

Rapport sur « Ce que nous avons entendu »

Étude de la modération de la circulation sur la rue Maxime

Le contexte

Dans le cadre du Programme de modération de la circulation dans les quartiers, la Ville a reçu des plaintes de résidents à propos des excès de vitesse sur la rue Maxime. Nous avons donc soumis cette rue à un examen en recueillant et en analysant des données sur la vitesse et l'achalandage automobile. Les résultats de ce sondage sur la circulation automobile ont permis de conclure que la rue Maxime répondait aux critères du lancement d'une étude sur la modération de la circulation.

La demande d'étude a ensuite été inscrite dans la liste des priorités de la Ville pour les études candidates sur la modération de la circulation. L'étude a été inscrite au début de la liste des priorités et lancée en octobre 2023.

D'après les données sur l'achalandage, on a mis au point le plan proposé pour la modération de la circulation sur la rue Maxime. Ce plan prévoyait les mesures proposées ci-après :

- Rue Maxime, entre la rue Eugène et la promenade Ridgebrook
 - 4 dos d'âne allongés. Cette section de la rue ne comporte pas de circuit d'OC Transpo.
- Rue Maxime, entre la promenade Ridgebrook et le chemin Cyrville
 - 3 coussins berlinois. Des coussins berlinois sont proposés le long de cette section de la rue parce qu'elle comporte un circuit d'OC Transpo. Les coussins berlinois peuvent être chevauchés par les grands véhicules tels que les autobus et les véhicules d'intervention d'urgence. Des panneaux d'interdiction de stationner sont installés à moins de 15 mètres des coussins berlinois afin que les gros véhicules puissent les franchir correctement.
- Intersection de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook
 - Resserrement des coins (réduction du rayon de virage) et amélioration de l'accessibilité aux quatre coins.
- Intersection de la rue Maxime et du chemin Cyrville
 - Resserrement des coins (réduction du rayon de virage) à l'angle nord-est.

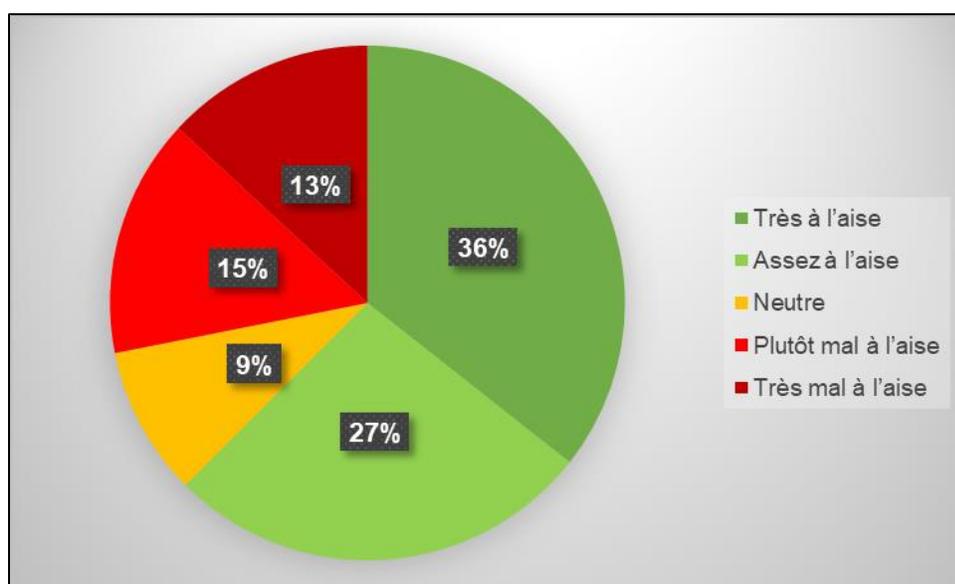
Les résultats de la consultation publique et du sondage en ligne

Au printemps 2024, on a mené un sondage en ligne pour réunir les commentaires sur le plan proposé pour la modération de la circulation. La section suivante fait état des résultats du sondage en ligne, en plus de comprendre les synthèses des différents commentaires recueillis. Dans l'ensemble, 160 personnes ont répondu à ce sondage en ligne, qui s'est déroulé du 10 avril au 17 mai 2024.

1. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes à l'aise avec le plan d'avant-projet proposé.

Réponses	Pourcentage total des réponses	Nombre total de réponses
Très à l'aise	36 %	57
Assez à l'aise	27 %	43
Neutre	9 %	15
Plutôt mal à l'aise	15 %	24
Très mal à l'aise	13 %	21

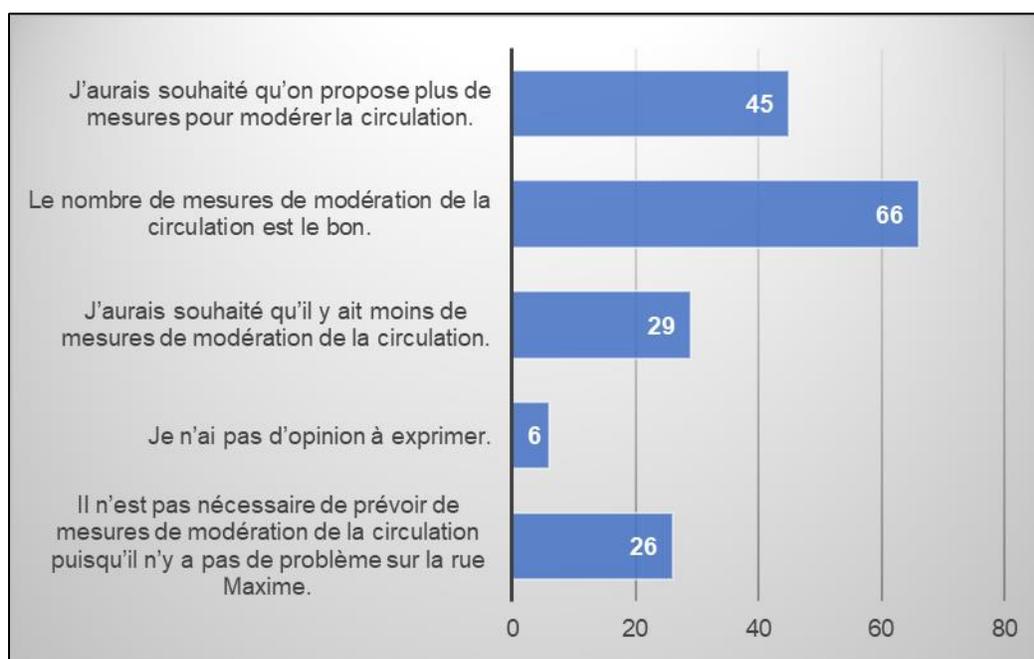
*Nombre total de répondants : 160



2. Veuillez indiquer vos observations. (Cochez toutes les bonnes réponses.)

Réponses	Nombre total de réponses
J'aurais souhaité qu'on propose plus de mesures pour modérer la circulation.	45
Le nombre de mesures de modération de la circulation est le bon.	66
J'aurais souhaité qu'il y ait moins de mesures de modération de la circulation.	29
Je n'ai pas d'opinion à exprimer.	6
Il n'est pas nécessaire de prévoir de mesures de modération de la circulation puisqu'il n'y a pas de problème sur la rue Maxime.	26

