

## 4.0 SE DÉPLACER AU CENTRE-VILLE

## 4.0 Mobilité

Un bon équilibre entre la circulation à pied, à vélo, en transport en commun et en automobile est essentiel pour répondre aux besoins de durabilité et pour créer un domaine public sûr et de grande qualité pour tous les usagers de la route. Aujourd'hui au centre-ville, cet équilibre entre les usagers pourrait être grandement amélioré.

Actuellement, la plus grande partie du centre-ville est caractérisée par une riche variété d'utilisations du sol dans un environnement hautement urbanisé. Collectivité urbaine regroupée construite selon une grille de rues traditionnelles, le centre-ville favorise fortement la marche, le vélo et le transport en commun. Toutefois, l'essentiel du réseau de transport est actuellement focalisé sur les déplacements automobiles entre le cœur du centre-ville d'Ottawa, situé au nord de cette collectivité, et l'autoroute 417 au sud.

Compte tenu de l'emplacement du centre-ville entre le cœur de la ville et le réseau autoroutier, on convient généralement que les niveaux de circulation au centre-ville devraient demeurer élevés dans certaines zones où surviennent des embouteillages, surtout aux heures de pointe. Néanmoins, des efforts doivent être déployés en vue de réduire les répercussions de ces niveaux de circulation sur le quartier. Puisque le réseau routier du centre-ville est achevé, la majorité des projets de mobilité présentés dans ce chapitre sont focalisés sur les déplacements excluant l'automobile afin de permettre un meilleur équilibre entre les usagers suivants :

- Piétons
- Cyclistes
- Usagers du transport en commun
- Automobilistes

### Étude Le centre-ville en action

Afin d'exploiter au mieux les possibilités offertes par la mise en service du TLR et d'aborder les problèmes de transport observés au centre-ville et que le récent Plan directeur des transports ne résout pas, la Ville d'Ottawa mène actuellement une étude sur la mobilité au centre-ville intitulée « Le centre-ville en action ». Cette étude examine des enjeux comme la réaffectation de l'espace routier, la mise en œuvre du nouveau réseau de transport en commun rapide et le rétablissement de rues qui avaient été transformées en rues à sens unique en voies à double sens.

Certaines des recommandations sur la mobilité proposées dans le présent Plan de conception communautaire devront être analysées plus en profondeur afin de mieux comprendre les répercussions possibles sur le réseau de transport local et régional. L'étude Le centre-ville en action convient parfaitement pour tester et évaluer ces recommandations du point de vue technique.

Afin de déterminer les étapes à suivre pour appliquer les recommandations sur la mobilité présentées dans cette section, les enjeux techniques suivants doivent être pris en compte :

- Travaux de « rétrécissement de la chaussée » permettant de réaffecter l'espace actuellement utilisé pour le déplacement et le stationnement des véhicules sur les artères nord-sud, afin d'élargir les installations piétonnières, cyclables et de transport en commun.
- Répercussions des mesures de modération de la circulation et d'axes transversaux supplémentaires le long des artères afin d'améliorer les liens dans la collectivité.
- Agrandissement du réseau cyclable à l'aide de voies cyclables sur la chaussée, tel que stipulé dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa.
- Répercussions du retour des voies à double sens sur la circulation au centre-ville, y compris l'accès au réseau autoroutier.
- Exigences relatives à l'amélioration de la qualité des installations de transport en commun sur voirie (arrêts d'autobus, voies auxiliaires, abribus, bancs, éclairage, etc.)

Les objectifs de design urbain et les priorités communautaires figurant dans le Plan de conception communautaire permettent d'étayer l'étude Le centre-ville en action car ils abordent les enjeux de design urbain et de planification du transport au centre-ville d'Ottawa.

Il ne suffit pas d'observer des déplacements automobiles pour qu'une rue remplisse son rôle; celle-ci doit servir d'espace public attrayant, confortable et multifonctionnel. Dans les quartiers les plus prospères, les rues sont autant de lieux de rencontre communautaires, d'adresses pour l'immobilier, d'emplacements pour l'installation de cafés et d'œuvres d'art public, et de voies de passage des piétons et des cyclistes.

Le centre-ville doit tenir compte de l'importance de ses rues en tant que « lieux » et non pas de simples artères pour le déplacement rapide des automobiles. L'objectif primordial pour améliorer la qualité et l'environnement des rues du centre-ville consiste à aider les rues à répondre aux divers besoins de ses usagers – pas seulement les automobilistes mais également les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun. L'atteinte de cet objectif nécessitera diverses interventions, en offrant notamment des trottoirs plus larges, davantage d'espace pour les cyclistes, de meilleures installations de transport en commun, davantage d'arbres de rue et de verdure, et en mettant en place certaines mesures de modération de la circulation. L'aménagement de rues mieux équilibrées répondant aux besoins de tous les usagers nécessitera une approche multidimensionnelle qui tienne compte des éléments suivants :

- « Rétrécissement de la chaussée » et modération de la circulation – réduisant ainsi le nombre et la largeur des voies de circulation destinées à la circulation de transit, ainsi que la vitesse et les répercussions de la circulation;
- Reconquête de l'emprise – des empiètements, notamment des aires de stationnement, des zones de stockage extérieures, etc.
- Réattribution de l'espace – à des voies cyclables réservées, des allées piétonnières larges, de vastes terre-pleins végétalisés, etc.
- Protection de l'emprise grâce à un élargissement des servitudes, qui peuvent ainsi offrir plus d'espace au niveau du sol pour les piétons et les fournitures urbaines – en particulier aux angles des rues et dans les zones denses en circulation piétonnière.
- Écologisation des rues – la qualité et le caractère des principales rues du centre-ville ont déjà été définis par l'alignement des arbres sur les terre-pleins, qui renforçait le caractère du quartier et minimisait les qualités de voie de sortie. Beaucoup de choses peuvent être faites pour ramener des éléments végétaux dans les rues du centre-ville.

Cherchant à créer un réseau de déplacements mieux équilibré, la présente section propose des recommandations destinées à contribuer à la transformation des axes du centre-ville en rues de quartier multifonctionnelles. Il convient de noter que certaines recommandations nécessiteront une modification des opérations de circulation (passage de voies à sens unique en voies à double sens) et une réaffectation de la chaussée pour permettre le déplacement des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun. De tels changements auront des répercussions sur la circulation, notamment un déclin éventuel des niveaux de service aux carrefours, une augmentation des embouteillages et de la circulation de transit dans les rues locales, ainsi que des effets potentiellement négatifs sur l'accès au réseau d'autoroutes. D'autres études, notamment avec la participation du ministère des Transports de l'Ontario, devaient être réalisées avant la mise en œuvre de modifications susceptibles d'influer sur la sécurité à l'entrée et à la sortie de l'autoroute.

## 4.1 Le réseau piétonnier

En ce qui concerne le réseau piétonnier, le centre-ville est pour ainsi dire complet. Toutefois, la qualité du réseau actuel et de l'expérience « sur le terrain » des piétons semble préoccupante. À ce titre, l'amélioration doit être focalisée sur la mise en valeur de la « qualité » de l'environnement piétonnier plutôt que sur l'expansion du réseau.

Dans l'emprise publique actuelle, il faut parvenir à concilier les besoins contradictoires des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun, des automobilistes, ainsi que ceux liés au stationnement sur voirie, au déplacement des marchandises et aux services publics. Pour résoudre le déséquilibre entre les besoins des véhicules et ceux des piétons et des cyclistes, le PCC préconise la réaffectation de l'espace et de la priorité afin de mieux répondre aux besoins des piétons et des cyclistes. Grâce au rétrécissement de la chaussée, la priorité peut être accordée à l'aménagement d'espaces piétonniers supplémentaires le long des rues désignées prioritaires pour les déplacements à pied.

Comme l'illustre le plan à droite, les rues Metcalfe, Elgin, O'Connor et Somerset devraient être considérées comme des parcours « prioritaires aux piétons » de traversée du centre-ville. La fonction d'une rue prioritaire aux piétons est de raccorder directement la collectivité aux carrefours de transport en commun existants ou planifiés, de la relier aux destinations d'emploi, récréatives ou culturelles importantes, et d'intégrer le centre-ville aux quartiers adjacents; la rue Somerset traverse le cœur d'Ottawa et le canal Rideau grâce à la nouvelle passerelle pour piétons Corktown; les rues Metcalfe et Elgin permettent de relier les quartiers adjacents au sud du Queensway et le secteur fédéral au nord; la rue O'Connor relie directement les stations du TLR prévues au centre-ville. La priorité en matière de stratégies destinées à améliorer la circulation piétonnière doit être focalisée sur l'expérience des piétons le long de ces axes importants. La rue Bank est également considérée comme un parcours piétonnier prioritaire, où de grandes améliorations ont récemment été apportées et ont fait de cette rue commerçante importante un modèle de confort piétonnier à Ottawa.

- Obligations moins rigoureuses pour l'installation de feux pour piétons en milieu d'îlot
- Bouton-poussoir pour activer les feux pour piétons

Stratégies proposées :

- Les rues offrant un accès direct au transport en commun rapide ou qui présentent une densité d'aménagement importante doivent laisser davantage de place aux piétons et doivent être prioritaires pour l'amélioration des commodités pour les piétons, notamment en ce qui concerne le traitement des revêtements (trottoirs), les sièges, l'éclairage à l'échelle des piétons, la plantation d'arbres et de végétaux, les poubelles et la protection contre les intempéries.

- Poursuivre les améliorations locales au domaine piétonnier dans le cadre du processus d'approbation des demandes visant les projets d'aménagement.

Veiller à ce que les objectifs de planification et de conception des équipements destinés aux piétons soient atteints lors des grands

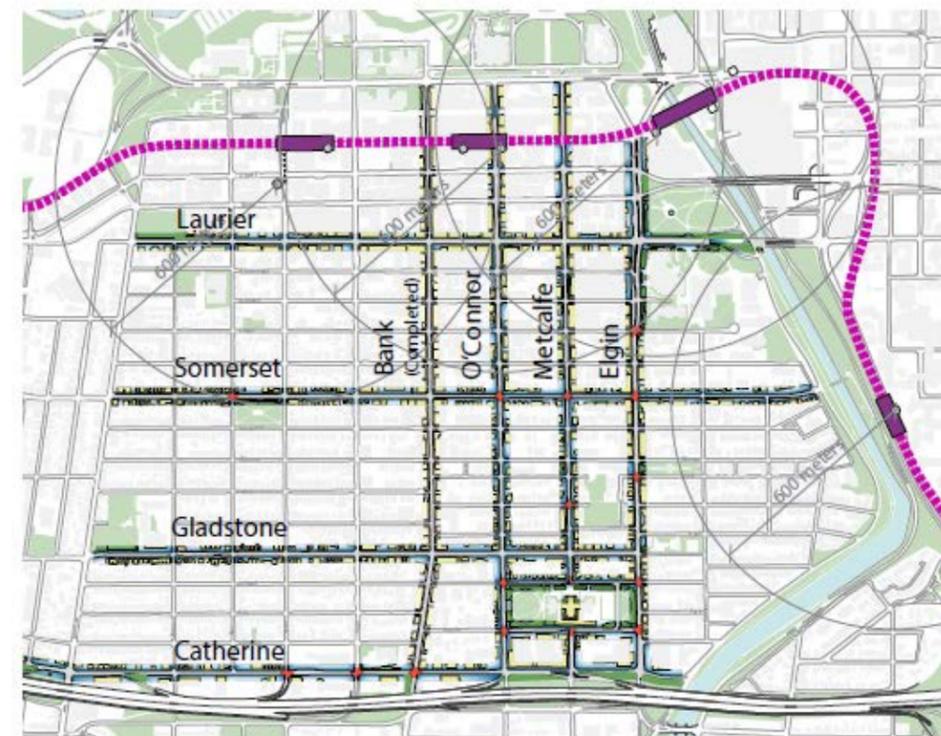
- projets de réfection de la chaussée, conformément aux lignes directrices de la Ville approuvées en matière de design urbain.
- Lors de la réfection des rues, examiner la possibilité de « rétrécir la chaussée » afin de réaffecter l'espace et ainsi faciliter les déplacements des piétons, et de permettre des
- saillies de trottoir et/ou des rayons d'angle réduits afin de réduire les distances de traversée pour les piétons.
- Des améliorations locales à l'environnement piétonnier doivent être prévues dans le cadre du Programme permanent de projets d'immobilisation de la Ville.
- Envisager la possibilité d'aménager des carrefours « tous feux rouges » permettant la traversée des piétons à l'angle de Bank et Somerset.
- Collaborer avec la CCN pour rechercher des possibilités d'améliorer les passages pour piétons sur la promenade Reine-Élisabeth.

