

# Séance d'information publique : Synthèse des commentaires exprimés et des réponses apportées (le 18 juin 2019)

**On s'inquiète de la date du début des travaux, compte tenu des travaux qui se poursuivent dans la réfection de la rue Elgin et parce que le projet de remplacement du pont de la rue Nicholas se poursuivra jusqu'en 2020.**

Le projet de réfection de la rue Greenfield, de la rue Main, de la rue Hawthorne et d'autres rues sera coordonné avec d'autres projets de construction dans le secteur. Ce projet a été reporté jusqu'en 2021, ce qui vient éliminer tous les conflits entre la réfection de la rue Elgin et le remplacement du pont de la rue Nicholas.

**Envisager d'apporter des changements temporaires aux phases des feux de circulation pendant les travaux pour faciliter le déroulement de la circulation dans le secteur.**

Les changements apportés aux phases des feux de circulation entreront en ligne de compte dans l'élaboration de la stratégie de gestion de la circulation pendant les travaux.

**Officialiser la liaison piétonnière-cyclable entre la promenade du Colonel-By et la promenade Echo (non loin de l'autoroute 417).**

L'équipe du projet se penchera sur l'idée d'une liaison piétonnière et cyclable en bonne et due forme à partir de la promenade du Colonel-By et de la promenade Echo de concert avec la Commission de la capitale nationale (CCN) et le ministère des Transports de l'Ontario (MTO).

**Officialiser la liaison piétonnière entre la promenade du Colonel-By et l'avenue Greenfield (non loin du privé Kings Landing et de la rue Nicholas).**

Ce secteur, qui appartient à la CCN, ne fait donc pas partie du périmètre de ce projet.

**Améliorer la liaison cyclable entre la promenade Echo à la hauteur de l'avenue Graham et la promenade du Colonel-By à la hauteur de l'avenue Hawthorne.**

Le modèle de conception proposé prévoit une amélioration de la connectivité des installations cyclables dans ce secteur.

**Améliorer ou installer une liaison cyclable sur la rue Main entre la rue Harvey et l'avenue Graham. Motif évident de préoccupation pour la sécurité.**

L'aménagement d'installations cyclables sur la rue Main, entre la rue Harvey et l'avenue Graham, ne fait pas partie du périmètre des travaux de ce projet. Ces commentaires ont été adressés à la Direction générale des transports de la Ville, qui prévoit d'évaluer la possibilité d'améliorer la situation éventuellement.

**On est satisfait de constater qu'on a prévu une installation cyclable réservée sur l'avenue Hawthorne.**

Nous en avons pris acte. Merci.

**Envisager d'aménager une installation cyclable dans les deux sens sur l'avenue Graham.**

Les modifications à apporter à l'avenue Graham ne font pas partie du périmètre de ce projet. Ce commentaire sera transmis à la Direction générale des transports de la Ville pour étude.

**Envisager d'enlever la voie de virage à droite dans le sens nord sur la rue Main à la hauteur de l'avenue Greenfield pour élargir les voies afin de permettre aux véhicules types de rouler et de préserver les arbres voisins.**

Le modèle de conception proposé pour ce projet (présenté à l'occasion de la séance d'information publique) prévoit l'augmentation des voies pour tenir compte des véhicules types sur la chaussée. Une voie de virage à droite réservée est justifiée pour l'approche dans le sens nord en raison du fort volume de circulation, qui est réparti entre les déplacements de transit et les virages à droite. L'enlèvement de la voie de virage à droite dans le sens nord donnerait lieu à des difficultés importantes dans le déroulement de la circulation.

**On est satisfait de constater qu'on a prévu des installations cyclables réservées sur l'avenue Greenfield.**

Nous en avons pris acte. Merci.

**On n'est pas satisfaits de l'abattage planifié des arbres des deux côtés de la rue Main. Ainsi, il n'y aurait plus d'arbres le long de la rue Main, à partir du Queensway jusqu'à la promenade du Colonel-By.**

Afin de réaliser les modifications à apporter à la route selon les modalités précisées dans le modèle de conception fonctionnelle approuvé, il faut abattre les arbres le long de la rue Main. La Ville et l'équipe chargée de la conception se pencheront sur les occasions de planter des arbres dans l'emprise de la Ville ou sur le domaine privé voisin dans les limites du périmètre du projet.

