

Rapport sur « Ce que nous avons entendu » n° 2

Étude de la modération de la circulation sur le chemin North River

Introduction

Voici le deuxième Rapport sur « Ce que nous avons entendu » (CQNAE) pour l'Étude de la modération de la circulation sur le chemin North River. L'aire de l'étude comprend le chemin North River entre la rue Donald et le sud de la rue Wright.

En 2023, la Ville a mené en ligne un premier sondage pour réunir les commentaires sur les problèmes de circulation dans l'aire de l'étude. Elle a préparé un rapport sur CQNAE qui comprend les résultats de ce premier sondage en ligne et que le lecteur peut consulter en cliquant sur [ce lien](#).

On a mis au point, d'après les données sur la circulation et les résultats du premier sondage en ligne, le plan recommandé pour la modération de la circulation. À l'été 2024, la Ville a tenu un deuxième sondage en ligne pour réunir les commentaires sur le plan recommandé pour la modération de la circulation. Ce rapport sur CQNAE comprend les résultats de ce deuxième sondage en ligne plan.

Le plan recommandé pour la modération de la circulation

Le plan recommandé pour la modération de la circulation sur le chemin North River comprend les modifications suivantes à apporter à la chaussée :

- Intersection du chemin North River et de la rue Donald
 - Intersection surélevée
- Intersection du chemin North River et de la rue Queen Mary
 - Passage surélevé pour piétons sur le tronçon est
 - Amélioration de la plateforme existante de l'abri d'autobus
- Intersection du chemin North River et de la rue Prindiville
 - Zones de protection pour les piétons dans le coin nord-ouest et dans le coin sud-ouest
 - Passages pour piétons peints sur la chaussée dans les tronçons nord et ouest
- Chemin North River entre la rue Queen Mary et la rue Prince Albert
 - Dos d'âne allongé
- Chemin North River entre la rue Donald et le sud de la rue Queen Mary
 - Voies cyclables peintes sur la chaussée

Le lecteur peut consulter le plan recommandé pour la modération de la circulation en cliquant sur [ce lien](#).

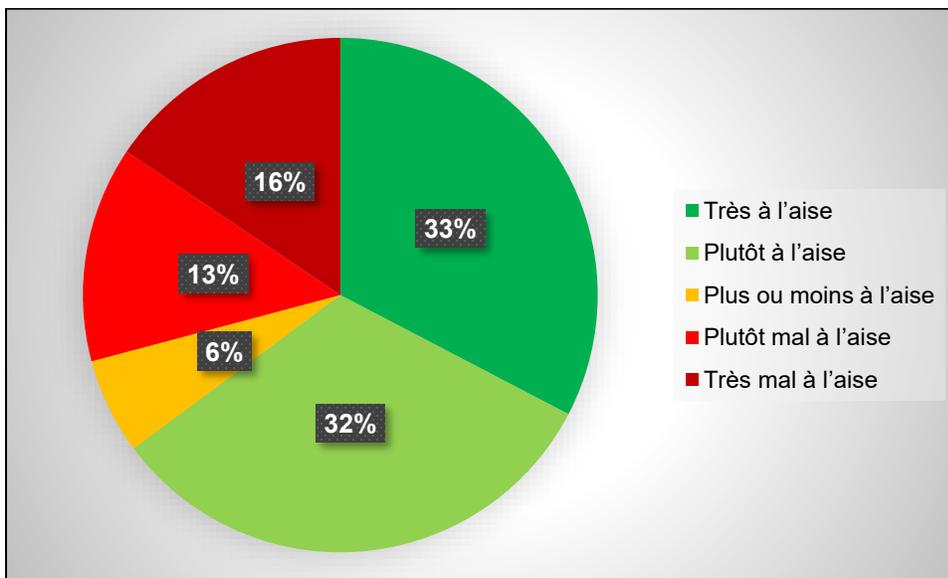
Les résultats du deuxième sondage en ligne

La section suivante fait état des résultats du deuxième sondage en ligne et fait la synthèse des différents commentaires recueillis. Dans l'ensemble, 199 personnes ont répondu à ce sondage en ligne, qui s'est déroulé du 9 juillet au 9 septembre 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	33 %	65
Plutôt à l'aise	32 %	64
Plus ou moins à l'aise	6 %	12
Plutôt mal à l'aise	13 %	27
Très mal à l'aise	16 %	31

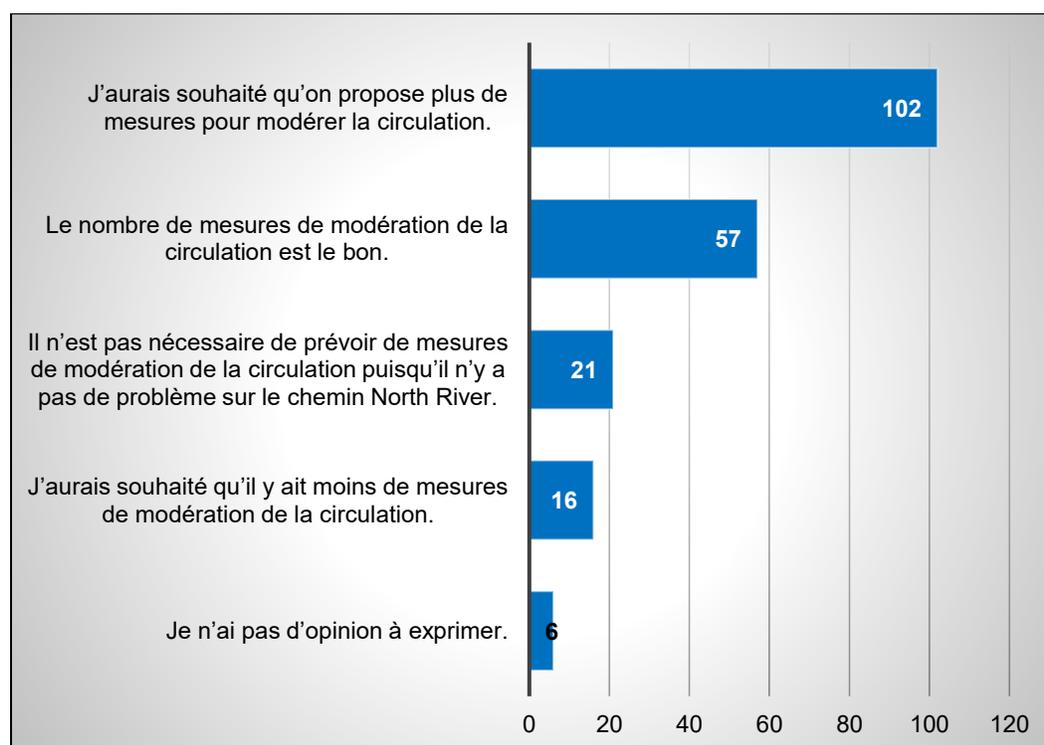
*Nombre total de répondants : 199



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.	102
Le nombre de mesures de modération de la circulation est le bon.	57
Je n'ai pas d'opinion à exprimer.	6
J'aurais souhaité qu'il y ait moins de mesures de modération de la circulation.	16
Il n'est pas nécessaire de prévoir de mesures de modération de la circulation puisqu'il n'y a pas de problème sur le chemin North River.	21