*Nombre total de réponses : 172

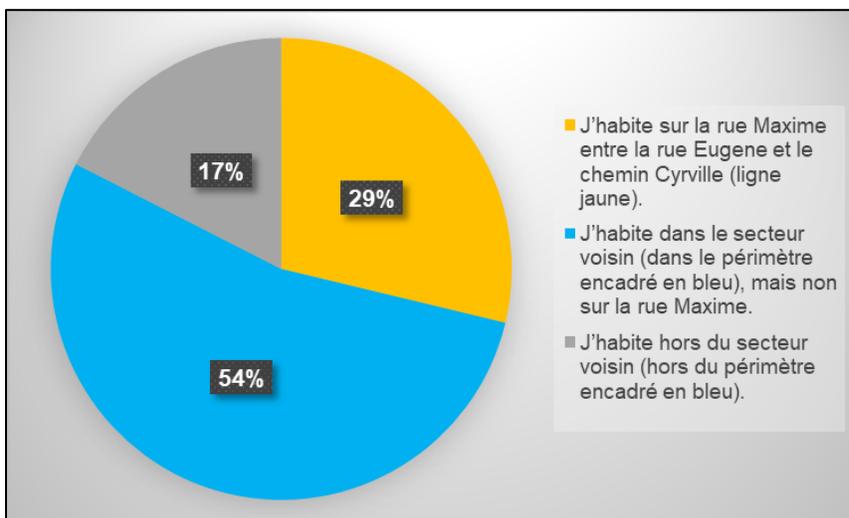


3. Où habitez-vous par rapport à l'aire de l'étude de ce projet? Cette information permettra de déterminer la répartition géographique générale des répondants dans le cadre du sondage.



Réponses	Pourcentage total des réponses	Nombre total de réponses
J'habite sur la rue Maxime entre la rue Eugene et le chemin Cyrville (ligne jaune).	29 %	46
J'habite dans le secteur voisin (dans le périmètre encadré en bleu), mais non sur la rue Maxime.	54 %	86
J'habite hors du secteur voisin (hors du périmètre encadré en bleu).	17 %	28

*Nombre total de répondants : 160



4. Avez-vous des commentaires généraux à faire sur l'ensemble du plan d'avant-projet proposé pour les dispositifs de modération de la circulation ou sur les dispositifs spécifiques proposés à certains endroits? (Les commentaires ci-après ne sont pas reproduits dans un ordre précis.)

Excès de vitesse
Les automobilistes roulent trop vite sur la rue Maxime.
Les automobilistes accélèrent en tournant le coin juste au nord du chemin Cyrville.
Il n'y a pas d'excès de vitesse sur la rue Maxime.
La plupart des automobilistes roulent trop vite entre le chemin Cyrville et la promenade Ridgebrook.
Des automobilistes se livrent à des courses dans les rues sur la rue Maxime.
Les automobilistes accélèrent en passant l'intersection de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Les garagistes de l'esplanade du chemin Cyrville mènent des essais routiers sur la rue Maxime avec les véhicules qu'ils ont réparés. Ils roulent très vite dans les deux sens de la rue Maxime.
Les conducteurs des véhicules commerciaux roulent très vite.
Il n'y a pas de problème d'excès de vitesse sur la rue Maxime entre le chemin Meadowbrook et la rue Eugene.
Il faudrait que la rue Maxime soit à sens unique pour réduire la vitesse des voitures.
Il faut poser des panneaux indicateurs pour restreindre la vitesse.
Les automobilistes accélèrent dans les zones scolaires et il faut poser des panneaux indicateurs.
C'est une piste de course entre la promenade Ridgebrook et le chemin Meadowbrook.
Dispositifs permanents de modération de la circulation
Il faudrait ajouter des dispositifs de modération de la circulation entre le chemin Cyrville et le premier coussin berlinois.
Il faut installer des dispositifs de modération de la circulation sur la rue Maxime.
Je suis d'accord pour installer des dos d'âne allongés.
Le rayon de virage est déjà très petit à l'angle du chemin Cyrville. Il serait dangereux de le réduire davantage.
La réduction du rayon de virage à l'angle du chemin Cyrville obligerait les automobilistes qui souhaitent tourner à droite à emprunter la voie de circulation opposée et à rencontrer la circulation en sens inverse.
Il n'est pas nécessaire de prévoir des dispositifs de modération de la circulation sur la rue Maxime.
Je préfère qu'on réduise les rayons de virage.
Je suis contre la réduction du rayon des bordures à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville. Les chauffeurs d'autobus ont déjà de la difficulté à tourner à droite sur le chemin Cyrville pour se rendre à la rue Maxime. Souvent, les autobus empiètent sur la voie de circulation en sens opposé. La réduction du rayon des bordures aura pour effet d'empirer le problème.
Il faudrait installer maintenant des dispositifs de modération de la circulation.

