

Projet de réfection de la rue Bank
Séance d'information publique n° 3 – Résumé des commentaires et
des réponses
Le 9 mars 2023

N° du commentaire	Résumé des commentaires	Réponse
1	Appréciation de la conception générale la plus récente.	C'est noté.
2	Suggestions de modifications au pont Billings existant, comme l'ajout de trottoirs en porte-à-faux ou d'une passerelle parallèle pour les piétons et les cyclistes.	Ces modifications sont hors de la portée du projet, mais votre commentaire sera transmis au service municipal compétent.
3	Suggestion de retirer ou de ne pas réinstaller les panneaux suspendus d'aménagement des voies existants sur l'autoroute.	Le retrait de la signalisation routière est proposé.
4	Suggestion d'installer plusieurs bornes de recharge pour véhicules électriques de niveau 2.	Ce commentaire sera transmis aux services municipaux compétents pour examen. L'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques est hors de la portée de ce projet.
5	Y aura-t-il un accès à l'espace vert adjacent au 1240, place Kilborn pour l'entretien du projet d'aménagement paysager et des murs de soutènement?	La conception a été élaborée en concertation avec la Direction des opérations de la Ville afin de garantir un accès pour l'entretien.
6	Appréciation du retrait de l'aire de stationnement proposée devant le 1335 à 1339, rue Bank.	C'est noté.
7	L'aire de stationnement devant le 1335 à 1339, rue Bank pose des problèmes d'emportierage envers les cyclistes et de déneigement.	Cette aire de stationnement a été retirée du projet.
8	Placer les tampons de regard et les chambres de vannes en dehors des voies de circulation.	Les tampons de regard et les chambres de vannes sont situés le long de l'alignement des conduites (égouts pluviaux, égouts séparatifs, conduites d'eau principales et services publics). Il existe des exigences minimales de distance entre chacun de ces services et certaines zones sur la rue Bank contiennent plusieurs services identiques (par exemple, les conduites d'eau principales). La Ville s'est efforcée de placer ces structures hors de la trajectoire des roues des véhicules dans la mesure du possible (au centre de la voie). Il est également préférable de maintenir ces structures sur la chaussée pour garantir l'accès pendant les mois d'hiver.
9	Inquiétude à propos du déneigement et de l'incidence des terre-pleins et des îlots sur l'adéquation du déneigement.	La Direction des opérations de la Ville a été consultée tout au long du projet afin de s'assurer que les aménagements proposés permettent un déneigement adéquat. Des accotements ont été aménagés tout au long du corridor pour servir de zones d'entassement de la neige pendant les mois d'hiver.
10	Il serait souhaitable que les entrées et les sorties pour les véhicules sur la rue Bank soient plus petites.	Tous les accès sont en cours d'examen en vertu du <i>Règlement municipal sur les voies d'accès privées</i> .
11	Inquiétude à propos des vibrations causées par les véhicules circulant sur la rue Bank.	Une enquête géotechnique a été réalisée pour le projet et la structure de la route a été conçue pour s'adapter aux volumes de circulation prévus et aux conditions géotechniques existantes.
12	Est-il possible d'achever la connexion à Alta Vista dans le cadre de ce projet?	La connexion entre Erie et Alta Vista sera achevée dans le cadre de la phase II du projet.
13	Pourquoi le pont au sud de Ledbury n'a-t-il pas été inclus dans le projet et quelle a été la coordination avec l'aménagement du carrefour South Keys?	Les limites du projet ont été établies lors de la phase de planification.
14	Inquiétude à propos du drainage de surface au niveau des passages pour piétons à l'intersection de Bank et Riverside en direction est.	La conception du drainage de surface sera réalisée au cours de la phase de conception détaillée et des puisards de rue seront placés tout au long du corridor pour recueillir les eaux de surface. Des puisards de rue supplémentaires seront ajoutés selon les besoins afin d'empêcher la formation de mares aux passages pour piétons.