*Nombre total de répondants : 202

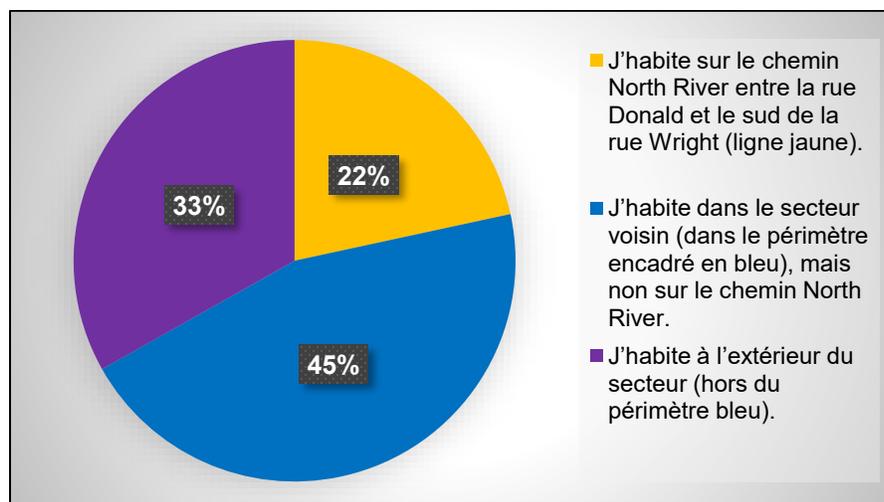


3. Où habitez-vous par rapport à l'aire de l'étude de ce projet? Cette information permettra de déterminer la répartition géographique générale des répondants dans le cadre du sondage.



Réponses	Pourcentage total des réponses	Nombre total de réponses
J'habite sur le chemin North River entre la rue Donald et le sud de la rue Wright (ligne jaune).	22 %	43
J'habite dans le secteur voisin (dans le périmètre encadré en bleu), mais non sur le chemin North River.	45 %	90
J'habite à l'extérieur du secteur (hors du périmètre bleu).	33 %	66

*Nombre total de répondants : 199



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

Excès de vitesse
L'excès de vitesse est un motif d'inquiétude sur le chemin North River.
Les automobilistes roulent trop vite sur le chemin North River, surtout le dimanche, quand les gens se rendent à l'église.
Il faut prévoir plus de dispositifs de modération de la circulation à cause des excès de vitesse.
Je n'ai pas relevé de problèmes importants d'excès de vitesse dans ce tronçon du chemin North River.
Courses d'accélération : Les automobilistes tentent d'atteindre la vitesse maximum de leurs véhicules sur le chemin North River.
Il faut réduire à 30 km/h la limite de vitesse.
Les automobilistes accélèrent sur le chemin North River au sud de la rue Queen Mary.
Les automobilistes accélèrent aux intersections et dans les rues pour éviter la promenade Vanier.
Il faut ajouter des panneaux indicateurs plus évidents pour faire connaître les limites de vitesse.
Imposer une limite de vitesse inférieure pour décourager les automobilistes d'emprunter le chemin North River comme raccourci.
Je n'ai pas vu d'automobilistes rouler trop vite sur le chemin North River.
Ce ne sont pas les automobilistes qui stationnent leur voiture sur le chemin North River qui roulent trop vite. Ce sont plutôt les automobilistes qui essaient de contourner la promenade Vanier.
Bruyant
Les automobilistes ne respectent pas les limites de vitesse affichées.
Le plan recommandé pour la modération de la circulation ne fait pas état des excès de vitesse les dimanches entre la rue Queen Mary et l'église.
Il faut faire plus pour amener les automobilistes à cesser de rouler trop vite.
Rétrécir la chaussée pour réduire la vitesse des automobilistes. Le chemin North River est trop large, et les automobilistes sont à l'aise de rouler à vive allure.
Dispositifs permanents de modération de la circulation
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation ne permettront pas de faire respecter les panneaux d'arrêt.
Je suis favorable à l'idée d'aménager les dispositifs proposés pour modérer la circulation, ce qui permettra d'améliorer la situation.
Aménager des infrastructures vertes à l'intersection surélevée proposée du chemin North River et de la rue Donald. Il faut recourir à des solutions plus ingénieuses dans la gestion des plans d'eau afin de favoriser la biodiversité.

L'intersection surélevée proposée à l'angle du chemin North River et de la rue Donald sera géniale, puisque la formation de flaques d'eau est un problème majeur pour les piétons.
Il ne faut modérer la circulation que lorsque la situation est dangereuse.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation paraissent adaptés et permettront de réduire la vitesse des automobilistes, de mieux faire respecter les panneaux d'arrêt et d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
Il n'est pas nécessaire d'aménager un autre dos d'âne allongé non loin de l'église.
Les dispositifs verticaux de modération de la circulation ralentiront les autobus et les véhicules d'urgence.
Les dispositifs pour modérer la circulation ne devraient pas distraire les automobilistes, qui doivent être attentifs aux autres usagers de la route.
Le passage pour piétons et l'intersection surélevés proposés ne permettront pas de réduire la vitesse.
Les dos d'âne allongés existants sur le chemin North River donnent de très bons résultats.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation ne s'harmonisent pas bien avec les dispositifs proposés au nord de la rue Donald. La situation est très risquée pour les cyclistes.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation sont excessifs pour un si petit tronçon de la rue. Les dos d'âne allongés existants donnent de bons résultats.
Il n'est pas nécessaire d'aménager d'autres dispositifs pour modérer la circulation.
Les dispositifs pour modérer la circulation ne sont pas la solution. Ce n'est qu'un palliatif.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation ne sont pas suffisants pour assurer la sécurité des gens.
Je ne suis pas d'accord avec l'idée de rétrécir les voies de circulation.
Je ne suis pas d'accord avec l'idée d'aménager des avancées de trottoir.
Je ne suis pas d'accord avec le passage surélevé pour piétons proposé sur la rue Queen Mary en raison des risques d'inondation.
Le passage surélevé pour piétons proposé sur la rue Queen Mary créera des problèmes de déneigement.
Il faudrait aménager un passage pour piétons plutôt qu'un passage surélevé sur la rue Queen Mary.
Il faut apporter des modifications accessibles pour les personnes qui font appel à des aides à la mobilité et qui se déplacent en fauteuils roulants. Les personnes âgées sont nombreuses dans le secteur.
Il faudrait aménager des dos d'âne allongés à intervalles réguliers entre la rue Donald et la rue Queen Mary.
Il faudrait que les bordures de rue soient au même niveau que la chaussée pour permettre l'accès des poussettes et des fauteuils roulants.
Le plan proposé est un bon point de départ.
Les dispositifs existants pour modérer la circulation (permanents et temporaires) sont suffisants.

