

CP420 : Avenue Byron – Questions et réponses

Question 1 : A-t-on envisagé d'inclure une intersection protégée à la croisée des avenues Churchill et Byron dans le cadre de ce projet pour améliorer la connectivité cyclable du corridor Byron?

R : L'intersection Byron-Churchill ne s'inscrit pas dans la portée originale de ce projet. Une étude préliminaire sur l'amélioration de la connectivité cyclable avec l'avenue Churchill est en cours, mais la nouvelle portée n'a pas encore été confirmée officiellement.

Question 2 : Quels effets les travaux d'aménagement éventuels sur la place Byron auront-ils sur le remblayage proposé dans le cadre de ce projet?

R : Les travaux sur la place Byron consistent à remplacer les infrastructures souterraines existantes; les travaux en surface se limitent au remblayage de la tranchée. Ces travaux sont nécessaires, puisque les égouts des avenues Byron et Highcroft, qui ont leurs sorties sur l'avenue Churchill, passent sous l'emprise de la place Byron.

Question 3 : Comment pourra-t-on accéder au Superstore à partir des rues secondaires du côté sud de l'avenue Byron? À l'heure actuelle, les gens traversent à l'avenue Bevan, où la bordure de rue est dénivelée, mais le concept proposé éliminerait cette dénivellation et forcerait les piétons à traverser la piste cyclable.

R : Ceux qui souhaitent accéder aux commodités de l'autre côté de l'avenue Byron seront invités à suivre l'infrastructure désignée (la piste cyclable pour les cyclistes et le trottoir pour les piétons) jusqu'au passage officiel le plus près, actuellement aux avenues Churchill et Kirkwood. Pour améliorer la connectivité de ce corridor, un passage supplémentaire sera aménagé à la hauteur de l'avenue Tweedsmuir. Il s'agira d'un passage pour piétons de catégorie C.

Question 4 : L'avenue Athlone est un cul-de-sac peu fréquenté que se partagent tous les utilisateurs sans problème. Les mesures de modération de la circulation proposées ne sont pas nécessaires à notre avis. Nous demandons donc à ce que les renseignements suivants soient communiqués ou pris en considération :

Q : Les cyclistes ne seraient-ils pas mieux protégés par la configuration actuelle (voie large sans bordure) que par celle proposée (voie étroite avec bordure)?

R : L'avenue Athlone n'a pas été conçue pour faire partie du circuit cyclable dans le plan des transports de la Ville d'Ottawa. Voilà pourquoi les cyclistes sont invités à partager la voie avec les véhicules. L'ajout d'un trottoir donnera aux piétons un endroit sûr où circuler et délimitera l'espace réservé aux cyclistes. Les mesures de modération de la circulation viendront réduire la vitesse des véhicules pour protéger ces derniers tout en séparant la circulation piétonne et cycliste.

Q : L'avenue Athlone est un cul-de-sac peu fréquenté. Les mesures de modération de la circulation proposées ne sont pas nécessaires à notre avis. Pourrait-on savoir ce qui a motivé ce choix?

R : Les mesures de modération de la circulation proposées pour l'avenue Athlone sont nécessaires au respect du plan d'action en matière de sécurité routière de la Ville d'Ottawa, approuvé par le Conseil municipal le 4 décembre 2019. Selon ce plan, toutes les voies locales doivent afficher une limite de vitesse de 30 km/h, ce qui rend nécessaire l'adoption de mesures de modération. Les mesures précises à adopter sont déterminées au cours du processus de conception pour le projet visé. Comme l'avenue Athlone est un cul-de-sac, l'équipe de projet s'est entretenue avec divers intervenants pour faire un choix qui convienne aux résidents tout en respectant les exigences du plan d'action.

Q : Les résidents croient que l'ajout d'un trottoir et d'une bordure forcera les gens à quitter la chaussée pour faire place aux voitures, ce qui expliquerait la nécessité des mesures de modération de la circulation qui n'existait pas avant. Avons-nous raison de présumer que l'abandon du trottoir éliminerait la nécessité de mesures de modération supplémentaires?

