



## CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

### Séance d'information publique relative au boulevard Jeanne-d'Arc

#### Résumé

La communauté a été invitée à assister à la séance d'information du 27 septembre 2023 portant sur les travaux de réfection du pont du boulevard Jeanne-d'Arc, qui seront réalisés dans le cadre de l'Étape 2. Les résidents ont reçu [une présentation](#) et posé des questions. Les thématiques générales abordées par les résidents étaient les suivantes :

- Aménagement et conception du pont;
- Considérations en matière de sécurité des cyclistes et des piétons;
- Configuration finale du système de sentier polyvalent;
- Services d'autobus pendant la durée des travaux;
- Perturbations de la circulation et optimisation des fermetures afin de limiter les perturbations.

Les membres de la communauté peuvent toujours transmettre leurs questions et leurs commentaires au sujet des activités du projet en écrivant à [etape2@ottawa.ca](mailto:etape2@ottawa.ca).

## Commentaires généraux

- Veiller à ce que le viaduc Jeanne d'Arc ne soit jamais fermé en même temps que le viaduc du boulevard d'Orléans afin d'éviter des problèmes de circulation extrêmes et de permettre aux services d'urgence d'accéder aux zones de Convent Glen (au nord et au sud).
  - La ville reconnaît que la fermeture complète des deux viaducs ne serait pas possible.
- Pourquoi les ponts n'ont-ils pas été réparés avant la mise en place des stations, ce qui n'est pas financièrement logique.
  - Les travaux prévus sur le pont visent à améliorer la connectivité dans la région et non à répondre aux besoins du pont.
- La fermeture de cette fin de semaine a entraîné une énorme circulation sur la promenade Grey Nuns, et ce à des vitesses plus élevées qu'il ne le faudrait. Des autobus supplémentaires (38 par exemple) ont également circulé sur la promenade Grey Nuns. Il ne semble pas que les gens aient bien compris que le boulevard Saint-Joseph était le détour à emprunter. Une meilleure signalisation aurait été utile (un avis indiquant que la circulation locale est limitée une fois que les voitures arrivent sur la promenade Grey Nuns semble mal placé).
  - Ces commentaires seront pris en compte lors de la mise en œuvre des détours et des plans de contrôle de la circulation. La fermeture totale a été nécessaire pour changer les voies de circulation afin qu'elles soient uniquement sur le côté est du pont. Il est probable que des fermetures complètes ne seront nécessaires à l'avenir que pour passer d'une étape à l'autre, ce qui ne devrait se produire que deux fois avant l'achèvement du projet.
- Pourriez-vous fournir une signalisation plus claire pour les véhicules qui sortent de l'autoroute 174 en direction est et qui tournent à gauche pour se diriger vers le nord? J'ai été témoin d'un quasi incident au cours duquel un véhicule a tourné dans ce qu'il pensait être la voie intérieure (alors qu'il s'agissait en fait de la voie de circulation entrante).
  - Le site sera inspecté pour s'assurer que la signalisation est installée correctement et qu'elle est suffisante.
- Le présentateur vient de dire que certains roulements doivent être remplacés et que vous ne connaissez pas encore l'ampleur du travail nécessaire; vous le saurez une fois que vous aurez « mis la main à la pâte ». Veuillez préciser.