Il faudrait aménager plusieurs dos d'âne allongés sur le chemin North River au sud de la rue Queen Mary.
Je suis d'accord avec les passages surélevés. Je préférerais toutefois une intersection protégée.
Il faudrait aménager des plates-bandes temporaires afin de créer des avancées de trottoir aux intersections.
Les dispositifs proposés ne sont pas très différents de ceux qui existent déjà.
Il faudrait aménager les dispositifs proposés pour modérer la circulation, ce qui permettra de réduire la vitesse des automobilistes et la circulation de transit.
Les intersections surélevées proposées permettront de réduire la vitesse, mais non le volume d'achalandage automobile.
Il faudrait aménager un plus grand nombre de dos d'âne allongés.
Il faudrait aménager les dispositifs pour modérer la circulation.
Je suis d'accord avec les dispositifs pour modérer la circulation, surtout l'intersection surélevée.
Deux ou trois dos d'âne allongés seraient suffisants.
Il faudrait réduire le rayon des bordures à l'angle du chemin North River et de la rue Donald pour ralentir les automobilistes qui font des virages à droite.
Il faudrait rétrécir la chaussée de la rue Donald à l'endroit où elle croise le chemin North River afin de limiter la vitesse des automobilistes qui tournent à gauche depuis le chemin North River. Il faudrait éventuellement ajouter un îlot au milieu, non loin de l'intersection.
Il faut modérer la circulation dans le tronçon sud du chemin North River. Les automobilistes roulent trop vite et il y a beaucoup de circulation pendant les cérémonies qui se déroulent à l'église. C'est aussi un secteur où les gens se rassemblent.
Il ne faudrait pas aménager d'autres dos d'âne allongés.
Il y a actuellement trop de dispositifs pour modérer la circulation, ce qui distrait les automobilistes.
Il ne faudrait pas aménager le passage surélevé pour piétons à l'angle de la rue Queen Mary. Il n'y a pas de problèmes pour le passage des piétons à cette intersection.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation rendraient désagréable, dans le quartier, l'expérience des navetteurs.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation ne sont pas suffisants. Quelqu'un (une personne ou un animal de compagnie) va se faire tuer.
Il y a déjà trop de dispositifs pour modérer la circulation sur le chemin North River.
Il faudrait aménager plus d'infrastructures vertes de concert avec les dispositifs pour modérer la circulation (plates-bandes de rétention de l'eau, réduction des bordures de rue et amélioration de la biodiversité dans l'emprise municipale).
Les dos d'âne allongés sont inutiles.
Il est inutile de rétrécir la chaussée.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation seront un danger pour la sécurité des cyclistes en hiver.

Il faudrait aménager un dispositif de modération de la circulation entre la rue Donald et la rue Queen Mary.
Le dos d'âne allongé qui a été installé est trop proche de l'intersection de la rue Donald. Les automobilistes ralentissent déjà. Ce dos d'âne serait plus efficace s'il était aménagé non loin de l'avenue Columbus ou de l'avenue Glynn.
Je suis d'accord avec l'idée des dos d'âne allongés.
Les automobilistes accéléreront même s'il y a déjà des dos d'âne allongés.
Je ne sais pas vraiment si l'intersection surélevée à l'angle du chemin North River et de la rue Donald et le passage surélevé à l'angle de la rue Queen Mary permettront de ralentir la vitesse des voitures.
On propose trop de dispositifs pour modérer la circulation pour un si petit secteur.
Si on ajoute des dispositifs pour modérer la circulation, les automobilistes auront de la difficulté à manœuvrer, ce qui sera plus dangereux pour les résidents (surtout les cyclistes).
Les dispositifs de modération de la circulation obligeront les automobilistes à être plus attentifs à ces dispositifs qu'à leurs environs.
L'intersection surélevée permettra de corriger les maladroites dans l'aménagement de la voie cyclable.
Il faudrait prévoir des chicanes plutôt que des dos d'âne allongés sur le chemin North River entre la rue Queen Mary et la rue Prince Albert.
Les dos d'âne allongés sont une solution efficace pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons qui traversent la rue.
L'intersection surélevée à l'angle du chemin North River et de la rue Donald obligera les automobilistes et les cyclistes à s'arrêter à l'intersection, ce qui sera plus sécuritaire pour les piétons.
Il faudrait aménager une avancée de trottoir dans le coin nord-est de l'intersection du chemin North River et de la rue Donald pour améliorer la sécurité des piétons qui traversent la rue du côté nord-ouest et pour s'assurer que les automobilistes qui font des virages peuvent mieux apercevoir les piétons, ainsi que les véhicules stationnés et la voie cyclable.
Je suis d'accord avec le dos d'âne allongé proposé au nord de la rue Prince Albert.
Je suis d'accord avec les changements proposés sur la rue Prindiville. Ainsi, les piétons qui se rendent au parc de la CCN et qui en reviennent seront plus en sécurité.
Les changements proposés sur la rue Prindiville permettront de faire savoir aux automobilistes qu'à ces intersections dotées de panneaux d'arrêt, ils apercevront des piétons qui empruntent le passage piétonnier et qu'ils doivent être attentifs à ces piétons.
Je suis d'accord avec l'idée d'aménager un passage surélevé pour piétons à l'angle de la rue Queen Mary, ce qui permettra d'inciter les automobilistes à ralentir, qu'il y ait ou non des piétons.
Il faudrait prévoir d'autres dispositifs pour modérer la circulation à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald.
Les piétons du chemin North River devront apprendre à se rendre un peu plus à l'est, à emprunter le passage surélevé pour traverser la chaussée à l'angle de la rue Queen Mary et revenir un peu plus à l'ouest.

Je m'inquiète qu'on repeigne aussi tardivement, chaque année, les lignes des passages pour piétons. Il faudrait donner la priorité aux intersections surélevées.
Il faudrait aménager un carrefour giratoire à l'angle du chemin North River et de la rue Donald, ainsi que des feux permettant aux piétons de traverser sur demande.
Le dos d'âne allongé qu'on propose d'aménager sur le chemin North River, entre la rue Queen Mary et la rue Prince Albert, aura pour effet d'augmenter l'achalandage automobile sur l'avenue Marion au sud de la rue Queen Mary et sur la rue Prince Albert à l'ouest de l'avenue Marion.
Si on installe un dos d'âne allongé sur le chemin North River, entre la rue Queen Mary et la rue Prince Albert, il faudrait en installer un autre sur l'avenue Marion, entre la rue Queen Mary et la rue Prince Albert.
Il faudrait relocaliser le dos d'âne allongé qu'on propose d'aménager sur le chemin North River pour l'installer juste au sud de la rue Prince Albert.
Il faudrait penser à décaler ou au moins à rétrécir légèrement le dos d'âne allongé, ce qui permettrait d'améliorer l'expérience à vélo.
Dispositifs temporaires de modération de la circulation
Les potelets flexibles sont dangereux pour les cyclistes. Il n'y a pas suffisamment de place pour permettre aux automobilistes de respecter un écart de 1,5 mètre par rapport aux cyclistes si on installe ces potelets flexibles.
Les potelets flexibles existants sur le chemin North River favorisent les cyclistes. Ils ralentissent les automobilistes.
Les potelets flexibles à droite sont dangereux parce qu'ils ne permettent pas aux cyclistes de passer à droite. Les cyclistes doivent se mêler à la circulation automobile.
Les potelets flexibles au centre de la chaussée ne permettent pas aux automobilistes de se déplacer à gauche pour donner plus de place aux cyclistes.
Les véhicules garés rendent parfois très exigüe la marge de dégagement par rapport aux potelets flexibles.
Les potelets flexibles sont une distraction.
Les véhicules garés à côté ou près des potelets flexibles obligent les cyclistes à emprunter le secteur désigné pour les automobilistes.
Les potelets flexibles ne sont pas une bonne solution s'ils sont plantés dans les places de stationnement sur rue.
Il faudrait enlever les potelets flexibles et les installer le long des bordures pour empêcher les automobilistes de stationner dans les voies cyclables.
Le chemin North River est déjà encombré d'obstacles dans la circulation automobile.
Les potelets flexibles sont dangereux. Ceux qui sont proches de la bordure de rue ne permettent pas aux cyclistes de se déplacer à droite de ces potelets et obligent les cyclistes à se mêler à l'achalandage automobile.
Les véhicules garés non loin des potelets flexibles ne laissent pas suffisamment de place pour permettre aux autres véhicules de passer entre les véhicules garés et les potelets flexibles. Les automobilistes doivent rouler dans la voie de circulation opposée.
Achalandage automobile/circulation de transit/restrictions dans les virages
Les automobilistes sont frustrés par le fort volume d'achalandage dans les rues principales; c'est pourquoi ils empruntent plutôt les rues latérales.