R : Non, l'abandon du trottoir sur l'avenue Athlone n'éliminerait pas la nécessité des mesures de modération de la circulation. Celles-ci sont imposées par le plan d'action en matière de sécurité routière de la Ville d'Ottawa, approuvé par le Conseil municipal le 4 décembre 2019, qui attribue aux voies une limite de vitesse de 30 km/h. L'ajout du trottoir sert à assurer un lien pédestre avec le parc communautaire tout en éliminant les interactions possibles entre piétons et cyclistes.

Q : Peut-on s'attendre à ce que le chantier nécessaire à l'aménagement du trottoir et des mesures de modération de la circulation proposés sur l'avenue Athlone ainsi que la perte d'écoulement naturel des eaux pluviales aient un effet néfaste sur les arbres en place? Par exemple, il est clair que l'arbre mûr au 452, avenue Athlone (n° 229) ne survivra probablement pas aux lourds travaux d'excavation nécessaires à la création d'une intersection surélevée.

R : Bien que les travaux de construction puissent avoir un effet néfaste sur les arbres en place, des consultations et des évaluations sont menées tout au long du processus de conception pour réduire ces risques au minimum. L'étape de la conception préliminaire a servi à fixer les limites de base de l'espace à remblayer, ce qui fera ressortir les conflits à résoudre à l'étape de la conception détaillée. Pour limiter les répercussions sur les arbres mûrs, on pourra envisager de changer l'endroit où la voie rétrécit, de réduire les limites du trottoir, d'utiliser des sols structuraux ou d'aménager une avancée de trottoir. Les consultations auprès des Services forestiers de la Ville d'Ottawa et du concepteur-paysagiste se poursuivront durant la phase de conception.

En ce qui concerne l'arbre mentionné au 452, avenue Athlone, l'intersection surélevée et le trottoir proposés à cet endroit auront pour effet d'élever le niveau du sol autour du tronc, et ainsi de mieux couvrir les racines exposées et de réduire les travaux d'excavation nécessaires autour de l'arbre. L'évaluation préliminaire des répercussions du concept proposé à cet endroit montre que les travaux de construction ne nuiront pas à cet arbre. D'autres études et consultations seront menées, et des stratégies d'atténuation seront envisagées s'il est établi que les travaux auraient des effets néfastes.

Q : Les mesures de modération de la circulation nous feront perdre de précieuses places de stationnement sur rue et créeront plus de problèmes pour les utilisateurs qu'elles n'en règlent.

R : Des dispositions ont été prises pour réduire le nombre de places de stationnement sur rue éliminées dans le concept proposé.

Q : La voie actuelle est assez large pour accueillir tous les utilisateurs sans les désavantages d'un trottoir et de mesures de modération de la circulation.

R : Il a été établi que les résidents préfèrent la configuration actuelle où les piétons partagent la voie avec les véhicules, mais plus la densité de la population augmente, plus il sera essentiel d'aménager des infrastructures séparées pour réduire les interactions entre ces deux groupes d'utilisateurs. Les piétons ne sont pas une mesure de modération de la circulation, et le maintien du modèle de voie partagée multiplierait les interactions avec les véhicules, ce qui crée un réel danger.

Q : Nous sommes d'accord qu'il faudra des mesures de modération de la circulation entre les avenues Byron et Wesley, mais nous sommes d'avis que celles prévues entre l'avenue Wesley et le cul-de-sac sont excessives.

R : Comme il a été dit, ces mesures de modération de la circulation correspondent aux exigences du plan d'action en matière de sécurité routière de la Ville d'Ottawa, selon lequel les voies doivent être conçues pour une vitesse de base de 30 km/h. Nous avons étudié les mesures de modération proposées à l'étape de conception préliminaire, de concert avec divers intervenants du projet, pour atténuer certains des problèmes soulevés par les résidents tout en respectant la limite de 30 km/h.