Tel que mentionné précédemment, le réseau piétonnier est presque complet au centre-ville, mais il reste quelques possibilités d'agrandissement qui doivent être prises en compte. Ces possibilités sont axées sur l'intégration du centre-ville dans les collectivités et les commodités adjacentes, plutôt que sur une expansion interne du réseau. Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa accorde la priorité à l'aménagement de liens piétonniers vers les sentiers polyvalents longeant le canal Rideau / la promenade, et à l'amélioration des liens piétonniers entre les quartiers des côtés nord et sud du Queensway.

L'un des autres volets importants des rues prioritaires aux piétons est la mise à disposition de passages pour piétons mieux sécurisés aux principaux carrefours avec les artères du centre-ville. Le plan ci-dessous illustre les carrefours où seraient aménagés des passages pour piétons. Elles pourraient comprendre certaines des caractéristiques suivantes :

Lignes de priorité avancées afin d'améliorer la visibilité des piétons traversant les voies

- Installation de prolongements de bordures et la suppression de places de stationnement sur voirie afin d'améliorer la visibilité
- Bandes zébrées ou plateformes surélevées
- Interdiction de tourner à droite au feu rouge
- Mise en place accélérée de feux pour piétons à décompte numérique



Potential Pedestrian Priority Streets

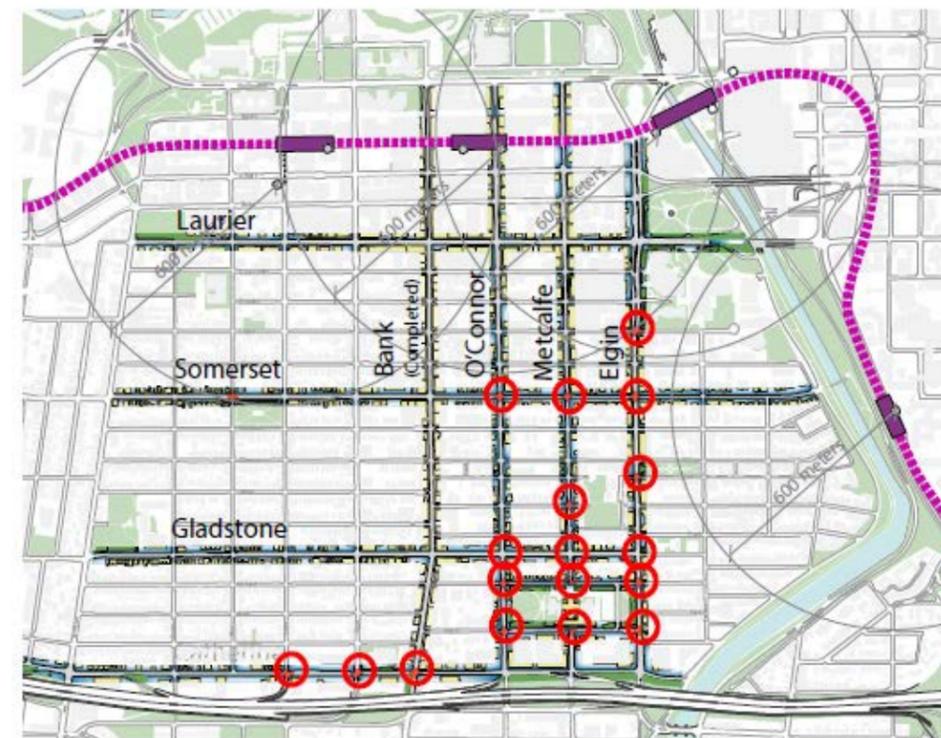


Image 44 : Rues où la priorité pourrait être accordée aux piétons et emplacements où pourraient être améliorés les passages pour piétons

*Rues prioritaires aux piétons : que cela signifie-t-il?*



## 4.2 Le réseau cyclable

La Ville d'Ottawa a mis en place un vigoureux plan sur le cyclisme (PCO), d'une validité de 20 ans. Approuvé en 2008, le PCO est une stratégie à long terme en deux phases, dont la première est constituée d'un plan de mise en œuvre sur dix ans portant sur l'infrastructure du réseau, l'application de programmes et les coûts associés. Ce plan sur dix ans vient étayer le Plan de travaux majeurs, le Plan directeur des transports et le Plan officiel de la Ville. La seconde phase correspond aux projets de planification à long terme, sous réserve d'une révision continue.

L'expansion du réseau cyclable partout au centre-ville est désignée dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa comme étant une priorité de mise en œuvre de la Phase 1, et englobe un nombre important de parcours cyclables futurs :

- Rue Bank
- Rue O'Connor
- Rue Metcalfe
- Rue Elgin
- Rue Somerset

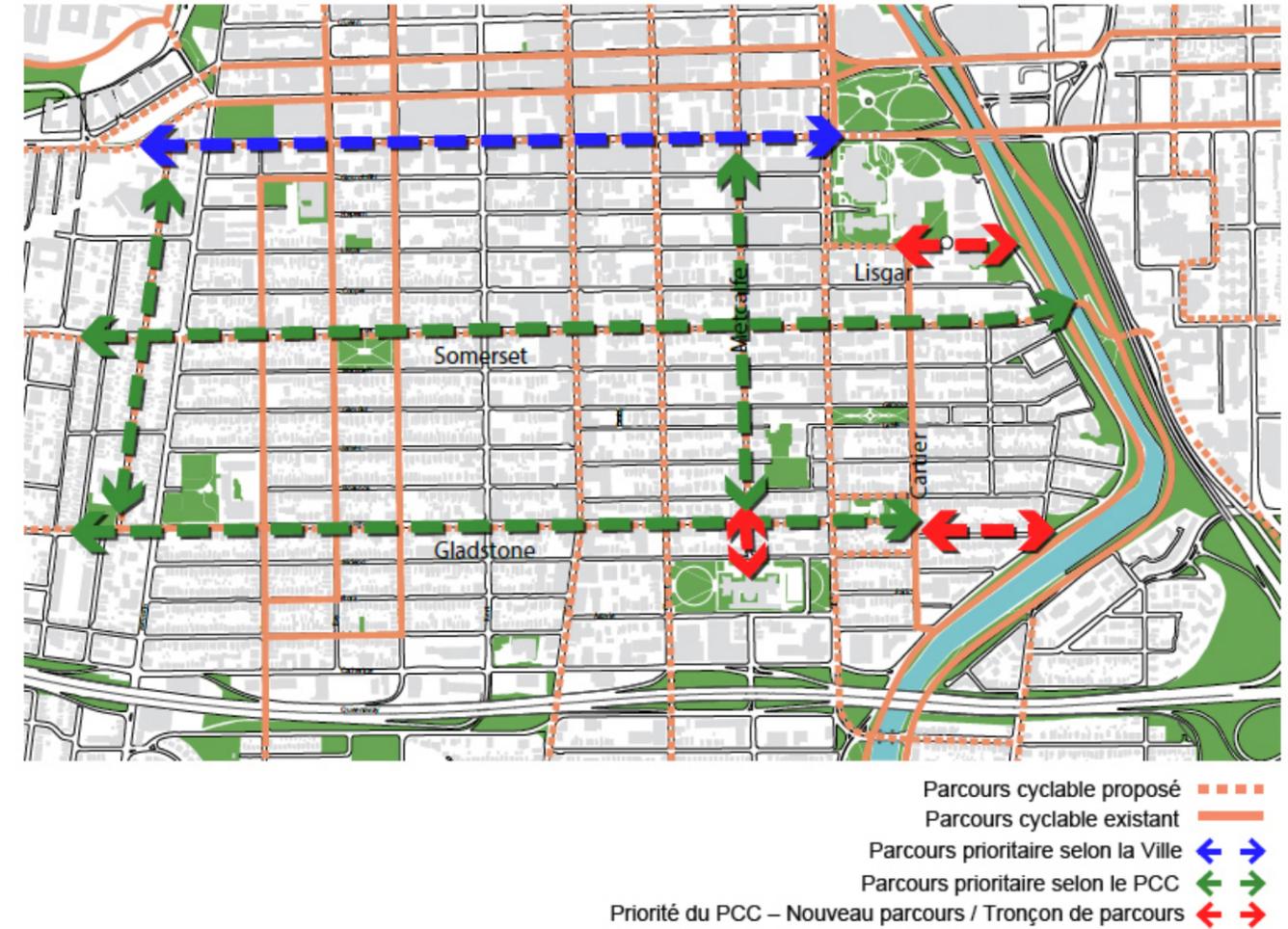
En 2011, la Ville d'Ottawa lançait un projet pilote de voies cyclables séparées sur l'avenue Laurier, entre l'avenue Bronson et la rue Elgin. Pour mobiliser des investissements dans cette infrastructure et accroître son utilité pour les cyclistes, les améliorations apportées au réseau cyclable dans le secteur du centre-ville doivent être concentrées sur les liens vers les voies cyclables de l'avenue Laurier et sur de meilleurs liens pour traverser les obstacles au cyclisme (le Queensway et le canal Rideau) et accéder au réseau de sentiers de la CCN.

Si l'on veut relier parfaitement le réseau, la création des liens suivants est également recommandée, outre les parcours proposés dans le PCO :

- Avenue Delaware, à l'est de Cartier, pour traverser le canal Rideau et rejoindre le réseau de sentiers polyvalents de la CCN
- Rue Metcalfe, au sud de Gladstone, jusqu'au Musée de la nature
- Rue Lisgar, à l'est de Cartier, pour traverser le canal Rideau et rejoindre le réseau de sentiers polyvalents de la CCN

Toute analyse au sujet de la transformation de la rue Metcalfe de voie à sens unique en axe à double sens devrait tenir compte de l'aménagement d'installations cyclables comme étant prioritaire afin de prévoir des installations réservées qui relieraient le Glebe au centre-ville, à l'avenue Laurier (parcours cyclables est-ouest) et le secteur central.

Outre des liens cyclables améliorés, de nouvelles places de stationnement pour vélos devraient être créées au centre-ville pour répondre aux besoins des cyclistes aux principales destinations, comme le centre communautaire Jack-Purcell, le parc Minto ainsi que les rues Bank et Elgin. La désignation d'emplacements possibles pour des postes de vélos en libre-service (Musée de la nature, hôtel de ville, rue Bank, rue Elgin, etc.), un service qui faciliterait les déplacements à vélo de courte distance et spontanés, devrait également être envisagée, en coordination avec la CCN.



Stratégies proposées :

- Poursuivre l'aménagement d'infrastructures cyclables (stationnement, casiers, douches) dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement au centre-ville.
- Veiller à ce que des infrastructures cyclables adéquates soient aménagées dans le cadre des grands projets de réfection de la chaussée, conformément aux lignes directrices de la Ville approuvées en matière de design urbain.
- Désigner des améliorations propres au secteur à apporter au réseau cyclable, dans le cadre du Programme permanent de projets d'immobilisation de la Ville.
- Surveiller les possibilités d'améliorer le réseau cyclable dans le cadre de l'application du Plan sur le cyclisme d'Ottawa.
- Les rues qui permettent de traverser les obstacles aux cyclistes (canal Rideau, Queensway, etc.) ou de relier les voies séparées de l'avenue Laurier devraient être prioritaires pour l'amélioration des liens cyclables.
- La rue Metcalfe devrait être considérée prioritaire pour l'aménagement d'installations cyclables.
- Collaborer avec la CCN, les propriétaires, les institutions et les entreprises pour aménager des postes de vélos en libre-service aux emplacements clés du centre-ville, comme le Musée de la nature, l'hôtel de ville d'Ottawa, le centre communautaire Jack-Purcell ainsi que le long des rues Bank et Elgin.
- Collaborer avec les entreprises pour aménager des infrastructures cyclables aux carrefours d'emploi et commerciaux.

