

Rawlson King

Councillor / Conseiller,
Rideau-Rockcliffe



Position de principe sur
le transport actif

Octobre 2021

Table des matières

Introduction	3
Les stratégies de protection des usagers vulnérables de la route	3
Sur la voie d'un réseau de transport plus sécuritaire	6
Les points à améliorer	8
Les priorités du quartier	14
Remerciements	16
Appendice	17
Réponses au sondage publié en prévision de la séance de consultation du 5 mai	17
Relevé des échanges en clavardage dans Zoom pendant la période de questions du 5 mai sur le transport actif	27
La déclaration de Mathieu Fleury, conseiller municipal, sur le transport actif	41

Introduction

L'objectif de ce document consiste à décrire dans ses grandes lignes mon objectif pour un réseau de transport actif continu, bien connecté et sécuritaire dans le quartier Rideau-Rockcliffe à l'intention des résidents et des visiteurs; ce réseau vient étayer les moyens de transport actif pour les loisirs et le navettage et rehausse la connectivité des quartiers, en plus d'accroître la mobilité des usagers de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique.

Les stratégies de protection des usagers vulnérables de la route

Les principes que je me suis engagé à respecter pendant l'élection partielle de 2019 constituent des lignes de conduite pour atteindre l'objectif du « transport sécuritaire ». Ces principes consistent à offrir de meilleures options de transport afin d'améliorer nos rues et nos trottoirs, à mettre en œuvre des dispositifs de modération de la circulation qui ont fait leurs preuves, essentiellement dans les rues latérales et dans les zones scolaires, à mettre au point une stratégie pour les déplacements à vélo qui prévoit un plus grand nombre de bandes cyclables, de supports à vélos et d'occasions de vélopartage et à améliorer l'accessibilité pour les personnes âgées grâce à de meilleures méthodes de transport.

Pour accroître la sécurité dans le transport et après avoir écouté les inquiétudes des résidents et des associations communautaires aussitôt après mon élection, en avril 2019, j'ai commencé à réduire les limites de vitesse dans l'ensemble du quartier en faisant aménager des zones de limitation de vitesse résidentielles. Les premières zones ont été aménagées dans Lindenlea, New Edinburgh et Overbrook à l'automne 2020 pour ramener les vitesses maximums à 40 km/h dans les rues résidentielles. Ce processus se poursuivra afin de réduire les limites de vitesse dans toutes les rues résidentielles applicables d'ici la fin du mandat 2018-2022 du Conseil municipal; l'objectif consiste à réduire les vitesses à 30 km/h dans les cas dans lesquels les normes en vigueur dans toute la ville le permettent. Dans le Village, on a construit les dernières routes selon les normes de 30 km/h, et lorsqu'il aura été approuvé, le Plan secondaire de Rockcliffe Park limiterait automatiquement à 30 km/h les vitesses dans ce quartier. De concert avec Mathieu Fleury, conseiller municipal (Rideau-Vanier; quartier 12), nous avons aussi fait aménager des zones de limitation de vitesse résidentielles de 30 km/h à la jonction du quartier 12 et du quartier 13 dans Castle Heights.

Le quartier Rideau-Rockcliffe comprend de nombreux secteurs qui constituent des hybrides de la ville et de la banlieue. Dans les cas où la densité de population est relativement élevée dans les secteurs comme Overbrook, Carson Grove et Manor Park, les infrastructures du transport actif comme celles que l'on trouve dans les secteurs du centre-ville plus urbain n'existent pas dans le quartier 13. Hormis les rues principales et les couloirs, les piétons n'ont pas de trottoirs et les cyclistes n'ont pas de bandes cyclables pour se déplacer.

Les fonds désignés dans le budget municipal annuel pour les améliorations à apporter au transport actif sont insuffisants pour répondre aux besoins de la Ville dans l'augmentation des infrastructures et dans les améliorations à apporter pour corriger les infrastructures lacunaires. Bien que la liste des liaisons manquantes recensées avec les trottoirs et le réseau cyclable soit longue, le budget ne comprend

chaque année que les fonds à consacrer à quelques projets importants sur tout le territoire d'Ottawa. Les 23 quartiers de la Ville ont tous leurs motifs d'inquiétude et leurs impératifs dans le transport, et chaque conseiller municipal préconise l'amélioration des infrastructures dans sa collectivité. Or, même si on tente de répartir également les ressources parmi l'ensemble des quartiers, on ne corrige pas le problème selon lequel en premier lieu, les quartiers ne sont pas tous sur un pied d'égalité dans l'accès aux ressources. Il est nécessaire de mieux prioriser l'équité sociale plutôt que l'égalité lorsqu'il s'agit de déterminer les priorités et le financement à attribuer aux projets afin de répondre aux besoins des collectivités.

Le personnel de la Ville dresse à intervalles réguliers l'inventaire du vaste réseau municipal de routes pour relever les travaux de réparation et de modernisation nécessaires, dont la réfection du revêtement de la voie publique. Dans ces évaluations, il faut se rappeler que les différents usagers de la voirie ont tous une idée différente de la qualité de la surface des routes. Ce qui peut être gérable dans un véhicule peut être très dangereux à vélo; en outre, la dégradation de la bordure de la chaussée devient beaucoup plus rapidement problématique quand les cyclistes empruntent la voie publique, puisqu'ils sont généralement forcés de rouler sur le bord de la rue. Il est nécessaire d'adopter des normes différentes pour l'entretien des routes lorsque des bandes cyclables sont déjà aménagées.

Dans la priorisation des investissements à long terme, il faut être plus attentif, du point de vue de l'équité sociale, aux disparités dans les secteurs absolument prioritaires (par exemple lorsqu'il n'y a pas de trottoir dans les secteurs regroupant surtout des ménages à revenus faibles) et dans les zones voisines des écoles. Ce sont des changements qu'il faut examiner à long terme. À court terme toutefois, je crois qu'il faut miser sur les stratégies immédiates pour améliorer rapidement la sécurité des usagers vulnérables de la route. On peut répondre en partie à la demande à court terme en faisant appel aux outils mis à la disposition des conseillers municipaux pour modérer la circulation.

Dans le quartier Rideau-Rockcliffe, on continue de faire appel à ces outils pour apporter des améliorations dans les collectivités à la demande expresse des résidents. On fait entre autres de plus en plus appel à des balises « à chevrons » et à des panneaux indicateurs pour inviter les automobilistes à partager la route avec les cyclistes, aux panneaux indicateurs portant la mention « Ralentissez pour nous » ou « Enfants au jeu » pour mettre en garde les automobilistes dans les zones résidentielles afin qu'ils réduisent leur vitesse, et enfin, à des avancées de trottoir et à des potelets flexibles pour obliger les automobilistes à rouler au centre de la route, ce qui laisse plus de place sur la périphérie. Nous avons aussi mis à l'essai le Programme des espaces partagés pendant la COVID-19 sur l'avenue Marion dans Overbrook et sur la rue Ben dans Castle Heights, ce qui a permis d'installer des barrières éphémères aux intersections pour inviter les automobilistes à ralentir. Mon bureau travaille aussi de concert avec les résidents pour réduire la circulation de transit sur la rue Eve dans Overbrook, pour améliorer la fluidité de la circulation sur le chemin Carson's dans Carson Grove, pour réduire la vitesse sur les tronçons de la rue Queen Mary et du chemin North River dans Overbrook, et pour travailler en collaboration avec les résidents afin d'aménager des dos d'âne allongés sur le chemin Dufferin dans New Edinburgh.



Exemple de barrière pour les espaces partagés pendant la COVID-19 : Il faut se pencher sur des solutions bon marché et mieux adaptées afin de protéger les usagers vulnérables de la route.

Hormis ce programme et après une vaste consultation de la collectivité, nous avons fait installer un nouvel arrêt dans tous les sens à l'entrée menant au Complexe St-Laurent dans Castle Heights, ainsi qu'un nouvel arrêt dans tous les sens à l'intersection de la rue Queen Mary et de la rue Vera dans Overbrook. On installera une nouvelle caméra reliée aux feux rouges sur le chemin de Montréal à l'angle de la promenade Brittany, en plus d'aménager un nouveau passage piétonnier à l'intersection du chemin North River et de l'avenue Stevens.

Mon bureau gère aussi les projets à long terme de modération de la circulation qui ont été priorisés pour les quartiers, ce qui comprenait, en 2020, le fructueux projet, aujourd'hui achevé, de prolongement du sentier est de la rivière Rideau dans le cadre du réaménagement d'une partie du parc New Edinburgh, afin d'éliminer une lacune qui existait déjà dans New Edinburgh en ajoutant un nouveau tronçon dans le sentier polyvalent (SP) entre la limite sud de l'avenue Stanley et le côté nord du terrain de jeux du parc New Edinburgh, à l'endroit où le sentier croise la voie de circulation mixte. Pendant le mandat 2018-2022 du Conseil, nous avons aussi consacré des travaux à l'entrée de transport actif du chemin Presland, à la hauteur de la promenade Vanier. Mon bureau travaille aussi en collaboration avec Tim Tierney, conseiller municipal (Beacon Hill-Cyrville; quartier 11) dans la mise en œuvre de dispositifs permanents de gestion de la circulation entre le chemin de Montréal et la rue Donald sur l'avenue Cummings, notamment en construisant plusieurs terre-pleins centraux sur la chaussée. Ce projet, qu'on a commencé à réaliser en septembre 2021, consiste aussi à réaménager la chaussée pour la rétrécir (avancées de trottoir) dans deux intersections achalandées, et à aménager un passage surélevé pour les piétons à hauteur du chemin Gardenvale. Ces aménagements, qui devraient permettre d'améliorer la sécurité pour tous les usagers, comprennent des passages piétonniers qui répondent aux normes actuelles sur l'accessibilité (LAPHO). On apportera aussi, à l'automne 2021, des modifications sur le côté ouest et le côté sud du chemin Belfast et à l'intersection du chemin Belfast et de la promenade Trainyards, afin d'assurer la connectivité avec le sentier polyvalent pour les personnes qui se déplacent à pied et à vélo, sur le chemin Belfast entre Overbrook et Elmvale-Canterbury/ Riverview afin d'intégrer les infrastructures cyclables sur le chemin Coventry.

Bien que je doive reconnaître que la même solution n'est pas adaptée à chaque rue ni à chaque secteur, je continuerai de travailler en collaboration avec les résidents et le personnel de la Ville pour cerner et mettre en œuvre les solutions les plus logiques pour la collectivité.

Sur la voie d'un réseau de transport plus sécuritaire

Dans le cadre d'un effort soutenu pour améliorer la sécurité du réseau de transport, mon bureau a mené une consultation publique auprès des résidents au cours d'une séance de questions sur le transport actif avec le personnel de la Ville; cette séance a été animée par Mathieu Fleury, conseiller municipal, et par moi-même le 5 mai 2021. Vous pouvez consulter cette séance en ligne (<https://youtu.be/zzF6XCBBp8>). L'objectif consistait à permettre aux résidents intéressés dans le quartier 13 (Rideau-Rockcliffe) et le quartier 12 (Rideau-Vanier) de participer à une discussion approfondie sur le déroulement du nouveau

Plan du transport actif de la Ville et à se pencher sur les motifs d'inquiétude dans ces deux quartiers voisins.

Une fois achevé, le nouveau Plan du transport actif de la Ville remplacera le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière de la Ville et servira de document complémentaire du nouveau Plan directeur des transports. Les principes-cadres du Plan directeur consistent à réduire la dépendance vis-à-vis des voitures, à protéger la santé et la sécurité du public, de même qu'à tenir compte de la diversité des besoins en mobilité de tous les résidents et visiteurs et de toutes les entreprises et à y répondre. L'objectif du Plan directeur consiste à s'assurer qu'en 2046, le réseau de transport d'Ottawa sera souple, fiable et efficient en s'adaptant à l'évolution des besoins des résidents et des entreprises dans tout le territoire de la Ville, tout en permettant à cette dernière d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre les dérèglements climatiques. Le nouveau Plan directeur indiquera que le réseau de transport offrira des options pour les déplacements de tous et de toutes, quels que soient leurs revenus, leur identité et leur niveau d'aptitude physique.

Les anciens plans du transport actif sont remplacés par un seul et même plan qui donnera une meilleure vue d'ensemble des modèles et des objectifs du transport actif sur tout le territoire d'Ottawa. Le transport actif désigne toute forme de transport mû par des moyens humains, dont les déplacements à pied, à vélo, en patins à roues alignées ou en planche à roulettes. Le transport actif fait partie du quotidien de tous, puisque la plupart des déplacements consistent généralement d'abord à franchir à pied la distance qui nous sépare d'un mode de transport secondaire comme le vélo, les transports en commun ou l'automobile. Dans la planification et la conception des aménagements dans le cadre des infrastructures de transport et de la forme bâtie, les personnes de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique peuvent faire appel au transport actif pour différentes raisons et divers déplacements.

Pour les besoins de la mise à jour du Plan du transport actif de la Ville, on suppose que les piétons et les cyclistes sont les principaux groupes d'utilisateurs. La stratégie vise à s'adapter à ces deux groupes d'utilisateurs, mais en tenant également compte des besoins des autres formes non motorisées de déplacement afin de créer à Ottawa un réseau de transport accessible et multimodal.

En prévision de la séance de consultation, les bureaux des conseillers ont demandé aux résidents de livrer leur avis dans leurs questions générales sur le transport actif, en plus d'exprimer certains motifs d'inquiétude ou de faire connaître les projets absolument prioritaires. Ces commentaires ont été transmis au personnel de la Ville, et l'exposé qui a par la suite été présenté à cette séance était destiné à parler des thèmes et des motifs d'inquiétude le plus souvent exprimés.

Bike Ottawa, Walkable Ottawa, l'Ottawa Disability Coalition et Écologie Ottawa ont appuyé la séance de consultation de mai 2021 et y ont participé. La séance même, qui s'est déroulée en virtuel à cause de la pandémie de COVID-19, était structurée sous la forme d'un exposé formel présenté par le personnel de la Ville d'après les commentaires recueillis avant cette séance; l'exposé a été suivi de séances en sous-groupes et d'une discussion plus fouillée sur les concepts et les projets débattus. La séance s'est

conclue sur un compte rendu de chaque groupe, pour permettre aux conseillers municipaux et au personnel de la Ville d'être aux premières loges en écoutant les commentaires de tous les participants.

Selon une observation prépondérante qui s'est fait jour dans les commentaires exprimés durant la consultation et dans la correspondance régulière avec les résidents, la pandémie de COVID-19 a changé les moyens, les horaires et les points de déplacement. L'achalandage des transports en commun, la circulation automobile, le nombre de piétons et les déplacements à vélo ont tous fluctué pendant la pandémie, et la situation est toujours aussi fluide.

