



Avenue Greenfield, rue Main et avenue Hawthorne **Réponses à la séance de questions de la consultation en ligne** **(septembre 2022)**

Afin de nous pencher sur l'ensemble des commentaires et des questions qui nous ont été adressés dans la période de consultation de mai 2022, de même que pour préserver l'anonymat et respecter la vie privée des résidents, nous avons regroupé les avis exprimés selon les différents thèmes et nous y avons donné suite dans des termes plus généraux. Nous vous invitons à prendre attentivement connaissance de toutes les sections, puisque certains thèmes pourraient se chevaucher. Si vous ne trouvez pas de réponses à vos questions dans ce document, veuillez adresser un courriel (GMH@ottawa.ca) à l'équipe du projet pour des réponses individuelles.

Intersection de la promenade du Colonel-By et de la rue Main

Quelle est la raison pour laquelle le virage à gauche n'est pas autorisé dans l'intersection nouvellement améliorée de la promenade du Colonel-By et de la rue Main? En permettant d'effectuer ces virages, on réduirait les répercussions sur la rue Main et sur l'avenue Clegg.

Les modifications apportées à la géométrie de l'intersection ont été pensées pour prioriser la sécurité des passages piétonniers et cyclables de l'intersection de la promenade du Colonel-By et de la rue Main. Pour permettre d'effectuer les virages à gauche et à droite, il faudrait aménager une deuxième voie à l'approche de cette intersection afin de gérer le volume de véhicules qui empruntent l'intersection. Malheureusement, il n'y a pas suffisamment de place pour aménager cette voie de circulation supplémentaire. Cette approche cadre avec les plans initiaux de conception pour cette intersection, qui ont été présentés dans la consultation publique en ligne tenue à la fin de juillet et au début d'août. Récemment, la Commission de la capitale nationale a reconfirmé qu'elle n'est pas favorable aux virages à gauche à cette intersection.

Intersection de l'avenue Hawthorne et de la rue Main

Quelles sont les améliorations apportées à la sécurité dans l'intersection projetée de l'avenue Hawthorne et de la rue Main? Le coin sud-ouest, surtout, est inquiétant.

L'intersection de l'avenue Hawthorne et de la rue Main comporte de nombreuses difficultés, dont la grande proximité des immeubles par rapport à la rue dans le coin sud-ouest et le tracé unique de la chaussée.

Même s'il est entravé par le tissu exigu de l'emprise et des immeubles et parce qu'il faut continuer de tenir compte du circuit de camionnage de l'avenue Hawthorne et de la rue Main, le plan de conception proposé prévoit le plus d'espace possible pour les piétons dans le coin sud-ouest de l'intersection, dans les limites imposées par les contraintes. Ce coin a été analysé très attentivement, et nous avons mis au point une solution qui tient compte des exigences de la conception, ce qui améliore la situation de la sécurité dans ce coin. Le plan de conception proposé comprend les fonctions suivantes :

- maintien d'un SAS vélo, mais élimination de la fente des vélos pour prévoir plus d'espace et assurer une meilleure séparation entre la bordure de la rue et les voies de virage automobile;
- retraçage de la géométrie de la chaussée pour améliorer le rayon de braquage;
- retraçage du réseau d'égout pluvial pour éliminer le « bain d'oiseau » en raison du regard d'égout pluvial existant dans le coin;



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

- Aménagement d'une bande rugueuse de béton pour décourager les véhicules de rouler trop près de la bordure de la rue.

Vous pouvez prendre connaissance de ces éléments de la conception dans les [dessins du projet](#).

Ces améliorations permettront aux gros véhicules lourds (autobus et caravanes de transport) de faire le virage au coin à basse vitesse tout en gardant un écart de 300 mm entre la ligne de l'empattement et la bordure de rue, ce qui permettra aussi de dégager la bande d'arrêt sur la rue Main. Il s'agit d'une amélioration considérable par rapport à la situation existante, et cette amélioration respecte les paramètres obligatoires de la conception.

