

**VILLE D'OTTAWA**  
**APPROBATION DES MODIFICATIONS AU RÉSEAU ROUTIER**  
**PAR LES POUVOIRS DÉLÉGUÉS**

**DATE : Le 7 mars 2012**

**RMA-2012-ATM-001**

**OBJET**

- Approbation des modifications au réseau routier recommandées dans le cadre de l'étude de gestion de la circulation locale du Vieil Ottawa-Sud.

**EMPLACEMENT**

- Les rues du quartier du Vieil Ottawa-Sud situées au sud de la promenade du Colonel By, au nord de la rivière Rideau, à l'est de l'avenue Bronson, et à l'ouest de la rue Bank. La pièce jointe 1 comprend un schéma du secteur à l'étude.

**OBJECTIF**

- L'étude de gestion de la circulation locale du Vieil Ottawa-Sud visait à trouver la meilleure solution pour atténuer les effets indésirables de la circulation automobile dans le quartier du Vieil Ottawa-Sud.

**CONTEXTE**

- *INTRODUCTION* : L'étude de gestion de la circulation locale du Vieil Ottawa-Sud a été entreprise au début de 2010 pour répondre aux préoccupations des résidents du quartier au sujet de la circulation. L'étude visait également à examiner l'ensemble des recommandations proposées dans le cadre de l'étude de mise en œuvre d'un plan de circulation dans le quartier Glebe de 2004, et plus particulièrement les interdictions de virage envisagées sur l'avenue Bronson au nord du canal Rideau, puisqu'elles ont des répercussions sur le quartier du Vieil Ottawa-Sud.
- *PRÉOCCUPATIONS* : Plusieurs préoccupations ont été exprimées par les résidents du quartier. En voici un résumé :
  - les besoins des usagers vulnérables le long de l'avenue Sunnyside;
  - la circulation de transit dans le quartier;
  - les comportements agressifs des conducteurs et les excès de vitesse;
  - les problèmes de sécurité des piétons aux intersections qui longent l'avenue Sunnyside (rue Bank, avenue Bronson et rue Seneca) et au croisement de la rue Seneca et de l'avenue Glen;
  - la sécurité des cyclistes sur l'avenue Sunnyside et à toutes les intersections de la rue Bank;
  - le débordement du stationnement sur rue lors d'événements tenus à l'Université Carleton et au parc Lansdowne;
  - les violations commises par les chauffeurs de véhicules utilitaires desservant les entreprises du quartier.
- *PROCESSUS D'ÉTUDE* : L'étude a été menée au moyen du processus énoncé dans les anciennes lignes directrices sur la gestion de la circulation locale de la Ville d'Ottawa. Ce processus comprend de nombreuses activités, notamment la

collecte de données, la consultation des intervenants et du public, la proposition et l'évaluation de solutions de rechange, et le choix de la solution privilégiée.