Q : A-t-on pensé à favoriser la distanciation sociale dans la conception, compte tenu de la pandémie actuelle et de l'éventualité que cette mesure reste nécessaire pendant un certain temps encore?

R : Il faut savoir que selon le calendrier de construction approximatif, les travaux sur l'avenue Athlone ne commenceront pas avant 2022, et vers la fin de l'été 2022 pour le trottoir proposé. Nous sommes conscients que l'aménagement d'un trottoir unique n'augmente pas l'espace de distanciation sociale, mais il permet de respecter cette distance de façon plus sûre. La configuration actuelle de l'avenue Athlone force les piétons à marcher sur la chaussée. Pour garder une distanciation sociale adéquate, ils seraient donc obligés de se rapprocher encore plus des voitures alors qu'avec un trottoir, ils auront un espace de déplacement désigné et la possibilité de s'écarter sur une entrée de cour pour laisser passer quelqu'un.

Q : Je crains que l'aménagement d'un trottoir devant ma propriété aggrave le problème d'accumulation de glace existant où mon entrée de cour rencontre la route.

R : Dans le cadre des travaux de conception, nous nous pencherons sur le drainage des routes ainsi que sur le nivellement aux entrées de chaque propriété. Cette étape servira à régler toutes les questions de drainage.

Q : Pourquoi la Ville tient-elle absolument à aménager le cul-de-sac (l'avenue Athlone) en fonction des véhicules plutôt qu'en fonction des piétons? Il existe des modèles d'aménagement qui favorisent la circulation piétonne plus que les automobiles.

R : Puisque les chaussées sont foncièrement conçues pour les véhicules, une conception partagée avec les piétons risque de créer plus d'interactions entre ces deux groupes d'utilisateurs. En revanche, l'aménagement d'un trottoir conçu pour les piétons réduit ces interactions tout en offrant à ces derniers un endroit sûr où circuler, entretenu même en hiver. Bien entendu, un conducteur prudent ralentit en présence de piétons, mais ce ne sont pas tous les conducteurs qui le font. Les piétons ne doivent pas servir de mesure de modération de la circulation; cela augmenterait les risques d'interaction entre utilisateurs et créerait d'importants problèmes de sécurité.

Q : Selon notre expérience, la circulation sur ce segment de l'avenue Athlone est assez lente et les véhicules respectent l'espace des piétons.

R : Il se peut que les résidents réduisent leur vitesse sur cette voie, mais on ne peut pas en dire autant de tout le monde. Bien qu'il s'agisse d'un cul-de-sac, la voie est quand même empruntée par des non-résidents, par exemple pour les livraisons. D'ailleurs, la présence de véhicules de livraison sur ces voies locales augmentera au même rythme que le recours aux services de livraison à domicile. Ces conducteurs ignorent les ententes tacites qui existent entre les résidents et les piétons et sont normalement pressés de terminer leurs circuits. Les mesures de modération de la circulation peuvent certes sembler excessives pour les résidents de l'avenue, mais elles ont pour but de réduire le potentiel d'interactions entre automobilistes et piétons.

Q : Selon les limites du projet, le trottoir proposé semble empiéter sur l'aménagement paysager.

R : Le tracé du trottoir sera ajusté au besoin pour réduire les répercussions sur les arbres mûrs. Si la construction du trottoir perturbe l'aménagement paysager, celui-ci sera rétabli à son état initial après les travaux.

Q : Avec le trottoir et les mesures de modération de la circulation proposés, le projet sera beaucoup plus long à réaliser que si l'on s'en tenait au remplacement de l'infrastructure souterraine vieillissante. Les entrées de cour seront bloquées pendant des années. En enlevant ces éléments conceptuels, on pourrait réduire considérablement la durée des travaux.