Les dispositifs de modération de la circulation permettront d'accroître la sécurité dans le quartier.
Les dispositifs de modération de la circulation réduiront la circulation de transit sur la rue Maxime.
Les dispositifs de modération de la circulation auront pour effet d'accroître le confort des enfants qui se rendent à l'école et qui rentrent à la maison.
Les dos d'âne allongés et les coussins berlinois causeront du bruit et des vibrations.
Les dispositifs de modération de la circulation auront des incidences sur les délais d'intervention des services d'urgence.
Les gros véhicules rouleront sur la bordure de la rue si les rayons de virage sont réduits.
Le resserrement des coins réduira le nombre d'automobilistes qui ne s'arrêtent pas avant de virer à droite.
Les dispositifs de modération de la circulation permettront de sévir si on ne respecte pas les panneaux d'arrêt.
La réduction des rayons de virage aura pour effet d'amener les conducteurs des gros véhicules à rouler dans la voie opposée et à croiser la circulation qui se déroule en sens inverse, ou à empiéter sur les bordures de rue.
Il faudrait envisager d'aménager un carrefour giratoire à l'angle de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Aménager des carrefours giratoires à toutes les intersections.
Il ne faut pas installer de dos d'âne allongés.
La réduction du rayon de virage à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville ne résoudra pas le problème.
Les dos d'âne allongés et les coussins berlinois peuvent déstabiliser les cyclistes. Les dos d'âne allongés et les coussins berlinois ne devraient pas s'étendre jusqu'à la bordure de la rue.
Les coussins berlinois nuisent parfois plus à la sécurité parce que les automobilistes ne ralentissent pas.
La réduction du rayon des bordures à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville ne permettra pas d'aider les automobilistes à virer à gauche pour emprunter le chemin Cyrville en sortant de la rue Maxime. Cette mesure nuira à la circulation.
Les dispositifs proposés entre le chemin Cyrville et la promenade Ridgebrook sont insuffisants. Il faut modifier la chaussée même.
Il faut prévoir des dispositifs de modération de la circulation à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
Installer des dos d'âne allongés entre la promenade Ridgebrook et le chemin Meadowbrook.
Rétrécir l'intersection à l'angle de la promenade Ridgebrook et du chemin Meadowbrook.
Il faut prévoir d'autres mesures à l'angle de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Les dos d'âne allongés coûtent cher.
Il faut aménager plus de dos d'âne allongés non loin de l'intersection de la rue Maxime et de la promenade Ridgebrook.

