

Pièce 1 – Synthèse de la consultation publique

INTRODUCTION

Dans le cadre du projet Améliorations des infrastructures cyclables et de transport en commun de la rue Bank, la Ville propose d'aménager des bandes cyclables sur la rue Bank pour traverser le pont Billings et d'apporter des modifications aux intersections entre la rue Bank et la promenade Riverside dans le sens ouest et entre la rue Bank et l'avenue Riverdale. Dans ce projet, elle propose aussi d'aménager une voie d'autobus dans le sens nord sur la rue Bank pour traverser le Vieil Ottawa-Sud pendant la période de pointe de l'après-midi en semaine.

Dans la consultation publique qui a porté sur ce projet, nous avons fait appel aux outils suivants :

- la page Participons Ottawa, sur laquelle nous avons diffusé un sondage en ligne;
- l'assemblée publique virtuelle du 21 juin 2023;
- les différents commentaires adressés au personnel de la Ville par courriel et par téléphone;
- une assemblée avec un représentant des commerces de la localité le 11 juillet 2023.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION

La plupart des participants étaient favorables à ce projet et priorisaient la nécessité d'aménager des infrastructures cyclables dans un couloir majeur comme celui de la rue Bank. Ils se sont prononcés en faveur des améliorations à apporter à la sécurité dans les déplacements à vélo et à pied, puisque nombreux sont ceux qui ont affirmé qu'ils ne se sentaient pas en sécurité ou qu'ils étaient découragés de se déplacer à vélo sur la route en traversant le pont ou qu'ils étaient mal à l'aise comme piétons en raison des cyclistes qui roulent sur le trottoir. Ils étaient aussi favorables à l'amélioration de la connectivité du réseau cyclable, à l'amélioration de l'accès aux grandes destinations comme le Vieil Ottawa-Sud, le centre commercial Billings Bridge et les sentiers de la rivière Rideau, ainsi qu'à la réduction des retards dans les transports en commun. Les participants étaient généralement satisfaits des améliorations apportées à l'état des infrastructures piétonnes, cyclables et des transports en commun existantes sur le territoire de la Ville.

D'après le sondage :

- 82 % des répondants sont favorables à l'aménagement de bandes cyclables traversant le pont Billings;
- 67 % des répondants sont favorables à la voie réservée aux autobus dans le sens nord pendant l'heure de pointe de l'après-midi.

On a exprimé des inquiétudes à propos de la réduction du nombre de places de stationnement sur rue et des incidences pour les entreprises locales, de la réduction des voies et de la congestion automobile, de l'amélioration de la protection physique des voies cyclables et de la sécurité des déplacements à vélo autorisés dans les voies réservées aux autobus.

Ce document, qui apporte des précisions sur cette consultation, est structuré comme suit :

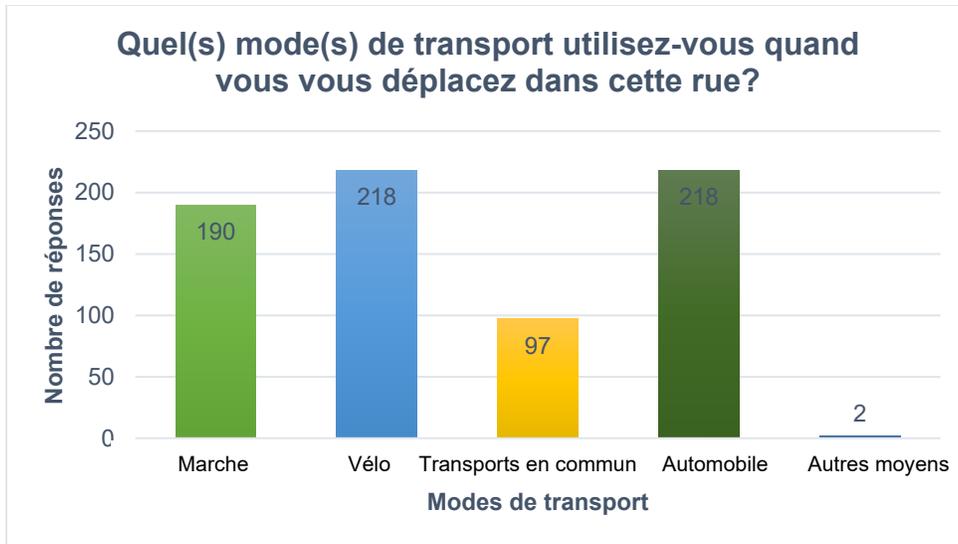
- la section 1 présente les résultats du sondage en ligne;
- la section 2 porte sur les motifs d'inquiétude et comprend les réponses du personnel de la Ville.

