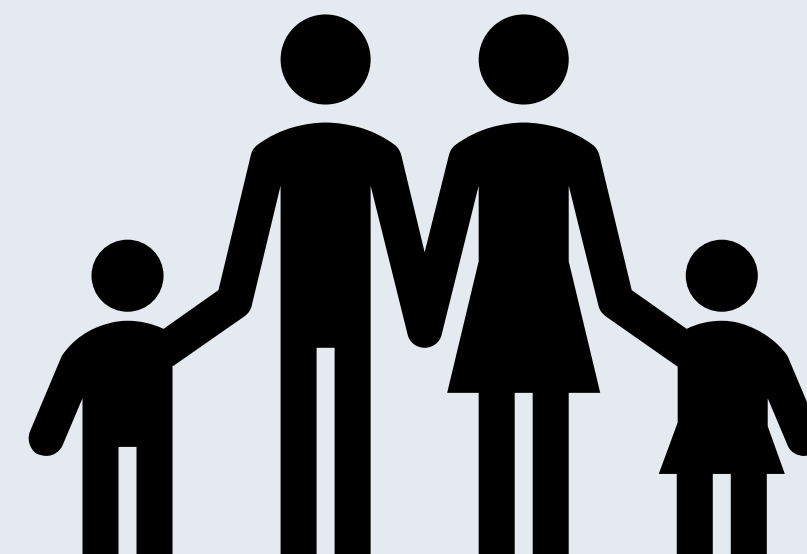
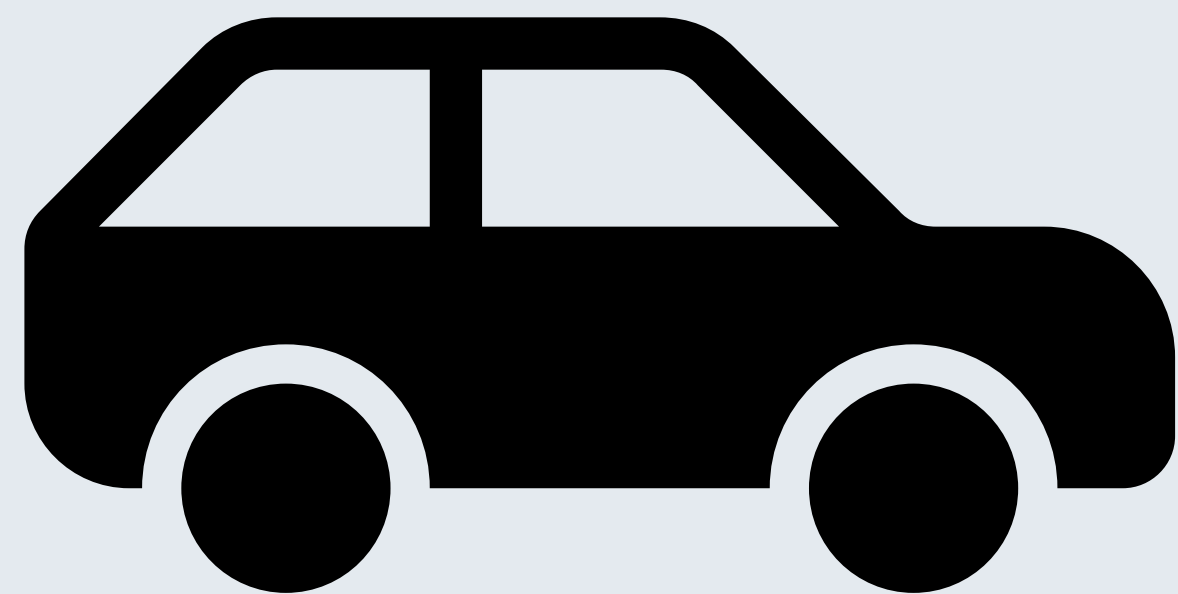




Otterburn
P A R K

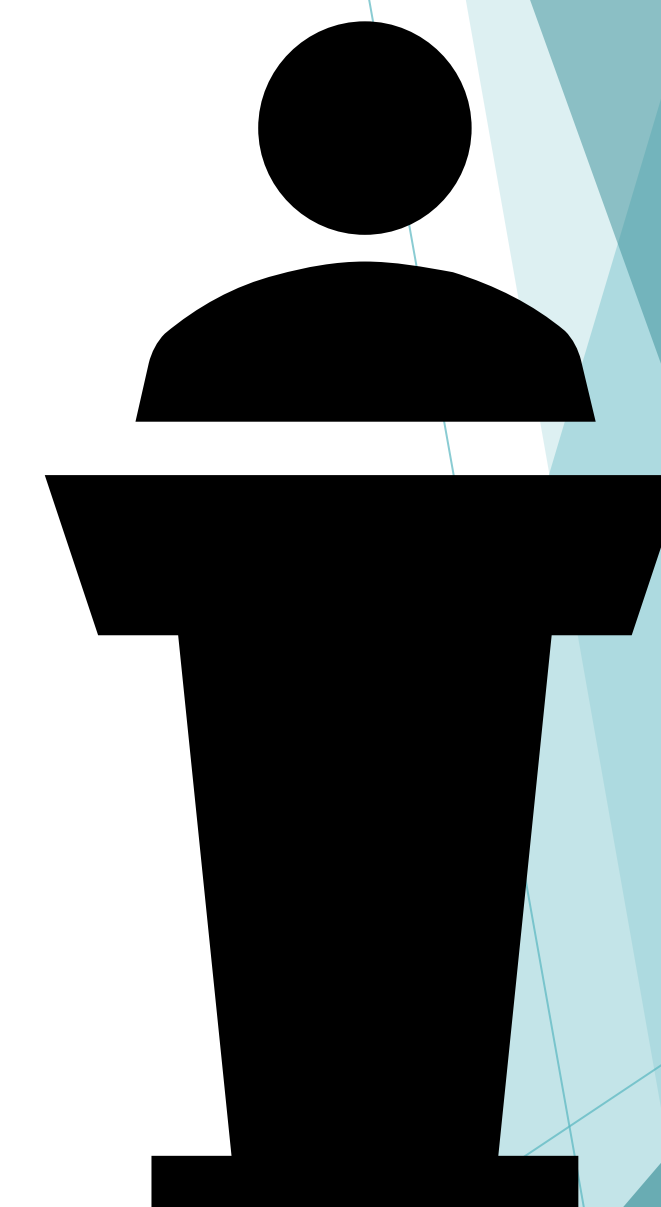
CONSULTATION CITOYENNE
RÉFÉCTION DES INFRASTRUCTURES - VOLET CIRCULATION
DISTRICTS 1 ET 2



QU'EST-CE QU'UNE CONSULTATION PUBLIQUE?

La consultation publique constitue un instrument d'enrichissement et de bonification du processus décisionnel. Il s'agit d'un processus interactif et répétitif ayant pour objectifs d'obtenir le point de vue des citoyens, en permettant à ces derniers d'influer sur les décisions.