Il est essentiel d'installer des dispositifs de modération de la circulation sur les deux côtés de la chaussée.
Il faut installer plus de dispositifs de modération de la circulation non loin des écoles.
Les chasse-neige endommagent les dos d'âne allongés.
Il faut aménager un carrefour giratoire à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville, ainsi que des passages piétonniers et des dispositifs de modération de la circulation.
Les dos d'âne allongés ne sont pas efficaces parce que les automobilistes peuvent finir par accélérer entre deux dos d'âne.
Les coussins berlinois seront bien utiles.
Je suis parfaitement d'accord avec les dispositifs de modération de la circulation.
Les dispositifs de modération de la circulation permettront de ralentir les véhicules; les automobilistes savent ce qu'il faut faire pour traverser une zone dans laquelle ces dispositifs sont installés.
Je suis d'accord pour réduire le rayon des bordures.
Je suis favorable à l'aménagement des coussins berlinois parce que des autobus et des véhicules d'urgence empruntent la rue Maxime.
Il faudrait aménager des dos d'âne allongés uniquement dans les environs des parcs et des écoles, et non sur la rue Maxime.
Les dos d'âne allongés ne permettront pas de réduire la vitesse des voitures.
Les dos d'âne allongés et les coussins berlinois endommageront les véhicules et causeront des problèmes dans le déneigement.
Je préfère les dos d'âne allongés aux coussins berlinois.
Les coussins berlinois peuvent causer du bruit.
Le nombre de dos d'âne allongés paraît excessif (deux dans un court tronçon).
Les dos d'âne allongés incommodent les automobilistes.
Les dos d'âne allongés sont du gaspillage.
Les automobilistes trouveront un moyen d'éviter les coussins berlinois et continueront de rouler à vive allure.
Étendre les mesures à la promenade Ridgebrook à cause de l'école qui donne sur cette promenade.
On pourra facilement éviter les coussins berlinois.
Il y a beaucoup trop de dispositifs de modération de la circulation.
Le resserrement des coins causera des accidents.
Prévoir des coussins berlinois sur le chemin Cyrville avant la rue Maxime.
Il ne faut pas attendre qu'une tragédie se produise pour aménager des dispositifs efficaces.
Dispositifs temporaires de modération de la circulation (potelets flexibles, radars pédagogiques et balisage de la chaussée)
Ajouter un tableau électronique d'affichage de la vitesse entre le chemin Cyrville et le premier coussin berlinois.
Les potelets flexibles posés entre le chemin Cyrville et la promenade Ridgebrook ont été mal installés, ce qui cause des difficultés de circulation.
Il faut mieux baliser la chaussée pour les panneaux d'arrêt dans les quatre sens.

Le balisage de la chaussée et les potelets flexibles n'ont pas donné de bons résultats et ont empiré les problèmes de circulation parce que les automobilistes ne savaient pas comment les interpréter. Il aurait été utile de poser des panneaux indicateurs pour expliquer comment les respecter.
Le tableau électronique d'affichage de la vitesse sur la rue Maxime et le chemin Meadowbrook est utile; pourtant, de nombreux automobilistes roulent toujours à vive allure.
La présence de potelets flexibles donnait aux automobilistes qui se croisaient l'impression de se défier dans un jeu de la poule mouillée.
Les potelets flexibles amènent les automobilistes à faire du slalom quand les véhicules sont stationnés dans la rue.
Il faudrait installer des tableaux électroniques d'affichage de la vitesse.
Les précédents dispositifs de modération de la circulation n'ont pas donné de bons résultats.
Achalantage automobile
Il y a beaucoup d'automobiles sur la rue Maxime.
On empêche les chauffeurs de véhicules commerciaux d'emprunter la rue Eugene, ce qui les oblige à prendre plutôt le chemin Meadowbrook.
Il faut prévoir de fermer la rue à la hauteur de la promenade Ridgebrook.
Les dispositifs de modération de la circulation sur la rue Maxime ont pour effet de réacheminer les automobiles vers d'autres rues comme le chemin Meadowbrook, où il y a un grand parc. Il faut aussi prévoir, sur le chemin Meadowbrook, des dispositifs de modération de la circulation.
Les automobilistes emprunteront le chemin Meadowbrook plutôt que la rue Maxime si on installe des dispositifs de modération de la circulation sur cette rue.
Il n'est pas nécessaire de prévoir des panneaux indicateurs pour la circulation commerciale.
L'achalantage automobile ne correspond pas au nombre de résidents du secteur.
La circulation traversante est minime.
Il faudrait imposer des limitations à l'angle de la rue Maxime et de la promenade Ridgebrook pour mettre fin à la circulation de transit.
Sécurité des piétons et des cyclistes
Les parents ne sont pas à l'aise, pour des raisons de sécurité, de demander à leurs enfants de se rendre à pied à l'école.
Les enfants courent des risques à cause des excès de vitesse des automobilistes.
Il y a beaucoup d'enfants dans le quartier; il y a aussi beaucoup de garderies et d'écoles.
L'intersection de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook est particulièrement dangereuse pour les enfants.
La rue Maxime est une artère importante de la collectivité puisqu'elle permet d'éviter que les cyclistes roulent sur le chemin Blair et le chemin Ogilvie.
Il ne faut pas recourir à des solutions de rechange qui consistent à ralentir les automobilistes et à causer des inconvénients.
Il faut prévoir des feux actionnés sur demande à la hauteur du chemin Cyrville.