15	Inquiétude à propos du passage pour piétons au niveau de l'accès au centre commercial Billings Bridge et par la mise en place d'une clôture sur le terre-plein.	Il est impossible d'aménager un passage pour piétons à cet endroit en raison de la proximité des intersections avec feux de signalisation de la promenade Riverside en direction est et du Transitway. La clôture a pour but de dissuader les piétons de traverser en milieu de quadrilatère et de promouvoir l'utilisation des passages pour piétons avec feux de signalisation aux intersections de Riverside en direction est et du Transitway. L'installation de la clôture sur le terre-plein est toujours en cours d'examen et l'analyse sera achevée lors de la phase de conception détaillée.
----	---	---

N° du commentaire	Résumé des commentaires	Réponse
16	Appréciation de la clôture sur le terre-plein entre Riverside en direction est et le Transitway.	C'est noté.
17	Il serait souhaitable que des passages pour piétons surélevés et des pistes cyclables soient installés dans les rues secondaires qui mènent à la rue Bank.	L'installation de passages pour piétons surélevés et de pistes cyclables dans les rues secondaires est toujours en cours d'examen dans le cadre de ce projet.
18	Inquiétude à propos du trottoir et de la piste cyclable sur le côté ouest de la rue Bank entre le Transitway et l'accès au centre commercial Billings Bridge.	C'est noté. Une signalisation et des marques sur la chaussée seront installées le long de la piste cyclable afin d'aider les cyclistes et les piétons à circuler en toute sécurité dans le corridor.
19	Inquiétude à propos de la visibilité limitée des cyclistes à l'intersection de place Kilborn et de la rue Bank.	C'est noté. L'équipe de conception est consciente des changements de niveau pour les cyclistes qui arrivent de ce sentier pour emprunter les pistes cyclables proposées sur la rue Bank. Une signalisation et des marques sur la chaussée seront installées dans le secteur pour mettre en évidence le passage cycliste et aider les cyclistes et les piétons à circuler en toute sécurité.
20	Appréciation des aménagements distincts pour les piétons et les cyclistes entre la rue Bank et place Kilborn.	C'est noté.
21	Inquiétude à propos de la bordure de rue de mi-hauteur entre les bandes cyclables et le trottoir, en particulier en hiver, car elle peut entraîner des accumulations de glace.	La bordure de rue de mi-hauteur est la norme actuelle de la Ville d'Ottawa (Guide de conception des intersections protégées) pour la délimitation entre une piste cyclable et un trottoir. La bordure de rue de mi-hauteur est facilement repérable par les piétons et répond aux exigences de la <i>Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario</i> (LAPHO).
22	L'équipe a-t-elle envisagé un nouveau passage pour piétons avec feux de signalisation en milieu de quadrilatère à l'arrêt d'autobus près de place Kilborn pour aider les gens à y accéder?	Un passage pour piétons en milieu de quadrilatère n'a pas été envisagé à cet endroit pendant la phase de planification du projet. L'emplacement de la signalisation et des passages pour piétons en milieu de quadrilatère a été défini lors de la phase de conception fonctionnelle. L'équipe de conception discutera avec le service municipal compétent et examinera la faisabilité. Toutefois, en raison du changement de niveau à cet endroit, il est probable que l'emplacement ne soit pas favorable en raison de problèmes de visibilité.
23	Inquiétude sur l'angle de l'entrée du pont Billings, qui pourrait entraîner une forte probabilité de blessures pour les piétons et les cyclistes qui traversent l'intersection.	L'angle de l'accès a été amélioré autant que possible dans les limites du stationnement existant. Des mesures seront prises à cet endroit afin d'améliorer la sécurité de l'accès, comme l'installation d'un passage surélevé, de marques sur la chaussée et d'une signalisation.
24	Au lieu d'ajouter une bande cyclable sur la rue Bank, y a-t-il eu des discussions sur l'amélioration de la piste cyclable parallèle à cette rue et qui assure déjà les déplacements vers le sud?	La rue Bank est désignée comme une voie cyclable transurbaine et principale, ce qui justifie la mise en place d'aménagements cyclables le long du corridor.
25	Opinion sur le fait que le trottoir de l'avenue Cecil ne semble pas nécessaire et qu'un trottoir semble justifié sur la place Karn.	Le trottoir de l'avenue Cecil relie le récent aménagement résidentiel du côté sud de l'avenue Cecil à la rue Bank. L'aménagement d'un trottoir sur la place Karn est hors de la portée de ce projet, mais ce commentaire sera transmis au service municipal compétent.
26	Heureux d'apprendre qu'un examen de la bande cyclable du pont Billings sera effectué.	C'est noté.
27	Les trottoirs du pont Billings sont trop étroits pour les cyclistes.	Des aménagements pour les cyclistes sur le pont Billings, et non sur le trottoir, font l'objet d'un examen dans le cadre d'un projet distinct.
28	Inquiétude à propos de l'intersection des rues Bank et Riverside en direction ouest. Il devrait y avoir un passage bidirectionnel pour les cyclistes sur le côté nord.	Cette zone est limitée par la structure du pont Billings. L'espace disponible dans l'emprise de la route est insuffisant pour permettre la mise en place d'un aménagement bidirectionnel. Si les cyclistes en direction est traversent l'intersection, ils doivent emprunter le sentier situé sous la structure du pont Billings.
29	Suggestion d'activer la signalisation des passages pour piétons à toutes les intersections, même si personne n'appuie sur le bouton.	Ce commentaire sera transmis au Service des feux de signalisation de la Ville pour examen.
30	Suggestion d'utiliser de l'asphalte Superpave pour les pistes cyclables.	La norme de la Ville d'Ottawa pour les pistes cyclables est l'asphalte HL3.