Veiller à ce que les voies cyclables soient complètement déneigées en tout temps pendant les mois d'hiver

## 4.3 Le réseau de transport en commun

Le centre-ville donne accès à de nombreux services locaux de transport en commun. La construction du tunnel de transport en commun dans le centre-ville d'Ottawa ne devrait pas donner lieu à de grands changements dans le réseau local de transport en commun, qui est déjà orienté de manière à relier le réseau actuel de transport en commun rapide et les grandes destinations du centre-ville. Les fréquences de service pourraient être améliorées au fur et à mesure que le nombre d'utilisateurs augmente sur certains parcours, en raison de la mise en place du réseau de train léger de la Ville. Les secteurs adjacents aux entrées des stations de transport en commun rapide verront augmenter leur potentiel de densité. L'augmentation de densité produira une plus forte demande de transport en commun et entraînera une augmentation de la fréquence de service.

La rue Bank, la rue Somerset (à l'ouest de Bank) et les couloirs des rues Catherine et Isabella sont désignés dans le Plan directeur des transports de la Ville comme étant des couloirs de transport en commun prioritaires. Parmi les mesures prioritaires en matière de transport en commun, on pourrait assister à l'apparition de feux de transport en commun prioritaires, de voies d'évitement de file d'attente et d'autres mesures opérationnelles conçues pour accorder dans ces couloirs la priorité aux véhicules de transport en commun. Des améliorations locales à l'infrastructure de transport en commun devaient être déterminées et intégrées au Programme permanent de projets d'immobilisation de la Ville.

Stratégies proposées :

- Envisager l'application de mesures de priorité au transport en commun, comme des voies réservées, des saillies de trottoir et des abribus supplémentaires dans le cadre des projets de réfection de la chaussée.
- Envisager la mise en valeur des aires d'attente (abribus, bancs, arbres, éclairage à l'échelle des piétons, supports pour vélos, poubelles) aux arrêts d'autobus. Ces installations ne doivent pas nuire à la circulation des piétons.

### 4.3.1 Gestion de la demande en transport

À un niveau supérieur, le fait d'encourager les aménagements résidentiels au centre-ville soutient grandement les objectifs de la Ville en matière de dépendance à l'automobile. L'expérience observée dans d'autres villes canadiennes (p. ex. : Toronto ou Vancouver) a démontré que l'augmentation des aménagements résidentiels en centre-ville peut contribuer à réduire le nombre global de déplacements en automobile, puisque les gens qui habitent ces nouveaux aménagements peuvent se rendre au travail, dans les magasins, à l'école ou à leurs activités de loisirs sans utiliser leur automobile. Toutefois, pour observer un lien entre l'augmentation de la densité et la réduction des déplacements en automobile, il est nécessaire de soutenir les autres modes de transports, tant sur place qu'à l'échelle de la collectivité. Les modèles de déplacement dans le secteur visé par le PCC du centre-ville démontrent déjà une forte activité des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun. Par conséquent, les mesures de gestion de la demande en transport (GDT) doivent être focalisées sur l'amélioration des environnements piétonnier et cyclable, tel que déterminé dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa.

Les demandes d'aménagement nécessitant la réalisation d'une étude des répercussions sur le réseau de transport ou d'une étude sur les transports communautaires, conformément aux lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports de la Ville d'Ottawa, doivent être accompagnées d'une évaluation des mesures de GDT pouvant être intégrées dans les nouveaux aménagements. Il peut notamment s'agir d'aménager des accès améliorés aux cyclistes et aux piétons (installations abritées, aires de stationnement pour vélos sécurisées, mise en valeur du paysage de rue), d'améliorer l'accès au transport en commun (installation d'abribus et d'autres commodités, modifications à la planification des services) et aménagement d'installations d'autopartage.

Des stratégies spécifiques visant la gestion de la demande en transport figurent dans les sections consacrées aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun.

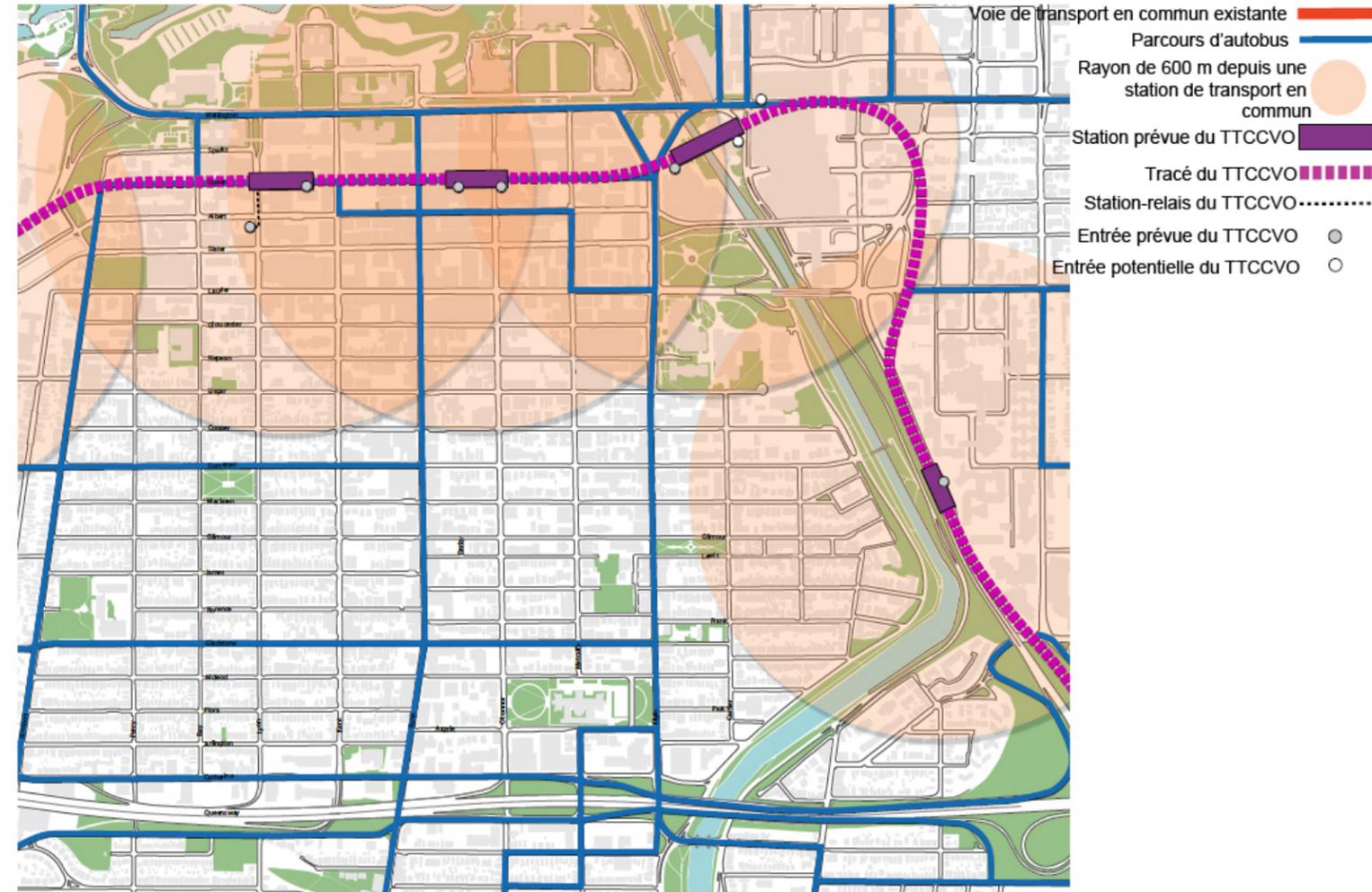


Image 47 : Futur réseau de transport en commun du centre-ville

## 4.4 Se réappropriier les rues

### 4.4.1 Approche d'écologisation des rues

Les rues du centre-ville sont favorables à la mobilité mais constituent également d'importants espaces publics qui définissent le caractère du quartier. Au centre-ville, divers objectifs s'affrontent quant à l'affectation des espaces dans l'emprise publique : voies de circulation générales, voies cyclables, autobus, stationnement sur voirie, trottoirs et éléments de design urbain. Il faut donc faire appel à des approches créatives pour répondre à ces demandes différentes dans un espace routier limité et tenir compte d'intérêts concurrents.

Les recommandations générales qui suivent visent à améliorer l'expérience globale vécue dans toutes les rues du centre-ville. Viendront ensuite des recommandations plus spécifiques au sujet des diverses typologies des rues du centre-ville.

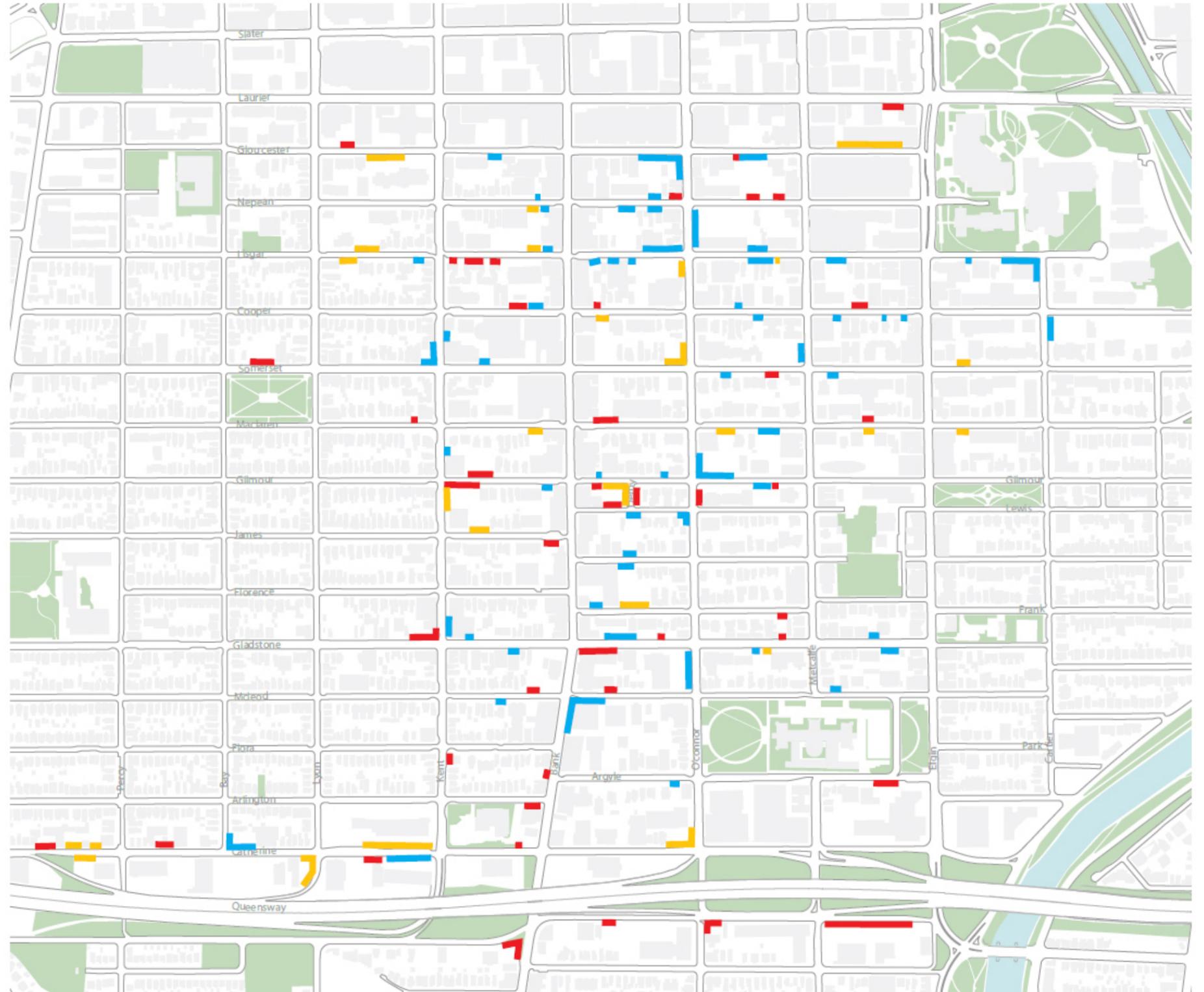
Pour écologiser les rues du centre-ville et améliorer leur convivialité « sur le terrain », les mesures suivantes sont recommandées :