Poster un brigadier au coin de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Les automobilistes se dépassent pendant les heures d'ouverture de l'école sur la rue Maxime entre la promenade Ridgebrook et le chemin Meadowbrook.
Convertir le trottoir en sentier polyvalent (pour les piétons et les cyclistes).
Veiller à ce que le plan soit le plus cyclable possible.
Il est parfois difficile de traverser la rue si on est piéton à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
Ajouter des trottoirs sur la rue Maxime dans les secteurs dans lesquels il n'y en a pas à l'heure actuelle.
Le resserrement des coins représentera un risque pour la vie des piétons.
La sécurité des enfants est en péril.
Les secteurs bloqués pour créer des obstacles sur les côtés de la route étaient dangereux et n'étaient pas adaptés aux cyclistes.
Les piétons traversaient hors des passages piétonniers non loin de l'intersection de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
Les automobilistes se dépassent pendant les heures d'ouverture de l'école sur la rue Maxime entre la promenade Ridgebrook et le chemin Meadowbrook.
Panneaux d'arrêt
Les automobilistes continuent de rouler ou ne s'arrêtent pas à l'angle de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux intersections dotées de panneaux d'arrêt.
Les automobilistes ne s'immobilisent pas aux intersections dotées de panneaux d'arrêt quand les enfants traversent la chaussée.
Sécurité aux intersections
Il faut prévoir des feux de circulation à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
L'intersection de la rue Maxime et du chemin Cyrville est dangereuse et comporte des risques.
Il est dangereux de tourner sur le chemin Cyrville en sortant de la rue Maxime (surtout lorsqu'il s'agit de faire des virages à gauche).
Les automobilistes accélèrent sur le chemin Cyrville en sortant du chemin Innes, ce qui ne permet pas de tourner sur le chemin Cyrville en sortant de la rue Maxime (surtout lorsqu'il s'agit de faire des virages à gauche).
L'intersection de la rue Maxime et du chemin Cyrville comprend de trop nombreuses sources de danger.
J'ai été témoin de quasi-accidents à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
Les automobilistes accélèrent en traversant l'intersection de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Application des lois et des règlements
Il faut mieux appliquer les lois et les règlements.
Il faut appliquer les lois et les règlements à l'intersection de la rue Maxime et du chemin Meadowbrook.
Il faut mieux appliquer les lois aux intersections dotées de panneaux d'arrêt.
Une zone de contrôle de la vitesse pourrait être utile.