R : Il est vrai que ce projet a une durée prévue de deux ans et demi, mais la plupart des travaux qui toucheront les résidents de l'avenue Athlone ne dureront qu'une seule saison de construction (début du printemps à la fin de l'automne). Les éléments de surface, comme le trottoir et les dos d'âne allongés, ne rallongent pas de beaucoup les projets de cette envergure. Ces travaux sont généralement réalisés en même temps que le remblayage de la chaussée rendu nécessaire par les travaux souterrains. Une fois ces derniers terminés, il faut normalement de deux à trois semaines pour remblayer une chaussée de cette taille, tandis que le trottoir devrait prendre une semaine à aménager. La plupart de ces travaux peuvent se faire en parallèle; ils ont donc très peu d'effet sur la durée de la construction.

Q : Si nous sommes beaucoup à ne pas être d'accord avec les mesures de modération de la circulation proposées pour l'avenue Athlone, aurons-nous notre mot à dire sur le choix du concept?

R : Vos commentaires sont toujours les bienvenus; nous en tiendrons compte dans nos recommandations. Comme on l'a vu, les mesures de modération de la circulation sur l'avenue Athlone sont nécessaires, mais leur type et leur portée ont été revus. Nous tenons à ce que tous les résidents sachent qu'ils ont été entendus et que leurs interventions ont été prises en considération. Le projet a pour but d'assurer la sûreté, l'inclusivité et l'accessibilité de la voie pour tous. Par conséquent, nous accueillons volontiers tous vos commentaires. Si pour une raison ou une autre, nous ne pouvons pas intégrer le changement demandé, nous vous dirons pourquoi.

Question 5 : La configuration actuelle de l'avenue Athlone crée pour les personnes à mobilité réduite un espace dégagé et plat où circuler. L'aménagement d'un trottoir aux bordures dénivelées et la réduction de la largeur de la voie nuiront à l'accessibilité.

R : La configuration actuelle de l'avenue Athlone ne comporte pas d'espace désigné ni protégé pour les personnes à mobilité réduite, contrairement au trottoir, qui pourra être entretenu pendant l'hiver.

D'autres vérifications de l'accessibilité seront menées pour garantir que le trottoir proposé et les changements conceptuels correspondants améliorent effectivement l'accessibilité pour tous.

Question 6 : Le concept actuel prévoit le retrait d'un arbre mûr au 488, avenue Athlone pour faire place au trottoir proposé. Nous demandons que des stratégies d'atténuation soient envisagées pour réduire les répercussions du trottoir sur cet arbre.

R : Le tracé général de tous les travaux de surface a été dessiné au stade de conception préliminaire. À mesure que progresse le processus de conception, les conflits tels que celui touchant l'arbre du 488, avenue Athlone seront repérés, et des stratégies d'atténuation, adoptées. L'objectif est d'apporter l'ensemble des améliorations de surface requises tout en réduisant les répercussions sur les résidents et les arbres mûrs. Le conflit avec cet arbre a été noté, et des stratégies d'atténuations ont déjà été envisagées. Grâce aux changements conceptuels qui ont suivi, il ne sera plus nécessaire d'enlever cet arbre mûr.

Question 7 : L'avenue Athlone étant un cul-de-sac, comment assurera-t-on la circulation automobile pendant les travaux? L'accès aux entrées de cour sera-t-il bloqué?

R : Les travaux se dérouleront en étapes pour limiter le chantier à un seul côté de la rue à la fois. Ainsi, les véhicules pourront contourner la zone de construction active. Le remplacement des infrastructures souterraines touchera l'avenue au complet, mais la zone de construction active se limitera au segment excavé et à l'équipement d'excavation nécessaire. Les entrées de cour seront donc fermées une par une à mesure que progresse l'installation des conduites. On peut s'attendre à ce que chaque fermeture dure entre 4 et 24 heures, selon la rapidité d'exécution cette journée-là. L'entrepreneur sera tenu de rouvrir toutes les entrées et de dégager l'accès avant de quitter le site pour la fin de semaine. On demandera aussi aux résidents d'emprunter le moins possible leur entrée de cour tout de suite après le remblayage, pour donner à la chaussée le temps de durcir avant d'avoir à supporter le poids d'un véhicule.

