



VOIES CYCLABLES PROTÉGÉES

THÈME : Réduction des émissions de gaz à effet de serre
PRATIQUE : Desserte efficace en transport collectif et actif

OTTAWA (ONTARIO), CANADA : PROJET DE VOIES CYCLABLES SÉPARÉES SUR L'AVENUE LAURIER



Mention de source : Ville d'Ottawa

POPULATION (2016) 934 243

SUPERFICIE (KM²) 2790

DENSITÉ (HAB./KM²) 335

CLIMAT Continental humide

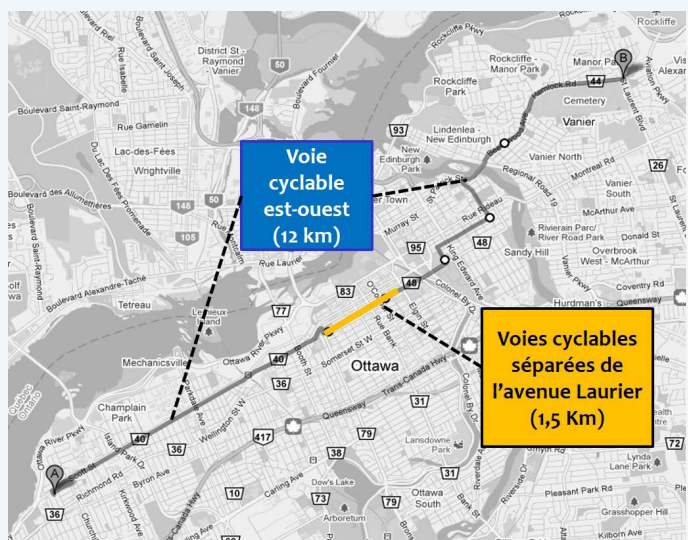
PRÉSENTATION DE L'INITIATIVE

CONTEXTE

Des expériences nord-américaines (Montréal, Vancouver, New York et Portland) et européennes (Amsterdam, Copenhague et La Haye) montrent que l'aménagement d'infrastructures améliorant la sécurité des cyclistes contribue à augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements. C'est en se basant sur ces références que la Ville d'Ottawa a établi un réseau de voies cyclables réservées traversant le centre-ville d'est en ouest et du nord au sud. En 2011, un projet pilote pour aménager un tronçon d'une longueur de 1,5 km sur l'avenue Laurier, une rue achalandée du centre-ville, a été mis sur pied. Celui-ci s'inscrivait dans une initiative plus large visant à construire une voie cyclable est-ouest de 12 km et à faire passer la part modale du vélo de 2,5 % à 5 % pour l'ensemble de la Ville.

DESCRIPTION

Le projet pilote sur l'avenue Laurier a consisté à aménager des voies cyclables unidirectionnelles, séparées de la circulation routière et protégées par des murets en béton, des délinéateurs en plastique et des jardinières décoratives. Ces voies sont utilisées toute l'année puisqu'elles sont déneigées en hiver. Pour renforcer la sécurité des usagers, la Ville d'Ottawa a apporté des améliorations à la signalisation routière et au marquage au sol. Au moment de leur mise en place, certains de ces aménagements étaient inédits en Ontario. La réalisation du projet a nécessité un dialogue continu avec le public ainsi que des modifications au Plan directeur des transports de la Ville et au Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO).



Mention de source : Ville d'Ottawa

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

- Promouvoir un mode de transport durable quotidien et attrayant.
- Contribuer à l'augmentation de la part modale du vélo.

DÉPLOIEMENT DE L'INITIATIVE

- Juillet 2008 | Adoption du PCO visant à créer un réseau d'installations cyclables interreliées et adaptées à tous les types de cyclistes.
- Janvier à octobre 2010 | Réalisation d'une étude technique et d'une série de consultations publiques pour la mise en place d'un projet pilote de voies cyclables séparées sur l'axe est-ouest au centre-ville. La démarche a conduit à la présélection de 3 couloirs sur une possibilité de 33 : les avenues Gladstone, Somerset et Laurier.
- Novembre 2010 | Sélection de l'avenue Laurier pour le projet pilote à la suite d'une analyse détaillée de Vélo Québec. Les critères de sélection utilisés concernaient le cyclisme et la sécurité (intersections munies de feux de circulation, volumes actuels et potentiels de la circulation à vélo, liaison aux zones environnantes et aux autres zones cyclables), les répercussions sur d'autres moyens de transport (conséquences sur la circulation automobile, conflits avec les arrêts de transport en commun), et les répercussions sur les entreprises locales (incidences sur les commerces et sur le stationnement).
- Juillet 2011 | Début du projet pilote, d'une durée de deux ans, sur l'avenue Laurier. Installation des équipements amovibles pour séparer les voies cyclables.
- Juillet 2013 | Fin du projet pilote et installation permanente de voies cyclables séparées physiquement sur l'avenue Laurier Ouest. Depuis, certains tronçons ont été transformés en piste cyclable surélevée.
- 2016 | Construction de la phase 1 du projet de voie cyclable nord-sud séparée sur la rue O'Connor, entre l'avenue Fifth et l'avenue Laurier Ouest. Ce projet fait partie de l'aménagement d'une voie cyclable sécuritaire amenant les cyclistes au centre-ville.
- Juillet 2019 | Tenue de consultations en ligne sur la phase 2 du projet de voie cyclable séparée sur la rue O'Connor, entre l'avenue Laurier Ouest et la rue Wellington.
- 2019 | Tenue de consultations en ligne pour implanter une voie cyclable séparée sur l'avenue Laurier Ouest, entre les rues Nicholas et Waller.