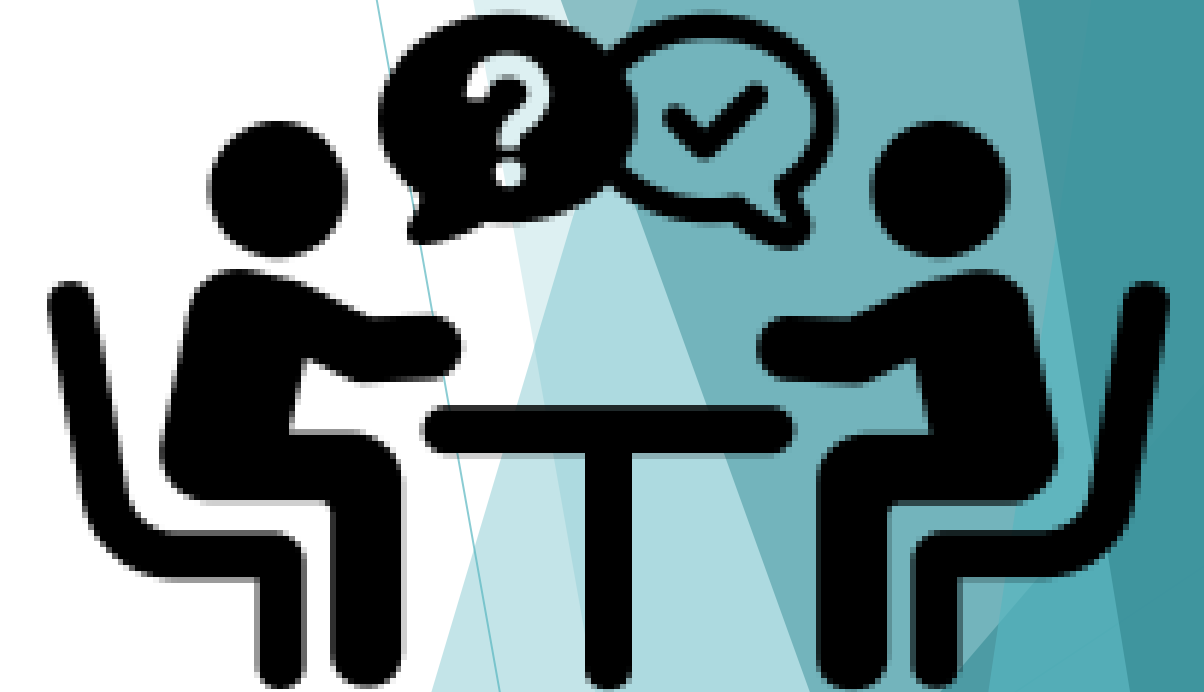
La consultation publique implique une communication réciproque entre les autorités municipales et les citoyens à chacune des étapes du processus. Elle ne retarde pas inutilement la prise de décision, mais l'éclaire, la facilite et l'oriente. Elle s'inscrit dans un mode de gestion qui comprend des étapes et des délais incompressibles.



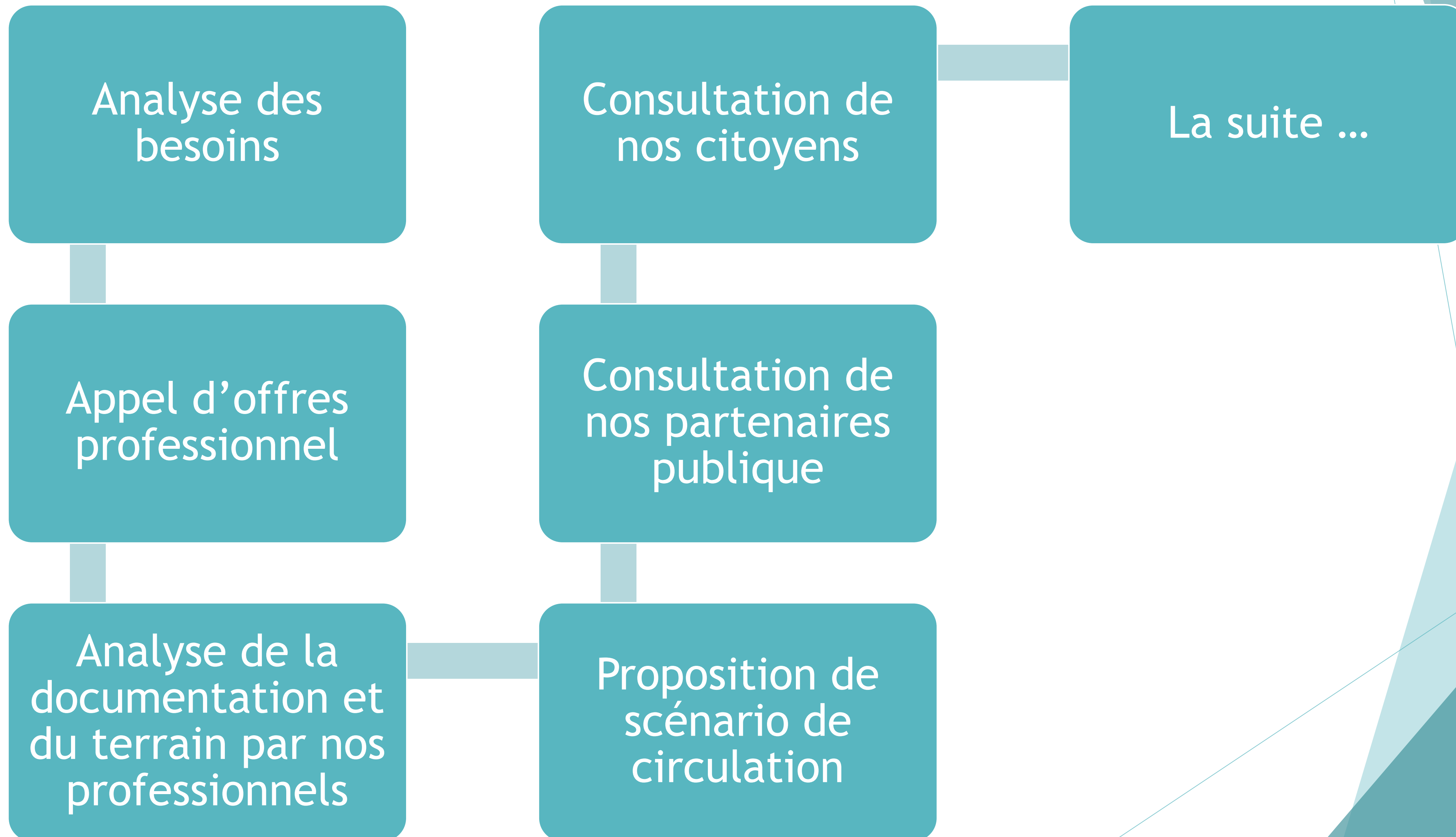
MISE EN CONTEXTE

Selon le plan d'intervention des infrastructures, déposé auprès du conseil municipal en 2022, les infrastructures à partir du chemin des Patriotes jusqu'au chemin Ozias-Leduc, allant de la rue Helen à la rue Clifton sont à retravailler. Par souci d'harmonisation, d'unification et d'économie, la Ville a décidé d'effectuer un appel d'offres pour l'ensemble du secteur englobant la réfection des infrastructures existantes, l'ajout d'un réseau pluvial et l'analyse de la circulation.