Question 8 : L'accès au sentier par le parc Clare Gardens sera-t-il bloqué par les travaux?

R : Oui, puisque les infrastructures d'eau proposées passeraient par le parc Clare Gardens, le sentier existant sera bloqué par les travaux. L'accès au parc sera cependant maintenu par un sentier pédestre temporaire.

Question 9 : Le plan pour le maintien de l'accès piétonnier et cycliste à travers les chantiers ne tient pas compte des besoins des résidents à mobilité réduite qui se déplacent en fauteuil roulant.

R : Dans le cadre de son plan de gestion de la circulation piétonnière, l'entrepreneur sera tenu par contrat d'aménager un sentier ferme, entièrement accessible, propre, dégagé et clairement délimité traversant la zone de construction, pour que tous les résidents, notamment ceux à mobilité réduite, puissent y circuler librement.

Question 10 : Le trottoir proposé passera sur ma cour avant. Serai-je dédommagé pour la part de terrain qui sera occupée par le trottoir?

R : Toutes les infrastructures seront construites sur des emprises de la Ville d'Ottawa; aucun dédommagement ne sera donc accordé.

Question 11 : Les résidents aimeraient que la Ville confirme qu'avant de mettre la touche finale au concept du projet, elle leur donnera l'occasion de voir comment elle a tenu compte de leurs interventions et ce qu'elle a changé pour répondre aux besoins du quartier.

R : En plus des réponses données ci-dessus, la Ville publiera sur le site Web du projet les dessins conceptuels à mesure qu'ils seront mis à sa disposition.

Question 12 : Installerez-vous une fontaine à boire dans le parc Clare Gardens?

R : La demande a été transmise à la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations de la Ville d'Ottawa. Elle nécessiterait l'aménagement d'un nouvel égout pour le drain de fondation, d'une nouvelle conduite d'approvisionnement en eau reliée à la conduite d'eau principale proposée et d'un bâtiment pour contenir la plomberie nécessaire, sans compter les heures de main-d'œuvre supplémentaires pour l'entretien et l'hivernage réguliers. Il est à noter que la Ville a pour politique d'installer des fontaines dans les parcs qui ont déjà un bâtiment. Ce dernier doit pouvoir contenir toutes les pompes et les appareils sanitaires nécessaires à la fontaine. Comme le parc en question n'a pas encore de bâtiment, il est probable que le tout soit jugé trop prenant pour le projet.

Question 13 : Y aura-t-il des travaux dans le parc linéaire Byron? Le parc restera-t-il accessible pendant la construction?

R : Les travaux qui toucheront le parc linéaire Byron se limiteront aux points de liaison avec la piste cyclable proposée. Le parc restera accessible tout au long de la construction, sauf pour de courtes interruptions aux points de liaison.

Question 14 : Nous croyons que les passages surélevés des rues secondaires poseront problème aux personnes en fauteuil roulant.

R : Les utilisateurs du trottoir de l'avenue Byron qui traverse les rues secondaires poursuivront leur chemin au même niveau que le trottoir. Ce type de passage est donc plus convivial et accessible qu'un trottoir dénivelé traditionnel. Nous sommes conscients que ceux qui souhaitent rejoindre le trottoir de l'avenue Byron à partir d'une rue secondaire devront traverser le segment de transition surélevé du passage protégé pour piétons. Afin de régler ce problème et d'assurer un accès facile au trottoir pour les personnes à mobilité réduite, nous ajouterons une rampe d'accès sur la rue secondaire.