- Supprimer les empiètements des aires de stationnement de surface dans les emprises publiques. Le stationnement entre le trottoir et le bord de l'emprise ne doit être autorisé d'aucune manière.
- Ne pas autoriser le stationnement dans les cours avant.
- Planter le plus possible d'arbres de rue. Sélectionner des essences non envahissantes, résistantes à la sécheresse et au sel
- Si possible, les plantations doivent être effectuées sur les îlots directionnels et les terre-pleins centraux.
- S'il n'est pas possible de planter des arbres de rue (comme sur la rue Elgin), envisager des plantations verticales ou de suspendre des fleurs.
- Ne pas autoriser l'entreposage des ordures le long des trottoirs.
- Exiger que les aires de viabilisation ne soient pas visibles depuis le trottoir.
- Aménager une zone tampon plantée d'arbres entre les aires de stationnement et les trottoirs. Exiger des aménagements paysagers et des zones tampons visuelles de qualité dans le cadre de tous les projets temporaires d'aire de stationnement.
- Si possible, accorder une priorité supplémentaire aux espaces piétonniers dans l'emprise routière.



Image 48 : Exemples de rues vert

Le plan de droite illustre des emplacements précis où le lien entre l'aire de stationnement et le domaine piétonnier doit être amélioré. Souvent, l'aire de stationnementempiète dans l'emprise publique (en rouge), jouxte directement le trottoir (en bleu) ou, à d'autres occasions, des améliorations supplémentaires devraient être apportées aux zones tampons ou à l'aménagement paysager (en jaune). Lors des demandes d'aménagement (demandes de dérogations mineures, de plan d'implantation ou d'aménagement), des conditions devraient être imposées afin d'éliminer les empiètements ou d'améliorer la dissimulation de ces aires de stationnement.



Aire de stationnement empiétant dans l'emprise ■  
 Aire de stationnement jouxtant directement le trottoir ■  
 Zone tampon visuelle dissimulant une aire de stationnement et devant être améliorée ■

## 4.4.2 Protection des emprises

La Ville d'Ottawa a déterminé une variété de largeurs d'emprise qui représentent des « objectifs idéaux » pour l'aménagement de toutes les installations de transport et d'infrastructure nécessaires dans divers types de rue, qu'il s'agisse des voies de circulation des automobiles, des camions, des vélos et des autobus, des trottoirs et des sentiers, des terre-pleins centraux ou latéraux destinés à un aménagement paysager; des services publics et de l'éclairage ou encore des espaces destinés aux commodités en bordure de rue (arrêts d'autobus, boîtes aux lettres, distributeurs de journaux, etc.).

Pour garantir une largeur adéquate permettant ces installations de circulation et piétonnières, le Plan officiel stipule que la Ville doit protéger l'emprise. La Ville précise dans le PO des objectifs de largeur d'emprise pour chaque rue.

Bien que la politique sur la protection des emprises du PO s'applique à des tronçons entiers, il est entendu que les rues ne seront pas reconstruites selon ces largeurs sur toute leur longueur dans les collectivités existantes et patrimoniales. Une continuité ininterrompue n'est pas envisageable. Le but est plutôt de garantir des emprises plus larges et/ou une servitude piétonnière aux endroits où l'on retrouve de vastes projets de réaménagement donnant sur la rue et où des trottoirs élargis sur une distance utile et des espaces d'agrément pour piétons peuvent être créés, ou encore aux endroits offrant la possibilité de créer plus d'espace aux angles des rues pour tous les poteaux et les services, ainsi que des aires d'attente devant les passages pour piétons.

Bien que les objectifs de protection des emprises puissent être difficiles à atteindre dans plusieurs rues du centre-ville en raison des retraits limités des bâtiments, des façades peu profondes et des rues larges, il peut être pertinent de maintenir ces objectifs en cas de projets important, notamment de réaménagement intercalaire.

Vous trouverez ci-dessous un résumé de l'application possible des politiques sur la protection des emprises aux principales rues du centre-ville.

### Rue Elgin :

- Obtenir la protection de 23 mètres et des servitudes piétonnières aux endroits qui pourraient donner lieu à d'importants réaménagements sur façade ou qui se trouvent à un angle, conformément à la politique du PO;
- Dans les autres cas, limiter la protection de l'emprise sur Elgin, entre Lisgar et Catherine, à des normes similaires à celles prévalant dans les autres grandes rues du centre-ville, comme Bank, Metcalfe, O'Connor, Lyon et Kent : 20 mètres, sous réserve d'un terrain maximal requis de la

propriété adjacente à l'emprise actuelle de 0,9 mètre et d'assujettir ce tronçon à la politique sur l'élargissement et la servitude.

- La protection des emprises devrait être recherchée au cas par cas, la principale considération à prendre en compte devant être la conservation d'une façade sur rue homogène. Dans le cas des emplacements d'angle ou d'un bâtiment environnant déjà en retrait, le nouveau bâtiment pourrait être soumis à la norme de protection des emprises afin d'agrandir la zone piétonne.

### Rue Bank :

- Maintenir la protection d'emprise de 20 mètres dans le but de répondre aux besoins des piétons et des cyclistes, et d'accroître les possibilités d'aménagement paysager de rue.
- La protection des emprises devrait être recherchée au cas par cas, la principale considération à prendre en compte devant être la conservation de la façade sur rue. Dans le cas des emplacements d'angle ou d'un bâtiment environnant déjà en retrait, le nouveau bâtiment pourrait être soumis à la norme de protection des emprises afin d'agrandir la zone piétonne et de plantation.

### Rue Metcalfe :

- Maintenir la protection d'emprise de 20 mètres dans le but de répondre aux besoins des piétons et des cyclistes, et d'accroître les possibilités d'aménagement paysager de rue.
- La protection des emprises devrait être recherchée au cas par cas, la principale considération à prendre en compte devant être la cohérence générale du couloir. Dans le cas des emplacements d'angle ou d'un bâtiment environnant déjà en retrait, le nouveau bâtiment pourrait être soumis à la norme de protection des emprises afin d'agrandir la zone piétonne et de plantation.

### Rues Kent et O'Connor :

- Maintenir la protection d'emprise de 20 mètres dans le but de répondre aux besoins des piétons et d'accroître les possibilités d'aménagement paysager de rue.

### Rues Somerset et Catherine :

- Maintenir la protection d'emprise de 20 mètres sur la rue Somerset et de 23 mètres sur la rue Catherine.

## 4.4.3 Places de stationnement disponibles

La disponibilité des places de stationnement, ou sa perception, représente un enjeu important au centre-ville, en particulier dans l'examen des projets d'aménagement sur des emplacements servant déjà de parc de stationnement de surface ou lorsqu'un nombre restreint de places de stationnement pour visiteurs est proposé.

Avec les années, le nombre d'installations de stationnement public se réduira au fur et à mesure que les aires de surface du centre-ville seront réaménagées. Les taux de stationnement des aires de surface restantes pourraient également s'accroître en raison du manque de places. Les stratégies proposées pour aménager plus d'espace réservé aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun sur les grands axes du centre-ville pourraient également réduire le nombre de places de stationnement sur voirie.

Pour aider à la gestion des places de stationnement et de la demande en la matière, les taux de stationnement devraient être réexaminés en vue d'obtenir un équilibre adéquat encourageant les déplacements sans automobile tout en continuant d'attirer les visiteurs et les clients des commerces qui viennent en automobile. La Ville devrait également envisager la création de garages de stationnement dans les nouveaux aménagements (en particulier les aménagements polyvalents ou réalisés à proximité des destinations quotidiennes, comme les rues commerçantes). Les demandes de modification de zonage destinées à permettre la construction d'aires de stationnement de surface ne devraient pas être acceptées.

Stratégies proposées :

- Réexaminer les taux de stationnement sur voirie afin d'obtenir un équilibre adéquat encourageant les déplacements sans automobile tout en continuant d'attirer les visiteurs et les clients des commerces qui viennent en automobile.
- Encourager la création de garages de stationnement dans les nouveaux aménagements, lorsque la situation est appropriée (p. ex. : aménagements polyvalents, proximité des destinations quotidiennes).
- Réaliser un inventaire des places de stationnement et de leur utilisation actuelle.
- Les nouveaux aménagements de copropriétés devraient prévoir des places de stationnement hors voirie pour les résidents et les visiteurs, conformément aux dispositions du règlement municipal.

#### 4.4.4 Transformation des rues en axes à double sens

L'utilisation des artères du centre-ville comme voies d'accès rapides et à volume élevé au Queensway contribue à créer des conditions dangereuses et désagréables. Le réseau actuel à sens unique est orienté de manière à répondre aux besoins des navetteurs d'Ottawa et est conçu dans le but de drainer le plus d'automobiles possible à travers le centre-ville aux heures de pointe. Il serait possible d'améliorer l'environnement des rues pour tous les usagers en faisant passer ces artères de sens uniques à axes à double sens. Cette mesure contribuerait à « normaliser » ces rues en ralentissant la circulation, en créant un plus grand choix d'itinéraires, en améliorant l'orientation des usagers, en offrant un contexte plus invitant pour les investissements résidentiels et commerciaux, et en améliorant la sécurité des piétons et des cyclistes.

La transformation des artères en axes à double sens est fondée sur une théorie selon laquelle les opérations effectuées dans une rue doivent être maximisées tout au long de la journée, et non pas pendant une période

relativement courte le matin et l'après-midi. Une rue dans laquelle circulent très rapidement des véhicules aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, ce qui est le cas au centre-ville, est le plus souvent sous-utilisée le reste de la journée.

Il est recommandé que la Ville envisage de mettre en place un programme par étapes de transformation des grandes artères du centre-ville en axes à double sens. La première phase serait entreprise en priorité et s'appliquerait à la rue Metcalfe. Cette phase pourrait notamment inclure la suppression du tronçon de la rue Metcalfe de la pelouse Est du Musée de la nature et la réorganisation de la circulation autour de cet important parc communautaire. La phase 2 pourrait concerner la rue Lyon. Des phases subséquentes pourraient ensuite s'appliquer aux rues Kent et O'Connor. Toute transformation devra faire l'objet d'une étude technique des bretelles d'accès à l'autoroute

Il pourrait être approprié de mettre en place un projet pilote de transformation en axes à double sens afin de surveiller les répercussions et d'évaluer la conception à adopter. Si un tel projet était mené, le tronçon de la rue Metcalfe situé entre McLeod et Wellington au nord devrait être prioritaire. On y retrouve en effet des volumes de circulation relativement bas en comparaison d'autres grands axes à sens unique du centre-ville, et une éventuelle transformation serait sans conséquence sur le réseau de bretelles menant au Queensway. Ce tronçon offre par ailleurs une approche très attrayante du Musée de la nature, qu'il permet de mieux accéder, et comporte d'importants aménagements résidentiels sur toute sa longueur. Avant tout projet pilote, il faudrait réaliser une analyse du réseau de transport qui expose en détail les conditions et les répercussions actuelles et futures sur la capacité de cette voie, sur la circulation et sur les débordements vers les rues adjacentes. D'autres options permettant d'améliorer l'environnement général de la rue doivent également être examinées.

