

Exhibit 1: Bienvenue - Deuxième séance portes ouvertes

Ce soir, vous aurez l'occasion de vous renseigner sur le projet et de poser des questions aux membres de l'équipe chargée de l'étude.

La première réunion portes ouvertes tenue le 18 septembre 2013 a permis de présenter une version préliminaire du concept privilégié pour faire du chemin Carp une route à quatre voies. Cette solution a depuis été confirmée par l'équipe chargée de l'étude.

Ce soir, nous aimerions obtenir vos commentaires sur le travail entrepris depuis la première réunion portes ouvertes :

- Élaboration des concepts de rechange;
- Évaluation des concepts de rechange;
- Concept privilégié de façon préliminaire.

Nous vous remercions de bien vouloir nous faire part de tout problème ou de toute préoccupation que vous aimeriez voir abordés dans le cadre de l'étude.

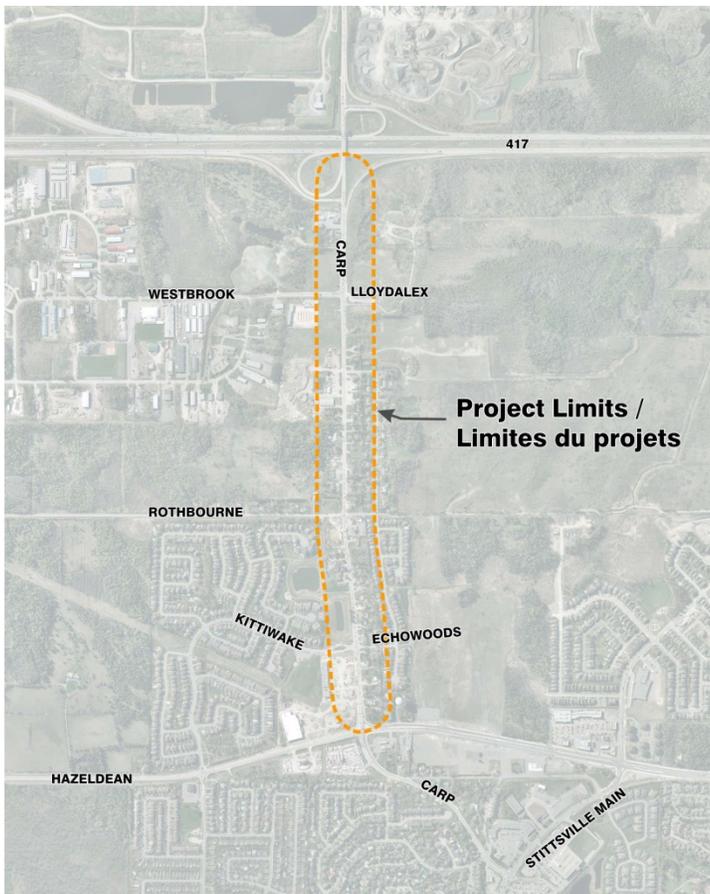


Exhibit 2: Nécessité et possibilités du projet

La Ville d'Ottawa a entamé une étude d'évaluation environnementale (ÉE) (annexe « C ») visant l'élargissement du chemin Carp entre l'autoroute 417 et le chemin Hazeldean.

Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville pour 2013 spécifie que le chemin Carp doit être élargi entre l'autoroute 417 et le chemin Hazeldean en tant que projet dans la Phase II (2020 et 2025).

Ce projet d'élargissement vise à répondre à la demande croissante de véhicules/trafic dans la portion ouest du secteur Kanata-Stittsville.

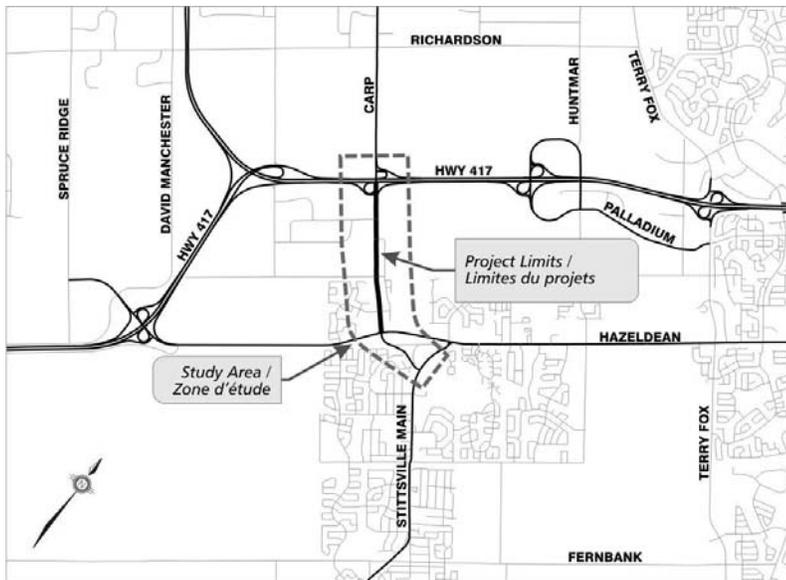


Exhibit 3: Procédure d'évaluation environnementale

La procédure d'évaluation environnementale comporte cinq phases et est structurée de façon à ce que chacune d'elles mette à profit la précédente.

