

Résumé des commentaires du public

Réfection de la rue Bank — de la promenade Riverside Nord à l'avenue Ledbury

Résumé du commentaire		Quartier	Réponse
1.0 Processus			
1.1	Préoccupation qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultation préalable à cette séance portes ouvertes.	Tous les quartiers	Commentaire noté. Une première série de consultations sur ce projet a eu lieu en juin 2016 avec le Comité de consultation publique, le Comité consultatif sur les affaires et le Comité consultatif technique. Une deuxième série de réunions a eu lieu avec ces mêmes groupes en novembre, tout juste avant la séance portes ouvertes
1.2	Doute à l'égard du modèle TRANS prédisant une diminution de l'utilisation des voitures.	S.O.	Commentaire noté. Le modèle de la prévision de la demande de transport pour la région TRANS projette les futurs volumes de circulation pour la majorité des projets de planification/aménagement dans la région de la capitale nationale.
2.0 Réfection de la rue Bank — options et plan recommandé			
2.1	Préoccupation que trop peu d'arbres sont ajoutés aux coupes transversales et qu'aucun mobilier de rue n'est intégré.	Tous les quartiers	Les employés de la Ville ont exprimé la même préoccupation. Le plan a été révisé en détail et de nouveaux aménagements paysagers et de rue ont été intégrés, dans la mesure du possible. Avec le réaménagement des propriétés contiguës, on aura d'autres possibilités d'améliorer la limite de l'emprise.
2.2	Inquiet que la nouvelle configuration de rue cause des problèmes de déneigement. Il faudrait s'assurer que le déneigement soit facile à faire.	Tous les quartiers	Commentaire noté. La coupe transversale proposée pour la rue Bank deviendra la norme d'autres projets dans la ville. Les politiques municipales de déneigement et d'entretien des rues tiennent compte des traitements applicables à des couloirs et voies publiques en particulier.
2.3	Préoccupation au sujet de la liaison/coordination entre les divers projets routiers dans l'axe nord-sud proposés dans la ville (il y en a trois présentement).	Tous les quartiers	Les projets municipaux adjacents sont pris en compte dans l'analyse des futurs volumes de circulation pour la rue Bank du modèle TRANS. Le modèle prend en compte le moment où se dérouleront ces projets et leurs répercussions. On note que pour le moment aucun projet de réfection similaire n'est planifié le long du chemin Walkley. Cependant, à titre d'exemple, le projet de réfection de la rue Bank tient compte des recommandations en matière de connectivité entre les

			collectivités formulées dans les consultations pour l'Étape 2 du TLR.
2.4	Satisfait des efforts pour intégrer tous les modes de transport, notamment les déplacements à vélo et à pied.	Tous les quartiers	Commentaire noté.
2.5	Doute de l'amélioration de la circulation annoncée si on diminue le nombre de voies ou si on les rétrécit.	Tous les quartiers	En général, le nombre de voies de circulation (y compris les voies de virage aux intersections) reste le même et est validé par les analyses détaillées de la circulation du Plan de conception fonctionnelle recommandé. La largeur des voies proposée (c.-à-d. leur rétrécissement) correspond aux lignes directrices de l'Association de transport du Canada (ATC) ainsi qu'aux normes et politiques de la Ville.
2.6	Inquiet que la conception des manœuvres d'entrecroisement des véhicules à la hauteur de la promenade Riverside n'améliore pas la circulation.	Quartiers 16, 17	Commentaire noté. L'analyse de la circulation et des collisions réalisée dans le cadre de cette étude démontre effectivement une certaine amélioration.
2.7	Satisfait des efforts pour faire plus de place aux aménagements paysagers, comme aux arbres.	Tous les quartiers	Commentaire noté.
2.8	Soucieux que des plantes indigènes soient utilisées dans les aménagements paysagers.	Tous les quartiers	Commentaire noté. L'équipe d'architectes paysagers examinera la liste d'espèces végétales proposées afin de trouver des espèces indigènes à intégrer aux aménagements.
2.9	Aimerait voir une voie pour les véhicules dans chaque direction et une voie de virage à gauche dans chaque direction, si nécessaire; l'espace qui reste serait utilisé pour les modes de transport actifs (vélos et piétons).	Tous les quartiers	Malgré la réduction prévue des volumes de circulation selon le modèle TRANS, deux voies de transit dans chaque direction sont nécessaires pour répondre à la demande. Le rétrécissement de l'emprise permettra d'intégrer des trottoirs et des pistes cyclables ainsi que les voies de circulation requises.
2.10	Inquiet que l'ajout d'installations cyclables nuise directement à la circulation automobile.	Tous les quartiers	En général, le nombre de voies de circulation ne change pas malgré l'ajout d'installations cyclables. Les intersections ont été conçues en fonction des lignes directrices et des normes actuelles de la Ville pour les installations cyclables et piétonnières.
2.11	Préoccupation au sujet de l'entretien des aménagements paysagers, notamment des arbres (on craint qu'ils soient négligés).	Tous les quartiers	Commentaire noté. En général, les aménagements paysagers tiennent compte de leur facilité d'entretien. Les activités d'entretien futures feront l'objet en temps opportun de politiques municipales.
2.12	Préoccupation au sujet de l'accès réduit aux numéros 1579 à 1969 de la rue Bank à cause de l'aménagement d'un terreplein central.	Quartiers 16, 18	Les terrepleins centraux surélevés sont proposés uniquement pour certains tronçons de la rue Bank, entre la promenade Riverside et l'avenue Ledbury.

			<p>Pour le reste, des terrepleins centraux surbaissés seront aménagés qui permettront, comme avant, l'accès dans toutes les directions à certaines des propriétés mentionnées dans le commentaire. Le tableau des répercussions présenté à la séance portes ouvertes montrait qu'environ dix-neuf propriétés ne seraient plus accessibles dans toutes les directions. En général, on propose de réduire l'actuel accès toutes directions à un accès entrée/sortie à droite seulement. On pourrait aussi accéder aux propriétés en question par un demi-tour à l'intersection la plus près.</p>
2.13	Satisfait des efforts pour faciliter les manœuvres d'entrecroisement des véhicules à la hauteur de la promenade Riverside.	Quartiers 16, 17	Commentaire noté.
2.14	N'enlevez pas la double voie de virage à gauche (DVVG). Aucune collision observée causée par une mauvaise utilisation de la DVVG. Préoccupé que la véritable raison d'enlever la DVVG soit d'utiliser l'espace à d'autres fins. L'enlèvement de la DVVG nuirait aux commerces locaux et augmenterait les demi-tours aux intersections. La double voie de virage à gauche a permis de sauver des vies, car les véhicules d'urgence répondant à des appels peuvent l'utiliser quand la rue Bank est congestionnée.	Tous les quartiers	<p>À vrai dire, on veut enlever la DVVG principalement pour améliorer l'esthétique globale de la rue Bank afin qu'elle corresponde de plus près à sa désignation d'artère principale et aussi pour donner suite aux recommandations du Plan de conception communautaire de la rue Bank. Le but est de briser visuellement le plan d'asphalte sur quatre voies de circulation et une DVVG en y intégrant un terreplein central en béton. En outre, notre analyse des données sur les collisions démontre effectivement un taux élevé d'accidents sur les tronçons où il y a une DVVG. Présentement, la largeur des DVVG varie d'environ 3,5 m à 6,0 m. Le terreplein central surélevé proposé avec voies de virage à gauche ou le terreplein central en béton occuperont de 4,5 m à 5,0 m. Ainsi, en enlevant la DVVG, on récupère très peu d'espace sur la largeur pour d'autres usages. La préoccupation concernant un nombre plus élevé de demi-tours est valable. Toutefois, relativement peu de commerces perdront leur accès par virage à gauche, de sorte qu'on ne s'attend pas une très forte augmentation des demi-tours. Les aires où seront aménagés des terrepleins centraux surbaissés auront la même fonction que les DVVG actuels, permettant aux véhicules d'urgence de contourner les voies potentiellement congestionnées. En ce qui concerne les aires où seront aménagés des</p>