L'équipe de la conception est aussi en train de se pencher sur la possibilité d'installer des bornes en acier le long de la bordure de rue dans l'approche de l'avenue Hawthorne pour ce coin, afin de mieux dissuader les automobilistes de faire le virage trop près du coin.

Intersection de l'avenue Hawthorne et de la promenade du Colonel-By (à la hauteur du pont Pretoria)

Les virages à gauche seront-ils finalement permis à l'angle de la promenade du Colonel-By et de l'avenue Hawthorne, à l'intersection avec le pont Pretoria?

Les virages à gauche à partir de l'avenue Hawthorne dans le sens ouest jusqu'à la promenade du Colonel-By dans le sens sud sont actuellement interdits, ce qui ne changera pas dans le plan de conception proposé.

Quelles mesures prend-on pour veiller à ce que les résidents puissent traverser la chaussée à l'angle de l'avenue Hawthorne et de la promenade du Colonel-By?

Pendant les travaux de construction, un passage sécuritaire pour les piétons sera maintenu en permanence sur au moins un côté de l'intersection de la promenade du Colonel-By et de l'avenue Hawthorne.

Les contraintes d'espace empêchent d'installer une intersection parfaitement protégée à l'angle de la promenade du Colonel-By et de l'avenue Hawthorne.

Avenue Greenfield et rue Main

La rue Main et l'avenue Greenfield sont dangereuses pour tous les utilisateurs. Comment prévoyez-vous de corriger ce problème?

Les infrastructures cyclables le long de la rue Main et de l'avenue Greenfield, les passages piétonniers rehaussés ainsi que les phases et la chronologie des signaux appropriés viendront améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes à cette intersection. En outre, les fonctions proposées pour les feux de circulation prévoient aussi des intervalles avancés pour les piétons et les cyclistes. On n'envisage pas non plus, dans cette intersection, de panneau interdisant de tourner à droit au feu rouge.



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

L'**intervalle piétonnier avancé (IPA)** proposé pour le passage nord-sud, de concert avec le panneau interdisant de tourner à droite au feu rouge, permettra aux piétons et aux cyclistes d'avoir accès à ce passage avant que les véhicules tournant à droite aient le feu vert. On pourra ainsi améliorer la visibilité des piétons pour les automobilistes qui tournent à droite et leur donner l'occasion de commencer à traverser la chaussée avant que la circulation reprenne.

Nous reconnaissons qu'à l'heure actuelle, le virage à droite existant à partir de la rue Main pour se rendre à l'avenue Greenfield est trop exigü pour les autobus. Dans le cadre des travaux de réfection, la voie de virage à gauche sur l'avenue Greenfield sera supprimée afin de prévoir plus de place pour mieux aménager la voie de virage à droite à partir de la rue Main jusqu'à l'avenue Greenfield pour les autobus et les gros camions. Les autobus pourront effectuer le virage dans leur voie réservée, sans empiéter sur le trottoir.

Nous installerons des panneaux **interdisant de s'immobiliser** sur la bande cyclable de la rue Main, entre l'avenue Greenfield et la promenade du Colonel-By, pour veiller à ce que la bande cyclable reste dégagée.

Veillez noter que dans une étude de la circulation menée dans le cadre de l'[Étude de la conception fonctionnelle de la rue Elgin et de l'avenue Hawthorne](#), on recommandait de conserver la voie de virage à droite dans le sens nord à l'angle de la rue Main et de l'avenue Greenfield pour tenir compte du volume de virage des véhicules automobiles et des virages des gros camions, puisque ces deux rues sont des circuits de camionnage.

Les commentaires portant sur la modification de la désignation des circuits de camionnage, ainsi que les demandes d'installation de caméras de la circulation et de différents panneaux indicateurs ont été transmis aux directions générales compétentes pour étude.

