

Réfection de l'avenue Greenfield, de la rue Main, de l'avenue Hawthorne et autres : Questions et réponses

Contrat (préalable ou final)	Questions et commentaires	Réponse globale
Préalable	Veuillez envisager l'autorisation des virages à gauche à l'intersection de la rue Main et de la promenade Colonel By. Cela permettrait de réduire la pression exercée à l'intersection de la rue Hawthorne et de la promenade Colonel By. Cela permettrait également d'améliorer le débit de circulation à cette intersection très achalandée.	Pour permettre la circulation des véhicules de la rue Main en direction ouest vers la promenade Colonel By en direction sud, une voie de virage à droite séparée en direction ouest sur la rue Main serait nécessaire. Cette zone restreinte n'est pas bien adaptée pour y accueillir une voie de virage supplémentaire. Le virage interdit de la rue Main en direction ouest vers la promenade Colonel By en direction sud doit rester en vigueur dans le cadre des travaux proposés.
Préalable	Demande d'aménagement d'un virage à gauche de la rue Main en direction ouest vers la promenade Colonel By (en direction sud), car, actuellement, il faut tourner à gauche sur la rue Main, puis à droite sur la rue Clegg et ensuite traverser une zone résidentielle. Cette nouvelle intersection offre une excellente occasion d'ajouter un virage à gauche directement sur la promenade Colonel By, ce qui permettra aux automobilistes d'éviter de traverser des zones résidentielles et récréatives sur la rue Main et la rue Clegg.	<p>Pour permettre la circulation des véhicules de la rue Main en direction ouest vers la promenade Colonel By en direction sud, une voie de virage à droite séparée en direction ouest sur la rue Main serait nécessaire. Cette zone restreinte n'est pas bien adaptée pour y accueillir une voie de virage supplémentaire. Le virage interdit de la rue Main en direction ouest vers la promenade Colonel By en direction sud doit rester en vigueur dans le cadre des travaux proposés.</p> <p>Les modifications géométriques sont destinées à faciliter le passage en toute sécurité des piétons et des cyclistes à l'intersection de la promenade Colonel By et de la rue Main.</p>
Préalable	Nous notons que les travaux à l'intersection de la promenade Colonel By et de la rue Main visent à créer un passage sûr pour les piétons et les cyclistes; toutefois, l'intersection en elle-même semble élargir les options pour la circulation automobile là où il y a actuellement des limites directionnelles en place. La conception vise-t-elle à faciliter l'accès à l'autoroute 417 en direction ouest en éliminant la nécessité pour les voitures de tourner à gauche sur l'avenue Hawthorne, à l'angle du pont Pretoria?	<p>L'objectif de ces travaux est d'offrir un passage permanent de la promenade Colonel By comme prolongement aux infrastructures cyclables et piétonnières qui s'étendent de la rivière Rideau au canal Rideau. Le fait que la rue Main soit reliée à la fois à la promenade Echo et à la promenade Colonel By à un angle droit plus proche permettra également de traverser la rue Main du côté est de la promenade Colonel By et répondra davantage aux attentes des conducteurs. Le virage interdit actuel de la rue Main en direction ouest vers la promenade Colonel By en direction sud restera en place et une signalisation supplémentaire sera installée. Le terre-plein tout juste au nord du passage sud est également destiné à décourager les virages à gauche. L'autorité responsable du service de voirie de la promenade Colonel By, soit la Commission de la capitale nationale (CCN), appuie cette amélioration d'intersection.</p> <p>Il semble que vous soyez préoccupé par le fait que les véhicules circulant en direction sud sur la promenade Colonel By ont plus de facilité à accéder à la bretelle d'accès à l'autoroute 417 en direction ouest sur l'avenue Greenfield grâce aux modifications géométriques. Bien que cela puisse éventuellement faciliter la circulation des véhicules, l'objectif des travaux est</p>

		d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes à l'intersection en introduisant des passages sur la promenade Colonel By. L'augmentation anticipée du nombre de piétons et de cyclistes à ce passage, en raison des améliorations futures prévues le long de la rue Main et de l'avenue Greenfield, rend l'aménagement d'un carrefour à feux souhaitable pour le moment.