			terrepleins centraux surélevés, pour les interventions des véhicules d'urgence, ce sera comme présentement sur les autres artères municipales.
2.15	Aménagez l'ancienne emprise du CPR comme voie de desserte et des places de stationnement adéquates à l'arrière des commerces pour en faciliter l'accès. Comment la Ville pense-t-elle que ces commerces seront viables une fois la construction terminée? C'est mettre la « charrue devant les bœufs » et il y aura des conséquences négatives.	Tous les quartiers	Pour le moment, la Ville ne prévoit pas aménager l'ancienne emprise du CPR pour en faire une voie de desserte. Dans le Plan de conception communautaire de la rue Bank, il est proposé que l'emprise du CPR soit aménagée en sentier linéaire. La Ville continue de travailler en collaboration avec les propriétaires fonciers (plus récemment celui du 1161, chemin Héron) pour l'aménagement de ce sentier. Le Plan de conception communautaire recommande également d'aménager des voies de desserte et des places de stationnement à l'arrière des propriétés. À titre d'exemple, l'avenue Wildwood, qui est une voie privée, pourrait être utilisée comme voie de desserte. La Ville continuera de travailler avec les propriétaires fonciers au cours des processus de demande d'aménagement et d'approbation des plans d'implantation afin de déterminer si c'est possible.
2.16	L'aménagement de voies cyclables séparées est une bonne idée, mais on ne sait pas encore au juste qui fait quoi et à quel moment aux endroits où les voies se croisent et aux intersections.	Tous les quartiers	Les véhicules tournant à droite doivent céder le passage aux cyclistes circulant sur leur droite. La Ville d'Ottawa offre des programmes d'éducation, notamment le Programme de sensibilisation à la sécurité en vélo, et d'autres outils en ligne pour renseigner les citoyens sur des éléments comme les chevrons vélos et les sas-vélos. À mesure que la Ville met en place sa nouvelle infrastructure cyclable et que des projets semblables se déploient un peu partout dans la ville, ces programmes et ces outils seront étendus, permettant aux utilisateurs de mieux comprendre le fonctionnement de ces éléments. Dans le cadre de la réfection de la rue Bank, nous avons choisi de concevoir toutes les intersections de façon uniforme et à l'appui des récentes normes de conception de la Ville et du gouvernement de l'Ontario en matière d'infrastructure cyclable. D'autres détails sont fournis dans le livre 18 de l' <i>Ontario Traffic Manual</i> portant sur les installations cyclables (à titre d'exemple, cf. le graphique 4.87).

2.17	La conception de l'intersection de la promenade Alta Vista et de la rue Bank ne prévoit pas de points d'entrée et de sortie pour les deux centres commerciaux. La Ville doit prévoir de meilleurs contrôles routiers aux entrées et aux sorties des centres commerciaux sans quoi il y aura encore des problèmes à cette intersection.	Quartiers 17, 18	Malheureusement, un lien direct aux deux centres commerciaux depuis l'intersection Alta Vista et la rue Bank n'est pas possible. L'intersection de la promenade Alta Vista et des deux centres commerciaux est trop près de la rue Bank pour y installer un feu de circulation ou y aménager un carrefour giratoire.
2.18	La Ville protégera-t-elle les entrées et les sorties des commerces de la rue Bank ou leur fournira-t-elle d'autres accès une fois les virages à gauche enlevés?	Tous les quartiers	Bon nombre des commerces dont l'accès par entrée/sortie à gauche sera interdit ont déjà d'autres accès par la rue Bank ou par des rues secondaires. Tous les efforts seront consentis pour régler les problèmes d'accès aux commerces, mais il est impossible, en vertu de la conception proposée, de conserver l'accès toutes directions pour toutes les propriétés
2.19	La rue Bank a été définie comme voie d'accès principale à la ville. En vertu du nouveau plan, les personnes en visite dans la ville devront s'arrêter et apprendre l'ensemble complexe de règles d'interaction avant d'emprunter la rue Bank vers le nord.	Tous les quartiers	La conception de la rue Bank reflète les plus récentes normes municipales et provinciales d'installations pour cyclistes et piétons et s'inscrit dans les conceptions récentes des avenues Churchill et Robert-Grant, de la rue Main et du chemin Baseline.
2.20	Nous aimerions connaître l'échéancier relatif à l'aménagement d'un terreplein central surélevé sur les tronçons où l'aménagement de terrepleins centraux à niveau est à l'étude, si un tel échéancier a été proposé.	Tous les quartiers	Il n'y a pas d'échéancier précis pour l'aménagement de terrepleins centraux surélevés aux endroits où l'on propose présentement d'aménager des terrepleins centraux surbaissés. Les terrepleins centraux surélevés seront construits à mesure que les accès des propriétés adjacentes seront réaménagés, consolidés ou réduits.
3.0 Améliorations des intersections — options et Plan de conception fonctionnelle recommandé			
3.1	S'interroge à propos de la construction des terrepleins centraux et de la tentation qu'auront les personnes qui traversent illégalement la rue de s'en servir comme refuge.	Tous les quartiers	Indépendamment de la présence d'un terreplein central, les volumes de circulation le long de la rue Bank et la largeur de la rue devraient suffire à décourager les traversées illégales. Le tronçon proposé n'est pas différent d'un grand nombre d'artères un peu partout dans la ville. Le Plan de conception fonctionnelle recommandé comprend des intersections avec signalisation à intervalles réguliers afin de faciliter le passage des piétons.
3.2	Préoccupation au sujet de l'enlèvement des îlots pour piétons et de l'impact de cette mesure sur la sécurité des piétons aux intersections du chemin Heron et de la	Tous les quartiers	Le Plan de conception fonctionnelle recommandé prévoit effectivement d'enlever les voies/îlots de virage à droite dans les quadrants nord-est et sud-est de

	rue Bank et du chemin Walkley et de la rue Bank.		l'intersection de la rue Bank et du chemin Walkley. Toutefois, les passages pour piétons en tant que tels ne sont généralement pas plus longs. À l'intersection de la rue Bank et du chemin Heron, les voies/flots de virage à droite dans les quadrants nord-ouest et sud-ouest seront également enlevées. Ici encore, sauf dans le cas du passage pour piétons du côté ouest, le passage n'est pas plus long. Le passage du côté ouest est allongé d'environ 5 m par rapport au passage actuel. Aussi, on profite de l'aménagement des passages pour cyclistes aux intersections pour en éloigner les passages pour piétons et ainsi permettre aux véhicules qui tournent de mieux voir les piétons.
3.3	Satisfait de la conception du passage pour cyclistes de la promenade Riverside Nord près du pont.	Quartiers 16, 17	Commentaire noté.
3.4	Préférence pour l'option 1 — intersection de la galerie marchande Blue Heron.	Quartiers 17, 18	Commentaire noté. L'emplacement définitif de l'intersection de la galerie marchande Blue Heron sera au coin de 1525 Bank et le restaurant Colonnade Pizza.
3.5	Demande d'améliorer les feux de circulation et les timbres sonores pour les résidents et les piétons malvoyants et malentendants.	Tous les quartiers	Toutes les intersections seront reconstruites en conformité avec les normes les plus récentes de la LAPHO.
3.6	Satisfait des efforts pour améliorer la sécurité des utilisateurs de tous les modes de transport à l'intersection de la galerie marchande Blue Heron.	Quartiers 17, 18	Commentaire noté.
3.7	Inquiet que l'intersection de la rue Randall et de la rue Bank soit trop large; les virages vers le nord et le sud se font à vitesse relativement élevée. Si on rétrécissait cette intersection, les véhicules ralentiraient.	Quartiers 17, 18	Le Plan de conception fonctionnelle recommandé prévoit de rétrécir légèrement les voies de l'intersection à la hauteur de la rue Randall et d'ajouter un terreplein central, ce qui devrait également contribuer à réduire la vitesse, surtout pour les véhicules tournant sur la rue Utah.
3.8	Suggère d'aménager un passage pour piétons à la hauteur de la rue Bank et du boulevard Evans afin de relier le quartier à l'est de la rue Bank tout autour du boulevard Evans aux magasins et aux services.	Quartiers 17, 18	Le Plan de conception fonctionnelle recommandé prévoit une nouvelle intersection avec signalisation à la hauteur de la galerie marchande Blue Heron Mall et 1525 Bank Street. Un passage pour piétons serait aménagé à proximité du boulevard Evans.
3.9	Suggère une entrée à sens unique par virage à droite à la galerie marchande Blue Heron depuis la rue Bank, une sortie à sens unique par virage à droite sur l'avenue Evans et une intersection avec signalisation à	Quartier 17	Malheureusement, les tracés décalés de l'avenue Evans et du boulevard Evans ne permettent pas d'aménager d'intersection à cet endroit.