Pour transformer ce tronçon en axe à double sens dans le cadre d'un projet pilote, les mesures minimales suivantes seraient nécessaires :

Se déplacer au centre-ville

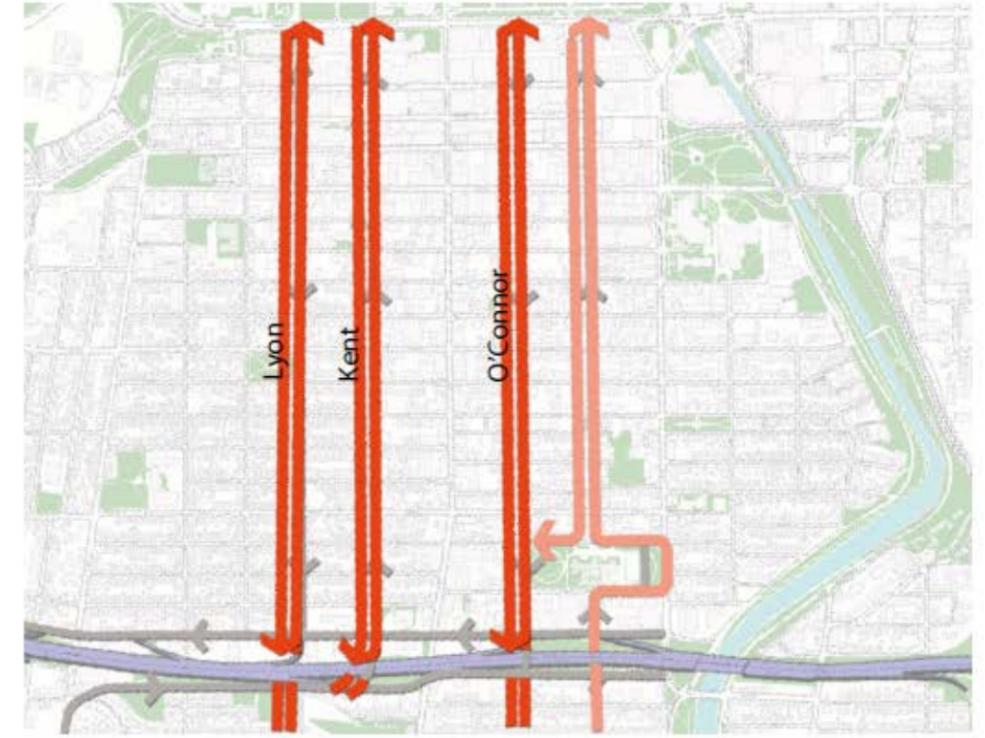
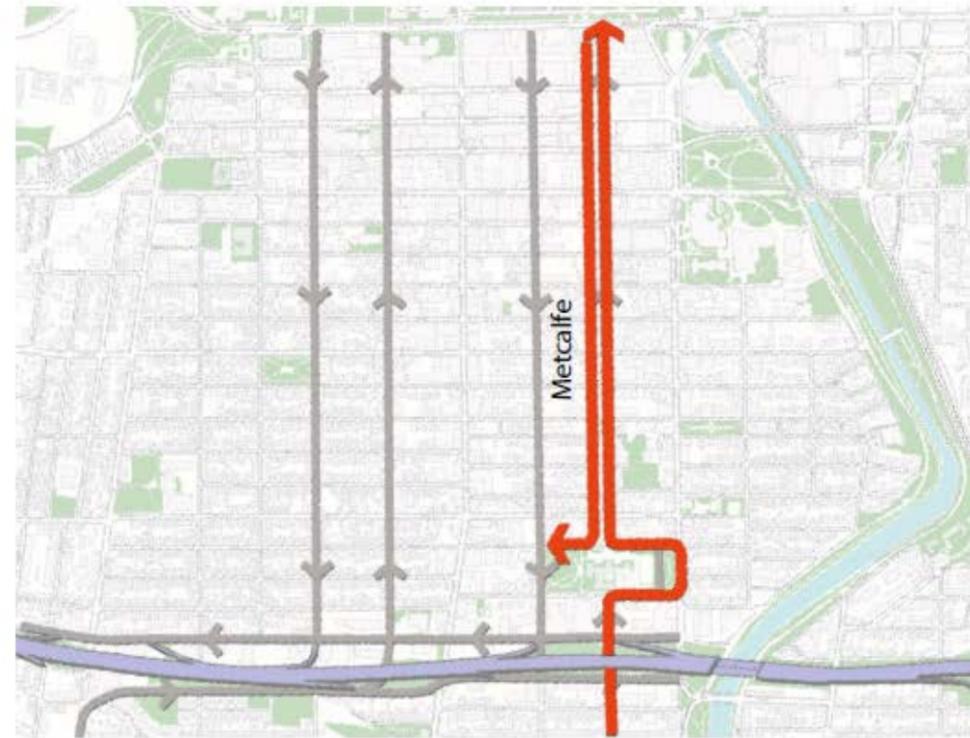


Image 50 : Transformation en axe à double sens : rues Metcalfe, O'Connor, Kent et Lyon

- information fournie sur les modifications proposées;
- traçage de nouvelles lignes;
- nouvelle signalisation pour la circulation en direction sud;
- nouvelle signalisation aux accès des rues latérales;
- feux de circulation supplémentaires à tous les carrefours concernés;
- modification de la synchronisation et de la durée des feux de circulation; examen détaillé aux deux carrefours d'extrémité afin de déterminer la meilleure signalisation possible; contrôle du débit de la circulation afin de garantir la sécurité des piétons, des cyclistes et des occupants des automobiles.

Il est présumé que la réglementation de stationnement actuelle sur la voie de bordure côté est demeurera en vigueur.

Pour mieux comprendre les répercussions de telles transformations en axes à double sens et évaluer leurs avantages, on retrouve en appendice la liste des conditions de circulation et des enjeux qui s'y rapportent.

## 4.5 Recommandations ciblées en matière de paysage de rue

L'obtention d'un meilleur équilibre entre des usagers aux intérêts opposés en modifiant les éléments conceptuels ne se fera pas sans compromis dans l'utilisation des réseaux actuels. La réalisation de certaines des améliorations présentées ci-dessous nécessitera une modification des opérations de circulation. Les répercussions possibles doivent être examinées au regard des avantages créés, notamment une meilleure expérience pour les piétons, des trottoirs plus larges et une circulation plus lente.

### Rue Elgin

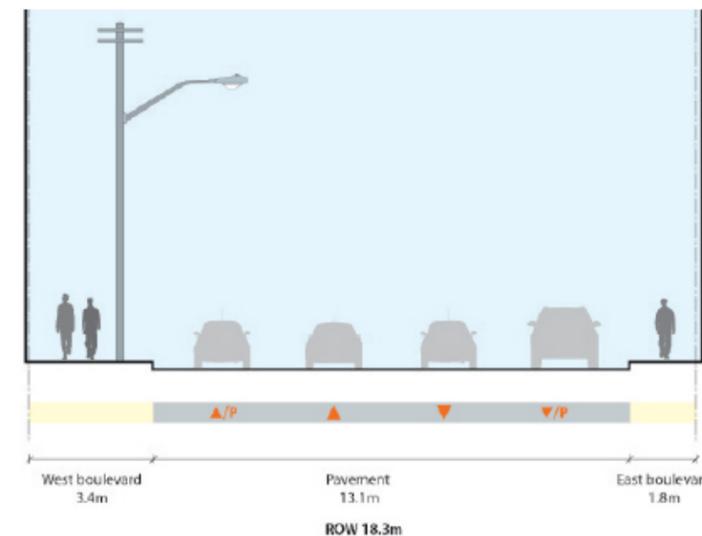
La rue Elgin, l'une des voies les plus prospères et actives du centre-ville, accueille une variété de restaurants de qualité, de cafés, de boîtes de nuit, de bistros et de boutiques. Se prolongeant vers le nord depuis l'autoroute 417 jusqu'à la rue Lisgar, la rue Elgin se poursuit en boulevard de la Confédération jusqu'à son extrémité au Monument commémoratif de guerre du Canada. Bon nombre de parcs municipaux et d'institutions d'importance donnent sur la rue Elgin, comme le parc Minto, St. Luke, le Musée de la nature, l'édifice du Service de police d'Ottawa et l'École publique de la rue Elgin. Malgré son importance comme destination pour le quartier et la ville dans son ensemble, la rue Elgin présente des trottoirs très étroits, en particulier du côté est de la chaussée. On y retrouve peu d'arbres sauf dans les parcs et autour des grandes institutions, et les édifices sont généralement érigés sur la limite des propriétés. Le rôle de « rue principale » de la rue Elgin au nord doit être protégé et renforcé.

### Stratégies de conception

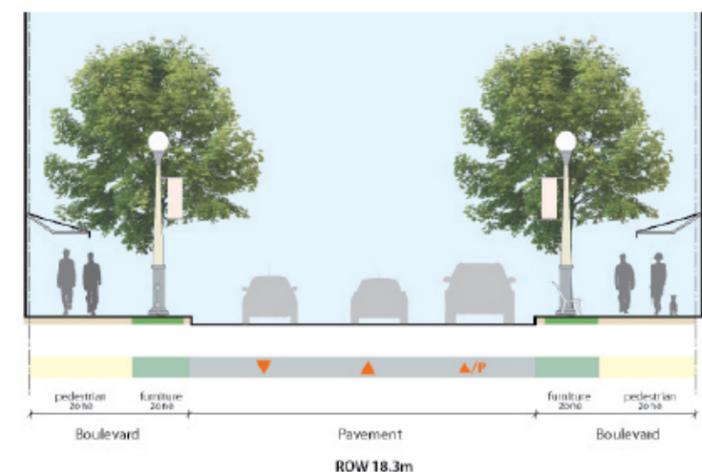
- La rue Elgin serait réaménagée avec la même qualité que ce qui a été récemment réalisé sur la rue Bank :
  - > Accroître le domaine piétonnier des deux côtés de la rue (de manière égale) et plantation d'arbres de rue (options 1 et 2).
  - > Réduire l'affichage et le mobilier urbain pour améliorer l'aspect visuel et l'environnement piétonnier.
  - > Des revêtements, des pièces de mobilier urbain et des lampadaires coordonnés devraient être installés. Compte tenu de l'étroitesse du
  - >
  - > domaine public, il faudrait envisager la possibilité d'installer des lampadaires muraux pour les piétons.
  - > La suppression du stationnement sur une voie pourrait représenter la seule possibilité d'agrandir considérablement le domaine public et la zone de plantation. D'autres études sur la demande en stationnement doivent être réalisées et d'autres options de stationnement doivent être retenues.
- Lorsque l'infrastructure est renouvelée, enfouir les fils et les services publics, si possible.

Réaliser une étude des répercussions sur la circulation pour confirmer la viabilité du rétrécissement et de la réfection de la chaussée.