Il faudrait installer un panneau indicateur portant la mention « Circulation locale seulement » pour empêcher la circulation de transit.
Les automobilistes empruntent le chemin North River comme raccourci pour éviter l'achalandage de la promenade Vanier pendant l'heure de pointe.
Il faudrait aménager des panneaux indicateurs supplémentaires clairs et en plus gros caractères en amont des grandes intersections.
L'église et le club de sportifs génèrent beaucoup d'achalandage.
Il faudrait penser à aménager une rue à sens unique.
Il y a beaucoup de circulation de transit à l'angle du chemin North River et de la rue Queen Mary, même pendant les périodes au cours desquelles il est interdit de faire des virages.
Le plan devrait prévoir un moyen d'empêcher la circulation de transit.
L'achalandage entre la rue Wright et la rue Queen Mary est très léger, sauf pendant les quelques heures au cours desquelles il y a des cérémonies ou des activités à l'église.
Les automobilistes font des virages en infraction du règlement pour emprunter le chemin North River et pour en sortir.
Il faut aménager plus de routes en raison des nouveaux logements.
Les restrictions de virage actuelles sont inutiles, ne sont pas respectées et sont insensées.
Les automobilistes ne respectent pas les interdictions de virage à l'angle de la rue Donald et de la rue Queen Mary.
Les dispositifs pour modérer la circulation décourageront les automobilistes qui veulent emprunter le chemin North River comme raccourci, mais auront pour effet de les amener à l'intersection du chemin de Montréal, ce qui est problématique.
Il faudrait fermer la voie d'accès comprise entre le chemin North River et le chemin de Montréal. Il faudrait penser à aménager un système de portillons pour interdire la circulation pendant les heures de pointe.
Il faudrait ajouter de nouvelles voies de circulation.
La plupart du temps, le chemin North River est calme; toutefois, pendant l'heure de pointe, il est dangereux.
Il faudrait prévoir un panneau indicateur portant la mention « Circulation locale exemptée » pour les restrictions dans les virages. Ces restrictions sont inconfortables pour les résidents de la localité et augmentent l'achalandage sur le chemin North River.
De nombreux automobilistes de l'extérieur de la province se servent du chemin North River pour transiter.
Cette rue résidentielle tranquille est en fait une voie de navettage importante.
Il faudrait réduire l'achalandage sur le chemin North River.
La circulation de transit est problématique, surtout à l'angle du chemin North River et de la rue Donald.
Il faudrait supprimer les restrictions dans les virages en raison des nouveaux immeubles de grande hauteur que l'on construit à l'angle du chemin North River et du chemin de Montréal.

Il faudrait tenir compte des nouveaux immeubles que l'on construit, non seulement pour une rue, mais plutôt pour l'ensemble du secteur.
Je n'ai pas observé de lourdeur dans la circulation automobile sur le chemin North River.
Les restrictions dans les virages nuisent aux résidents. Elles les obligent à rouler plus loin en voiture jusqu'aux prochaines intersections.
Il faudrait aménager des feux de virage à gauche sur la promenade Vanier pour permettre d'avoir accès à la rue Queen Mary et à la rue Donald, pour que les résidents puissent regagner leurs quartiers.
L'achalandage est appelé à augmenter en raison des logements locatifs aménagés sur le chemin North River et sur le chemin de Montréal.
Le chemin North River sert de raccourci pour se rendre au pont Cummings, dans le centre-ville et au Québec.
Il n'y a pas de restrictions dans les virages sur la rue Queen Mary, ce qui explique que beaucoup d'automobilistes contournent la circulation sur la rue Prince Albert ou font des demi-tours sur le chemin North River.
La Ville est négligente si elle n'envisage pas d'adopter des mesures pour contrôler les problèmes majeurs des véhicules qui essaient de contourner la circulation sur la promenade Vanier.
Réduire la capacité en véhicules frustrera les automobilistes et ne permettra pas de résoudre les problèmes évoqués par les résidents.
Il faudrait éliminer les restrictions dans les virages.
Il faudrait que le chemin North River soit une rue à sens unique.
Il faudrait faire plus pour amener les automobilistes à s'arrêter en empruntant le chemin North River comme voie de contournement pour se rendre à la promenade Vanier.
Il faudrait empêcher les camionneurs d'emprunter le chemin North River.
Les rues qui mènent au Centre sportif Rideau sont très achalandées.
Je suis d'accord avec les dispositifs proposés pour modérer la circulation parce que les nouveaux complexes immobiliers de grande hauteur auront pour effet d'accroître l'achalandage automobile et les excès de vitesse.
Il faudrait fermer l'entrée donnant sur le chemin North River menant aux deux églises dans la section sud de ce chemin. Il faudrait aménager une voie d'entrée et de sortie donnant directement sur la promenade Vanier.
Il faudrait interdire les gros camions sur la rue Donald et le chemin North River : de nombreux camions ne livrent pas de marchandises à des adresses locales.
Sécurité des piétons et des cyclistes
Je suis d'accord pour aménager les voies cyclables proposées.
Je ne suis pas d'accord avec l'idée des courts tronçons de voies cyclables, puisque les cyclistes sont obligés à se mêler de nouveau à la circulation automobile.
Il ne faudrait pas rétrécir la chaussée, ce qui crée des problèmes de sécurité entre les automobilistes et les cyclistes.
Il faudrait donner la priorité aux cyclistes, aux piétons, aux enfants et aux transports en commun.
Les cyclistes ne respectent pas le <i>Code de la route</i> .