	la hauteur de l'avenue Evans.		
3.10	Suggère d'installer un feu vert avancé pour les cyclistes à la hauteur de la promenade Riverside Nord et de la rue Bank, du chemin Walkley et de la rue Bank, et du chemin Heron et de la rue Bank.	Tous les quartiers	Le commentaire est noté et fera partie des documents de l'étude. L'échéancier pour l'installation des feux de signalisation sera confirmé au cours des prochaines phases de conception.
3.11	Suggère un aménagement paysager à l'angle sud-ouest de l'avenue Bélanger et de la rue Bank.	Quartier 17	Nous examinerons la possibilité d'aménager ce coin de rue.
3.12	Fermement opposé à l'enlèvement du virage à gauche sur l'avenue Randall lorsque l'on circule en direction sud sur la rue Bank.	Quartiers 17, 18	Le Plan de conception fonctionnelle recommandé ne prévoit pas d'enlever cette voie de virage à gauche.
3.13	Préoccupé par le nombre accru de collisions à la hauteur de l'avenue Cecil qu'entraînera le projet de construction au 1161, chemin Heron.	Quartier 17	Le commentaire est acheminé au personnel d'urbanisme de la Ville qui examine actuellement, dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation, l'impact qu'aura sur la circulation ce projet d'aménagement. Toutefois, selon l'étude d'impact sur la circulation réalisée par le promoteur du projet, l'aménagement proposé générera 18 nouvelles entrées sur le site et 54 nouvelles sorties à l'heure de pointe du matin et 51 nouvelles entrées sur le site et 33 nouvelles sorties à l'heure de pointe de l'après-midi. On prévoit que la majorité des véhicules sortant du site emprunteront le chemin Heron plutôt que l'avenue Cecil. L'étude d'impact sur la circulation indique que les deux intersections continueraient d'offrir un niveau de service acceptable et qu'il n'est pas nécessaire pour ce projet d'aménagement de modifier l'intersection de la rue Bank et de l'avenue Cecil. L'étude de réfection de la rue Bank a démontré quant à elle que le taux de collisions à l'intersection de la rue Bank et de l'avenue Cecil était relativement élevé en comparaison à d'autres intersections sans signalisation le long de ce couloir. Nous examinons présentement la conception recommandée et envisageons de fermer le terreplein central face à l'avenue Cecil de sorte que le virage à gauche de l'avenue Cecil ne soit pas permis et seulement les entrées et les sorties seraient possibles uniquement par virage à droite.
3.14	Préoccupé par la nouvelle configuration du chemin Heron et l'impact sur la circulation de l'entrée du 1161, chemin Heron. On dirait que la conception ne tient pas	Quartier 17	Le projet d'aménagement du 1161, chemin Heron fait présentement l'objet d'un examen distinct par la Ville dans le cadre de l'approbation du plan d'implantation.

	compte du projet d'aménagement du 1161, rue Heron.		Ce projet est situé tout juste à l'extérieur des limites de notre projet. Nous avons également appris que la Ville examine la possibilité d'améliorer son réseau de transport en commun et de son réseau cyclable le long du chemin Heron dans le cadre d'un autre projet. Par conséquent, le Plan de conception fonctionnelle recommandé pour la rue Bank est tronqué un peu à l'ouest de la rue Bank vu qu'on ne connaît pas la portée ni l'échéancier des projets envisagés.
3.15	Inquiet que les nouveaux aménagements paysagers et les végétaux ne soient pas entretenus comme il se doit.	Tous les quartiers	cf. la réponse fournie au point 2.11.
3.16	S'inquiète que la coordination de la signalisation routière à l'intérieur du couloir ne soit pas complètement définie et que cela nuise à la fluidité de la circulation.	Tous les quartiers	Le commentaire est noté et fera partie des documents de l'étude. La synchronisation et la coordination de la signalisation routière seront déterminées durant la phase de la conception détaillée.
3.17	À l'intersection du pont Billings, la piste cyclable devrait avoir une ligne d'arrêt exactement au même endroit des deux côtés.	Quartiers 17, 18	Nous présumons que ce commentaire fait référence à l'intersection du Transitway et du pont Billings, où la piste cyclable du côté ouest de la rue Bank est différente pour les cyclistes qui doivent franchir le Transitway de celle du côté est, qui longe l'intersection et n'a pas de ligne d'arrêt. Une ligne « cédez le passage » est indiquée du côté est de l'intersection, mais il n'y a pas de ligne d'arrêt du côté ouest. Cette mesure correspond aux normes actuelles de la Ville d'Ottawa, mais soulignons que toutes les marques sur la chaussée et la signalisation seront revues et corrigées durant la phase de la conception détaillée.
3.18	Les passages pour piétons entre l'avenue Kitchener et le chemin Walkley devraient être placés entre les rues et non aux intersections et, pour assurer la fluidité de la circulation, ils devraient être contrôlés par des feux sur demande, car le nombre de personnes traversant la rue est peu élevé et les passages peu fréquents. Notre analyse démontre qu'il faut à peine deux à trois minutes pour franchir à pied la distance entre les deux passages pour piétons actuels, que ces passages sont essentiellement de la même longueur ou légèrement différents et, qu'en fait, les inconvénients sont davantage perçus que réels.	Quartier 16	Les pâtés de maisons sur l'axe nord-sud sont relativement courts sur ce tronçon de la rue Bank, de sorte qu'il est difficile de placer des passages pour piétons à mi-chemin. Tout nouveau passage pour piétons sera conçu pour ne pas encourager un accroissement de circulation sur les avenues Notting Hill ou Vancouver. Les passages « sur demande » seront envisagés dans tous les plans de synchronisation de la signalisation élaborés au cours de la phase de conception détaillée.
3.19	Proposition d'installer un îlot de circulation surélevé et	Quartier 16	L'aménagement d'un terreplein central continu entre le