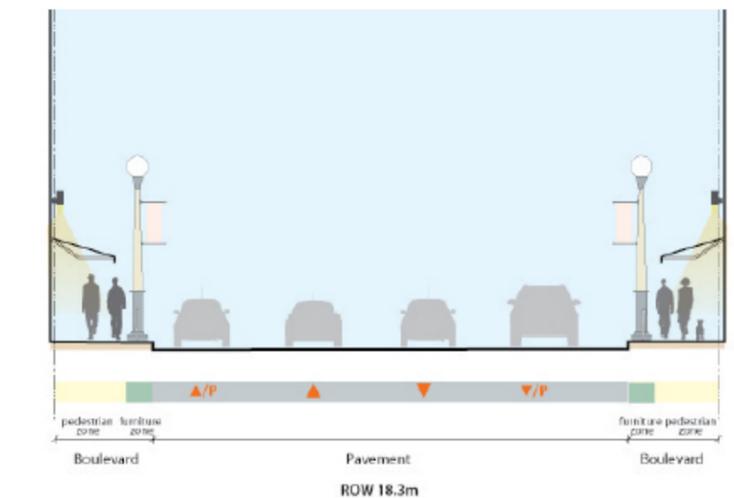
Existing: Typical condition



Option 2: Road Narrowing / Off-Peak Parking Lane



Option 1: No Road Narrowing



Option 3: Road Narrowing / Permanent Parking lane with possible curb extension

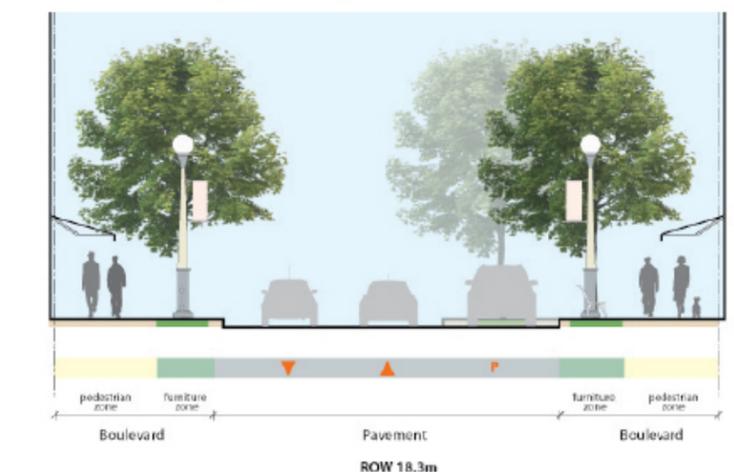


Image 51 : Diverses options de paysage de rue

## Rue Bank

La rue Bank est une destination régionale importante à Ottawa avec sa multitude de boutiques, de restaurants, de boîtes de nuit et de lieux culturels. En tant qu'attraction régionale et carrefour d'activité de la ville, cette voie risque de continuer à subir des pressions d'aménagement. On retrouve également sur la rue Bank d'importants services destinés à la collectivité locale. Elle a récemment fait l'objet d'un réaménagement complet qui l'a transformée en rue principale plus favorable à la marche, avec des trottoirs plus larges, du mobilier urbain de grande qualité, des arbres et une signalisation coordonnée. Les édifices qui longent la rue Bank sont généralement construits sur les limites des propriétés.

### Stratégies de conception :

- La rue Bank a récemment fait l'objet d'un réaménagement de grande qualité. La norme obtenue, conjuguée à celle découlant de la réfection
- récente des rues Preston et Wellington Ouest, devrait devenir la norme appliquée par Ottawa dans la réfection de ses rues principales.
- Maintenir la protection d'emprise sur la rue Bank et envisager la possibilité de « rétrécir la chaussée » au sud de l'avenue Gladstone, dans le but de répondre aux besoins des piétons et des cyclistes, et d'accroître les possibilités d'aménagement paysager de rue
- Le long de la rue Bank, la protection des emprises devrait être recherchée au cas par cas, la principale considération à prendre en compte devant être la conservation de retraits unifiés des bâtiments et la création d'un environnement piétonnier agréable. Dans le cas des emplacements
- d'angle ou d'un bâtiment environnant déjà en retrait, le nouveau bâtiment pourrait être soumis à la norme de protection des emprises afin d'agrandir la zone piétonne et de plantation



Image 52 : Photographie de la rue Bank aujourd'hui

## Rue Somerset

La rue Somerset est l'un des quelques liens continus est-ouest à double sens traversant le centre-ville. Cet axe important relie le quartier chinois, le village de Somerset, le village GBLT, le pont Corktown, le réseau de sentiers polyvalents de la CCN, l'Université d'Ottawa et la Côte-de-Sable. Le tronçon commercial situé entre Bank et O'Connor a récemment fait l'objet d'investissements dans des améliorations du paysage de rue, mais le reste de la rue doit faire l'objet de nouveaux investissements.

### Stratégies de conception

- Pour éviter tout paysage de rue homogène et les effets nuisibles sur les poches de caractère existantes, toute amélioration apportée devrait compléter la personnalité de l'environnement immédiat et s'en inspirer.
- Les stratégies générales relatives au paysage de rue, comme la suppression des empiètements d'aires de stationnement, devraient être privilégiées.
- La protection des emprises devrait être envisagée en fonction de chaque emplacement, la priorité étant accordée aux terrains d'angle. La protection des emprises ne doit pas interrompre la continuité des ensembles d'édifices historiques ou les façades de bâtiments.
- Lors de la réfection des trottoirs et des infrastructures, il convient d'envisager la possibilité de réduire la largeur des voies et de planter des arbres

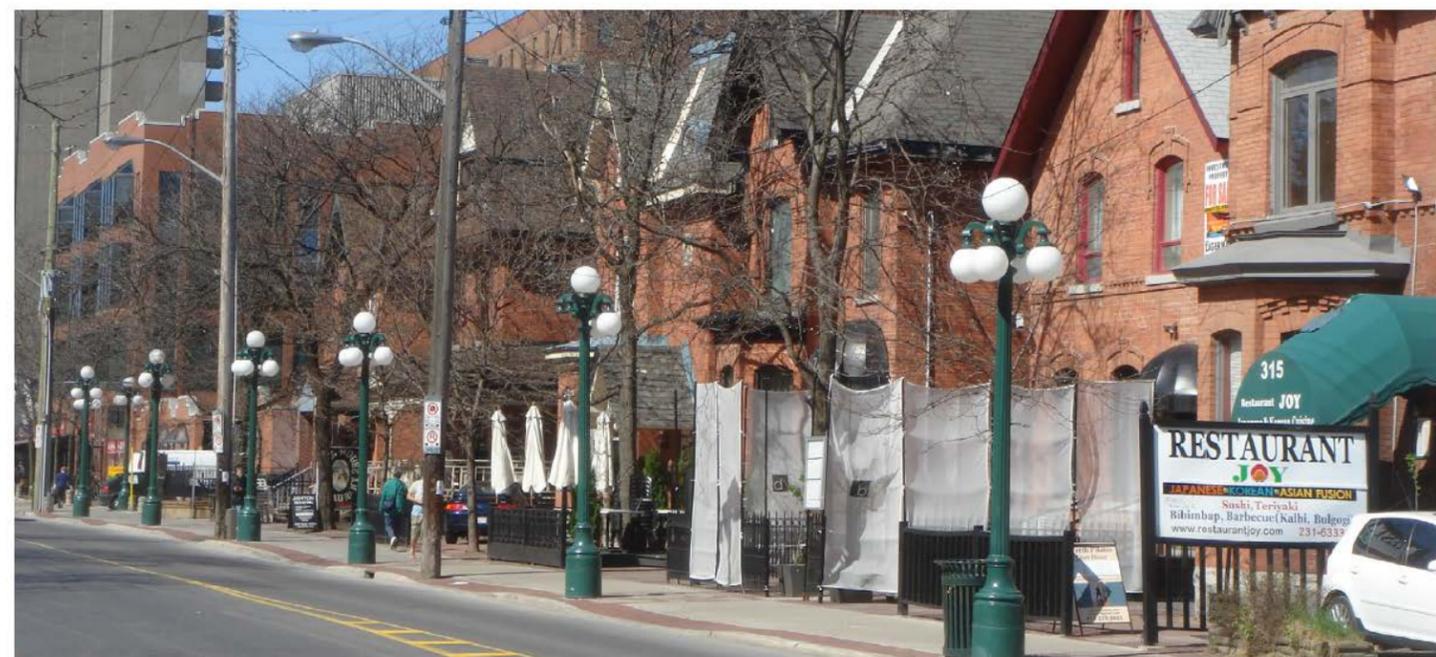


Image 53 : Rue Somerset à l'est de la rue Bank

## Rue Catherine

La rue Catherine est un axe à sens unique en direction ouest. Tenant davantage lieu de voie de desserte menant à l'autoroute 417 que de rue municipale, elle est fréquemment coupée par des bretelles d'accès à l'autoroute. Le tronçon de la rue Catherine situé entre O'Connor et Elgin contient une zone paysagée résiduelle coincée entre la chaussée et l'autoroute. Bien que de nombreux emplacements de la rue Catherine présentent un potentiel d'aménagement non atteint, l'image de la rue doit être mise en valeur avant que des investissements n'y soient réalisés.

### Stratégies de conception :

- On imagine la rue Catherine bordée d'arbres.
- Pour permettre les plantations requises, un retrait profond doit être prévu et la politique de protection des emprises doit être maintenue.
- Avec l'évolution de l'activité commerciale, l'aménagement de places de stationnement sur voirie devrait être envisagé, en particulier du côté nord.
- Les îlots directionnels à la hauteur des rues Metcalfe et Catherine pourraient être mis en valeur par des améliorations de l'aménagement paysager.
- Au fur et à mesure des aménagements, le domaine public devrait être restauré et être composé des éléments suivants :
  - un trottoir large et une zone de retrait paysagée entre celui-ci et l'aménagement;
  - des arbres de rue plantés sur la bordure, de préférence sur une bande ouverte



Image 54 : Stratégies de plantation dans diverses conditions : commerciale et résidentielle

## Secteur du Musée

Le secteur du Musée englobe les rues qui ceignent le Musée de la nature, c'est-à-dire les rues Argyle, Elgin, O'Connor et McLeod. Ce secteur est un important carrefour patrimonial, et le parc qui entoure le Musée sert de parc central du centre-ville. Les édifices qui entourent le Musée présentent des retraits variés, certains possédant de petites cours avant et d'autres étant construits directement sur la limite de la propriété.

### Stratégies de conception :

- Le paysage de rue des tronçons des rues Elgin, O'Connor, Argyle et McLeod qui donnent sur le Musée de la nature devrait être différencié des autres paysages de rue. Cette zone devrait constituer le cœur du District de conservation du patrimoine et le parc central du centre-ville.
- La conception des rues devrait intégrer d'une manière coordonnée des revêtements, des pièces de mobilier urbain et des lampadaires à l'échelle des piétons, qui sont complémentaires de la conception du Musée de la nature. Les lampadaires pourraient supporter des bannières.
- Élargir les trottoirs tout autour du parc (en particulier sur O'Connor). Les trottoirs pourraient également être séparés de la chaussée grâce par un terre-plein planté. Cette mesure nécessiterait une approche coordonnée avec le Musée.
- Le tronçon de la rue Metcalfe qui divise la pelouse Est devrait être supprimé si les problèmes connexes ne peuvent être résolus.
- Tous les carrefours adjacents au parc devraient être réaménagés (éclairage, feux piétonniers, traitement du revêtement).
- En renouvelant l'infrastructure, envisager la possibilité d'enfouir les lignes et les services publics suspendus, lorsque cela est possible.
- Encourager la plantation d'arbres sur les propriétés privées donnant sur le parc, en privilégiant les arbres à large couvert forestier
- 

Pour que la Ville comprenne mieux les répercussions possibles de la suppression du tronçon de la rue Metcalfe qui divise la pelouse Est, il suffirait de fermer temporairement ce lien qui parcourt un îlot à l'aide de bordures ou de jardinières temporaires. Une nouvelle signalisation serait requise et des ajustements devraient être faits au feu de circulation du carrefour Elgin/Argyle, notamment le réglage de phase. Cette vérification temporaire donnerait une bonne indication des incidences d'une éventuelle fermeture définitive sur l'orientation et la circulation sur l'aire de stationnement pour autobus.