SECTION 1 : SYNTHÈSE DU SONDRAGE EN LIGNE

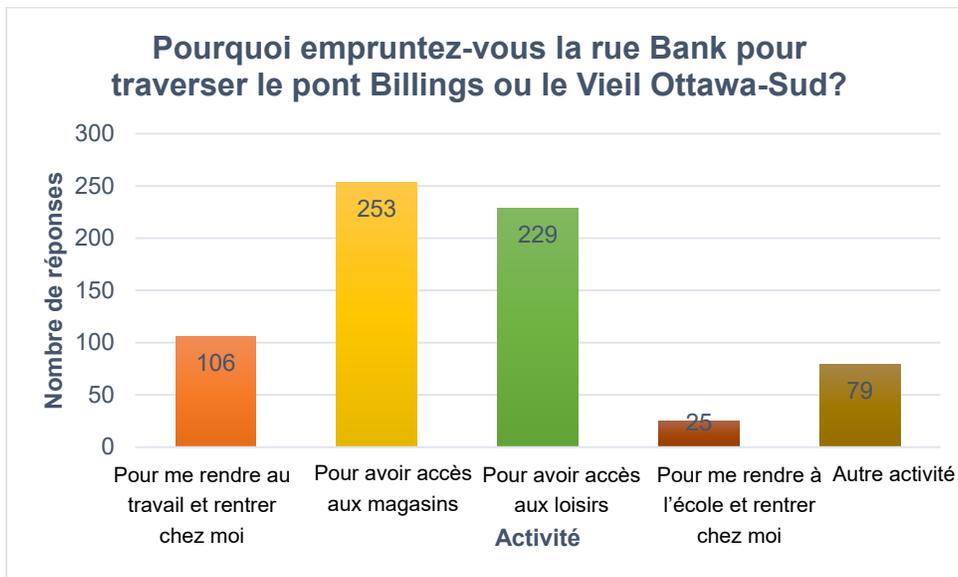
Le sondage en ligne a été publié sur la page Participons Ottawa dans la période comprise entre le 14 et le 30 juin 2023.

Deux cent quatre-vingt-onze personnes y ont répondu, dont 46 % empruntent chaque jour la rue Bank pour traverser le pont Billings ou le Vieil Ottawa-Sud. Les autres, soit 54 %, empruntent cette rue chaque semaine (29 %) et à l'occasion (25 %).