Pour ce qui est de la planification du transport à Ottawa, il semble que nous soyons confrontés à de nombreuses incertitudes. Or, certains constats sont évidents :

- La pandémie a changé les habitudes de bien des gens dans leurs déplacements sur le territoire de notre Ville. Certains changements sont de courte durée, et on reviendra aux habitudes qui avaient cours avant la pandémie; d'autres changements sont appelés à s'inscrire dans la durée, mais finiront par se dissiper; d'autres encore sont permanents et représentent la « nouvelle normalité » pour le transport à Ottawa.
- Le personnel de la Ville a constaté d'importantes mutations dans le comportement de ceux qui se déplacent. Par exemple, la généralisation du télétravail (obligatoire dans bien des cas) a même largement dépassé les projections statistiques les plus optimistes.
- Les habitudes de déplacement et l'achalandage ne font pas encore partie de la « nouvelle normalité ». Certaines restrictions et conditions temporaires sont toujours en vigueur et le resteront pendant un certain temps.
- Il faudra toujours se déplacer, et on aura toujours besoin d'un réseau de transports en commun fiable et sécuritaire pour répondre aux besoins en déplacements de la population croissante d'Ottawa.

La Ville et d'autres municipalités de l'Ontario surveillent actuellement l'évolution des impacts de la pandémie sur les habitudes de transport et tiennent compte des incidences à court et à long termes à la fois. Il faudra en tenir compte dans la mise à jour du Plan directeur des transports d'Ottawa. Puisque les habitudes dans les déplacements continuent de fluctuer, la Ville surveille attentivement l'achalandage automobile, l'achalandage des transports en commun et d'autres baromètres du transport pour pouvoir suivre les impacts de la pandémie. Elle réunira éventuellement d'autres données à utiliser pour mettre à jour le Plan directeur des transports.

Le périmètre de travail approuvé pour la mise à jour du Plan directeur des transports (qui comprend les mises à jour à apporter au Plan du transport actif, qui s'appelait auparavant le Plan de la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa) indique que ce plan sera achevé en avril 2022. Le personnel de la Ville a d'abord révisé la date d'achèvement de la mise à jour du Plan directeur des transports et du nouveau Plan du transport actif pour la fixer à l'automne 2023 en raison des impacts de la pandémie de COVID-19.

En juin 2021, le personnel de la Ville a porté à la connaissance du Conseil municipal des changements intervenus dans le calendrier de l'Enquête sur les déplacements (origine-destination) et a par la suite modifié le calendrier de réalisation de la mise à jour du Plan directeur. La date d'achèvement à jour des éléments de l'aménagement du réseau et de la priorisation des projets dans la mise à jour du Plan directeur des transports est fixée à l'automne 2024.

Afin de faire avancer le projet, la mise à jour du Plan directeur des transports sera restructurée en deux volets : un document-cadre et un plan des infrastructures pour les transports en commun, le transport actif et le réseau routier. Puisque l'Enquête origine-destination n'a pas d'impact sur les politiques du Plan directeur des transports, on continue de mettre au point le document-cadre, qui sera soumis à la consultation publique à l'automne 2021 et à l'approbation du Conseil municipal au printemps 2022. On mettra au point le plan des infrastructures après l'Enquête origine-destination, et on le déposera pour approbation à l'automne 2024.

Puisque l'avenir est toujours incertain, le personnel de la Ville fait appel à la « planification par scénarios » pour mettre au point une série de scénarios, puis pour élaborer des plans d'après ces différents scénarios. Il affinera son scénario au fil du temps, lorsque les conditions se stabiliseront et que les incertitudes s'amoindriront à l'horizon.

Les points à améliorer

Dans l'intervalle, le personnel de la Ville comme les élus enchaîne avec la planification des transports d'Ottawa d'après l'information dont ils disposent et en consultant les parties prenantes, les autres ordres de gouvernement, les élus et les résidents. Pendant le mandat 2018-2022 du Conseil municipal, mon bureau a à maintes reprises écouté les résidents inquiets qui faisaient valoir que la Ville devait apporter des améliorations spécifiques dans certaines zones.

Le couloir Beechwood-Hemlock

Ce couloir est l'un des plus problématiques dans ce quartier. De nombreux résidents ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient toujours de ce couloir et ont attiré l'attention sur les problèmes à l'intersection de l'avenue Beechwood et de la rue MacKay. Les lignes de mire sont extrêmement problématiques et il se produit à intervalles réguliers des quasi-incidents entre les piétons et les automobilistes. En raison des difficultés continues sur l'avenue Beechwood, mon bureau publiera un document distinct sur sa vision de l'avenir de son réaménagement, qui portera entre autres sur l'amélioration de la sécurité routière. Il faut noter que les problèmes du chemin Hemlock sont différents des enjeux essentiels de l'avenue Beechwood; il n'y a presque pas de passages piétonniers, notamment dans les alentours des arrêts d'autobus et de l'école élémentaire.

Les déplacements à vélo dans Overbrook

Même s'il n'y a pas suffisamment de liaisons cyclables dans l'ensemble du quartier, la zone générale la plus vaste, dans laquelle il faut améliorer les infrastructures, est celle d'Overbrook. Dans le Plan sur le

cyclisme d'Ottawa (2013), on indique qu'il manque une liaison sur la rue Donald et qu'il s'agit d'une route locale selon le concept du réseau absolu : dans la liste suggérée des pistes cyclables abordables de 2031, on recommande d'aménager des voies de circulation communes de concert avec les prochains travaux de réfection ou de resurfacement des routes dans ce secteur. La rue Donald est cernée de voies cyclables entre la passerelle Adawe et la promenade Vanier et entre le boulevard St-Laurent et l'avenue Cummings. Toutefois, entre le boulevard St-Laurent et la promenade Vanier, la rue Donald est presque entièrement privée d'infrastructures. La surface de cette rue sera réfectionnée dans un délai estimatif de deux à quatre ans, et on améliorera la continuité des infrastructures des routes et des voies cyclables.

Il va de soi que d'après les commentaires de la collectivité, la rue Donald est une importante voie cyclable et que les voies de circulation partagées constituent une piètre solution. Il faudrait revoir cette route dans le cadre du nouveau Plan du transport actif afin d'évaluer la valorisation de l'utilisation qu'en fait la collectivité, ainsi que les liaisons avec les routes de moindre importance, dont la rue Brant, la rue Lola et la rue Alesther.

Il y a d'autres occasions d'améliorer les déplacements à vélo dans Overbrook. On pourrait prolonger dans le sens ouest les voies cyclables du chemin Cyrville à l'est du boulevard St-Laurent en restructurant l'intersection à la hauteur de la rue Queen Mary. La rue Lola est une liaison nord-sud naturelle qui traverse le centre de la collectivité et qui assure la liaison entre la rue Donald et les voies cyclables prévues respectivement sur le chemin Presland et sur le chemin Coventry. En aménageant des voies cyclables sur la rue Lola, on permettrait de mieux se déplacer dans le secteur, plutôt que dans les couloirs est-ouest seulement.

Le chemin Presland même est une voie cyclable recommandée, dont l'entrée est protégée à la hauteur de la promenade Vanier et dont la liaison est assurée sur l'avenue Hardy jusqu'au sentier polyvalent du chemin Coventry. Les usagers vulnérables de la route sont en général très nombreux sur le chemin Presland, dans un secteur réunissant des logements denses et des parcs; or, l'état de la route et l'absence de balises sur la chaussée ou d'autres moyens signalétiques nuisent au parcours cyclable. Il faudrait réfectionner le plus tôt possible le revêtement du chemin Presland, en tenant compte des types de modes de transport sur cette route.

L'amélioration de la sécurité des intersections

Majoritairement, les inquiétudes les plus impérieuses dont les piétons font part à mon bureau se rapportent à la sécurité aux intersections. Plusieurs artères sillonnent le quartier, dont le boulevard St-Laurent, la promenade Vanier, l'avenue Beechwood et le chemin Hemlock, ainsi que l'intersection avec les routes ou les secteurs résidentiels. Si on a réfectionné une intersection pour la protéger (soit l'intersection de la rue Donald et du boulevard St-Laurent), on a recommandé d'améliorer d'autres intersections (soit celle de la rue Donald et de la promenade Vanier et celle du boulevard St-Laurent et du chemin de Montréal).

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le nouveau Plan d'action stratégique sur la sécurité routière. Ce nouveau plan, établi d'après des données, comprend des résultats mesurables et cadre avec

les principes de l'approche sécuritaire des systèmes et de la Vison Zéro, doctrine de conception de la circulation automobile selon laquelle un décès ou une blessure grave n'est qu'un décès ou une blessure grave de trop. Les usagers vulnérables de la route et les intersections sont deux des priorités mises en relief dans le Plan d'action de la sécurité routière. Or, il y a un clivage entre ces priorités déclarées et leur mise en œuvre, notamment les feux de circulation des intersections de la Ville. Pour améliorer vraiment la sécurité des piétons et des cyclistes, il faut prendre les mesures suivantes :

- éliminer tous les capteurs de présence aux feux rouges (par ailleurs appelés les « boutons d'appel »);
- ajouter des avancées piétonnes dans toutes les intersections à feux dans les cas où au moins l'une des routes de l'intersection est une artère ou une voie collectrice et qu'il y a des infrastructures piétonnes ou qu'on indique que ces infrastructures sont nécessaires;
- ajouter des feux pour les cyclistes dans toutes les intersections à feux dans les cas où au moins l'une des routes de l'intersection est une artère ou une voie collectrice et qu'il y a des infrastructures cyclables ou qu'on indique que ces infrastructures sont nécessaires



Les différents feux de circulation des différents modes de transport améliorent la sécurité.

Je travaille aussi en collaboration avec le personnel de la Ville afin d'apporter éventuellement des solutions pour cerner et corriger les problèmes de non-conformité des panneaux indicateurs d'arrêt sur les routes locales. Sur certaines rues, les potelets flexibles sur mesure donnent de bons résultats, et il se peut qu'on les généralise ou qu'on balise la chaussée le cas échéant.



Un potelet flexible sur mesure à une intersection permet d'inciter les automobilistes à s'immobiliser aux panneaux d'arrêt.

Les inquiétudes sur l'ensemble du territoire de la Ville

Pendant la séance conjointe des quartiers 12 et 13 avec les partenaires communautaires pour réunir les commentaires, les avis et les conseils des résidents à propos du nouveau Plan du transport actif, on a exprimé plusieurs inquiétudes courantes qui s'étendent à tout le territoire de la Ville :

- Les résidents ont fait savoir qu'il n'y avait pas suffisamment de liaisons entre les projets de transport actif, ce qui donne lieu à des infrastructures disjointes. Les infrastructures cyclables aménagées entre la passerelle Adàwe et la promenade Vanier sur la rue Donald et l'intersection reconstruite à l'angle de la rue Donald et du boulevard St-Laurent en sont un exemple marquant, alors que la plus grande partie de la rue Donald entre la promenade Vanier et le boulevard St-Laurent n'a pas d'infrastructures cyclables.
- Les résidents ont fait savoir qu'ils souhaitaient que la Ville priorise davantage les voies de circulation continues, plutôt que les projets généralisés et disjointes.
- On a à maintes reprises exprimé des inquiétudes sur certaines rues : en tâchant de servir tous les modes de transport selon les modalités exposées dans la Politique sur les rues complètes de la Ville, il se peut qu'on ne puisse pas bien servir tous les modes de transport. Le couloir de l'avenue Beechwood (entre la promenade Vanier et le cimetière Beechwood) en est un bon

exemple. En aménageant des intersections irrégulières sur les voies cyclables, piétonnables, automobiles et de transports en commun et dans les places de stationnement sur rue et en aménageant des emprises limitées, on a créé un environnement stressant et souvent dangereux. Une meilleure méthode consisterait à procéder à un examen plus général de la zone et à envisager d'aménager une voie de circulation sécuritaire et continue pour tous les modes de transport au lieu d'essayer de tout viabiliser dans chaque rue.

- On a exprimé une inquiétude générale à propos de la sécurité aux intersections, surtout sur les routes très achalandées. Dans les intersections, on priorise souvent la fluidité de la circulation plutôt que la sécurité des usagers vulnérables de la route, et on a exprimé une nette préférence pour mettre en œuvre différentes normes, notamment en éliminant les « capteurs de présence aux feux rouges », en installant des feux verts prioritaires pour les cyclistes et les piétons et en mettant en œuvre les infrastructures des « intersections protégées », afin d'assurer la protection des piétons contre les automobilistes qui font des virages.
- Bien qu'il n'y ait toujours pas suffisamment de trottoirs dans certains secteurs comme Overbrook, les résidents estiment que les nombreux trottoirs qui existent effectivement sont trop étroits pour permettre de se déplacer à pied ou pour les personnes qui ont des besoins en accessibilité. Par exemple, il se peut qu'il n'y ait pas de place pour permettre à ceux qui se déplacent en fauteuil roulant ou qui ont des poussettes de se doubler, et ni les uns ni les autres ne peuvent facilement laisser l'autre usager le dépasser.
- De nombreux résidents ont exprimé des inquiétudes à propos des trottoirs utilisés à mauvais escient par les cyclistes et les trottinettistes. Il est nécessaire d'améliorer la signalétique et la formation et de mieux faire appel à la technologie pour veiller à ce que les cyclistes et les trottinettistes roulent sur la chaussée ou dans les bandes cyclables.
- Si la construction cause des inconvénients nécessaires lorsqu'il s'agit d'assurer l'entretien du réseau de transport, il semble qu'on ne tienne pas suffisamment compte des voies de circulation non automobile; si les travaux de construction nuisent aux parcours cyclables et piétonnables, il faut en refaire le tracé et les protéger en les traitant sur un pied d'égalité ou à un niveau supérieur.

Les inquiétudes spécifiques

Pendant la séance de consultation, plusieurs participants ont exprimé des inquiétudes spécifiques sur la circulation, à savoir :

- Dans New Edinburgh, la rue Crichton est un motif d'inquiétude spécifique. Bien que la rue Crichton soit une route collectrice et qu'on ait récemment abaissé à 40 km/h la limite de vitesse dans cette rue selon le nouveau plan des zones résidentielles de limitation de la vitesse, on s'inquiète toujours de la sécurité en raison du volume de véhicules qui roulent entre l'avenue

Beechwood et la promenade Sussex. Des résidents nous ont fait savoir qu'il pourrait se révéler nécessaire d'aménager d'autres dispositifs de modération de la circulation.