- **MÉTHODOLOGIE** : L'adoption du processus énoncé dans les lignes directrices sur la gestion de la circulation locale visait à garantir que les solutions proposées pour dissiper ou atténuer les préoccupations avaient été élaborées avec l'aval des résidents du quartier et à la lumière de conseils techniques. Des solutions de rechange ont également été examinées au fil du processus. Finalement, des solutions de rechange réalisables ont été présentées au grand public pour recueillir ses commentaires dans le but de choisir une première solution privilégiée, laquelle a été améliorée par la suite pour tenir compte des commentaires de suivi. Le plan modifié constitue le plan recommandé (voir les pièces jointes 2 et 3).
- **FACTEURS MARQUANTS DE L'ÉTUDE** : Voici les principaux points examinés et observés dans le cadre de l'étude :
  - **École Hopewell** : Des préoccupations relatives au comportement des automobilistes (c.-à-d. la vitesse, le stationnement sur rue et le chargement sur rue) ont été exprimées par la population, les représentants de l'école et les membres du conseil scolaire. De nombreux aménagements ont été effectués dans le secteur par le passé pour atténuer ces préoccupations, mais certaines demeurent, là où les solutions proposées ne sont pas facilement réalisables en raison des limites sur le plan technique. Le plan recommandé comprend l'ajout d'un panneau de « zone scolaire » pour inciter les conducteurs à réduire leur vitesse et leur faire prendre conscience qu'ils roulent dans une zone où se trouve une école. Cette solution a fait l'unanimité. Étant donné que de nombreuses mesures sont déjà en place et que la mise en œuvre de nouvelles solutions pourrait avoir des effets nets limités ou négatifs, la Ville poursuivra sa collaboration avec les intervenants lorsque l'étude sera terminée pour veiller à ce que les propositions à venir demeurent appropriées.
  - **Sécurité des piétons et des cyclistes** : Les préoccupations relatives aux piétons et aux cyclistes concernaient le comportement des automobilistes et les installations ne respectant pas les normes. Le plan recommandé comprend l'élargissement du trottoir le long de l'avenue Sunnyside. De plus, les mesures de modération de la circulation recommandées pour l'avenue Sunnyside devraient entraîner une réduction de la vitesse des automobilistes, ce qui permettra sans doute d'améliorer les conditions pour les cyclistes. Il est vrai que certains cyclistes se sont dits préoccupés par le rétrécissement des intersections. Toutefois, les avantages associés à la réduction de la vitesse des automobilistes en raison des rétrécissements devraient prévaloir sur les éventuels inconvénients associés à la diminution de l'espace partagé par les cyclistes et les automobilistes aux intersections.
  - **Débits de circulation et circulation de transit** : Les préoccupations exprimées par rapport à l'avenue Sunnyside concernaient le nombre total d'automobilistes empruntant ce couloir. Les résidents du quartier craignaient qu'une grande partie de ces automobilistes ne vienne pas du quartier (c.-à-d. la circulation de transit traversant le quartier). Selon les sondages réalisés, chaque jour pendant les heures de pointe, entre 20 % et 40 % des automobilistes empruntant l'avenue Sunnyside faisaient partie de la

circulation de transit. Les facteurs de gestion de la circulation, notamment les restrictions de virage et les fermetures de routes, étaient associés à des répercussions variables qui, en règle générale, ne présentaient pas un avantage général positif net. Les principales préoccupations exprimées en rapport avec les solutions de gestion de la circulation (c.-à-d. les fermetures de routes et les restrictions de virage) visaient les répercussions sur l'accès au secteur et la redistribution de la circulation sur les autres rues du quartier. Ainsi, les solutions devaient garantir que les automobilistes empruntant l'avenue Sunnyside le faisaient de façon appropriée en connaissant le contexte du quartier et en tenant compte des préoccupations relatives à la sécurité exprimées par les autres usagers de la route. Le plan recommandé comprend l'adoption de mesures de modération de la circulation sur l'avenue Sunnyside pour favoriser une vitesse appropriée et un comportement au volant adéquat sans restreindre l'accès au secteur, mais en réduisant au minimum la redistribution de la circulation sur les autres rues du quartier.