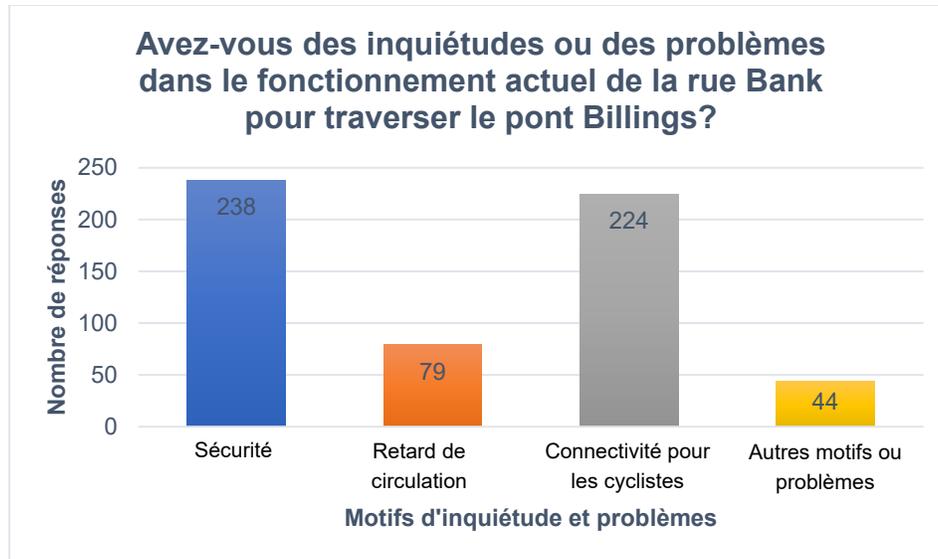
Ce sondage a permis de réunir les réponses de différents utilisateurs. Le vélo, la voiture et la marche à pied sont les modes de déplacement les plus courants dans cette rue.



Le sondage a permis d'apprendre que les magasins et les loisirs sont des destinations populaires de ce couloir.



Les répondants ont fait savoir que la sécurité et la connectivité cyclable constituaient des problèmes majeurs pour le pont.



La plupart des répondants ont fait savoir qu'il n'y avait pas d'autres parcours à adopter pour tous les modes de transport sans augmenter considérablement la durée et la distance de leurs déplacements.

D'après le sondage, la majorité des répondants était favorable à ce projet. Environ 82 % d'entre eux étaient favorables à l'aménagement de bandes cyclables sur le pont Billings, alors que 15 % ne l'étaient pas et que 3 % étaient indifférents. En outre, 67 % des répondants étaient favorables à la voie réservée aux autobus dans le sens nord pendant l'heure de pointe de l'après-midi, 18 % ne l'étaient pas et 16 % étaient indifférents.

SECTION 2 : SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES ET DES RÉPONSES DU PERSONNEL DE LA VILLE

Outre ce sondage, nous avons réuni les commentaires du public sur ce projet pendant une assemblée publique en ligne qui a eu lieu le 21 juin 2023 et dans les courriels adressés au personnel de la Ville. Le lecteur trouvera ci-après la synthèse des commentaires exprimés dans tous ces circuits de communication et des réponses apportées par le personnel.

Séparation physique des infrastructures cyclables

Des résidents ont fait savoir qu'ils souhaitaient améliorer la protection physique sur les bandes cyclables proposées, par exemple en aménageant des pistes cyclables rehaussées ou d'autres formes d'obstacles comme des délinéateurs et des bordures en béton.

Réponse du personnel :

L'aménagement de pistes cyclables rehaussées obligerait à modifier la structure du pont, ce qui déborde le cadre de ce projet. L'espace est limité sur le tablier existant du pont pour assurer la séparation physique entre les trois voies de circulation et chacune des bandes cyclables. En outre, on relève des difficultés techniques dans l'aménagement de mesures physiques sur un pont. Le personnel étudie actuellement les options permettant d'assurer cette séparation et sur lesquelles il se penchera plus en détail pendant l'étape de l'étude détaillée.

Différentes options pour l'aménagement du pont

On a suggéré d'étudier différentes options pour l'aménagement du pont à l'intention des piétons et des cyclistes, par exemple élargir le pont Billings ou y ajouter une voie en porte-à-faux, ou encore construire une passerelle ou un pont distinct.

Réponse du personnel :

Le projet de Renouveau de la rue Bank offre l'occasion d'aménager à court terme des infrastructures cyclables. Le pont ne sera pas refait ni remplacé dans l'avenir prévisible; c'est pourquoi nous n'envisageons pas, dans le cadre de ce projet, de modifier la structure du pont. Ce projet n'empêche pas d'explorer éventuellement d'autres options pour traverser le canal.

