

Résumé des commentaires et réponses sur la consultation en ligne du 28 janvier au 16 février 2021.

Voici une liste des commentaires reçus dans le cadre des consultations publiques en ligne et les réponses associées à chaque commentaire. À la suite des commentaires reçus des intervenants (y compris ceux du public), certaines modifications ont été apportées aux mesures de modération de la circulation prévues, tout en maintenant la conformité générale avec les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville.

Un plan révisé décrivant les éléments de conception proposés sera publié bientôt. Le projet est actuellement à l'étape de la conception détaillée, l'étape 1 de la construction devant commencer à l'été 2021. Un calendrier des travaux et un plan de mise en place par étapes seront également publiés plus tard.

Nous aimerions profiter de cette occasion pour vous remercier des commentaires que vous avez fournis dans le cadre des consultations publiques en ligne.

Commentaire : Je remarque que la taille de la conduite d'eau principale augmente dans la rue Bedbrooke, passant de 150 à 203 mm. Cela signifie-t-il que nos bornes-fontaines seront classées « bleues » (>95 l/s)?

Nombre de répondants : 1

Réponse : La couleur de la borne-fontaine (en haut) sera déterminée par les vérifications de débit effectuées par les responsables de l'exploitation après la mise en service de la conduite d'eau principale. Il ne devrait pas y avoir une différence significative de débit après la construction par rapport à ce qui est disponible actuellement.

Commentaire : Préoccupations concernant le déneigement avec les avancées de trottoir et les dos d'âne allongés.

Nombre de répondants : 5

Réponse : Les mesures prévues sont conformes aux Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville, qui ont été examinées et acceptées par les Services des routes et d'urgence.

Commentaire : On s'inquiète du fait que la réduction de la largeur de la rue et l'ajout d'avancées de trottoir rendront le stationnement sur rue plus difficile, surtout en hiver, car la rue sera essentiellement à une seule voie pour cette saison.

Nombre de répondants : 2

Réponse : Dans certains cas, la largeur de la route a été réduite afin de conserver des arbres matures et de permettre la construction d'un trottoir, ce qui est obligatoire sur au moins un côté des routes locales dans la version provisoire du Plan officiel de la Ville. Les largeurs de route proposées sont considérées comme acceptables pour permettre le stationnement d'un seul côté de la rue.

Les avancées de trottoir ont été conçues conformément aux lignes directrices municipales et fédérales applicables en matière de conception afin de garantir que les voies de circulation des véhicules d'urgence, de collecte des déchets et d'entretien puissent être aménagées.

Commentaire : Quelle part de notre propriété sera utilisée pour un trottoir et quelle part de la pelouse avant sera perdue?

Nombre de répondants : 4

Réponse : Les nouveaux trottoirs seront entièrement situés dans l'emprise de la Ville. L'ajout de trottoirs n'entraînera aucune perte de propriété.

Bien que les travaux se déroulent tous sur l'emprise de la Ville, l'ajout de trottoirs sera perçu comme une certaine perte d'espace dans la cour avant et l'entrée de cour. Ces largeurs sont généralement les suivantes :

- Promenade Bel-Air (du chemin Checkers à la rue Field) : Perte de 1,5 m de la largeur de la cour avant et de l'entrée de cour le long du côté sud de la rue.
- Rue Bedbrooke (de la promenade Bel-Air à la rue Iris) : Perte de 1,3 m de la largeur de la cour avant et de l'entrée de cour le long du côté est de la rue.

Commentaire : Les grands arbres du voisinage seront-ils touchés?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les tracés des conduites d'égouts, des conduites d'eau principale et des trottoirs ont été établis de manière à limiter autant que possible les répercussions sur les arbres, tout en assurant une séparation adéquate par rapport aux autres services publics à l'intérieur de l'emprise. Des mesures de protection seront mises en œuvre pour veiller à ce que les arbres soient aussi peu touchés que possible pendant les travaux de construction.