- *Restrictions de virage dans le quartier Glebe* : Il a été proposé de restreindre les virages à droite sur l'avenue Bronson entre le canal Rideau et l'autoroute 417 pour les automobilistes se dirigeant vers le nord. En procédant à l'examen superficiel des prévisions du débit de circulation, il a été constaté que ces restrictions pourraient entraîner une augmentation de la circulation sur l'avenue Sunnyside, où le débit est déjà relativement élevé. Les mesures provisoires déjà en place pour restreindre les virages de l'avenue Bronson vers la promenade Reine Elizabeth se sont avérées efficaces pour réduire, de façon importante (32 %), la circulation sur les avenues Findlay et Broadway et sur la place Torrington. Pour ces raisons, le plan recommandé ne prévoit aucune autre restriction de virage dans le quartier Glebe que celle proposée dans l'étude de mise en œuvre d'un plan de circulation dans le quartier Glebe.
- *Gestion de la circulation (passage d'une rue à double sens à une rue à sens unique)* : La population a proposé de transformer plusieurs rues à double sens en rues à sens unique. Toutefois, pour des raisons essentiellement liées à l'accès au secteur et à la possibilité que la circulation soit redirigée sur les autres rues du quartier, cette solution n'a pas été retenue.
- *Stationnement sur rue* : Les résidents ont proposé de modifier le stationnement sur rue (c.-à-d. interdire le stationnement pour faciliter le mouvement de la circulation) dans certaines rues. Après un examen approfondi, il a été constaté que les voitures stationnées sur les rues jouaient le rôle de mesures de modération de la circulation, ce qui offrait un plus grand avantage.
- *Zones de chargement sur rue* : Il a été proposé d'ajouter des zones de chargement sur rue à certains endroits le long de la rue Bank pour atténuer les répercussions associées aux activités de chargement et de déchargement dans les rues du quartier. Cette proposition devra être réévaluée dans le cadre de l'étude sur le stationnement à venir, qui examinera en détail le stationnement sur la rue Bank, dans le quartier du Vieil Ottawa-Sud.
- **RÉSULTATS** : L'évaluation des solutions de rechange, notamment le choix d'une première solution privilégiée, a été présentée lors de la deuxième réunion portes

ouvertes, qui a eu lieu le 7 avril 2011. Les conseils techniques et les commentaires du public ont été rationalisés, et les modifications nécessaires ont été apportées à la première solution privilégiée, qui constitue le plan recommandé (voir les pièces jointes 2 et 3).

- **MODIFICATIONS** : Les modifications apportées au plan recommandé à la suite des consultations publiques, des renseignements fournis par le conseiller du quartier et de la confirmation des priorités sont énumérées ci-dessous :
  - retrait de la recommandation visant l'élargissement du trottoir du côté sud de l'avenue Sunnyside entre la rue Bank et le chemin privé Carraway (REMARQUE : Cette recommandation avait été adoptée par le coordonnateur, Planification de l'infrastructure piétonnière, Planification des transports. Elle sera mise en œuvre par des services qui ne font pas partie de l'Unité de la gestion de la circulation locale.);
  - retrait de la recommandation visant le rétrécissement prévu à l'intersection de la rue Seneca et de l'avenue Glen.

## **CONDITIONS ACTUELLES**

La plupart des modifications au réseau routier proposées dans l'étude de gestion de la circulation locale du Vieil Ottawa-Sud visent l'avenue Sunnyside. Une description détaillée des conditions actuelles de l'avenue Sunnyside est fournie ci-dessous, suivie d'une description générale du quartier.

### ***Avenue Sunnyside***

- **Profil en travers de la chaussée**
  - Route collectrice principale, route urbaine transversale à deux voies, surface asphaltée d'une largeur (approximative) de 10 mètres, et emprise routière d'une largeur d'environ 18 mètres.
- **Stationnement**
  - Le stationnement sur rue est généralement autorisé du côté sud de l'avenue Sunnyside, avec des interdictions de stationner irrégulières.
- **Éclairage des rues**
  - L'intégralité de l'avenue Sunnyside est éclairée.
- **Feux de circulation**
  - Il y a des feux de circulation sur l'avenue Sunnyside, aux croisements avec l'avenue Bronson et avec la rue Bank.
  - Il y a des panneaux d'arrêt toutes directions sur l'avenue Sunnyside, aux croisements avec la rue Seneca, l'avenue Leonard et l'avenue Grosvenor.
- **Limite de vitesse**
  - Le panneau d'affichage de la limite de vitesse sur l'avenue Sunnyside indique 40 km/h.
- **Piétons**
  - Il y a des trottoirs et des terre-pleins latéraux extérieurs des deux côtés de l'avenue Sunnyside.
- **Pistes cyclables**