31	Il serait souhaitable qu'une liaison bidirectionnelle pour les cyclistes soit installée sur le côté ouest de la rue Bank entre Riverside en direction est et l'accès au centre commercial Billings Bridge.	Le projet comprend principalement des pistes cyclables unidirectionnelles et seulement quelques courts tronçons bidirectionnels. Afin d'éviter la confusion des conducteurs et les enjeux de sécurité, l'aménagement bidirectionnel ne traverse pas l'accès au centre commercial Billings Bridge, qui accueille un grand nombre d'automobilistes.
----	--	---

N° du commentaire	Résumé des commentaires	Réponse
32	Il serait souhaitable qu'un sentier ou un trottoir soit installé pour lier le centre commercial Billings Bridge et l'intersection de Riverside en direction est.	Ce chemin traverserait une propriété privée et mènerait les piétons dans un stationnement dépourvu d'aménagements pour les piétons.
33	Inquiétude à propos de la réduction de la rampe d'accès pour les personnes en situation de handicap à Rockingham.	Toutes les rampes pour piétons sont conçues selon les normes de la LAPHO, y compris les largeurs et les niveaux appropriés.
34	Inquiétude à propos de l'arrêt d'autobus et de la circulation en direction sud à l'intersection de la rue Ohio et de la rue Bank.	La voie de virage à droite en direction sud de la rue Ohio n'est pas justifiée, car les véhicules circulant en direction sud feront la file derrière les autobus arrêtés à l'arrêt. Puisque les autobus ont du mal à se réinsérer dans la circulation lorsqu'ils quittent l'arrêt, les voies d'arrêt d'autobus ne sont plus construites dans la Ville d'Ottawa.
35	Inquiétude à propos du retrait de l'arrêt d'autobus Bank/Transitway (en direction de la station Billings Bridge).	L'emplacement des arrêts d'autobus a été revu avec l'aide d'OC Transpo. Dans la conception proposée, l'arrêt d'autobus de la rue Bank en direction sud au niveau du Transitway sera déplacé dans la branche de l'intersection, du côté du Transitway.
36	Suggestion d'installer un abri et des bancs à l'arrêt d'autobus situé à l'intersection du boulevard Evans et de la rue Bank.	Un abri et un banc sont prévus à l'arrêt d'autobus situé à l'intersection de la rue Bank en direction sud et du boulevard Evans, et sont en attente de l'acquisition de propriété.
37	Il serait souhaitable que des voies réservées aux transports en commun pendant les heures de pointe soient installées.	L'emprise est insuffisante pour accueillir des voies réservées aux transports en commun et le nombre de véhicules empruntant la rue Bank pendant les heures de pointe.
38	Inquiétude à propos de l'emplacement des arrêts d'autobus sur la rue Bank en direction sud et nord ou Riverside en direction est, car les autobus manquent toujours le feu de signalisation lorsqu'ils sont arrêtés à cet endroit.	L'emplacement des arrêts d'autobus a été revu avec OC Transpo. Ce commentaire leur sera tout de même transmis pour examen.
39	Inquiétude à propos de la congestion à l'intersection des rues Bank et Belanger et du resserrement des rayons de virage au nord-ouest avec l'augmentation de l'espace pour les piétons.	La conception a été élaborée en réduisant autant que possible la largeur des rues secondaires afin de ralentir les véhicules qui tournent et de réduire les distances de traversée pour les piétons et les cyclistes. Des essais ont été réalisés à chaque coin de rue du corridor pour s'assurer que tous les mouvements de véhicules nécessaires étaient pris en compte.
40	Inquiétude à propos des îlots surélevés dans l'intersection pour le bornage de la ligne médiane.	Pour ralentir les véhicules qui tournent et protéger les piétons et les cyclistes qui traversent à l'intersection, des îlots surélevés pour le bornage de la ligne médiane sont nécessaires.
41	Inquiétude à propos de la densité de la population par rapport à la capacité des routes et les changements dans leur conception.	C'est noté. Ce commentaire sera transmis à la Division de l'approbation des demandes d'aménagement.
42	Il serait souhaitable que des emprises protégées supplémentaires soient installées le long de la rue Bank, en particulier dans la zone autour de la promenade Riverside.	C'est noté. Ce commentaire sera transmis à la Division de l'approbation des demandes d'aménagement.
43	Inquiétude à propos de l'interdiction de tourner à gauche sur la rue Cecil vers la rue Bank en direction nord avec l'ajout d'un terre-plein surélevé restreignant l'accès.	L'ajout du terre-plein et les restrictions d'accès ont été décidés au cours de la phase de conception fonctionnelle et ont été reportés à la phase préliminaire et de conception détaillée. Des restrictions d'accès ont été mises en place afin de réduire les conflits possibles entre les véhicules et d'améliorer la sécurité du corridor.
44	Inquiétude à propos du virage à gauche sur l'avenue Evans vers la rue Bank en direction sud.	Une voie de virage à gauche bidirectionnelle est prévue sur l'avenue Evans, ce qui permettra un accès complet. Le terre-plein surélevé commence juste au sud de l'avenue Evans. La longueur de la voie de virage à gauche en direction nord vers le centre commercial Blue Heron a été examinée et a été jugée suffisante pour le volume de circulation prévu.