Dans l'analyse de la circulation, la Ville souhaite valoriser davantage les modes de transport actifs et durables, notamment la marche et le vélo ainsi que la cohabitation des usagers de la route en toute sécurité. La Ville souhaite ainsi créer un milieu de vie sécuritaire.



Étape du projet



BESOINS ET OBJECTIFS DE LA VILLE

Besoins

Réhabilitation des infrastructures
(plusieurs tronçons ont de l'âge et commencent à présenter des signes d'usure)

Ajout d'infrastructure pour la gestion des eaux pluviales.

Objectifs



Sécurité des citoyens



Gestion de la circulation



Favoriser le transport actif



DONNÉES D'ÉTUDE

1. Les plaintes reçues
2. L'analyse de la circulation
3. Données du MTQ pour un feu de circulation Prince-Edward / chemin des Patriotes
4. Parcours de marche

PLAINTES REÇUES

Date	Localisation de la plainte	Description de la plainte	Action demandée par le citoyen
Inconnue	Hillside	Vitesse rue Hillside dans la pente	Atténuation de la vitesse sur la rue Hillside dans la partie ouest où on retrouve une pente.
04.08.2021	Rue du Prince-Edward	Atténuation de la circulation entre Maple et chemin Ozias-Leduc	Ajouter un dos d'âne
11.06.2021 04.02.2022	Rue du Prince-Edward	Circulation de véhicules lourds sur la rue du Prince-Edward, cela fait vibrer les maisons, bruits de freins	Retirer le droit de passage des véhicules lourds sur la rue du Prince-Edward sauf pour la livraison locale.
25.05.2021	Rue du Prince-Edward	Circulation de véhicules lourds sur la rue du Prince-Edward circulant à plus de 40 km/h	Sans proposition
Inconnue	Du Prince-Edward	Rue du Prince-Edward, vitesse et arrêt brûlé	Sans proposition
11.07.2018	Intersection Côté/du Prince-Edward	Les automobilistes ne font pas leurs arrêts: intersection rue Côté/du Prince-Edward	Surveillance policière accrue
04.06.2019	Du Prince-Edward	Vitesse de 30 km/h non respectée devant l'école sur le chemin des Patriotes. Congestion s'étend sur la rue Côté	Ajout panneau ARRÊT ou feux de circulation intersection chemin des Patriotes/du Prince-Edward
17.08.2022	Du Prince-Edward	Demande des résidents de la rue du Prince-Edward pour l'atténuation de la circulation	Rendre la rue plus sécuritaire pour l'ensemble des usagers
24.05.2022	Eleanor	Atténuation de la circulation dans le cul-de-sac de la rue Eleanor	Mettre des enseignes de circulation locale seulement et mise en place d'un dos-d'âne

NOTE : seules les plaintes acheminées par la voie de communication officielle ont été analysées.

ANALYSE DE LA CIRCULATION

Quelques concepts afin de mieux comprendre les données du tableau

V85: Vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules qui sont non contraints par la circulation des autres véhicules. Le principe le plus courant est d'utiliser la V85 pour établir la vitesse maximale réglementaire autorisée.

DJM: Débit de circulation journalier

ANALYSE DE LA CIRCULATION

Adresse	Rue	Date de débuts	Date de fin	V_{moy}	V_{85}	DJM
78	Clifton	2022-04-14	2022-04-20	32,94	42,43	238
486	Clifton	2022-08-18	2022-08-24	21,33	30,14	484
460	Côté	2022-07-04	2022-07-10	45,19	54,00	857
104	Côté	2022-07-26	2022-07-31	26,32	37,50	125
450	Côté	2023-06-21	2023-06-27	40,21	47,57	770
58	Eleanor	2022-10-13	2022-10-20	25,49	38,63	76
493	Helen	2022-09-01	2022-09-11	21,48	32,09	21
45	Helen	2022-10-13	2022-10-20	24,11	32,50	136
417	Kingston	2022-08-02	2022-08-07	23,02	33,17	55
461	Prince-Edward	2022-05-27	2022-06-01	36,23	46,17	482
59	Prince-Edward	2022-06-13	2022-06-19	27,13	35,43	502
69	Prince-Edward	2022-10-03	2022-10-10	24,03	34,00	561
405	Prince-Edward	2022-10-03	2022-10-10	36,10	45,75	400
263	Prince-Edward	2022-10-25	2022-11-01	33,84	44,50	405
345	Prince-Edward	2023-05-18	2023-05-23	32,67	43,33	211
345	Prince-Edward	2023-06-12	2023-06-18	37,25	46,43	451
345	Prince-Edward	2023-06-29	2023-07-05	37,19	46,14	367
345	Prince-Edward	2023-07-11	2023-07-19	33,98	43,22	217
363	Prince-Edward	2023-07-11	2023-07-19	33,46	41,44	264
269	Prince-Edward	2023-07-20	2023-07-26	17,55	27,14	30
285	Prince-Edward	2023-07-20	2023-07-26	15,86	21,64	33
245	Sharron	2022-07-12	2022-07-17	23,30	32,50	211

DONNÉES DU PROJET FEU DE CIRCULATION ET MTQ

Intersection	Heure	Débit N-S	Débits E-O	Commentaire		
Chemin des Patriotes/Prince-Edward	6h00	878	65	L'intersection répond aux critères du ministère pour la justification d'un feu de circulation. Cependant la proximité du pont du CN et de la rue côté empêche l'implantation sécuritaire du feu de circulation.		
	7h00	1325	113			
	8h00	1169	94			
	15h30	1704	51	Données du ministère		
	16h30	1876	64			
				Approche Nord	Approche Sud	Approche Est
	17h30	1505	52	11 800 Véh/jour	11 300 Véh/jour	2 500 Véh/jour
Chemin des Patriotes/Helen	6h00	876	21	L'intersection ne répond pas aux critères du ministère pour la justification d'un feu de circulation.		
	7h00	1306	39			
	8h00	1059	19			
	15h30	1604	15			
	16h30	1774	17			
	17h30	1324	15			

le feu de circulation à l'intersection de la rue du Prince-Edward et du chemin des Patriotes n'était pas recommandé considérant la présence du Pont-noir qui aurait caché le feu de circulation.

L'aménagement des rues aux alentours ne rendaient pas propice l'installation d'un feu de circulation à cet endroit.

PARCOURS DE MARCHÉ SUR LE TERRITOIRE

La ville a obtenu une demande de subvention en lien avec l'aménagement de sentier de marche à travers son territoire. Cette demande de subvention est également en lien avec les toilettes qui ont été installées à divers endroits sur le territoire dans la dernière année.