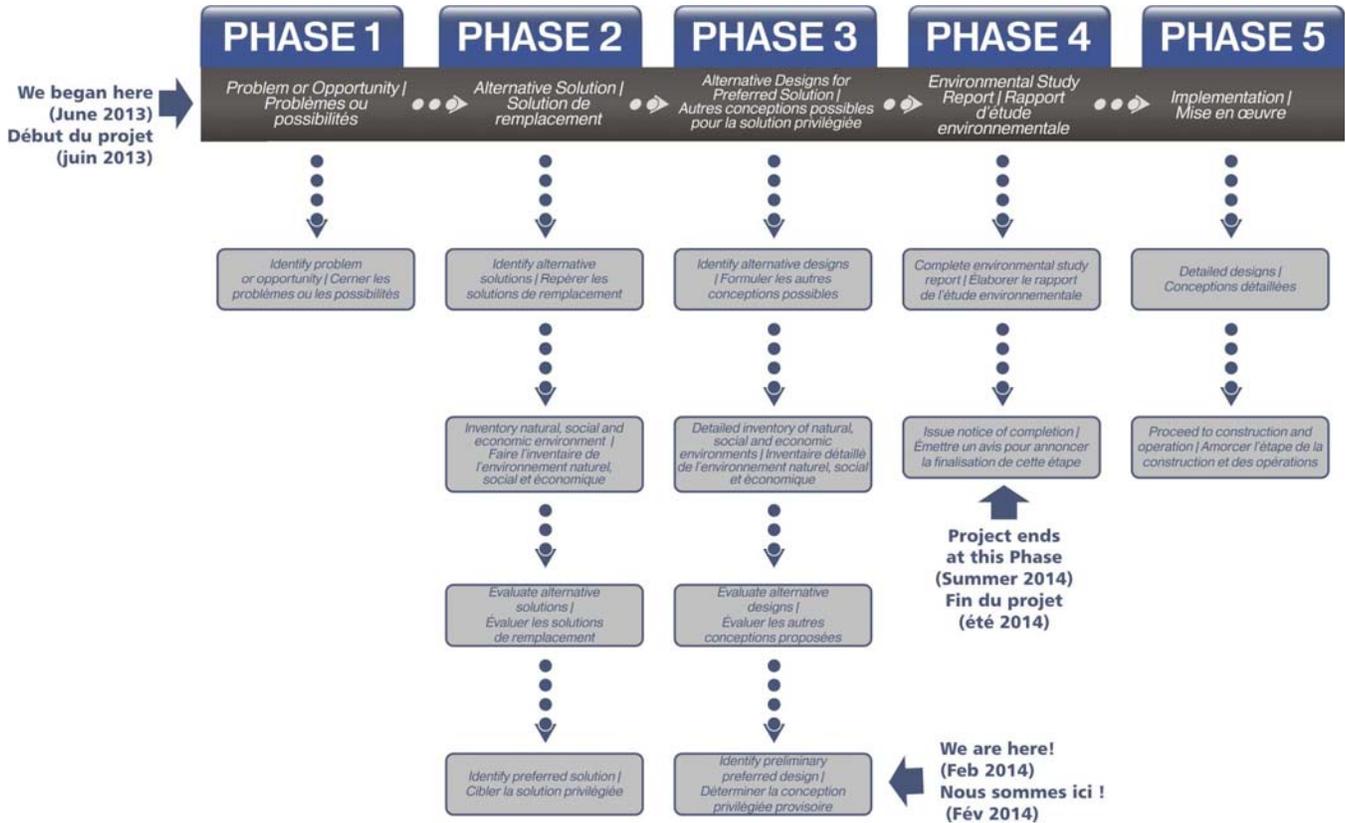


Exhibit #4: Calendrier de l'étude

Voici les dates principales du calendrier

Project Start-Up	June 2013 ~ Juin 2013	Début de l'étude
Existing Conditions Analysis	Summer 2013 ~ Été 2013	Analyse des conditions actuelles/besoins et possibilités
Public Open House #1 - Preliminary Preferred Solution	September 2013 ~ Septembre 2013	Séance portes ouvertes no 1 – Solution privilégiée provisoire
Public Open House #2 - Preliminary Preferred Design	February 2014 -- Février 2014	Séance portes ouvertes no 2 – Conception privilégiée provisoire
Public Open House #3 - Recommended Plan	April 2014 ~ Avril 2014	Séance portes ouvertes no 3 – Plan recommandé
Transportation Committee and Council	May 2014 ~ Mai 2014	Comité des transports et Conseil
Environmental Study Report on Public Review	June 2014 ~ Juin 2014	Présentation du rapport de l'évaluation environnementale pour examen par le public

We are here (indicated by an arrow pointing to the 'Public Open House #2' row)

Nous sommes ici ! (indicated by an arrow pointing to the 'Public Open House #2' row)

Exhibit #5: Activités de Consultation

La réussite de cette étude dépendra largement de l'accord et de l'appui des parties intéressées. Les partenaires et intervenants clés comprennent propriétaires, des associations commerciales et communautaires, institutions, entreprises de services publics, organismes de réglementation et services municipaux.

Groupes de consultation

Trois groupes de consultation, dont un composés d'organismes, un d'entreprises et un de membres du public, ont été formés afin d'aider la Ville à faire avancer l'étude, et se réuniront à des points de décision clés dans l'étude.

Consultations avec les Premières nations

Tout au long de l'étude, des consultations seront menées avec les Premières nations, notamment au moyen de communications avec leur(s) représentant(s) désigné(s).

Réunion extraordinaire des intervenants

Des réunions extraordinaires des intervenants peuvent être organisées avec des propriétaires particuliers, des associations communautaires, des institutions locales, des organismes de réglementation, etc., dès l'apparition de questions/problèmes spécifiques.

Participation du public

Toutes les personnes que cette étude intéresse auront l'occasion d'en savoir plus sur elle, d'y participer lors de séances de portes ouvertes (comme celle de ce soir), ou de visiter le site Web de la Ville.

Liste de diffusion du projet

Toutes les personnes ou organisations manifestant un intérêt pour le projet peuvent ajouter leur nom à la liste de diffusion et être tenu au courant de l'état d'avancement de l'étude.

Exhibit #6: Nécessité et possibilités du projet

Voici les résultats et conclusions relatifs à la nécessité et aux possibilités offertes par la modernisation du moderniser chemin Carp, entre l'autoroute 417 et le chemin Hazeldean :

- Selon l'aménagement prévu dans le secteur du chemin Carp, environ 2 600 à 3 800 nouveaux trajets de véhicules dans les deux sens sont projetés sur le chemin Carp aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, respectivement;
- Si l'on s'en tient aux projections des heures de pointe et des volumes moyens des périodes de pointe fondées sur l'aménagement prévu dans le quartier du chemin Carp, l'élargissement de deux à quatre voies du chemin Carp est nécessaire;
- Les analyses prennent en compte le PDT de la Ville et la grande capacité des nouvelles voies et du transport en commun qui sont prévus dans les secteurs de Stittsville et de Kanata Ouest. Malgré les infrastructures planifiées et l'évolution des habitudes de déplacement anticipée, l'élargissement de deux à quatre voies du chemin Carp est nécessaire;
- Certains problèmes liés à la circulation et à la sécurité, que seule une chaussée à quatre voies permettrait de régler, justifient la nécessité d'améliorer la circulation routière sur le chemin Carp;
- Il est possible d'aménager des installations piétonnières et cyclables sur le chemin Carp, conformément à la direction politique du Plan officiel de la Ville et du Plan directeur des transports en vigueur; et
- Il est possible d'améliorer l'esthétique et la fonctionnalité du chemin Carp pour doter Stittsville d'un point d'entrée agréable et d'encourager les nouveaux aménagements et réaménagements sur les terrains y attenants.

Exhibit #7: Conditions Actuelles

La nomenclature des conditions actuelles est établie au début de toutes les études d'évaluation environnementale de façon à pouvoir évaluer les effets potentiels des solutions de rechange pour l'étude. Ces renseignements seront mise à jour au fur et à mesure que les enquêtes se poursuivront et que d'autres renseignements deviendront disponibles.

Des renseignements ont été recueillis sur tous les aspects de l'environnement et analysés afin de :

- Comprendre les conditions actuelles;
- Pouvoir prédire les changements que le projet proposé pourrait apporter aux conditions environnementales;
- Pouvoir prédire des façons d'atténuer les effets négatifs et de renforcer les effets positifs; et
- Servir de base pour concevoir des programmes de surveillance.

Les conditions environnementales clés énumérées ci-dessous ont été déterminées à ce moment-là. Voici les facteurs clés :

- L'emprise actuelle (qui appartient à la Ville) sur tout le corridor est beaucoup moins importante que ne le prévoyait le Plan officiel de la Ville (37,5 m contre 22,0 à 30,0 m aujourd'hui);
- De nombreux points d'accès à des propriétés particulières émaillent le chemin Carp;
- La congestion routière et la sécurité le long du corridor soulèvent des préoccupations;
- Les installations piétonnières et cyclables ne sont pas suffisantes le long du corridor;
- Le chemin Carp ainsi que les secteurs d'emploi et les nouveaux quartiers adjacents offrent un grand potentiel de densification et d'aménagement; et
- Ce corridor n'accueille pas beaucoup de caractéristiques du patrimoine naturel.

Exhibit #7a: Conditions de transport

Piétons

- On trouve actuellement des trottoirs entre le chemin Hazeldean et la promenade Kittiwake uniquement, du côté ouest de la voie.
- Actuellement, dans le reste du corridor, les piétons se déplacent sur l'accotement non asphalté.

Cyclistes

- Il y a une voie cyclable dans la rue en direction sud entre le chemin Hazeldean et la promenade Kittiwake.
- Dans le reste du corridor, les cyclistes partagent la route avec
- les automobilistes, y compris les poids lourds.

Transport en commun

- Dans le corridor, le service de transport en commun est assuré par deux autobus locaux, les circuits 203 et 262.
- Un petit parc-o-bus de 155 places de stationnement est situé à l'intersection du chemin Carp et du chemin Westbrook.

Automobile

- La circulation sur le chemin Carp est actuellement d'environ 1200 véhicules à l'heure aux heures de pointe du matin et l'après-midi, la semaine. Ce volume dépasse la capacité directionnelle théorique établie pour une route à deux voies qui est d'environ 800 à 1000 véhicules à l'heure.
- Il y a plusieurs problèmes opérationnels dans le corridor, notamment de la congestion et des retards.
- Plusieurs risques ont également été recensés au niveau de la sécurité, notamment des contournements sur l'accotement non asphalté afin d'éviter les véhicules qui tournent à gauche, les retards aux voies d'accès pour autos et aux intersections. La cause de la fréquence de cette manœuvre dangereuse est l'absence de voies réservées pour virage, lorsque les virages à gauche ne sont pas interdits par une médiane.