Les entreprises et la réduction du nombre de places de stationnement sur rue

Les participants ont exprimé différentes inquiétudes à propos de l'impact des restrictions du stationnement sur rue sur les entreprises locales. Il s'agit entre autres :

1. de la disponibilité des places de stationnement pour les clients des commerces, surtout dans les heures achalandées;
2. de la disponibilité des places de stationnement accessibles;
3. de l'aménagement du débarcadère et des livraisons;
4. de la suggestion de prévoir plus de supports à vélos afin d'améliorer l'accès des cyclistes;
5. des avantages pour les autobus qui ne justifient pas les inconvénients causés en réduisant du nombre de places de stationnement;
6. des voitures stationnées qui servent à modérer la circulation.

Réponse du personnel :

La proposition originelle pour les restrictions du stationnement entre 14 h et 18 h 30 correspondait à la période au cours de laquelle les transports en commun accusaient

les plus grands retards. La proposition révisée limite ces restrictions à la période comprise entre 14 h 30 et 17 h 30 pour réaliser un équilibre entre l'amélioration des transports en commun et l'aménagement des places de stationnement pour les commerces. Le personnel a mené une étude du stationnement et a constaté que pendant la période de pointe proposée (de 14 h 30 à 17 h 30), les places de stationnement sur rue sont utilisées à 60 % environ. Des places de stationnement sont prévues dans les rues latérales dans l'ensemble de ce secteur.

Le *Règlement sur la circulation et le stationnement* (n° 2017-301) de la Ville permet aux automobilistes titulaires du permis de stationnement accessible en cours de validité de s'immobiliser dans la voie réservée aux autobus pour faire monter ou laisser descendre les personnes handicapées.

Le stationnement de courte durée (une heure) est autorisé sur les rues latérales dans l'ensemble du secteur; on peut faire appel à ces places de stationnement pour le chargement et les livraisons.

On installera éventuellement d'autres supports à vélos dans ce couloir.

Si ce projet est approuvé, il y aura environ 600 usagers des transports en commun dans ce couloir, et leurs déplacements seront considérablement améliorés durant l'heure de pointe de l'après-midi.

Bien que le stationnement sur rue puisse servir de moyen de modérer la circulation, la vitesse dans le couloir de la rue Bank pendant la période de pointe de l'après-midi est essentiellement limitée par le nombre de véhicules et par la congestion.

La congestion automobile

On a exprimé des inquiétudes sur la réduction proposée des voies automobiles et à propos de l'impact potentiel sur la congestion automobile. Voici entre autres les commentaires exprimés :

1. Les avantages du projet ne correspondent pas aux incidences sur l'achalandage. Les compromis environnementaux à consentir entre la congestion automobile et les améliorations à apporter aux transports en commun et aux déplacements à vélo ne sont pas bien équilibrés.
2. La congestion automobile actuelle aux alentours du pont Billings en raison du chantier montre que la réduction du nombre de voies automobiles aura pour effet de congestionner la circulation.

3. La congestion projetée augmentera la circulation de transit dans le Vieil Ottawa-Sud et dans Alta Vista.
4. L'augmentation de l'achalandage en raison des nouveaux projets d'aménagement résidentiels de la rue Bank aura pour effet d'empirer la congestion automobile.
5. Les incidences sur la circulation augmenteront la difficulté lorsqu'il s'agira de se rendre aux événements du parc Lansdowne.

Réponse du personnel :

Le PDT vise à améliorer les solutions de recharge dans le transport durable, dont les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun. Les améliorations à apporter aux infrastructures cyclables et des transports en commun dans le couloir de la rue Bank permettront d'offrir plus d'options dans le transport, en réduisant la dépendance à l'endroit des voitures.