Il est rare qu'on applique les règlements sur le stationnement, ce qui est pourtant nécessaire.
Il faut une meilleure présence policière.
Installer des caméras de surveillance de la vitesse.
Les caméras de surveillance de la vitesse seraient plus efficaces.
Stationnement
Il n'y a pas suffisamment de places de stationnement sur rue pour les immeubles à logements multiples.
Les dispositifs de modération de la circulation auront pour effet d'enlever les places de stationnement nécessaires sur la rue.
Il faut aménager plus de places de stationnement sur la rue.
Empêcher les véhicules de stationner non loin des panneaux d'arrêt.
Les véhicules sont mal stationnés à cause des panneaux indicateurs sporadiques.
Il n'est pas nécessaire de prévoir de places de stationnement sur rue parce que chaque habitation a ses propres places de stationnement (entrée de cour, garage ou abri d'auto).
Les places de stationnement sur rue créent des angles morts, ce qui est dangereux pour les piétons et ce qui réduit la chaussée à une seule voie quand les automobilistes continuent de rouler à vive allure.
Les places de stationnement sur rue ralentissent la circulation. La rue n'est pas assez large pour trois véhicules. Un véhicule doit attendre pour passer lorsque deux véhicules sont stationnés à la même hauteur des deux côtés de la rue.
Il faudrait interdire le stationnement si on installe des dispositifs de modération de la circulation.
Limiter le nombre de places de stationnement sur la rue.
Il y a actuellement trop de places de stationnement et on stationne en double. Il devient ainsi difficile de circuler dans la rue.
Les places de stationnement sur rue sont une forme de dispositif de modération de la circulation.
Les dos d'âne allongés auront une incidence sur le nombre déjà limité de places de stationnement sur rue entre la rue Eugene et le chemin Meadowbrook.
Visibilité
Il est dangereux de tourner à gauche sur le chemin Cyrville en sortant de la rue Maxime à cause de la piètre visibilité, des angles morts et de l'achalandage.
Visibilité limitée à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville, surtout en hiver à cause des bancs de neige. On ne peut pas voir les véhicules qui se déplacent dans le sens ouest sur le chemin Cyrville à partir du chemin Innes.
Nombreux quasi-accidents à l'angle de la rue Maxime et du chemin Cyrville en raison de la piètre visibilité
Les panneaux indicateurs et les véhicules qui sortent des commerces de la rue Maxime et du chemin Cyrville empêchent de voir les voitures qui arrivent.
Il faudrait déplacer certaines enseignes des entreprises de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
Les véhicules stationnés le long du centre commercial bloquent la vue sur les automobilistes circulant aux intersections.

Améliorer la visibilité à l'angle nord-est de la rue Maxime et du chemin Cyrville.
La courbe masque la circulation quand on roule sur la rue Maxime et qu'on veut tourner à gauche sur le chemin Cyrville.
Divers
La route est trop large.
Il n'y a pas de problèmes sur la rue Maxime.
Cette étude sur la modération de la circulation est indispensable et aurait dû être faite il y a longtemps.
Cette étude sur la modération de la circulation est inutile.
Si on mène cette étude sur la modération de la circulation, c'est en raison de la minorité qui n'est pas silencieuse.
Il faudrait consacrer des fonds à la peinture des lignes, à la réparation des routes et au comblement des nids-de-poule.
On gaspille les fonds des contribuables.
L'étude sur la modération de la circulation est une perte de temps.
Le plan de modération de la circulation ne tient pas compte des besoins de la collectivité.
L'arrêt d'autobus 8672 est difficile d'accès.
L'arrêt d'autobus 1510 est dangereux.
La circulation commerciale endommage l'asphalte.
On aurait pu mieux investir ailleurs le financement consacré à ce projet.
L'entretien des dispositifs de modération de la circulation sera coûteux (panneaux indicateurs, balisage de la chaussée et entretien supplémentaire en hiver).
Autres rues et autres motifs d'inquiétude
Chemin Meadowbrook
Chemin Cyrville
Angle du chemin Meadowbrook et de la rue Aurèle
Rue Foxwell après l'angle du chemin Meadowbrook et de la promenade Ridgebrook
Il faut prévoir des dispositifs de modération de la circulation devant les parcs du chemin Meadowbrook et du chemin Cyrville.
Promenade Ridgebrook entre Telesat et la rue Maxime
Promenade Ridgebrook
Promenade Ridgebrook entre la rue Maxime et le chemin Meadowbrook
Rue Aurèle
Chemin Meadowbrook entre le chemin Blair et le chemin Cyrville
Chemin Innes
Croissant Bortolotti
Chemin Meadowbrook entre le chemin Cyrville et la promenade Ridgebrook