Exhibit 7b: Conditions Actuelles

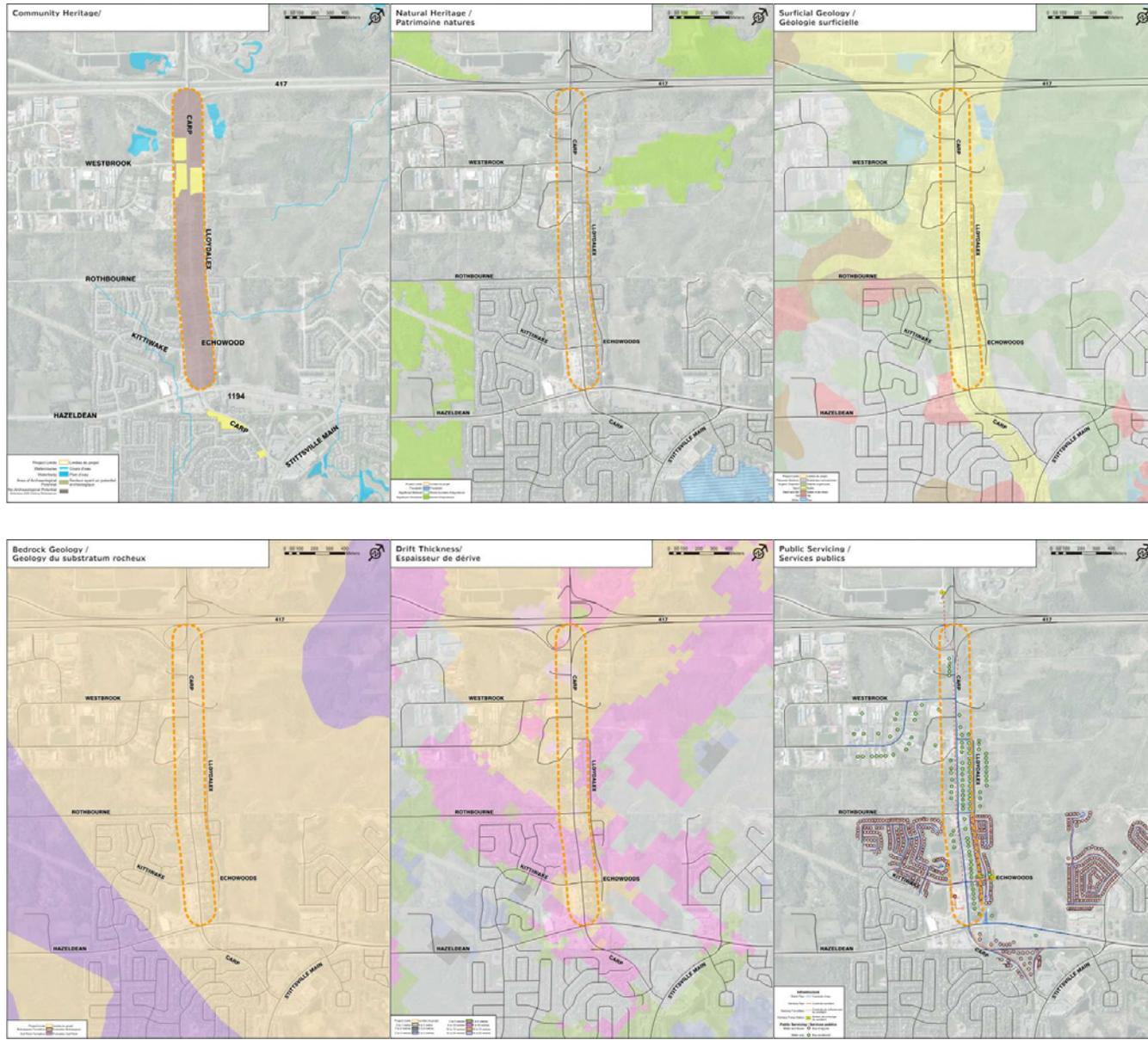


Exhibit 7c: Conditions Actuelles

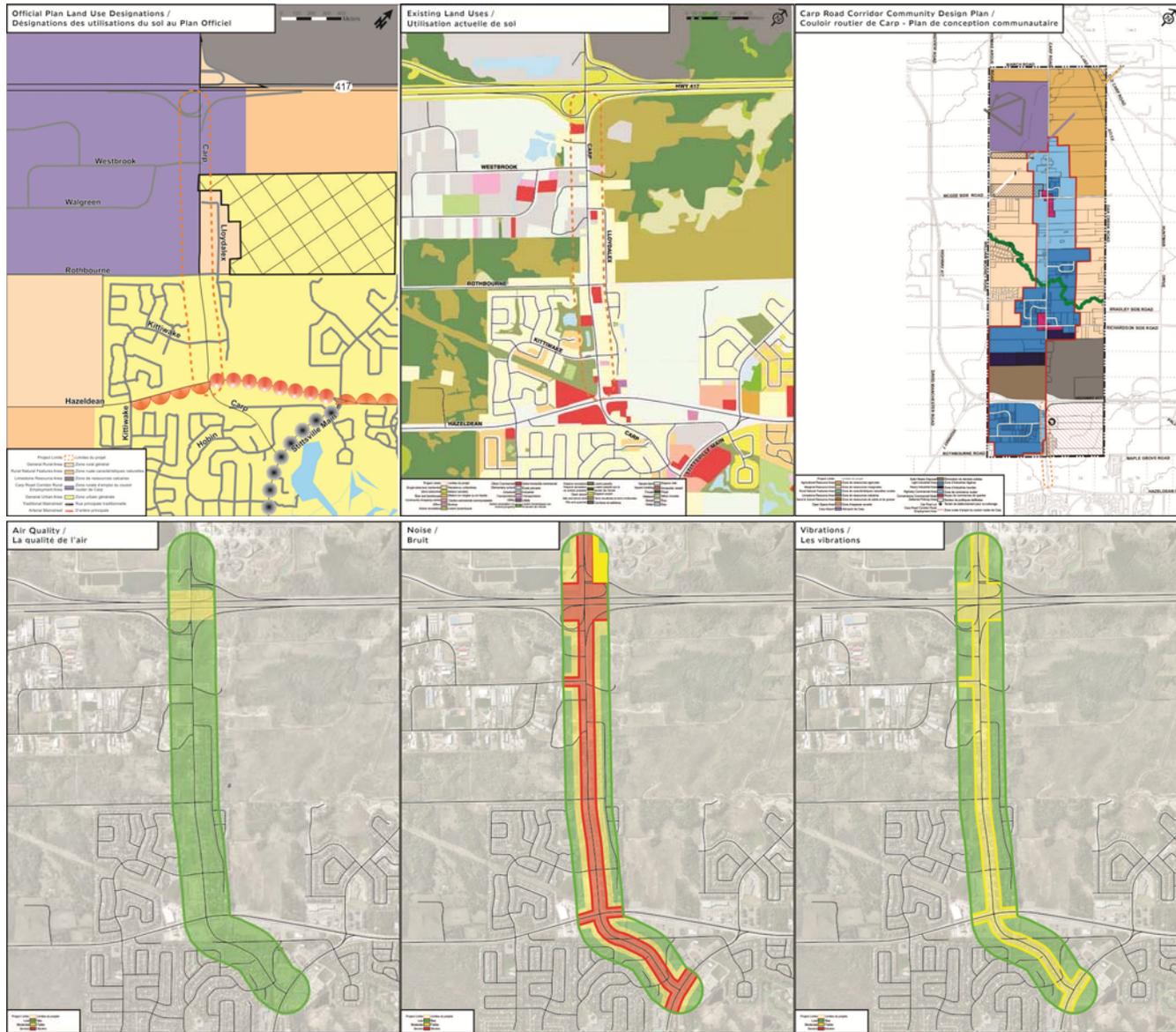


Exhibit 7d: Conditions Actuelles

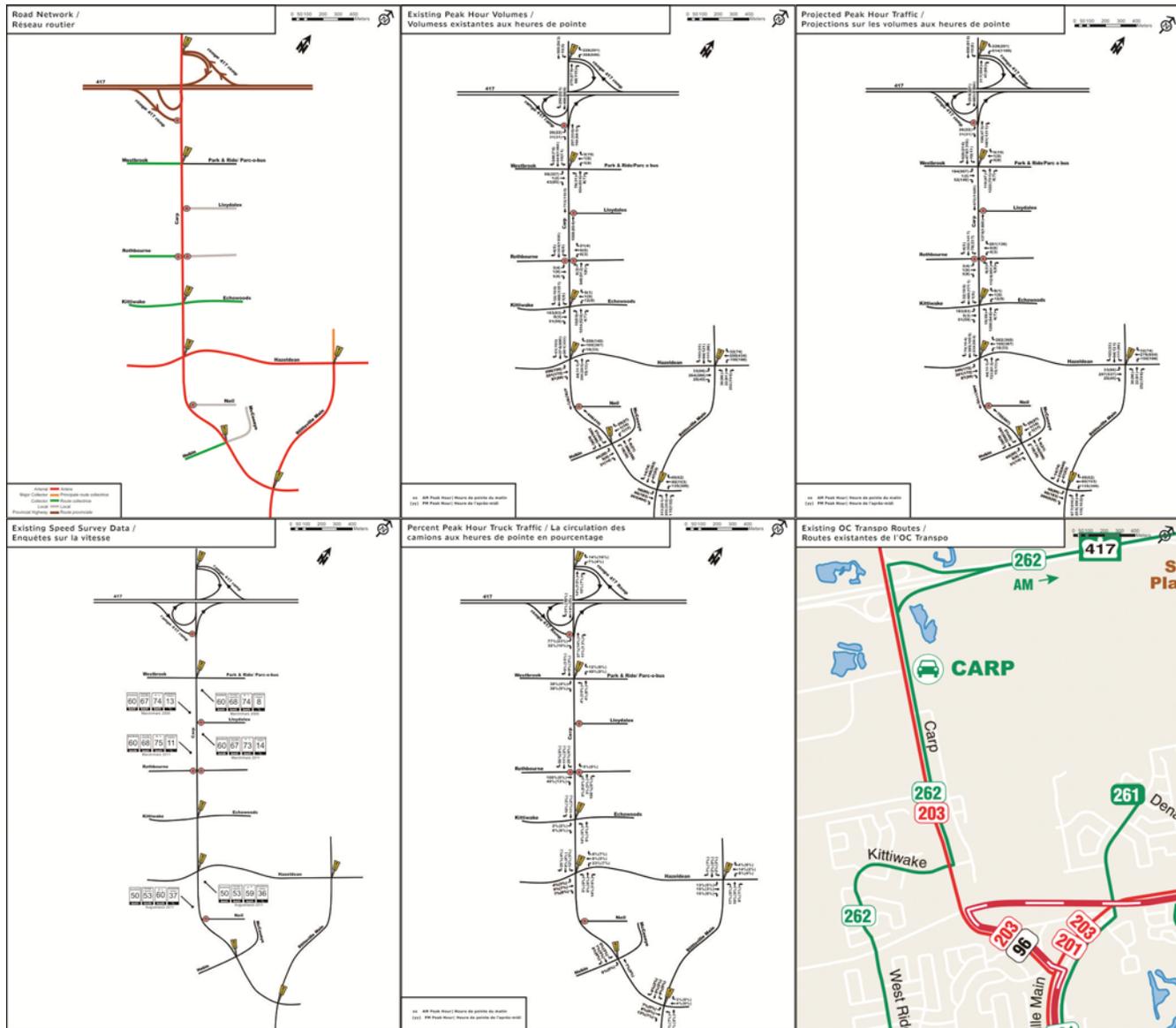


Exhibit #8: Évaluation des concepts de rechange

L'équipe chargée de l'étude a relevé toutes les solutions possibles pour le projet du chemin Carp pouvant être soumises au processus de sélection. Les solutions ne répondant pas aux besoins et aux possibilités cernées ont été éliminées, soit les améliorations ciblées, la réfection des deux voies (avec voies de virage) et les voies à sens réversible. Trois solutions de remplacement ont fait l'objet d'une évaluation plus approfondie :

- Aucune intervention (condition de base);
- Conservation des deux voies et aménagement d'une nouvelle route parallèle;
- Réaménagement du chemin Carp en une route à quatre voies.

Une analyse fondée sur les répercussions a permis de classer les solutions en ordre décroissant selon une série de critères utilisés pour évaluer les environnements social, naturel, physique, économique et des transports.

La solution privilégiée de façon préliminaire présentée à la première journée portes ouvertes a reconfirmé la recommandation du Plan directeur des transports 2013 de la Ville pour le réaménagement du chemin Carp en une route à quatre voies. Les commentaires reçus à la première journée portes ouvertes peuvent être classés dans les catégories suivantes :

- Division de la chaussée (terre-pleins) et accès à la propriété;
- Incidences sur la propriété;
- Aspects liés à la construction et au calendrier.

L'élargissement a été la solution à privilégier la plus souvent mentionnée.

Exhibit #9: Confirmer la solution privilégiée pour le chemin Carp

Les commentaires reçus des groupes de consultation et du public ont été utilisés pour orienter l'étude, et le réaménagement du chemin Carp en une route à quatre voies a été retenu comme solution privilégiée pour les raisons suivantes :

- Répond aux futurs besoins d'infrastructures de transport dans la région;
- Permet la marche et le cyclisme dans le couloir;
- Offre une bonne occasion d'améliorer le caractère visuel du secteur; et
- Permet le développement à long terme et le réaménagement du secteur de Stittsville.

Exhibit #10: Principes de conception de l'élargissement du chemin Carp

Compte tenu des besoins du projet, des possibilités et de la compréhension des conditions du secteur à l'étude, les principes suivants permettront d'orienter l'identification et l'évaluation des aménagements proposés par les solutions de rechange :

Capacité future : Une conception privilégiée prévoira la croissance économique des quartiers résidentiels et des secteurs d'emploi de Stittsville à long terme et calculera la capacité de transport nécessaire pour combler les besoins en déplacement.

Mobilité : Une conception privilégiée prévoira tous les modes de déplacement nécessaires pour longer et traverser le corridor, y compris la marche, le cyclisme, le transport en commun par autobus, les voitures particulières et les poids lourds.

Répercussions sur les biens-fonds : Une conception privilégiée offrira l'empreinte compacte la plus efficace possible, tout en comblant les besoins en transport, en vue de réduire les effets sur les biens-fonds privés adjacents (cours avant, aires de stationnement, etc.), et de minimiser le coût d'acquisition des terrains.