- Le nouveau pont aura des trottoirs plus larges et les appuis doivent être remplacés pour supporter la charge supplémentaire. Tant que la surface de la structure n'est pas exposée, l'étendue des réparations nécessaires au béton ne peut être connue.
- L'intersection entre le sud et la bretelle d'accès à l'ouest est délicate. En tant que conducteur, j'ai presque l'impression de brûler un feu rouge pour tourner à droite parce que la bretelle d'entrée et la bretelle de sortie ne sont pas alignées. Il semble que cela ne va pas changer.
  - La mise en œuvre de la conception a été examinée et jugée conforme à la conception. Elle fera l'objet d'un nouvel examen, en accordant une attention particulière à cette question.
- « La perte de la rampe ouest est un inconvénient majeur, et le nouveau carrefour est bien plus dangereux pour les piétons que ne l'était la rampe ».
- Le code de la route permet-il de mettre des panneaux indiquant aux piétons de céder le passage aux conducteurs, je ne pensais pas que c'était autorisé.
  - Cela est autorisé et se produit régulièrement dans la province de l'Ontario sur les bretelles de sortie et d'entrée des autoroutes de la série 400 et des autoroutes à accès contrôlé. Les travaux réalisés dans le cadre de cette construction permettront d'aménager un passage surélevé sur la bretelle d'accès à l'autoroute 174 en direction de l'ouest à partir du boulevard Jeanne d'Arc en direction du nord. Le rayon de braquage sera également réduit de manière significative, ce qui constitue deux mesures distinctes pour ralentir la circulation. Une fois mis en œuvre, le contrôle sera modifié ici pour exiger que les conducteurs cèdent le passage aux piétons.
- En tant que piéton essayant de marcher vers le sud en traversant la rampe d'accès vers l'ouest en direction du pont du côté ouest, c'est incroyablement dangereux. Une fois, j'ai attendu que sept voitures me percutent presque avant que l'une d'entre elles ne s'arrête lorsque le feu est passé au jaune. Les voitures le traitent comme une bretelle d'accès, sans tenir compte des piétons, tel qu'elle est conçue actuellement.
  - Un examen sera effectué pour voir si la signalisation pourrait être renforcée à cet endroit afin d'améliorer les mesures de sécurité avant que les passages ne soient améliorés après la remise en état du pont.
- A-t-on envisagé de placer des panneaux indiquant que les cyclistes et les automobilistes devraient rouler en file? Au lieu de la signalisation permanente « Partageons la route ». Ce problème se pose également sur le viaduc du boulevard d'Orléans... Avec les cônes et les barrières de construction, il n'y a pas assez d'espace pour que les automobilistes puissent dépasser les cyclistes, mais certains le font.

- C'est une « signalisation à file unique » qui sera mise en œuvre.
- La signalisation n'est pas la sécurité! La sécurité doit être intégrée dans la conception. Veuillez prendre contact avec les membres de la communauté pour connaître leur expérience quotidienne de cette route afin de pouvoir la planifier de manière adéquate.
  - Les moyens d'améliorer la sécurité à cet endroit, en plus de la signalisation, seront optimisés.
- Ceux d'entre nous qui habitent dans la région ont constaté une diminution importante du service. Avant, je n'avais même pas besoin de vérifier l'horaire parce qu'un autobus passait toutes les cinq à sept minutes, alors qu'aujourd'hui, il passe parfois toutes les 18 minutes le matin.
  - Ce retour d'information est pris en compte et de plus amples informations sur les futurs changements d'itinéraires d'autobus seront communiquées par le biais des divers canaux de communication d'OC Transpo.
- Pour le côté est du trottoir, je suggère des ralentisseurs, un passage pour piétons ou autre pour que les voitures sachent qu'elles doivent s'arrêter pour les personnes qui traversent.
  - Merci pour cette suggestion, elle sera communiquée au personnel chargé de la circulation afin de déterminer les moyens d'améliorer la sécurité à cet endroit.

## Questions générales - Trottoirs et sentiers polyvalents

- Le trottoir du côté ouest du pont est-il actuellement de taille standard?
  - Le trottoir du côté ouest est actuellement conforme aux exigences provinciales en matière d'accessibilité. Il doit être élargi pour améliorer l'accès et le confort des personnes qui accèdent à la station du TLR.
- Dans quelle mesure les sentiers polyvalents s'étendront-ils au nord et au sud? Comment les cyclistes peuvent-ils passer de la route aux sentiers polyvalents? Estimez-vous que les piétons puissent utiliser les sentiers polyvalents en toute sécurité alors qu'il s'agit de la seule option pour les cyclistes?
  - Le sentier polyvalent part du stationnement situé au sud et s'étend au nord jusqu'à la promenade Fortune. La transition se fera par un passage surélevé sur la bretelle d'accès et des bateaux de trottoir jusqu'à la traversée du boulevard lui-même.
- Il semble que ceux qui empruntent les sentiers polyvalents du côté est interagiront avec les passagers qui descendent des autobus et entrent dans la station du TLR. Quelles mesures sont prises afin d'assurer la sécurité de tous les usagers?
  - La Ville et OC Transpo ont élaboré un ensemble de lignes de conduite sur la conception pour gérer cette interaction. Ces lignes de conduite étaient incluses aux exigences de conception pour ces travaux et seront mises en œuvre à temps pour l'ouverture du service du TLR au public.
- Il semble que le côté est du trottoir sera fermé pendant une longue période. Quelles mesures de sécurité pouvez-vous prendre pour mieux protéger les piétons qui doivent traverser la bretelle d'accès et éviter les voitures?
  - OC Transpo demandera au personnel chargé de la circulation des moyens d'améliorer la sécurité à cet endroit. Ces moyens pourraient inclure le renforcement de la signalisation à cet endroit afin d'améliorer les mesures de sécurité avant que les passages ne soient améliorés après la remise en état du pont.
- Est-ce que les trottoirs seront élargis des deux côtés (est et ouest) du pont de passage supérieur? Quelles sont les différences par rapport à la configuration actuelle?
  - Dans la configuration finale, les deux côtés des trottoirs seront élargis. Le côté est est élargi pour accueillir le nouveau sentier polyvalent. La configuration finale comportera un sentier polyvalent de 4 mètres de large du côté est et un trottoir de 3 mètres de large du côté ouest.