Les cyclistes ne s'arrêtent pas aux intersections et les traversent sans regarder.
On n'a pas l'impression d'être en sécurité quand on se déplace à vélo.
Les infrastructures cyclables ne sont praticables que pendant certains mois de l'année.
En raison des barres d'arrêt qu'on vient d'installer à l'angle de la rue Queen Mary et de la rue Prindiville, il sera plus difficile d'apercevoir les piétons et les cyclistes à cette intersection.
Il faudrait aménager des passages pour piétons et des feux clignotants à l'angle du chemin North River et de la rue Donald.
Il faudrait aménager des voies cyclables distinctes ou séparées.
Il faudrait aménager des voies cyclables surélevées.
Il faudrait prévoir des barrières pour séparer les voies cyclables et les voies automobiles.
Il faudrait aménager un trottoir du côté ouest du chemin North River, entre la rue Donald et la rue Prindiville.
Il faudrait que le chemin North River soit plus accessible pour les piétons et les cyclistes.
Les résidents qui habitent entre la rue Prindiville et la rue Donald n'ont pas de moyens d'accès sécuritaires, sur les trottoirs, pour les piétons comme pour ceux qui se déplacent en fauteuil roulant, qui doivent traverser la chaussée du côté est du chemin North River (ce qui est pire en hiver).
Les voies cyclables ne sont pas nécessaires, puisqu'il y en a déjà dans le parc.
Il faudrait prioriser la sécurité des piétons et des cyclistes à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald. Un cycliste est mort à cet endroit.
Il semble que les automobilistes roulent rapidement en franchissant les passages piétonniers et omettent de s'y arrêter devant les piétons qui attendent de traverser.
Le secteur serait plus sécuritaire pour les piétons si on faisait des efforts pour ralentir et éliminer la circulation de transit.
C'est une bonne idée d'aménager des passages surélevés pour piétons afin d'avoir accès au parc et de construire un trottoir du côté ouest du chemin North River.
En rétrécissant la chaussée pour aménager des voies cyclables, on obligera les automobilistes à se garer dans les rues latérales.
Le chemin North River est actuellement adapté aux cyclistes (à la condition de combler les nids-de-poule).
Il faudrait garder la voie cyclable réservée à partir du chemin West Presland. Les automobilistes roulent trop vite dans ce tronçon de la chaussée à cause des églises et des terrains de stationnement dans la section sud du chemin North River.
On s'inquiète des conflits qui opposent la circulation automobile, les véhicules garés, les cyclistes et les piétons entre la rue Queen Mary et la rue Wright.
Il faudrait installer une clôture autour du parc pour enfants à l'intersection du chemin North River et de la rue Queen Mary.
Il faudrait aménager des trottoirs du côté est du tronçon compris entre la rue Donald et la rue Queen Mary.
Il faudrait interdire aux automobilistes de stationner dans les voies cyclables et faire appliquer le règlement.

Les voies cyclables peintes ne sont pas des infrastructures. La peinture s'use, devient dérapante lorsqu'elle est mouillée, et les automobilistes les ignorent, ce qui représente un risque pour la vie des cyclistes.
Les voies cyclables séparées sont des infrastructures sécuritaires.
Il faudrait améliorer les panneaux indicateurs pour les voies cyclables dans ce secteur.
Je suis favorable à l'idée d'aménager des trottoirs.
Il faudrait construire un trottoir du côté ouest entre la rue Donald et la rue Wright.
Les automobilistes passent devant les piétons qui traversent la chaussée.
Les trottoirs permettraient de réduire la largeur de la chaussée et la vitesse des voitures.
Les voies cyclables peintes sont un bon point de départ, surtout si elles sont peintes en vert.
La végétation du côté ouest de la rue peut entraver la visibilité pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.
Les voies cyclables peintes n'empêcheront pas les automobilistes d'utiliser toute la largeur de la chaussée et leur donneront l'impression qu'ils peuvent accélérer.
Il faudrait penser à aménager un sentier polyvalent (sentiers cyclables et trottoir) du côté ouest du chemin North River, entre la rue Donald et la rue Wright.
Il faudrait penser à convertir le côté est du trottoir pour en faire un sentier polyvalent.
Les trottoirs de plus grande largeur sont plus accessibles pour les personnes qui se déplacent en fauteuils roulants ou qui utilisent des poussettes, entre autres.
Les petits tronçons du trottoir du côté ouest du chemin North River permettent aux piétons d'attendre après être descendus de l'autobus, mais les obligent à traverser la rue en milieu de quadrilatère pour avoir accès au trottoir de l'autre côté.
Les voies cyclables peintes n'offrent absolument aucune protection.
Les voies cyclables peintes obligent les cyclistes à se mêler à la circulation automobile, ce qui est dangereux et inutile.
Les avancées de trottoir pour les piétons peuvent être fractionnées par une voie cyclable sans représenter de risque énorme pour les piétons, puisque les cyclistes ne sont pas aussi nombreux et dangereux.
Il faudrait aménager des voies cyclables sur le chemin North River entre le chemin de Montréal et la rue Wright en faisant appel à des séparateurs de béton.
Il faudrait aménager un trottoir du côté ouest du chemin North River entre l'avenue McArthur et l'église.
Il faudrait aménager des voies cyclables exclusives entre l'avenue McArthur et l'église.
Il faudrait augmenter la largeur de la chaussée entre la rue Queen Mary et l'église.
Les voies cyclables délimitées sont plus efficaces, pour modérer la circulation, que les voies cyclables peintes.
Je n'aménagerais pas de voies cyclables peintes à moins de prévoir des bornes. J'aménagerais plutôt des voies cyclables parallèles au sentier est de la rivière Rideau.

Les voies cyclables surélevées seraient idéales, surtout pour les familles qui font des randonnées à vélo pour se rendre au parc. Se déplacer pour se rendre au parc n'est pas sécuritaire, et je ne suis pas à l'aise de laisser les enfants faire seuls le trajet.
Il serait utile que les automobilistes ou les cyclistes cèdent effectivement le passage aux piétons dans les passages surélevés.
Les automobilistes qui tournent à droite passent souvent devant les cyclistes, ce qui est dangereux.
Il faudrait rétrécir les voies de circulation pour aménager des voies cyclables plus larges.
Les cyclistes ne s'arrêtent pas à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald.
Les voies cyclables deviendront des zones pour stocker la neige en hiver.
Les automobilistes emprunteront les voies cyclables pour dépasser les véhicules qui attendent pour tourner.
Le secteur est dangereux pour les piétons, d'autant plus que des enfants traversent la rue pour se rendre au parc Riverain.
Le chemin North River est une grande artère large et sécuritaire, très spacieuse pour les piétons et les cyclistes.
Les piétons peuvent emprunter le sentier polyvalent s'ils ne se sentent pas en sécurité sur le chemin North River.
Il ne faudrait pas aménager les dos d'âne allongés dans les voies cyclables, qui ne devraient pas être encombrées de dos d'âne.
Les lignes peintes pour les voies cyclables ne permettent pas d'aménager un environnement protégé pour les cyclistes.
On propose d'aménager trop de voies cyclables sur le territoire de la Ville. Il y en a déjà bien assez.
Il faut des voies cyclables plus sécuritaires pour se rendre à la rue Donald et à la passerelle Adawe.
Le plan pour la modération de la circulation permet d'aménager le chemin North River pour qu'il soit plus convivial pour les piétons et les cyclistes et moins pour les automobilistes (qui veulent garer leur voiture et rouler à vive allure).
Il est plus sécuritaire d'emprunter le sentier polyvalent qui longe la rivière plutôt que les voies cyclables proposées sur le chemin North River.
Les familles des cyclistes qui ne respectent pas le <i>Code de la route</i> et les automobilistes qui n'aperçoivent pas les cyclistes qui arrivent et qui ne suivent pas le <i>Code de la route</i> poursuivront la Ville.
Je n'ai jamais vu un cycliste s'arrêter à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald. Les cyclistes franchissent cette intersection comme s'ils avaient la priorité.
Les voies cyclables causeront des décès.
Les voies cyclables auront des effets positifs sur la sécurité et encourageront davantage à faire appel aux déplacements à vélo et au transport actif dans le quartier.
Les changements proposés devraient permettre d'améliorer la sécurité des piétons.