À ce stade du processus de conception, aucun abattage d'arbres n'est prévu.

Commentaire : Les égouts pluviaux actuels seront-ils prolongés vers le sud le long des rues Bedbrooke et Field pour desservir les nouveaux puisards de rue? Ou bien, ces puisards se raccorderont-ils à l'égout sanitaire et le transformeront-ils en égout unitaire, ce qui augmentera le risque d'inondation?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les égouts pluviaux actuels le long des rues Bedbrooke et Field seront tous deux prolongés suffisamment en direction sud pour capter les puisards de rue supplémentaires.

Aucun puisard de rue ne sera raccordé aux nouveaux égouts sanitaires.

Commentaire : Toutes les rues touchées auront désormais des avancées de trottoir, des dos d'âne et des trottoirs. S'agit-il d'une politique de la Ville ou d'un résultat des commentaires de la communauté, des études sur la circulation, etc.? La promenade Bel-Air a-t-elle vraiment besoin de trois dos d'âne devant deux écoles?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Une récente directive du Conseil exige que toutes les routes résidentielles locales soient reconstruites à une vitesse opérationnelle de 30 km/h. Les mesures de gestion de la vitesse recommandées dans ce projet sont conformes aux Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville, qui varient en fonction de la catégorie de route et tiennent compte des corridors d'urgence désignés. Pour plus d'information, veuillez cliquer sur le lien suivant :

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Commentaire : Ce projet offre-t-il aux propriétaires la possibilité de faire remplacer leurs services sanitaires et d'eau depuis la limite de la propriété à la maison? La Ville dispose-t-elle d'une liste d'entrepreneurs recommandés? Des permis de construire sont-ils nécessaires?

Nombre de répondants : 5

Réponse : L'entrepreneur de la Ville remplacera ou remettra en état tous les services d'égout actifs, et ce, jusqu'à la limite de l'emprise. La Ville n'ajoutera pas au remplacement des services sur les propriétés privées individuelles, à l'exception des quelques propriétés figurant sur la liste d'entretien préventif de la Ville (les propriétés figurant sur la liste d'entretien préventif sont identifiées comme nécessitant des travaux de réparation sur la propriété privée en raison de dommages aux services sur cette dernière causés par des problèmes sur la propriété de la Ville, par exemple des racines d'arbres). Si un propriétaire souhaite remplacer ses services privés, il doit le faire en embauchant un entrepreneur à ses propres frais. Le calendrier des travaux effectués sur une propriété privée incombe entièrement au propriétaire; toutefois, si l'on se fie aux projets antérieurs, il est plus facile de les exécuter une fois les travaux de la Ville achevés, et ce, afin d'éviter les conflits, etc.

Dans de très rares cas, l'entrepreneur retenu par la Ville peut être disposé à effectuer les travaux privés pour le propriétaire dans le cadre d'une entente distincte en même temps qu'il effectue les travaux de la Ville. Toutefois, veuillez noter que, le plus souvent, les entrepreneurs de la Ville chargés de la reconstruction des routes ne veulent pas effectuer de travaux « secondaires » sur les propriétés privées.

Commentaire : Étant donné les antécédents d'inondations dans le secteur, envisage-t-on ou pourrait-on ajouter une protection contre les refoulements aux canalisations latérales reliant les maisons aux égouts?

Nombre de répondants : 1

Réponse : En ce qui concerne la prévention des refoulements, veuillez consulter le lien suivant vers la page Web de la Ville : [Refoulements des eaux d'égout et inondations de sous-sol | Ville d'Ottawa](#)

Si vous avez d'autres questions sur la prévention des refoulements, veuillez vous renseigner à l'adresse protectiveplumbing@ottawa.ca.

Commentaire : Je suis heureux d'apprendre que les égouts sanitaires, les conduites d'eau principales, le réseau d'évacuation des eaux pluviales et les chaussées seront améliorés.