Préalable	Préoccupations concernant la circulation existante avec la fermeture de la promenade Colonel By et les automobilistes qui ignorent les feux de circulation pour aller de la rue Main en direction ouest vers l'avenue Greenfield en direction nord, ce qui met en danger les piétons qui traversent l'avenue Greenfield. Il est à craindre que cette situation perdure ou s'aggrave pendant la phase des travaux de construction.	L'intersection de l'avenue Greenfield et de la rue Main restera fonctionnelle à l'étape des travaux de réfection préliminaires, la circulation de chantier accédant à l'intersection en provenance de l'ouest de l'avenue Greenfield. La Ville reste déterminée à assurer le respect des règlements relatifs à l'accès à l'intersection pendant les travaux de construction. La Ville étudiera la possibilité de solliciter une présence policière, si nécessaire.
Préalable	J'appuie fermement l'introduction d'un passage plus sûr pour les piétons et les cyclistes à l'intersection de la rue Main et de la promenade Colonel By.	Merci de nous avoir fait part de vos commentaires.
Préalable	J'aimerais voir le recours à des poteaux peints en noir pour les feux de circulation et l'éclairage à l'intersection de la promenade Colonel By et de la rue Main, conformément à ce qui a été fait dans d'autres secteurs récemment le long de cette promenade.	Des poteaux peints en noir seront utilisés à l'intersection, conformément aux autres travaux récemment réalisés le long de la promenade Colonel By.
Préalable	La CCN a formulé des commentaires généraux sur l'aménagement paysager et la plantation d'arbres dans le secteur situé entre le sentier polyvalent du canal Rideau et le lien prévu avec le sentier polyvalent depuis l'intersection jusqu'au sentier polyvalent du canal Rideau.	L'équipe de projet a apporté des modifications au plan d'aménagement paysager pour l'intersection, de concert avec la CCN, à sa satisfaction.
Préalable	La CCN est d'accord avec le retrait du lien avec le sentier polyvalent nord allant jusqu'au sentier polyvalent du canal Rideau afin de limiter l'étendue des éléments de surface dure le long de ce couloir panoramique. Elle demande que des mesures soient envisagées pour empêcher les usagers de tenter de prendre un raccourci vers le sentier polyvalent du canal Rideau du côté nord de l'intersection, et que de nouveaux arbres soient plantés pour adoucir le paysage et fournir de l'ombre.	La Ville se réjouit de l'appui de la CCN à la construction de l'intersection dotée d'un (1) lien avec le sentier polyvalent conforme à la <i>Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario</i> (LAPHO) qui s'étend jusqu'au sentier est du canal Rideau, car l'inclusion d'un lien au nord conforme à la LAPHO pourrait poser des problèmes. Des revêtements de surface, y compris une végétation appropriée, seront utilisés pour dissuader les usagers de prendre un raccourci vers le sentier du canal du côté nord de l'intersection.

<p>Préalable ou final</p>	<p>Demande de renseignements sur les plans de détour en raison des travaux de construction en soutien aux travaux préliminaires et principaux du projet de réfection intégrée de l'avenue Greenfield, de la rue Main et de l'avenue Hawthorne.</p> <p>Veillez fournir des détails concernant les répercussions sur les véhicules découlant du contrat de travaux préliminaires et du contrat principal relatifs à l'avenue Greenfield, la rue Main, l'avenue Hawthorne et autres – y compris les détours de la circulation régulière et des autobus et les plans d'entrée dans la bretelle d'accès du Queensway en direction ouest? L'augmentation de la circulation sur l'avenue Lees en raison de ces travaux suscite des inquiétudes, et nous aimerions en connaître tous les détails, y compris la longueur des détours, les sortes de préavis concernant les travaux à venir que les résidents peuvent s'attendre à recevoir, les mesures visant à réduire la vitesse pendant les détours, l'application de la loi, etc.</p> <p>Il y a beaucoup de familles et beaucoup de jeunes enfants qui vivent sur l'avenue Lees. Depuis longtemps, des demandes de mesures supplémentaires visant à réduire la vitesse à laquelle les gens circulent sur l'avenue Lees ont été formulées, en vain jusqu'à présent. S'il vous plaît, ne vous contentez pas de laisser l'avenue Lees telle quelle en pensant que personne n'y vit et que personne ne s'en soucie. Veillez à ce que les résidents de l'avenue Lees ne soient pas les seuls à supporter le poids de ces détours.