Il faudrait aménager un prolongement du sentier polyvalent à l'angle sud-ouest du chemin North River et à l'intersection de la rue Donald. Il faudrait aussi prévoir une chicane pour permettre aux cyclistes de rouler rapidement.
Il faudrait aménager une clôture dans le parc Riverside pour protéger les enfants du quartier.
Les voies cyclables sont appelées à disparaître en hiver à cause de l'accumulation de la neige et obligeront les automobilistes et les cyclistes à rouler sur la même voie.
Les voies cyclables proposées serviraient : 1) aux résidents qui habitent dans ce secteur; 2) aux résidents d'Overbrook qui habitent non loin de là; et 3) aux résidents qui pourraient habiter dans d'autres quartiers proches de la ville.
Le sentier polyvalent de la CCN à l'est de la rivière Rideau n'est pas une option de voie cyclable nord-sud adéquate pour se rendre au chemin North River. Ce sentier polyvalent n'est que saisonnier; il est conçu et destiné à servir essentiellement ceux et celles qui font du cyclisme récréatif.
Il faut mieux informer les automobilistes et les cyclistes à propos du <i>Code de la route</i> .
Il faut penser aux courts tronçons de la voie de circulation commune aux cyclistes et aux automobilistes sur le chemin North River dans le sens nord à l'angle de la rue Donald. Il faudrait ajouter les symboles de la voie partagée sur la surface de la voie de circulation.
Il faudrait prolonger les voies cyclables au sud de la rue Queen Mary jusqu'au sentier polyvalent de la CCN. On considère qu'il s'agit de circuits cyclables en hiver; il faut donc que ces voies soient connectées et continues.
Il faudrait élargir légèrement la chaussée à l'intersection de la rue Donald pour permettre d'aménager une voie cyclable appropriée, en réduisant l'obligation, pour les cyclistes, de partager le début de cette voie avec les automobilistes avant le début de la voie cyclable.
Il faudrait se servir de la zone de chargement comme marge de protection pour les déplacements à vélo dans le sens est sur la rue Donald.
Il faudrait réduire à 3,3 mètres les voies de circulation, puisque la plupart des véhicules lourds tournent sur la promenade Vanier.
Il faut prioriser la sécurité des enfants qui traversent le chemin North River. On s'inquiète des enfants qui pourraient être heurtés par les automobiles.
Sécurité aux intersections
Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux intersections dotées de panneaux d'arrêt.
L'intersection du chemin North River et de la rue Donald est un danger majeur.
Les nouvelles barres d'arrêt à l'intersection de la rue Queen Mary et de la rue Prindiville empêchent les automobilistes d'apercevoir clairement les voitures qui roulent sur le chemin North River.
Les automobilistes ne s'arrêtent guère aux panneaux d'arrêt des intersections du chemin North River.
En réinstallant plus à l'ouest, sur la ville, le panneau d'arrêt, on obstruera l'intersection, qui représentera un autre danger. Souvent, les cyclistes et les automobilistes ne s'arrêtent pas à l'angle de la rue Queen Mary et passent tout droit.
Il faudrait prévoir des feux de circulation et l'interdiction de tourner à droite au feu rouge à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald

Les feux de circulation représenteraient la solution la plus sécuritaire.
Les automobilistes qui tournent sur le chemin North River ne cèdent pas le passage aux automobilistes qui circulent à contre sens.
Il faudrait prioriser l'intersection du chemin North River et de la rue Donald. Cette intersection est dangereuse, et l'achalandage a beaucoup augmenté dans les dernières années.
L'intersection du chemin North River et de la rue Donald est plus dangereuse que toutes les intersections dans le sens sud et devrait faire partie de l'Étude de la modération de la circulation. L'aménagement du pont de la passerelle Adàwe a considérablement augmenté l'achalandage piétonnier et cycliste à cette intersection.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald.
Il faudrait aménager des feux de circulation à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald.
L'intersection du chemin North River et de la rue Donald est dangereuse, et il faudrait aménager des dispositifs pour modérer la circulation.
Il faudrait penser à améliorer, pour les piétons comme pour les automobilistes et les autres usagers de la route, la visibilité en dégagant l'intersection du chemin North River et de la rue Donald, surtout à l'angle nord-ouest pour les véhicules qui roulent dans le sens sud.
Il faudrait réaménager le tronçon sud de l'intersection de la rue Queen Mary pour en faire une intersection à quatre voies avec la rue Prindville.
Il faudrait réaménager plus au nord, pour les autobus, la voie de circulation dans le sens sud du chemin North River à l'intersection de la rue Queen Mary. À l'heure actuelle, les autobus empiètent sur cette voie de circulation pour éviter de monter sur la bordure de rue nord-est.
Les automobilistes et les cyclistes ne tiennent pas compte des panneaux d'arrêt à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald. Il faudrait sécuriser cette intersection.
Il faut mieux harmoniser l'intersection du chemin North River et de la rue Donald avec le sentier polyvalent existant et l'intersection, pour que le passage pour piétons soit facile à interpréter.
Application des règlements
Il faudrait installer des radars photographiques (caméras d'affichage de la vitesse) plutôt que des dispositifs pour modérer la circulation
L'église devrait payer la police pour contrôler la circulation à l'intersection du chemin North River et de la rue Queen Mary.
On n'applique pas les règlements municipaux dans les restrictions de virage à l'intersection de la rue Queen Mary.
Il faudrait que les Services des règlements municipaux et le Service de police fassent mieux appliquer les lois et les règlements.
Il est rare de voir qu'on applique les règlements municipaux.
De nombreux automobilistes font des virages en infraction à l'intersection de la rue Queen Mary. La police ne peut pas sévir contre tous les automobilistes fautifs.
Les dispositifs pour modérer la circulation doivent faire appel à des moyens plus simples d'appliquer les règlements pour que les automobilistes respectent la loi.