## Rue Metcalfe

La rue Metcalfe est un axe municipal de premier plan à Ottawa. Elle relie le Musée de la nature et les édifices du Parlement, et on y retrouve plusieurs ambassades et bâtiments historiques présentant un grand nombre de styles architecturaux. Le tronçon de la rue Metcalfe traversant le centre-ville est bordé d'arbres. Ce contexte verdoyant est renforcé par les nombreuses propriétés aux cours très gazonnées donnant sur la rue.

### Stratégies de conception :

- La conception de la rue Metcalfe devrait être de la plus haute qualité et souligner son rôle de rue municipale de grande importance à Ottawa. On pourrait y prévoir un revêtement, du mobilier urbain et des lampadaires à l'échelle des piétons spécialement conçus.
- Les proportions actuelles de la rue doivent être préservées. Il faudrait continuer de préserver les retraits amples, les cours avant gazonnées et le caractère de boulevard déjà perceptible.
- L'installation d'œuvres d'art public devrait être encouragée dans ce couloir (éclairage, bannières, installations, etc.). Le traitement réalisé devrait se poursuivre au nord jusqu'à la rue Wellington.
- En renouvelant l'infrastructure, envisager la possibilité d'enfouir les lignes et les services publics suspendus, lorsque cela est possible.
- stationnement autorisé en dehors des heures de pointe ou en réduisant la largeur des voies existantes (option 1).
- L'autre option consisterait à transformer la voie de stationnement autorisé en dehors des heures de pointe en places de stationnement permanentes (peut-être avec un prolongement de la bordure) et doit également être envisagée (option 2).
- Si la rue Metcalfe reste à sens unique, des voies cyclables pourraient être aménagées sur la chaussée.
- Si la rue Metcalfe est transformée en axe à double sens, des installations cyclables devraient être aménagées dans le cadre des travaux prévus.
- L'aménagement de voies cyclables devrait être envisagé, mais pas au détriment de la largeur du terre-plein. Une voie cyclable devrait si possible être créée en supprimant la voie de
- Maintenir la protection d'emprise dans le but de répondre aux besoins des piétons et d'accroître les possibilités d'aménagement paysager de rue.
- La protection des emprises devrait être recherchée au cas par cas, la principale considération à prendre en compte devant être la cohérence générale du couloir. Dans le cas des emplacements d'angle ou d'un bâtiment environnant déjà en retrait, le nouveau bâtiment pourrait être soumis à la norme de protection des emprises afin d'agrandir la zone piétonne et de plantation.
- La transformation en axe à double sens de la rue Metcalfe devrait être prioritaire. L'étude Le centre-ville en action permettra de mieux comprendre les répercussions de la circulation dans les deux sens sur la rue Metcalfe et sa contribution à l'amélioration du paysage de rue.

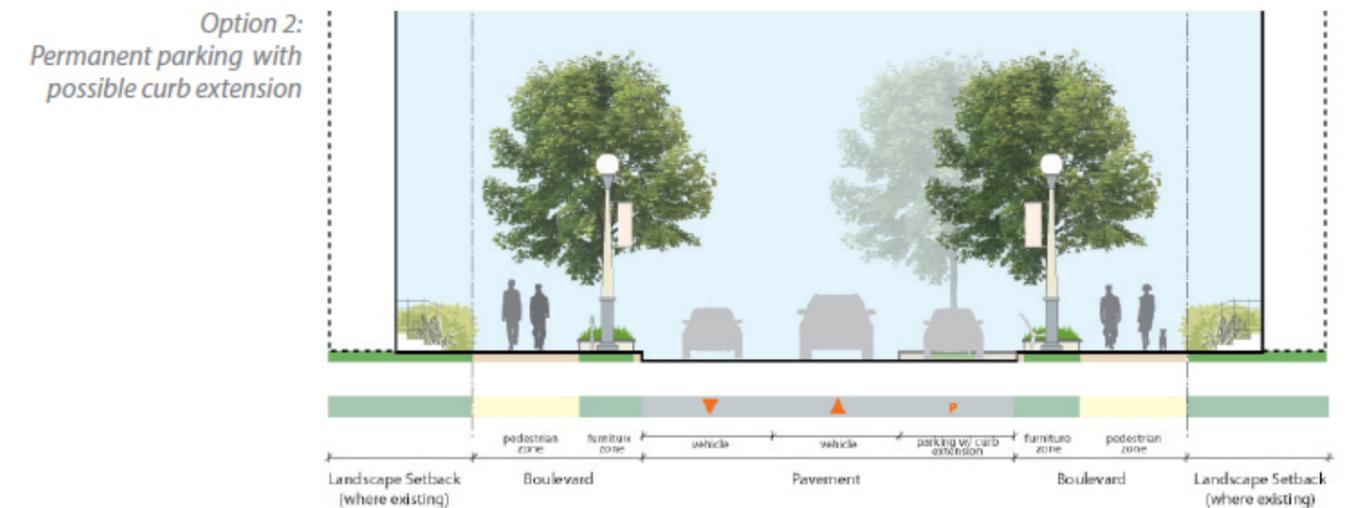
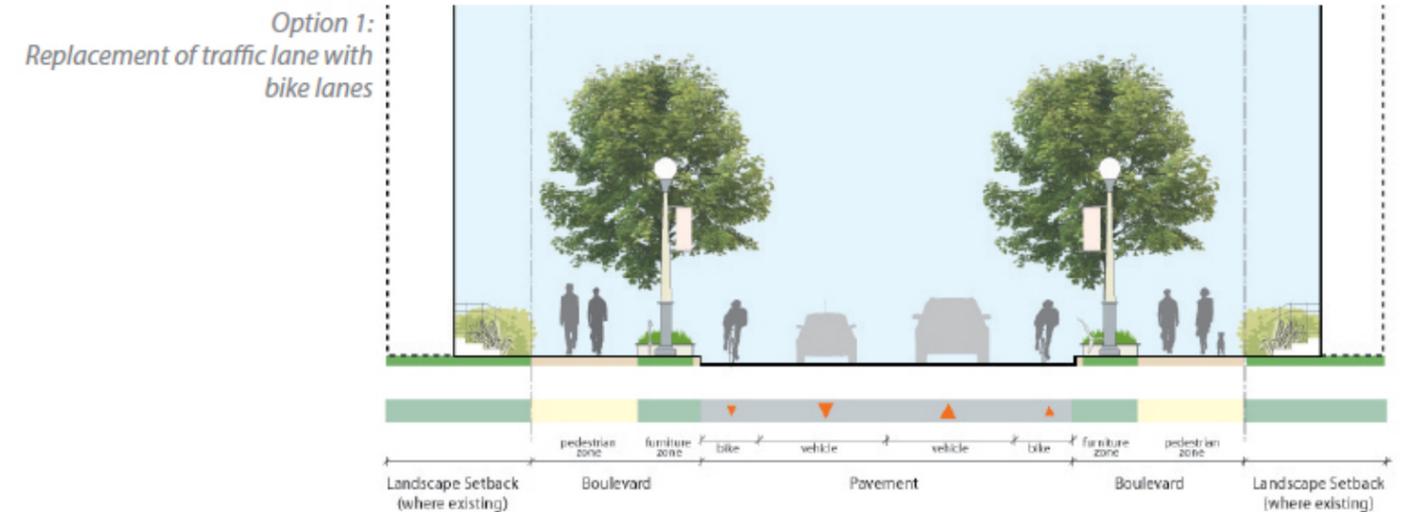
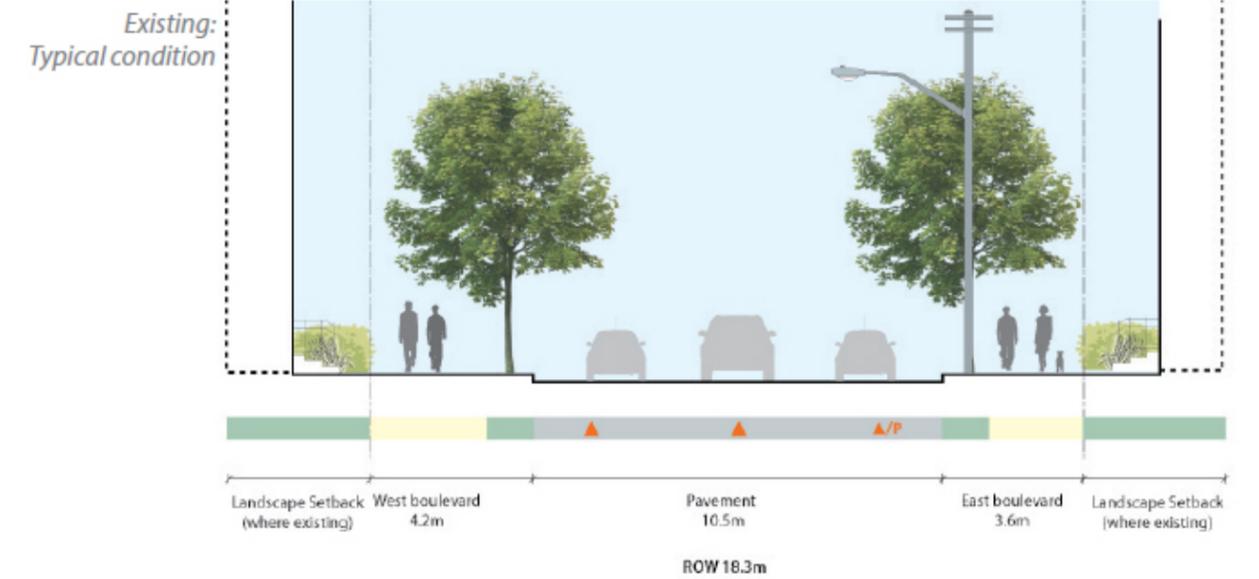


Image 55 : Rue Metcalfe : options de conception du paysage de rue

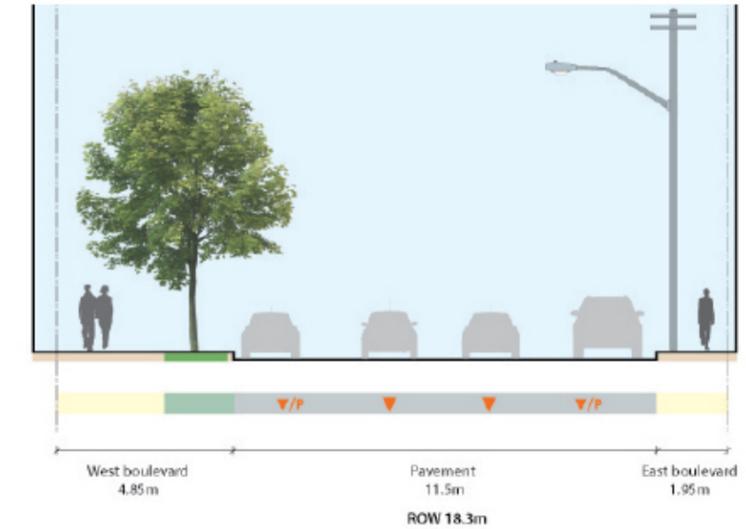
## Rue O'Connor

La rue O'Connor est une voie de transit en direction sud jumelée à la rue Metcalfe, qui joue le même rôle en direction nord. Elle reçoit des volumes élevés de circulation à l'heure de pointe de l'après-midi. Il s'agit d'une artère à quatre voies, dont deux servent au stationnement en dehors des heures de pointe. Les trottoirs y sont globalement très étroits. Le niveau et la vitesse de la circulation sur la rue O'Connor ont engendré des conditions désagréables pour les piétons et ont également pu limiter l'intérêt des promoteurs. La rue O'Connor doit être protégée de toute détérioration supplémentaire.