Trottoir proposé sur la promenade Echo – entre l'autoroute 417 et la rue Harvey

Pourriez-vous confirmer l'intention et la raison d'être du trottoir proposé du côté est de la promenade Echo entre l'autoroute 417 et l'intersection de la rue Harvey? Il y a déjà, sur la promenade Echo, deux raccourcis qui ont eu pour effet d'éliminer l'espace vert et les arbres dans ce quartier. Puisque cette rue est une impasse, on se demande si le trottoir proposé est injustifié.

Dans son nouveau Plan officiel, la Ville recommande d'aménager des trottoirs sur au moins un côté de toutes les routes locales. Le trottoir proposé améliorera l'accessibilité et la connectivité piétonnière entre le trottoir existant sur la promenade Echo et le sentier battu menant à la promenade du Colonel-By.

En ce qui concerne les deux liaisons à partir de la promenade Echo jusqu'au sentier asphalté de la CCN le long du côté est de la promenade du Colonel-By, ce projet assurera une liaison formelle qui reprendra les lignes de désir existantes non loin de l'extrémité de la promenade Echo.

La liaison le plus au sud suit le tracé de l'égout pluvial à partir de la promenade du Colonel-By et assurant la liaison avec l'égout de la promenade Echo. La liaison asphaltée le plus au nord au coin de la rue Harvey (là où se trouvait le passage pour piétons pendant le précontrat) est temporaire



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

jusqu'à la fin des travaux d'achèvement de la promenade Echo. Aménager ces deux voies de liaison durant les travaux sera avantageux pour les détours piétonniers dans les alentours des travaux de voirie.

Sentier polyvalent proposé — entre la promenade du Colonel-By/la promenade Echo/l'avenue Hawthorne et l'Immaculata High School

Nous sommes conscients et prenons acte de la volonté de prévoir des infrastructures cyclables et piétonnières séparées sur la promenade Echo au sud de l'avenue Hawthorne, au lieu d'aménager un sentier polyvalent. Malheureusement, dans le plan de conception, nous n'avons pas pu intégrer des infrastructures séparées en raison des contraintes d'espace.

Passages surélevés pour piétons, voies cyclables et autres questions liées aux déplacements à vélo

Pourquoi est-ce que l'interruption de la voie cyclable entre la rue Harvey et l'avenue Graham/l'avenue Lees ne fait-elle pas partie de ce projet?

La Ville est au courant de la « liaison cyclable manquante » dans le sens sud sur la rue Main et sait que la collectivité lui demande d'aménager cette liaison depuis la fin des précédents travaux de réfection de la rue Main. Le tronçon de la route ne fait pas partie du projet de réfection actuel de l'avenue Greenfield, de la rue Main, de l'avenue Hawthorne et d'autres voies de circulation en raison du prochain projet de réfection du pont de l'autoroute 417 du ministère des Transports et de l'examen obligatoire de la conception fonctionnelle. Le chantier de remisage des matériaux de construction pour le remplacement des ponts de la rue Main et du canal Rideau occupera ce secteur et obligera à tenir des discussions foncières avec le MTO pour permettre d'aménager les options de conception projetées.

L'équipe de la Direction de la planification des transports de la Ville a cerné ce tronçon de la route pour étudier éventuellement les améliorations cyclables. Ces efforts sont distincts de ce projet en raison des répercussions conflictuelles évoquées ci-dessus. Vanessa Black, ingénieure qui exerce les fonctions d'ingénieure des transports dans les Modifications du réseau de la Ville d'Ottawa, mène ces efforts. Vous pouvez communiquer avec elle par courriel (vanessa.black@ottawa.ca) si vous avez des questions ou des commentaires sur cette importante amélioration projetée.

Pouvez-vous aménager des passages surélevés pour les piétons et des pistes cyclables rehaussées dans les trois secteurs suivants : rue Main et promenade du Colonel-By; avenue Greenfield et rue Concord; avenue Greenfield et bretelle d'accès du Queensway?