**Prévoir l'interdiction de virer à droite au feu rouge, aux intersections dotées d'une infrastructure cyclable (à la hauteur de la rue Main et de l'avenue Greenfield, puis à la hauteur de l'avenue Hawthorne et de la promenade du Colonel-By).**

Cette suggestion sera communiquée à la Direction générale des transports de la Ville.

**En raison du déroulement continu de la circulation depuis la rue Main jusqu'à l'avenue Greenfield, il est difficile de sortir de l'accès du 29, rue Main (donnant sur l'avenue Greenfield).**

Le virage à droite à partir de la rue Main jusqu'à l'avenue Greenfield donne lieu et continuera de donner lieu à un fort volume de déplacements. Les phases des feux de circulation pour les cyclistes le long de la rue Main entreront en ligne de compte pour ce projet et pourraient permettre de corriger la situation, ce dont tiendra compte le groupe responsable des feux de circulation de la Ville. Il semble que ce problème soit exacerbé par la proximité de cet accès menant à l'intersection. Le virage à droite depuis la rue Main jusqu'à l'avenue Greenfield donne lieu et continuera de donner lieu à un fort volume de déplacements.

**On souhaiterait qu'on interdise de « klaxonner dans la zone résidentielle » sur l'avenue Greenfield et sur la rue Main.**

Cette mesure n'est pas envisagée, compte tenu de la fonction de sécurité assurée par le klaxon lorsque les véhicules roulent.

**On s'inquiète de la nature de la traverse sur la promenade du Colonel-By. Les automobilistes ne tiennent pas compte des feux clignotants. La sécurité des usagers est un motif de préoccupation prioritaire.**

L'équipe du projet a constaté des problèmes de non-conformité des automobilistes. Dans le cadre des travaux de conception, le projet consistera à convertir le passage pour piétons afin d'en faire un passage pour piétons du type B (avec des feux clignotants et des panneaux indicateurs en hauteur) pour améliorer la conformité. Ces motifs de préoccupation seront rediscutés avec la Direction générale des transports de la Ville.

**Consulter la Section des forêts pour discuter de la plantation d'érables à Giguère.**

Ce projet ne prévoit pas que l'on plantera des érables à Giguère. On sélectionnera une essence d'arbre indigène adéquate après avoir consulté la Section des forêts de la Ville et où il existe des endroits qui s'y prêtent.

**Excellente activité. Merci de l'avoir organisée dans notre quartier.**

Nous en avons pris acte. Merci.

### **Protection des érables en face du 5, du 9 et du 13, rue Montcalm.**

Les travaux de voirie proposés n'ont pas d'incidence sur les érables au 5, au 9 et au 13, rue Montcalm. Les détails du remplacement de la conduite secondaire et du tuyau de raccordement de la propriété seront précisés afin d'éviter de produire également des incidences sur ces arbres.

### **Réduire les conséquences sur les végétaux de paysagement et les ouvrages de pierre en face du 9 et du 11, rue Montcalm.**

On ne pourra sans doute pas éviter les incidences sur le paysagement et sur les végétaux dans ces propriétés, puisqu'il faudra remplacer la canalisation d'égouts et le tuyau de raccordement du service d'eau dans l'emprise de la Ville. On tâchera d'éviter les incidences produites sur les arbres matures de ce côté de la rue. Dans les cas où le paysagement et les végétaux sont touchés, l'entrepreneur devra les remettre dans l'état où ils se trouvaient avant les travaux ou les améliorer, sans frais pour le propriétaire.

### **Limiter à une saison la durée des travaux de construction sur la rue Montcalm.**

Dans le cadre du calendrier, les travaux d'aménagement de la conduite d'égout et de la conduite d'eau principale se dérouleront vraisemblablement dans la même saison, de concert avec la majorité des travaux de voirie sur la rue Montcalm. Les travaux comme l'asphaltage de la surface et le paysagement pourraient être menés l'année suivante, selon l'échelonnement des travaux de construction de l'entrepreneur. Tout sera mis en œuvre pour réduire le plus possible l'incidence des travaux de construction sur la rue Montcalm. Les responsables du projet s'engagent toujours à réaliser les travaux dans les plus brefs délais.