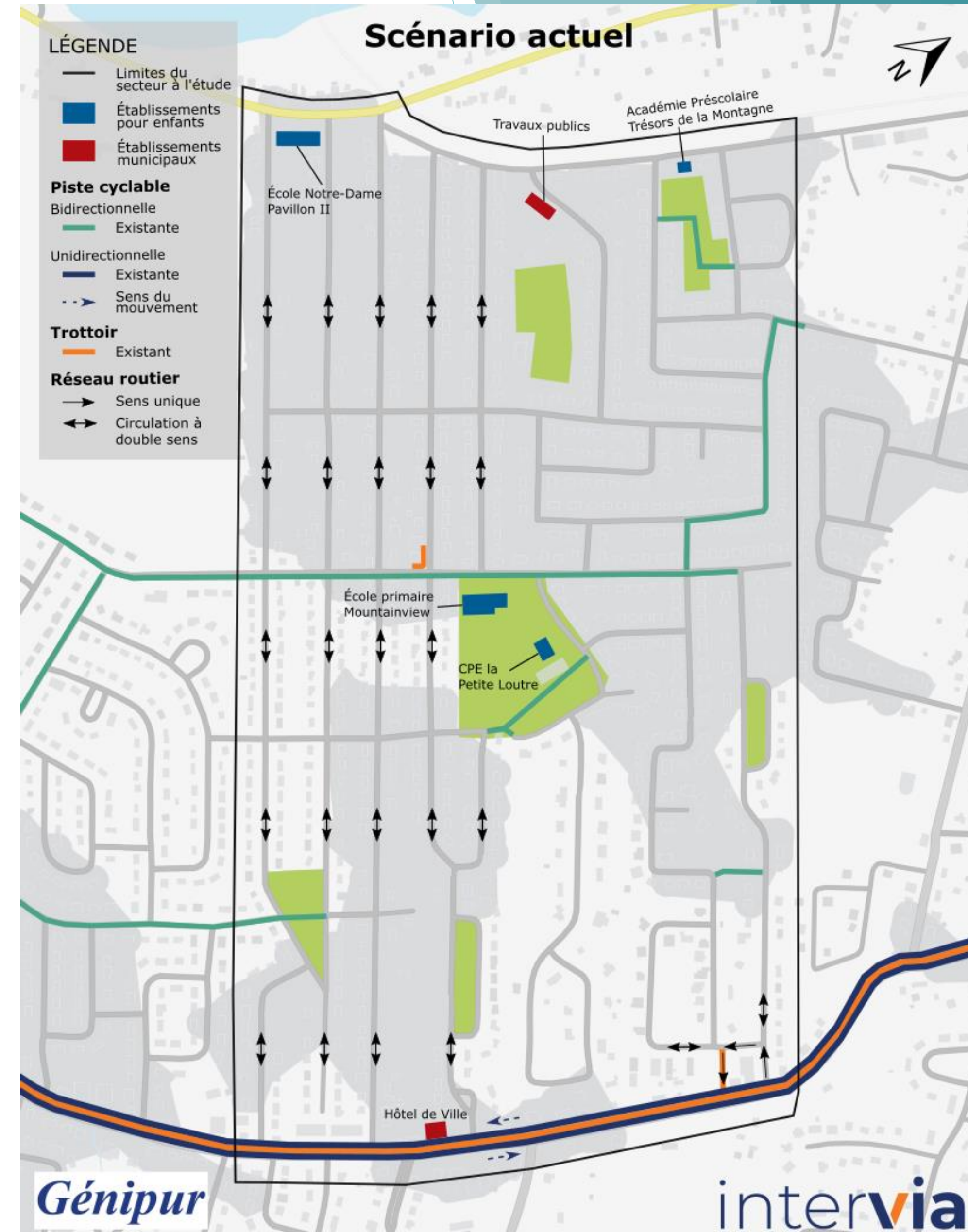
Afin de renforcer la sécurité des gens qui emprunteront ces parcours, il devient nécessaire de s'interroger sur les installations de transport actif.



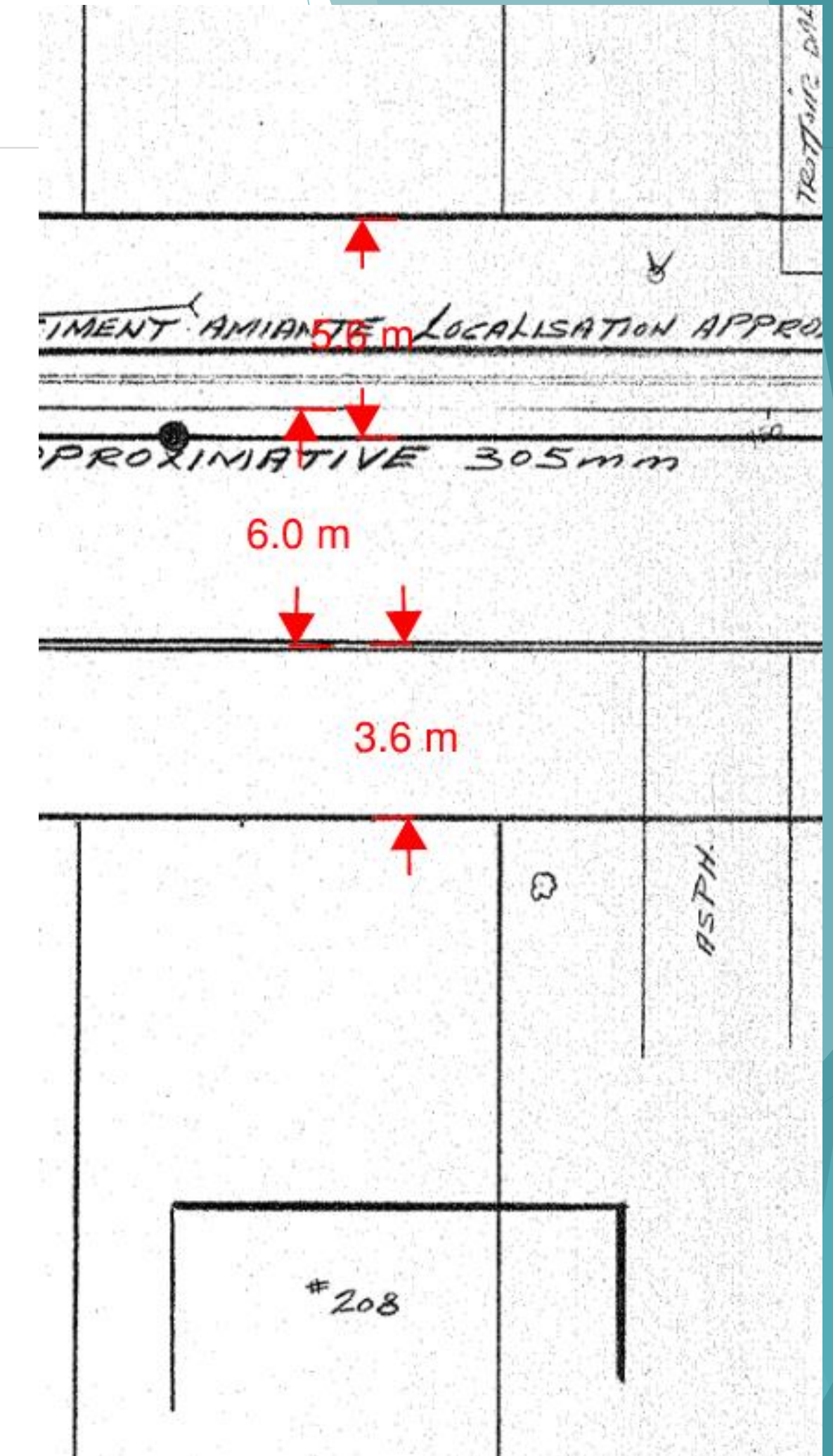
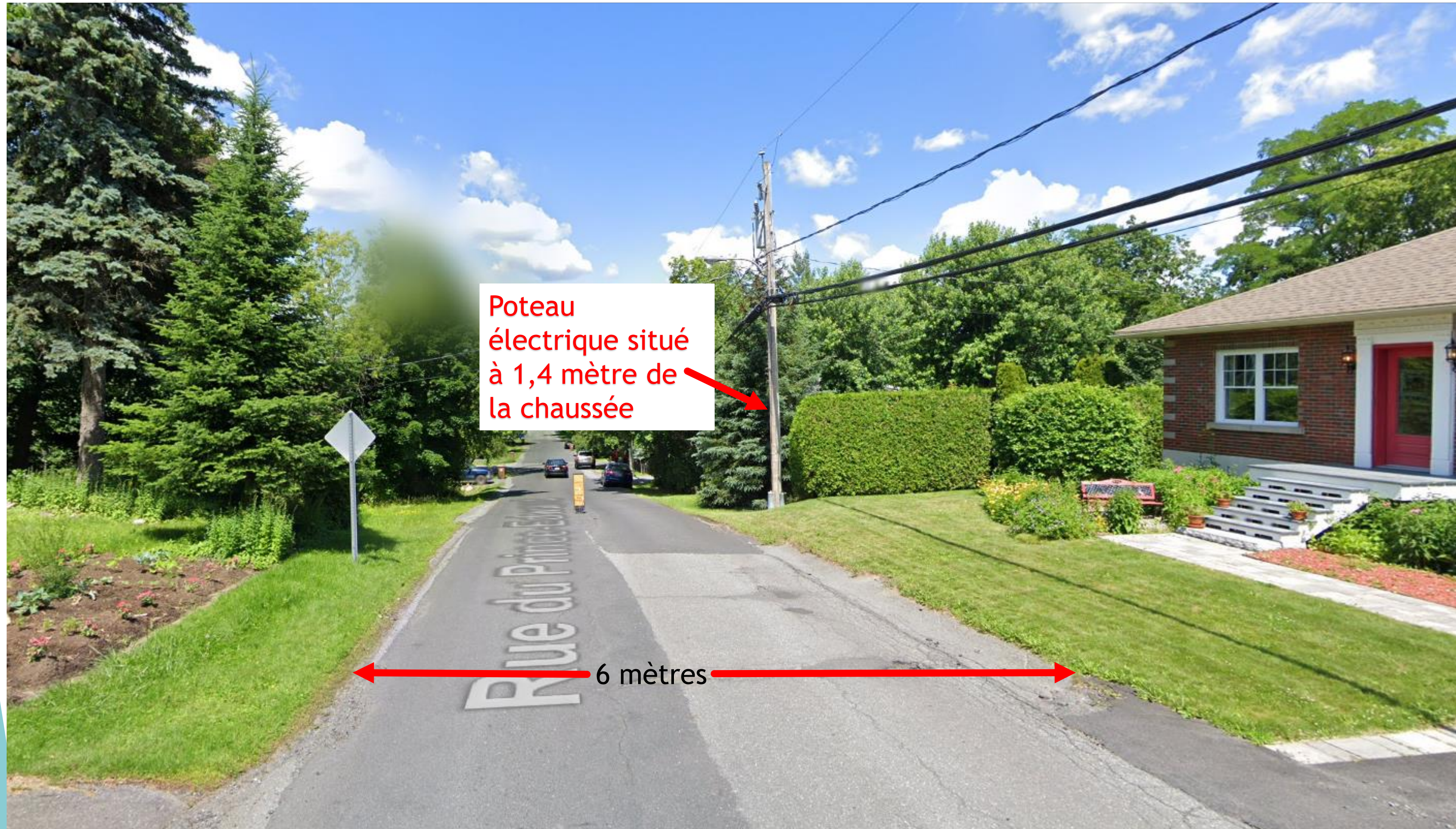
LES RUES ACTUELLES