- Comment peut-on construire un trottoir d'une largeur de 3 mètres (9 pieds) du côté ouest, alors que le pont lui-même ne sera pas élargi? Comment pouvez-vous garder quatre voies sur ce pont et ajouter la voie cyclable?
  - On y parvient en réduisant la taille du nouveau terre-plein. La largeur du nouveau terre-plein sera d'environ 0.5 mètres.
  
- Une fois terminé, l'îlot de béton du terre-plein sera-t-il clôturé afin d'empêcher les piétons de traverser la rue à la station? Ou y aura-t-il un passage pour piétons avant ou après la station, où la traverse sera encouragée (comme le passage prévu sur le pont du boulevard Orleans)?
  - Une rampe sera installée pour empêcher les piétons de traverser la rue au milieu du pont. Un passage sera également installé des deux côtés afin de favoriser les passages sécuritaires.

## Questions générales – Travaux de construction

- Quelles mesures avez-vous mises en place pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes pendant les fermetures de voies et les travaux sur le pont?
  - Le trottoir restera ouvert d'un côté pendant la durée des travaux. Les cyclistes pourront continuer de partager la route de façon sécuritaire avec la circulation automobile, comme ils le font actuellement.
- Quelle est la largeur des voies sur le pont, actuellement ou avant le changement? La taille des voies sera-t-elle réduite par rapport au pont original?
  - Les voies étaient 3,5 mètres de large avant la tenue des travaux. Elles resteront à 3,5 mètres de largeur pendant les travaux de construction, mais une seule voie sera ouverte par direction.
- On nous a dit à plusieurs reprises que le pont n'avait pas besoin d'être remplacé dans le cadre de ce projet; qu'est-ce qui a changé?
  - Les travaux prévus sur le pont consistent à améliorer la connectivité dans ce secteur et ne concernent pas l'état du pont.
- De la signalisation installée dans la direction nord indique que la voie de droite est redirigée vers l'est, sur l'autoroute, et que la voie de gauche sert à traverser le pont. Serait-il possible d'installer cette signalisation plus loin du pont? Lorsqu'ils aperçoivent enfin cette signalisation, les conducteurs sont forcés de couper dans la voie de gauche, ce qui crée plus de problèmes de circulation.
  - L'emplacement de la signalisation sur le terrain sera examiné, puis modifié si des améliorations peuvent être apportées aux opérations de circulation.
- Ces travaux rendent la circulation à vélo très dangereuse sur ce pont, car les automobilistes désorientés et frustrés sont moins susceptibles de partager la route avec les cyclistes de manière sécuritaire. Y a-t-il de la signalisation en place pour informer les automobilistes de leur responsabilité de partager la route?
  - Des panneaux « Partagez la route » sont habituellement installés dans les situations comme celle-ci. La mise en œuvre à la station Jeanne d'Arc sera examinée afin de déterminer s'il manque de panneaux, et des panneaux seront ajoutés le cas échéant.
- Il semble que l'étape 1 fait l'objet de plus de travaux que l'étape 2 (le remplacement des appareils d'appui du pont, par exemple). Comment se fait-il que ces deux étapes demandent le même temps?
  - Des travaux sont effectués simultanément dans le cadre de ces deux étapes. Les travaux et les calendriers sont dictés par les travaux de structure devant être effectués sur les deux parapets.

