

Document 3 : Réponse à la motion relative aux intersections achalandées

Contexte

Le rapport d'information sur l'Examen de la sécurité des cyclistes aux intersections achalandées ([ACS2020-TSD-TRF-0001](#)) a été présenté en octobre 2020 en réponse à la demande de renseignements du maire Jim Watson et du conseiller Stephen Blais au sujet de la sécurité à vélo (OCC 07-19), déposée à la [réunion du Conseil du 22 mai 2019](#). Ce rapport contenait la directive suivante pour le personnel :

« On demande également la rédaction d'un rapport pour le Comité des transports, au plus tard au premier trimestre de 2020, contenant un examen des intersections achalandées où se produisent de nombreuses interactions entre les véhicules et les cyclistes, des mesures potentielles pour améliorer la sécurité et une feuille de route pour les changements à apporter aux infrastructures cyclables actuelles et futures. »

Les Services de la circulation ont entamé l'Examen en juin 2019. Ils ont commencé par un exercice préliminaire visant à recenser les intersections achalandées où se produisaient de nombreuses interactions entre les véhicules et les cyclistes le long des pistes cyclables d'Ottawa. Cet exercice a mené au repérage de 74 intersections.

De ce nombre, 30 ont été retenues en vue d'un examen plus approfondi, les 44 autres s'inscrivant dans les projets de construction d'autres programmes municipaux ou ne relevant pas d'Ottawa.

En avril 2022, dans le cadre de la [motion n° 74/12](#) proposée par le conseiller Menard et appuyée par la conseillère McKenney, le personnel a reçu la directive d'étudier les options pour financer l'aménagement des 29 intersections prioritaires.

Le document 3 du rapport annuel sur le plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) rend compte de l'avancement des améliorations aux intersections achalandées ciblées dans le rapport d'octobre 2020. On y recommande également au personnel de privilégier et de faire avancer les projets pour la sécurité à vélo.

État d'avancement

Bon nombre d'emplacements recensés dans l'Examen ont atteint les stades de conception et de construction. Depuis la parution du rapport, le financement attribué par divers programmes municipaux a permis l'avancement d'améliorations à la sécurité à vélo à certains endroits.

CATÉGORIE 1 : Intersections achalandées intégrées à des projets municipaux

La liste complète des 44 intersections achalandées inscrites dans les projets de construction d'autres programmes municipaux ou ne relevant pas d'Ottawa se trouve dans le [document 1](#) du rapport d'information sur l'Examen de la sécurité des cyclistes aux intersections achalandées.

Ciblées dans le rapport de 2020, les intersections de cette catégorie venaient tout juste d'être revues, étaient visées par d'autres examens de la sécurité, se trouvaient à la phase de planification, de conception ou de construction d'autres projets ou ne relevaient effectivement pas d'Ottawa. Depuis le rapport de 2020, il y a eu des progrès en faveur de la sécurité à vélo à certains emplacements désignés pour des projets futurs.

Compte rendu sur l'état d'avancement :

1. Rues Albert et Booth : conception fonctionnelle terminée.
2. Rues Albert et Preston : conception fonctionnelle terminée.
3. Rues Bank et Isabella et av. Chamberlain : conception fonctionnelle terminée; conception détaillée et construction retardées en raison du remplacement du pont relevant du MTO (durée des travaux : de 5 à 8 ans).
4. Rue Bank et prom. Riverside Sud : conception détaillée en cours.
5. Rue Bank et crois. Wilton : conception préliminaire en cours.
6. Rues Elgin et Catherine : conception fonctionnelle terminée; conception détaillée et construction retardées en raison du remplacement du pont relevant du MTO (durée des travaux : de 5 à 8 ans).
7. Rues Elgin et Somerset Ouest : construction sur Elgin terminée.
8. Av. Hawthorne et prom. Colonel-By. : conception détaillée en cours.
9. Av. Hawthorne, rue Elgin et prom. Reine-Élisabeth : conception détaillée du changement des marques sur la chaussée du pont Pretoria dans le cadre du projet visant l'av. Greenfield, la rue Main et l'av. Hawthorne. (Aucun changement à l'intersection de l'av. Hawthorne, de la rue Elgin et de la prom. Reine-Élisabeth.)
10. Ch. de Montréal et North River : construction en cours.