Le nombre de voies de circulation retranchées à l'heure actuelle dans le cadre des travaux de réfection qui se déroulent sur la rue Bank n'est pas représentatif de la configuration projetée et proposée dans ce projet. L'on s'attend à ce que plusieurs facteurs réduisent la congestion par rapport à ce que nous connaissons pendant ces travaux, notamment l'intégration de voies auxiliaires aux grandes intersections, l'optimisation du réglage des feux de circulation et l'aménagement cohérent des voies de circulation.

Avant la pandémie, environ 1 600 véhicules traversaient le pont Billings pendant l'heure de pointe de l'avant-midi, et ce projet permettra de maintenir un volume comparable malgré les travaux d'aménagement permanents qui se déroulent sur le territoire de la Ville. Le modèle de la circulation a permis d'estimer qu'on pourrait réacheminer une partie de l'achalandage vers d'autres artères qui traversent la rivière Rideau, dont l'avenue Bronson et la rue Main. Les rues latérales ne devraient pas constituer des alternatives viables pour les véhicules automobiles.

Il a été tenu compte des nouveaux projets d'aménagement dans les hypothèses sur l'achalandage projeté.

La voie réservée aux autobus améliorera les conditions d'accès des personnes qui prennent les transports en commun pour se rendre aux événements du parc Lansdowne durant l'heure de pointe de l'après-midi. Les incidences les plus importantes sur la circulation automobile en raison de la réduction du nombre de voies de circulation sur le pont Billings se produisent durant l'heure de pointe de l'avant-midi

en semaine, qui ne correspond pas aux heures des événements du parc Lansdowne. On s'attend à des incidences mineures sur la circulation pendant les autres heures du jour et pendant les autres jours de la semaine.

Configuration des voies de circulation proposées

On a posé des questions sur la configuration des trois voies de circulation proposées pour traverser le pont Billings. De nombreux résidents ont exprimé une préférence pour deux voies automobiles sans voies de virage auxiliaires afin de prévoir plus de place pour les infrastructures cyclables. Certains ont suggéré de se pencher sur une option à trois voies de circulation avec voie centrale réversible.

Réponse du personnel :

Pour répondre aux inquiétudes sur la sécurité des cyclistes à l'intersection de la rue Bank et de la promenade Riverside dans le sens ouest, on propose d'aménager un feu de virage à droite exclusif; autrement dit, les automobilistes qui roulent dans le sens sud n'auraient pas à tourner à droite sur la promenade Riverside, sauf si la flèche de virage à droite s'affiche. Il faut prévoir une voie de virage à droite distincte pour éviter que les automobilistes qui tournent à droite bloquent ceux qui se déplacent en droite ligne pendant une phase distincte des feux de circulation. Les options prévoyant deux voies de circulation et trois voies de circulation, dont une voie centrale réversible, ne permettraient pas de répondre à cette inquiétude sur la sécurité des cyclistes et n'ont donc pas été étudiées.

La connectivité du réseau

Les répondants ont suggéré d'améliorer la connectivité et l'intégration avec les sentiers et les rues des alentours dans le réseau cyclable. On a suggéré d'étendre jusqu'à l'avenue Cameron la voie cyclable dans le sens nord.

Réponse du personnel :

Nous nous pencherons, dans la phase de l'étude détaillée, sur les liaisons entre le sentier est et le sentier ouest de la rivière Rideau d'une part et, d'autre part, la rue Bank. Le prolongement de la voie cyclable dans le sens nord jusqu'à l'avenue Cameron aurait un autre impact sur le stationnement sur rue et empêcherait d'aménager une voie d'évitement des files d'attente dans le sens sud.

Le délai de préavis de la consultation

On a exprimé une inquiétude sur le délai trop court du préavis de la consultation publique.

Réponse du personnel :

Le préavis formel de l'assemblée publique a été envoyé une semaine avant l'événement, pour correspondre à la date de publication du projet sur la plateforme Participons Ottawa. Shawn Menard et Marty Carr, conseillers municipaux, ont envoyé d'autres communiqués en prévision de l'assemblée publique. Le sondage publié sur la plateforme Participons Ottawa a duré trois semaines.