</p>	<p>En ce qui a trait à la circulation, il est trop tôt pour fournir des renseignements précis sur celle-ci concernant les trajets de détour et les fermetures prévues en 2022 et plus tard, car l'analyse et la modélisation de la circulation confirmeront la meilleure approche. Les répercussions sur la circulation seront diffusées avant les travaux de construction. Cela comprendra la coordination de la circulation avec le personnel interne de la Ville, ainsi qu'avec la CCN (promenade Colonel By) et le ministère des Transports. Le Vieil Ottawa-Est dispose toutefois d'un nombre limité d'options pour la circulation de transit et de routes permettant d'y faire dévier les camions. Nous prévoyons qu'à certains moments, entre 2022 et 2024, cela aura des répercussions sur les principales routes pour camions, les trajets de détour vers l'autoroute 417, les voies d'urgence, ainsi que les circuits d'autobus traversant cette zone (rue Main, avenue Hawthorne et avenue Greenfield). Sur l'avenue Greenfield, nous perturberons l'entrée à la bretelle d'accès de l'autoroute 417 en direction ouest, mais l'intention est de minimiser l'impact sur la bretelle autant que possible grâce à la coordination avec le MTO. L'avenue Lees sera prise en compte dans les plans de détour, mais on ne sait pas encore dans quelle mesure. Nous nous efforcerons de communiquer ces renseignements une fois qu'ils auront été confirmés, avant le début du contrat de construction d'envergure.</p> <p>En ce qui concerne les perturbations à la circulation à l'automne 2021, les automobilistes doivent s'attendre à ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fermeture de la rue Main, de la promenade Colonel By à l'avenue Greenfield; - Fermeture de la promenade Colonel By en direction sud, de l'avenue Daly à l'avenue Hawthorne. La circulation en direction nord de la promenade Colonel By sera maintenue; - Fermeture de l'avenue Lees en direction est, de l'avenue Greenfield à la bretelle de sortie de l'autoroute 417 en direction ouest (pour une période d'environ deux semaines). <p>De plus amples détails sur ces perturbations à la circulation seront communiqués au public au moyen d'un avis avant la mise en œuvre des changements au réseau routier.</p>
<p>Préalable ou final</p>	<p>Veillez envisager l'ajout de passages pour piétons surélevés et de pistes cyclables surélevées dans trois tronçons du projet constituant des secteurs névralgiques. Ces secteurs ont constaté des excès de vitesse et de l'inattention de la part d'automobilistes. Les passages pour piétons surélevés et les pistes cyclables surélevées sur des rues comme la promenade Reine-Élizabeth ont grandement contribué à la sécurité et devraient être envisagés</p>	<p>Une discussion a été initiée concernant les intersections suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intersection de la rue Main et de la promenade Colonel By - promenade Colonel By; cette intersection se trouve le long d'un trajet réservé aux dignitaires, et nous avons eu des discussions dans le passé sur les passages surélevés avec le Service de police d'Ottawa et les organismes fédéraux, lesquels n'ont pas été soutenus. Le passage surélevé mis en place à l'Université d'Ottawa préoccupe également ces organismes. Les

	<p>aux fins de mise en œuvre.</p> <p>Les secteurs névralgiques sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rue Main/promenade Colonel By; - Avenue Greenfield/rue Concord; - Avenue Greenfield/bretelle d'accès du Queensway. 	<p>passages surélevés de la promenade Reine-Élizabeth à l'angle du parc des Commissaires et de la rue Bank ne se trouvent pas sur un trajet réservé aux dignitaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intersection de l'avenue Greenfield et de la rue Concord - L'avenue Greenfield est une route pour camions désignée, un circuit d'autobus et un trajet de détour d'urgence de l'autoroute. Les passages surélevés ne sont pas soutenus par la Ville sur cette catégorie de routes. - Avenue Greenfield et bretelle d'accès à l'autoroute 417 - La Ville n'appuie pas non plus les passages surélevés de l'avenue Greenfield et de la bretelle d'accès à l'autoroute 417. <p>Une grande partie de la discussion portant sur la signalisation visant à réduire la vitesse et les mesures à effet vertical (passages pour piétons surélevés, dos d'âne allongés avec ou sans plateau, intersections surélevées) est régie par les politiques de la Ville en ce qui concerne les conditions ou les justifications appropriées. Lors de la préparation de la conception, il est nécessaire de respecter ces politiques et les directives des services de la circulation.</p>
