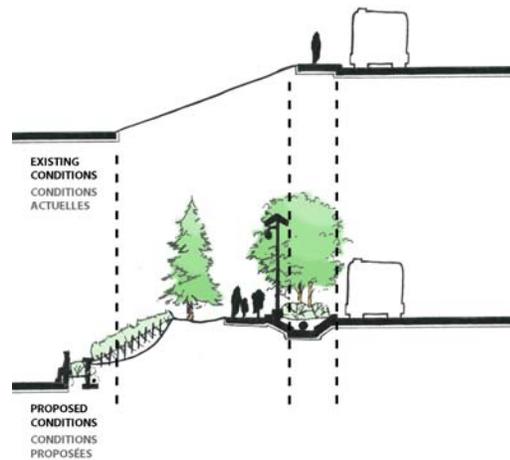
1. Bandes de passage pour piétons et signalisation de priorité aux piétons à l'angle du chemin Walkley, du chemin Heron, de l'avenue Kilborn et de la promenade Riverside (immédiatement ou lorsque la Ville estimera cette mesure justifiée);
2. Amélioration de l'aménagement paysager dans l'emprise publique et lors du réaménagement des propriétés privées, afin de rendre l'environnement piétonnier plus attrayant;
3. Amélioration des liens piétonniers menant aux secteurs à l'ouest de la rue Bank (en utilisant le couloir de verdure);
4. Amélioration des liens vers les stations de transport en commun existantes et futures (stations Billings Bridge et Walkley, et future station de TLR Walkley).

#### Accès au Transitway à la hauteur du pont Billings

L'environnement piétonnier actuel près du Transitway est inadéquat à la hauteur du pont Billings. Il n'y a aucune séparation entre les piétons et le Transitway. De plus, le trottoir est situé au sommet d'une pente raide et est exposé aux vents hivernaux et au soleil en été.

La pente peut être prolongée de manière à laisser plus d'espace pour la plantation et l'amélioration du trottoir. Plus précisément, tel qu'illustré à la figure 4.9, le sentier devrait être éloigné de la chaussée afin de permettre la plantation d'arbres à feuilles caduques, qui fourniraient de l'ombrage en été et serviraient de zone tampon face au Transitway. Des conifères et des arbustes devraient être plantés dans la pente afin de protéger les piétons des vents du nord-ouest et d'améliorer l'esthétique du secteur.

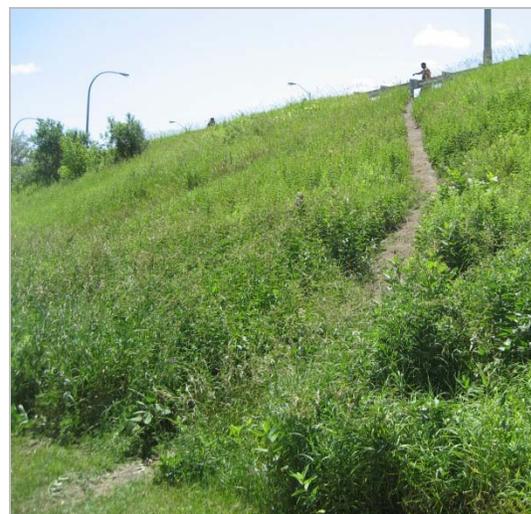
Figure 4.9 | Profil en travers de la pente et du sentier adjacents au Transitway près du pont Billings



#### Secteur du parc Ledbury

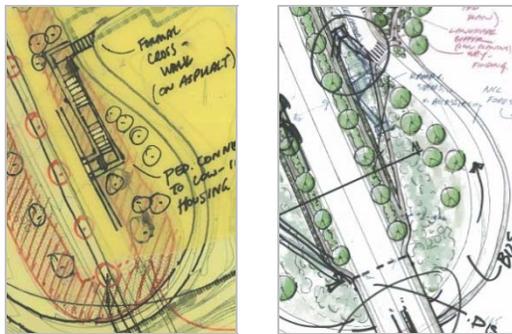
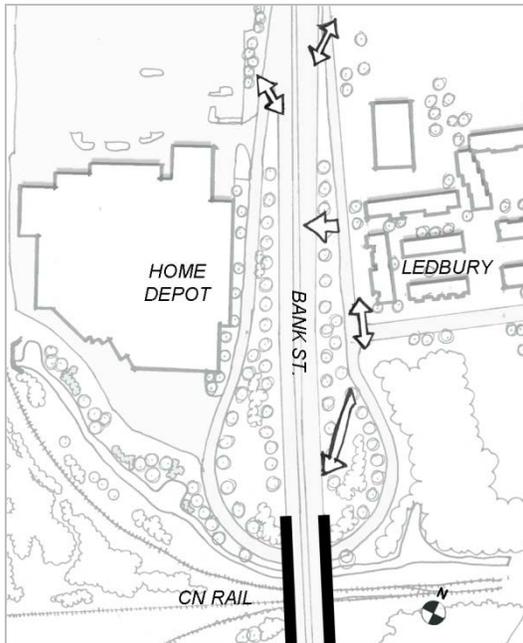
Il n'existe aucun lien piétonnier officiel remontant la berge entre le quartier Ledbury et le pont de la rue Bank pour atteindre la station de transport en commun Greenboro. La photographie ci-dessous illustre un sentier informel que les piétons ont créé pour remonter la pente raide jusqu'à la chaussée et au pont. La figure 4.10 décrit les emplacements proposés de liens piétonniers officiels menant à la rue Bank.

Un sentier accessible pourrait être aménagé dans la pente pour relier adéquatement le quartier Ledbury et la rue Bank.



Sentier informel dans la pente raide menant au pont depuis le quartier Ledbury

Figure 4.10 | Emplacements des liens piétonniers proposés



Dessins d'étude sur le terrain : idées conceptuelles préliminaires d'accès piétonniers en provenance et à destination de la berge du pont de la rue Bank

Le chapitre 6 décrit d'autres améliorations publiques qui mettront en valeur l'environnement piétonnier dans le secteur à l'étude.