- L'avenue Sunnyside n'offre aucune voie réservée aux cyclistes. Toutefois, elle est désignée « piste cyclable » dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (d'après le panneau d'affichage, il devrait s'agir d'une voie partagée).
- **Transport en commun**
  - L'avenue Sunnyside est desservie par le circuit 7 d'OC Transpo.
- **Débit de la circulation aux heures de pointe**
  - Avenue Sunnyside, à l'ouest de l'avenue Bronson (mai 2009) : 426 v/h (matin) et 506 v/h (après-midi).
  - Avenue Sunnyside, à l'est de la rue Bank (mai 2009) : 385 v/h (matin) et 479 v/h (après-midi).
- **Débit de circulation le plus élevé par heure**
  - Avenue Sunnyside, à l'est de l'avenue Bronson, à l'heure de pointe de l'après-midi (mai 2009) : 510 véhicules.
  - Avenue Sunnyside, à l'ouest de la rue Bank, à l'heure de pointe de l'après-midi (mai 2009) : 480 véhicules.
- **Poids lourds**
  - L'avenue Sunnyside n'est pas une route pour camion, et la signalisation qui s'y trouve interdit le passage des camions.
  - Le pourcentage des poids lourds (y compris les autobus scolaires et les autobus d'OC Transpo) qui circulent sur l'avenue Sunnyside est de moins de 3 % à l'intersection de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Bronson.
  - Près de 100 poids lourds (y compris les autobus scolaires et les autobus d'OC Transpo) ont été recensés au croisement de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Bronson sur une période de huit (8) heures.
- **Historique des collisions (de 2005 à 2008)**
  - Sur une période de trois (3) ans, 122 collisions ont été signalées sur l'avenue Sunnyside, entre l'avenue Bronson et la rue Bank.
  - Les collisions entre un véhicule et un usager vulnérable se sont généralement produites aux intersections dotées de feux de circulation.

### ***Quartier du Vieil Ottawa-Sud***

- **Réseau routier**

Le réseau routier du Vieil Ottawa-Sud se caractérise par un maillage de rues désignées comme des rues « locales », à l'exception de l'avenue Sunnyside. Les limites de vitesse affichées le long de ces rues sont de 40 km/h ou de 50 km/h. L'accès (avec certaines restrictions) au réseau d'artères périphérique est possible par toutes les rues perpendiculaires locales situées le long de la rue Bank, tandis que l'avenue Bronson ne peut être empruntée qu'en passant par l'avenue Sunnyside, par la voie Brewer ou par la place Bronson.

- **Piétons**

La plupart des rues du quartier du Vieil Ottawa-Sud comprennent des trottoirs sur au moins un des côtés.

- **Pistes cyclables**

La voie à contresens réservée aux cyclistes sur l'avenue Cameron et les sentiers polyvalents qui traversent le parc Brewer offrent aux cyclistes un lien entre l'avenue Bronson et la rue Bank. De plus, la Commission de la capitale nationale a aménagé un sentier polyvalent le long du canal Rideau. Ces voies cyclables font partie du Plan sur le cyclisme d'Ottawa.

- **Transport en commun**

Les circuits 1, 4, 7 et 111 d'OC Transpo desservent le quartier du Vieil Ottawa-Sud et les alentours.

- **Remarque sur le débit de circulation**

L'avenue Sunnyside est la rue la plus fréquentée du quartier Vieil Ottawa-Sud, avec une moyenne de plus ou moins 5 000 véhicules par jour.