Final	<p>Notons la formation d'un effondrement de la chaussée à l'angle de la rue Concord Nord et de l'avenue Greenfield. Le puisard se trouve dans le quadrant sud-ouest de l'intersection. Une demande de service a été lancée auprès de la Ville d'Ottawa. L'équipe de projet est conseillée aux fins de sensibilisation.</p>	<p>En ce qui concerne le puisard, la construction proposée remplacera l'égout unitaire existant par des égouts pluviaux et sanitaires séparés et remplacera les puisards et les conduites existants ainsi que les raccordements d'immeuble jusqu'à la limite de propriété. Il est probable que le raccordement au puisard soit défaillant. Grâce à cette demande de service, les opérations routières seront responsables de ce problème immédiat.</p>
Final	<p>Demande afin que les infrastructures cyclables soient au même niveau que les trottoirs (comme les nouvelles pistes cyclables de la rue Main construites il y a quelques années). Cette configuration semble beaucoup plus sûre que les endroits où les bandes cyclables sont placées directement sur la route, où seules des marques sur la chaussée font office de séparation entre les cyclistes et les automobilistes. Envisagez des modifications permettant de maintenir la séparation des cyclistes.</p>	<p>Une grande partie des directives en matière de conception liées à l'infrastructure cyclable ont changé ces dernières années, en particulier aux carrefours à feux. Plusieurs des éléments de conception du précédent projet de la rue Main ne sont plus soutenus par les lignes directrices actuelles. Ces changements sont liés aux lignes directrices de l'Ontario et de l'Association des transports du Canada (ATC).</p> <p>La Ville d'Ottawa suit les meilleures pratiques de l'industrie en ce qui concerne les aménagements cyclables aux carrefours à feux. La pratique actuelle veut qu'un passage pour cyclistes traversant une intersection soit doté d'une séparation idéale de 4 à 6 m de la bordure de trottoir pour les infrastructures cyclables hors route, avec une distance minimale absolue de 2 m. Cette mesure vise à accroître la visibilité des cyclistes pour les automobilistes qui tournent à droite. Si cela n'est pas possible, les normes de l'Ontario et de l'ATC prévoient une bande cyclable sur la route dotée d'une ligne de délimitation pointillée à l'approche de l'intersection.</p>

		<p>Il existe également des exigences supplémentaires en matière d'accessibilité et d'adaptation aux besoins des personnes malvoyantes et à mobilité réduite. Il s'agit d'exigences obligatoires en vertu de la <i>Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario</i> (LAPHO).</p> <p>Dans la mesure du possible, des infrastructures cyclables surélevées ont été utilisées dans la conception.</p>
Final	<p>Veillez envisager de planter davantage d'arbres, d'arbustes et de plantes indigènes. De nombreuses zones de terrains publics à Ottawa (p. ex., les terrains le long de l'autoroute) sont infestées d'espèces envahissantes non indigènes, dont le dompte-venin et la campanule raiponce, qui sont nuisibles à l'environnement. Si le terrain fait l'objet de travaux de creusage aux fins de construction, ces zones pourraient facilement êtreensemencées de plantes indigènes bénéfiques (p. ex., d'asclépiade, de rudbeckie, d'aster, etc.) et d'arbustes (p. ex., d'amélanchier) à la suite des travaux afin d'empêcher les espèces envahissantes de prendre le dessus.</p>	<p>La plus grande partie de la zone qui sera touchée par le projet d'immobilisations est la façade du bien-fonds aménagé, ainsi qu'une très petite partie dans les zones envahies par la végétation situées dans l'emprise municipale. Une grande partie du bien-fonds où l'on note la présence d'espèces non indigènes/invasives est constituée de terrains du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) situés de part et d'autre de l'autoroute. Les activités de construction de ponts du MTO, dans le cadre de son projet de réfection des ponts au centre-ville, qui comprend le pont enjambant le canal et celui de la rue Main, sont susceptibles d'avoir un impact sur ces zones envahies par la végétation; ces activités devraient avoir lieu après l'achèvement du projet d'immobilisations de la Ville. Les commentaires ont été transmis au MTO pour examen.</p>
Final	<p>Même sans les travaux de construction à l'intersection de la rue Main et l'avenue Hawthorne, la circulation dans le secteur de l'avenue Springhurst et de l'avenue Rosemere aux heures de pointe est importante. De nombreux automobilistes ignorent l'interdiction de virage à gauche allant de l'avenue Springhurst à l'avenue Rosemere (virage interdit de 15 h 30 à 17 h 30). Cette circulation de transit a des répercussions négatives sur le quartier résidentiel local. On vous serait reconnaissant de prendre des mesures pour éviter une augmentation de la circulation dans ce quartier pendant la période de construction.