MÉCANISMES D'ACTION ET MOYENS

- Modification de la signalisation routière dans le secteur de la voie cyclable : interdiction d'effectuer un virage à droite au feu rouge pour les voitures, ajout de feux de signalisation distincts pour les vélos et création de sas vélo¹ sur la chaussée afin de faciliter les virages à gauche pour les cyclistes.
- Adaptation des installations pour piétons afin de favoriser la cohabitation sécuritaire avec les autres modes de transport : surélévation des trottoirs et des passages pour piétons traversant la voie cyclable aux embarcadères d'autobus.
- Modification des règlements de zonage du secteur afin de relocaliser les espaces de stationnement perdus.



Mention de source : Ville d'Ottawa

PORTEUR ET PARTENAIRES

- Ville d'Ottawa.
- Consultants privés : McCormick Rankin Corporation et Vélo Québec.

FINANCEMENT

- Financement de la Ville d'Ottawa (100 %).

PARTICIPATION CITOYENNE ET COLLABORATION

Dès le début du projet, la Ville a sollicité la participation des citoyens, et ce, sous diverses formes :

- Quatre séances de portes ouvertes ont été organisées pour présenter le projet aux citoyens et les entendre sur les critères de sélection des corridors ainsi que sur les avantages et les inconvénients de chaque tracé potentiel.
- Huit comités consultatifs ont été créés et impliqués dès la conception du projet. De ceux-ci, deux ont été particulièrement sollicités :
 - le comité consultatif technique, composé de représentants des divers services de la Ville (circulation routière, construction, stationnement, etc.), a été mis à contribution tout au long du projet pour déterminer les enjeux techniques et pour proposer des solutions;
 - le comité consultatif public, formé de résidents, de représentants d'organismes communautaires, d'entreprises, de groupes de cyclistes, de comités consultatifs de la Ville d'Ottawa et d'établissements religieux, a joué un rôle important dans le processus de suivi du projet pilote en fournissant, entre autres, de la rétroaction afin d'améliorer le projet.

¹ Zone devant la ligne d'arrêt des véhicules où les cyclistes attendent le feu vert avant d'effectuer leur virage à gauche.

- Un sondage auprès des citoyens a été mené à partir d'un site Internet spécialement créé pour le projet ainsi que par courriel et par téléphone. Entre le 10 juillet 2011 et le 7 août 2012, la Ville a reçu 361 commentaires écrits et 4 pétitions. Une grande partie des modifications demandées au projet ont été mises en œuvre par la Ville.
- Un sondage auprès des entreprises locales, de leur clientèle et des employés a aussi été réalisé afin de comparer le taux de fréquentation de celles-ci avant et après la réalisation de la voie cyclable.
- Des sondages portant sur la satisfaction des résidents du secteur et des usagers de la voie cyclable ont également été menés après l'implantation de celle-ci.

OBSTACLES ET LEVIERS

- Au début du projet, la majorité des entreprises (67 %) et des résidents (63 %) située dans le secteur concerné s'est montrée défavorable à la construction de voies cyclables séparées physiquement. Ils étaient essentiellement préoccupés par l'éventuel manque d'espaces de stationnement et de zones de livraison qui pourrait en résulter. Les avis sont devenus plus favorables lorsqu'il a été clair que de nouveaux espaces de stationnement seraient aménagés. Ainsi, bien que 122 des 166 espaces de stationnement existants aient été supprimés de l'avenue Laurier pour faire place à la piste cyclable sur rue, 144 espaces ont été ajoutés dans les rues avoisinantes.
- La participation des citoyens dès le début du projet a facilité le choix du secteur le plus approprié pour réaliser le projet pilote et a favorisé son acceptabilité sociale. La mise en œuvre d'un plan de communication a aussi été un élément facilitant.
- Le mécanisme de suivi, basé sur une rétroaction des usagers et des commerces ainsi que sur une évaluation d'impact sur la circulation routière, a permis d'apporter les ajustements nécessaires et ainsi, contribuer au succès du projet pilote.

PORTÉE	ÉTAT D'AVANCEMENT	COÛT (\$ CA)
Tronçon de 1,5 km sur l'avenue Laurier	Complété (2011-2013)	1,1 M\$

RÉSULTATS DE L'INITIATIVE

ESCOMPTEÉS

- Tripler le nombre de déplacements de personne effectués à vélo.
- Raccorder et étendre les installations cyclables existantes.