- Prévoit-on la fermeture complète de la route 174 durant la réfection du pont en vue de prévenir les problèmes en lien avec la présence d'une circulation sous le lieu des travaux pendant le remplacement des appareils d'appui du pont?
  - Oui. Les travaux de nuit consistent largement en l'installation d'ouvrages provisoires et de coffrage afin de permettre la démolition des parapets existants.
- Des travaux de construction sont également en cours sur le boulevard Saint-Joseph, entre le boulevard Jeanne d'Arc et la promenade Youville, ce qui limite la circulation à une voie. La tenue des deux projets en même temps cause de longs retards pendant les heures de pointe. Je comprends qu'il n'est pas lié à la construction du TLR, mais avons-nous un échéancier pour ce projet?
  - Selon l'échéancier actuel, la fin de ces travaux est prévue pour la fin octobre.
- Quelles mesures ont été prises afin de prévenir les problèmes liés à la circulation de transit? Il est très évident pour tous ceux qui vivent ici que ces fermetures seront problématiques.
  - Des panneaux « Circulation locale seulement » sont installés aux endroits les plus susceptibles d'être utilisés comme routes de transit.
- Pourquoi y a-t-il autant de problèmes du chemin Tenth Line au chemin Trim? Comment puis-je faire confiance à ces échéanciers alors qu'il y a constamment des changements dans ce secteur?
  - Il y a eu des problèmes en lien avec la météo, les équipes et l'équipement disponible. Ces difficultés ont entraîné le changement des dates pour les travaux du chemin Tenth Line au chemin Trim à quelques occasions, à chaque fois dans l'espace de quelques semaines. Des efforts sont déployés en vue d'améliorer la diffusion de renseignements sur ce qui se passe dans ce corridor.
- Avec seulement 2 voies, les remorqueurs seront-ils autorisés à déplacer un véhicule immobilisé sans l'aide de la police, à l'occasion d'une panne?
  - La Loi de 2021 sur la sécurité et l'encadrement du remorquage et de l'entreposage de véhicules et le Règlement sur la délivrance des licences relative aux services de remorquage de la Ville d'Ottawa réglementent les services de remorquage. Le propriétaire du véhicule a le droit de décider qui peut remorquer son véhicule, et où, à moins d'indication contraire de la part de la police ou d'un agent d'application des droits municipaux, ou d'un membre du Service des incendies ou du Service paramédic d'Ottawa. L'exploitant de services de remorquage ne peut déplacer un véhicule d'un lieu d'accident où un rapport de police est requis avant que le rapport n'ait été établi, sauf s'il doit le déplacer dans le but de prévenir les blessures ou les dommages, ou d'éviter une interférence excessive avec la circulation.



- Ne serait-il pas possible de limiter la réduction de Jeanne d'Arc à une voie qu'à partir de l'intersection de Fortune et Vineyard? Un ralentissement important se produit lorsque des voitures approchant cette intersection doivent s'arrêter pour laisser passer un automobiliste qui souhaite tourner à gauche.
  - Un examen du plan de mise en œuvre sera réalisé pour le boulevard Jeanne d'Arc au nord de la route 174, dans l'optique d'apporter les optimisations en réponse à cette rétroaction.
  
- Est-ce qu'une personne a pour mandat de visiter le chantier de construction afin de s'assurer que l'ensemble de la signalisation est en place et qu'il n'y a pas de problèmes de sécurité?
  - KEV et la Ville procèdent à une inspection quotidienne du chantier pour veiller à ce que la signalisation soit conforme à la réglementation et à ce que le chantier soit sécuritaire.
  
- La décision de fermer définitivement la bretelle d'accès en direction ouest est-elle finale?
  - Dans l'alignement final, la bretelle est reconfigurée, mais demeure ouverte. C'est l'ancienne bretelle, antérieure à la mise en œuvre de l'étape 2, qui sera fermée.
  
- Est-ce que cela signifie qu'il y aura un mètre de largeur supplémentaire dans les deux directions pour la circulation des vélos? Cet espace me semble trop étroit à cette fin.
  - Le sentier polyvalent de 4 mètres, du côté est, permettra la circulation à vélo dans les deux directions. La largeur minimale établie pour les sentiers polyvalents de la ville est de 2,5 mètres, et la largeur de ces sentiers est typiquement de 3 mètres. Le mètre de largeur supplémentaire vient refléter le niveau d'activité plus élevé qui est prévu à l'ouverture de la station.
  