</p>	<p>Dans le cadre du projet d'envergure (travaux débutant en 2022), une analyse approfondie de la circulation sera réalisée afin d'orienter les décisions relatives à la circulation de chantier. Étant donné que le niveau de circulation actuel suscite des inquiétudes, il est raisonnable de conclure que le projet d'immobilisations aux fins de construction pourrait exacerber les problèmes, alors que les automobilistes chercheront des itinéraires de rechange.</p> <p>À l'interne, on procède à une coordination poussée en vue d'élaborer des stratégies de gestion de la circulation visant à minimiser l'impact des travaux de construction sur la circulation et les déplacements dans la ville.</p> <p>En ce qui concerne le non-respect des restrictions relatives aux heures d'utilisation par les automobilistes, la Ville étudiera la possibilité de faire appel aux forces de l'ordre, si nécessaire.</p>

<p>Final</p>	<p>Demande afin que le passage pour piétons à l'intersection de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord soit déplacé du côté sud de la rue Concord Nord. Il est suggéré que ce changement présenterait les avantages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Permettre un espace/une distance supplémentaire afin que les automobilistes puissent voir les piétons à ce passage (les automobilistes roulant en direction nord sur l'avenue Greenfield ont une meilleure visibilité sur l'intersection étant donné la configuration géométrique droite). <p>Il est également suggéré qu'une mesure de modération de la circulation sur l'avenue Greenfield soit nécessaire. La perte du terre-plein du côté nord de l'intersection de la rue Concord Nord et de l'avenue Greenfield semble également éliminer un élément existant de modération de la circulation.</p>	<p>Le déplacement du passage pour piétons vers le sud pose des problèmes de visibilité, car le côté est de la chaussée est masqué par le bâtiment de l'entreprise d'électricité en se dirigeant vers le sud sur l'avenue Greenfield. En outre, il existe des exigences en matière de géométrie routière liée à l'accessibilité lorsque la piste cyclable est empruntée par des piétons, qui ne peuvent être satisfaites avec un passage vers le sud.</p> <p>La Ville est consciente des problèmes de conformité au passage temporaire existant, et des données vidéo et de circulation ont été recueillies à cette intersection. La conception proposée permettra d'améliorer l'éclairage des rues, d'installer des clignotants câblés (plus stables) et de rétrécir la route dans la mesure du possible tout en tenant compte des véhicules faisant partie de la conception (la route pour camions est adaptée aux remorques de transport). L'équipe de conception, en collaboration avec le groupe chargé de la signalisation routière, étudie la possibilité d'installer un clignotant d'avertissement avancé (continu) pour avertir les véhicules en direction sud de la présence du passage piétonnier. La limite de vitesse existante a déjà été réduite, bien que l'on reconnaisse que les véhicules de tourisme dépasseront fréquemment cette limite, car ceux-ci ne se sentiront pas aussi restreints que les gros véhicules commerciaux.</p> <p>La suppression du terre-plein existant correspondra au rétrécissement de la chaussée existante avec l'ajout de pistes cyclables. Il existe aussi le problème des occasionnelles remorques de transport qui se retrouvent sur la rue Concord Nord et finissent par heurter les poteaux de signalisation existants dans le quadrant nord-est, alors qu'elles tentent d'effectuer un virage à droite pour aller en direction nord sur l'avenue Greenfield. La suppression du terre-plein permettra aux gros camions d'empiéter sur la voie opposée lors des rares occasions où cela est nécessaire.</p>
<p>Final</p>	<p>Les maisons du quartier (secteur de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord) se sont mises à trembler et à vibrer lorsque les autobus ont commencé à circuler régulièrement vers la gare de l'Université d'Ottawa.</p>	<p>Des plaintes liées aux vibrations ont été formulées au sein de la communauté, en particulier à l'angle de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord en descendant la colline. L'expert-conseil en conception cherchera à limiter autant que possible la présence de fer (couvercles de regards d'entretien) sur la chaussée, et le nouveau revêtement d'asphalte qui sera posé devrait réduire les vibrations. Il convient de noter qu'il est probable que les véhicules continueront à produire des vibrations gênantes même après la construction, car les imperfections sur la chaussée ne sont qu'un des facteurs susceptibles de provoquer des vibrations.</p> <p>Il est entendu qu'OC Transpo a été engagé par le bureau du conseiller afin d'examiner la</p>

		possibilité de limiter la vitesse des autobus pour réduire le bruit et les vibrations nuisibles.