Il est rare qu'on fasse appliquer les règlements.
Il faut mieux faire appliquer les règlements dans les restrictions de virage actuelles à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald et à l'intersection du chemin North River et de la rue Queen Mary.
Il faut appliquer plus uniformément les règlements municipaux pour résoudre les problèmes d'excès de vitesse (surtout le soir).
Il faut faire appliquer les règlements plus uniformément dans les zones dans lesquelles il est interdit de stationner.
Il faut installer des caméras pour capter les automobilistes qui font des virages en contravention des règlements.
Il faut faire appliquer les restrictions de virage actuelles à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald et à l'intersection du chemin North River et de la rue Queen Mary, ce qui permettra de réduire, dans l'ensemble, l'achalandage sur le chemin North River.
En plus des dispositifs pour modérer la circulation, il faut mieux appliquer le <i>Code de la route</i> existant pour décourager les automobilistes agressifs
On avait l'habitude de voir des policiers, qui ne sont toutefois plus présents. Les automobilistes bafouent les restrictions imposées dans les virages.
Les radars photographiques (caméras d'affichage de la vitesse) apporteraient des recettes à la Ville et réduiraient l'achalandage pendant les heures de pointe.
Il faut mieux appliquer les règlements à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald. Cette intersection est très achalandée, et de nombreux piétons et cyclistes ont accès aux sentiers de la CCN.
On ne tiendra pas compte des marques sur la chaussée et des panneaux indicateurs si on n'applique pas les règlements.
Il faut appliquer les règlements aux heures de pointe à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald et à l'intersection du chemin North River et de la rue Queen Mary.
Il faut constamment appliquer les règlements si les arrêts interdits ne sont pas respectés sur le chemin North River.
Les dispositifs pour modérer la circulation ne seront efficaces que si la Ville fait appliquer les règlements uniformément et régulièrement. L'absence d'agents d'application des règlements à intervalles réguliers à l'intersection du chemin North River et de la rue Donald même, et en particulier l'interdiction de virage pendant les heures de pointe des transports en commun sont des motifs d'inquiétude pour tous les résidents du secteur.
Stationnement
En éliminant les places de stationnement sur rue sur le chemin North River, on amènera tous les automobilistes à se garer dans les rues latérales.
Les automobilistes stationnent en infraction des règlements.
Il ne faudrait pas enlever les places de stationnement sur rue. Sinon, les automobilistes se gareront dans les rues latérales.
En raison des places de stationnement sur rue, la chaussée est plus étroite et il risque d'y avoir des accidents en raison de la médiocrité des lignes de mire.
Les places de stationnement sur rue sont très congestionnées dans l'ensemble des zones de loisirs les soirs de semaine et les fins de semaine.

<p>Il faut garder un certain nombre de places de stationnement sur rue pour les personnes qui ont des problèmes de mobilité et qui ont de la difficulté à avoir accès au parc. Les places de stationnement sont limitées dans les environs du centre sportif.</p>
<p>Il ne faut pas supprimer les places de stationnement sur rue.</p>
<p>Les places de stationnement sur rue réduisent la largeur de la chaussée et les excès de vitesse.</p>
<p>Les gens ne font pas appel à d'autres modes de transport. Ils prennent leur voiture et commencent à se garer dans les rues latérales.</p>
<p>Les résidents de l'immeuble du 959-969, chemin North River souhaitent garder les places de stationnement sur rue aménagées devant leur immeuble. Les visiteurs qui souhaitent se garer à proximité pendant une courte durée n'ont pas d'autres choix.</p>
<p>Les automobilistes s'arrêtent et se stationnent dans les voies cyclables.</p>
<p>Il est difficile d'apercevoir les automobilistes qui roulent dans l'autre sens lorsqu'il y a des véhicules stationnés sur le chemin North River.</p>
<p>Il y a beaucoup de parcs et de zones de loisirs le long du chemin North River. Les gens se servent des places de stationnement sur rue pour avoir accès à ces parcs et à ces zones.</p>
<p>Il faudrait penser à mieux baliser les places de stationnement sur le chemin North River afin que le stationnement soit plus accessible pour les visiteurs (personnes âgées, familles avec de jeunes enfants et personnes en situation de handicap).</p>
<p>Il faudrait penser à garder certaines places de stationnement sur rue devant le 969, chemin North River; on peut toutefois stationner dans les rues latérales et dans les aires d'embarquement et de débarquement de certains immeubles en copropriété.</p>
<p>Je suis favorable à l'idée de supprimer des places de stationnement sur rue pour aménager des voies cyclables balisées.</p>
<p>La demande de places de stationnement dans le secteur est forte, comme on peut le constater dans le parc de stationnement à l'intersection du chemin North River et de l'avenue McArthur, sur le chemin North River et dans les rues latérales.</p>
<p>Il faut prévoir plus de places de stationnement pour les visiteurs, et non moins.</p>
<p>Il faut garder les places de stationnement sur rue pour les personnes âgées qui sont soignées à domicile et pour les résidents qui font appel à des services d'entretien. On a besoin des places de stationnement sur rue pour les services de prise en charge et de dépose.</p>
<p>On s'inquiète de la logistique du quotidien (entreprises d'autopartage et de prise en charge) si on enlève les places de stationnement sur rue.</p>
<p>Les places de stationnement sur rue bloquent souvent la vue des piétons.</p>
<p>En aménageant des zones d'arrêt interdit sur le chemin North River, on obligera les automobilistes à s'immobiliser de toute manière (livraisons et taxis).</p>
<p>Il faut garder les places de stationnement sur rue pour les visiteurs, les soins à domicile et les livraisons.</p>
<p>En enlevant les places de stationnement pour aménager des voies cyclables, on permet aux automobilistes de rouler plus rapidement, et ils ont moins de raisons de ralentir.</p>

La durée du stationnement sur rue est d'à peine une heure. Cette durée n'est pas assez longue pour permettre de profiter du parc.
Il faudrait garder trois ou quatre places de stationnement devant le 959-969, chemin North River et les réserver aux véhicules d'urgence, à ParaTranspo et à la dépose des personnes qui ont des problèmes de mobilité. On pourrait aussi imposer une limite d'une heure ou de 30 minutes, par exemple, pour s'assurer que ces places ne sont pas prises par d'autres usagers, et les agents des règlements devraient patrouiller à intervalles réguliers pour s'assurer qu'on respecte les règlements municipaux.
On propose d'installer d'innombrables panneaux indicateurs pour interdire le stationnement et pour baliser les bandes cyclables, entre autres. Il faudrait s'assurer de les regrouper sur les poteaux existants, dans la mesure du possible.
Il faudrait mettre fin aux voies cyclables entre la rue Queen Mary et la rue Prindiville. Ceux et celles qui fréquentent l'église se servent des places de stationnement sur rue au sud.
Transports en commun et arrêts d'autobus
Je ne suis pas d'accord avec l'idée d'installer un nouvel arrêt d'autobus du côté est du chemin North River. Il y en a déjà un.
Il faut prévoir un trottoir menant à l'arrêt d'autobus. C'est une bonne idée.
Je suis d'accord avec la réinstallation de l'arrêt d'autobus. Je ne vois toutefois pas pourquoi il faudrait aménager un abribus. Il ne s'agit pas d'un point d'arrêt achalandé.
Il faudrait que l'arrêt d'autobus soit très proche de l'intersection de la rue Donald. Il ne faudrait pas le placer devant l'immeuble en copropriété Waterbrooke. Ce serait de la pollution visuelle.
Je ne suis pas d'accord avec le nouvel emplacement de l'arrêt d'autobus. Il est situé en face de l'immeuble en copropriété Waterbrooke, qui a l'une des pelouses les plus belles et les plus soigneusement entretenues sur le chemin North River. L'abribus bloquera la vue sur une zone magnifique et attrayante.
Je me déplace en fauteuil roulant et je suis d'accord avec l'aménagement d'un arrêt d'autobus de l'autre côté de l'avenue Washington.
Le trottoir proposé (du côté ouest) jusqu'à l'arrêt d'autobus à l'intersection de l'avenue Columbus mène à quatre des habitations locatives de la CCN. Il faudra que le secteur soit plus sécuritaire pour les piétons, surtout le soir et en hiver.
Réinstaller l'arrêt d'autobus et l'abribus serait très apprécié par mauvais temps, puisque les abribus les plus proches se trouvent loin au sud sur la rue Queen Mary ou au nord au 399, chemin North River (avenue Washington) dans Vanier.
Répondants qui ne sont pas d'accord avec l'étude
Le biais d'échantillonnage est très élevé. Les résidents de ce secteur sont d'accord avec tout ce que la Ville propose.
Cette étude est un gaspillage de ressources et de fonds.
Les recommandations exprimées dans ce plan pour la modération de la circulation ne corrigeront pas les grands problèmes.
Il faut cesser de traiter les cyclistes comme des rois.
Il ne faut pas consacrer de fonds aux voies cyclables.