Une grande partie des discussions qui portent sur les panneaux indicateurs de modération de la vitesse et les dispositifs verticaux comme les passages surélevés pour les piétons, les dos d'âne allongés, les tableaux d'affichage de la vitesse et les intersections rehaussées, est dictée par les politiques de la Ville pour des conditions ou des justifications valables. Dans le déroulement des travaux de conception, nous nous en remettons à ces politiques et aux directives des Services de la circulation pour orienter la mise en œuvre.

Dans ce secteur, la promenade du Colonel-By suit un parcours protocolaire. Des discussions ont déjà eu lieu avec le Service de police d'Ottawa et des organismes fédéraux à propos des passages surélevés pour les piétons, et ces organismes ne sont pas favorables à l'aménagement d'autres passages surélevés sur ces parcours. Les passages surélevés de la promenade Reine-Élisabeth à l'angle du parc des Commissaires et de la rue Bank ne sont pas aménagés sur un parcours protocolaire et sont donc des sites autorisés.

L'avenue Greenfield porte la désignation de circuit de camionnage, de circuit d'autobus et de circuit de détour d'urgence pour l'autoroute 417. En raison de cette désignation, il ne convient pas d'installer de passages surélevés pour les piétons sur les routes appartenant à cette classification. De même, les passages surélevés pour piétons sur l'avenue Greenfield et dans la bretelle d'accès de l'autoroute ne sont pas justifiés.

Dans le cadre de ce projet, un **signal piétonnier à l'intersection (SPI)** sera installé dans le passage de l'avenue Greenfield à l'angle de la rue Concord Nord. Ce type d'intersection fait appel à un feu de circulation standard rouge/jaune/vert pour immobiliser la circulation sur le circuit principal (avenue Greenfield), afin de permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser en toute sécurité puisque des panneaux d'arrêt viendront toujours contrôler la circulation qui assure la rue de liaison (rue Concord Nord). On prévoit d'installer, avant l'intersection, un feu clignotant avancé pour les automobilistes qui circulent dans le sens sud sur l'avenue Greenfield, pour les alerter quand le feu de circulation est activé.

Aménagera-t-on d'autres voies cyclables du côté est et du côté ouest de la route sur la rue Main entre la promenade Echo et l'avenue Greenfield? Peindra-t-on des lignes sur la chaussée ou protégera-t-on ces voies en les surélevant?

On prévoit d'aménager une voie cyclable surélevée le long de la rue Main, entre l'avenue Greenfield et la promenade Echo/promenade du Colonel-By dans le sens nord. Dans le sens sud, un court tronçon de voie cyclable surélevée sera aménagé dans les alentours de la promenade Echo, ce qui permettra d'assurer la transition avec la voie peinte sur la chaussée jusqu'à l'intersection de la rue Main. Des limites extraordinaires et les exigences de la conception des feux de circulation ont empêché de prévoir une voie cyclable surélevée sur tout le tronçon dans le sens sud entre la promenade Echo et l'avenue Greenfield.

Il y aura, des deux côtés de la chaussée de l'avenue Greenfield, des voies cyclables surélevées, dans les secteurs où il y a suffisamment de place. De courts tronçons de bandes cyclables sur route seront aménagés aux intersections à feux de la rue Concord et de l'avenue Lees.

Aménagera-t-on sur l'avenue Hawthorne des voies cyclables du côté nord et du côté sud de la chaussée? Ces voies cyclables seront-elles balisées de peinture ou seront-elles protégées et surélevées?