Accès aux sites : Un aménagement privilégié permettra aux véhicules d'accéder aux propriétés adjacentes, tout en reconnaissant l'obligation d'aménager un terre-plein de séparation compte tenu de la vitesse et du volume des déplacements.

Écologisation : Un aménagement privilégié rehaussera l'environnement visuel dans l'emprise, en réservant un espace et des retraits appropriés afin de favoriser la pousse d'arbres sains, de pelouses et d'autres plantations demandant peu d'entretien.

Flexibilité : Un aménagement privilégié apportera une certaine flexibilité dans la mise en œuvre, en incluant éventuellement une construction progressive correspondant à l'évolution de la demande en matière de déplacements durant la période d'aménagement.

Exhibit #11: Développement des intersections - Concepts de rechange

Divers aspects sont pris en compte dans l'élaboration et l'évaluation des concepts de rechange :

- Quels aménagements sont prévus pour les piétons?
- Les cyclistes pourront-ils circuler sur route ou hors route?
- De quelle signalisation les intersections seront-elles dotées?
- Quelles mesures sont prises pour gérer les manœuvres de virage et l'accès aux propriétés?
- Comment et où des espaces verts peuvent-ils être aménagés dans la rue?
- Politiques de la Ville contenues dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le Plan directeur des transports, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et les Lignes directrices en matière de couloirs de routes régionales.
- Prise en compte du plan de conception communautaire du couloir routier de Carp.

Tous les concepts de rechange englobent les caractéristiques et les composantes suivantes :

- Quatre voies de circulation répondant aux normes urbaines;
- Mobilier urbain (lampadaires, aménagement paysager, etc.) adapté à la désignation d'artère;
- Installations pour les piétons et les cyclistes de chaque côté du couloir (Sauf au nord de Westbrook, là où les installations sont présentes du côté ouest seulement);
- Installation d'une signalisation aux intersections avec le chemin Westbrook, le chemin Rothbourne et la promenade Kittiwake, et ajout ultérieur d'une signalisation pour limiter l'accès au croissant Lloydalex;
- Conservation de la signalisation à l'intersection des chemins Hazeldean et Carp.

La ligne médiane d'origine a été conservée sur la majeure partie du couloir. La ligne médiane a été légèrement déplacée juste au nord et au sud du chemin Rothbourne pour gérer les perturbations dans la cour avant des propriétés de part et d'autre du couloir.

Exhibit #13: Éléments communs a tous les concepts de rechange – extrémité sud

L'aménagement des voies de circulation automobile et du terre-plein latéral ne change pas au sud de la promenade Kittiwake et présente les caractéristiques suivantes :

- Quatre voies de circulation;
- Possibilité d'ajouter une voie de virage vers la gauche en direction sud (voie double de virage à gauche) à l'intersection des chemins Carp et Hazeldean;
- Une voie de transit en direction sud qui traverse l'intersection;
- Voie cyclable réservée et installation piétonnière parallèle sur le terre-plein latéral du côté ouest de la route;
- Sentier polyvalent du côté est de la route.