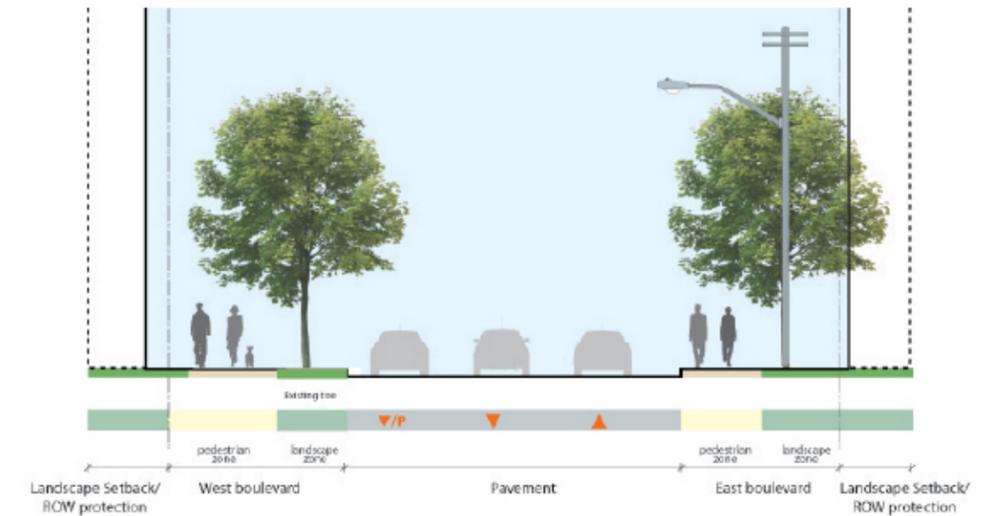
### Stratégies de conception :

- Créer l'espace nécessaire pour élargir les trottoirs et améliorer le domaine public (notamment en plantant des arbres de chaque côté de la rue O'Connor (option 1 et option 2) en recherchant des occasions de réduire les largeurs de la chaussée.
- La protection des emprises devrait être maintenue.
- Rechercher des occasions de supprimer une voie de circulation (selon le scénario à double sens ou à sens unique). La suppression d'une voie permettrait d'élargir les trottoirs et d'améliorer le domaine public (notamment en plantant des arbres) de chaque côté de la rue O'Connor (option 1 et option 2).
- Si une voie est supprimée, il s'agira d'une voie de stationnement autorisé en dehors des heures de pointe.
- Sans suppression de voie, les possibilités d'améliorer le domaine public sont limitées à la plantation de nouveaux arbres du côté est
- Si la rue O'Connor reste à sens unique, des voies cyclables pourraient être aménagées sur la chaussée.
- La transformation en axe à double sens de la rue O'Connor devrait être envisagée. L'étude Le centre-ville en action permettra de mieux comprendre les répercussions de la circulation dans les deux sens sur la rue O'Connor et sa contribution à l'amélioration du paysage de rue

Existing:  
Typical Condition



Option 1:  
Road narrowing: west side planting strip maintained and curb side sidewalk with wide landscape setback on east side



Option 2:  
Road narrowing: curb side sidewalks with wider landscape setback

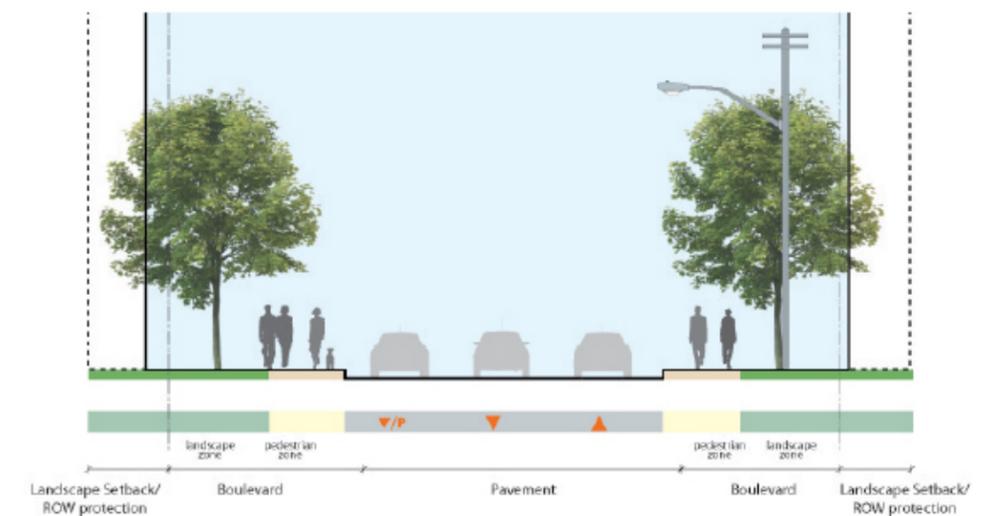


Image 56 : Rue O'Connor : options de conception du paysage de rue

## Rue Kent

La rue Kent est une voie de transit en direction nord et drainant un grand volume de circulation, jumelée à la rue Lyon, qui joue le même rôle en direction sud. La rue Kent reçoit des volumes élevés de circulation à l'heure de pointe du matin. Les trottoirs y sont globalement très étroits, et on retrouve des avancées de trottoir ainsi que des places de stationnement permanentes du côté ouest de la chaussée. Une voie de stationnement en dehors des heures de pointe est située du côté est de la rue. Tout comme la rue O'Connor, la rue Kent présente un niveau de circulation plus fort que la moyenne aux heures de pointe. Cette situation a créé des conditions hostiles pour les piétons.

### Stratégies de conception :

- La transformation en axe à double sens de la rue O'Connor devrait être envisagée. L'étude Le centre-ville en action permettra de mieux comprendre les répercussions de la circulation dans les deux sens sur la rue Kent et sa contribution à l'amélioration du paysage de rue.
- La protection d'emprise de 20 mètres devrait être maintenue.
- Des arbres devraient être plantés dans les avancées de trottoirs qui longent la rue Kent du côté ouest.
- Si trois voies de circulation sont conservées, la largeur de ces voies pourrait être réduite à un maximum de 3,3 m chacune. On obtiendrait ainsi jusqu'à un mètre supplémentaire de domaine public qui pourrait être aménagé du côté est de la chaussée.
- Si les places de stationnement sont supprimées du côté ouest, la chaussée pourrait être complètement reconfigurée et les 2,5 m ainsi récupérés pourraient être réattribués au domaine public. Cette option permettrait la présence de trois voies de circulation, de places de stationnement en dehors des heures de pointe, de trottoirs pouvant atteindre une largeur de 3,8 m de chaque côté de la chaussée et d'arbres plantés (option 1).
- Continuer la mise en œuvre du Plan de modération de la circulation au centre-ville (1998) sur la rue Kent.

## Rue Lyon

La rue Lyon est un axe de deux voies en direction sud et drainant un grand volume de circulation. La rue Lyon reçoit des volumes élevés de circulation à l'heure de pointe de l'après-midi. Les trottoirs y sont étroits et on retrouve des places de stationnement du côté ouest de la chaussée. Bien que la rue Lyon présente un niveau de circulation plus fort que la moyenne aux heures de pointe, cet axe offre aux piétons une expérience raisonnablement confortable en raison du contexte résidentiel plutôt intact et de la présence d'une zone tampon paysagée homogène.

### Stratégies de conception :

- La transformation en axe à double sens de la rue Lyon devrait être envisagée. L'étude Le centre-ville en action permettra de mieux comprendre les répercussions de la circulation dans les deux sens sur la rue Lyon et sa contribution à l'amélioration du paysage de rue.
- La protection d'emprise de 20 mètres devrait être maintenue.
- Des arbres devraient être plantés là où l'on observe des trouées
- Les trottoirs d'asphalte devraient être reconstruits selon les normes municipales

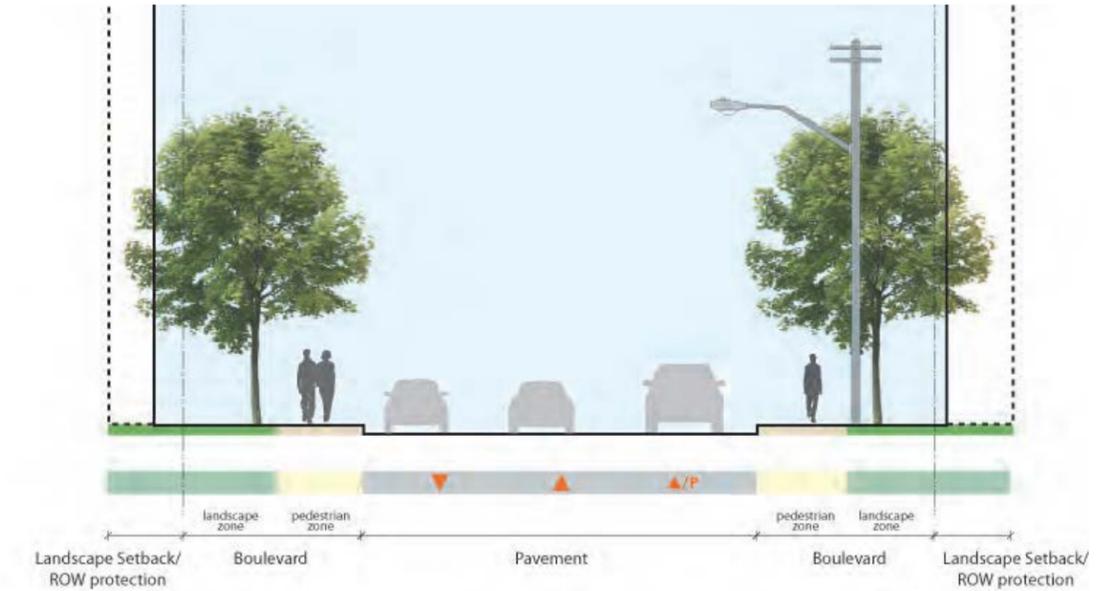


Image 57 : Rue Kent : options de conception du paysage de rue

## Rues locales

Les rues locales types sont essentiellement résidentielles et traversent le plus souvent le centre-ville d'est en ouest. À l'ouest de la rue Elgin, presque toutes les rues locales sont à sens unique et permettent le stationnement sur voirie d'un côté. Habituellement larges d'un peu plus de 18 m, ces rues étroites bénéficient souvent de retraits généreux, une particularité qui permet la présence d'un couvert forestier abondant. Les rues les plus étroites, comme Gilmour, Lewis, Frank et Waverly, permettent plus difficilement une plantation d'arbres.

### Stratégies de conception :

- Les stratégies générales en matière de paysage de rue, comme la suppression des empiètements d'aires de stationnement, doivent être appliquées dans toutes les rues locales résidentielles.
- Lors de la réfection des trottoirs et des infrastructures, les possibilités de réduire la largeur des voies et de planter des arbres doivent être examinées.

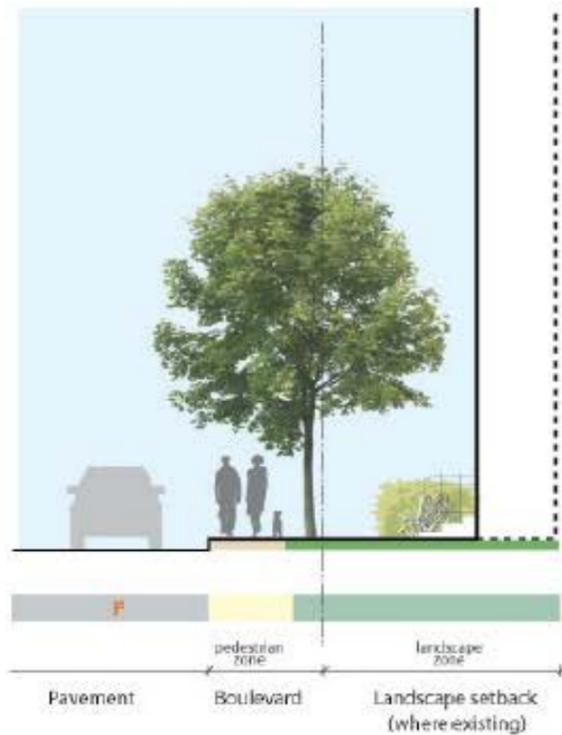


Image 58 : Rue locale type et exemple de traitement souhaité, Radio-City, Toronto