- L'avenue Beechwood est l'une des rues les plus problématiques du quartier 13, voire dans toute la Ville. La configuration irrégulière des intersections en raison des différences dans la planification de plusieurs anciennes municipalités dans les limites de leur territoire, ainsi que les divers modes de transport actif qu'on tâche de viabiliser créent un environnement déroutant et souvent dangereux. Mon bureau déposera, d'ici la fin de 2021, une plus vaste proposition sur les moyens d'apporter des améliorations au couloir de l'avenue Beechwood.
- Tout de suite à l'est du boulevard St-Laurent, sur le chemin de Montréal, il y a un conflit entre les différents usagers de la route. On relève plusieurs intersections en T qui s'enchaînent et qui sont jalonnées de points d'accès menant aux zones commerciales majeures et aux arrêts d'autobus. Il y a aussi des secteurs résidentiels denses à proximité. Même si l'Évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair fait état de certaines solutions à long terme à apporter à certains de ces problèmes grâce à l'intégration des infrastructures du transport actif de concert avec la mise en œuvre des intersections protégées, il pourrait se révéler nécessaire d'adopter des solutions à plus court terme.
- Le rapport soumis au Conseil municipal en 2020 sur l'Examen de la sécurité des cyclistes aux intersections très achalandées fait état de l'intersection de la promenade Vanier et de la rue Donald, puisque le fort achalandage de la promenade Vanier est dangereux pour les usagers vulnérables de la route et que l'on recommande de réfectionner cette intersection pour la protéger. Or, on n'a pas prévu un financement suffisant pour ce type de projet. Il est nécessaire de se pencher sur des solutions de rechange jusqu'à ce qu'on puisse assurer le financement de ce projet.
- Plusieurs résidents ont exprimé des inquiétudes à propos des lignes de mire dans le sens nord de la promenade Aviation à la hauteur du chemin de Montréal. En raison de la configuration de la route, il est difficile de voir les voitures qui arrivent, et il faudrait penser à installer un feu vert prioritaire à cette intersection.
- Un projet majeur qui fait partie du Réseau cyclable absolu consiste à assurer la liaison entre les voies cyclables de l'avenue McArthur sur le boulevard St-Laurent jusqu'au chemin Gardenvale et à poursuivre cette liaison jusqu'aux sentiers de la promenade Aviation. Cette liaison serait un prolongement logique menant aux infrastructures cyclables déjà aménagées; il faudrait toutefois racheter des terrains au secteur privé, ce qui n'est pas possible à l'heure actuelle.
- Un projet dont il a souvent été question consiste à ajouter des voies cyclables sur la rue Donald. Il s'agit d'un parcours cyclable naturel, dont les infrastructures manquent de cohésion; on améliorera ces infrastructures lorsqu'on réfectionnera le revêtement de cette rue.
- En outre, les résidents souhaitent améliorer les infrastructures cyclables dans Overbrook. Sur la rue Lola, les voies cyclables sont prioritaires, comme elles le sont sur la rue Queen Mary, et ils

souhaitent qu'on aménage des liaisons sur tout le boulevard St-Laurent jusqu'aux voies cyclables du chemin Coventry et du chemin Ogilvie.

Les priorités du quartier

L'importance du transport actif est devenue absolument évidente pendant la pandémie de COVID-19, lorsque la demande exprimée pour les voies cyclables et piétonnables sécuritaires, accessibles et facilement disponibles a explosé. Je mets en lumière ci-après quatre projets prioritaires auxquels je me consacrerai dans le quartier 13.

1. Couloir de l'avenue Beechwood

L'avenue Beechwood fait l'objet d'un plan d'étude qui sera mis en œuvre progressivement lorsqu'on réaménagera les propriétés qui donnent sur ce couloir. Même si le plan d'étude définitif est rigoureux, la mosaïque actuelle des infrastructures est dangereuse, puisque les voies cyclables donnent épisodiquement sur les voies automobiles et sur les voies piétonnes achalandées. Compte tenu de l'augmentation du nombre de résidents que cette rue principale devrait accueillir dans les prochaines années, il est impératif de mettre en œuvre immédiatement un plan d'étude complet, au lieu de s'en remettre à l'approche progressive et aléatoire actuelle portée par les projets d'aménagement. Je publierai d'ici la fin de 2021 un document sur la vision du réaménagement de l'avenue Beechwood.

2. Liaison cyclable entre l'avenue McArthur, le chemin Gardenvale et la promenade Aviation

On a recensé ce lien, qui constitue une liaison cyclable idéale pour traverser la ville, puisqu'elle relie les voies cyclables de la rue McArthur avec les sentiers de la promenade Aviation. Bien qu'il s'agisse d'une ambitieuse solution à long terme, il faudrait racheter un terrain privé et nouer un partenariat avec la Commission de la capitale nationale. C'est pourquoi ce projet n'a pas été lancé. Toutefois, mon bureau continuera de promouvoir cette option.

3. Voies cyclables de la rue Donald (entre la promenade Vanier et le boulevard St-Laurent)

La rue Donald est une voie cyclable plutôt achalandée, dotée d'infrastructures cyclables établies aux deux extrémités (voies cyclables entre la passerelle Adawe et la promenade Vanier et intersection repensée à la hauteur du boulevard St-Laurent). L'aménagement d'infrastructures cyclables continues sur la rue Donald est une priorité absolue pour la collectivité. Même si on se penche sur cette zone lorsqu'on en réfectionnera la surface dans plusieurs années, il se peut que l'aménagement de voies continues entièrement séparées sur toute la longueur de cette route ne fasse pas partie du périmètre de ce projet. L'amélioration des infrastructures cyclables est aujourd'hui un projet relativement rapide, qui aura un impact considérable et qui permettrait de rehausser les loisirs en plein air et d'améliorer la santé mentale et physique et la sécurité à l'heure où cette collectivité durement éprouvée tâche de reprendre du mieux après avoir été frappée par la COVID-19.

4. Passage piétonnier à l'intersection du chemin Coventry et de l'avenue Hardy

Les résidents d'Overbrook réclament depuis longtemps l'amélioration des liaisons piétonnables et cyclables menant au Complexe St-Laurent pour avoir accès à la station St-Laurent et à l'arrêt d'autobus assurant la correspondance avec le réseau de transport en commun rapide. Un passage à l'intersection du chemin Coventry et de l'avenue Hardy permettrait d'améliorer la sécurité de la liaison en suivant un parcours naturel que les résidents empruntent pour se rendre à la galerie marchande. Un passage piétonnier aménagé à cet endroit serait étayé par un bateau de trottoir qui sera réalisé par un propriétaire qui vient d'achever de construire un complexe d'immeubles à logements multiples à l'intersection de l'avenue Hardy et de la rue Bernard. Le plus grand nombre de résidents portera la demande exprimée pour l'aménagement de ce passage.



Les passages piétonniers permettent aux piétons de traverser la chaussée dans un lieu sûr et défini.

Si la crise actuelle et les tendances dans l'évolution des comportements auxquels nous nous adaptons sont le produit de la pandémie de COVID-19, investir dans des projets comme ceux qui sont listés ci-dessus aura un impact plus vaste sur les infrastructures du transport actif dans l'ensemble du quartier et de la Ville. En 2019, le Conseil municipal d'Ottawa s'est allié aux gouvernements du monde entier en déclarant l'urgence climatique, et ces projets permettent de respecter cette priorité. C'est pourquoi mon bureau continuera de promouvoir les projets exposés ci-dessus, en plus de mener les nombreux efforts portés par les résidents à court, à moyen et à long termes afin d'améliorer et de promouvoir les infrastructures du transport actif dans le quartier Rideau-Rockcliffe.

Remerciements

Rawlson King, conseiller municipal, souhaite remercier personnellement Mathieu Fleury, conseiller municipal (Rideau-Vanier; quartier 12), ainsi que tous les groupes qui ont participé au déroulement des séances de consultation conjointes sur le transport actif et qui ont livré de précieux commentaires, en plus d'encourager de nombreux membres de la collectivité à y participer. Rawlson King tient aussi à remercier de leurs efforts les membres du personnel de son bureau, surtout Stephanie Johnson, dans le concours apporté à la mise au point de ce document-cadre.

Appendice

Réponses au sondage publié en prévision de la séance de consultation du 5 mai

Quels sont les projets de transport actif que vous souhaiteriez réaliser dans Rideau-Vanier ou dans Rideau-Rockcliffe?

Aucune opinion

Il faudrait élargir les voies cyclables et piétonnables pour que les cyclistes comme les piétons puissent se déplacer en toute sécurité. Il faut aussi améliorer les règles ou l'information pour les cyclistes, comme on l'a fait dans les Pays-Bas. Les cyclistes doivent se rendre compte que les voies de circulation sont partagées et doivent être attentifs aux piétons âgés, aux enfants et aux chiens : ils ne peuvent pas rouler à grande vitesse dans une voie de circulation sans avoir la courtoisie d'avertir les piétons par un coup de sonnette.

Nouveau pont sur le site de l'ancien « pont noir » au sud des ponts de Minto

Je souhaiterais que la Ville réalise des initiatives pour aménager des voies de circulation partagées dans les rues résidentielles dans lesquelles il n'y a pas de circuits d'autobus (par exemple en abaissant les limites de vitesse et en modérant la circulation). Je souhaiterais aussi qu'on fasse appel à un mode de transport en commun prévoyant le vélo-partage afin d'assurer la liaison entre le réseau de l'O-Train et notre quartier, au lieu de compter sur les autobus.

- (1) Liaisons piétonnables et cyclables satisfaisantes entre Overbrook et la station de train léger St-Laurent
- (2) Voies cyclables sur l'avenue Hardy et le chemin Presland, soit la piste cyclable transurbaine n° 3
- (3) Étude de toutes les options pour des voies cyclables sur la rue Donald. (L'emprise est assez large pour permettre d'aménager des voies cyclables attrayantes, invitantes et distinctes, de « première qualité ».)
- (4) Voies cyclables sur la rue Lola entre le chemin Presland et le chemin Coventry jusqu'à la rue Donald, pour solidariser la collectivité et ramener dans le cœur d'Overbrook l'achalandage cyclable transurbain

Il faudrait prioriser les projets qui permettent de mieux faire fructifier l'argent des contribuables. J'apprécie les voies cyclables et les panneaux indicateurs. Il serait formidable d'en améliorer l'entretien et d'en augmenter le nombre. Je ne sais pas s'il s'agit d'une question de transport ou de sécurité publique. Or, il serait utile de prévoir des systèmes de localisation d'urgence des commerces sur les voies cyclables et les sentiers piétonnables situés dans les zones boisées ou sur le bord des cours d'eau, par exemple le long des sentiers qui s'étendent entre le parc Stanley et Riverain, Strathcona et le pont Hurdman. Dans les cas d'urgence, il suffirait de donner les coordonnées du marqueur à l'ambulancier. Il y a plusieurs années, j'ai croisé un homme qui venait de subir une légère crise cardiaque juste à la sortie du pont Hurdman (non loin du MDN) et j'ai appelé le 9-1-1. J'ai passé 25 minutes au téléphone avec le service 9-1-1 en tâchant d'expliquer où il reposait et où je me trouvais. J'ai vu l'ambulancier rouler dans les deux sens du chemin de la rivière pour essayer de me trouver.

Il faudrait veiller sur la sécurité des cyclistes sur l'avenue Beechwood et sur le chemin Hemlock. À l'heure actuelle, les environs de l'avenue Marier représentent une zone de danger.

En outre, l'intersection de la rue Mackay et de l'avenue Beechwood est déroutante et stressante pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Il faudrait apporter des améliorations aux bandes cyclables de la rue McArthur entre la rue Olmstead et la promenade Vanier, afin de mieux les séparer des voies de circulation automobile, et il faudrait améliorer l'étude pour éviter que les voies de circulation ne servent qu'à stocker la neige en hiver. Il faudrait installer des panneaux d'arrêt Idaho dans les petites rues.

Liaisons sécuritaires menant aux stations du TLR et aux écoles.

Plus petits modèles d'autobus dans le quartier. Interdire les concessions automobiles dans ces collectivités denses puisqu'elles ont pour effet d'augmenter l'achalandage, le nombre de véhicules et les moyens servant à transporter ces véhicules. Il faudrait que ces concessions s'installent dans des parcs industriels, loin des collectivités densément peuplées. Il faudrait aménager des trottoirs plus larges, destinés exclusivement aux piétons et à la communauté des personnes handicapées. Il faudrait prévoir des voies cyclables pour les cyclistes; or, ils peuvent aussi se déplacer dans les rues et les ruelles. À eux de choisir! Il n'y a qu'un seul espace routier pour tous les autres « véhicules ». Il faudrait soit aménager des voies cyclables désignées et destinées exclusivement aux cyclistes, soit cesser de gaspiller les fonds municipaux! Il faudrait faire un choix ou consacrer les fonds à la réparation de nos routes délabrées!

Les cyclistes DOIVENT immatriculer leur vélo! Il n'est pas nécessaire de compter des droits d'immatriculation élevés, et les enfants devraient en être exemptés! La police consacre des ressources et des heures à aider les cyclistes à identifier et à retrouver leur vélo SANS FRAIS. Ils ont déjà mis en place un programme informatique! On ne peut donc pas prétexter que ce sera trop coûteux ou irréalisable! Il faut compter des frais chaque année! IL N'Y A PAS D'EXCUSE! Certains de ces vélos coûtent aussi cher qu'une voiture! C'est abordable et c'est une question de RESPONSABILISATION!

1. Il faut apporter d'autres améliorations pour séparer les piétons et les automobilistes sur la promenade Somerset Est.
2. On doit améliorer les liaisons cyclables entre la Côte-de-Sable et le Centre Rideau, ainsi que le marché By.
3. Il faut rehausser la sécurité des liaisons cyclables sur le pont Cummings (en l'aménageant comme le pont de la rue Bank!).
4. On doit améliorer la liaison cyclable entre la Côte-de-Sable et le sentier du côté est du canal à la hauteur du Centre des congrès (via l'avenue Daly).

Il faudrait peindre les voies cyclables au lieu d'aménager des bandes cyclables séparées (ou surélevées, ce qui est encore pire). Les cyclistes devraient circuler sur la chaussée, et non sur le trottoir.

Construire un sentier polyvalent sous la rue Rideau et le pont du chemin de Montréal pour assurer sans interruption la fluidité de la circulation sur le sentier est de la rivière Rideau.

Construire des sentiers polyvalents séparés au niveau du sol dans le sens est et dans le sens ouest du pont de la rue St-Patrick et de l'avenue Beechwood.

Je souhaiterais raccorder la piste cyclable entre l'ambassade de Chine et la bande cyclable de la rivière Rideau du côté nord de St-Patrick. Le pont permettrait facilement d'aménager une piste cyclable surélevée et séparée de la chaussée de ce côté du pont également.

Aussi, pour ralentir les voitures et mieux l'adapter aux piétons, la rue Crichton devrait être moins large, et il faudrait élargir les trottoirs. Les voitures roulent rapidement parce que la chaussée est large.

On reconstruira, dans les prochaines années, le pont de la rue St-Patrick qui enjambe la rivière Rideau. Il faudrait prévoir des sentiers dans les deux sens des deux côtés, en plus de planter des arbres.

Nous avons l'occasion d'aménager un pont magnifique. À l'heure actuelle, il est très désagréable à traverser.

Il faudrait revitaliser le sentier Portage du Chef Pinesi dans Rockcliffe. Il faudrait en faire de même sur le sentier autochtone traversant Beechwood et Rothwell Heights.

Il faut mieux encourager l'achalandage piétonnier. Il est nécessaire de mener une vérification des intersections pour la sécurité des piétons et pour des raisons d'efficacité. Par exemple, le feu pour piétons à l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue Templeton dure à peine 15 secondes. Dans ce passage piétonnier achalandé, surtout pour les personnes en situation de handicap, cette durée est beaucoup trop courte pour traverser la chaussée en toute sécurité. On encourage ainsi les comportements intrépides chez les piétons et il semble qu'on ait conçu la chaussée afin de causer le moins d'inconvénients possible aux automobilistes, au lieu de favoriser la sécurité des piétons à cette importante intersection. Il faudrait prévoir un feu d'au moins 30 secondes pour permettre aux piétons de traverser cette intersection.