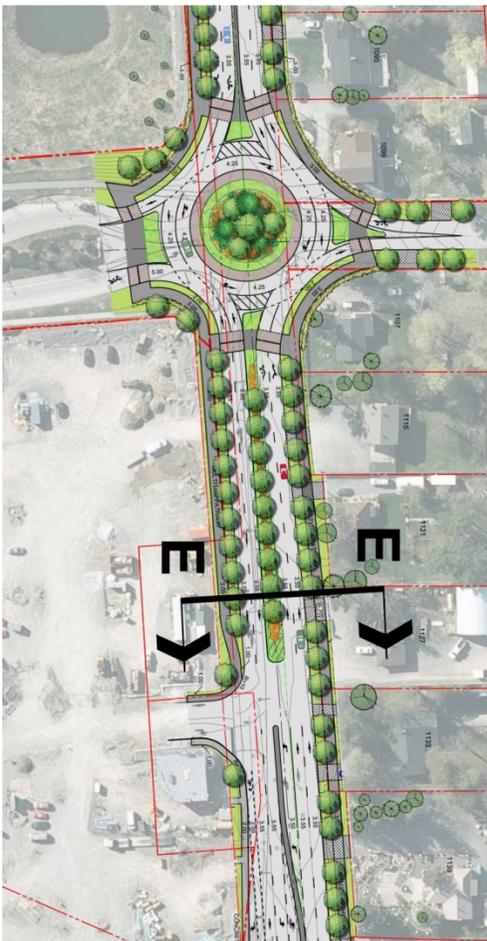


Exhibit #14: CONCEPT NO 1 : CARREFOURS A FEUX, PISTE CYCLABLE SUR ROUTE, VOIE DE VIRAGE A GAUCHE.

Le concept no 1 comprend les caractéristiques suivantes :

- Signalisation aux intersections avec le chemin Westbrook, le chemin Rothbourne et la promenade Kittiwake / l'avenue Echowoods, et protection ultérieure du croissant Lloydalex;
- Pistes cyclables sur route;
- Terre-pleins latéraux utilisés pour aménager un trottoir et des éléments paysagers, entreposer la neige et installer des structures de service;
- Voie du centre aménagée en une voie de gauche à double sens à court terme et entièrement divisée par un terre-plein à long terme; et
- Couloir d'une largeur habituelle de 36,70 m entre les intersections.

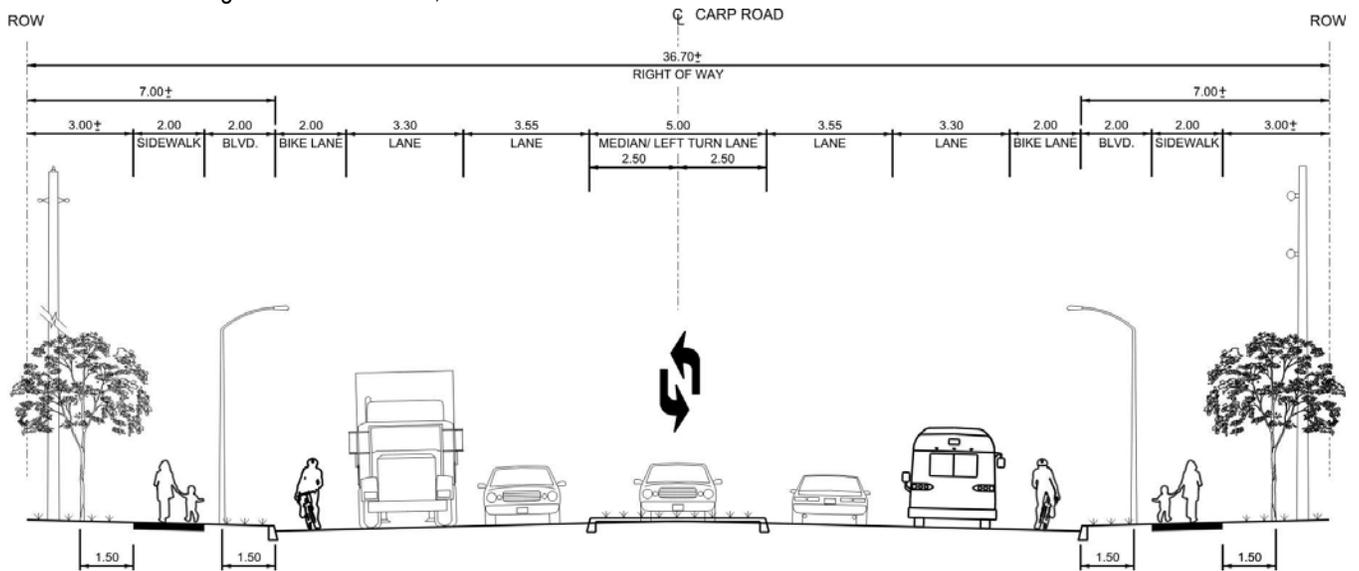


Exhibit #15: Concept No 2 : Carrefours a Feux, Piste Cyclable Hors Route, Voie de Virage a Gauche.

Le concept no 2 comprend les caractéristiques suivantes :

- Signalisation aux intersections avec le chemin Westbrook, le chemin Rothbourne et la promenade Kittiwake / l'avenue Echowoods, et protection ultérieure du croissant Lloydalex;
- Voie cyclable hors route utilisée comme piste cyclable ou sentier polyvalent;
- Terre-pleins latéraux utilisés pour aménager une piste cyclable hors route / un trottoir et des éléments paysagers, entreposer la neige et installer des structures de service;
- Voie du centre aménagée en une voie de gauche à double sens à court terme et entièrement divisée au centre par une glissière médiane à long terme;
- Couloir d'une largeur habituelle de 33,20 m entre les intersections.

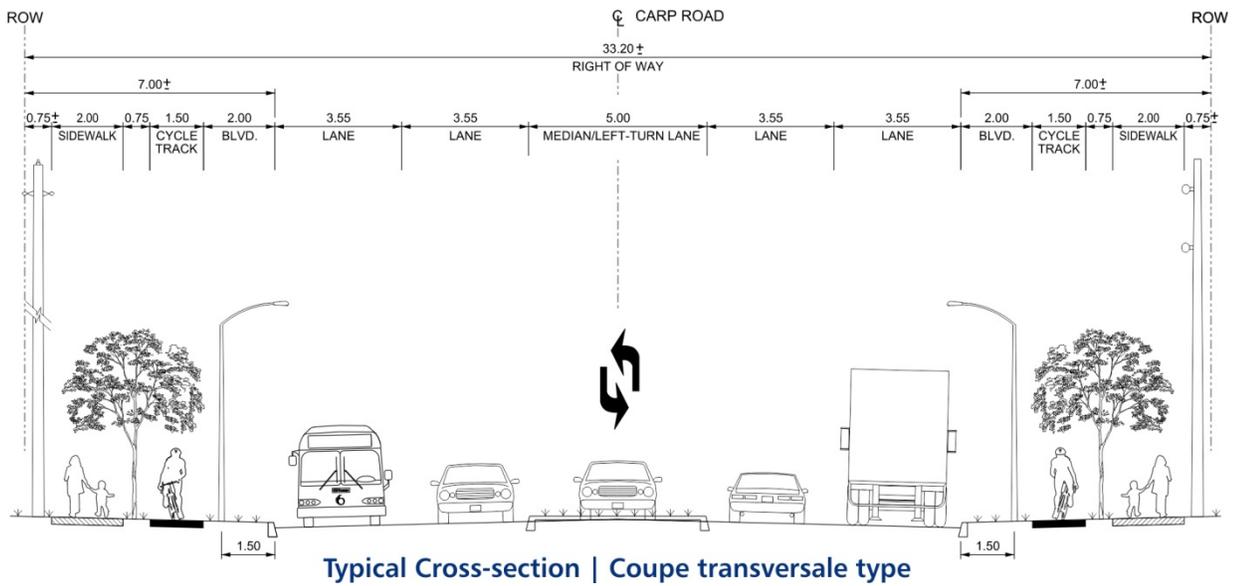


Exhibit #16: Concept No 3 : Carrefours Giratoire, Piste Cyclable Sur Route, Terrain-Plein Etroit

Le concept no 3 comprend les caractéristiques suivantes :

- Carrefours giratoires à la hauteur du chemin Westbrook, du chemin Rothbourne et de la promenade Kittiwake / l'avenue Echowoods, et protection ultérieure du croissant Lloydalex;
- Terre-plein d'une largeur de 1,5 m sur certains tronçons;
- Piste cyclable sur route;
- Terre-pleins latéraux utilisés pour aménager un trottoir et des éléments paysagers, entreposer la neige et installer des structures de service;
- Aménagement d'un terre-plein de hauteur maximale et de largeur variable pour réduire l'incidence sur les propriétés adjacentes; et
- Couloir d'une largeur habituelle de 32,20 m à 36,70 m entre les intersections.