- Quelles sont les lignes de conduite pour la conception des intersections? Pourriez-vous fournir un exemple d'un autre endroit où cette stratégie d'interaction a été mise en œuvre avec succès en ville?
  - On trouve un exemple de l'application de ces lignes de conduite de conception à une station de transport en commun située sur la rue Booth, devant la station Pimisi, et devant laquelle se trouve un arrêt d'autobus dans la rue. Toutefois, chaque mise en œuvre s'accompagne de petites différences sur le plan des caractéristiques et des conditions opérationnelles, ce qui signifie qu'il est impossible de trouver un exemple parfaitement analogue aux circonstances de la station Jeanne d'Arc après l'ouverture du prolongement vers l'est dans le cadre de l'étape 2 du TLR.

- Quelle est la date de fin prévue pour toute cette construction qui se produit dans ma cour? Pourquoi ces travaux prennent-ils autant de temps?
  - Le quasi-achèvement du projet est prévu pour janvier 2025. La durée est déterminée par la portée des travaux. Les travaux ont été limités afin de veiller à ce que deux voies et un trottoir soient maintenus en usage pendant leur tenue. Comme pour tout projet de réfection concernant une structure existante, il y a aussi des inconnus quant à l'état de la structure et les conditions hivernales.
- Les « réparations » du passage supérieur sont préoccupantes pour beaucoup de personnes. Ces travaux effectués sur le passage supérieur auraient-ils été entrepris, dans les mêmes délais, s'il n'y avait pas eu de TLR? S'agit-il d'un exemple du modèle de remplacement « rapide » de pont de la Ville, du genre que nous avons observé au cours des dernières années le long de l'autoroute 417 (qui relève de la compétence provinciale)?
  - Le pont n'avait pas besoin d'être remplacé. Les travaux prévus sur le pont consistent à améliorer la connectivité dans ce secteur et n'ont pas lieu parce que le pont a besoin d'être réparé.
- La limite de vitesse restera-t-elle à 60 une fois le tout terminé?
  - Oui, la configuration finale permet une vitesse limite de 60 km/h.
- Quelle est la durée de vie utile anticipée du pont et du passage supérieur?
  - Le pont Jeanne d'Arc a une durée de vie de 75 ans. Toutefois, une durée de vie plus longue que 75 ans peut être atteinte par le biais d'un entretien adéquat et des travaux de remise en état du pont.

## Questions générales – Communications

- Quel est votre plan de communication en ce qui a trait à la diffusion de renseignements aux résidents en temps opportun? Que pouvons-nous faire afin d'améliorer cela pour les résidents?
  - Avant chaque étape des travaux, un avis à jour sur le projet et la configuration de la circulation sera fourni aux résidents. Cette information sera communiquée dans le bulletin d'information sur l'Étape 2, [Ottawa.ca/Stage2](https://ottawa.ca/stage2) et avec les [conseillers municipaux](#).
  - Pour toute perturbation particulière, comme les fermetures pendant la fin de semaine ou la nuit, l'information sera communiquée à l'avance par l'entremise d'avis électroniques, y compris le site Web d'OC Transpo, et la carte de circulation interactive à l'adresse [Ottawa.ca/trafficimpacts](https://ottawa.ca/trafficimpacts). En outre, OC Transpo communiquera les perturbations sur la circulation par divers canaux, y compris les médias sociaux.

- OC Transpo est reconnu pour sa mauvaise communication. Pouvez-vous ajouter des renseignements sur le transport en commun à vos avis pour tenter d'atteindre le plus grand nombre de personnes?
  - OC Transpo examinera cette suggestion. Pour les détours prévus, les clients sont également encouragés à utiliser le planificateur de trajet en ligne d'OC Transpo pour obtenir des renseignements à jour sur les trajets.
  
- Combien de participants ont participé à cette séance?
  - Environ 80 participants ont participé.
  
- Organiserez-vous une autre séance d'information?
  - OC Transpo est heureux de fournir des mises à jour supplémentaires à la communauté sur le projet ou des éléments spécifiques.
  
- Pourriez-vous afficher à nouveau la diapositive montrant l'aspect fini du pont?
  - [Une copie des diapositives de cette réunion est disponible en ligne.](#)

## Questions générales - Service d'autobus

- Quel est le plan de réacheminement des autobus pendant les fermetures complètes du viaduc?
  - Les autobus seront généralement détournés par la promenade Fortune, le boulevard d'Orléans, la voie Lumberman et la promenade Grey Nuns ou le boulevard Saint-Joseph. Pour les lignes qui s'arrêtent sur les bretelles d'accès ou de sortie, le service peut être temporairement interrompu à la station Jeanne d'Arc, et les clients devront prendre une ligne locale aux stations Blair ou Place d'Orléans. Selon l'itinéraire choisi, des correspondances avec les lignes locales sont possibles sur les boulevards Jeanne d'Arc et Saint-Joseph. OC Transpo continuera de veiller à ce que les détours soient optimisés dans la mesure du possible afin d'offrir le meilleur service possible aux clients, quel que soit le scénario de fermeture.
  