### **Envisager de maintenir le terre-plein à la traverse piétonnière sur l'avenue Greenfield à la hauteur de la rue Concord Nord, puisque ce terre-plein sert souvent de zone de refuge pour les piétons.**

Veuillez noter que le terre-plein actuel n'est pas assez large pour être considéré comme un refuge piétonnier. Selon le modèle actuel de conception du projet, la largeur de la chaussée de l'avenue Greenfield sera rétrécie considérablement, afin de réduire la distance que doivent traverser les piétons. Selon le modèle de conception, il n'y aura pas assez de place pour y installer un terre-plein de béton.

### **On s'inquiète du gros arbre et des lilas derrière le 22 et le 24, privé Kings Landing. La piste cyclable et le trottoir proposés pourraient gêner la clôture de fer, les piliers de brique et les marches qui conduisent à la cour arrière à l'heure actuelle.**

Tout sera mis en œuvre pour réduire les répercussions sur les arbres indigènes, le paysagement et les arbustes dans le périmètre du projet. Dans certains cas, il pourrait se révéler nécessaire d'enlever la végétation afin d'aménager les nouvelles voies cyclables et les routes. La Ville tâchera de remplacer les arbres abattus dans toute la mesure du possible dans l'emprise ou, avec l'approbation du propriétaire, sur le domaine privé. La Ville remettra en état les clôtures, piliers et marches touchés par les travaux de construction.

### **Panneaux d'orientation pour les véhicules roulant dans le sens est sur l'avenue Hawthorne à l'angle de la rue Main. Les marques tracées sur la chaussée ne durent pas et sèment la confusion.**

Merci de votre suggestion. On tiendra compte de ce commentaire pendant la phase de la conception détaillée dans le cadre de l'élaboration des plans de traçage des marques sur la chaussée et d'installation des panneaux indicateurs.

### **Les forts volumes de circulation créent une congestion à partir de l'avenue Lees jusqu'à la rue Main, puis jusqu'à l'avenue Hawthorne (peut-être en raison de la fermeture de la bretelle d'accès de l'avenue Lees).**

Merci de votre commentaire. Ce point ne fait pas partie, à l'heure actuelle, du périmètre de ce projet. Il se peut que cette question permette d'améliorer la réouverture de la bretelle d'accès

dans le sens est de l'autoroute 417 à partir du moment où l'on rouvrira l'avenue Lees lorsqu'on mettra en œuvre les changements dans le service d'OC Transpo (à l'automne 2019).

**Envisager d'aménager une voie cyclable sur la promenade Echo à partir de la rue Main jusqu'au sentier polyvalent de la Ville d'Ottawa (qui appartient en fait à la CCN) le long de la promenade du Colonel-By jusqu'à l'Université d'Ottawa.**

Le sentier polyvalent qui longe la promenade du Colonel-By appartient à la CCN, qui en assure l'entretien. L'installation d'une voie cyclable sur la promenade Echo et les modifications à apporter au sentier de la CCN ne font pas partie du périmètre des travaux dans le cadre de ce projet.

**Prévoir une zone d'attente pour les cyclistes à l'angle de la rue Main et de l'avenue Greenfield.**

Merci de vos commentaires. La place est limitée dans l'emprise de la Ville à l'intersection de la rue Main et de l'avenue Greenfield. On tâchera, dans la conception, de maximiser la zone d'attente des cyclistes.

**Envisager des traitements plus attrayants pour la zone triangulaire au coin nord-est de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord. Des places vertes supplémentaires seraient vivement appréciées.**

Les améliorations à apporter à l'aspect visuel de cet espace entreront en ligne de compte dans la conception du projet. On pourra éventuellement prévoir un paysagement, des fonctions de paysage de rue et des œuvres d'art public.

**Utiliser le terrain inoccupé du 99, avenue Greenfield pour les places vertes (mini-parc).**

Il s'agit d'un domaine privé, qu'on ne peut pas utiliser dans le cadre de ce projet.