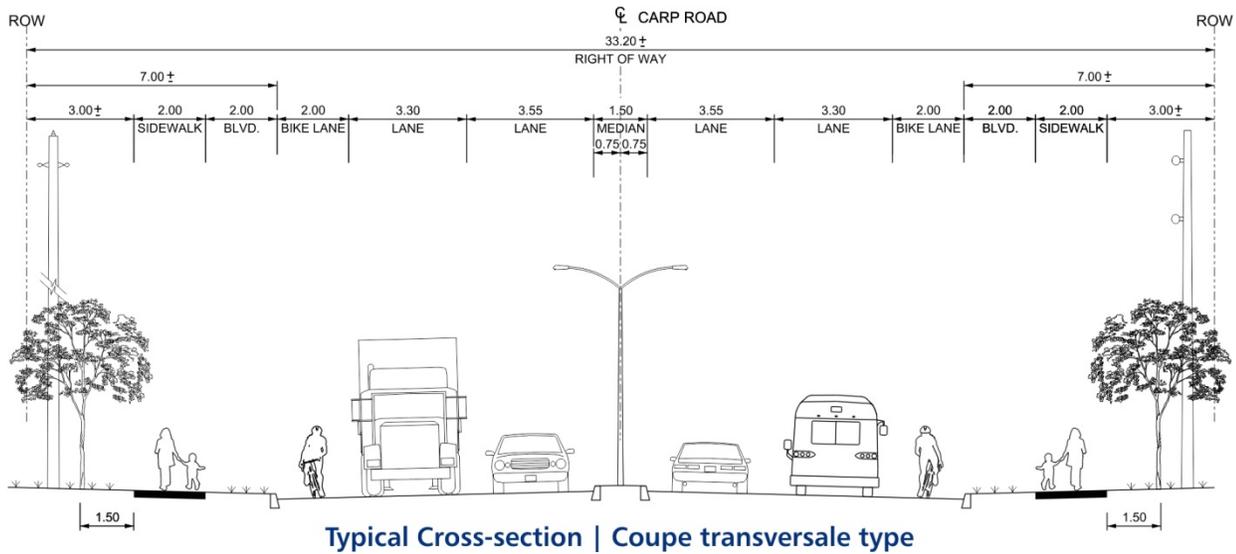


Exhibit #17: CONCEPT NO 4 : Carrefours Giratoire, Installation Pour Cyclable Hors. Route, Terrain-Plein Etroit.

Le concept no 4 comprend les caractéristiques suivantes :

- Carrefours giratoires à la hauteur du chemin Westbrook, du chemin Rothbourne et de la promenade Kittiwake / l'avenue Echowoods, et protection ultérieure du croissant Lloydalex;
- Terre-plein d'une largeur de 1,5 m sur certains tronçons;
- Piste cyclable hors route utilisée comme piste cyclable ou sentier polyvalent;
- Terre-pleins latéraux utilisés pour aménager une piste cyclable hors route / un trottoir et des éléments paysagers, entreposer la neige et installer des structures de service;
- Installation d'un terre-plein vert surélevé de largeur variable pour réduire au minimum l'incidence sur les propriétés adjacentes;
- et
- Couloir d'une largeur habituelle de 29,70 à 33,20 m entre les intersections.

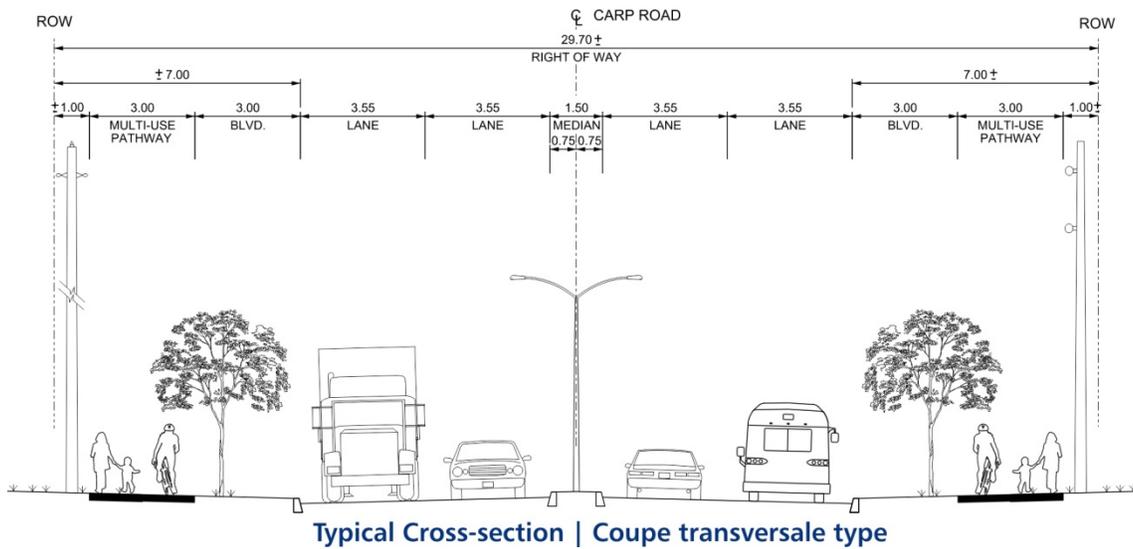


Exhibit #18: CONCEPT NO 5 : Carrefours Giratoire, Installation pour Cyclable surs Route, Terrain-Plein Large

Le concept no 5 comprend les caractéristiques suivantes :

- Carrefours giratoires à la hauteur du chemin Westbrook, du chemin Rothbourne et de la promenade Kittiwake / l'avenue Echowoods, et protection ultérieure du croissant Lloydalex;
- Terre-plein d'une largeur de 5 m sur la plupart des tronçons;
- Piste cyclable sur route;
- Terre-pleins latéraux utilisés pour aménager une piste cyclable hors route / un trottoir et des éléments paysagers, entreposer la neige et installer des structures de service;
- Aménagement d'un terre-plein vert surélevé sur l'ensemble du couloir; et
- Couloir d'une largeur habituelle de 36,70 m entre les intersections.

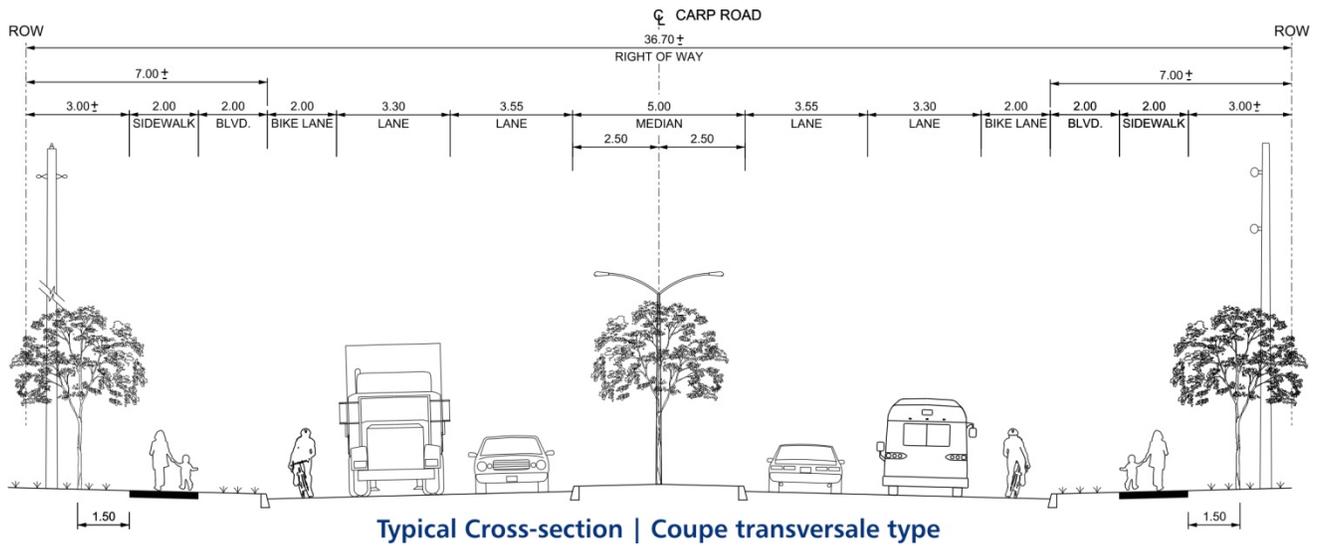
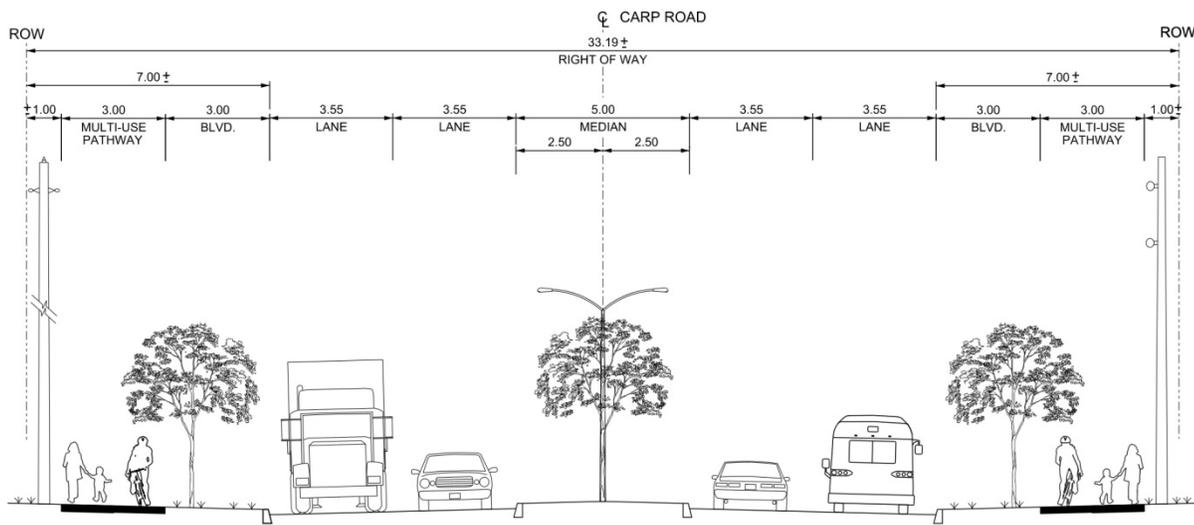