Question 15 : Quand commenceront et finiront les travaux sur l'avenue Athlone? Le calendrier semble suivre un horaire décalé qui rallongerait inutilement la construction.

R : Le calendrier de construction définitif sera déterminé par l'entrepreneur, mais les exigences et la séquence des travaux qui seront énoncés au contrat laissent présumer ce qui suit :

Printemps et automne 2021

- Installation des infrastructures souterraines de l'avenue Byron
- Remblayage temporaire de la chaussée sur l'avenue Byron

Printemps et automne 2022

- Installation des infrastructures souterraines des avenues Athlone et Highcroft (une équipe par avenue)
- Déplacement du poteau d'électricité sur l'avenue Byron
- Travaux à l'intersection de l'avenue Kirkwood
- Aménagement des bordures et du trottoir sur le site du projet
- Remblayage de la chaussée sur les avenues Athlone et Highcroft
- Remblayage de la chaussée sur l'avenue Byron

Printemps et automne 2023

- Remblayage de la couche supérieure de chaussée sur le site du projet
- Rétablissement de l'aménagement paysager

La plupart des travaux touchant les résidents sur les avenues Athlone et Highcroft devraient avoir lieu pendant la saison de construction de 2022 (du printemps à la fin de l'automne).

Question 16 : La conduite d'eau principale de l'avenue Athlone passera par le plus grand jardin du parc Clare Gardens. Les jardiniers bénévoles du parc pourraient-ils travailler avec l'équipe de construction pour entreposer les plantes afin de reconstruire le jardin une fois les travaux terminés?

R : Nous saluons les efforts déployés par les jardiniers bénévoles afin d'embellir le parc Clare Gardens pour tous les visiteurs, et nous ne manquerons pas de coordonner les travaux de transplantation avec eux. À noter que ces travaux ne seront sans doute pas nécessaires avant le printemps 2022, mais nous commencerons sans faute le processus de coordination dès que le contrat aura été attribué.

Question 17 : Pourriez-vous s'il vous plaît consulter les résidents quant à l'emplacement des arbres proposés dans le parc Clare Gardens? Il arrive souvent que ces arbres soient plantés sur des terrains prisés pour les activités sportives et le jeu actif.

R : Nous avons informé notre concepteur-paysagiste qu'il doit tenir compte de cette demande au moment de proposer des emplacements pour les arbres, et nous veillerons à ce que le quartier soit consulté avant de choisir les emplacements finaux.

Question 18 : Il se peut que nos conduites d'eau soient en plomb. Or, la Ville ne remplacera que la portion des conduites qui se trouve sur sa propriété. Il y a bien un programme municipal de subventions pour le remplacement de la portion qui se trouve sur une propriété privée, mais la Ville n'a pas indiqué si – ni comment – les résidents seraient informés que leurs conduites sont en plomb, des coûts estimés du remplacement, s'ils doivent engager

eux-mêmes un entrepreneur indépendant et s'ils doivent le faire pendant les travaux de la Ville. La Ville peut-elle répondre à ces questions?

R : La coordination des travaux de remplacement des conduites d'eau sur une propriété privée doit se faire entre le résident et l'entrepreneur indépendant de son choix. Cliquez sur le lien suivant pour savoir comment vérifier si vos conduites d'eau sont en plomb.

<https://ottawa.ca/fr/vivre-ottawa/eau-potable-eaux-pluviales-et-eaux-usees/eau-potable/programmes-deau-potable/programme-de-remplacement-des-conduites-en-plomb>

Question 19 : La maison au 484, avenue Athlone sera démolie pour faire place à une maison jumelée dont la construction commencera au printemps 2021. Ces travaux augmenteront encore plus le nombre de véhicules et d'accès restreints sur l'avenue. Comment la Ville coordonnera-t-elle la délivrance des permis et les activités de construction de ce projet privé avec ceux de la reconstruction de la voie pour réduire les effets sur l'accessibilité de l'avenue et le stationnement sur rue pendant les deux ans et demi de travaux?