11. Ch. Hunt Club et prom. Riverside : conception détaillée en cours.
12. Av. Laurier Ouest et rue Elgin (bretelle d'accès de la prom. Reine-Élisabeth vers l'av. Laurier en direction de la rue Elgin) : conception détaillée en cours.
13. Rue O'Connor (rues Nepean, Cooper et Waverly) : conception détaillée en cours.
14. Rue Scott et av. Holland : construction en cours.
15. Rue Scott et av. Parkdale : conception détaillée terminée.
16. Rue Scott et prom. Island Park : construction de l'aménagement provisoire terminée dans le cadre de l'Étape 2 du projet de train léger.
17. Av. Mackenzie et rue Rideau : construction imminente.
18. Av. Laurier Est et rue Nicholas : construction terminée.

La situation concernant les 26 autres emplacements indiqués dans le document 1 est inchangée.

CATÉGORIE 2 : Intersections achalandées catégorisées selon les occasions de mise en œuvre

Dans cette catégorie avaient été retenues 30 intersections pour une analyse plus approfondie dans le cadre de l'Examen de la sécurité des cyclistes aux intersections achalandées. Dans le cadre de cette étude, on a estimé qu'un des emplacements débordait de la portée du projet du consultant et, par conséquent, des plans conceptuels finaux à long terme pour 29 des 30 emplacements ont été créés, permettant une estimation générale des coûts de l'aménagement des voies cyclables séparées ou des intersections protégées. La liste complète des 30 intersections achalandées catégorisées selon les occasions de mise en œuvre se trouve dans le [document 3](#) du rapport d'information sur l'Examen de la sécurité des cyclistes aux intersections achalandées.

Les intersections de cette catégorie ont été subdivisées en deux groupes :

Groupe A – Intégration potentielle aux projets d'autres programmes municipaux

Si le financement le permet, les emplacements ciblés pourraient être intégrés aux phases de planification, de conception, de consultation et de mise en œuvre d'autres initiatives, comme des projets de renouvellement des infrastructures ou de croissance, d'éventuels projets d'aménagement, l'expansion du réseau cyclable et des projets indépendants. Les plans conceptuels des intersections de cette catégorie ont atteint les phases de conception préliminaire ou détaillée aux emplacements suivants :

1. Ch. Bayview Station et rue Scott : conception détaillée terminée.
2. Ch. Smyth et Hôpital Riverside : conception détaillée terminée.
3. Rue Donald et prom. Vanier : conceptions préliminaire et détaillée en 2023.

Par ailleurs, les intersections de l'avenue Cummings et du chemin Ogilvie ainsi que celle des promenades Prince of Wales et Meadowlands font partie de la liste des projets cyclables du Plan directeur des transports (PDT) 2024, et l'intersection du boulevard St-Laurent et du chemin Ogilvie se trouve dans le secteur visé par l'étude sur le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent, qui se penchera sur la sécurité à vélo à ces intersections.

Groupe B – Besoin d'un examen approfondi du réseau cyclable avant tous travaux de conception

Les emplacements ciblés comportent des contraintes géométriques. L'aménagement de voies cyclables séparées aurait une forte incidence sur le transport en commun, le stationnement et la circulation en général. Comme à la plupart de ces emplacements, les voies cyclables ne sont pas raccordées au réseau, un examen préalable de ce dernier est requis. Les plans conceptuels des intersections de cette catégorie ont atteint les phases de conception préliminaire ou détaillée aux emplacements suivants :

1. Av. King Edward et rue St. Patrick : conception détaillée terminée.
2. Rue Preston, prom. Prince of Wales et prom. Reine-Élisabeth : conception détaillée en cours dans le contexte du projet de l'Hôpital d'Ottawa.
3. Rue Bank et prom. Riverside Nord – conception détaillée en cours.

Par ailleurs, les intersections de l'avenue Gladstone avec la rue Booth et la rue Preston sont visées par les études de viabilité des infrastructures cyclables du PDT 2024.