### **MODIFICATIONS AU RÉSEAU ROUTIER PROPOSÉES (pièces jointes 2 et 3)**

*Il faut préciser que les modifications au réseau routier suivantes sont à l'étape conceptuelle et servent à illustrer la fonction proposée. L'approbation de toute conception détaillée des modifications au réseau routier du présent rapport est assujettie au processus d'examen de la conception de la Ville.*

Le plan recommandé se fonde sur la première solution privilégiée présentée lors de la deuxième réunion portes ouvertes, qui a eu lieu le 7 avril 2011. À la suite d'autres commentaires reçus, la première solution privilégiée a été légèrement modifiée, et elle forme maintenant le plan recommandé. Voici les deux petites améliorations apportées à la première solution privilégiée :

- L'avancée de trottoir proposée près du coin nord-est de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Leonard a été prolongée vers l'ouest pour s'imbriquer dans l'intersection. Ce prolongement visait à améliorer la sécurité des zones piétonnières et d'arrêt d'autobus, à offrir de meilleures mesures de modération de la circulation à l'intersection, et à ajouter un espace pouvant être paysagé.
- La possibilité d'imposer des restrictions de stationnement en hiver sera envisagée pour les rues les plus étroites du quartier afin de faciliter le déneigement. La Ville d'Ottawa examinera cette possibilité plus en profondeur et en discutera avec les résidents des rues touchées si ces restrictions de stationnement sont effectivement imposées.

### ***Survol des mesures prévues dans le plan recommandé (voir les pièces jointes 2 et 3)***

- *Améliorer la visibilité des passages pour piétons*
  - Intersection de l'avenue Sunnyside et de la rue Seneca (4).
  - Intersection de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Leonard (4).
  - Intersection de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Grosvenor (4).
- *Élargir le terre-plein et l'entrée de rue aménagée*
  - Branche est de l'intersection de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Bronson (le terre-plein a une largeur qui varie entre 2,5 mètres et 4 mètres environ, et il mesure 55 mètres de long).
- *Signalisation*

- Stationnement sur rue sur l'avenue Sunnyside (installation de panneaux de contrôle du stationnement généraux, notamment des panneaux de stationnement limité [RB-53] et de stationnement interdit [RB-51], pour annoncer les zones de stationnement sur rue, comme il est indiqué dans le plan recommandé).
- Terrain de jeu de l'avenue Ossington, de la rue Seneca et de l'avenue Glen (installation de panneaux annonçant la présence d'un terrain de jeu [Wc-3], comme il est indiqué dans le plan recommandé).
- *Marques sur la chaussée*
  - Marquage latéral le long de l'avenue Sunnyside pour délimiter la ligne de stationnement sur rue, comme il est indiqué dans le plan recommandé.
- *Avancées de trottoir et rétrécissements*
  - Construction de trois avancées de trottoir à mi-pâté le long de l'avenue Sunnyside, comme il est indiqué dans le plan recommandé.
  - Construction de six avancées de trottoir à l'intersection le long de l'avenue Sunnyside, comme il est indiqué dans le plan recommandé.
  - Retrait d'une avancée de trottoir à l'intersection existante au coin sud-ouest de l'intersection de l'avenue Leonard et de l'avenue Sunnyside.

## RÉSULTATS DES MODIFICATIONS ET AVANTAGES

- **Piétons**

Les piétons devraient bénéficier de la réduction des limites de vitesse et d'une meilleure visibilité aux passages pour piétons. La normalisation des trottoirs devrait aussi leur être profitable.

- **Cyclistes**

Les cyclistes devraient bénéficier de la réduction prévue des limites de vitesse le long de l'avenue Sunnyside. Toutefois, les avancées de trottoir à l'intersection peuvent être perçues comme étant peu souhaitables par certains cyclistes en raison de la réduction de l'espace de la chaussée partagé entre automobilistes et cyclistes. Dans l'ensemble, la réduction des limites de vitesse devrait améliorer la situation actuelle.

- **Transport en commun**

La conception de l'entrée de rue aménagée à l'intersection de l'avenue Sunnyside et de l'avenue Bronson ainsi que les avancées de trottoir à l'intersection devront tenir compte du fait que des autobus effectuent un virage à cette intersection. (REMARQUE : Actuellement, aucun autobus n'effectue un virage à gauche ou à droite sur les avenues Sunnyside et Bronson. Malgré tout, les modèles proposant un virage à gauche et un virage à droite ont été examinés pour les autobus réguliers et les autobus articulés, et l'espace est suffisant pour effectuer ces virages.)