Les déplacements à vélo autorisés dans la voie réservée aux autobus

On a exprimé des inquiétudes à propos de la sécurité et de l'efficacité d'une voie réservée aux autobus dans laquelle on autoriserait les cyclistes à rouler, par exemple la visibilité limitée des cyclistes pour les chauffeurs d'autobus, le risque de collisions, les autobus ralentis par les cyclistes et le sentiment d'insécurité des cyclistes ou le découragement de se déplacer à vélo dans la même voie que les autobus.

Réponse du personnel :

À l'heure actuelle, les cyclistes doivent partager avec les automobilistes, ainsi qu'avec les chauffeurs d'autobus, la voie unique dans le sens nord, en tenant compte des voitures stationnées. Dans la voie proposée pour les autobus, il y aura beaucoup moins de véhicules que dans la voie de circulation générale, ce qui permettra d'éliminer les risques de conflit entre les cyclistes et les voitures stationnées. Les chauffeurs d'autobus sont des professionnels compétents, qui sauront que des cyclistes pourraient emprunter cette voie.

La voie réservée aux autobus dans le sens nord

Des participants ont demandé pourquoi on propose d'aménager la voie réservée aux autobus dans le sens nord plutôt que dans le sens sud, puisqu'il s'agirait d'une voie qui ne serait pas aménagée dans le bon sens pour la période de pointe de l'après-midi.

Réponse du personnel :

À l'heure actuelle, on peut stationner du côté est de la rue Bank (dans le sens nord) durant la période de pointe de l'après-midi, alors qu'il n'est pas permis de le faire du côté ouest (dans le sens sud) de cette rue; autrement dit, il y a effectivement deux voies de circulation dans le sens sud et une voie de circulation dans le sens nord durant cette période. Les autobus d'OC Transpo accusent d'énormes retards dans le sens nord durant cette période en raison de la seule voie de circulation dans le sens nord.

Les déplacements à vélo en hiver

On a posé des questions pour savoir s'il y a suffisamment de cyclistes en hiver pour justifier la voie réservée aux cyclistes et la réduction de la voie automobile.

Réponse du personnel :

Environ 11 % des résidents se déplacent à vélo toute l'année. Pour les autres, la ville récolte toujours des avantages considérables, dont la réduction du nombre de propriétaires et d'utilisateurs de la voiture. Le pont Billings fait partie du réseau du parcours cyclable transurbain et devrait assurer une liaison essentielle pour ceux et celles qui se déplacent à vélo toute l'année.

L'application du règlement municipal sur la voie réservée aux autobus

Des résidents s'inquiétaient de l'application du règlement municipal sur la voie réservée aux autobus, pour s'assurer que les autres véhicules n'empruntent pas cette voie.

Réponse du personnel :

OC Transpo surveille l'efficacité des voies réservées aux autobus et travaillera en collaboration avec les Services des règlements municipaux s'il faut appliquer les restrictions relatives au stationnement et à la circulation.

Les parcours existants pour les cyclistes

On a suggéré que les cyclistes empruntent d'autres routes dans le réseau existant, plutôt que le pont Billings, ou qu'ils descendent de leurs vélos pour parcourir à pied le trottoir de ce pont.

Réponse du personnel :

La rivière Rideau est un obstacle majeur pour les cyclistes : le passage le plus proche se situe à plus d'un kilomètre de là. Les cyclistes sont plus sensibles aux distances à parcourir et font de plus courts trajets que les automobilistes, parce qu'il est physiquement plus exigeant de se rendre à vélo à leur destination. La rue Bank, qui est un parcours cyclable transurbain, devrait normalement être très achalandée par les cyclistes; c'est pourquoi une zone de « marche pour les cyclistes » ne serait pas appropriée.

Les véhicules d'urgence

Certains répondants s'inquiétaient du fait que les voies de circulation réduites et la congestion potentielle pourraient ralentir les véhicules d'urgence ou les empêcher d'utiliser un couloir principal.