On aménagera du côté nord de l'avenue Hawthorne, entre la rue Main et la promenade du Colonel-By, une bande cyclable protégée sur rue dans le sens ouest. Cette bande sera protégée de la circulation automobile grâce à des bordures de béton précontraint rivées sur la surface de la route. Il n'est pas possible, à cet endroit, d'aménager une voie cyclable surélevée puisqu'on ne peut pas installer d'infrastructures de drainage de la route (puisards) en raison de la présence en sous-sol de



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

la grande conduite d'eau principale existante de 1,2 m (4 pi) sur le côté nord de l'avenue Hawthorne. Pour aménager cette bande cyclable dans le sens ouest, on retranchera la voie automobile existante dans le sens sud du côté de la bordure de rue (qui sert aussi de stationnement hors des heures de pointe).

On ne prévoit pas d'aménager de bande cyclable dans le sens est le long de l'avenue Hawthorne. Les cyclistes qui roulent dans le sens est devront se rendre sur la bande cyclable existante de l'avenue Graham en passant par le sentier polyvalent proposé du côté est de la promenade du Colonel-By.

Une bordure-barrière de béton précontraint de 15 cm de haut sera installée pour séparer la bande cyclable de l'avenue Hawthorne et la voie automobile attenante.

La conception de l'infrastructure cyclable de l'avenue Hawthorne a déjà été approuvée par le Conseil municipal dans le cadre de l'[Étude de la conception fonctionnelle de la rue Elgin et de l'avenue Hawthorne](#). Les commentaires qui nous ont été adressés à propos des installations pilotes pour les plateformes des vélos seront transmis pour étude à la direction générale compétente.

Les bandes cyclables ont-elles toutes 1,5 m de largeur et les trottoirs ont-ils tous 2,0 m de largeur?

Les voies cyclables surélevées et les bandes cyclables ont toutes au moins 1,5 m de largeur. Dans certains tronçons, elles sont plus larges lorsqu'il y a suffisamment de place. La plupart des trottoirs ont 2 m de largeur; toutefois, à certains endroits, on planifie des trottoirs de 1,8 m de largeur en raison des contraintes d'espace.

Pourquoi certaines rues sont-elles dotées de bandes cyclables protégées alors que dans d'autres, les bandes cyclables sont aménagées sur la voie automobile?

Les intersections sont conçues conformément aux normes et aux lignes de conduite actuelles, qui ont changé depuis que le tronçon sud de la rue Main a été refait, en 2015-2016. Le nouveau Guide de la conception des intersections protégées de la Ville oblige à prévoir un palier piétonnier entre la voie cyclable et le trottoir. Pour des raisons d'accessibilité, lorsqu'il n'est pas viable de prévoir un palier piétonnier assez large, la voie cyclable est ramenée au niveau de la route à l'approche des feux de circulation.

Commentaires supplémentaires sur les infrastructures cyclables

Nous avons pensé à prolonger le sentier polyvalent de l'avenue Lees jusqu'à l'avenue Greenfield. Malheureusement, les contraintes d'espace de l'intersection empêchent de continuer le sentier polyvalent jusqu'à l'intersection. Les limitations d'espace ne permettent pas de prévoir des modes cyclables et piétonniers séparés pour les aménager de concert dans ce secteur. Nous avons adressé à la direction générale compétente de la Ville, pour étude, des suggestions pour prolonger le sentier polyvalent de l'avenue Lees afin de prévoir un passage à la hauteur de l'avenue Lees et de la bretelle de sortie de l'autoroute 417, puisque ces suggestions débordent le cadre des limites de ce projet.



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

Les éléments du transport actif ont été intégrés chaque fois qu'on en a eu l'occasion, en respectant les limites du projet, dans les cas où l'espace et la géométrie le permettent, en suivant les directives de l'équipe de la Direction de la planification des transports de la Ville.

Gestion de la circulation et accès pendant les travaux

Pendant la consultation, on a exprimé de nombreuses inquiétudes et fait de multiples commentaires à propos de l'accès aux commerces, de la sécurité des résidents qui se déplacent dans leur collectivité, de la clarté des panneaux indicateurs pour les détours, ainsi que du maintien de l'accès pour les cyclistes et les piétons dans le cadre de ce projet de construction.