Nombre de répondants : 7

Réponse : Nous vous remercions de vos commentaires.

Commentaire : Je ne suis pas en faveur de l'aménagement de trottoirs.

Nombre de répondants : 5

Réponse : À la page 62 de la version provisoire du Plan officiel de la Ville, il est recommandé d'aménager des trottoirs sur au moins un côté des routes locales dans la zone urbaine <https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel>.

Commentaire : Je ne suis pas en faveur de l'ajout d'avancées de trottoir ou de bordures qui rétrécissent la chaussée.

Nombre de répondants : 6

Réponse : Une récente directive du Conseil exige que toutes les routes résidentielles locales soient reconstruites à une vitesse opérationnelle de 30 km/h. Les mesures de gestion de la vitesse recommandées dans ce projet sont conformes aux Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville, qui varient en fonction de la catégorie de route et tiennent compte des corridors d'urgence désignés. Pour plus d'information, veuillez cliquer ici : https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Commentaire : Je suis préoccupé par les excès de vitesse ou la circulation de transit dans le secteur.

Nombre de répondants : 7

Réponse : Les mesures de gestion de la vitesse proposées décourageront la circulation de transit et les excès de vitesse.

Commentaire : Pourquoi placer le trottoir du côté sud alors que le reste des trottoirs de la promenade Bel-Air sont du côté nord? Ce placement n'est pas cohérent et oblige tous les usagers à traverser la route à la promenade Field plutôt qu'aux autres nombreuses intersections.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Le côté sud est proposé pour permettre l'accès aux rues transversales sans traverser à un endroit sans mesure de contrôle de la circulation.

Commentaire : Puisque la consultation publique en ligne a commencé le 28 janvier 2021, pourquoi avons-nous reçu l'avis la semaine dernière, au début de février, environ une semaine après le commencement?

Nombre de répondants : 2

Réponse : La consultation publique en ligne était disponible du 28 janvier au 16 février. Bien que nous comprenions que les avis ne soient pas parvenus aux maisons avant le début de la consultation, nous avons tout de même accepté les commentaires après le 16 février comme faisant partie du dossier de consultation.

Commentaire : Je suis en faveur de l'ajout de dos d'âne allongés.

Nombre de répondants : 7

Réponse : Nous vous remercions de vos commentaires.

Commentaire : Préoccupations concernant les dos d'âne allongés qui sont dangereux pour les patients dans les ambulances.

Nombre de répondants : 2

Réponse : Une récente directive du Conseil exige que toutes les routes résidentielles locales soient reconstruites à une vitesse opérationnelle de 30 km/h. Les mesures de gestion de la vitesse recommandées dans ce projet sont conformes aux Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville, qui varient en fonction de la catégorie de route et tiennent compte des corridors d'urgence désignés. La rue Iris est la seule rue essentielle pour les interventions d'urgence identifiée par les

Service des incendies et Service paramédic dans la zone du projet. Pour plus d'information, veuillez cliquer ici :

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Les avancées de trottoir et les dos d'âne allongés ont été conçus conformément aux lignes directrices municipales et fédérales applicables en matière de conception afin de garantir que les voies de circulation des véhicules d'urgence, de collecte des déchets et d'entretien puissent être empruntées.

Commentaire : On craint que le rétrécissement des rues et l'ajout d'avancées de trottoir rendent la circulation des véhicules d'urgence difficile.

Nombre de répondants : 4

Réponse : Les avancées de trottoir seront conçues conformément aux lignes directrices municipales et fédérales applicables en matière de conception afin de garantir que les voies de circulation des véhicules d'urgence, de collecte des déchets et d'entretien puissent être empruntées. La rue Iris est la seule rue essentielle pour les interventions d'urgence identifiée par les Service des incendies et Service paramédic dans la zone du projet.

Commentaire : Je suis en faveur de l'ajout de trottoirs.

Nombre de répondants : 4

Réponse : Noté.