SCÉNARIO ACTUELLE DE CIRCULATION

- Circulation bidirectionnelle
- Rue facilitant le transport de véhicule
- Permet le transit
- Voie serrée
- Transport actif informel



RUE DU PRINCE-EDWARD



Portion qui n'a pas été touchée par les travaux

Rue de 6 mètres de large - 3,6 mètres d'emprise d'un côté et 5,6 mètres de l'autre côté

RUE MOUNTAINVIEW



RUE COPPING

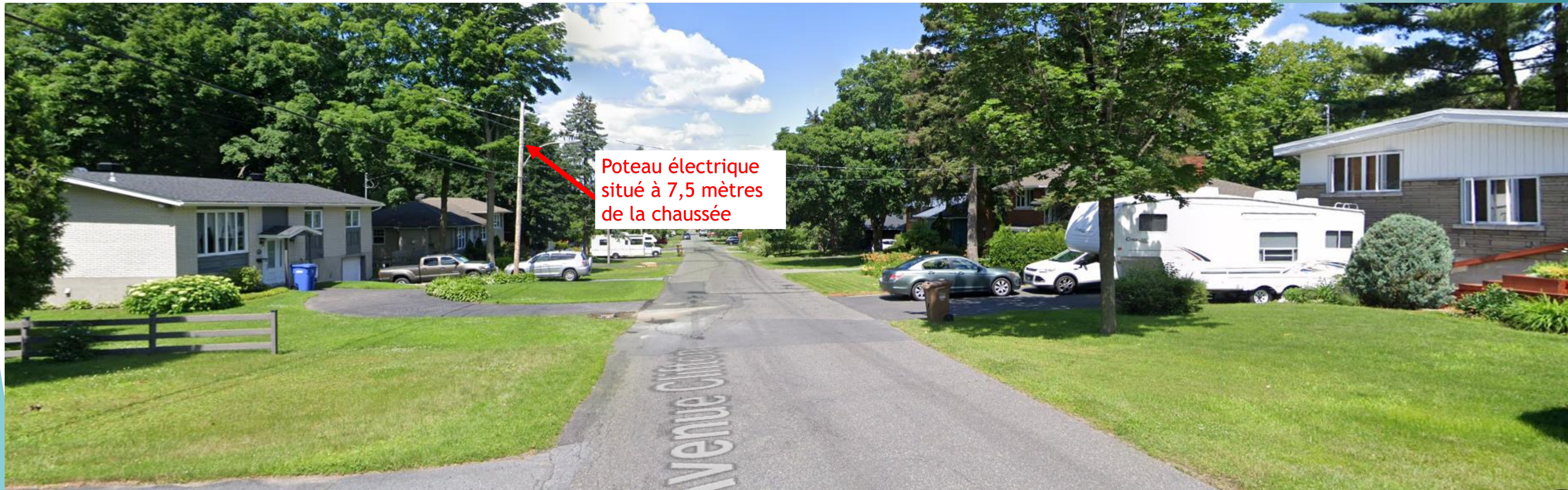


RUE HELEN



La rue Helen a une largeur de 6,5 mètres
L'emprise municipal est d'environ 7,1 mètres de chacun des côtés

RUE CLIFTON



Poteau électrique
situé à 7,5 mètres
de la chaussée

**La rue Clifton a une largeur de 6,64 mètres
L'emprise municipal est d'environ 7,2 mètres de chacun des côtés**

RUE ELEANOR



Poteau électrique
situé à 6,15 mètres de
la chaussée

**La rue Eleanor a une largeur de 6,47 mètres
L'emprise municipal est d'environ 4,3 mètres d'un côté et 4,47 mètres de
l'autre**

QUESTIONS OUVERTES

Temps alloué pour discuter est de 5 à 8 minutes par question.