	<p>continu à partir d'en dessous du pont jusqu'au chemin Walkley et de n'avoir aucune partie surbaissée ni voie de virage croisant la circulation en direction nord. Présentement, il y a un feu de circulation à la hauteur de l'avenue Kitchener et de la rue Bank et des panneaux interdisant les virages, qui sont généralement ignorés. Les services policiers d'Ottawa nous ont indiqué qu'ils n'avaient pas les capacités de prioriser l'application de ce règlement. Nos observations indiquent également qu'une bonne partie de la circulation provient de l'extérieur du quartier immédiat et est constituée de voitures qui veulent éviter l'intersection Bank/Walkley dans une direction ou l'autre. La mesure proposée peut sembler contraignante, mais elle correspond à une tendance générale de compromis pour les voitures provenant de secteurs avoisinants qui passent dans notre collectivité. Nous pouvons fournir plusieurs exemples semblables dans la ville, autant dans le secteur immédiat qu'au-delà.</p>		<p>chemin Walkley et l'avenue Kitchener aurait pour effet de diriger tous les véhicules tournant à gauche qui entrent dans le quartier ou en sortent vers l'avenue Kitchener ou l'avenue Banff, ce qui, croyons-nous, serait mal accueilli par la population locale. De plus, un terreplein central surélevé et continu aurait pour conséquence non souhaitable d'augmenter les demi-tours aux intersections de la rue Bank et du chemin Walkley et de la rue Bank et de l'avenue Kitchener. Nous soumettons que le mélange proposé de terrepleins centraux surbaissés et surélevés est un compromis satisfaisant qui élimine effectivement un certain nombre de virages à gauche en direction sud, mais maintient également l'accès toutes directions aux propriétés à l'est. Nous soulignons qu'il y a présentement une voie de virage à gauche en direction sud à chaque rue secondaire depuis l'avenue Surrey jusqu'à l'avenue St-Paul.</p>
3.20	<p>Ce plan est conçu pour les cinquante prochaines années. Il y a de nombreux lots ouverts, beaucoup de lots de grande surface dont les immeubles ont une faible empreinte écologique et plusieurs immeubles et sites prêts à recevoir des projets d'aménagement ambitieux. Un ou l'autre de ces projets d'aménagement ou une combinaison de ceux-ci pourraient entraîner des tendances de circulation nuisibles pour notre collectivité. En mettant en place ces mesures dès maintenant, nous prévenons des démêlés avec des projets d'aménagement et de construction et évitons des problèmes autrement plus graves.</p>	Tous les quartiers	<p>L'impact de chaque projet d'aménagement individuel sera déterminé au cours du processus de demande d'aménagement et des études d'impact sur les transports, et en fonction des orientations du Plan de conception communautaire de la rue Bank. Sachant toutefois que la réfection de la rue Bank se fera à court terme, il faut concilier les besoins actuels le long de cette voie publique avec ceux d'aménagements futurs.</p>
3.21	<p>Ce terreplein central ne doit pas être facile à empiéter en véhicule. On connaît des promoteurs qui, malgré des garanties fournies, ont renié leurs engagements, comme Home Depot ou la Société des alcools de l'Ontario (LCBO), dont les camions remorques empruntent l'avenue Banff pour accéder à leurs entrées.</p>	Quartier 16	<p>Le terreplein central depuis l'avenue Kitchener jusqu'au chemin Walkley comportera des sections surbaissées et d'autres surélevées. Les sections surbaissées pourront être transformées en sections surélevées à mesure que les commerces auront réaménagé et consolidé leurs accès.</p>
3.22	<p>Des concepts d'éclairage intelligent devraient être</p>	Tous les	<p>Commentaire noté. La conception de l'éclairage se fera</p>

	envisagés.	quartiers	au cours des prochaines phases du projet et elle tiendra compte des normes actuelles de la Ville et de celles d'autres instances. La Ville a actuellement recours à l'éclairage DEL.
3.23	Préoccupé que certains véhicules brûlent les feux rouges en dehors des heures de pointe et n'attendent pas le prochain cycle pendant le décompte de la signalisation pour piétons lorsqu'il n'y a pas de piétons.	Tous les quartiers	Le commentaire a été noté et sera acheminé à l'équipe municipale chargée de la sécurité routière aux fins d'examen plus approfondi. Pour la Ville, le franchissement des feux rouges est une question de sensibilisation et d'application du règlement.
3.24	Préoccupation au sujet de la sortie du centre commercial Billings Bridge, à côté du restaurant McDonald; en quête de façons d'améliorer la situation.	Quartiers 16, 17	Le Plan de conception fonctionnelle recommandé contient des mesures pour améliorer l'intersection de la rue Bank et du pont Billings en limitant les virages à gauche à la sortie du centre commercial, en rétrécissant la largeur de la voie d'accès et en enlevant la voie actuelle de virage à droite.
3.25	Suggestion d'investir dans les sentiers cyclables hors rue, comme celui du ruisseau Sawmill, plutôt que dans les pistes cyclables sur rue.	Tous les quartiers	Le Plan sur le cyclisme de la Ville prévoit des fonds pour les installations cyclables sur la rue Bank et pour les couloirs parallèles, notamment celui du ruisseau Sawmill. La mise en œuvre de chaque projet est assujettie à un échéancier et un programme de financement qui lui sont propres.
3.26	Suggestion de supprimer l'accès depuis la rue Bank aux rues Portland et Vancouver.	Quartier 16	Le Plan de conception fonctionnelle recommandé prévoit de conserver l'accès toutes directions aux rues Vancouver et Portland. Un terreplein central surbaissé sera construit face à chacune de ces rues secondaires.
3.27	Suggestion de rétrécir l'intersection de la rue Bank et du chemin Walkley.	Quartiers 17, 18	Pour assurer que la circulation de véhicules et d'autobus est de niveau acceptable dans l'intersection Bank et Walkley, il n'est pas possible de réduire le nombre de voies. Dans la configuration proposée pour l'intersection, on prévoit des voies de largeur minimale et de nouvelles installations pour les piétons et les cyclistes.
3.28	Demande de signalisation pour piétons à la hauteur du pont Billings (en face de l'immeuble d'appartements)	Quartiers 16, 17	Les piétons peuvent traverser la rue Bank à l'intersection du Transitway ou à celle de la promenade Riverside Sud. En raison de la distance entre ces deux intersections (moins de 150 m), on ne peut aménager entre elles une troisième intersection (avec signalisation pour piétons).
4.0 Mise en œuvre			
4.1	Demande de renseignements à propos des	S.O.	Suivant l'approbation du Plan de conception

	échanciers et des étapes du Plan de conception fonctionnelle recommandé.		fonctionnelle recommandé, la Ville entreprendra l'étape des études préliminaires et de la conception détaillée. On s'attend à ce que les travaux de la première phase de construction entre la promenade Riverside et le chemin Heron commencent en 2019. Le calendrier de réalisation de la deuxième phase de construction reste à déterminer.
4.2	Préoccupé par les répercussions de la construction sur les commerces. Demande de renseignements sur les dédommagements pour les commerces touchés.	Tous les quartiers	Les répercussions sur les commerces locaux et sur les déplacements des personnes en général sont inévitables vu l'envergure de la réfection proposée pour la rue Bank. Cependant, la Ville prendra des mesures proactives afin d'assurer dans la mesure du possible l'accès constant aux commerces et de réduire au minimum les inconvénients. Des stratégies similaires ont été mises en œuvre durant la récente réfection de la rue Bank dans le quartier Glebe et sur la rue Bronson, au nord de l'autoroute 417. Comme l'a confirmé le conseiller à la séance portes ouvertes, la Ville ne dédommage pas les commerces touchés par les travaux de construction
4.3	Préoccupé par l'excès de vitesse dans le couloir de la rue Bank; la limite de vitesse devrait être portée à 50 km/h.	Tous les quartiers	La conception de la réfection de la rue Bank est fondée sur une vitesse limite affichée de 50 km/h à l'intérieur des limites du projet.
4.4	Préoccupé par la pente du trottoir à la hauteur des entrées de cour. De façon anecdotique, on a souligné que des personnes s'étaient foulé une cheville à la suite d'une chute causée par la pente du trottoir. Suggestion d'éviter les trottoirs en pente à la hauteur des entrées de cour.	Tous les quartiers	La pente précise des trottoirs sera déterminée durant la phase de conception détaillée; toutefois, les normes municipales exigent que tous les trottoirs et toutes les rampes d'accès et descentes respectent les dispositions de la LAPHO et soient dans les limites des pentes et dimensions acceptées.
4.5	Crainte que les massifs servant à rétrécir la chaussée aux intersections causent des accidents. Suggestion de se débarrasser de ces massifs.	Tous les quartiers	Commentaire noté. Le Plan de conception fonctionnelle recommandé ne prévoit pas de massifs servant à rétrécir la chaussée pour la rue Bank.
4.6	Préoccupé par l'enlèvement de places de stationnement, ce qui nuira aux commerces locaux.	Tous les quartiers	Commentaire noté. Il n'y pas de stationnement sur rue le long de la rue Bank et on ne le propose pas.
4.7	Crainte que les niveaux de service de transports multimodaux visés soient optimistes vu le report des deux principales mesures pour atténuer les problèmes de circulation sur la rue Bank : (1) l'élargissement de la promenade de l'Aéroport (retardé à 2020-2015 au plus tôt) et (2) le couloir Alta Vista (sera envisagé à nouveau	Tous les quartiers	Il est souligné que les cibles relatives au transport multimodal ne sont pas reliées en tant que telles aux volumes de circulation; elles visent plutôt à orienter l'aménagement de certains types d'installations pour tous les utilisateurs (voitures, camions, autobus, vélos et piétons) dans une catégorie de route donnée. Les