- **Véhicules**

Le comportement des automobilistes devrait s'améliorer grâce aux avancées de trottoir à l'intersection, aux déviations latérales à mi-pâté, aux passages pour piétons à haute visibilité, à la nouvelle entrée de rue aménagée, et au stationnement sur rue en alternance. En ce qui concerne les restrictions de

virage dans le quartier Glebe qui devaient être évaluées dans le cadre de l'étude de mise en œuvre d'un plan de circulation dans le quartier Glebe (terminée et approuvée en 2004), elles ont été examinées, mais il a été jugé qu'elles pourraient entraîner une augmentation de la circulation sur l'avenue Sunnyside. Les mesures provisoires déjà en place pour restreindre les virages de l'avenue Bronson vers la promenade Reine Elizabeth se sont avérées efficaces pour réduire, de façon importante (32 %), la circulation sur les avenues Findlay et Broadway et sur la place Torrington. En fonction des résultats de l'examen, le plan recommandé ne prévoit aucune nouvelle restriction de virage dans le quartier Glebe.

- **Utilisations des terrains avoisinants**

Les propriétés adjacentes devraient bénéficier de la réduction des limites de vitesse.

### **DATES DE DÉBUT ET DE FIN PRÉVUES**

- Les mesures qui n'exigent aucun financement des immobilisations pourront être mises en œuvre dès le début de 2012, tandis que celles nécessitant un tel financement le seront au moment des prochains travaux de réfection de la chaussée ou lorsque le financement sera disponible.

### **TOTAL ESTIMATIF DES COÛTS DE CONSTRUCTION**

- Les coûts estimatifs associés à la mise en œuvre du plan recommandé se chiffrent à 475 900 \$. Voici la ventilation de ces coûts :

Signalisation, marques sur la chaussée et passages pour piétons à haute visibilité

- Passages pour piétons à haute visibilité : 6 000 \$ (ajout de marques en échelle)
- Signalisation : 11 300 \$
- Marques sur la chaussée

Mesures physiques

- Rétrécissements : 230 500 \$
- Entrée de l'avenue Sunnyside et aménagement paysager : 224 100 \$

*Les coûts estimatifs se fondent sur les renseignements sur les prix indiqués dans les anciennes soumissions de la Ville ou sur les estimations fournies à l'interne et comprennent les frais d'ingénierie et les dépenses extraordinaires.*

### **COMMENTAIRES FINANCIERS**

- Les coûts de construction totaux estimatifs sont de 475 900 \$ et seront payés lorsque le financement sera disponible.
- Le financement est disponible dans le cadre du programme de gestion de la circulation locale de 2012, sous réserve de l'approbation, par le Conseil, du rapport d'étape de la mise à jour de l'information concernant la priorité des projets de gestion de la circulation locale au 2<sup>e</sup> trimestre.



## CONFORMITÉ AVEC LE PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS (PDT)

- Les modifications au réseau routier proposées respectent le paragraphe 6.7.2 du Plan directeur des transports.

## CONSULTATIONS

L'étude a été dirigée par un groupe de travail public composé de sept représentants du public pour bien représenter les résidents du quartier. Parmi ces représentants figuraient des membres de l'Association communautaire du Vieil Ottawa-Sud, de l'Association communautaire du Glebe, et de la Hopewell Avenue Public School (et de son conseil scolaire).