45	Inquiétude à propos du virage à gauche du 1555, rue Bank (centre commercial) vers la rue Bank en direction sud.	L'accès au 1555, rue Bank a été planifié comme un accès vers la droite seulement (virage à droite pour entrer et pour sortir). L'ajout du terre-plein et les restrictions d'accès ont été décidés au cours de la phase de conception fonctionnelle et ont été reportés à la phase préliminaire et de conception détaillée. Des restrictions d'accès ont été mises en place afin de réduire les conflits possibles entre les véhicules et d'améliorer la sécurité du corridor.
46	Inquiétude à propos des conflits possibles causés par le virage à gauche de la rue Bank en direction sud vers l'avenue Evans.	La conception proposée comprend le rétrécissement de l'avenue Evans au niveau de la rue Bank, ce qui empêchera les véhicules de se stationner trop près de la rue Bank sur l'avenue Evans.
47	Inquiétude à propos des désagréments causés à toutes les formes de circulation pendant les travaux.	Dans le cadre du dossier d'appel d'offres, un devis descriptif détaillé relatif à la gestion de la circulation et à l'organisation des travaux sera préparé et définira les restrictions et les périodes autorisées en matière de circulation.

N° du commentaire	Résumé des commentaires	Réponse
		Ce plan sera préparé en collaboration avec le Service de gestion de la circulation de la Ville.
48	Inquiétude à propos de la longueur de la voie de virage à gauche à l'entrée du pont Billings.	La longueur de la voie de virage à gauche vers le centre commercial Billings Bridge est limitée par la proximité de l'intersection avec le Transitway. L'avancée de trottoir situé à l'extrémité de la voie de virage à gauche a pour but d'empêcher les véhicules de reculer dans l'intersection du Transitway et dans la voie de virage à gauche de cette intersection, ce qui nuit au service et à la synchronisation des lignes de transport en commun.
49	Inquiétude à propos des avancées de trottoirs et des rétrécissements d'intersection.	Les avancées de trottoirs ou les rétrécissements d'intersection permettent de contrôler la vitesse des véhicules qui tournent tout en réduisant la longueur des traversées de piétons et de cyclistes. Les rayons de virage ont été conçus pour permettre aux véhicules de tourner correctement à chaque intersection.
50	Inquiétude à propos de la bretelle d'accès (voie de virage à droite) sur la promenade Riverside en direction est à la hauteur de la rue Bank.	L'équipe de la conception a étudié la possibilité de retirer cette voie de virage à droite. Toutefois, afin de permettre aux gros véhicules de tourner et de réduire les distances de traversée pour les cyclistes et les piétons, elle a été maintenue. L'îlot a été dimensionné de manière à ce qu'il y ait suffisamment d'espace et d'aménagements pour les piétons et les cyclistes.
51	La Ville a-t-elle envisagé de retirer les voies Riverside au sud (en direction est) et de déplacer la circulation sur l'emprise au nord?	La Ville a examiné cette option et la largeur de l'emprise n'est pas suffisante pour permettre l'aménagement des voies requises.
52	Inquiétude à propos de l'accès au centre commercial Billings Bridge et du virage à droite vers Riverside en direction est.	Les rayons de virage ont été conçus pour permettre aux véhicules de tourner correctement à chaque intersection.