**On s'inquiète des véhicules non conformes sur la promenade Echo : les automobilistes traversent le point de transition non loin de l'École secondaire Immaculata et ne tiennent pas compte du panneau d'arrêt de l'avenue Graham. Il faudrait envisager de restreindre le déroulement de la circulation.**

Dans le cadre de la conception du projet, on pourrait inclure d'autres panneaux indicateurs, améliorer les avancées de trottoir et aménager des traitements verticaux afin de réduire le nombre de véhicules non conformes sur la promenade Echo au-delà de l'École secondaire Immaculata.

**Envisager de déplacer la traverse piétonnière sur l'avenue Greenfield à l'angle de la rue Concord Nord pour l'installer du côté ouest de l'intersection, au lieu de la déplacer plus à l'est comme le prévoit le plan actuel.**

Merci de votre suggestion. Nous envisagerons de déplacer la traverse piétonnière de l'avenue Greenfield à l'angle de la rue Concord Nord dans le cadre de la phase de conception de ce projet.

**L'édifice Glassworks (29, rue Main) n'a pas d'embarcadère. Pour passer prendre et livrer les marchandises, les camions doivent stationner sur la rue Main et les camionneurs doivent passer par la porte avant.**

Merci de votre commentaire. Malheureusement, cette question ne fait pas partie du périmètre du projet.

**Les livraisons au 29, rue Main donneront lieu à des conflits avec la voie cyclable dans le sens nord sur la rue Main.**

Merci de vos commentaires. À la fin des travaux de conception du projet, on fera connaître les changements aux résidents et aux propriétaires d'entreprises du secteur. Le propriétaire de l'immeuble pourrait être appelé à apporter des modifications à son processus de livraison pour limiter les inconvénients dans la circulation piétonnière, cycliste et automobile.

### **Conserver les arbres en face du 102, avenue Greenfield.**

Merci de votre commentaire. Tout sera mis en œuvre pour réduire les incidences sur les arbres indigènes, le paysage et les arbustes dans les limites du projet. Dans certains cas, il pourrait se révéler nécessaire d'enlever la végétation afin d'aménager les nouvelles voies cyclables et les nouvelles routes. La Ville s'occupera de planter de nouveaux arbres.

### **On recommande d'utiliser l'espace à l'angle nord-est de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord pour y installer une œuvre d'art public.**

Merci de votre commentaire. Nous en tiendrons compte dans le cadre de la conception du projet.

### **Le circuit d'autobus planifié sur l'avenue Greenfield, qui mène jusqu'à la station Lees, n'a aucune importance pour les résidents et est jugé inutile, d'autant plus que la station du TLR de l'Université d'Ottawa est toute proche.**

Merci de votre commentaire. Nous en ferons part à la Direction générale des transports de la Ville pour étude. L'aménagement de nouveaux circuits d'autobus ne fait pas partie du périmètre de ce projet.

### **Les installations cyclables de l'avenue Greenfield, entre la rue Havelock et la rue Concord Nord, ne sont sans doute pas une nécessité, puisque la majorité des usagers emprunteront la promenade du Colonel-By.**

Pendant la phase de la conception, on a constaté qu'il était justifié d'aménager des installations cyclables sur l'avenue Greenfield, entre la rue Havelock et la rue Concord Nord, en raison de la vitesse de la circulation et du nombre de voitures.

### **La vitesse des véhicules qui roulent sur l'avenue Greenfield est problématique. Tous les voisins s'en inquiètent. Il faudrait envisager d'utiliser un dos-d'âne allongé.**

Nous sommes en train de mener des sondages sur la vitesse des véhicules afin de faire le point sur la situation actuelle. On n'aménage généralement pas de dos-d'âne allongé sur les routes de camions comme l'avenue Greenfield. Nous nous penchons actuellement sur d'autres mesures de modération de la circulation, dont le rétrécissement de la rue.