- Où les autobus déposent-ils les voyageurs à la station? Les arrêts d'autobus seront-ils situés à l'entrée de la station ou plus loin sur les voies d'accès?
  - De nouveaux arrêts d'autobus seront construits dans le cadre de la construction de la nouvelle station. Les nouveaux arrêts de bus seront situés sur le pont au-dessus de l'autoroute 174, à proximité des nouveaux halls d'entrée de la station vers le milieu du pont. L'arrêt d'autobus en direction nord et en direction sud sera utilisé pour que les passagers puissent monter à bord ou descendre, selon la direction que prend le trajet d'autobus.



- Où les autobus se connecteront-ils à la station pour emmener les passagers des trains à l'extérieur de la station?
  - De nouveaux arrêts d'autobus seront construits dans le cadre de la construction de la nouvelle station. Les nouveaux arrêts d'autobus seront situés sur le pont enjambant la route 174, à proximité immédiate des nouveaux halls d'entrée de la station, vers le milieu du pont. Les arrêts d'autobus situés au nord et au sud seront utilisés pour les embarquements et les débarquements, en fonction de la direction dans laquelle voyage l'autobus.
  
- Quand OC Transpo annoncera-t-elle les détails des réajustements de trajets après l'étape 2? Par exemple, les circuits locaux seront-ils coupés pour se terminer à la station Jeanne d'Arc plutôt qu'à la station Blair? Y aura-t-il un service d'autobus accru à l'arrêt Jeanne d'Arc du Transitway?
  - Une révision des itinéraires est en cours et tout changement sera communiqué par le biais des divers canaux de communication d'OC Transpo.
  
- Une fois les travaux terminés, les voies de circulation extérieures seront-elles réservées aux autobus ou à l'ensemble des véhicules?

Sur le passage supérieur de Jeanne d'Arc, les voies de circulation extérieure seront des voies de circulation générale. Les autobus s'arrêtent dans les voies de circulation générale pour desservir les arrêts de bus.
  
- D'après ce que j'ai compris, le point de débarquement des autobus en direction du nord doit se faire avant la bretelle d'accès en direction de l'est (ce qui ne nécessite pas de traverser le sentier polyvalent), est-ce exact? Si c'est le cas, cela implique une marche assez longue pour les personnes ayant des problèmes de mobilité ou des appareils de mobilité.
  - Les arrêts d'autobus existants en direction du nord et du sud sur Jeanne d'Arc resteront approximativement au même endroit qu'aujourd'hui jusqu'à ce que l'extension est de l'O-Train soit en service. À l'heure actuelle, il y a un ensemble d'arrêts d'autobus en direction du nord et du sud près du terminus de la rampe sud (rampe de sortie/rampe d'accès en direction de l'est) et du terminus de la rampe nord (rampe de sortie/rampe d'accès en direction de l'ouest), ce qui permet des correspondances pratiques pour les clients entre les lignes d'autobus locales circulant le long du boulevard Jeanne d'Arc et les autobus du Transitway circulant le long de la route 174, en utilisant les quais du Transitway - soit sur la rampe de sortie en direction de l'est, soit sur la rampe d'accès en direction de l'ouest. Tout au long des travaux, il peut être nécessaire de déplacer légèrement ces arrêts d'autobus, que ce soit dans le sens nord-sud le long de Jeanne d'Arc, ou dans les deux sens au fur et à mesure que les voies sont fermées et que les voies de circulation sont déplacées. Dans certains cas, un autre arrêt peut être nécessaire pendant les fermetures de courte durée ou les déviations, mais les correspondances pour les clients entre les lignes locales et les lignes du



Transitway seront disponibles dans la mesure du possible tout au long des différentes phases de construction. L'objectif est de ne pas ouvrir les nouveaux arrêts d'autobus aux entrées des nouvelles stations et de ne pas fermer les arrêts d'autobus actuels jusqu'à ce que le train soit opérationnel, afin de réduire autant que possible les distances de correspondance pour les clients.