Nous sommes conscients des inquiétudes des entreprises et des effets des travaux de construction sur l'accessibilité du stationnement et sur les déplacements des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Tout sera mis en œuvre pour s'assurer que les entreprises et les résidents continueront d'avoir accès au secteur durant toutes les étapes du projet. Dans les cas nécessaires, les détours seront clairement annoncés et communiqués d'avance au public.

L'accès au stationnement privé sera préservé dans toute la mesure du possible durant les travaux. Toutefois, il y aura de courtes périodes au cours desquelles l'accès au stationnement privé ne sera pas possible, par exemple lorsque les travailleurs couleront le béton des nouvelles bordures et des nouveaux trottoirs et que les conduites d'égout et les conduites d'eau principales seront installées directement devant les accès. Nous donnerons alors des préavis, et nous pourrions discuter de différentes solutions de rechange, par exemple les laissez-passer temporaires de stationnement sur rue.

Nous ne pourrions confirmer l'information plus détaillée sur le calendrier et ses répercussions que lorsqu'on aura retenu les services de l'entrepreneur général et qu'il se sera prononcé sur les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour réaliser ce projet.

Pour ce qui est des véhicules qui empruntent les liaisons asphaltées entre la promenade Echo et le sentier asphalté du côté est de la promenade du Colonel-By, nous avons installé de grosses bornes pour décourager cette activité.

Nous communiquerons à intervalles réguliers aux résidents et aux entreprises, pendant les travaux, dans des avis que nous mettrons à la poste et dans des infolettres électroniques, les détails sur le calendrier et l'échelonnement des travaux, notamment dans les cas où on pourra bloquer temporairement les accès. Nous recommandons aux résidents de s'abonner à l'infolettre du projet sur le site <https://forms.ottawa.ca/fr/form/esubscriptions/signup-form> pour rester au courant de cet important projet.

Questions se rapportant à Hydro Ottawa

Pourquoi le terminal d'Hydro a-t-il été installé non loin de l'immeuble du 27, avenue Hawthorne, plutôt que sur le coin de la rue Main et de l'avenue Hawthorne?



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

Réponse d'Hydro Ottawa : L'équipement doit être installé le plus près possible du centre du quadrilatère, pour permettre de ravitailler les immeubles à l'est et à l'ouest sans excéder la chute de tension admissible.

Nous souhaitons connaître les mesures adoptées pour assurer l'alimentation en électricité et en eau pendant la durée du projet.

Un système d'alimentation en eau temporaire hors sol sera aménagé pendant les travaux portant sur la nouvelle conduite d'eau principale pour ravitailler les immeubles touchés. Nous adresserons aux résidents et aux entreprises un préavis pour les brèves périodes d'interruption de l'alimentation en eau.

S'il faut interrompre l'alimentation en électricité pour de courtes durées, Hydro Ottawa adressera par écrit des préavis. Ces interruptions seront réduites dans toute la mesure du possible.

Puisque les câbles d'électricité et de télécommunication en hauteur seront enfouis, il est entendu qu'il faudra prévoir des transformateurs et d'autres infrastructures hors sol pour tenir compte de ce changement. Pourriez-vous donner des détails sur les éléments à prévoir pour le bâtiment de l'avenue Greenfield à l'angle de la rue Main?

Réponse d'Hydro Ottawa : On prévoit d'installer sur le côté du bâtiment donnant sur l'avenue Greenfield un appareillage de connexion hors sol. Cet appareillage de connexion remplacera l'appareillage en hauteur qui alimente le transformateur (service de bâtiment) du côté est de l'immeuble. Cet appareillage mesurera environ 2 m de long sur 2 m de large et 1,25 m de haut.

Arbres et paysage

Quand remettra-t-on en état le paysage des terrains de la CCN?

La CCN a demandé de mettre en suspens, tant qu'elle ne connaîtra pas les répercussions du remplacement du pont du MTO enjambant le canal Rideau dans ce secteur, la remise en état du paysage constitué d'arbres et d'arbustes enlevés sur les terrains qui lui appartiennent.