Commentaire : Les avancées de trottoir devant 2144 et 2149, promenade Bel-Air sont placées directement en face des allées, ce qui aura un effet négatif sur la facilité de sortie des résidents, surtout en hiver lorsque l'accumulation de neige rétrécit la route et entrave la visibilité.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Des modifications ont été apportées à la conception de mesures de modération de la circulation à ces endroits, ce qui fait que l'avancée de trottoirs ne sera pas en face des allées ici. Un rétrécissement au milieu de l'îlot avec un dos d'âne allongé sera maintenant installé devant les 2152 et 2153, promenade Bel-Air, à la place des avancées de trottoir.

Commentaire : Pouvez-vous nous dire s'il existe des études fiables comparant les dos d'âne allongés en asphalte et ceux en caoutchouc boulonné? Comme l'emplacement proposé pour le dos d'âne allongé est situé non loin de maisons où vivent des tout-petits et de jeunes enfants (dans un quartier où les chambres sont situées au rez-de-chaussée, face à la promenade Bel-Air), les perturbations susceptibles de survenir sont préoccupantes.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Nous ne sommes pas au courant d'études sur le bruit comparant les émissions du bruit de la circulation provenant de dos d'âne allongés en asphalte et de ceux en caoutchouc.

Les dos d'âne allongés en caoutchouc ne peuvent pas rester en place en hiver, car ils seraient fortement endommagés par les activités de déneigement. Les dos d'âne allongés en caoutchouc n'ont été utilisés que dans des situations temporaires et ont été retirés au fil des saisons. Le nombre d'attaches percées nécessaires pour les maintenir en place est important, ce qui contribue fortement à la détérioration de la chaussée où ils se trouvent. Par conséquent, la politique actuelle de la Ville veut qu'ils ne soient appliqués que dans des conditions temporaires et lorsque des plans de réfection de la chaussée sont prévus peu après.

Commentaire : Avec le rétrécissement global de la route et l'installation de trottoirs et d'avancées de trottoir, j'implore la Ville d'envisager de faire du côté nord de la promenade Bel-Air, entre Checkers et Field, une zone de stationnement interdit (permettant le stationnement uniquement sur le côté sud, près du trottoir et quelque peu limité en raison des avancées de trottoir susmentionnées).

Nombre de répondants : 1

Réponse : Le stationnement sur rue autorisé alternera d'un côté à l'autre le long de ce tronçon de rue afin de modérer la circulation. Le stationnement sera interdit au niveau et en face des avancées de trottoir proposées.

Commentaire : Est-ce que le projet envisagera de faire en sorte que les gens ne se garent que d'un seul côté de la rue à la fois (par exemple, du côté nord du 1^{er} au 15 du mois, et du côté sud du 16 jusqu'à la fin du mois)?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Le stationnement sera généralement en alternance d'un côté de la rue à l'autre dans les limites du projet, entre les mesures de modération de la circulation. Il ne s'agit pas d'inverser les zones de stationnement à différents moments du mois ou de l'année.

Commentaire : En ce qui concerne l'accès piétonnier, en particulier pendant la période de construction d'une durée estimée entre 14 et 18 mois, pouvez-vous préciser comment l'accès sera maintenu? Selon la page du projet : « Au moins un trottoir continu sera maintenu en tout temps dans les limites du projet. L'entrepreneur sera tenu de fournir aux résidents un accès piétonnier adéquat à leur logement en tout temps. Pour ce faire, il pourra avoir recours à des mesures de surfacage temporaires (asphalte, etc.), au besoin », mais il n'y a aucune mention des plans pour les zones sans trottoirs. Les résidents doivent pouvoir accéder en toute sécurité aux écoles, aux sentiers, aux boîtes postales communautaires, etc.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Pour les tronçons de rue sans trottoir, un trottoir temporaire sera construit pour aider les résidents de la localité à se déplacer dans la zone de construction.