Des rencontres ont eu lieu, et les membres du groupe de travail public ont formulé des commentaires dans leur correspondance régulière avec le personnel de la Ville et lors des réunions du groupe. Voici les principaux échanges qui ont eu lieu avec le groupe de travail public ou ses membres :

- *Première et deuxième réunions du groupe de travail public* : Pendant ces deux réunions, l'équipe de projet a pu rencontrer en personne les membres du groupe de travail public. Ces deux réunions ont eu lieu le 10 février 2010 et le 26 janvier 2011, respectivement.
- *Correspondance concernant le plan recommandé* : Des lettres ont été envoyées le 31 août 2011 aux membres du groupe de travail public, notamment la version provisoire du plan recommandé, en vue d'obtenir leurs commentaires. Les membres ont formulé des commentaires à l'intention du personnel.
- *Rencontre à l'école Hopewell* : Le personnel de la Ville a rencontré les représentants de la Hopewell Avenue Public School, les membres du conseil scolaire et les responsables de Green Communities Canada pour discuter des options envisagées pour répondre aux préoccupations exprimées en rapport avec la circulation et la sécurité à proximité de l'école.

De plus, l'équipe chargée de l'étude et les membres de l'Association communautaire du Vieil Ottawa-Sud ont tenu des événements accessibles au public.

- *Première et deuxième réunions portes ouvertes* : Deux réunions portes ouvertes ont été organisées par l'équipe de projet. La première réunion a eu lieu le 28 avril 2010 à l'école Hopewell, et la deuxième, le 7 avril 2011 à l'église unie Southminster. Ces réunions visaient à présenter l'étude et à recueillir des commentaires à son sujet. La première réunion portes ouvertes a été annoncée au moyen d'avis publiés dans le *Ottawa Citizen* et *Le Droit*, des journaux distribués dans toute la ville, le 16 avril et le 23 avril 2010. Pour annoncer la deuxième réunion portes ouvertes, des publicités ont été diffusées dans le *Ottawa Citizen* et *Le Droit* le 24 mars et le 31 mars 2011, ainsi que dans l'édition de mars 2011 du Ottawa South Community Association Review (OSCAR).
- *Assemblée publique de l'Association communautaire du Vieil Ottawa-Sud* : Une réunion portes ouvertes a été organisée pour donner aux résidents du quartier une deuxième occasion de formuler des commentaires sur l'étude. Cette réunion a eu lieu le 15 septembre 2011 à l'église unie Southminster.

Une page Web a été créée pour le projet et est hébergée sur le site Web de la Ville d'Ottawa. On y retrouve le contexte du projet, les coordonnées, les événements à

venir, et les panneaux qui ont été présentés lors des deux réunions portes ouvertes (<http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/consultations-publiques/tude-de-la-gestion-de-la-circulation-locale/etude-de-gestio-0>).

## **RÉSULTATS DE L'ANNONCE DES RÉUNIONS**

- Au total, 32 personnes ont participé à la première réunion portes ouvertes : 19 feuilles de commentaires ont été remises lors de cette réunion, et 59 courriels ont été reçus par la suite.
- Au total, 87 personnes ont participé à la deuxième réunion portes ouvertes : 67 feuilles de commentaires ont été remises lors de cette réunion, et 45 courriels ont été reçus par la suite.
- Plus de 70 personnes ont participé à l'assemblée de l'Association communautaire du Vieil Ottawa-Sud. Au total, neuf personnes ont formulé des commentaires écrits, avant ou après l'assemblée.
- Le plan recommandé se fonde sur les commentaires recueillis auprès du public et les conseils techniques formulés par l'équipe de projet (voir les pièces jointes 2 et 3).
- Dans un courriel daté du 23 février 2012, le conseiller du quartier, David Chernushenko, a déclaré être d'accord pour que le rapport soit approuvé par le directeur général, Urbanisme et Gestion de la croissance, en vertu des pouvoirs délégués qui lui sont conférés.

## **ÉTAT ACTUEL**

- Le directeur général, Urbanisme et Gestion de la croissance, a approuvé le rapport le 7 mars 2012, en vertu des pouvoirs délégués qui lui sont conférés.