Accès à l'eau et aux toilettes

1. Il faudrait augmenter le nombre de bandes cyclables nord-sud, par exemple sur la rue Cumberland et sur la rue Dalhousie. Il est difficile de se rendre à l'Université d'Ottawa à partir de la Basse-Ville.
2. De plus, la voie cyclable de la promenade Sussex, qui mène à l'avenue Mackenzie aux alentours du Musée des beaux-arts du Canada est trop compliquée. En plus, les poteaux qui bloquent l'entrée de la voie cyclable à côté de l'ambassade américaine sont dangereux pour les cyclistes.
3. Le secteur du Marché est presque dénué de voies cyclables.

Il faudrait installer des buvettes sur le sentier de la rivière Rideau à la hauteur du parc Stanley, du parc Riverain et du parc Optimiste. Il faudrait aussi poser des poteaux de sécurité pour les pistes cyclables sur l'avenue Beechwood entre la promenade Vanier et la rue Charlevoix des deux côtés et plus à l'est en direction du chemin Hemlock. Il faudrait aussi réparer les nids-de-poule dans les quartiers. Ils représentent un énorme danger. Si on ne rive pas les yeux au sol, on risque de chuter si les pneus tombent dans un nid-de-poule ou dans une grande fissure. Chaque rue est en mauvais état, surtout dans les secteurs dans lesquels il y a des chantiers de construction (rue Mackay et avenue Beechwood, rue Laval à côté de la nouvelle maison de retraite, et rue Barrette à la hauteur de la rue St-Charles). Il faudrait aussi baliser les bandes cyclables sur un plus grand nombre de rues menant aux grandes artères (rue Charlevoix et rue Mackay à destination de l'avenue Beechwood, par exemple). Enfin, il faudrait travailler en partenariat avec la CCN pour élargir les sentiers qui longent la rivière Rideau à l'intention

des piétons et des cyclistes. Les sentiers polyvalents ont été aménagés à une époque où les usagers étaient moins nombreux, et aujourd'hui, nous les avons dépassés en nombre et il nous faut des sentiers plus larges.

Le chemin Hemlock entre le boulevard St-Laurent et les portails de l'ancienne base des Forces canadiennes et du Village des Riverains sont les éléments manquants les plus importants (à mes yeux). Il s'agit d'environ 600 mètres. C'est à la fois pour les cyclistes et les piétons. On pourrait assurer la liaison avec les pistes cyclables qui traversent le Village des Riverains pour mener à la promenade Aviation (qui conduit désormais à la station du TLR de Cyrville), ainsi que les trottoirs et les bandes cyclables dans le tronçon ouest du chemin Hemlock (qui mène à l'avenue Beechwood et aux sentiers de la rivière Rideau) et le boulevard St-Laurent dans le sens sud jusqu'au chemin de Montréal (pour se rendre jusqu'au chantier consacré à l'amélioration de ce chemin). Je crois que ce tronçon permettrait vraiment d'assurer une poignée de liaisons manquantes pour les cyclistes comme pour les piétons.

- Améliorations à apporter aux trottoirs : Aménager des passages à niveau et des trottoirs continus, combler les lacunes dans les infrastructures des trottoirs et rehausser les normes de l'entretien des trottoirs en hiver.
- Bandes cyclables mieux protégées sur les grandes artères, aménagement d'un réseau cyclable sécuritaire et connecté et intégration de nouveaux trajets dans le réseau cyclable en hiver.
- Réduction de la limite de vitesse sur la promenade Vanier.
- Mieux séparer le trottoir et la chaussée sur la promenade Vanier.
- Passage piétonnier à feux à l'arrêt d'autobus n° 8944 sur la promenade Vanier.
- Étendre les activités d'entretien en hiver sur le sentier est de la rivière Rideau pour mieux déneiger ce sentier.

Prévoir un passage sous le pont Cummings pour :

- assurer la sécurité des piétons, des cyclistes, des personnes qui se déplacent en fauteuil roulant et des automobilistes à l'intersection;
- établir une liaison sécuritaire pour les usagers des collectivités et du train léger à la station Hurdman;
- permettre de densifier le secteur ouest du chemin de Montréal et améliorer la fluidité de la circulation à l'intersection du pont.

Passage piétonnier avec feux de circulation sur la promenade Vanier et sur le passage à la hauteur de la rue Charlevoix. En raison de la densification des quartiers, il est nécessaire de prévoir un passage pour permettre de traverser la promenade. À l'heure actuelle, la vitesse des voitures et les bancs de neige en hiver représentent des dangers pour le public.

En plus, les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant et celles qui utilisent des poussettes n'arrivent pas à traverser le pont.

Il faudrait prévoir un sentier cyclable sécuritaire entre le Village des Riverains et la promenade Aviation.

Oui, il faudrait installer un feu vert prioritaire sur le chemin de Montréal et sur la promenade Aviation dans le sens nord sur cette promenade parce qu'on ne peut pas voir les automobiles parce qu'elles circulent à un niveau inférieur à celles qui se déplacent du côté est et qu'on ne peut pas voir les voitures qui s'en viennent.

Je souhaiterais qu'on aménage un couloir cyclable sécuritaire traversant le marché By. À l'heure actuelle, on évite de se déplacer à vélo dans le marché By avec nos invités parce qu'il faut avoir beaucoup d'expérience pour traverser ce marché. Les trottinettistes circulent partout à vive allure. Nous sommes aussi très nerveux parce qu'on peut se faire voler nos vélos. Idéalement, même si ce n'est que durant les mois de l'été, il faudrait prévoir une zone de stationnement des vélos protégée (clôturée); on pourrait par exemple faire appel à des étudiants durant l'été ou offrir des emplois temporaires en collaboration avec un organisme social à but non lucratif dans le cadre d'un projet de création d'emplois. Veuillez consulter le site <https://www.biesieklette.nl/>.

Il faudrait aménager plus de bandes cyclables séparées au niveau du sol.

Avez-vous des questions à propos du transport actif ou du Plan directeur des transports en général?

Non.

Je suggère que la Ville, des groupes ou des urbanistes se penchent sur la programmation et le financement offert par le gouvernement du Canada, par exemple dans le cadre du Fonds pour le transport actif (<https://logement-infrastructure.canada.ca/trans/index-fra.html>) ou l'Initiative canadienne pour des collectivités en santé (<https://communityfoundations.ca/fr/initiatives/https-communityfoundations-ca-fr-initiatives-initiative-canadienne-pour-des-collectivites-en-sante/>).

Pourquoi ne déplace-t-on pas les bandes ou les pistes cyclables pour éviter de les aménager entre des abribus et des arrêts d'autobus?

C'est ce qu'il faudrait plutôt faire.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-05-27/-floating-bus-stops-separate-transit-traffic-from-bike-lanes>

Pourquoi la Ville ne fait-elle pas appel à une approche stratégique et intégrée dans le vélo-partage (comme Bixi à Montréal) pour renforcer le réseau de transport en commun durant les mois de l'été (soit le vélo-partage pour se rendre au carrefour des transports en commun, les transports en commun pour parcourir de plus longues distances et le vélo-partage pour se rendre aux destinations finales)? Jusqu'à maintenant, on ne s'est pas servi des initiatives de vélo-partage adoptées par la Ville comme outils pour fortifier le réseau de transports en commun, et on a plutôt mis en œuvre ces initiatives sur les sentiers touristiques ou récréatifs (ce qui était voué à l'échec, puisque la plupart des personnes qui empruntent ces sentiers ont des vélos et font le trajet entre leur habitation et leur destination). Il faudrait adopter une approche prospective en suivant le modèle de Montréal, qui a fait du vélo-partage un mode de transport en commun et qui y a investi comme elle l'a fait dans d'autres modes (comme l'autobus et le train). Par rapport aux modes de transport existants, le vélo-partage permet d'accroître considérablement le réseau de transports en commun à un moindre coût et en

apportant des avantages environnementaux et sanitaires, en assurant la liaison entre les quartiers mal servis et le carrefour des transports (au moins pendant une partie de l'année).

L'annexe C3 de la version provisoire de novembre 2020 du Plan officiel fait état d'un réseau de transport actif très sommaire et disjoint dans Overbrook. Ne devrait-on pas faire état d'un réseau de transport actif complet dans ce secteur (ci-dessus) dans la version provisoire du Plan et dans le PDT?

Je souhaiterais savoir pourquoi le Conseil municipal a décidé qu'il faudrait consacrer aux frais de transport une plus large part des impôts fonciers de ceux qui habitent dans notre quartier par rapport à ceux qui habitent hors de la Ceinture de verdure. Deuxièmement, il serait utile d'articuler le plan en fonction des avantages que les citoyens de cette ville récoltent grâce au subventionnement des frais de transport des personnes qui habitent dans la banlieue et qui prennent probablement leur voiture pour se rendre à d'autres destinations. Je suppose que le Conseil a des statistiques sur l'achalandage qui justifient de compter plus d'impôts fonciers aux résidents de la zone urbaine. Je suppose que nous faisons plus massivement appel à OC Transpo et que c'est la raison pour laquelle nous sommes pénalisés. Or, il est malhonnête de reproduire dans nos relevés fiscaux une répartition de l'impôt foncier qui ne donne pas une vue d'ensemble de la situation. A-t-on pensé à compter des frais d'après une formule de calcul du temps et de la distance comme le font effectivement certaines villes? Autrement dit, les gens paieraient des frais en fonction de leur zone et du nombre de minutes passées. Cette formule de calcul devrait être plus facile à appliquer, puisque nombreux sont ceux qui se servent aujourd'hui de cartes à puce pour payer les passages dans les véhicules d'OC Transpo.

Oui. Mais de quoi s'agit-il? Est-ce un fait accompli et cette consultation n'est-elle qu'un exercice de relations publiques?

De quel plan « directeur » parle-t-on? Se déplacer à vélo à Ottawa est très dangereux, et les voies cyclables séparées accentuent le problème. On laisse les automobilistes circuler à la vitesse qu'ils veulent, et au lieu de les ralentir, on priorise des infrastructures étranges, qui ne donnent pas de bons résultats pour les cyclistes qui font la navette entre le travail et la maison.

Non.

Je souhaiterais aussi qu'on déneige la piste cyclable de la rivière Rideau.

Il faudrait revitaliser ou commémorer tous les sentiers autochtones à Ottawa.

Puisque l'argent a plus de poids que les mots et que les parts modales sont déterminées par les incitatifs, quel pourcentage du budget de transport consacrerait-on aux différents modes de déplacement?

Quelle distance y a-t-il entre les points d'accès à l'eau et les points d'accès aux toilettes?

Où puis-je me procurer une copie du document?

Je vais me pencher sur la question avant la fin de cette séance.

Où les trottinettistes peuvent-ils circuler? Il faudrait installer des panneaux indicateurs.

J'ai vu des trottinettistes se déplacer au beau milieu de la promenade Vanier, sur les trottoirs; certains empruntent même les passages piétonniers pour traverser la chaussée. Il ne semble pas y avoir de règlements. Les trottinettistes sont trop lents pour les bandes cyclables et les routes et trop rapides sur les trottoirs.

Aucun pour l'instant.

Que fait la Ville pour calculer ses cibles de parts modales dans le transport actif? Pourrait-on adopter des cibles plus ambitieuses, en augmentant encore la part modale du transport actif, surtout à la lumière de la COVID-19?

Le chemin de Montréal à l'est du boulevard St-Laurent est un problème constant pour ceux qui se déplacent en fauteuil roulant. Les vélos se déplacent au beau milieu des piétons dans les zones commerciales de grande densité.

Il faudrait prioriser un réseau connecté d'après les lignes de désir et aménager les liaisons manquantes, en assurant l'entretien général de la chaussée et de la bordure des trottoirs. Il faudrait demander au personnel (et à la CCN!) de publier les données recueillies sur le dénombrement des cyclistes, même si ces données ne portent pas sur votre quartier. Je m'attends à des chiffres ahurissants. Toutefois, les données les plus récentes en ligne remontent au deuxième trimestre de 2020. Comme dans d'autres villes, beaucoup d'automobilistes qui se déplacent dans le secteur du marché By pourraient en fait rechercher des places de stationnement.

Comment liera-t-on les infrastructures du plan aux secteurs voisins? Je constate qu'il s'agit d'un énorme problème à Ottawa, où dans certains secteurs les infrastructures sont excellentes, puis deviennent inexistantes dans le secteur de l'autre côté de la rue.

Y a-t-il d'autres questions que vous souhaiteriez poser sur ce thème?

Je vous supplie de convaincre le maire de fermer un plus grand nombre de rues à la circulation automobile, pour que les êtres humains aient la place qu'il faut en plein air.

Je vous invite à ajouter des poubelles appropriées et sanitaires dans les sentiers et les parcs. Les résidents d'Ottawa peuvent profiter de nombreux parcs et sentiers cyclables dans cette magnifique ville. Hélas, nombre de ces parcs et sentiers sont mal servis : les poubelles ne sont pas adaptées, ne sont pas couvertes et ne se prêtent pas à la taille des contenants de produits alimentaires et de boissons aujourd'hui. Il n'y a pas de bacs pour jeter les déchets (dont les excréments de chiens) ou les matières recyclables dans la plupart de ces sentiers, surtout dans le quartier de la Côte-de-Sable et dans les environs. Les poubelles sont vétustes et fabriquées en fil de fer, sans tapissage, et tous les déchets y sont déposés sans être recouverts, ce qui est le cas dans le parc Strathcona, et ce qui devient un buffet à volonté pour les mouettes!

Il faut aussi un meilleur plan pour les transports en commun. Nous en avons assez d'attendre que les secteurs de banlieue soient dotés d'un réseau de transports en commun à l'échelle urbaine.

Le transport actif est essentiel : il fait rejaillir des bienfaits sur la santé, l'environnement et la collectivité. Même si Ottawa a un fantastique réseau de sentiers récréatifs, on ne peut pas en dire autant du réseau de transport actif. Ce ne sont pas les mêmes sentiers ou ces sentiers ne sont pas interchangeables. Il faut miser sur des sentiers cyclables connectés dans les rues urbaines dans lesquelles la circulation est plus rapide et réduire les limites de vitesse pour améliorer la sécurité et permettre aux cyclistes et aux automobilistes de partager la chaussée (par exemple en fixant la limite de vitesse à 30 km/h et en installant un radar photographique). Il faudrait prévoir l'intégration du vélo-partage afin d'accroître la part modale des transports en commun dans l'ensemble, en faisant la promotion du transport actif.

(1) Il n'est pas trop tôt pour commencer à planifier les nouveaux trajets piétonnables et cyclables sur le chemin Coventry (qui est actuellement un obstacle de taille) afin d'assurer la liaison avec le secteur d'Overbrook au nord de Coventry jusqu'au grand complexe d'aménagement prévu au sud dans le carrefour et dans la Zone protégée des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC). Une liaison piétonnable et cyclable entre le parc Presland et le chemin Coventry constituerait un bon point de départ.

(2) Il faudrait réaménager un circuit qui était très attrayant et verdoyant pour les piétons et les cyclistes jusqu'à ce qu'on enlève le dernier arbre l'an dernier. Il faut planter de nouveaux arbres du côté ouest de la rue Sylvester, non loin du 62, avenue Columbus.