Final	<p>Le passage pour piétons à l'intersection de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord a été endommagé à plusieurs reprises par de gros camions de transport du côté est de l'avenue Greenfield. Que peut-on faire pour remédier à la situation ou atténuer celle-ci?</p>	<p>Bien que nous ne puissions pas confirmer de quelle façon le poteau clignotant est endommagé, une des modifications qui sera mise en œuvre et qui réduira les occurrences futures est la suppression du terre-plein central sur l'avenue Greenfield.</p> <p>Cela permettrait aux gros véhicules d'utiliser la voie opposée pour effectuer leur virage. Actuellement, les véhicules se dirigeant vers l'ouest sur la rue Concord Nord doivent éviter le terre-plein central ainsi que les panneaux de signalisation de danger, ce qui les oblige à couper le virage à cet angle. En ce qui concerne les rues secondaires locales, les rayons de virage ne sont pas conçus pour permettre le virage d'une remorque de transport, mais plutôt généralement conçus pour permettre à un camion à déchets plus petit ou à un véhicule de taille similaire d'effectuer un virage de façon sécuritaire.</p>
Final	<p>Les points suivants constituent des préoccupations pour les résidents de l'immeuble du 29, rue Main :</p> <p>L'ajout d'une bande cyclable sur la rue Main va-t-il gêner l'accès à l'immeuble dans des situations telles que les livraisons ou les déménagements? Le seul accès à l'ascenseur de l'immeuble est à partir de l'entrée principale sur la rue Main. Actuellement, les véhicules se garent sur la rue Main directement devant l'immeuble, en activant leurs clignotants de détresse, et des cônes de circulation sont également fournis aux fins de sécurité.</p> <p>Il y a des arbres matures sur la rue Main et l'avenue Greenfield, devant notre immeuble. Nous sommes conscients du remplacement des égouts et de la route; nous espérons simplement que certains de ces arbres pourront être sauvés. Le plan actuel montre des arbres des deux côtés de notre immeuble.</p>	<p>En ce qui concerne l'embarquement et le débarquement des résidents et les livraisons à l'entrée de la rue Main du 29, rue Main, les deux côtés de la chaussée sont actuellement dotés de panneaux interdisant l'arrêt, et des modifications ne sont pas envisagées dans le cadre de la conception, même avec l'inclusion de pistes cyclables surélevées sur ce tronçon de la rue Main.</p> <p>Il est prévu d'enlever les arbres situés en façade du 29, rue Main, en raison du déplacement de l'arrière du trottoir plus près de l'immeuble afin d'y accueillir les pistes cyclables surélevées. Même si le tronc des arbres n'est pas directement touché, les dommages causés aux racines et leur stabilité compromise nécessitent souvent le retrait des arbres.</p> <p>Sur la façade donnant sur l'avenue Greenfield du 29, rue Main, les travaux d'enfouissement d'Hydro Ottawa auront un impact sur cette zone de l'emprise. Les nouveaux conduits seront raccordés à l'alimentation souterraine existante de l'immeuble. On prévoit que des renseignements détaillés sur la conception de l'enfouissement d'Hydro Ottawa pourront être partagés lors d'une prochaine occasion de participation en ligne, ce qui devrait fournir de plus amples renseignements sur les répercussions spécifiques.</p>