Les équipes de construction devront veiller à ce que les résidents aient accès à leurs entrées de cour, aux boîtes postales communautaires, etc. pendant les travaux. Dans certains cas, l'accès aux entrées de cour sera interdit de façon temporaire, par exemple lors de l'aménagement d'un trottoir. Dans ces cas, le personnel de la Ville responsable de l'inspection informera les résidents à l'avance et leur remettra une vignette de stationnement sur rue temporaire dans une rue voisine sans risquer de recevoir une contravention.

Veillez noter que, bien que la durée des travaux de construction soit d'environ un an et demi, les travaux seront réalisés par étapes, de sorte que tous les tronçons de rue ne seront pas en construction en même temps. L'objectif de l'organisation par étapes est de limiter le volume des travaux sur la promenade Bel-Air à l'est de la rue Field pendant l'année scolaire.

Commentaire : Des recherches ont-elles été menées pour prouver que les avancées de trottoir sont des mesures utiles?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les avancées de trottoir sont des mesures éprouvées de modération de la circulation installées partout dans la Ville d'Ottawa. Il s'agit d'une mesure prévue dans les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville d'Ottawa :

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Commentaire : On suggère l'installation d'une mesure permanente de modération de la circulation, comme un dos d'âne allongé ou un passage pour piétons sur la rue Iris, au passage de la CCN.

Nombre de répondants : 2

Réponse : La mise en place de plusieurs points de passage potentiels le long de la rue Iris se trouve à l'extérieur des limites actuelles du projet et ne sera pas poursuivie dans le cadre de ce projet.

Commentaire : Pouvez-vous expliquer pourquoi les rétrécissements ont été proposés comme solution? Nous ne comprenons pas le rapport qualité-prix.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les rétrécissements sont des mesures éprouvées de modération de la circulation installées partout dans la Ville d'Ottawa. Il s'agit d'une mesure prévue dans les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville d'Ottawa :

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Commentaire : La plupart des excès de vitesse le long de Bedbrooke sont le fait de véhicules venant de Dublin ou de Bel-Air. Il n'est donc pas logique de n'avoir qu'un seul dos d'âne allongé du côté sud.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Certaines modifications ont été apportées à la conception de mesures de modération de la circulation pour la rue Bedbrooke. Au total, il y aura désormais trois dos d'âne allongés le long de Bedbrooke entre Bel-Air et Iris. Certaines des avancées de trottoir proposées précédemment seront soit retirées, soit modifiées en raison de l'ajout de dos d'âne allongés.

Commentaire : Quel est le calendrier d'entretien d'un dos d'âne en asphalte? Avec la météo à Ottawa, n'est-il pas préférable d'avoir un dos d'âne en caoutchouc jaune?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les dos d'âne allongés sont installés dans le cadre de l'opération globale de pavage en asphalte des routes, alors que les dos d'âne en caoutchouc jaune sont fixés à la chaussée après l'achèvement de la structure du pavage en asphalte. À l'heure actuelle, la Ville d'Ottawa n'autorise pas l'utilisation de dos d'âne allongés en caoutchouc sur les routes qui lui appartiennent. Le calendrier d'entretien d'un dos d'âne allongé en asphalte est le même que celui de la chaussée, avec une durée de vie prévue d'environ 20 ans.

Les dos d'âne allongés en caoutchouc ne peuvent pas rester en place en hiver, car ils seraient fortement endommagés par les activités de déneigement. Les dos d'âne allongés en caoutchouc n'ont été utilisés que dans des situations temporaires et ont été retirés au fil des saisons. Le nombre d'attaches percées nécessaires pour les maintenir en place est important, ce qui contribue fortement à la détérioration de la chaussée où ils se trouvent. Par conséquent, la politique actuelle de la Ville veut qu'ils ne soient appliqués que dans des conditions temporaires et lorsque des plans de réfection de la chaussée sont prévus peu après.