### **Le coin sud-ouest de la rue Main et de l'avenue Hawthorne donne lieu à des motifs de préoccupation pour la sécurité des piétons. Les gros camions et les autobus qui virent à droite à partir de l'avenue Hawthorne montent sur le trottoir. Les mesures temporaires adoptées récemment pour installer des délinéateurs Flexstake sont utiles; toutefois, ces délinéateurs ont déjà été écrasés par les automobiles.**

Merci de vos commentaires. Dans le cadre de ce projet, nous nous penchons sur la sécurité des piétons à l'intersection de la rue Main et de l'avenue Hawthorne. Nous travaillons également de concert avec la Direction générale des transports de la Ville pour apporter des améliorations viables. Nous envisagerons d'améliorer la situation dans le cadre de ce projet. D'autres directions générales de la Ville (dont la Direction générale des transports et la Direction générale de la sécurité piétonnière) passent également en revue les problèmes actuels à cette intersection afin d'apporter des améliorations viables en adoptant des mesures provisoires.

### **La bretelle en pente à l'angle sud-ouest de la rue Main et de l'avenue Hawthorne est un motif de préoccupation en hiver en raison de la glace qui s'y accumule. (On a l'impression qu'on va tomber dans la rue en glissant.)**

Nous nous pencherons sur ce problème afin de connaître les améliorations à apporter pendant la conception du nivellement de la chaussée.

### **Rouvrir la bretelle d'accès dans le sens est de l'avenue Lees pendant la durée des travaux.**

La bretelle d'accès dans le sens est de l'avenue Lees rouvrira à l'automne 2019 à la fin de la durée du service parallèle quand la phase 1 du TLR sera mise en service.

**On suppose que tout ce secteur du projet ne sera pas en travaux simultanément pendant les deux prochaines années. Il s'agirait d'un inconvénient majeur pour ceux qui travaillent à la maison.**

Nous mettrons au point une stratégie détaillée d'échelonnement des travaux en tenant compte des prises de sortie des égouts, de l'alimentation en eau, de la gestion de la circulation et d'autres facteurs, afin de réduire le plus possible les inconvénients des travaux. Nous donnerons d'autres détails à l'occasion des prochaines séances d'information publiques.

**Environ combien de temps faudra-t-il pour reconstruire l'avenue Greenfield? Quand les travaux se dérouleront-ils probablement?**

Puisque le projet a été reporté à 2021, la durée des travaux sur l'avenue Greenfield sera fixée en 2020, lorsqu'on aura mis au point le calendrier des travaux de construction. On s'attend à ce qu'il soit nécessaire de compter toute une saison de reconstruction (à partir du début du printemps jusqu'à la fin de l'automne) pour achever les travaux qui porteront sur les conduites d'égout et les conduites d'eau principales, de concert avec les premiers travaux de voirie (soit la couche granulaire, la couche de base, l'asphaltage et les bordures de rue, entre autres). Dans la saison suivante des travaux, on mènerait les derniers travaux de voirie et de paysagement.

**On s'inquiète des fortes vibrations causées par les travaux de construction.**

L'entrepreneur devra respecter les limites établies dans le cadre de ses travaux. Il devra surveiller les niveaux de vibration pendant les travaux, pour s'assurer que ces limites sont respectées. Il mènera aussi, avant les travaux, des inspections sur les bâtiments qui se trouvent généralement à moins de 30 m des travaux projetés.

**Il faudrait évaluer et corriger l'éclairage des rues pour éviter de braquer l'éclairage directement sur les étages supérieurs des logements.**

La Ville d'Ottawa s'occupera de la conception de l'éclairage des rues pour veiller à ce que les niveaux de luminosité soient adaptés, compte tenu des améliorations qu'on propose d'apporter à la chaussée. En faisant appel à un éclairage et à des accessoires adéquats, on réduira la pollution lumineuse hors de l'emprise.

**Prévoir plus de places de stationnement sur la rue Concord Nord et sur la rue Montcalm pour tenir compte de la réduction du nombre de places sur l'avenue Greenfield. (À l'heure actuelle, sur la rue Montcalm, le stationnement est autorisé du côté de la rue où il y a toutes les entrées de cour; il est difficile d'autoriser le stationnement des deux côtés de la rue Concord Nord en hiver.)**

Merci de votre commentaire. Nous tiendrons compte de votre suggestion.

**Le passage pour piétons surélevé à la hauteur de la rue Concord Nord réduirait la vitesse de la circulation sur l'avenue Greenfield.**

Merci de vos commentaires. Nous nous penchons actuellement sur différentes mesures de modération de la circulation sur l'avenue Greenfield. Cette avenue est une voie de camionnage, sur laquelle on juge que les passages surélevés ne sont pas adaptés. Les passages surélevés peuvent donner lieu à des problèmes excessifs de bruit et de vibration pour les propriétés voisines.