Je ne crois pas qu'il faudrait autoriser, sur les sentiers cyclables et piétonnables, les vélos motorisés, les tricycles, les motocyclettes électriques et les planches à roulettes électriques (peu importe comment on les appelle) sauf si ce sont des enfants de moins de 12 ou 14 ans qui s'en servent. J'ai vu un certain nombre de vélos électriques très rapides qui circulent à grande vitesse dans les alentours du parc Strathcona et du parc Riverain en ne portant presque aucune attention aux enfants, aux chiens et aux piétons, entre autres. Ces vélos sont conduits par des hommes adultes. (Je n'ai pas encore vu de femmes au volant de ces vélos.) Les véhicules motorisés, même s'ils sont électriques, peuvent rouler beaucoup plus rapidement que la majorité des piétons et des cyclistes, et je soupçonne que bien des gens n'ont pas le temps de prévoir leur réaction parmi ces piétons et les cyclistes. Ce n'est qu'une question de temps avant qu'il se produise un accident et qu'on entame des actions en justice.

Nous sommes nouveaux dans le secteur, mais nous constatons qu'il est très difficile de manœuvrer entre l'Hôpital Montfort et le boulevard St-Laurent.

Je pense qu'en jetant un coup d'œil sur les chiffres de la carte thermique de Strava, à laquelle la Ville a aussi accès, on pourra savoir dans quels secteurs les gens se déplacent à vélo. On peut faire une recherche sur les raisons pour lesquelles les cyclistes évitent le secteur du marché, même s'il pouvait s'agir d'une zone très attrayante pour les déplacements à vélo en raison des nombreuses visites à vélo à Ottawa.

Je suis heureux de constater qu'Ottawa réunit les opinions des citoyens. Il faut espérer que les déplacements verts seront plus sécuritaires et plus faciles.

Relevé des échanges en clavardage dans Zoom pendant la période de questions du 5 mai sur le transport actif

19:05:02 De Mathieu Fleury à tous (dans la salle d'attente) : Bonsoir à toutes et à tous. Nous allons bientôt commencer.

19:05:25 De Mathieu Fleury à tous (dans la salle d'attente) : Bonsoir à toutes et à tous.

19:06:10 De Mathieu Fleury à tous : Bonsoir à toutes et à tous.

19:06:51 De Natalie Belovic à tous : Bonjour Mathieu et bonjour tout le monde!

19:16:50 De Suzanne Lepine à tous : Il serait utile de présenter une diapo sur les noms et titres de tout le monde.

19:17:51 De Chris Greenshields à tous : Pourrait-on faire traduire en français le texte de l'exposé pour le faire suivre à nos membres?

19:18:36 De Mathieu Fleury à tous : Oui. Nous allons faire suivre le texte de l'exposé de la Ville dans les deux langues.

19:19:02 De Rawlson King à tous : Merci d'être des nôtres ce soir. Nous allons aussi diffuser l'exposé en direct sur Facebook.

19:19:53 De Nora Benamra à tous : Il n'est pas question d'Overbrook dans ce plan.

19:23:11 De Mathieu Fleury à tous : Question pour tous : Qu'est-ce qui vous a incité à nous joindre à la séance? (Et surtout merci.)

19:23:59 De M – Carolyn Mackenzie à tous : Et le passage piétonnier?

19:24:10 De M – Erinn Cunningham – Bike Ottawa à tous : Le passage pour piétons.

19:26:06 De Vanessa Dewson à tous : Je suis ici parce que j'ai été heurtée par une voiture alors que je traversais la chaussée sur le passage piétonnier de la promenade Vanier à la hauteur de la rue Donald. L'automobiliste qui faisait un virage à gauche ne regardait pas où il allait. Je suis chanceuse d'être en vie et je tiens à m'assurer que les piétons et les cyclistes peuvent continuer de se déplacer en toute sécurité dans ce secteur.

19:26:43 De Danika Brisson à tous : De quel PDT s'agit-il au fait?

19:27:00 De Ken Walker à tous : Il s'agit du Plan directeur des transports.

19:27:01 De Mathieu Fleury à tous : Il s'agit effectivement du Plan directeur des transports.

19:27:02 De Nora Benamra à tous : C'est une triste histoire, qui montre qu'il faut aussi tenir compte des limites de vitesse dans la planification du transport actif.

19:27:32 De Chris Greenshields à tous : Quelle est l'importance de la planification des évaluations des répercussions sur les transports lorsqu'il s'agit de fixer les cibles des parts modales, entre autres?

19:28:36 De Chris Greenshields à tous : Dans presque toutes les évaluations menées dans notre secteur, on dit que les routes ont atteint le maximum de leur capacité pour la circulation automobile et qu'il faut maintenant gérer le transport actif de transit en plus des transports en commun.

19:28:55 De Gita Zareikar – Déplacements à vélo à tous : Je participe à cette séance parce que nous nous déplaçons à vélo la plupart du temps pour nous rendre au travail et que nous nous demandons comment on tient compte de la sécurité des déplacements à vélo dans le plan.

19:29:42 De Gracen (qui se déplace à pied dans le secteur nord de Vanier) à tous : Je participe pour vous remercier de l'aménagement qui a eu pour effet de rétrécir les voies de circulation sur l'avenue Beechwood. Il semble que ce projet donne de bons résultats et qu'il s'agisse d'une installation économique qui a été réalisée en peu de temps et dont on pourrait s'inspirer ailleurs.

19:30:44 De Ken Walker à tous : Malheureusement, la rue Elgin est un exemple de cas dans lesquels la Ville ne respecte pas la Politique sur les rues complètes pour la réfection de la chaussée. Il faudrait s'assurer de ne pas répéter cette erreur dans vos quartiers.

19:30:48 De *Diane Irwin à tous : L'*Ontario Traffic Manual* porte-t-il sur tous les modes de transport?

19:31:44 De Mathieu Fleury à tous : Je suis enthousiaste de constater que vous soyez si nombreux à prendre le temps de vous exprimer sur les liaisons manquantes, sur les investissements dans les infrastructures et sur la connectivité. Je vous remercie de participer à cette séance : l'équipe est inspirée par votre participation et a hâte de prendre connaissance de vos idées, commentaires et suggestions.

19:32:04 De Mathieu Fleury à tous : Nous allons prendre le temps qu'il faut.*

19:32:15 De Monica Brown – Déplacements à vélo à tous : Si je participe, c'est parce que les membres de ma famille se déplacent à vélo. Nous avons besoin de meilleures infrastructures. C'est aussi parce que nous avons besoin d'adopter des limites de vitesse et d'installer des obstacles dans les rues de notre quartier pour la sécurité de tous (soit celle des enfants qui s'amuse dans la rue, ainsi que des piétons et des cyclistes).

19:32:24 De Deborah Lightman à tous : Bonjour Diane! L'*Ontario Traffic Manual* porte effectivement sur tous les modes de transport.

19:32:48 De Nora Benamra à tous : @KenWalker. Savez-vous s'il existe une liste des erreurs commises sur la rue Elgin?

19:32:57 De Brian Cunningham – Déplacements à vélo à tous : Je me déplace à vélo sur le chemin de Montréal. Des automobilistes qui se déplaçaient dans le sens ouest m'ont coupé deux fois pendant que je circulais dans le même sens : ils ont fait un virage pour se rendre à l'Hôpital Montfort. Je ne sais pas trop ce qu'on pourrait faire pour corriger ce problème. Je m'inquiète aussi de l'exiguïté de la chaussée au niveau du passage supérieur du Conseil national de recherches du Canada puisqu'il n'y a pas de voie cyclable. La solution à adopter dans ce secteur consisterait à autoriser les cyclistes à rouler sur les trottoirs.

19:33:47 De Suzanne Lepine à tous : Bonsoir Monsieur Fleury. Merci de cette consultation. Puisqu'on a indiqué qu'il fallait accroître la densification du quartier Vanier, le secteur a besoin d'infrastructures, dont un passage pour piétons avec feux de circulation sur la promenade Vanier et un passage sur la rue Charlevoix et sur la rue Landry. Il faut que les résidents puissent traverser la chaussée en toute sécurité et avoir accès à des autobus et au parc pour se déplacer entre les quartiers. C'est très dangereux en hiver. On vient d'installer un passage piétonnier sur la rue Creighton. Il faudrait aussi en prévoir un sur la promenade Vanier.

19:33:57 De Christine Blais à tous : Je participe à cette séance pour savoir ce qu'on a planifié. J'espère qu'on pourra apporter une solution sur l'avenue Marier. Actuellement, cette avenue est en mauvais état. Les nids-de-poule à l'intersection de l'avenue Beechwood et de l'avenue Marier rendent les virages un peu périlleux. Je voulais aussi rappeler que les balises peintes sur les routes achalandées ne permettent pas d'assurer la sécurité des cyclistes. La solution consiste à installer des barrières physiques. Merci pour le travail consacré à ces solutions. Au plaisir!

19:34:09 De Ken Walker à tous : @Nora. Je suis heureux de participer hors ligne. Vous pouvez m'envoyer un message à @bikeviewca sur Twitter.

19:34:43 De Ben CF à tous : Je suis très enthousiasmé par le projet d'aménagement d'infrastructures cyclables séparées pour aménager une voie cyclable sur la rue Cumberland. C'est très important pour nous, dans la Basse-Ville, et pour nos déplacements journaliers.

19:36:05 De Peggy DuCharme – qui se déplace à pied à tous : Passage pour piétons avec temps de traverse prolongé tout le long de la route pour les camions autour du pont Mackenzie King, de l'avenue King Edward, de la rue Rideau, de la rue Waller et de la rue Nicholas, ainsi qu'aux intersections voisines, dont celles de la rue Nicholas et de la rue Besserer, ainsi que de la rue Nicholas et de l'avenue Daly. La durée des feux de circulation est adaptée aux camions et aux transports en commun dans cette zone de grande densité.

19:36:11 De John Gill — qui se déplace à vélo, à pied et dans les transports en commun à tous : Je participe pour connaître les plans et les principes-cadres.

19:36:26 De Nora Benamra à tous : Je participe parce que je me déplace à vélo et à pied. Il faut plus de voies cyclables (en achevant les travaux sur le tronçon de la rue Donald) et on doit réduire la limite de vitesse pour sécuriser le transport actif.

19:36:42 D'Elizabeth McAllister à tous : Dans le Plan officiel, il est question de couloirs en sortant du chemin Hemlock et de l'avenue Beechwood pour diriger la circulation vers le marché, en traversant le nouveau pont Alexandra. En priorisant la rue St-Patrick, on augmente le risque pour les cyclistes dans le secteur du marché. L'augmentation de l'achalandage automobile qui se rend au marché ne semble pas cadrer avec les plans adoptés pour la revitalisation de ce marché et de la Basse-Ville.

19:37:30 De Heather Amys à tous : Je suis très inquiète de la sécurité de tous ceux et de toutes celles qui se consacrent au transport actif sur la rue Donald. Il ne fait aucun doute que la fantastique passerelle Adàwe a transformé les déplacements à pied et à vélo. Or, la rue Donald est un « couloir désigné » est-ouest — le seul entre l'autoroute 417 et la rivière des Outaouais — et il n'y a pas du tout de dispositifs de modération de la circulation. L'achalandage a augmenté spectaculairement surtout depuis qu'on a construit le chemin de Montréal : la vitesse a augmenté, l'achalandage des camions est en hausse, et ce, même si l'achalandage des piétons et des cyclistes a augmenté considérablement. Il faut aussi se rappeler qu'on a prévu d'augmenter considérablement le nombre d'habitations et la population : les immeubles plus vastes et plus hauts planifiés dans l'ensemble de ce couloir mineur et les limites de vitesse de 50 km et plus laissent entrevoir une catastrophe! À l'aide!

19:38:19 De Katarina Cvetkovic à tous : Bonjour Brian! L'Étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair se déroule à l'heure actuelle, et on recommandera d'apporter des améliorations aux infrastructures de transports en commun et aux installations cyclables et piétonnables sur le chemin de Montréal entre le boulevard St-Laurent et le chemin Shefford. Il s'agit entre autres des secteurs dont vous parlez, à la hauteur de l'Hôpital Montfort et sur le campus du CNRC.

19:38:19 De Danika Brisson à tous : Si je participe à cette séance ce soir, c'est parce que j'apprécie les améliorations dont j'ai été témoin jusqu'à maintenant et que je veux parler des autres éléments qui permettent d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo dans Overbrook (sur la rue Donald et la rue Lola), de même que pour permettre de se rendre à vélo dans d'autres secteurs proches (par exemple la promenade Trainyards pour faire des courses).

19:38:42 De Monica Brown — qui se déplace à vélo à tous : Je suis très reconnaissante des progrès énormes accomplis par la Ville d'Ottawa dans les infrastructures cyclables. Ceci dit, je suis curieuse de savoir pourquoi les objectifs fixés pour 2030 dans le transport actif paraissent si prudents (11 %). Les déplacements à vélo et les autres formes de transport actif sont essentiels pour la santé et le bien-être : il faut adopter une approche globale dans la promotion des villes saines en intégrant les considérations sanitaires, environnementales et économiques pour faire d'Ottawa une vraie ville d'envergure mondiale, et à cette étape, rien ne permet de croire qu'on tient sérieusement compte, dans les décisions d'urbanisme de la Ville, des objectifs du développement durable, des politiques favorisant la santé dans tous les secteurs d'activité, des mesures visant à enrayer les dérèglements climatiques, de l'adaptation aux changements climatiques ou des autres macropolitiques à adopter pour résoudre les problèmes épineux et intimement liés de la santé, de la pollution et de l'équité. Que faire pour pousser la Ville d'Ottawa à aller de l'avant?

19:39:10 De Peggy DuCharme — qui se déplace à pied à tous : Si les feux de circulation sont trop longs pour qu'on attende, les piétons vont traverser la chaussée sur les feux rouges. La durée des feux de circulation vise aussi bien les piétons que les cyclistes.

19:39:11 D'Alain Rabeau à tous : Bien que j'applaudisse le développement du transport actif dans ces deux quartiers et dans d'autres secteurs de la Ville, je crois que les investissements dans les

infrastructures surclassent le financement de l'entretien des infrastructures. Christine Blais a parlé des nids-de-poule; or, la médiocrité des produits de bouche-porage entre les différents tronçons de la chaussée asphaltée est une menace pour les cyclistes, sans oublier l'absence en apparence absolue de travaux de balayage des rues à intervalles réguliers pendant la saison normale des déplacements à vélo. Un balayage annuel, qui a lieu en mai sur les principales voies cyclables, est simplement insuffisant et rend parfois périlleux les déplacements.

19:39:18 De *Diane Irwin à tous : A-t-on pensé à enlever les boutons d'appel?

19:39:54 De Patrice Côté à tous : Je m'inquiète de tous les nouveaux projets de mise en œuvre et de revitalisation, qui pourraient avoir des répercussions négatives sur l'efficacité des transports en commun (en augmentant le délai des trajets sur les circuits d'autobus).

19:40:25 De Sandra Milton – LCA — qui se déplace à pied/accessibilité à tous : Qu'en est-il du passage piétonnier à l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue St. Andrew? Les piétons doivent attendre longtemps avant de pouvoir traverser. De plus, le site est dangereux : il faudrait installer des clignotants sur ce passage.

19:40:28 De Monica Brown — qui se déplace à vélo à tous : J'aurais bien aimé que l'on prévoie des options pour « aimer » les autres commentaires ou pour y réagir!