Commentaire : Avons-nous vraiment besoin d'avoir un dos d'âne allongé et un rétrécissement au même endroit?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les rétrécissements et les dos d'âne allongés font partie d'un certain nombre de mesures éprouvées de modération de la circulation installées partout dans la Ville d'Ottawa. Leur combinaison permet d'atteindre la vitesse cible de 30 km/h fixée par le Conseil. Ces mesures sont prévues dans les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville d'Ottawa : https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Commentaire : Le trottoir longe-t-il Bedbrooke d'Iris à Bel-Air? Si c'est le cas, ne serait-il pas plus judicieux de le faire du côté ouest puisque Dublin le couperait?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Puisque l'avenue Dublin croise le côté est de Bedbrooke, il est plus logique d'installer le nouveau trottoir sur le côté est de Bedbrooke, comme proposé. Ainsi, les piétons qui arrivent sur la rue Bedbrooke depuis l'avenue Dublin ou la rue Lazard peuvent accéder au trottoir sans traverser Bedbrooke à l'intersection, comme ce serait le cas si le trottoir était du côté ouest.

Commentaire : L'étude a-t-elle été faite pour l'ajout de trottoirs lorsque l'école Putman était ouverte?

Nombre de répondants : 1

Réponse : De nouveaux trottoirs sont aménagés sur la promenade Bel-Air et la rue Bedbrooke, conformément à la page 62 de la version provisoire du Plan officiel de la Ville, qui recommande la construction de trottoirs sur au moins un côté des routes locales dans la zone urbaine (<https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel>).

Le fait que l'école JH Putman soit ouverte ou fermée n'a pas eu d'incidence sur la décision d'ajouter des trottoirs aux rues dans le cadre de ce projet, car les trottoirs ajoutés sont conformes au Plan officiel de la Ville.

Commentaire : Pourquoi un trottoir n'est-il pas ajouté le long du chemin Checkers?

Nombre de répondants : 1

Réponse : La reconstruction complète du chemin Checkers ne fait pas partie de la portée du projet actuel. On prévoit qu'à l'avenir, il sera possible d'ajouter des trottoirs à d'autres rues, comme le chemin Checkers, lorsqu'on devra aussi en faire la réfection.

Commentaire : Pourquoi la conception du nouveau trottoir sur Bel Air (de Field à Checkers) n'a-t-elle pas été placée à côté de la route, comme pour le trottoir sur Bel Air à Garfield et sur Navaho (d'Iris à Agincourt). Il y aurait ainsi plus d'espace pour les entrées de cour, car les véhicules ne peuvent pas bloquer le trottoir.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Le nouveau trottoir le long de la promenade Bel-Air, du chemin Checkers à la rue Field, sera situé le long du côté sud de la rue et à côté de la route (c'est-à-dire sans terre-plein entre la route et le trottoir). C'est la même chose que les tronçons notés de Bel-Air (à l'est de Garfield) et de Navaho (d'Iris à Agincourt).

Commentaire : Quel est l'impact de la conception de la route avec les dos d'âne allongés et les avancées de trottoir sur les véhicules d'urgence et les autobus scolaires?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Une récente directive du Conseil exige que toutes les routes résidentielles locales soient reconstruites à une vitesse opérationnelle de 30 km/h. Les mesures de gestion de la vitesse recommandées dans ce projet sont conformes aux Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville, qui varient en fonction de la catégorie de route et tiennent compte des corridors d'urgence désignés. Les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville ont été examinées et acceptées par les Services des routes et d'urgence.

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/traffic_calm_design_guide_fr.pdf.

Le dessin géométrique de la chaussée a été élaboré de manière à ce que les véhicules d'urgence, les autobus scolaires et les camions à ordures puissent manœuvrer le long des rues concernées en passant par les avancées de trottoir en présence de voitures stationnées. La rue Iris est la seule rue essentielle pour les interventions d'urgence identifiée par les Service des incendies et Service paramédic dans la zone du projet.