Réponse du personnel :

Les trois voies de circulation à aménager respectent les normes adoptées pour les véhicules d'urgence.

La vitesse de circulation à l'heure actuelle

On a fait savoir que la lenteur de la circulation automobile à l'heure actuelle sur la rue Bank est sécuritaire pour les cyclistes.

Réponse du personnel :

L'achalandage et la limite de vitesse affichée pour la rue Bank sont supérieurs à ce qui est jugé confortable pour les cyclistes dans des conditions de mixité de la circulation, selon les règles de l'art et la politique de la Ville actuellement.

La réduction de la limite de vitesse sur la rue Bank

On a suggéré de réduire la limite de vitesse sur la rue Bank pour favoriser la sécurité routière et le débit de l'achalandage automobile, en plus d'apporter les changements proposés ou de remplacer ces changements.

Réponse du personnel :

Le personnel se penchera sur la possibilité d'abaisser la limite de vitesse sur le pont Billings.

L'accessibilité

Dans le cadre de ce projet, nous avons consulté le Comité consultatif sur l'accessibilité, qui a livré les commentaires suivants.

Commentaires

On a posé des questions sur les moyens auxquels on avait fait appel, dans cette proposition, pour tenir compte des utilisateurs des fauteuils roulants et des personnes qui ont des déficiences visuelles, en faisant observer qu'il peut y avoir des conflits parmi les usagers sur les trottoirs étroits.

Réponse du personnel :

L'aménagement d'infrastructures cyclables devrait permettre de réduire le nombre de cyclistes qui roulent sur le trottoir et, partant, le risque de conflits entre les cyclistes et les piétons ou ceux qui se déplacent en faisant appel à des appareils de mobilité. Les modifications à apporter aux intersections de la rue Bank, de l'avenue Riverdale et de la

promenade Riverside dans le sens ouest auront pour effet d'augmenter les infrastructures accessibles, dont les indicateurs podotactiles et les trottoirs élargis.

Commentaires

On a exprimé des inquiétudes à propos des incidences sur le stationnement, surtout le stationnement des titulaires du permis de stationnement accessible; on se demandait aussi si les économies de temps dans les transports en commun justifiaient l'impact sur le stationnement.

Réponse du personnel :

On propose d'enlever en permanence 14 places de stationnement approximativement et 41 places de stationnement durant l'heure de pointe de l'après-midi. Il s'agit toutefois de places de stationnement générales, puisqu'il n'y a pas, à l'heure actuelle, de places de stationnement accessibles réservées. Il n'y aura pas d'incidence dans le stationnement sur les rues latérales, qui peut constituer une solution de rechange au lieu de stationner sur la rue Bank; il faut toutefois noter qu'il y a une distance importante à parcourir entre les quadrilatères du côté est de la rue (soit environ 200 mètres). Un véhicule titulaire du permis de stationnement accessible peut laisser monter ou faire descendre des personnes en situation de handicap dans une voie réservée aux autobus ou aux vélos.

L'élimination des retards et l'amélioration de la fiabilité des transports en commun auront des répercussions positives pour les personnes en situation de handicap qui font appel au réseau de transports en commun.

Commentaires

On a demandé si on avait consulté le Groupe de consultation des intervenants du stationnement à propos de l'enlèvement des places de stationnement.

Réponse du personnel :

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement se réunit trois fois par an ou plus pour discuter de la politique et des services se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement et pour donner son avis sur cette politique et sur ces services. Ce groupe n'a toutefois pas de pouvoir décisionnel formel. On pensera à inscrire ce projet à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

Commentaires

Quelqu'un a suggéré de construire un passage inférieur à l'angle de la rue Bank et de la promenade Riverside dans le sens ouest pour que les cyclistes et les piétons qui traversent le sentier longeant le cours d'eau n'aient pas à traverser cette intersection achalandée.

Réponse du personnel :

On a construit un passage inférieur à cet endroit en 2019.