Coûts

Les estimations conceptuelles de catégorie D obtenues pour les intersections comprises dans l'Examen donnent une idée générale des coûts d'après le coût historique de travaux semblables. Puisqu'elles ne comprennent pas les éventuels coûts d'acquisition de bien-fonds, l'enfouissement de câbles électriques, ni les coûts de services publics ou de feux de circulation, ces estimations sont préliminaires; d'autres évaluations seront nécessaires au cours des étapes de conception suivantes pour les préciser. Au total, la mise en œuvre des 29 plans conceptuels coûterait grosso modo 32 millions de dollars, plus les coûts mentionnés ci-dessus. Par ailleurs, cette estimation reposant sur les prix de 2019, il faut s'attendre à une facture beaucoup plus élevée

aujourd'hui.

Quant aux projets rendus à l'étape de conception détaillée, les coûts de construction finaux ont grandement changé depuis l'estimation conceptuelle inscrite au rapport. En effet, des grèves dans le secteur de la construction, des retards dans la chaîne d'approvisionnement et la pénurie de matériaux dépendant d'un transport international ont engendré une importante hausse des coûts de construction en 2022 (10 % à 30 % de plus que les valeurs de 2021).

Sources de financement

Les intersections très fréquentées par les cyclistes ont été recensées selon les données disponibles au moment de l'étude : achalandages automobile et cycliste, collisions et vitesse. La priorité des emplacements désignés changera avec le temps en fonction des besoins de connectivité dans l'ensemble du réseau, de l'évolution des habitudes de déplacement et de l'apparition de problèmes de sécurité ou de fonctionnement.

La nouvelle version du Plan directeur des transports (PDT) comprend une liste de projets proposés en priorité pour le transport actif pour la période 2024-2046, qui doivent encore être examinés et approuvés par le Conseil (prévu au printemps de 2023). Outre la sécurité, les projets cyclables ont été élaborés et proposés en priorité en fonction de plusieurs facteurs, dont la possibilité de faciliter les déplacements locaux et l'accès au transport en commun, l'amélioration de la continuité du réseau et les consultations publiques. La liste préliminaire des projets cyclables inclut quatre des intersections figurant dans la catégorie 2.

Les projets cyclables du PDT concernent les liens manquants prioritaires du réseau cyclable. Ils prévoient entre autres la modification d'intersections et de sections courantes (si possible) pour relier des voies cyclables adjacentes et ainsi améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. En s'attaquant à la fois aux intersections à haut risque et à la connectivité du réseau, ces projets sont susceptibles d'être très bénéfiques. Tous les projets cyclables du PDT comporteront une évaluation de la viabilité des améliorations aux intersections à l'étape de conception fonctionnelle; les améliorations peuvent différer du plan conceptuel inscrit au rapport sur l'Examen de la sécurité des cyclistes.

Le personnel recommande l'avancement des travaux aux intersections très fréquentées par les cyclistes dans le cadre de projets et de programmes existants à mesure que les occasions se présentent. Le financement de toute amélioration qui en résulte peut venir de diverses sources, dont les budgets du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) et du PDT pour les installations cyclables (un programme continu avec financement de la Ville d'environ 5 millions de dollars par année sujet au processus

budgétaire annuel). Comme le budget du PASR continue d'augmenter, de plus en plus de projets seront réalisés dans les années à venir. Les plans conceptuels passeront à l'étape de conception détaillée de sorte que la Ville ait des projets mûrs sous la main au cas où un financement de relance fédéral pour le transport actif deviendrait disponible.

Pour accélérer davantage la mise en œuvre de ces projets, il faudrait trouver d'autres sources de financement. Une solution pourrait consister à attendre l'examen annuel de clôture des immobilisations de la Ville, dont les fonds excédentaires (le cas échéant) peuvent être réattribués aux intersections prioritaires. Une autre solution pourrait venir des gouvernements provincial ou fédéral, dans le cas où ceux-ci établiraient des programmes de financement pour améliorer la sécurité des interactions entre cyclistes et automobilistes. Il n'est possible de puiser dans les fonds de réserve de la Ville que dans la mesure prévue dans chacun des règlements municipaux afférents.