**Il faudrait porter à 40 km/h la limite de vitesse sur l'avenue Greenfield (ce qui correspond à la limite de l'avenue King Edward). À l'heure actuelle, il n'y a pas de limite de vitesse affichée.**

Merci de votre commentaire. Nous en ferons part à la Direction générale des transports de la Ville.

**Prolonger les voies cyclables le long de l'avenue Greenfield jusqu'à l'avenue Mann et au-delà de la rivière Rideau.**

Votre commentaire sera transmis à la Direction générale des transports de la Ville pour étude.

**Éliminer la zone tampon de gazon ou d'asphalte entre la bordure de rue et les voies cyclables (comme on l'a fait sur la rue Main). On pourrait ainsi prévoir plus d'espace pour les travaux de paysagement des résidents.**

Dans les cas où il y a assez d'espace, on aménagera une zone tampon entre la bordure de rue et le trottoir. Cette zone tampon permettra d'aménager une voie cyclable distincte de la route, et dans certains cas, on pourra prévoir de l'espace afin d'éviter les conflits d'« emportierage » avec les voitures stationnées. Cet espace pourra aussi servir à stocker la neige et à entreposer les panneaux indicateurs pour la chaussée. Les responsables de la conception tâchent généralement d'éviter d'aménager des voies cyclables directement à côté des bordures de rue et des voies automobiles; or, dans certains cas, il n'y a pas assez de place pour éviter ce problème, comme on peut le constater dans certains tronçons de la rue Main au sud du Queensway.

**Envisager d'aménager les voies de circulation locales uniquement dans le sens ouest de la bretelle d'accès au Queensway sur l'avenue Greenfield pendant les travaux.**

Tout sera mis en œuvre pour réduire les répercussions des travaux de construction dans le secteur. La Ville travaillera en étroite collaboration avec le MTO dans le cadre du calendrier général et de la stratégie de gestion de la circulation pour les travaux de construction.

**Envisager de planter de nouveaux arbres dans les cas où il faut en abattre non loin du privé Kings Landing sur l'avenue Greenfield. Nous sommes ouverts aux solutions de rechange (par exemple des lilas).**

Nous tiendrons compte de votre commentaire.

**Envisager de réaligner l'avenue Greenfield pour éviter d'abattre les arbres du côté nord (à l'est de la rue Concord Nord).**

Merci de votre commentaire. Tout sera mis en œuvre pour réduire les incidences sur les arbres indigènes, le paysagement et les arbustes dans le périmètre du projet. Dans certains cas, il sera nécessaire d'enlever la végétation pour aménager les nouvelles voies cyclables et les nouvelles routes. La Ville plantera d'autres arbres dans la mesure du possible dans l'emprise ou sur le domaine privé voisin.

**Lignes du site limitées à l'intersection de l'avenue Greenfield et de la rue Concord Nord**

Nous tiendrons compte de votre commentaire.

**Motifs de préoccupation causés par le drainage de la chaussée le long de la rue Montcalm (important ouvrage de sortie du drainage)**

Nous tiendrons compte de votre commentaire. Nous nous pencherons sur les travaux à mener pour réduire les incidences du drainage de la chaussée.

**Se pencher sur la possibilité de prévoir le virage à gauche à partir de la rue Main jusqu'à la promenade du Colonel-By (pour une longue ou une courte durée pendant les travaux de construction).**

Nous tiendrons compte de votre commentaire.

**Prévoir d'améliorer la signalisation sur la rue Main à la hauteur de la promenade du Colonel-By pour préciser la situation (interdiction de virer à gauche).**

Nous tiendrons compte de votre commentaire.

**On s'inquiète du type actuel de traverse sur la promenade du Colonel-By à la hauteur de la rue Main. La non-conformité constitue un risque pour la sécurité des usagers.**

En partenariat avec la CCN, la Ville se penchera sur différents types de traverse adaptés à cette intersection.