19:40:48 De Miklos Horvath à tous : Il faut se pencher sur la situation de l'intersection de l'avenue Beechwood et de la rue St-Charles en ce qui concerne le passage piétonnier.

19:41:03 De Sarah Pye à tous : J'apprécie les améliorations apportées au chemin Hemlock; or, je n'ai pas le sentiment qu'il soit assez sécuritaire de laisser mes enfants se rendre à vélo à partir de Manor Park jusqu'à l'école secondaire De La Salle ou jusqu'à l'école élémentaire Trille des Bois dans Vanier. Il faudrait installer des barrières de sécurité sur ces voies publiques achalandées.

19:41:34 D'Elizabeth McAllister à tous : Alain Rabeau : Je suis d'accord pour dire que la poussière et la saleté entre le chemin Hemlock et l'avenue Beechwood empêchent bien des gens de franchir à pied ce tronçon. En plus, les sentiers et les trottoirs sont mal déneigés.

19:41:39 De Monica Brown — qui se déplace à vélo à tous : À propos de la rue Donald et de l'avenue McArthur, pourquoi avoir choisi cette avenue pour les bandes cyclables? C'est très dangereux en raison des autobus et des voitures qui entrent dans le parc de stationnement du Loblaws et en ressortent. La rue Donald est une artère résidentielle reliée directement à Adawe. Pourquoi cette déconnexion?

19:41:58 De Chris Greenshields à tous : Phil Landry : L'Association communautaire de Vanier a déposé ses motifs d'opposition à la décision (apparemment à la demande du personnel des Services de circulation de la Ville) prise dans le projet de revitalisation du chemin de Montréal afin d'éliminer le passage piétonnier sud pendant la durée du projet pour permettre aux automobilistes de virer sur la promenade Vanier dans le sens sud. Pourquoi mettre en péril la sécurité des piétons pour favoriser la circulation automobile?

19:41:59 De Deborah Lightman à tous : @Monica, on n'a pas encore publié les nouvelles cibles des parts modales dans le Plan directeur des transports. Ce qu'on recommandait dans l'Évolution énergétique, c'était 11 % pour les piétons et 11 % pour les cyclistes, ce qui donne un ambitieux total de 22 % pour les modes actifs.

19:42:20 De Patrice Côté à tous : Il ne faudrait pas aménager de parc de stationnement à cet endroit.

19:42:36 De Cary Willis (qui se déplace à vélo) à tous : Il faut uniformiser le sentier cyclable de l'avenue Beechwood sur toute sa longueur, en interdisant le stationnement. Il est dangereux de se déplacer à cet endroit, surtout lorsque les balises peintes sur la chaussée disparaissent.

19:42:41 De John Gill, qui se déplace à vélo, à pied et dans les transports en commun, à tous : Il faut tenir compte des collines et des vallées et faire tout ce qu'on peut pour assurer le déplacement ininterrompu des cyclistes (cf. la réunion d'aujourd'hui sur les transports en commun, au cours de laquelle il a été question de l'intelligence artificielle et d'une boîte magique à 10 k\$ de suivi des déplacements qui permettrait de transmettre des données aux voitures afin qu'elles puissent adapter leur vitesse pour éviter d'avoir à s'immobiliser — ce qui permettrait de réduire de 5 % la consommation de carburant) ou pour encourager la généralisation du transport actif et réaliser des économies de 100 % sur le carburant.

19:42:44 De Marjolaine Flynn à tous : L'augmentation du nombre d'arrêts d'autobus sur l'avenue Beechwood peut être dangereuse pour ceux qui se déplacent à vélo.

19:42:52 De Mathieu Fleury à tous : Le point suivant inscrit à l'ordre du jour porte sur les séances en sous-groupes. Je vous invite à proposer les thèmes de chaque séance en ajoutant la mention « qui se déplace à pied » ou « qui se déplace à vélo » à la suite de votre nom. Toutes celles et tous ceux qui souhaitent faire partie d'un groupe dont les discussions se dérouleront en français sont invités à redonner leur nom (en ajoutant un *) devant leur nom.

19:43:16 De Sandra Milton — LCA, qui se déplace à pied/accessibilité à tous : Sur l'avenue Beechwood, les automobilistes se garent dans la voie cyclable en face du nouvel établissement de la Régie des alcools de l'Ontario pour passer prendre leurs commandes.

19:43:34 De Mathieu Fleury à tous : Il faudrait redonner votre nom en le précédant de *.

19:44:20 De Miklos Horvath à tous : Dans la dernière saison, les potelets flexibles à cet endroit (à l'intersection de l'avenue Beechwood et de la promenade Douglas) ont été à maintes reprises détruits par les automobilistes qui les écrasent. Il faut donc, d'après moi, aménager les voies cyclables en les rapprochant du bord de la rue.

19:44:33 D'Anna Lenk — qui se déplace à vélo à tous : J'ai moi aussi été heurtée par une voiture en traversant la promenade Vanier à la hauteur de la rue Donald. La police a pris ma déposition quand je l'ai appelée; malheureusement, j'avais mal noté le numéro de la plaque d'immatriculation de la voiture fautive. (L'automobiliste roulait lentement, peut-être parce qu'il jetait un regard dans son rétroviseur pour savoir si j'étais morte.)

19:44:48 De Chris Greenshields à tous : La Ville doit adopter un plan afin de réduire les effets de la promenade Vanier, qui constitue un obstacle pour les piétons et qui divise le quartier Vanier. L'Association communautaire de Vanier a proposé d'aménager un autre passage piétonnier dans le cadre de l'approbation des modifications routières pour le réaménagement du 112, chemin de Montréal, comme on l'a fait dans l'aménagement du chemin Presland.

19:45:50 D'Anna Lenk — qui se déplace à vélo à tous : Sur la rue St-Patrick, les potelets flexibles ont été endommagés et jonchent la voie cyclable, ce qui représente un nouveau danger.

19:46:04 D’Osman Romero, ANG, piéton à tous : Quel est le pouvoir décisionnel (ou de traction) de la CCN dans certains de ces projets?

19:46:26 D’Al Crosby à tous : Où se trouve la voie cyclable nord-sud du Village des Riverains dont il est question dans le Plan de conception communautaire?

19:46:27 D’Elizabeth McAllister à tous : Le chemin Hemlock entre la promenade Aviation et le boulevard St-Laurent n’est pas éclairé; les boisés sont nombreux et il s’agit d’un secteur dans lequel on vend des drogues. Ce secteur n’est pas sécuritaire dans son état actuel.

19:47:05 De Christine Blais à tous : Les automobilistes roulent toujours dans la bande cyclable de l’avenue Beechwood. Cette bande cyclable n’est pas assez évidente. Il faudrait y installer des barrières physiques d’un certain type. Les automobilistes pourraient sans doute continuer de se garer sur la chaussée si on aménageait cette bande cyclable comme s’il s’agissait d’un trottoir.

19:47:09 De Miklos Horvath — qui se déplace à pied à tous : Il faut prioriser l’entretien de nos infrastructures existantes. De nombreux trottoirs sont en très mauvais état et ne sont pas parfaitement accessibles pour tous les résidents.

19:47:25 De Suzanne Lepine à tous : Le dénombrement des piétons pour un passage sur la promenade Vanier entre le privé Madeleine Meilleur et l’avenue Beechwood ne permettra pas de constater le besoin. La plupart des usagers sont trop craintifs à l’idée de traverser la chaussée.

19:47:57 De Deborah Lightman à tous : @Elizabeth, l’image de la diapositive des pistes cyclables sur le chemin Hemlock est extraite du Plan secondaire du Village des Riverains.

19:48:08 De Katarina Cvetkovic à tous : J’ai hâte de travailler en collaboration avec vous tous à l’Étude de planification et d’évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun (entre le chemin Hemlock et le chemin Innes). Le Comité consultatif sur les transports a approuvé aujourd’hui l’énoncé des travaux (description du périmètre) de cette étude d’EE. Le personnel des Services de la planification des transports pourra bientôt enchaîner avec les prochaines étapes, soit le processus de sélection de l’expert-conseil, puis le lancement de l’étude d’EE.

19:48:22 De Sandra Milton — LCA, qui se déplace à pied/accessibilité, à tous : J’adore le pont Cummings.

19:49:17 D’Anna Lenk — qui se déplace à vélo à tous : À propos du pont Cummings, la flèche de virage à gauche séparée sur le chemin North River est une énorme amélioration pour les piétons et les cyclistes.

19:51:03 De Rachelle Daley à tous : Si je participe à cette séance, c’est parce que j’habite dans Overbrook et que j’apprécie les améliorations apportées au réseau cyclable, entre autres. Or, je me déplace à vélo et à pied pour me rendre au travail et pour accompagner les enfants jusqu’à l’École Mauril-Bélanger. Je m’inquiète de la sécurité dans les environs de l’École Mauril-Bélanger (sur la rue Montgomery en particulier) et sur les trajets à emprunter pour nous y rendre.

19:51:39 De Chris Greenshields à tous : L’Association communautaire de Vanier a demandé une consultation sur la gestion et la modération de la circulation dans Vanier.

19:51:46 D’Elizabeth McAllister à tous : Je vous invite à examiner aussi la situation de la terrasse London. Il n’y a pas de trottoirs, les automobilistes roulent très vite et les enfants sont nombreux à traverser la chaussée entre le parc Alvin et le parc de la Terrasse London. De nombreuses personnes en situation de

handicap qui habitent dans les logements sociaux font partie des résidents. Le secteur est très dangereux pour les piétons.

19:51:54 De Gita Zareikar — qui se déplace à pied à tous : Qu'a-t-on prévu dans le plan pour l'entretien des bandes cyclables, par exemple pour ramasser les débris sur l'avenue McArthur?

19:51:56 De Dominique Boulais — qui se déplace à vélo à tous : Je vous invite à installer des délinéateurs sur la promenade Sussex devant le Musée des beaux-arts du Canada, jusqu'à la ligne d'arrêt. La chaussée est courbée à l'approche de la ligne d'arrêt, et les gros véhicules tournent couramment le coin trop rapidement en empiétant sur la voie cyclable lorsqu'ils font le virage. J'ai failli être heurté par un véhicule à cet endroit et j'ai été témoin de quasi-accidents pour d'autres cyclistes. Je communique avec le personnel de la Ville à propos de ce problème depuis les deux dernières années et j'ai employé de nombreuses photos représentant des véhicules qui roulent sur la bande cyclable. De sérieux accidents risquent de se produire à cet endroit! Je vous invite à installer d'autres potelets flexibles pour ralentir la circulation automobile, en obligeant les automobilistes à faire des virages en toute sécurité et en évitant de rouler sur la bande cyclable.

19:52:26 De Chris Greenshields à tous : Le problème se rapporte au secteur ouest, qui accueillera plus de 4 000 nouveaux résidents. Il faut se pencher globalement sur l'impact de tous les nouveaux projets d'aménagement dans ce quadrilatère.

19:52:49 De *Nora Benamra — qui se déplace à vélo // limite de vitesse à tous : Un passage pour piétons?

19:52:56 De Phil Nowotny à tous : Les travaux de modernisation de la jonction du pont Cummings sont généralement satisfaisants. Il aurait fallu élargir le sentier polyvalent dans le sens nord lorsqu'on a réfectionné le revêtement du chemin North River. La voie publique est très étroite à cet endroit.

19:52:56 De Lauren Touchant à tous : À propos des améliorations apportées à l'intersection du chemin de Montréal et du chemin North River, si on consulte les données de 2020 sur les incidents, il est très probable que les statistiques ne soient pas fiables à cause des décrets obligeant de rester à la maison et des mesures adoptées pendant la pandémie. Les habitudes des cyclistes et des automobilistes ont beaucoup changé l'an dernier. Il faut réunir des données plus qualitatives et ajouter les variables pandémiques dans la modélisation et dans l'étude de faisabilité.

19:53:05 De Chris Greenshields à tous : Pourquoi la Ville a-t-elle rejeté à maintes reprises les dispositifs de modération de la circulation pour le chemin de Montréal, surtout à son extrémité ouest?

19:54:04 De Suzanne Lepine à tous : Il ne faut pas attendre qu'il se produise une collision fatale dans le passage de l'avenue Cummings pour aménager un passage intérieur. Malgré les améliorations apportées, l'intersection est toujours aussi chaotique pendant la haute saison.

19:54:13 D'Adam Hortop à tous : En ce qui concerne la question de l'évaluation des répercussions sur les transports et des cibles fixées pour les parts modales, ces cibles ont des incidences sur cette évaluation, ce qui peut se répercuter sur le nombre de places de stationnement à aménager pour les complexes d'aménagement.

19:54:13 De Chris Greenshields à tous : Excellent exposé de la Ville. Merci.

19:54:25 D'*Alain-Remi Lajeunesse à tous : Il serait utile d'installer des potelets flexibles sur la rue Crichton, puisqu'il s'agit d'une voie publique large et que la situation n'est pas sécuritaire pour les

cyclistes en raison de l'achalandage interprovincial, puisque les automobilistes dépassent toujours les limites de vitesse.

19:54:54 De Phil Nowotny à tous : C'est aussi assez ambigu lorsqu'il s'agit de savoir comment procéder pour déclencher les feux de circulation, puisqu'il n'y a pas de points jaunes tracés au sol et que j'ai de la difficulté à activer les feux manuellement parce que j'ai un vélo cargo.

19:56:32 D'E. Gammell — qui se déplace à pied et à vélo à tous : Une fois, je n'ai pas été un citoyen exemplaire en me déplaçant à vélo à l'intersection du chemin Beechwood et de la promenade Vanier dans mes déplacements entre Manor Park et le centre communautaire de la rue St. Patrick ou jusqu'à l'Université d'Ottawa et à l'extrémité sud du cœur du centre-ville : je ne veux pas rouler à vélo parmi les nombreuses voitures et les nombreux camions qui traversent le long pont afin de me rendre jusqu'à la prochaine intersection dotée de feux de circulation. Je veux traverser sur la promenade Vanier et me rendre du côté gauche ou sud du pont pour pouvoir tourner à gauche ou du côté sud pour emprunter les rues tranquilles du quartier, là où le pont se termine. Et je ne veux pas non plus descendre de mon vélo pour franchir à pied le long trajet à parcourir sur le trottoir pour traverser le pont. Ne pourrait-on pas ajouter une voie dans le sens ouest pour permettre de virer rapidement à l'extrémité ouest du pont?

19:57:12 D'E. Gammell — qui se déplace à pied et à vélo à tous : Je viens de sortir d'une séance en sous-groupe.

20:19:34 D'Osman Romero, ANG, piéton à tous : Que fait la Ville pour continuer de concurrencer d'autres villes modernes?

20:21:56 De Gita Zareikar — qui se déplace à vélo à tous : J'imagine qu'on aménagera une bande cyclable dans le nouveau projet d'aménagement du chemin de Montréal? Si oui, que fera-t-on pour la relier au chemin de Montréal à l'ouest du boulevard St-Laurent?