	<p>seulement après 2031). En outre, le changement minimal de 20 pour cent de modes de transport requis pour atteindre les cibles en matière de transport multimodal n'est qu'un objectif. Il n'y a pas de raisons de croire que les automobilistes vont abandonner leur mode de transport préféré parce que la Ville veut que ce soit ainsi. L'enlèvement des voies de virage à droite et des aires d'arrêt d'autobus, conjugué à l'augmentation de la circulation attribuable à la croissance soutenue, aura des répercussions importantes sur la rue Bank et les quartiers environnants.</p>		<p>volumes de circulation utilisés pour l'analyse sont basés sur les volumes de circulation prévus en 2031 selon le modèle TRANS de la Ville. Ce modèle inclut les projets définis dans le Plan directeur des transports de la Ville et comprend l'élargissement de la promenade de l'Aéroport, mais pas le couloir Alta Vista.</p>
4.8	<p>Proposition que les couvercles des regards, les grilles et autres éléments donnant accès aux canalisations souterraines soient encastrés dans la chaussée à ras le sol et non enfouis de manière à se transformer en nids-de-poule. Présentement, dans les tronçons de rue achevés, ils sont très mal installés.</p>	Tous les quartiers	<p>Votre commentaire est noté et fera partie du rapport sommaire du projet. Actuellement, en vertu des normes conceptuelles, on place la ferronnerie à l'extérieur de la piste des roues de véhicules afin de réduire le bruit et d'éviter les problèmes que vous avez soulevés. L'affaissement de la ferronnerie, à n'en pas douter, est un problème de constructibilité et d'entretien qui s'étend à l'échelle de la Ville.</p>
4.9	<p>Voir à ce que les poteaux, les piquets et les tiges des pancartes installés dans les secteurs des pistes cyclables, des trottoirs et des aires de service ne nuisent pas à la circulation. Lorsque l'on circule à vélo, ils peuvent être très dangereux.</p>	Tous les quartiers	<p>Commentaire noté. Les pistes cyclables et les trottoirs sont exempts d'obstacles lorsque de bonnes pratiques de conception sont appliquées.</p>
4.10	<p>Opposé à l'installation de feux de signalisation sur la rue Bank à la hauteur de l'avenue Notting Hill. Inquiétudes face à la circulation provenant de l'extérieur de la collectivité et traversant le quartier; souhaite empêcher l'empiètement commercial sous ses formes variées. Le magasin de bière est un exemple flagrant de personnes qui font à peu près n'importe quoi et dévalent dans le quartier. Un flot de circulation continu mettrait définitivement fin à ces comportements. De la même façon, si on n'installe pas de feux de signalisation à la hauteur de Bank et de Notting Hill, on évitera la circulation de transit sur l'avenue Notting Hill et les problèmes insurmontables de l'avenue Kitchener.</p>	Quartier 16	<p>À la lumière des commentaires entendus à l'assemblée publique, la proposition d'aménager des feux de signalisation sur la rue Bank à la hauteur de l'avenue Notting Hill a été retirée. Pour le moment, on envisage seulement d'installer dans le secteur des avenues Vancouver et Notting Hill une signalisation pour le sentier piétonnier et cyclable qui traversera la rue Bank et se raccordera au lien vers la future station de TLR du chemin Walkley. Une version préliminaire de la nouvelle conception sera diffusée aux fins de commentaires. Le zonage et le processus de demande d'aménagement sont les outils privilégiés pour prévenir l'empiètement commercial. On reconnaît qu'il est difficile d'accéder au magasin de bière et de repartir. L'installation proposée de feux de circulation sur la rue</p>

			Bank à la hauteur de l'avenue Notting Hill est actuellement à l'étude, mais tous les passages dans ce secteur seront conçus de manière à ne pas encourager un accroissement de circulation sur les avenues Notting Hill ou Vancouver, comme indiqué précédemment.
4.11	Proposition d'installer un îlot de circulation surélevé et continu à partir d'en dessous du pont jusqu'au chemin Walkley et de n'avoir aucune partie surbaissée ni voie de virage croisant la circulation en direction nord. Présentement, il y a un feu de circulation à la hauteur de l'avenue Kitchener et de la rue Bank et des panneaux interdisant les virages, qui sont généralement ignorés. Les services policiers d'Ottawa nous ont indiqué qu'ils n'avaient pas les capacités de prioriser l'application de ce règlement. Nos observations indiquent également qu'une bonne partie de la circulation provient de l'extérieur du quartier immédiat et est constituée de voitures qui veulent éviter l'intersection Bank/Walkley dans une direction ou l'autre. La mesure proposée peut sembler contraignante, mais elle correspond à une tendance générale de compromis pour les voitures provenant de secteurs avoisinants qui passent dans notre collectivité. Nous pouvons fournir plusieurs exemples semblables dans la ville, dans le secteur immédiat et au-delà.	Quartier 16	cf. la réponse au point 3.9.
4.12	Fermement en faveur de l'aménagement d'un passage avec signalisation dans le secteur de l'avenue Notting Hill.	Quartier 16	Commentaire noté.
4.13	Appuie fermement les efforts de réfection et le plan recommandé. Très satisfait de la séance portes ouvertes.	Tous les quartiers	Commentaire noté.
4.14	Fermement en faveur des installations cyclables, qui dépassent les attentes de l'organisme Citoyens pour la sécurité en vélo.	Tous les quartiers	Commentaire noté.
4.15	Aux endroits où commencent et finissent les pistes cyclables sur les rues secondaires, une gamme de traitements possibles sont présentés pour faciliter la transition à une voie de circulation générale. Ils devraient être évalués pour s'assurer qu'ils conviennent	Tous les quartiers	La question a été examinée et on a modifié le début et la fin des pistes cyclables sur les rues secondaires afin d'indiquer une transition fluide entre la route et la piste. Nous soulignons que la Ville d'Ottawa continue de peaufiner les détails des traitements et que ceux-ci

	aux utilisateurs.		seront confirmés durant la phase de conception détaillée.
4.16	Inquiet de la confusion des cyclistes relativement aux arrêts et aux « cédez le passage » aux intersections.	Tous les quartiers	Règle générale (l'emplacement précis peut varier), les lignes d'arrêt des pistes cyclables seront placées derrière la première traverse piétonnière si la piste cyclable qui la croise est à moins de 1,8 m du bord de la rue. Toutefois, si la distance entre la piste cyclable qui croise la traverse piétonnière et le bord de rue est supérieure à 1,8 m, il y aura des marques indiquant de céder le passage derrière la première traverse piétonnière et une ligne d'arrêt entre la piste cyclable qui la croise et le bord de la rue. Les marques définitives sur la chaussée et les détails de la signalisation seront peaufinés durant la phase de conception détaillée.
4.17	<p>Commentaires au sujet de l'intersection Bank/promenade Riverside Nord</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comment sera gérée la circulation mixte sur le sentier est-ouest (traitements de la surface, cédez de passage)? 2. Comment fera-t-on pour éviter que les cyclistes empruntent les trottoirs sur le pont? 3. Peut-on ajouter un sas-vélo en thermoplastique afin d'aider les cyclistes à pénétrer le flux de la circulation vers le nord? 	Quartiers 17, 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les coins de rue du côté nord de l'intersection de la rue Bank et de la promenade Riverside Nord seront sans doute des espaces partagés. Le traitement de la surface sera déterminé durant la phase de conception détaillée. Un projet de conception distinct précisera les détails de la proposition de sentier étagé sous le pont Billings. Notons qu'une fois achevé, le sentier étagé détournera de l'intersection Bank/Riverside une bonne partie de la circulation piétonnière et cycliste de transit dans l'axe est-ouest. 2. Au cours de la phase de la conception détaillée, seront déterminés la signalisation et les traitements précis pour décourager les cyclistes d'emprunter les trottoirs du pont. Le passage sur le pont en tant que tel ne fait pas partie de cette étude. Un commentaire sera acheminé au groupe chargé de la sécurité routière de la Ville afin d'examiner la possibilité d'installer des panneaux indiquant de circuler à la file sur la voie extérieure du pont. 3. Le traitement de la piste cyclable direction nord a été amélioré afin de permettre aux cyclistes de passer de la piste cyclable à la voie