## **PIÈCES JOINTES**

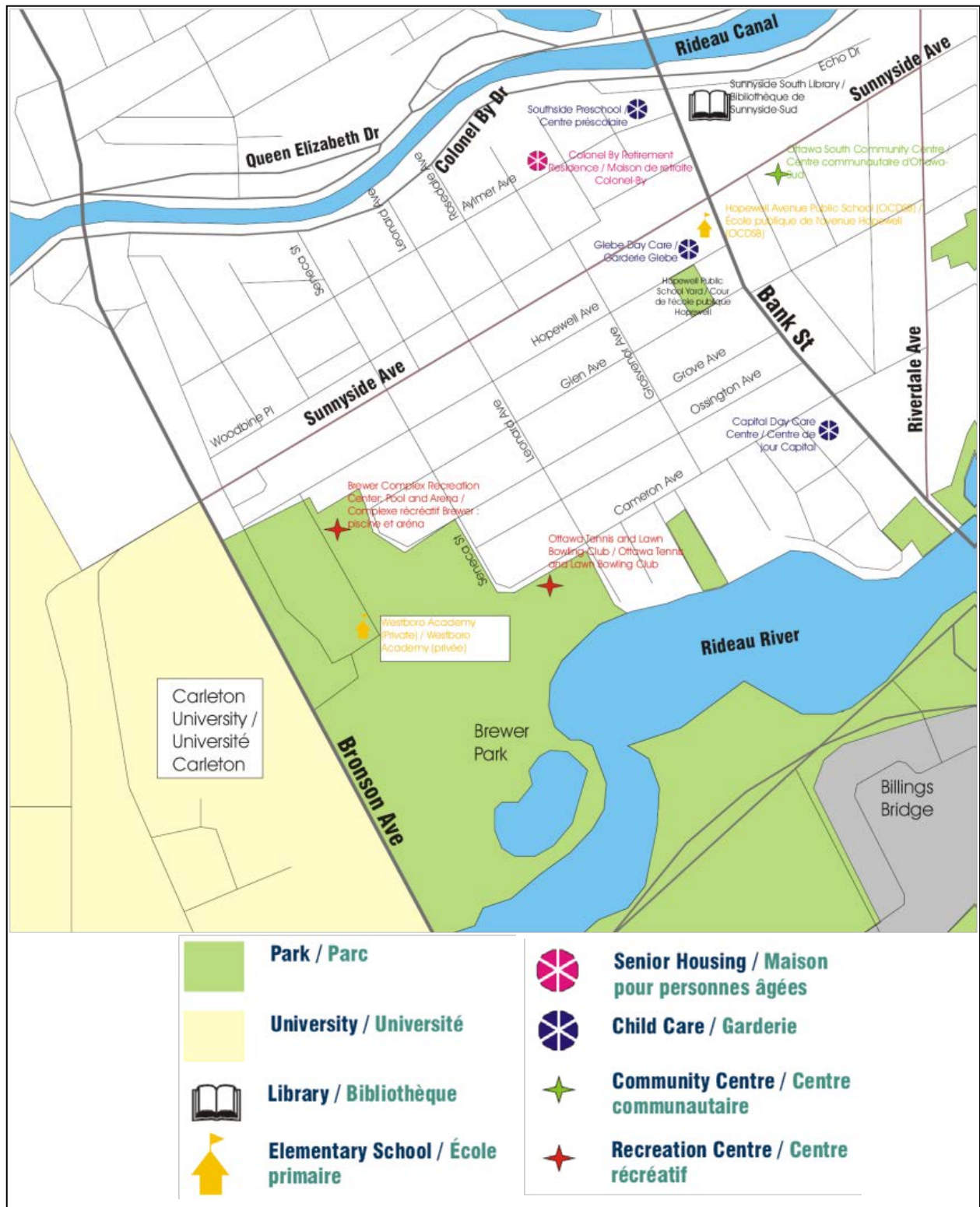
Pièce jointe 1 :

Plan repère

Pièces jointes 2 et 3 :

Plan recommandé (modifications proposées))

PLAN REPÈRE



MODIFICATIONS AU RÉSEAU ROUTIER PROPOSÉES





MODIFICATIONS AU RÉSEAU ROUTIER PROPOSÉES