Existe-t-il un moyen d'éviter d'enlever les arbres sur la rue Main et sur l'avenue Greenfield, et surtout au 29, rue Main?

Il a été tenu compte de toutes les dispositions à prendre pour préserver les arbres existants dans le cadre de ce projet. Nous comprenons les inquiétudes suscitées par l'abattage des arbres, et des mesures attentives sont prises pour préserver le plus grand nombre d'arbres possible. Il faut malheureusement enlever les arbres des environs du 29, rue Main pour permettre d'apporter aux infrastructures du transport actif les améliorations importantes planifiées pour la rue Main et pour l'avenue Greenfield.

Quel est le plan de paysage des abords de l'avenue Greenfield et de la bretelle d'accès de l'autoroute 417?



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

Dans le secteur des alentours de la bretelle d'accès du Queensway dans le sens ouest et des feux de circulation, nous planterons différentes espèces de sumac sur la lisière de la pente afin de favoriser une végétation réclamant peu d'entretien. Malheureusement, il faudra enlever les érables à Giguère dans l'emprise derrière le 22 et le 24, privé Kings Landing pour tenir compte de l'aménagement des voies cyclables surélevées donnant sur l'avenue Greenfield. Nous avons analysé la modification à apporter pour tâcher de préserver ces arbres et nous avons constaté qu'elle n'est pas viable, compte tenu des contraintes d'espace.

La colline qui sépare l'avenue Old Greenfield et l'avenue Greenfield sera-t-elle touchée par ce projet?

Pendant les travaux, les répercussions seront mineures sur la colline qui sépare l'avenue Old Greenfield et l'avenue Greenfield. Cette colline sera essentiellement préservée en l'état. On prévoit également de planter d'autres arbres dans ce secteur.

Modération de la circulation

Le tronçon de la promenade du Colonel-By dans le sens nord et dans le sens sud à partir du pont Pretoria est une piste de course la nuit. Y a-t-il moyen d'installer des dos d'âne ou un radar photo dans ce secteur?

Puisque la promenade du Colonel-By relève de la compétence de la CCN, nous lui avons communiqué, pour examen, votre suggestion et vos commentaires. On a fait savoir à l'équipe du projet qu'on n'installera pas de dispositifs verticaux sur la promenade du Colonel-By, par exemple les dos d'âne allongés et les passages surélevés pour piétons, puisqu'il s'agit d'un parcours protocolaire sur lequel roulent les véhicules des accompagnateurs chargés de la protection des gouvernants (vélos des policiers et motocyclettes). On a déjà exprimé des inquiétudes sur la sécurité et la sûreté lorsqu'on avait proposé, sur ce parcours, des dos d'âne allongés ou des passages surélevés pour les piétons.

Sur l'avenue Greenfield à la hauteur de la bretelle d'accès du Queensway, y a-t-il moyen de protéger les cyclistes qui roulent dans le sens est contre les voitures qui roulent dans le sens ouest et qui tournent à gauche sur cette bretelle?

La limite de vitesse affichée sur l'avenue Greenfield est abaissée à 30 km/h. Les véhicules qui tournent doivent céder le passage aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons qui se déplacent dans le sens contraire.

Construction générale et questions diverses

Y aura-t-il seulement un trottoir (le trottoir existant) sur la rue Harvey (entre la rue Main et la promenade Echo)?

Oui. Il n'y aura qu'un trottoir dans ce tronçon de la rue Harvey. Il sera remplacé et élargi selon les normes actuelles de la Ville dans le cadre des travaux de réfection.

Y aura-t-il des travaux sur l'avenue Old Greenfield dans le cadre de ce projet?



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

Oui. L'avenue Old Greenfield fait partie des travaux planifiés. La conduite d'eau principale et l'égout sanitaire seront remplacés dans le cadre de la réfection complète de la chaussée.