Exhibit #19: Concept No 6 : Carrefours Giratoire, Installation pour Cyclable hors Route, Terrain-Plein Large

Le concept no 6 comprend les caractéristiques suivantes :

- Carrefours giratoires à la hauteur du chemin Westbrook, du chemin Rothbourne et de la promenade Kittiwake / l'avenue Echowoods, et protection ultérieure du croissant Lloydalex;
- Terre-plein d'une largeur de 5 m sur la plupart des tronçons;
- Piste cyclable hors route utilisée comme piste cyclable ou sentier polyvalent;
- Terre-pleins latéraux utilisés pour aménager une piste cyclable hors route / un trottoir et des éléments paysagers, entreposer la neige et installer des structures de service;
- Aménagement d'un terre-plein vert surélevé sur l'ensemble du couloir; et
- Couloir d'une largeur habituelle de 33,20 m entre les intersections.



Typical Cross-section | Coupe transversale type

Exhibit #21: Critères d'évaluation et méthodologie

Trois (3) grands groupes de critères ont été utilisés pour analyser la viabilité de chaque concept de rechange, soit les environnements socio-économique, biophysique et des transports. Les 18 critères suivants, qui comprennent 39 indicateurs, ont été utilisés pour évaluer les concepts.

- Environnement socio-économique
- Utilisation des terrains et accès aux terrains dans le couloir
- Incidences sur les terrains
- Incidences sur les immeubles
- Cadre visuel
- Aménagement paysager durable
- Patrimoine communautaire
- Bruit
- Vibration
- Qualité de l'air ambiant
- Coûts du cycle de vie
- Environnement des transports
- Sécurité, commodité et confort pour les piétons
- Sécurité, commodité et confort pour les cyclistes
- Accessibilité universelle
- Rapidité et fiabilité du transport en commun
- Sécurité et efficacité de la circulation automobile
- Environnement biophysique
- Espèces et habitats terrestres
- Eaux de surface et habitats aquatiques
- Matériaux abîmés

Une grille d'évaluation a été utilisée pour évaluer le rendement de chacun des concepts de rechange en fonction de la complexité du projet, des intérêts communautaires et l'utilisation d'un processus transparent et pouvant faire l'objet d'un suivi.

Exhibit #22: Echelle D'évaluation

Pour faciliter la compréhension du mode d'évaluation, le tableau suivant décrit l'échelle d'évaluation utilisée. Chaque concept a été évalué selon sa capacité à répondre aux exigences de chaque indicateur (d'excellent rendement à échec). Le rendement a été évalué en fonction des meilleures pratiques de conception, de points de référence, de normes réglementaires ou des valeurs exprimées par les intervenants et figurant dans les politiques et les lignes directrices.

Assessment	Rang	Définition
Excellent rendement	4	elon l'évaluation des experts en la matière, le concept offre des résultats très favorables relativement à l'indicateur. On s'attend à ce qu'il respecte les meilleures pratiques de conception, les points de référence, les normes réglementaires ou les valeurs exprimées par les intervenants et figurant dans les politiques et les lignes directrices, et offrir un rendement souvent supérieur aux points de référence.
Bon rendement	3	Selon l'évaluation des experts en la matière, le concept offre des résultats favorables relativement à l'indicateur. On s'attend à ce qu'il respecte les meilleures pratiques de conception, les points de référence, les normes réglementaires ou les valeurs exprimées par les intervenants et figurant dans les politiques et les lignes directrices.
Rendement adéquat	2	Selon l'évaluation des experts en la matière, le concept offre des résultats acceptables relativement à l'indicateur. On s'attend à ce qu'il respecte les meilleures pratiques de conception, les points de référence, les normes réglementaires ou les valeurs exprimées par les intervenants et figurant dans les politiques et les lignes directrices, et offrir un rendement égal ou presque aux points de référence.
Rendement faible	1	Selon l'évaluation des experts en la matière, le concept offre des résultats indésirables relativement à l'indicateur. Il est possible que le concept ne respecte pas tout à fait les meilleures pratiques de conception, les points de référence, les normes réglementaires ou les valeurs exprimées par les intervenants et figurant dans les politiques et les lignes directrices.
Échec	0	Selon l'évaluation des experts en la matière, le concept offre des résultats inacceptables relativement à l'indicateur. On s'attend à ce qu'il ne respecte pas les meilleures pratiques de conception, les points de référence, les normes réglementaires ou les valeurs exprimées par les intervenants et figurant dans les politiques et les lignes directrices.

Exhibit #23: Résultats de l'Évaluation

Règle générale, les concepts prévoyant l'aménagement de pistes cyclables hors route ont été préférés (2, 4 et 6).

De plus, les concepts prévoyant l'aménagement de carrefours giratoires (4 et 6) sont préférés à ceux qui comprennent une double voie de virage à gauche (1 et 2), qui donneraient les résultats suivants à long terme :

- Accès plus restreint à long terme (pourrait nécessiter une reconstruction à long terme pour aménager un terre-plein central);
- Emprise plus large;
- Coût de construction plus élevé; et
- Cadre visuel inesthétique.

Les deux concepts retenus (4 et 6) prévoient des carrefours giratoires et des pistes cyclables hors route. C'est la largeur du terre-plein qui les distingue :

- Le concept no 4 prévoit un terre-plein étroit d'une largeur de 1,5 m (emprise réduite, moins d'incidences sur les propriétés);
- Le concept no 6 prévoit un terre-plein d'une largeur de 5 m (plus grande emprise, plus d'incidences), mais un cadre visuel plus vert.