Commentaire : L'école Charlotte Lemieux a-t-elle été contactée et a-t-elle fourni des suggestions pendant la construction? Il y a beaucoup de problèmes de circulation avec les autobus et les véhicules pendant les heures au cours desquelles les parents déposent et viennent chercher leurs enfants. Elle offre des services de garderie toute l'année.

Nombre de répondants : 1

Réponse : L'école élémentaire publique Charlotte-Lemieux a été consultée concernant le projet. D'autres discussions sur la phase d'aménagement et le calendrier auront lieu avec le personnel de l'école au cours de l'étape de la conception détaillée.

Commentaire : Je ne sais pas si le calendrier des travaux de construction de la propriété du 2112, promenade Bel-Air s'alignera sur ce projet de construction. Cela signifie que les travaux seront très dérangeants pour les résidents. Si la construction a lieu après ce projet, les résidents s'inquiètent que la circulation de camions ait un impact sur les routes nouvellement asphaltées.

Nombre de répondants : 1

Réponse : L'équipe du projet est au courant du projet d'aménagement au 2112, promenade Bel-Air Drive et la coordination se poursuit pour établir des échéanciers et minimiser les dérangements pour les résidents.

Commentaire : Des améliorations doivent être apportées à l'intersection Bel-Air/Field pour accroître la sécurité. J'aimerais que le panneau d'arrêt situé au coin nord-est de Bel-Air (à l'approche de l'intersection en direction ouest) soit avancé, car il est éloigné de l'intersection en raison de l'entrée de cour située au 2129, promenade Bel-Air. Je sais que l'entrée de cour limite les options, mais tout ce qui peut être fait pour augmenter la sécurité de cette intersection est une amélioration.

Nombre de répondants : 1

Réponse : En raison de l'emplacement de l'entrée de cour du 2129, promenade Bel-Air, le panneau d'arrêt situé au coin nord-est de l'intersection de la promenade Bel-Air et de la rue Field ne peut pas être déplacé plus à l'ouest. Avec l'ajout d'avancées de trottoir et la réduction de la largeur de la chaussée à 7,0 m en amont de l'intersection, la distance de traversée sera réduite pour les piétons. Grâce à l'arrêt à trois sens, la sécurité sera renforcée pour les piétons et les automobilistes à l'intersection de la promenade Bel-Air et de la rue Field.

Commentaire : Les avancées de trottoir sont-elles asphaltées, en béton, ou comprennent-elles une aire gazonnée ou un jardin? Existe-t-il des options pour une jardinière ou d'autres éléments végétaux? Il pourrait être intéressant d'avoir un jardin de fleurs sauvages pour attirer les pollinisateurs.

Nombre de répondants : 1

Réponse : Les avancées de trottoir sont pour la plupart assez limitées en taille. Celles situées du côté opposé aux trottoirs seront recouvertes de gazon derrière la bordure, tandis que celles du même côté de la rue que les trottoirs seront en béton entre la bordure et le trottoir.

Commentaire : Pouvez-vous me dire pourquoi toute la partie du chemin Checkers au nord d'Iris n'est pas incluse dans ce projet, ainsi que les autres routes au nord d'Iris dans ce secteur?

Nombre de répondants : 1

Réponse : Le principal objectif de ce projet est d'augmenter la capacité du réseau d'égouts sanitaires dans le quartier Bel-Air afin de réduire le risque d'inondation des sous-sols. La Ville a mené des enquêtes sur le système de conduites d'égout sanitaire existant (conditions hydrauliques et des conduites) et a déterminé que les limites actuelles de ce projet augmenteraient efficacement la capacité du réseau et aideront à atténuer les inondations de sous-sols. Les conduites souterraines de la rue Checkers semblent également être en bon état, il n'y a donc aucune raison de remplacer les égouts de cette rue pour le moment. La même raison s'applique aux autres rues adjacentes non incluses dans ce projet.