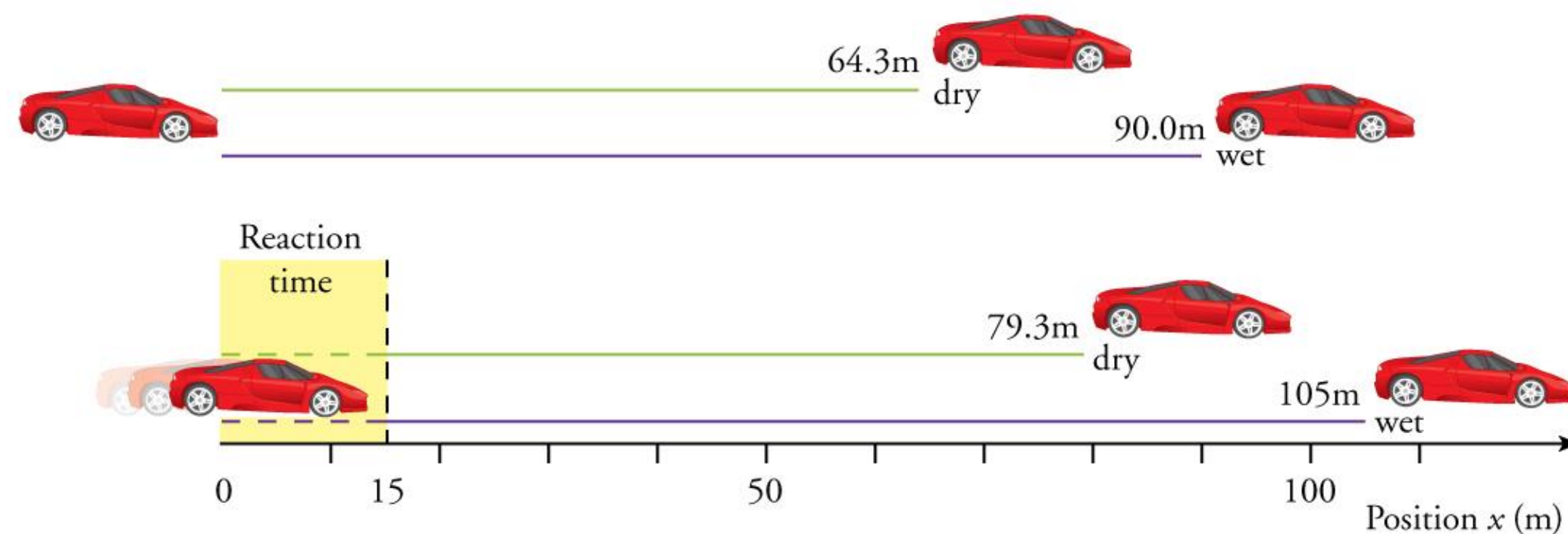
LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION - VITESSE

La modération de la vitesse à un lien direct avec la sécurité.

Vitesse	Réaction (m)	Freinage (m)	Total (m)	Chance de survie
30 km/h	8	5	13	90 %
40 km/h				35%
50 km/h	14	14	28	20%
80 km/h	20	26	46	N/A

La modération de la vitesse

- Elle ne peut pas être réalisée uniquement par un changement de panneau de vitesse;
- Elle doit être accompagnée par des mesures visuelles et/ou physiques afin de faire ralentir les véhicules.



LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION - RÉAMÉNAGEMENT

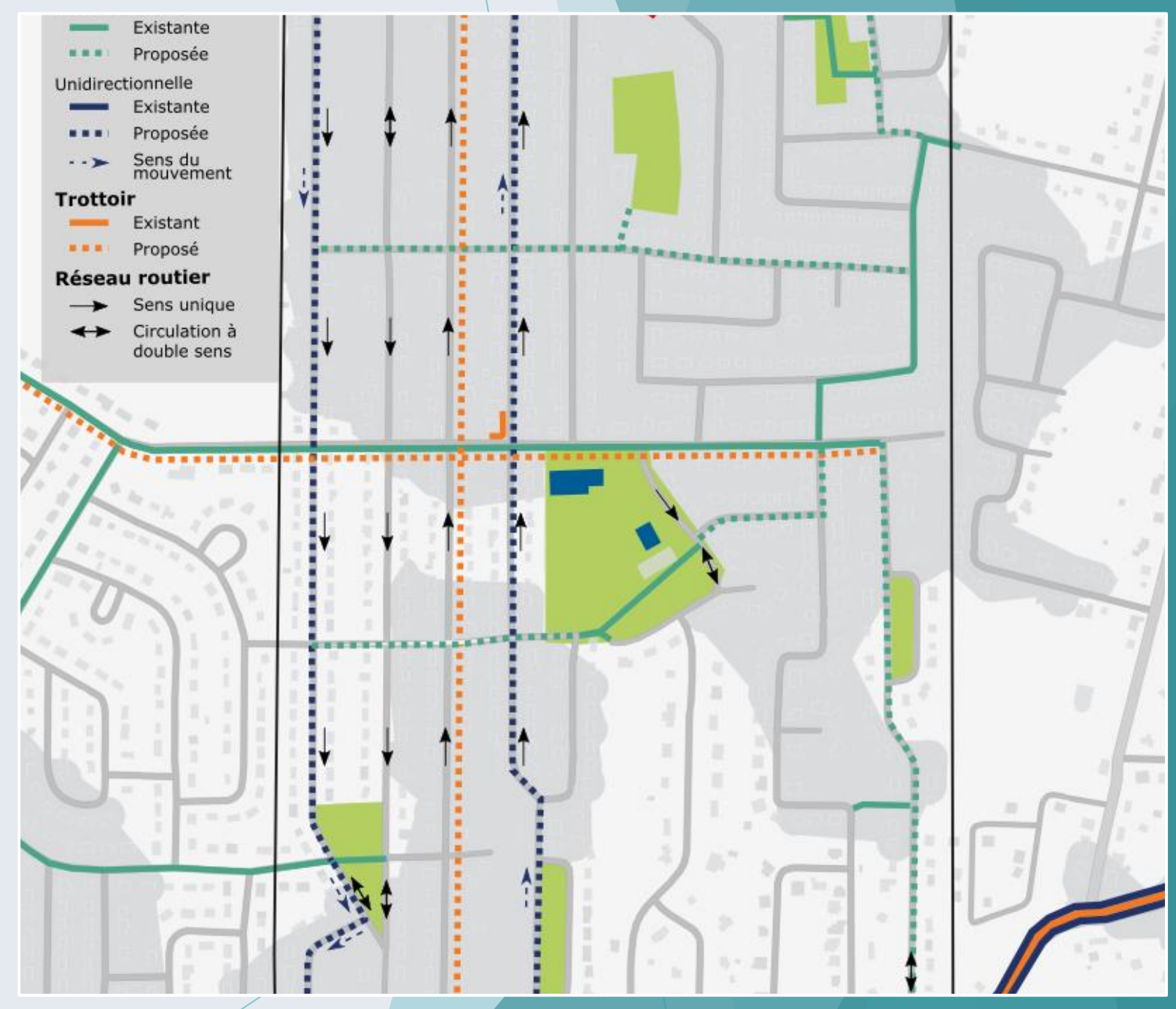
Diffusion du transit - Option #1



Concentration du transit sur une rue - Option #2



Diffusion et concentration - Option #3



DIFFUSION DU TRANSIT - OPTION #1

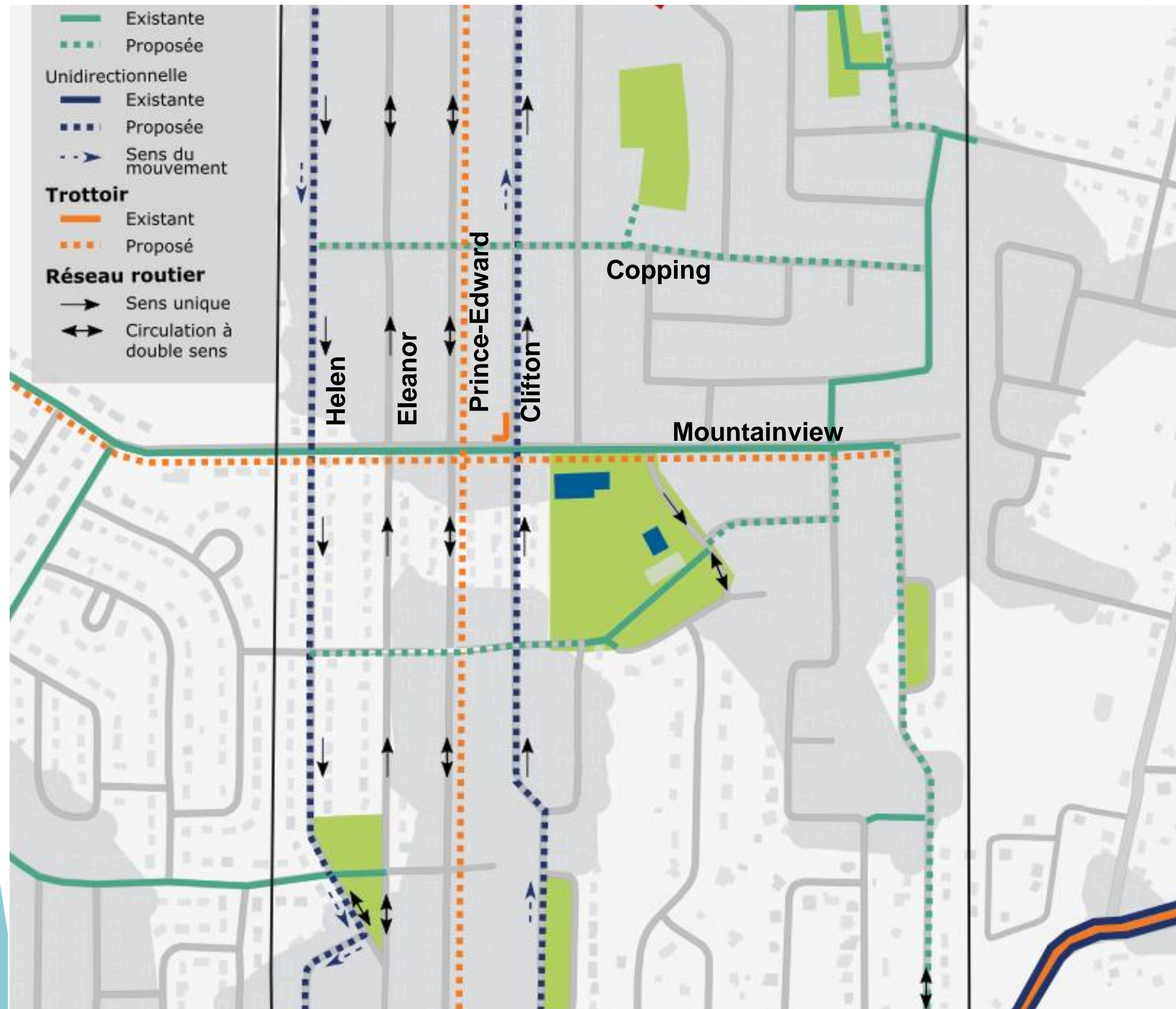


Chemin Ozias-Leduc

Avantages et inconvénients

- Similaire au scénario actuel - presque ou pas de changements au niveau des habitudes des automobilistes;
- Ne limite pas la conduite des véhicules;
- Ne limite pas le transit;
- Il faudra prendre la portion d'emprise sur le terrain des citoyens afin d'élargir les rues et de pouvoir prévoir des installations de transport actifs - perte de verdure;
- Ce scénario est d'avantage axé sur l'automobile que sur les déplacements pour tous les types de transport.

CONCENTRATION DU TRANSIT SUR UNE RUE- OPTION #2



Chemin Ozias-Leduc

Avantages et inconvénients

- Implanter des sens uniques sur certaines voie afin d'assurer que le seul lien bidirectionnel soit sur une seule rue (Prince-Edward);
- La concentration de la circulation sur une seul rue permet de contrôler le transit tout en sécurisant cette rue;
- Diminue une partie du transit sur les rues avoisinantes;
- Aucune place de stationnement dans la rue à moins d'élargir la chaussée;
- L'implantation d'installation pour le transport actif sera possible en utilisant la largeur de chaussée actuelle.

DIFFUSION ET CONCENTRATION DU TRANSIT-OPTION #3

Avantages et inconvénients



Chemin Ozias-Leduc

- Implantation des sens uniques à certains endroits du secteur afin de concentrer le transit sur plusieurs liens nord-sud;
- Assure que la circulation de transit est limitée sur certains axes;
- Changement d'habitude pour les automobilistes;
- L'implantation d'installation pour le transport actif sera possible en utilisant la largeur de chaussée actuelle - aucune nécessité d'emprise supplémentaire;
- Transport actif plus facilement intégrés;
- Aucune place de stationnement dans la rue à moins d'élargir la chaussée.

LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION ENTRE LES INTERSECTIONS



Réduire la surface de circulation

- L'ajout de bandes cyclables dans la chaussée actuelle peu aider à réduire la largeur de circulation;
- Réduction de vitesse et zone sécuritaire pour les vélos.



L'ajout de plateau ou de passage de piéton

- Rehaussement de la chaussée avec un plateau au centre permettant le passage des piétons;
- Diminue la vitesse et change les perceptions;
- La priorité est donnée au piéton.







Déviation du véhicule

- Une déviation de la trajectoire limite la perspective visuelle et nécessite un virage qui impose une réduction de vitesse;
- Réduction de la vitesse.