53	Inquiétude à propos du blocage des trottoirs et de la piste cyclable par des véhicules stationnés aux 1652, 1656, 1666, 1670, rue Bank.	Le stationnement pour ces propriétés est encore en cours d'examen.
55	Inquiétude à propos de l'accès au stationnement des 1670, 1676 et 1678, rue Bank.	L'accès aux stationnements existants de ces propriétés sera reconstruit dans le cadre du projet.
56	Pourquoi est-il interdit de tourner à gauche sur l'avenue Randall?	La Ville d'Ottawa maintient cette condition existante afin de réduire la circulation de transit.
57	Inquiétude à propos de la circulation de transit dans les quartiers adjacents pendant la construction.	La gestion de la circulation sera examinée avec le groupe de gestion de la circulation de la Ville, y compris les incidences sur la circulation et les zones environnantes. Dans la mesure du possible, des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour réduire la circulation de transit dans les quartiers adjacents. Des normes de construction seront préparées et incluses dans le contrat. Elles décriront les exigences et d'autres restrictions quant aux périodes propices pour les travaux de l'entrepreneur.
58	Approbaton des modifications apportées à la rampe d'accès à la promenade Riverside, mais il serait souhaitable que la longueur d'immobilisation des voies de virage de la promenade Riverside en direction est soit allongée.	C'est noté. Une analyse de la circulation a été réalisée afin d'établir les exigences en matière de longueur d'immobilisation pour les voies de virage.
59	Inquiétude à propos des modifications apportées à l'intersection des rues Bank et Belanger, en particulier le rétrécissement de l'intersection et l'absence de voie de virage à droite.	Les avancées de trottoirs ou les rétrécissements d'intersection permettent de contrôler la vitesse des véhicules qui tournent tout en réduisant la longueur des traversées de piétons et de cyclistes. Les rayons de virage ont été conçus pour permettre aux véhicules de tourner correctement à chaque intersection. Une analyse de la circulation a été réalisée pour la conception et il s'avère qu'une voie réservée au virage à droite de la rue Belanger vers la rue Bank n'était pas justifiée.

60	Demande de communication avec les conseils scolaires en cas de perturbations des services.	L'équipe du projet communiquera avec les conseils scolaires et les fournisseurs de services de transport avant les travaux pour discuter de l'incidence du projet sur leurs installations et leurs utilisateurs.
61	Suggestion d'étendre la longueur des voies de virage à gauche et à droite jusqu'aux points de jonction sur la promenade Riverside en direction est, à l'ouest de la rue Bank.	C'est noté. La longueur requise des voies de virage est établie par une analyse détaillée de la circulation.
62	Il a été constaté que le nombre de voies pour les véhicules sur la rue Bank demeurera le même qu'actuellement. Il serait souhaitable qu'une réduction du nombre total de voies soit envisagée, comme pour la récente réfection du chemin de Montréal.	La rue Bank est une artère de circulation et les volumes de circulation prévus justifient la configuration des voies proposée.
63	Il serait souhaitable que les doubles voies de virage à gauche à l'intersection des rues Bank et Heron soient retirées.	Une analyse de la circulation a été réalisée pour le corridor, et il s'avère que les doubles voies de virage à gauche étaient justifiées à cet endroit.