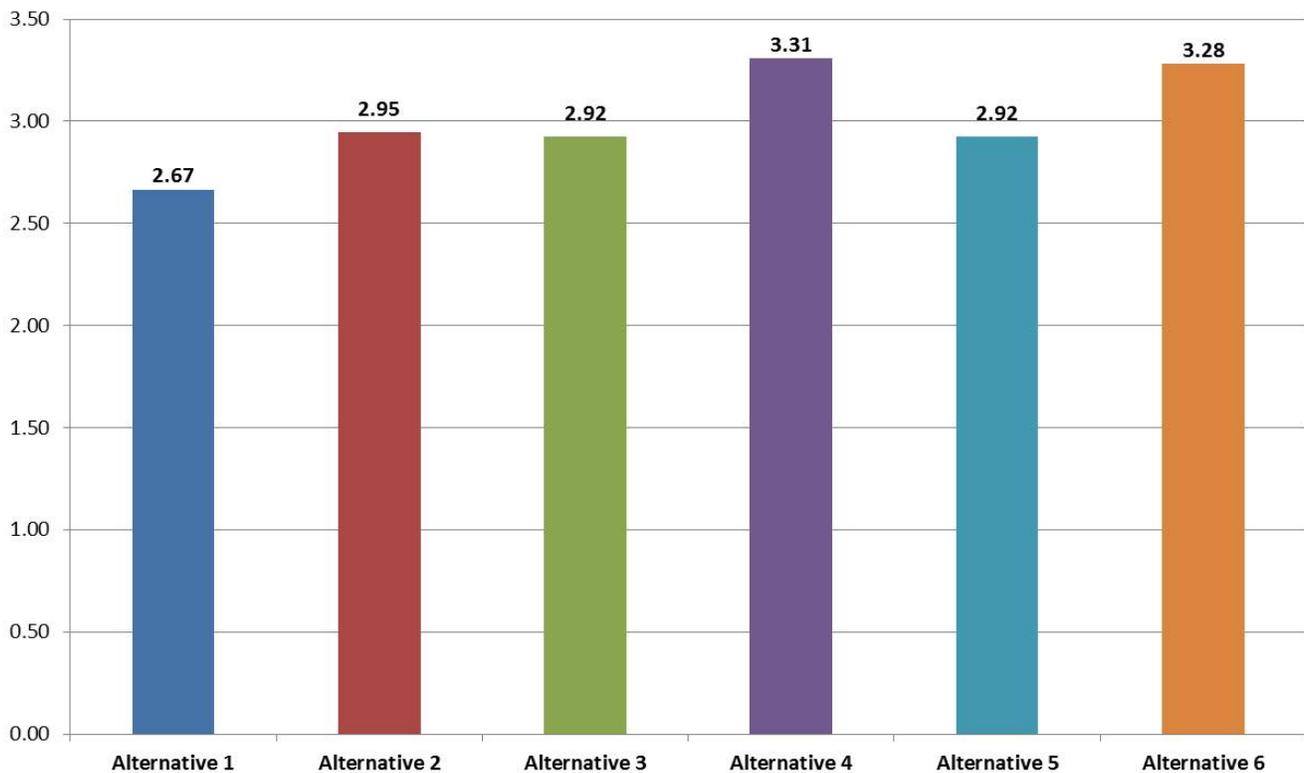


Exhibit #24: Concept Privilégié de façon préliminaire

Le concept no 4 (carrefours giratoires, pistes cyclables hors route, terre-plein étroit) est recommandé à titre de concept privilégié de façon préliminaire pour les raisons suivantes :

- Rendement moyen le plus élevé pour l'ensemble des indicateurs;
- Rendement moyen le plus élevé pour les indicateurs de chaque groupe de critères : socio-économique, transports et biophysique.

Groupes de critères /indicateurs	Concept 1	Concept 2	Concept 3	Concept 4	Concept 5	Concept 6
Environnement socio-économique	2,63	2,75	2,50	2,75	2,50	2,69
Environnement des transports	2,72	3,17	3,22	3,78	3,22	3,78
Environnement biophysique	2,60	2,80	3,20	3,40	3,20	3,40
Moyenne pour l'ensemble des groupes de critères	2,65	2,91	2,97	3,31	2,97	3,29
Moyenne pour l'ensemble des indicateurs	2,67	2,95	2,92	3,31	2,92	3,28

Le concept privilégié de façon préliminaire répond aux principes du modèle d'étude à plusieurs égards :

- **Besoins futurs** : Vaste capacité de répondre aux besoins à long terme.
- **Mobilité** : Bonnes perspectives pour tous les moyens de transport, y compris les déplacements actifs.
- **Incidences sur les propriétés** : Emprises requises étroites, incidences sur un nombre minimal de propriétés.
- **Accès aux propriétés** : Optimise l'accès aux propriétés dans les deux directions pour tous les moyens de transport.
- **Écologisation** : Favorise l'écologisation en bordure de route aux endroits où les avantages sont optimaux.
- **Flexibilité** : La solution idéale est obtenue dès le départ pour répondre aux besoins à long terme.

Exhibit #26: Les Avantages du Carrefour Giratoire

Qu'est-ce qu'un carrefour giratoire?

Le carrefour giratoire est un type d'intersection où les véhicules circulent dans le sens antihoraire en contournant un îlot central vers la droite. Tous les véhicules doivent céder le passage à l'approche du carrefour giratoire.

Quels sont les avantages du carrefour giratoire?

Le carrefour giratoire offre plusieurs avantages par rapport aux intersections habituelles :

Le renforcement de la sécurité : La réduction du nombre de points de collision et de la vitesse des véhicules contribue à diminuer le risque d'accidents et de blessures graves.

La réduction de la vitesse : Il faut ralentir pour pénétrer dans un carrefour giratoire, tandis que les automobilistes ne ralentissent pas nécessairement lorsqu'ils passent au feu vert.

L'accroissement de la capacité : Un carrefour giratoire permet de mieux gérer un nombre élevé de véhicules qui effectuent des virages à gauche que des feux de signalisation.

La diminution des arrêts et des retards : Le fait de céder le passage à l'entrée d'un carrefour giratoire réduit considérablement les retards comparativement au fait de s'arrêter et d'attendre le feu vert à une intersection ou d'attendre de pouvoir s'insérer dans la circulation à un panneau d'arrêt.

La diminution du fonctionnement au ralenti et de la pollution atmosphérique : La réduction des retards entraîne une diminution de la consommation de carburant et une meilleure qualité de l'air grâce à la diminution des émissions.

La réduction des coûts d'entretien : Le carrefour giratoire élimine les coûts d'entretien et d'électricité rattachés aux feux de circulation.

L'amélioration esthétique de l'infrastructure : L'îlot central offre des possibilités d'aménagement paysager.

Source : MTO, 2014, <http://www.mto.gov.on.ca/french/engineering/roundabout/#benefits>



Exhibit #27: Les avantages d'un sentier polyvalent

e concept privilégié de façon préliminaire prévoit un sentier polyvalent de part et d'autre du couloir. Voici quelques avantages :

- Un itinéraire piétonnier dans chaque direction de part et d'autre du couloir;
- Une piste cyclable dans chaque direction de part et d'autre du couloir;
- Une bordure et un terre-plein latéral paysagé séparent les cyclistes des véhicules dans la plupart des situations; et
- Une économie d'espace aux endroits où les piétons et les cyclistes peuvent circuler sur une installation d'une largeur de 3 m, ce qui réduit les incidences foncières et les exigences en matière d'acquisition.

Par ailleurs, lorsqu'une rue secondaire aboutit dans un carrefour giratoire, les cyclistes peuvent emprunter un sentier dans les deux directions pour la traverser sans avoir à descendre de leur vélo et à marcher. Les pistes cyclables sont moins favorisées dans le concept privilégié de façon préliminaire parce qu'elles offrent une surface relativement étroite et la possibilité de circuler dans un sens seulement en bordure du couloir. Le sentier polyvalent permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens, ce qui offre une flexibilité quant au choix du trajet et diminue la distance à parcourir.

Exhibit #28: Prochaine Etapes

Après cette réunion portes ouvertes :

- Vos commentaires sur le travail réalisé à ce jour seront étudiés, tout comme les commentaires des comités consultatifs.
- Les groupes de consultation continueront à examiner les travaux et à fournir des commentaires tout au long du processus de conception fonctionnelle qui mènera au plan recommandé.
- Le plan recommandé (conception fonctionnelle) et son évaluation des répercussions seront présentés à une troisième réunion portes ouvertes, qui aura lieu au printemps 2014.
- Les derniers renseignements sur le projet continueront d'être affichés sur le site Web de la Ville.

Nous vous remercions de bien vouloir continuer à nous faire part de tout problème ou de toute préoccupation que vous aimeriez voir abordés dans le cadre de l'étude.

Veillez remplir le feuillet Questionnaire et observations et le déposer dans la boîte prévue à cette fin, ou nous le retourner par télécopieur ou par la poste d'ici le 12 mars 2014. Vous pouvez également transmettre vos commentaires par courriel à l'adresse suivante Jabbar.Siddique@ottawa.ca.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le projet, consultez le site Web de la Ville à <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/consultations-publiques/zone-devaluation-environnementale-de-lelargissement-du-chemin>

N'oubliez pas que la réalisation de cette étude serait impossible sans votre apport!