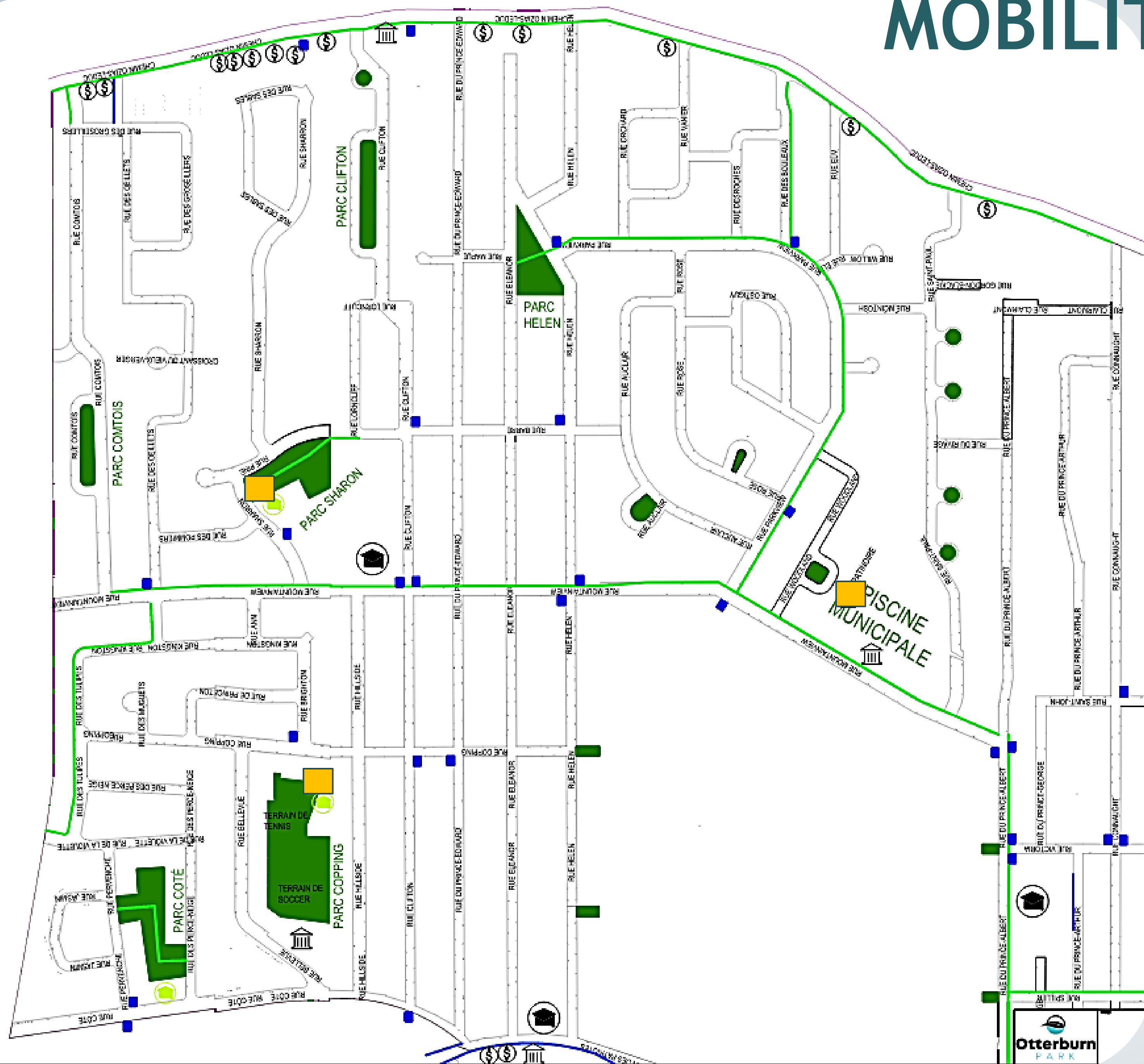
TYPE DE PISTE

Type	Description	Dimension	Contrainte
Piste cyclable	Piste réservée uniquement au vélo	1,5 mètre à 1,8 mètre par voie	Pente inférieure 4 % recommandée Pente entre 4 et 6 % descente de 40 km/h Ascension difficile à partir de 5 % Pente entre 6 % et 8 % décente 60 km/h
Sentier piéton	Piste réservée uniquement pour les piétons	1,2 mètres à 1,8 mètre 2,1 mètres à 2,4 mètres pour fauteuil roulant	Pente recommandée de 5% et moins À partir de 6%, l'effort rend plus difficile l'ascension.
Sentier polyvalent	Conçus pour convenir à différents modes de déplacement	Bidirectionnel 3 mètres à 4 mètres Unidirectionnel 1,5 mètre à 1,8 mètre	Le sentier polyvalent doit être conçu afin de sécuriser l'entièreté des usagers. Ainsi, une piste avec une pente supérieure à 4 % avec des usagers tel que le vélo et le piéton pourraient générer des accidents.
Piste bidirectionnelle	Les usagers peuvent circuler dans les deux sens	3 mètres à 4 mètres	-
Piste unidirectionnelle	Les usagers peuvent uniquement circuler dans le sens prescrit	1,5 mètre à 1,8 mètre par voie	-

TYPE DE SÉPARATION

Type	Vue	Sécurité	Viabilité hivernale	Longévité	Implantations	Dimension	Avantages/ inconvénients
Marquage		Séparation visuelle	Aucune visibilité du marquage	1 an	Facile et rapide	Bidirectionnel 3 mètres à 4 mètres Unidirectionnel 1,5 mètre à 1,8 mètre	- peu coûteux - doit être refait annuellement
Bollard et marquage		Séparation visuelle et physique	Les bollards sont retirés pour la période hivernale	Selon l'utilisation	Coordination avec le marquage	Bidirectionnel 3 mètres à 4 mètres Unidirectionnel 1,5 mètre à 1,8 mètre	- doit être installé et enlevé chaque année - offre une sécurité saisonnière pour le transport actif
Bordure		Séparation physique	Demande l'équipement spécialisé pour le déneigement	40 ans	Demande des travaux d'infrastructures	Bidirectionnel 3 mètres à 4 mètres Unidirectionnel 1,5 mètre à 1,8 mètre	- assure une sécurité pour les déplacements en transport actif - reste toujours en place
Trottoir		Séparation physique uniquement pour les piétons	Demande l'équipement spécialisé pour le déneigement	40 ans	Demande des travaux d'infrastructure	1,2 mètre à 1,8 mètre 2,1 mètres à 2,4 mètres pour fauteuils roulants	- Sert uniquement aux piétons mais leur assure une bonne protection

MOBILITÉ ET PARCS



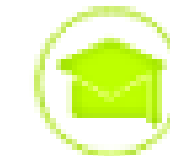
LÉGENDE



BÂTIMENT PUBLIC



COMMERCE



GARDERIE



ÉCOLE PRIMAIRE



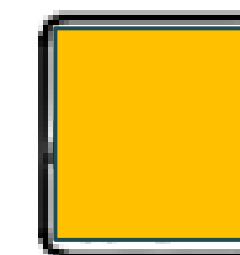
ARRÊT D'AUTOBUS



TROTTOIR EXISTANT



PISTE EXISTANTE



BLOC SANITAIRE

ATELIER DE CRÉATION DE VOTRE MILIEU DE TRANSPORT

LA SUITE

- Regrouper les commentaires
- Analyser les réponses
- Conception des plans devis
- Obtention des autorisations
- Appel d'offres
- Réalisation (par phase)



QUESTIONS / REPOONSES