N° du commentaire	Résumé des commentaires	Réponse
64	Appréciation du déplacement de l'accès au centre commercial Blue Heron avec une nouvelle intersection avec feux de signalisation.	C'est noté.
65	Il serait souhaitable que la circulation soit ralentie sur la rue Bank, en particulier entre Lamia et le pont Billings.	La rue Bank est une artère de circulation et les mesures habituelles de ralentissement de la circulation (dos d'âne, prolongements de bordures de trottoir, intersections surélevées, etc.) ne sont pas appropriées pour une artère. L'ajout d'éléments visuels comme des pistes cyclables surélevées, des largeurs de voies minimales normalisées, des terre-pleins surélevés et des aménagements paysagers peut contribuer à ralentir la circulation.
66	Inquiétude à propos du fait que les arbres sont situés loin du côté de la rue, car ils pourraient protéger la route des conducteurs qui risquent de rouler par-dessus le trottoir.	Le sel et la neige provenant de la route créent un environnement défavorable à la croissance des arbres adjacents à la route. Lorsque l'espace est suffisant pour favoriser la croissance des arbres sur le boulevard, la plantation d'arbres dans ces zones est envisagée.
67	Quel est le plan pour le mur de soutènement, la clôture et les escaliers sur les trois côtés (au sud du chemin de la place Kilborn sur le côté est)?	Cette zone sera reconstruite avec un nouveau mur de soutènement et un aménagement paysager.
68	La superficie au sol du mur de soutènement, de la clôture et des escaliers adjacents au 1240, place Kilborn sera-t-elle modifiée (réduite pour faire de la place à d'autres voies de circulation sur la rue Bank)?	La superficie au sol du mur de soutènement sera modifiée afin d'augmenter les aménagements paysagers le long de la rue Bank.
69	La hauteur du mur de soutènement adjacent au 1240, place Kilborn sera-t-elle modifiée (y aura-t-il toujours une clôture antigel au-dessus, etc.)?	La hauteur du mur de soutènement sera déterminée lors de la phase de conception détaillée. Pour des raisons de sécurité, une clôture devra être installée au sommet du mur.
70	Quels types d'arbres seront plantés dans cet espace? Quelle est la taille prévue de ces arbres lors de leur plantation, dans cinq ans, dans dix ans ou plus?	Les plantations seront traitées lors de la phase de conception détaillée.
71	Quel sera l'ombrage à l'est de la nouvelle ligne d'arbres?	L'ombre dépendra des plantations, qui seront traitées lors de la phase de conception détaillée.
72	Si les espaces verts de la Ville et le mur de soutènement à l'ouest sont modifiés de manière importante, que pouvons-nous faire pour nous assurer qu'il n'y ait pas d'incidence sur les clôtures et les propriétés relatives à ce projet (1240, place Kilborn)?	Le mur de soutènement est en cours de conception et sera construit sur l'emprise de la Ville. L'incidence définitive sur les propriétés adjacentes sera confirmée lors de la phase de conception détaillée. Toutefois, si des clôtures privées sont touchées, elles seront reconstruites.
73	Serait-il possible d'aligner la passerelle avec les espaces verts?	Les liaisons cyclistes et piétonnes de place Kilborn seront reconstruites dans le cadre de ce projet et seront reliées aux installations piétonnes améliorées et aux nouvelles pistes cyclables de la rue Bank.

74	Inquiétude à propos des poubelles proposées.	Il s'agit d'une poubelle standard que la Ville d'Ottawa installe dans des corridors semblables dans toute la Ville. L'examen des emplacements définitifs des poubelles est en cours.
75	Si les lignes électriques doivent être enfouies, il faut le faire maintenant, sinon les coûts seront prohibitifs.	Il n'est pas nécessaire d'enfouir les lignes de transport de l'électricité dans le cadre de ce projet.
76	Il serait souhaitable que les lignes de transport de l'électricité soient enfouies le long de la rue Bank.	Il n'y a aucune raison technique d'enfouir les lignes de transport de l'électricité le long de la rue Bank.