OBTENUS

- Augmentation de la part modale du vélo au centre-ville (de 4 % à 7 %) avec l'ajout des 12 km de voies cyclables.
- Diminution du nombre de véhicules sur l'avenue Laurier, et ce, sans augmentation du volume de la circulation dans les rues adjacentes.
- Augmentation du nombre de trajets en vélo sur l'avenue Laurier pendant la durée du projet pilote (de juillet 2011 à juillet 2013); ce nombre est passé de 700 à 2800 par jour.
- Amélioration des liaisons vers l'avenue Laurier Ouest avec la voie cyclable est-ouest d'une longueur de 12 km traversant le centre-ville.
- Recommandation de transformer les voies cyclables séparées restantes de l'avenue Laurier en piste cyclable sur rue surélevée lors de la réfection de l'avenue. Cette transformation a débuté, mais n'est pas encore terminée.

BÉNÉFICES (SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES)

- Réduction des frais d'entretien des routes.
- Réduction de 27 % du nombre de collisions et diminution des coûts liés aux blessures.
- Augmentation de la sécurité lors des déplacements à vélo et accroissement du sentiment de sécurité chez les cyclistes et les piétons.
- Amélioration de la convivialité des lieux.
- Augmentation du potentiel d'activité économique avec l'achalandage accru de la rue.
- Amélioration de la qualité de vie (quartier plus vivant et plus animé).

ÉVALUATION

ÉVALUATIONS RÉALISÉES

- Comité des transports (15 octobre 2012). [Note de service. Le point sur le projet pilote de pistes cyclables réservées sur l'avenue Laurier](#)
- Ville d'Ottawa. [Histoire de la première voie cyclable séparée d'Ottawa](#), consulté sur le site Internet <<https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/velo/planification-du-cyclisme/projets-achevees/histoire-de-la-premiere-voie-cyclable-separee-dottawa>>, le 17 juillet 2020.

INDICATEURS

- Nombre de déplacements en vélo et types d'usagers (sexe et âge) sur l'avenue Laurier.
- Variation de la part modale du vélo.
- État des intersections, fluidité de la circulation et du temps requis pour traverser le secteur lors d'un déplacement en voiture.
- Nombre de collisions et d'infractions au code de la sécurité routière.
- Taux d'occupation des espaces de stationnement sur rue et niveau des revenus générés par ceux-ci.
- Nombre d'infractions liées au non-respect de la signalisation des zones de stationnement (stationnements de longue durée, livraisons et arrêts de courte durée).
- Coûts additionnels associés à l'entretien de la voie cyclable.
- Qualité de l'accessibilité aux installations pour les personnes à mobilité réduite.
- Délai d'intervention des services d'urgence.
- Fréquence d'utilisation des sas vélo aux intersections.
- Fréquence des passages de cyclistes en dehors de la voie cyclable.
- Nombre de points de conflits potentiels entre cyclistes et piétons dans la voie cyclable.
- Taux de satisfaction des résidents.
- Facilité d'utilisation de la voie cyclable.

COORDONNÉES DE LA PERSONNE RESSOURCE

NOM	FONCTION	TÉLÉPHONE	COURRIEL
Colin Simpson	Gestionnaire de programme, d'ingénierie des transports	613-580-2424, poste 27881	colin.simpson@ottawa.ca

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

CAS QUÉBÉCOIS SIMILAIRES

- Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal : [Piste cyclable bidirectionnelle rue Rachel-Est](#).
Piste cyclable protégée au moyen d'une bande arbustive et située sur plusieurs tronçons d'une rue à vocation commerciale et résidentielle.
- Ville de Québec : [Piste cyclable unidirectionnelle rue du Pont](#).
Piste cyclable de type utilitaire séparée des autres voies par des délinéateurs. Elle relie deux quartiers de la basse-ville (Limoilou et Saint-Roch). Dans le quartier Saint-Roch, un tronçon de la rue est à sens unique pour la circulation automobile de façon à conserver un espace suffisant pour la piste cyclable et le stationnement sur rue dans ce secteur commercial.

POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT PUBLIC ET DE PARTENARIATS

- Fédération canadienne des municipalités : [Fonds municipal vert](#).
- Ministère des Transports du Québec : [Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains](#).

RÉFÉRENCES

- McCormick Rankin Corporation (juin 2011). [Cycling in the Capital: Laurier Avenue Segregated Bicycle Lane Pilot Project – Ottawa, ON](#)
- Vélo Québec (octobre 2010). [Segregated Bicycle lane Pilot Project : Cycling Expert Peer review](#)
- Ville d'Ottawa. [Histoire de la première voie cyclable séparée d'Ottawa](#), consulté sur le site Internet <<https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/velo/planification-du-cyclisme/projets-achevees/histoire-de-la-premiere-voie-cyclable-separee-dottawa#avenue-laurier-examen-de-la-securite>>, le 17 juillet 2020.
- Fédération canadienne des municipalités (2015). [Projet de voies cyclables séparées sur l'avenue Laurier](#), consulté sur le site Internet <<https://fcm.ca/fr/ressources/fmv/etude-de-cas-prix-collectivites-durables-2015-fcm-transports>>, le 17 juillet 2020.