R : On peut s'attendre à ce que les répercussions des travaux sur l'avenue Athlone se limitent à la saison de construction de 2022, ce qui en évitera les effets sur les projets privés en cours. Ce sera à l'entrepreneur privé de coordonner, au besoin, ses activités avec celles de l'entrepreneur municipal (livraison de matériaux de taille, utilisation des grues, travaux sur les emprises de la Ville) si elles risquent de créer des conflits de temps et d'espace entre les deux zones actives.

Question 20 : La connectivité cyclable proposée et l'utilisation de « chevrons vélos » pour relier la piste cyclable proposée à l'avenue Churchill sont insuffisantes. A-t-on envisagé de prolonger les infrastructures cyclables jusqu'à l'avenue Churchill?

R : Le segment de l'avenue Byron entre la fin de la piste cyclable proposée et l'intersection de l'avenue Churchill ne s'inscrit pas dans la portée initiale du projet. Une étude est en cours dans l'optique éventuelle d'améliorer cette connectivité dans le cadre du projet.

Question 21 : Les passages protégés surélevés pour piétons sont un excellent ajout aux installations actuelles. Il faudrait toutefois songer à l'angle de la pente et aux marques sur la chaussée pour avertir les automobilistes qu'ils entrent dans une zone de priorité aux piétons.

R : Les pentes des passages protégés pour piétons et les marques sur la chaussée seront conçues conformément aux normes en vigueur et vérifiées attentivement afin d'en assurer l'accessibilité et la sûreté pour les piétons et les automobilistes.

Question 22 : Toutes les pistes cyclables proposées devraient faire 2,1 m de largeur, comme le recommande l'Association des transports du Canada (2017). Si ce n'est pas possible en raison de contraintes d'espace incontournables, les résidents devraient savoir pourquoi.

R : Les normes en vigueur de l'Association des transports du Canada (ATC) ont servi à définir les critères conceptuels de tous les volets du projet liés au transport. Des explications relatives à tout écart par rapport à ces normes sont fournies dans le cadre du processus conceptuel. Selon l'ATC, la largeur recommandée d'une piste cyclable est de 1,8 à 2,1 m. Nous avons retenu la limite minimale de 1,8 m pour ce projet afin de respecter les limites de propriété du côté sud de l'avenue Byron et l'emplacement des arbres mûrs du côté nord.

Question 23 : Peut-on ajouter un passage protégé surélevé pour piétons traversant l'avenue Byron aux avenues Evered et Athlone pour améliorer la connectivité et la sécurité?

R : Ces passages piétonniers nécessitent la conception et l'installation de feux clignotants et de panneaux pour avertir les automobilistes qu'un piéton ou un cycliste s'apprête à traverser. Il n'est pas nécessaire d'en aménager aux endroits mentionnés puisqu'il existe déjà des panneaux d'arrêt à la hauteur de Churchill et de Kirkwood, et qu'un passage pour piétons est prévu à la hauteur de Tweedsmuir dans le cadre du projet.

Question 24 : Peut-on laisser tomber la bordure en béton dans les zones de transition entre la piste cyclable et la chaussée afin d'assurer une transition harmonieuse pour les vélos et les véhicules d'entretien?

R : Nous étudierons cette demande pendant la conception du projet et chercherons le meilleur moyen d'assurer une transition harmonieuse pour les vélos et les véhicules d'entretien. À noter qu'il y aura sûrement une liaison asphaltée à cet endroit, qu'il y ait ou non une bordure, puisque la construction de la route et celle des infrastructures cyclables se feront à différentes étapes du projet et avec des matériaux différents.

Question 25 : Serait-il possible de réduire la largeur proposée des voies automobiles pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable de 2,1 m?

R : La largeur des voies proposée a été fixée en fonction des éléments conceptuels du projet; c'est la largeur nécessaire pour la vitesse de base de cette route.