<p>Final</p>	<p>On apprécie les mesures de modération de la circulation proposées pour les étapes futures concernant l'avenue Greenfield, mais on suggère d'ajouter quelques mesures supplémentaires pour aider à gérer les nouveaux utilisateurs du « raccourci » (réputé être un accès plus facile à l'avenue Greenfield via la promenade Colonel By). En effet, le tronçon long, large et parfaitement droit de l'avenue Greenfield (en direction nord) qui précède le passage pour piétons de la rue Concord Nord est idéal pour y faire des excès de vitesse, et les plans préliminaires ne semblent pas tenir compte du flux de circulation en provenance de la promenade Colonel By aux heures de pointe. Une suggestion serait d'installer des poteaux flexibles le long de la ligne centrale ou un terre-plein paysagé sur une partie du long tronçon droit. Des terre-pleins sont déjà présents plus loin sur l'avenue Greenfield à l'approche de l'autoroute et semblent être assez efficaces.</p>	<p>L'avenue Greenfield, qui constitue une route pour camions, un circuit d'autobus et un trajet de détour d'urgence de l'autoroute, est conçue pour y accueillir de plus gros véhicules, d'où la largeur de sa chaussée. Compte tenu de cette plus grande largeur de chaussée requise, notamment pour les autobus et les remorques de transport, l'avenue Greenfield sera rétrécie autant que possible, avec une largeur de voie de 3,5 m sur les tronçons droits. Dans les voies de virage, les rues doivent être conçues de façon à pouvoir y accueillir une vaste gamme de véhicules effectuant un virage, nécessitant ainsi l'évasement de la chaussée à certains endroits.</p> <p>Il existe des restrictions liées à l'utilisation de mesures à effet vertical, telles que les dos d'âne allongés, sur les routes pour camions et les circuits d'autobus comme l'avenue Greenfield. La mise en place d'un terre-plein central ne serait pas possible en raison des contraintes spatiales dans l'emprise (immeubles, poteaux électriques, etc.), exigerait une plus grande largeur de voie pour les véhicules (pour permettre le passage des chasse-neige) et poserait des problèmes aux entrées privées en fournissant des accès et des sorties toutes directions adéquates.</p>
<p>Final</p>	<p>Demande de retrait/déplacement des couvercles de regards d'entretien sur la chaussée de l'avenue Greenfield près de la rue Concord Nord afin de réduire les vibrations causées par les gros véhicules qui circulent dessus.</p>	<p>L'élimination des regards d'entretien sur l'avenue Greenfield à cet endroit n'est pas réalisable étant donné que les chambres de vannes des égouts et de la conduite principale suivent la courbe de la route afin de conserver l'infrastructure dans l'emprise à des fins d'accès et d'entretien futurs.</p> <p>La meilleure pratique consiste à positionner les regards d'entretien de manière à ce qu'ils soient hors de la trajectoire des roues des véhicules. Cela est difficile dans un virage, car la taille du véhicule détermine la trajectoire de la roue. Il se peut que certains types de véhicules puissent contourner les regards d'entretien alors que d'autres roulent dessus presque à chaque fois.</p>
<p>Final</p>	<p>Préoccupations concernant la perte du couvert végétal le long de la rue Main pour permettre la mise en place d'infrastructures cyclables devant le 29, rue Main et du côté opposé de la chaussée. Les arbres procurent de l'ombre, purifient l'air et atténuent quelque peu le bruit de la circulation, particulièrement celui de l'autoroute 417. On estime que la priorité est accordée aux cyclistes plutôt qu'aux piétons le long de ce couloir.</p>	<p>Dans les limites du projet, l'équipe de conception est consciente du désir de conserver le couvert végétal aux fins d'esthétique, de protection solaire et de réduction des températures dans le centre urbain. Dans la mesure du possible, tout sera mis en œuvre pour sauver les arbres ou en planter de nouveaux. Étant donné l'étroitesse de l'emprise sur ce tronçon de la rue Main, les zones où l'on peut planter des arbres sont limitées. La conception proposée vise à relier l'infrastructure cyclable existante au sud de la rue Harvey au sentier le long de la promenade Colonel By, tout en fournissant une infrastructure piétonnière parallèle.</p>