			partagée sur presque toute la distance de l'îlot, entre les intersections Riverside Nord et Riverside Sud. Le passage pour vélos du côté est de la promenade Riverside Nord est conservé pour les cyclistes se dirigeant vers le nouveau sentier est-ouest. De plus, on recommande une signalisation avancée dans l'axe nord-sud pour les passages piétons et vélos.
4.18	<p>Commentaires au sujet de l'intersection Bank/promenade Riverside Sud :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Où est passé le sentier menant au restaurant McDonald? 2. Satisfait de l'ajout d'une voie de transition pour les cyclistes circulant vers l'est sur la promenade Riverside (noté). 3. Satisfait (comme usager du transport en commun) que l'on ait déplacé l'arrêt d'autobus qui se trouvait dans la voie de virage vers le nord pour l'installer sur la promenade Riverside. 4. Est-il possible de séparer la voie de transit/virage à droite de la voie d'insertion à la circulation à la sortie de la galerie marchande? Cette mesure ralentirait les voitures sortant de la galerie marchande et obligerait les chauffeurs à regarder par-dessus leur épaule gauche, augmentant ainsi les chances qu'ils cèdent le passage aux cyclistes s'approchant. 5. La voie de transit qui se trouve de l'autre côté de l'intersection est-elle nécessaire, surtout en vue des changements proposés pour la sortie de la galerie marchande? (La question a été examinée — la voie en question est probablement nécessaire.) 6. Les rayons sont très larges et le terreplein central pénétrant l'intersection est beaucoup plus court. (La question a été examinée. La largeur des rayons est à son minimum. Il serait possible de rallonger le terreplein central, 	Quartiers 17, 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Une première version de la conception prévoyait effectivement un sentier vers le restaurant McDonald à la hauteur du pont Billings depuis l'intersection de la rue Bank et de la promenade Riverside. Mais, comme le sentier ne croisait pas d'emplacement approprié dans le stationnement (et se trouvait sur tout son long sur une propriété privée), nous prévoyons maintenant un lien cyclable officiel à la hauteur de l'entrée du centre commercial Billings Bridge. 2. Commentaire noté. 3. Commentaire noté. 4. La configuration actuelle des voies fait en sorte que les véhicules sortants utilisent la troisième nouvelle voie de transit avant de s'insérer à la circulation après l'intersection de la rue Bank. L'aménagement d'un passage pour piétons et cyclistes surélevé à cet endroit sera envisagé afin de ralentir la circulation. 5. La configuration proposée pour cette intersection prévoit une capacité/un volume de véhicules en transit vers l'est de 0,94 (heure de pointe en après-midi). Si la voie de transit et de virage à droite devenait une simple voie de virage à droite, la capacité/le volume de véhicules en transit vers l'est serait de 1,24 (en surcapacité) à l'heure de pointe de l'après-midi. Pour faire face à cette surcapacité de circulation, le Service des opérations routières allongerait sans doute le cycle de la

	<p>même si aucun virage à gauche ne le traverse.)</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Y aura-t-il des interdictions de tourner dans la partie au nord de ce secteur, où le terreplein central a été enlevé? 8. Est-ce que le tablier pour les camions dans l'intersection peut être en béton? 		<p>signalisation de l'intersection durant les périodes de pointe, ce qui occasionnerait des retards pour les piétons, les cyclistes et les autobus sur la rue Bank.</p> <p>Dans les premières versions du plan, on prévoyait une voie de virage à gauche vers l'est, trois voies de transit vers l'est et une voie de virage à droite vers l'est. Des analyses approfondies ont permis de confirmer le bien fondé d'enlever la voie additionnelle de virage à droite de manière à améliorer le passage pour piétons de l'axe nord-sud du côté ouest de l'intersection.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Les rayons du virage à droite vers l'est sont le plus étroits possible tout en permettant aux camions de tourner; toutefois nous examinerons à nouveau le virage à droite direction nord (angle sud-est) pour en resserrer le rayon. Le terreplein central au nord de l'intersection a été allongé, traversant le passage pour piétons nord. 7. On ne prévoit pas d'interdiction de virage à ce moment-ci. 8. Oui; cette question a été réglée.
4.19	<p>Commentaires au sujet de l'intersection Bank/Transitway :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'îlot situé à la sortie de la galerie marchande a été raccourci. Pourquoi? Cette mesure de modération de la circulation serait bienvenue. 2. Y a-t-il encore une clôture le long de ce tronçon? Forte opposition, car les piétons seront dirigés dans les voies de virage à gauche. 3. Pourquoi le terreplein central est-il en retrait des lignes jaunes (direction sud)? 4. Comment les cyclistes et les piétons interagiront-ils sur l'îlot? Pourquoi les îlots n'ont-ils pas besoin de bordures? 	Quartiers 17, 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'îlot a été raccourci au moment des modifications à l'entrée et de la construction de la bordure, ce qui est la norme pour des entrées privées sans signalisation. Dans notre plan le plus récent, l'îlot est rallongé au-delà de l'intersection de la piste cyclable. 2. Votre commentaire est noté, toutefois, le plan recommandé prévoit un muret ou une clôture peu élevée sur les îlots du terreplein central entre le Transitway et la promenade Riverside direction est; le traitement définitif et les étendues seront confirmés durant la phase de conception détaillée. 3. La marge de reculement est un traitement qui permet de placer la piste un peu plus en retrait

			<p>des piles du pont du Transitway.</p> <p>4. La piste cyclable divisera l'îlot en trois îlots plus petits. Les piétons franchiront la piste cyclable dans l'axe est-ouest. Les cyclistes doivent céder le passage aux piétons.</p>
4.20	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Kilborn :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. On veut s'assurer que les rampes d'accès des entrées sont dans le terreplein et n'empiètent pas sur la voie cyclable. 2. Il serait préférable que les tabliers pour camions soient surélevés ou alors qu'ils se démarquent le plus possible de la piste cyclable sud-ouest ou de l'aire de transition 3. Rue Bank à la hauteur de l'avenue Kilborn : Piste cyclable sud-ouest ou aire de transition? Ce n'est pas clair pour les cyclistes se dirigeant vers l'ouest qui traversent en ligne droite l'intersection. 4. Pourquoi la zone tampon paysagée est-elle située entre la piste cyclable et le trottoir? 	Quartier 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Un terreplein de 1,2 m ou plus devrait suffire pour éviter que les rampes d'accès des entrées nuisent à la piste cyclable. Le traitement des entrées sera conforme aux normes de la Ville et confirmé durant la phase de conception détaillée. 2. Les tabliers pour camions seront sans doute comme ceux de la promenade Queen Elizabeth (direction sud) et de l'avenue Pretoria. Le traitement des tabliers pour camions sera déterminé durant la phase de conception détaillée. 3. Il serait souhaitable d'aménager un bout de piste cyclable à l'angle nord-ouest afin de faciliter la transition des cyclistes vers l'avenue Bélanger. Cependant, il n'y a pas suffisamment d'espace à côté de l'immeuble actuel pour aménager un bout de piste cyclable sur ce coin de rue. En outre, pour insérer une piste cyclable à cet endroit, il faudrait enlever deux ou trois arbres. Les cyclistes qui se dirigent vers l'ouest peuvent tout de même rejoindre l'avenue Bélanger par la voie publique ou par le passage pour cyclistes, en tournant vers le sud puis vers l'ouest sur Bélanger. 4. L'emplacement de la zone tampon paysagée a été choisi afin de la mettre en retrait des voies de circulation et ainsi réduire les effets de l'épandage de sel et améliorer la santé à long terme des végétaux.
4.21	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Randall :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que les cyclistes se dirigeant vers le sud devront s'arrêter au feu rouge? Si c'est le cas, on peut s'attendre à un taux de délinquance 	Quartier 18	<p>Notre recommandation initiale est que les cyclistes cèdent le passage; mais cette question sera étudiée à nouveau durant la phase de conception détaillée.</p>