20:23:13 De Marjolaine Flynn à tous : Oui. En raison de tous les nouveaux immeubles en copropriété qui sont construits dans le centre-ville, dans la Basse-Ville, dans Overbrook et dans le secteur de Vanier, il faut que la Ville soit plus verte et plus sécuritaire que jamais pour les cyclistes, les piétons et les personnes qui ont des besoins en accessibilité, pour la sécurité de tous et pour la qualité de vie des résidents d'Ottawa. Nous voulons suivre l'exemple de Copenhague! Nous voulons verdier les lieux!

20:24:25 D'Alain Rabeau à tous : Mathieu et Rawlson, je pense qu'il faut passer à la vitesse supérieure dans la stratégie du transport actif. Si je peux caractériser ce dont j'ai été témoin dans les 20 dernières années, je peux dire qu'on est en train de construire une infrastructure « autoroutière ». Par exemple, d'est en ouest, il y a le couloir du Transitway, le chemin Coventry, le chemin de Montréal, l'avenue Beechwood et la promenade Sussex. Mais je pense que la Ville doit se verdier et aménager des liaisons plus claires menant aux infrastructures collectives existantes comme les bibliothèques, les centres communautaires, les piscines, les parcs et les écoles. C'est la prochaine génération du réseau du transport actif. Il faut remplacer les modes de transport à énergie fossile par les modes de transport à propulsion humaine sur les parcours menant aux infrastructures collectives.

20:24:36 De Lynne Avard — qui se déplace à vélo à tous : En plus de relier le circuit du TLR à l'avenue Mackenzie dans le centre-ville, il faut prévoir une liaison à l'autre extrémité, entre la promenade Aviation et la station de train léger Cyrville à l'ouest et le pont Max Keeping.

20:24:55 De Suzanne Lepine à tous : C'est très bien de constater l'engouement pour l'amélioration du transport actif. Je remercie le personnel de la Ville et je l'invite à poursuivre ce travail. Il y a eu beaucoup d'améliorations depuis que je me déplace à vélo il y a plus 50 ans à Vanier.

20:25:43 De Neil Saravanamuttou à tous : Le dernier argument d'Alain Rabeau ci-dessus est essentiel.

20:26:35 De M – Carolyn Mackenzie à tous : Enjeux du groupe 5.

20:27:18 De Neil Saravanamuttou à tous : Lorsqu'il est question du transport actif, il faudrait tenir compte des toilettes publiques dans les discussions.

20:27:57 D'E. Gammell — qui se déplace à pied et à vélo à tous : Je me suis inscrit parmi ceux qui se déplacent à pied et à vélo. Pourtant, j'ai été invité à faire partie d'un sous-groupe de discussion sur les déplacements à vélo. J'aurais pu aussi bien faire partie d'un sous-groupe de discussion de piétons!

20:29:48 D'E. Gammell — qui se déplace à pied et à vélo à tous : Je rêve depuis longtemps du jour où la CCN réagira et travaillera en collaboration avec tout le monde!

20:30:12 De M – Carolyn Mackenzie à tous : Groupe 5 : J'apprécie la démonstration de la connaissance pointue du personnel; enjeux : sécurité, priorisation des liaisons complètes et efforts consacrés pour éviter d'adopter une approche fragmentaire dans l'attribution des fonds ou une approche en ordre dispersé; il faut adopter le Plan directeur; or, il faut compter trop de temps pour réunir les morceaux du casse-tête et pouvoir adopter des mesures de transition que l'on pourrait mettre en œuvre d'ici là.

20:30:23 De Samantha McAleese (qui se déplace à vélo) à tous : Absolument! Je reprends le commentaire de Neil sur les toilettes publiques, qui constituent un aspect essentiel du transport actif, et je suis parfaitement d'accord avec son commentaire!

20:31:25 D'Elizabeth McAllister à tous : Très bons arguments sur les problèmes dans les écoles. Je vous invite à consulter ce site :

<https://manorparkcommunity.ca/home/open-letter-from-the-mpca-to-elected-representatives/>.

20:32:03 De M – Erinn Cunningham – Bike Ottawa à tous : L'intersection est un énorme problème pour tous les usagers du transport actif, qu'ils se déplacent à vélo, à pied et en patins à roulettes. Nous devons nous assurer que les projets nous permettent de traverser cette intersection en toute sécurité!

20:32:45 De David Messier à tous : La Ville doit prioriser la séparation physique des cyclistes, des automobilistes et des piétons. L'aménagement des pistes cyclables sur les trottoirs est une bien faible amélioration lorsque les cyclistes représentent un danger pour les piétons (et inversement). Le boulevard St-Laurent devrait en particulier avoir sa piste cyclable séparée comme on l'a fait sur l'avenue Laurier, compte tenu des nombreuses voitures qui empruntent le boulevard St-Laurent et de la vitesse élevée sur cette artère. Il y a encore bien des points à améliorer sur l'avenue Beechwood, qui représente un cas difficile compte tenu du peu d'espace disponible.

20:33:49 De Peggy DuCharme, de la Côte-de-Sable à tous : La largeur des trottoirs n'est pas le seul point de vue à adopter quand il s'agit de penser aux piétons. On laisse entendre qu'il ne faut pas s'attendre à ce que chaque couloir soit adapté à tous les modes de transport. Il faudrait peut-être donner certaines vocations à d'autres rues voisines menant aux couloirs principaux afin de diversifier l'utilisation qui est

faite des infrastructures disponibles. Pour les piétons, les longs délais d'attente aux feux de circulation des passages piétonniers, les obstacles autoroutiers dans les trajets menant aux destinations, l'accès aux immeubles d'habitation pour les services et pour la dépose des personnes en situation de handicap, les obstacles sur les trottoirs qui ne sont pas gérés, par exemple les monceaux de déchets, le mobilier urbain, les tableaux-annonces et la mendicité, entre autres, font partie des problèmes qui influent tous sur les inquiétudes relatives à la mobilité et à la sécurité des personnes handicapées, des personnes âgées et des personnes qui font de la marche dans leurs loisirs pour s'exercer.

20:34:15 D'Alain Rabeau à tous : Puisque le plan du transport actif prévoit l'aménagement des infrastructures, pourriez-vous tenir compte du coût total de la propriété? Je prêche pour ma paroisse : on construit des infrastructures et on a tendance à sous-estimer les frais d'entretien. Ainsi, les réparations, les travaux de rénovation et les simples travaux ordinaires de nettoyage sont autant de décisions qu'il est facile de remettre au lendemain et qui augmentent en fait le coût de la propriété. S'il vous plaît, il faut balayer les rues! Il faut aussi réparer les nids-de-poule!

20:35:02 D'Anna Lenk — qui se déplace à vélo à tous : Il y a un détail dont je n'ai pas entendu parler : ce sont ces feux de circulation sournois qui ont l'air de changer et qui ne changent finalement pas. C'est le cas par exemple à l'intersection de l'avenue Cummings et de la rue Donald.

20:35:08 De M – Erinn Cunningham – Bike Ottawa à tous : Dans notre groupe, on a aussi posé une question sur ce que prévoit le PDT pour les modes de mobilité comme les trottinettes électriques.

20:38:32 De M – Erinn Cunningham – Bike Ottawa à tous : Il faut aussi adopter des normes distinctes afin de réparer les nids-de-poule pour les déplacements à vélo et le transport actif. Trop souvent, le rapiéçage est presque aussi inconfortable que les nids-de-poule.

20:38:56 De Ben CF à tous : Ce que vous dites à propos des nids-de-poule est absolument vrai! Il est difficile d'être attentif à la fois à l'état de la route et à ce qui se passe autour de soi.

20:39:56 De M – Erinn Cunningham – Bike Ottawa à tous : +1 pour s'assurer que nous adoptons le point de vue de l'équité afin de prioriser les collectivités qui ont sans doute moins d'options de transport et qui n'ont pas d'infrastructures satisfaisantes!

20:39:57 D'Alain Rabeau à tous : Dernier appel et merci de nous lire. À l'heure où nous aménageons de nouveaux quartiers (et oui, je sais que cette affirmation ne s'applique pas aux quartiers de Mathieu et de Rawlson), il faut bâtir les infrastructures pour assurer la liaison avec les établissements collectifs (écoles et installations publiques. Il faut en tenir compte aux étapes de la planification, de concert avec les demandes de permis d'aménagement. Il y a trop de nouveaux quartiers qui ne tiennent pas compte du transport actif.

20:40:02 De David Messier à tous : La Ville devrait appuyer son plan de transport actif en y consacrant des fonds, soit aussi bien des dépenses en immobilisations que des frais courants.

20:40:45 De Phil Nowotny à tous : Il faut aussi dire que les comportements changent les mesures adoptées. Il a par exemple été question des écoles.

20:40:46 De Monica Brown — qui se déplace à vélo à tous : Comment les secteurs mal servis dans les quartiers (comme Vanier-Sud, là où il y a moins de résidents, qui sont par conséquent moins nombreux à être rejoints dans les efforts de sensibilisation du public et de mobilisation des citoyens) peuvent-ils avoir une voix pour accéder au transport de base et au transport actif, dont des limites

importantes pour la vitesse des automobilistes, les trottoirs accessibles et les pistes cyclables interconnectées (non seulement à des sentiers cyclables, mais aussi au train léger sur rail!)?

20:43:03 De M – Barbara (Bike Ottawa) à tous : Si nous...

20:43:07 De M – Barbara (Bike Ottawa) à tous : Oups!

20:43:34 D’Osman Romero à tous : Il faut penser à court terme, et non seulement à long terme. Il ne faut pas attendre l’article 37 ni les grands projets avant de créer un plan...

20:44:11 De M – Barbara (Bike Ottawa) à tous : Si on examine la question du point de vue de l’équité, on pourrait « avoir l’impression » que certains quartiers ont besoin de « plus » d’infrastructures, alors qu’en fait, ils doivent rattraper le terrain perdu pour ce qui est des trottoirs et des bandes cyclables.

20:45:57 De Phil Nowotny à tous : Il faut aussi mieux planifier les autres modèles de vélo comme les vélos cargos et les tricycles pour les virages, le stationnement et les passages.

20:47:26 De Phil Nowotny à tous : À ce sujet, il faudrait penser à signer cette pétition à propos des changements apportés dans les lois sur les autres modèles de vélo :
<https://curbsidecycle.com/blogs/blog/we-re-concerned-about-the-moms-act-and-need-your-help>.

20:47:28 De Brian Cunningham — qui se déplace à vélo à tous : Je ne comprends pas pourquoi on a fait de l’avenue McArthur un circuit cyclable est-ouest alors qu’elle s’arrête au boulevard St-Laurent. Que faut-il faire à partir de là si on veut continuer dans le sens ouest? Quand on roule sur la rue Somerset Est et qu’on traverse le pont pour se rendre à Vanier, on se trouve sur la rue Donald. Pourquoi n’a-t-on pas fait de la rue Donald le parcours cyclable de prédilection? Cette rue mène tout droit à l’avenue Cummings. Avec la collaboration de la CCN, on pourrait la prolonger dans le sens est sur une rue latérale proche menant à la promenade Aviation, puis enchaîner au nord ou au sud. La rue Donald est plus large.

20:47:46 De Monica Brown — qui se déplace à vélo à tous : Il faudrait aussi parler des enfants et de la sécurité du transport actif durable. Comme plusieurs voisins et amis dans Vanier-Sud et dans Overbrook, j’ai des enfants qui fréquentent l’école dans Vanier-Nord, surtout l’école Trille des Bois. Il est très improbable que j’autorise mes enfants à se rendre seuls à vélo à l’école s’il n’y a pas de passage sécuritaire pour traverser le chemin de Montréal. Peut-on envisager d’aménager des passages nord-sud sur le chemin de Montréal à l’intention des cyclistes?

20:47:50 De L.A. Smallwood à tous : Une voie cyclable est aussi valable que son maillon le plus faible.

20:48:02 De Monica Brown — qui se déplace à vélo à tous : Effectivement.

20:50:22 D’E. Gammell — qui se déplace à pied et à vélo à tous : Il faut aussi parler de la sécurité (et parfois de la menace pour les piétons) des merveilles de la technologie que sont les fauteuils roulants motorisés qui dévalent les routes et les voies cyclables désignées — parfois plus rapidement que moi à vélo, et ils semblent sortir de nulle part. Il faudrait maintenant commencer à prévoir des feux de circulation le jour, des feux pour les virages et même des billets d’excès de vitesse. Mon Dieu! Les utilisateurs des fauteuils roulants roulent en toute liberté. Il s’agit d’un nouveau facteur de l’équation, pour reprendre l’argument précédent sur la difficulté de gérer des vitesses radicalement différentes dans les mêmes voies de circulation. Il faudrait tâcher d’en faire davantage pour tenir compte des différentes vitesses (des cyclistes, de ceux qui roulent dans des fauteuils roulants motorisés et des trottinettistes) sur les différents parcours désignés.

20:50:53 De Lauren Touchant à tous : Il faudrait adopter une stratégie de lutte contre la pauvreté et bien investir dans les programmes d'aide dans le domaine de la santé mentale et des accoutumances grâce à des initiatives de promotion de la santé de la collectivité.

20:50:55 De Neil Saravanamuttou à tous : Demande au personnel de la Ville : A-t-on mis à jour, depuis la version de 2019-2020, la carte officielle des trajets cyclables? Peut-on s'assurer que la version la plus récente est celle qui est publiée sur le site Web de la Ville? (À l'heure actuelle, la carte de 2018 est celle qui est publiée.)

20:51:13 De Chris Greenshields à tous : Qu'en est-il du groupe 7?

20:51:29 De Chris Greenshields à tous : Erin était l'animatrice.

20:51:38 De Phil Nowotny à tous : Il faudrait que les agents chargés de faire appliquer les règlements se déplacent à vélo. On verra s'ils cessent de faire appliquer les règlements. ;)

20:52:35 De M – *Florence Lehmann à tous : Selon un commentaire exprimé dans mon groupe, on utilise trop d'acronymes dans les exposés, et les gens ne les comprennent pas toujours. (Soit dit en passant.)

20:54:44 De M – Barbara (Bike Ottawa) à tous : Notre groupe a fait le même commentaire sur l'utilisation des acronymes. Ce serait bien de s'assurer que tous connaissent le vocabulaire spécialisé.

20:55:26 De *Nora Benamra – déplacements à vélo // limite de vitesse à tous : Il ne faut pas oublier, dans la stratégie, de parler du problème de limite de vitesse sur des rues comme la rue Donald.

20:55:29 De Lauren Touchant à tous : Il faudrait utiliser le terme « transport actif et durable » (pour tenir compte des impacts climatiques et des chocs sur les collectivités). Il faut adopter une stratégie intégrée du transport actif et durable pour les quartiers 12 et 13.

20:55:38 De Christine Blais, cycliste et piéton, à tous : Merci de cette consultation. J'ai hâte de prendre connaissance des améliorations qui seront apportées.

20:56:01 De Suzanne Lepine à tous : À plus, Lauren.

20:56:05 De Peggy DuCharme, de la Côte-de-Sable, à tous : Merci à Rawlson King et à Mathieu Fleury, conseillers municipaux, de nous avoir accueillis. Nous remercions également le personnel de la Ville qui a présenté cet exposé et donné cette information. Merci à Jerry d'avoir animé notre groupe de discussion et merci à tous d'y avoir participé et d'avoir prêté votre temps.

20:56:18 De Heather Amys à tous : Merci. Excellente séance!