Peut-on aménager une ouverture donnant sur la promenade du Colonel-By en face de l'entrée du 111, promenade Echo pour permettre aux automobilistes d'avoir directement accès à la promenade du Colonel-By?

La CCN ne serait pas d'accord pour aménager un autre point d'accès sur la chaussée de la route qui lui appartient, ce qui aurait également pour effet de faire perdre des places de stationnement sur rue dans cette voie publique à sens unique, en plus de causer des problèmes à ceux et celles qui tâchent de contourner l'interdiction de tourner à gauche à l'intersection de la rue Main et de l'avenue Hawthorne.

Est-il possible de prévoir un arrêt d'autobus supplémentaire pour le circuit 56 à l'intersection de l'avenue Hawthorne et de la rue Main?

Il se peut que l'on puisse ajouter un arrêt d'autobus du côté sud de l'avenue Hawthorne à l'approche de la rue Main pour le circuit 56; toutefois, il ne serait pas possible de le faire sur les autres circuits prévus le long de l'avenue Hawthorne et sur lesquels les chauffeurs tournent à gauche à la hauteur de la rue Main. Il n'y aurait pas suffisamment de place pour que les autobus puissent faire en toute sécurité le changement de voie de circulation à gauche après l'arrêt.

L'installation d'un arrêt à cet endroit obligerait aussi à éliminer un nombre considérable de places de stationnement sur rue hors des heures de pointe. Ce commentaire a été transmis au Service de la planification d'OC Transpo, qui nous a aidés à préparer la réponse.

Que fait la Ville pour s'assurer que le sous-sol de toutes les routes est bien compacté afin de prévenir les fissures et les affaissements prématurés du béton et du revêtement routier?

Tous les matériaux granulaires et tout l'asphalte des routes seront posés et compactés conformément aux normes de la Ville d'Ottawa. Une inspection à temps plein sera prévue pendant les travaux, et les contrôles de compaction se dérouleront aux intervalles fréquents établis conformément aux normes et aux exigences du contrat.

Que fera la Ville pour s'assurer que les vibrations n'endommagent pas nos habitations quand les travaux seront lancés dans la collectivité? Actuellement, les autobus font parfois vibrer la vaisselle dans la maison quand ils passent.

Dans le cadre de la phase des travaux, la Ville entend mener des inspections avant les travaux sur les propriétés attenantes et, le cas échéant, installer des vibromètres pour s'assurer que les vibrations induites par les travaux n'ont pas d'incidence négative sur les structures toutes proches. Or, ces mesures n'ont pas pour objectif de prévenir les vibrations et les bruits nuisibles existants, qui débordent le cadre de ce projet de réfection des infrastructures. Les commentaires liés aux inquiétudes sur les vibrations existantes ont été transmis à la direction générale compétente pour étude.



Greenfield, Main and Hawthorne Online Engagement Q&A Responses (September 2022)

Merci de votre attention.

Pour tous les autres commentaires et avis qui nous ont été adressés et qui ne comportaient pas de questions directes, nous vous donnons l'assurance que nous en avons pris acte et que nous avons tenu compte de toutes vos inquiétudes.

Nous remercions tous ceux et celles qui ont participé à cette consultation communautaire. Si vous ne l'avez pas déjà fait, nous vous invitons à vous inscrire à l'infolettre de notre projet (<https://forms.ottawa.ca/fr/form/esubscriptions/signup-form>) pour rester au courant à mesure que le projet évolue. Comme d'habitude, si vous avez des questions ou des commentaires précis, vous pouvez communiquer avec l'équipe du projet par courriel (GMH@ottawa.ca).

Gestionnaire de projet de la Ville d'Ottawa

Patrick Sammon, ing.
Ingénieur principal, Projets d'infrastructure
Téléphone : 613-580-2424, poste 29843
Courriel : Patrick.Sammon@ottawa.ca