	assez élevé.		
4.22	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Cecil :</p> <ul style="list-style-type: none"> - On veut s'assurer que les usagers du transport en commun qui utilisent l'arrêt/l'abribus sont dirigés vers un passage pour piétons en particulier. Cette conception est préférée aux conceptions « mixtes » utilisées ailleurs et est plus répandue à l'échelle internationale. 	Quartier 17	Le commentaire a été noté et nous avons révisé les emplacements proposés pour les arrêts d'autobus par souci d'uniformité.
4.23	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/chemin Heron :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Satisfait qu'on ait raccourci la voie de virage à droite en direction sud, resserré l'angle du virage et ajouté un tablier. 2. Satisfait qu'on ait enlevé la voie de virage à gauche en direction sud et élargi la piste cyclable. 3. Il faut des passages pour cyclistes bidirectionnels sur les rampes d'accès et les îlots. 4. Comment les voitures qui tournent interagissent-elles avec cyclistes dans les îlots séparateurs? 5. Peut-on ajouter un tablier au centre de la voie où il y a des lignes hachurées sur la chaussée? 	Quartiers 17, 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Commentaire noté. 2. Le commentaire a été noté et pris en compte dans le Plan de conception fonctionnelle recommandé. 3. Commentaire noté. 4. Les voitures qui tournent devront céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent. 5. Oui, et cet élément a été pris en compte dans le Plan de conception fonctionnelle recommandé.
4.24	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/rue Anoka :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Bosse » dans la piste cyclable et à d'autres endroits un peu partout. - Satisfait du nouvel espace vert. 	Quartier 18	Commentaires notés.
4.25	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Erie :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Satisfait du nouveau tronçon bidirectionnel. 2. Réviser l'instruction de céder le passage à la hauteur de l'intersection. Les cyclistes qui se dirigent vers le sud ne devraient pas avoir à céder le passage. 3. Piste cyclable bidirectionnelle du côté sud de l'intersection? 	Quartier 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les commentaires ont été reçus et seront examinés. 2. Une piste cyclable bidirectionnelle améliorerait légèrement la situation pour les cyclistes qui tournent à gauche en direction nord depuis la rue Bank et empruntent le sentier Brookfield. Toutefois, nous croyons que l'aménagement proposé (soit deux pistes cyclables unidirectionnelles) est plus direct pour les cyclistes provenant de l'avenue Erie qui traversent la rue Bank. Il s'agit aussi d'une configuration

			d'intersection protégée plus classique.
4.26	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/promenade Alta Vista :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Satisfait du prolongement du terreplein central à l'intérieur de l'intersection. 2. Surface de la piste cyclable sur le tablier pour camions? 3. Officialiser l'entrée du concessionnaire? 4. Est-ce possible de prolonger la piste cyclable vers l'ouest sur Alta Vista au-delà de l'entrée de la place Alta Vista? 5. La voie pour tourner sur Walkley peut-elle commencer plus en amont? Ainsi, il y aurait de la place pour aménager un arrêt bus dans la voie de transit. 	Quartier 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Commentaire noté. 2. Les traitements de la surface seront déterminés durant la phase de conception détaillée. 3. Oui; le Plan de conception fonctionnelle recommandé traite de cette question. 4. Le commentaire a été noté et sera examiné. 5. La Ville privilégie de prolonger la voie de virage à droite vers le sud sur Walkley jusqu'à Alta Vista afin de faciliter les virages pour accéder aux commerces du côté ouest de la rue Bank et de réduire de façon générale les embouteillages sur ce tronçon de la rue Bank.
4.27	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/chemin Walkley :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Satisfait de la réfection de la voie de virage à droite vers le sud — pourquoi l'espace de plus à cet endroit? 2. Mêmes préoccupations que pour le chemin Heron, c'est-à-dire : îlots et cédez le passage. 	Quartiers 17, 18	<ol style="list-style-type: none"> 1. Il faut plus de place pour permettre aux gros véhicules de tourner à l'intersection. 2. Les traverses des îlots ont été uniformisées afin qu'un véhicule tournant à droite croise toujours en premier le passage pour piétons
4.28	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Notting Hill</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. D'accord avec cette nouvelle intersection. 2. Il serait logique d'avoir un accès piétonnier à l'arrêt d'autobus aux deux extrémités du quai. 	Quartier 17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Commentaire noté. Par contre, on réévalue présentement cette intersection à la lumière d'autres commentaires reçus. Il est prévu qu'un passage pour piétons et un passage pour vélos seront aménagés dans une forme ou une autre à cet endroit. 2. On ne peut pas placer d'accès piétonnier à l'extrémité nord du quai en raison de la proximité de l'entrée du 1895, rue Bank.
4.29	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Foxbar/ rue St-Paul :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Insatisfait de la configuration de la voie vers le nord. 2. Accès des camions de la société des alcools de l'Ontario venant du sud — les camions ont-ils suffisamment d'espace pour tourner? 	Quartier 17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le commentaire a été noté et sera examiné. À cause de la faible longueur des pâtés de maisons sur ce tronçon de la rue Bank, déterminer la fin de la troisième voie vers le nord est difficile. 2. Oui, les gabarits de virage des camions ont été vérifiés à cet endroit.
4.30	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Kitchener :</p>	Quartier 17	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'emplacement actuel de l'accès piétonnier est dans les normes pour la Ville d'Ottawa. L'équipe

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Il serait logique d'avoir un accès piétonnier à l'arrêt d'autobus aux deux extrémités du quai. 2. Rétrécissement de la bretelle de sortie du Home Depot. 		<p>d'architectes paysagers étudie présentement les aménagements paysagers et les mouvements de piétons sur ces quais d'autobus.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Le Plan de conception fonctionnelle recommandé traite de cette question.
4.31	<p>Commentaires au sujet de l'intersection rue Bank/avenue Kitchener :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les transitions en direction nord et sud ne sont pas claires. Des passages pour piétons surélevés des deux côtés? 2. Les véhicules céderont-ils le passage? 3. Il serait utile d'avoir un massif servant à rétrécir la chaussée ou autre chose pour protéger la piste cyclable vers le nord. 	Quartier 17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oui, des passages pour piétons surélevés des deux côtés. Le passage pour cyclistes en direction sud sera adjacent au passage pour piétons et il sera également surélevé. 2. Les cyclistes circulant vers le nord devront céder le passage aux véhicules. On propose également un passage pour piétons surélevé aux passages des « bretelles ». 3. Le commentaire a été noté et sera examiné.
4.32	<p>Le document indique qu'on s'attend à une diminution de 5 pour cent de la circulation en 2031 et pourtant, on ajoute des voies à des endroits stratégiques qui nuisent aux conditions de déplacement des piétons et des cyclistes. La capacité de la route sera-t-elle dépassée en 2031?</p>	Tous les quartiers	<p>Nous reconnaissons avoir ajouté comme suit des voies pour les véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une deuxième voie de virage à gauche vers le nord à la hauteur du chemin Walkley a été ajoutée à l'instar de la double voie de virage à gauche vers le sud. • L'actuelle voie de virage à droite vers l'est à la hauteur de la promenade Riverside a été transformée en voie de transit et de virage à droite afin d'améliorer les déplacements actuels (aux heures de pointe, la capacité de l'intersection de la rue Bank et de la promenade Riverside direction est dépassée). <p>Nous soulignons qu'une diminution future de 5 pour cent de la circulation par rapport à aujourd'hui ne justifie pas de réduire le nombre de voies de circulation.</p>
4.33	<p>Le temps accordé pour traverser les intersections devrait être calculé pour permettre à une personne qui se déplace assez lentement ou qui a une incapacité de traverser en toute sécurité sans être prise de panique par l'imminence d'un changement de signalisation.</p>	Tous les quartiers	<p>Antérieurement, en vertu de la politique en vigueur à la Ville d'Ottawa, le temps accordé pour traverser les intersections était calculé en fonction d'une vitesse de 1,2 m/s. En reconnaissance du vieillissement de la population, le temps accorder sera calculé en fonction d'une vitesse plus lente, soit 1,0 m/s</p>
4.34	<p>Aux intersections où la voie de virage a été enlevée et remplacée par un trottoir, la pente devrait être quasi inexistante, car les trottoirs deviennent glissants</p>	Tous les quartiers	<p>En vertu des normes de la Ville d'Ottawa pour les trottoirs, les rampes d'accès doivent avoir une pente de deux à cinq pour cent (pente maximale de huit pour</p>