**Envisager de prévoir une signalisation complète à l'intersection de la rue Main et de la promenade du Colonel-By.**

En partenariat avec la CCN, la Ville se penchera sur différents types de traverse adaptés à cette intersection.

**Envisager d'autoriser la circulation dans les deux sens sur la promenade Echo (entre la rue Main et la rue Concord Nord) pendant les travaux de construction.**

Nous tiendrons compte de votre commentaire dans le cadre du calendrier des travaux de construction et de l'élaboration de la gestion de la circulation.

**Prévoir une installation cyclable sur la promenade Echo entre la rue Main et la rue Concord Nord pour assurer la liaison avec le sentier polyvalent du côté est de la promenade du Colonel-By (en direction de l'Université d'Ottawa).**

Cette demande déborde le cadre des travaux à l'heure actuelle et se rapporte à un sentier qui appartient à la CCN.

**La voie cyclable dans le sens nord sur la rue Main, au nord de l'avenue Greenfield, n'a-t-elle pas pour effet de mêler les cyclistes qui veulent avoir accès au sentier du canal Rideau?**

La voie cyclable de la rue Main vise à assurer la liaison pour les cyclistes qui roulent dans le sens nord jusqu'à la promenade Echo (à l'est de la rue Main), qui est une rue à sens unique dans le sens est et dans le sens nord. Sinon, les cyclistes qui roulent dans le sens nord devraient se déplacer sur la route dans ce tronçon de la rue Main pour se rendre jusqu'à la promenade Echo, puisqu'on ne propose pas d'aménager de traverse sur la rue Main à la hauteur de la promenade du Colonel-By du côté nord de l'intersection. De petits panneaux de repérage (utilisés pour d'autres sentiers sur tout le territoire de la Ville) permettront de guider les usagers vers la traverse de la promenade du Colonel-By pour avoir accès au sentier est du canal Rideau.

**Utiliser l'espace supplémentaire derrière le trottoir du côté est de la rue Main (au nord de l'avenue Greenfield) pour planter des arbres.**

Nous tiendrons compte de votre commentaire dans la conception du paysage de rue.

**Envisager d'aménager des zones de rangement des bicyclettes à l'intersection de la rue Main et de l'avenue Greenfield.**

On se penchera sur les dispositions à prendre pour le rangement des bicyclettes à cette intersection; toutefois, on reconnaît que l'espace est plutôt limité.

**Se pencher sur les options permettant de conserver les arbres, comme le prévoit la conception fonctionnelle (du côté est et nord de l'immeuble en copropriété Glassworks).**

Tout sera mis en œuvre pour réduire les incidences sur les arbres indigènes, le paysagement et les arbustes dans le périmètre du projet. Dans certains cas, il pourrait se révéler nécessaire d'enlever la végétation afin d'aménager les nouvelles voies cyclables et les nouvelles routes. On peut vraisemblablement conserver les arbres du côté nord de l'immeuble. Il faudra abattre tous les arbres du côté est de l'immeuble, à l'exception, éventuellement de celui qui se trouve le plus au sud.

**Envisager d'enfouir les câbles électriques sur la rue Main entre le Queensway et l'avenue Graham afin d'améliorer les installations cyclables.**

Ce tronçon de la rue Main (ainsi que sa liaison cyclable manquante) ne fait pas partie de la portée des travaux de ce projet. Ce commentaire a été transmis à la Direction générale des transports.

**Envisager d'autoriser le virage à gauche à partir de l'avenue Hawthorne jusqu'à la promenade du Colonel-By.**

Merci de vos commentaires. L'utilisation de la voie de virage à gauche, à partir de l'avenue Hawthorne pour se rendre jusqu'à la promenade du Colonel-By, ne fait pas partie du périmètre de ce projet à l'heure actuelle.

**Se pencher sur les occasions (par exemple, l'amélioration des rayons de braquage) offertes à l'intersection de l'avenue Hawthorne et de la promenade du Colonel-By dans le cadre de l'acquisition de la propriété du MTO.**

Vos commentaires seront transmis à la Direction générale des transports de la Ville pour étude.

**Améliorer les passages pour cyclistes de la promenade du Colonel-By à la hauteur de l'avenue Hawthorne et du pont Pretoria.**

Nous tiendrons compte de votre commentaire.