20:56:21 De Neil Saravanamuttou à tous : Merci de cette consultation. On a parlé des enjeux importants, et c'est fantastique de constater que la Ville continue de promouvoir ce programme.

20:56:29 De M – Robb Barnes, d'Écologie Ottawa, à tous : Merci de cette excellente séance tout le monde!

20:56:43 De Gita Zareikar — qui se déplace à vélo à tous : Merci de cette excellente séance.

20:56:44 De M – Robb Barnes, d'Écologie Ottawa, à tous : Merci à tous!

20:56:51 De *Diane Irwin à tous : J'ai hâte de poursuivre ces échanges.

20:57:12 De Catherine Mageau Walker — qui se déplace à pied à tous : Pour faire écho à ces propos, je suis d'accord pour augmenter la largeur des voies de circulation partagées afin de les adapter à un plus grand nombre d'usagers. Je suis d'accord aussi pour adopter une certaine forme de formation sur le protocole d'utilisation des trottoirs, de prévoir de l'espace pour les différentes vitesses et pour les personnes qui se déplacent différemment; les sources d'eau sont importantes. Les bancs publics devraient être aménagés un peu à l'écart des parcours pour les piétons qui prennent des pauses. Il faut aussi prévoir de la place pour tous.

20:57:16 De Ben CF à tous : Merci de cette excellente séance. Félicitations au Comité consultatif sur les transports pour le succès remporté en limitant la vitesse à 30 km/h.

20:57:18 De *Nora Benamra – déplacements à vélo // limite de vitesse à tous : Merci.

20:57:26 D'Al Crosby à tous : Il faut mieux consulter le public. Merci!

20:57:28 D'Austin Spademan à tous : Merci!

20:57:32 De M – Erinn Cunningham – Bike Ottawa à tous : Merci de l'occasion de participer à cette consultation, qui a été utile et informative!

20:57:33 De Catherine Mageau Walker — qui se déplace à pied à tous : Merci beaucoup et bonne soirée!

20:57:35 D'Osman Romero à tous : Merci.

20:57:38 De Marjolaine Flynn à tous : J'espère que la Ville a le potentiel et la capacité d'être durable, sécuritaire et accessible dans un proche avenir, et je m'y attends. Merci de cette séance!

20:57:38 De Natalie Belovic à tous : Merci infiniment! Excellente discussion.

20:57:40 De Miklos Horvath — qui se déplace à pied, à tous : Merci. Excellente séance!

20:57:59 De Suzanne Lepine à tous : Des quartiers dans lesquels la limite est fixée à 30 km/h. À plus.

20:58:22 De Mathieu Fleury à tous : Merci à tous! Bonne soirée!

Le transport actif dans notre ville

Le 28 juillet 2021



Depuis plus de 10 ans, je travaille énormément à faire avancer les investissements dans le transport actif au sein de notre ville, notamment dans nos communautés de la Basse-Ville, de la Côte-de-Sable et de Vanier.

Notre bureau valorise la sécurité du transport pour tous les usagers de la route dans l'ensemble du territoire de notre ville. Essentiellement, nous tâchons de réduire, dans notre collectivité, le nombre de liaisons manquantes entre les trottoirs et l'infrastructure cyclable, de résoudre les enjeux en matière de normes d'entretien, notre secteur étant l'un des plus anciens d'Ottawa, et de réduire les problèmes de sécurité en améliorant l'accessibilité générale.

Le 5 mai, nous avons organisé une assemblée générale sur le transport actif en collaboration avec l'équipe de Rawlson King, conseiller municipal. Rideau-Vanier, notre collectivité, et Rideau-Rockcliffe, notre voisin, qui ont en commun les mêmes difficultés en ce qui concerne les liaisons manquantes et les liaisons souhaitables.

Bon nombre d'organisations ont soutenu le forum et nous ont aidés à organiser cette discussion en apportant des idées et en relevant les principaux enjeux. Les

organisations qui contribuent au succès de ce forum incluent les suivantes : Bike Ottawa, Walkable Ottawa, l'Ottawa Disability Coalition, Écologie Ottawa et la Ville. Les participants issus de nos communautés ont pu soumettre leurs commentaires à l'avance et participer à la séance. La réunion a débuté par une brève présentation de la Ville, notamment des membres des équipes de la planification des transports, de la planification du transport actif et des services de la circulation. Les participants ont ensuite été répartis en petits groupes dirigés par les partenaires de l'événement et le personnel de la Ville afin de discuter des liaisons manquantes, des préoccupations en matière de sécurité et des principales priorités en vue d'améliorer l'accessibilité, la marche et le cyclisme. L'événement s'est terminé par un rapport de chaque groupe sur ses discussions et ses domaines prioritaires, suivi d'une discussion ouverte pour conclure la séance de consultation.

Les organisations partenaires ont apporté des renseignements généraux significatifs et ont facilité la tenue de ce forum essentiel. Le conseiller King et moi-même continuerons à travailler ensemble, y compris avec nos associations communautaires respectives, afin de mener à bonne fin les améliorations immédiates dès que les possibilités se présenteront et de veiller à ce que cet effort s'appuie sur les éléments fondamentaux en vue de façonner l'examen du Plan directeur des transports de la Ville.

Depuis mon premier mandat au Conseil, je travaille continuellement sur les améliorations immédiates et les améliorations aux politiques dans le but de créer des changements positifs dans notre Ville. En coordination avec la communauté, ce travail a continué à se développer et à s'enrichir au fil des ans.

Nous avons vu naître plusieurs projets importants au cœur de notre Ville qui donnent forme aux possibilités de transformer de manière significative le réseau de transport et de faire du transport actif un choix pour les résidents. La liste de projets est sans fin; ceux-ci montrent que des investissements ciblés produisent des résultats et apportent des options plus sûres, augmentant ainsi l'utilisation piétonne et cycliste. La passerelle Adàwe me vient à l'esprit avec cette réflexion. La passerelle sert de route pour les piétons et les cyclistes qui viennent des environs de l'Université d'Ottawa et du centre-ville pour se rendre dans les communautés situées à l'est de la rivière Rideau ou en revenir. La bande cyclable de l'avenue Laurier a donné le ton aux différents types de transformations de rue pouvant accroître la sécurité à vélo à l'échelle du réseau routier urbain. La *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) pose les fondements pour tous les trottoirs, passages pour piétons et feux de circulation afin de rehausser tous les nouveaux investissements dans l'infrastructure et ainsi répondre à ces objectifs en matière d'accessibilité.

Tout comme la LAPHO, l'une des décisions les plus importantes du Conseil municipal a été l'approbation de la politique des rues complètes, qui garantit des expériences sécuritaires pour tous lorsque des rues font l'objet de travaux de réfection (piétons, cyclistes, usagers du transport en commun et véhicules). Cette politique fondamentale établit désormais une base de référence essentielle pour tous les investissements dans

l'infrastructure. Plusieurs rues principales ont bénéficié d'un rétrécissement, ce qui a permis d'améliorer la sécurité, d'accroître la fierté et de diversifier les options de transport, notamment l'avenue Beechwood, la rue Somerset Est, la rue Rideau, l'avenue McArthur, et maintenant le chemin de Montréal. Des investissements supplémentaires et inattendus visant à mettre en place un sentier polyvalent entretenu et éclairé en hiver dans le cadre de la phase 1 du train léger sur rail ont mis en évidence une formidable possibilité de mise en œuvre d'autres options de couloirs de transport actif. La Ville doit s'efforcer d'améliorer constamment ces investissements publics dans notre infrastructure. Nous devons également redéfinir les attentes concernant les normes d'entretien hivernal et relatives aux trottoirs, pour ne nommer que celles-ci.

Points à retenir et priorités clés

- **Accessibilité des trottoirs** : Il y a plusieurs années, la Ville est passée de la norme de 1,5 m de largeur à une norme de 1,8 m de largeur pour les trottoirs. Au cours des dernières années, plusieurs priorités ont émergé dans le but d'assurer des trottoirs plus larges et plus sécuritaires, notamment en ce qui concerne les niveaux de sol, les poteaux électriques, les murs de soutènement, la fréquence des voies d'accès, etc. La Ville consulte actuellement les résidents pour revoir ses normes et ainsi répondre aux nouveaux critères rehaussés dans le cadre des attentes.
- **Normes d'entretien hivernal** : Actuellement, les différents niveaux de priorité des rues (rue principale, écoles, autobus) disposent de normes d'entretien et de nettoyage correspondantes pour leur trottoir. Nous savons que la classification des trottoirs nécessite une redéfinition des priorités, avec des trottoirs résidentiels achalandés assurant la liaison vers les transports en commun, les écoles, les parcs, les pôles d'emploi, etc. Comme la Ville reconnaît et priorise les trottoirs résidentiels et les voies cyclables souhaitables qui peuvent offrir des options sécuritaires pour les utilisations du transport actif en hiver, elle réévalue actuellement la classification des routes et des trottoirs afin de redéfinir l'approche liée aux réseaux piétonniers et cyclables en hiver.
- **Rues résidentielles** : Toutes les rues résidentielles de la communauté jusqu'à 30 km ont été nouvellement approuvées (circulation plus sécuritaire et plus lente). Cela permettra aux forces de l'ordre d'améliorer l'habitabilité des zones résidentielles de notre communauté. Elle permet de mettre en place davantage de mesures de modération de la circulation (saisonnières) et donne à tous les nouveaux projets de reconstruction de rues résidentielles l'environnement stratégique adéquat pour mener à bien ces objectifs communautaires.
- **Signalisation** : Les feux de circulation pour piétons avancés, les feux de circulation pour cyclistes, les interdictions de virage à droite aux feux rouges, les feux de circulation automatisés pour piétons et les nouveaux passages pour piétons sont autant d'occasions uniques d'améliorer la sécurité et de rééquilibrer la circulation en faveur du transport actif. Un examen est en cours en vue de réévaluer le signal d'inversion du feu rouge et réduire l'obligation pour les piétons de recourir aux boutons-poussoirs pour pouvoir traverser (boutons d'appels).
- **Sécurité cyclable** : Des options piétonnières sécuritaires de la Côte-de-Sable à la Basse-Ville, de la Basse-Ville au marché By, et de la Côte-de-Sable au marché By doivent être consolidées. Des possibilités intéressantes existent le long des rues Cumberland, Nelson, Chapel et York et de l'avenue Beausoleil, pour n'en citer que quelques-unes.
- **Rue Somerset Est** : Ce tronçon doit être reconstruit pour répondre aux aspirations liées aux routes de transport actif le long de ce couloir qui est devenu essentiel aux piétons et aux cyclistes.
- **Avenue McArthur** : Des investissements majeurs dans la conception sont nécessaires pour faire de l'avenue McArthur une rue principale complète. La modération de la circulation a été utile, et l'infrastructure cyclable a constitué une transformation fondamentale pour cette rue principale.
- **Avenue Beechwood** : Le renouvellement de l'avenue Beechwood en une rue complète est très attendu. Le récent réaménagement a attiré l'attention sur le potentiel d'amélioration de ce couloir par la mise en place d'espaces piétonniers et cyclables modernes.

- **Promenade Vanier** : L'examen du PDT doit mettre de l'avant un plan de conception des transports nettement amélioré pour la promenade Vanier. L'époque où l'achalandage de cette promenade était fluide est révolue. En raison de toutes ses nouvelles intersections et de ses nouveaux immeubles d'habitation, la promenade Vanier doit être restylisée de fond en comble afin de pouvoir offrir à tous les usagers de la route des liaisons réseautiques modernes et sécuritaires.
- **Pont Cummings** : Nous avons récemment réussi à faire en sorte que la Commission de la capitale nationale (CCN) ajoute la liaison de son sentier polyvalent du pont Cummings aux liaisons manquantes de son sentier. Nous continuerons également à donner suite à cette liaison manquante dans le cadre du PDT de la Ville, avec le souhait de voir une liaison du sentier polyvalent sous le niveau du sol. La Ville mène actuellement une étude pour examiner la faisabilité de cette option sous le niveau du sol.
- **Liaison cyclable du TLR à la rue Rideau** : Les récentes améliorations apportées le long de la rue Rideau (entre la promenade Sussex et la rue Dalhousie) ouvrent la voie à des liaisons vitales et indispensables. Nous relierons actuellement le centre-ville au marché By/à la rue Rideau (centre et TLR). Le tronçon ouest doit se raccorder en toute sécurité au sentier polyvalent du canal et se poursuivre jusqu'au côté nord de la voie de circulation bidirectionnelle de la rue et de la rue Wellington. La liaison sud fait montre d'un engagement essentiel de relier toute la rue Nicholas pour rejoindre la piste cyclable est-ouest de l'avenue Laurier et la liaison du sentier polyvalent du TLR.
- **Rues résidentielles de Vanier** : Vanier a été construit en tant que banlieue. Vanier possède un caractère unique avec un réseau de transport de forme aléatoire. L'un des éléments essentiels à Vanier est de moderniser son infrastructure et de fournir des trottoirs adéquats. Il y a une possibilité unique de renouveler de nombreuses rues résidentielles afin d'offrir de nouvelles options piétonnes pour se rendre chez soi depuis les transports en commun, les parcs et les écoles et pour revenir chez soi depuis ces endroits. Un exemple qui revient souvent est celui des résidents vivant au nord de la rue Montfort qui ont peu de possibilités de trouver un trottoir pour accéder au service de transport en commun à Vanier. De nouveaux trottoirs sont nécessaires dans des rues comme les avenues Ste-Anne et Bradley pour assurer des liaisons urbaines sécuritaires entre les trottoirs résidentiels.

Il est primordial que nous continuions à clarifier les priorités et les attentes en matière d'amélioration des transports à destination et en provenance de notre communauté et à l'échelle de celle-ci avant les consultations dans le cadre du Plan directeur des transports et l'examen de celui-ci. Ce forum représentait une occasion unique d'examiner les liaisons manquantes, les préoccupations en matière de sécurité et les investissements prioritaires à l'échelle locale, communautaire et centrale.

Les prochaines étapes

Le présent rapport a pour but de mettre de l'avant les besoins locaux, de refléter les situations actuelles et de promouvoir les investissements nécessaires dans notre communauté. Nous allons continuer de travailler avec le groupe de dirigeants de

chaque collectivité, dont Écologie Ottawa, Bike Ottawa, l'Ottawa Disability Coalition et Walkable Ottawa pour faire la promotion de ces besoins.

Nous ferons suivre ce rapport directement au personnel de la Ville pour qu'il s'en inspire dans les projets prioritaires du Plan directeur des transports de la municipalité. Pour les inquiétudes propres aux différents quartiers, nous allons continuer de consulter nos associations communautaires.

Dans l'ensemble, le présent rapport ne se veut pas le reflet de tous les propos formulés à l'occasion de la discussion ouverte sur le transport actif. Plusieurs conversations ont eu lieu pendant la séance, lesquelles ont été tenues par plus de 80 participants. Les notes complètes sont disponibles dans les annexes. Nous veillons à ce que toutes les idées et tous les commentaires soient saisis et communiqués à la Ville. Nous avons déjà prolongé cette conversation à l'égard d'un domaine clé avec le personnel de la Ville. Nous continuerons à discuter de ces priorités avec notre communauté afin de mener à bien les améliorations à l'infrastructure qui s'imposent.