	lorsque mouillés ou glacés et les piétons peuvent glisser et se retrouver sur la voie publique dans la circulation.		cent) et être conformes aux exigences de la LAPHO. Les pentes et élévations précises des bordures seront confirmées durant la phase de conception détaillée.
5.0 Installations et activités de transport en commun			
5.1	Préoccupation au sujet du flux de circulation une fois les aires d'arrêts d'autobus enlevées.	Tous les quartiers	La politique actuelle de la Ville est d'enlever les aires d'arrêts d'autobus à la reconstruction des rues afin d'accorder la priorité au transport en commun.
5.2	Demande d'instaurer plus de mesures de priorité au transport en commun.	Tous les quartiers	Les mesures de priorité au transport en commun ont été examinées durant l'étude et en consultation avec OC Transpo. Malheureusement, un très faible nombre de mesures présentait des avantages significatifs, mais quelques-unes ont été instaurées, lorsque possible.
5.3	Suggestion d'améliorer l'accès des véhicules à la station Walkley.	Quartier 16	Commentaire noté.
5.4	Suggestion d'utiliser les aires d'arrêt d'autobus sur la rue Bank uniquement pour les autobus locaux.	Tous les quartiers	Commentaire noté. Comme mentionné précédemment, la Ville entend enlever les aires d'arrêt d'autobus pour accorder la priorité au transport en commun.
5.5	Suggestion d'améliorer la sortie du centre commercial Billings Bridge pour les autobus qui se dirigent vers le nord.	Quartier 17	La configuration de l'intersection rue Bank/Transitway a été légèrement modifiée en consultation avec OC Transpo afin d'améliorer dans l'ensemble les opérations du transport en commun.
6.0 Commentaires généraux			
6.1	Demande de l'appui du conseiller pour que les pistes cyclables de la rue Bank soient raccordées à South Keys.	Quartiers 16, 18	Le commentaire a été noté et il a été acheminé au personnel d'urbanisme de la Ville aux fins de considération. South Keys à la hauteur de la rue Bank est en dehors des limites de cette étude.
6.2	Envisager d'établir un lien entre le canal Rideau et la rue Bank.	Quartiers 17, 18	Le commentaire a été noté et il a été acheminé au personnel d'urbanisme de la Ville aux fins de considération. Le canal Rideau à la hauteur de la rue Bank est en dehors des limites de cette étude.
6.3	Demande d'accès à la promenade de l'Aéroport direction nord depuis la rue Bank à la hauteur du chemin Walkley.	Quartiers 17, 18	Nous soulignons que le chemin Walkley à la hauteur de la promenade de l'Aéroport est en dehors des limites de cette étude et qu'il a été l'objet d'une récente évaluation environnement. Selon l'étude d'évaluation environnementale de l'élargissement de la promenade de l'Aéroport et du chemin Lester, l'accès en direction nord de la promenade de l'Aéroport depuis le chemin Walkley ne sera pas autorisé.
6.4	Inquiet pour les commerces susceptibles d'être perturbés par la construction.	Tous les quartiers	cf. la réponse au point 4.2.

6.5	L'éclairage de rue sera-t-il installé dans le terreplein central ou en bordure de rue? Sur la diapositive 10 de la présentation de la séance portes ouvertes, l'éclairage est dans le terreplein central, et sur la diapositive 12, il est en bordure de rue.	Tous les quartiers	Le groupe chargé de l'éclairage de rue de la Ville préfère en général installer l'éclairage dans les terrepleins centraux. Par contre, aux endroits où le terreplein central sera surbaissé, il faudra installer l'éclairage de rue en bordure de rue.
6.6	Satisfait de la conception proposant des terrepleins centraux près du centre commercial Billings Bridge afin d'améliorer la sécurité des piétons provenant des immeubles d'appartements et traversant la rue Bank.	Quartiers 17, 18	Commentaire noté.
6.7	Le feu de circulation de la voie d'autobus devrait toujours être au rouge lorsque celui de la promenade Riverside est au ROUGE. Mieux encore, on pourrait faire passer au rouge le feu de la voie d'autobus une à deux minutes avant celui de la promenade Riverside de manière à ce qu'il y ait très peu de voitures à cet endroit lorsque les deux feux sont rouges.	Quartiers 17, 18	Il est souligné que les deux feux de circulation actuels sont synchronisés et passent au rouge dans l'axe nord-sud à peu près au même moment. Toutefois, le feu à l'intersection du Transitway ne passera pas au rouge s'il n'a pas de piétons, de cyclistes ou d'autobus pour activer la signalisation. Il serait possible d'envisager un cycle automatique dans l'axe est-ouest aux heures de pointe lorsque les piétons sont nombreux.
6.8	Suggestion de placer des pylônes dans la voie de virage à droite de la promenade Riverside (en direction est) pour mieux protéger les piétons.	Quartiers 17, 18	Les mesures de modération de la circulation sur la chaussée, comme les pylônes, coûtent cher et nécessitent beaucoup d'entretien. La Ville installe ces dispositifs dans des situations précises et seulement lorsque des problèmes de sécurité ont été signalés. Le commentaire a été acheminé au groupe chargé de la sécurité routière de la Ville aux fins de considération.
6.9	Suggestion de consulter les services ambulanciers et les pompiers eu égard au Plan de conception fonctionnelle recommandé.	Tous les quartiers	Les Services d'urgence de la Ville ont été consultés dans le cadre de cette étude et ils continueront de l'être au cours des prochaines phases de conception.
6.10	Préoccupation au sujet des cyclistes qui ne respectent pas les règles de la route.	Tous les quartiers	Commentaire noté. Le Plan de conception fonctionnelle recommandé contient un grand nombre d'installations pour les cyclistes et les piétons et la conception des intersections vise à réduire au minimum les conflits entre les cyclistes et les autres modes de déplacement. Toutefois, la sensibilisation et l'application du règlement sont les principaux outils utilisés par la Ville pour inciter les cyclistes à modifier leurs comportements.
6.11	Préoccupation au sujet des nouveaux projets d'aménagement au sud du chemin Hunt Club qui causent un débordement de véhicules sur la rue Bank.	S.O.	Le modèle TRANS de la Ville, qui tient compte de la croissance future découlant de l'aménagement du territoire, de la construction de nouvelles routes et de la mise en œuvre des projets de transport en commun,

			prévoit une réduction de la circulation en général le long de ce tronçon de la rue Bank.
6.12	Préoccupations au sujet des répercussions qu'aura l'aménagement de terrepleins centraux sur l'accès aux commerces le long de la rue Bank.	Tous les quartiers	cf. la réponse au point 4.2.
7.0 Demandes relatives à l'information fournie à la séance portes ouvertes			
7.1	Demande pour obtenir la présentation, les panneaux d'affichage et le plan de déploiement.	S.O.	Toute la documentation du projet est accessible sur le site Web de la Ville à la page du projet de réfection de la rue Bank. http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/consultations-publiques/transport/refection-de-la-rue-bank-de-la-promenade-riverside
7.2	Demande pour obtenir les données sur les collisions.	S.O.	L'information demandée sera fournie.
7.3	Demande d'être ajouté sur la liste d'envoi pour recevoir les mises à jour du projet.	S.O.	Les coordonnées seront ajoutées à la liste d'envoi, comme demandé.
7.4	Demande d'ajouter des légendes au plan de déploiement.	S.O.	Nous ne pouvons pas intégrer de légendes dans la documentation affichée sur le site Web de la Ville. Les étiquettes de texte et les couleurs indiquées sur le plan nous apparaissaient suffisamment claires.
7.5	Demande d'un sondage en ligne que rempliraient les résidents touchés par le projet.	S.O.	Pour le moment, on n'envisage pas de sondage en ligne. Des commentaires peuvent être acheminés en tout temps à la gestionnaire du projet de la Ville, Ann Selfe à ann.selfe@ottawa.ca