On n'a pas tenu compte des commentaires du rapport sur « Ce que nous avons entendu » dans l'élaboration de ce plan.
La circulation est sécuritaire et raisonnable. Il n'est pas nécessaire de mener une étude de la modération de la circulation.
La modération de la circulation ennuie les gens, qui sont frustrés par l'aménagement de la chaussée.
Il faut cesser de réduire les voies de circulation et les voies de virage et d'élargir autant les trottoirs.
Je ne suis pas d'accord avec les changements proposés dans le plan pour la modération de la circulation.
Il faut mieux prouver que les voies cyclables sont nécessaires.
Il y a de meilleurs moyens de dépenser les fonds des contribuables que cette étude de la modération de la circulation.
Il y a plusieurs projets pour le chemin North River, mais aucune cohésion dans les différentes mesures proposées.
La Ville ne tient pas compte des réalités de l'achalandage en continuant de construire des immeubles de grande hauteur.
Autres rues/Motifs d'inquiétude
On ne propose pas de dispositifs pour modérer la circulation au nord de la rue Donald. Les automobilistes ne feront qu'accélérer pour traverser ce tronçon du chemin North River.
Il faudrait penser à mettre en œuvre un carrefour giratoire à l'intersection de la rue Queen Mary et de la promenade Vanier.
Il faudrait ajouter des dispositifs pour modérer la circulation au nord de la rue Donald.
Il faudrait mettre en œuvre un passage surélevé pour piétons à l'angle de la promenade Roger Stevens et à l'entrée menant au parc Riverain.
Il faut réaménager l'artère est-ouest.
Les automobilistes roulent trop vite sur la rue Queen Mary. Il faudrait aménager des dos d'âne allongés.
Il est nécessaire de prévoir des dispositifs pour modérer la circulation sur le chemin North River, entre l'avenue McArthur et la rue Donald. On relève les pires exemples d'excès de vitesse sur ce tronçon du chemin North River. De nombreux piétons de tous les groupes d'âge empruntent ce tronçon du chemin North River pour se rendre au parc Riverain.
Il faudrait penser à aménager une avancée de trottoir à l'intersection nord-ouest de l'avenue Marion et la rue Prince Albert. Il y avait une barrière temporaire à cet endroit, mais on l'a enlevée.
Il faudrait aménager des dos d'âne allongés entre l'avenue McArthur et la rue Donald.
Il faut mieux appliquer les règlements sur les restrictions de virage actuelles à l'intersection de l'avenue Marguerite et de la rue Donald et à l'intersection de l'avenue Marion et de la rue Queen Mary.
Il faudrait aménager des séparateurs de béton jusqu'aux voies cyclables de la rue Donald.

Il faudrait revoir les problèmes pour ce qui est des conflits continus et dangereux entre les automobilistes et les piétons dans les passages surélevés pour piétons du chemin North River et de l'avenue McArthur.
Il serait plus utile de prévoir des dos d'âne allongés entre le pont Cummings et le chemin North River.
Il faudrait aménager des dispositifs pour modérer la circulation sur la rue Queen Mary en installant un panneau d'arrêt à l'intersection de cette rue et de l'avenue Marion, ce qui permettrait de prévenir les problèmes d'excès de vitesse.
Il faudrait aménager un feu de virage à gauche à l'intersection de la promenade Vanier et de la rue Queen Mary. Les automobilistes traversent actuellement au feu jaune, et il est dangereux de tourner à gauche.
Il faudrait aménager un passage pour piétons à l'angle du chemin North River et de la promenade Roger Stevens.
Les résidents des appartements loués dans l'immeuble construit à l'intersection du chemin de Montréal et du chemin North River ne devraient pouvoir que virer à droite sur le chemin North River lorsqu'ils sortent. On réduira ainsi l'achalandage sur le chemin North River.
Il faudrait penser à réaliser une étude sur le chemin North River au nord de la rue Donald. Il y a des problèmes d'excès de vitesse et de bruit à cet endroit. Ce secteur est dangereux pour les piétons. (Il y a beaucoup d'enfants dans le secteur.)
Il faudrait aménager des feux de circulation à l'intersection de la promenade Roger Stevens.
Le chemin North River au nord de la rue Donald devrait être « réservé à la circulation locale ». Les automobilistes tournent à droite en sortant du pont Cummings, puis à gauche pour emprunter la rue Donald afin de se rendre à la promenade Vanier. Il y a beaucoup de gros camions.
Il n'est plus nécessaire de prévoir des dispositifs pour modérer la circulation au nord de la rue Donald. Les automobilistes ne tiennent pas compte des restrictions imposées dans les virages et on n'applique pas les règlements municipaux.
Il faudrait aménager un feu vert prioritaire à l'intersection de la rue Queen Mary et de la promenade Vanier. Les automobilistes accélèrent pour franchir l'intersection et grillent souvent un feu rouge. De nombreux accidents graves se sont produits à cet endroit, et les piétons qui traversent la chaussée ne sont pas en sécurité.
Il faudrait envisager d'aménager des dispositifs pour modérer la circulation au nord de la rue Donald jusqu'à l'avenue McArthur. On évitera ainsi la circulation de transit en sortant du chemin North River entre la rue Donald et le chemin de Montréal.
Il faudrait aménager des dispositifs pour modérer la circulation et afficher une limite de vitesse de 30 km/h sur la rue Donald jusqu'à la promenade Vanier.
Il faudrait installer un feu de circulation pour les virages à gauche à l'intersection de la rue Queen Mary et de la promenade Vanier. L'achalandage automobile est plus lourd dans le sens nord de la rue Donald jusqu'au chemin de Montréal.
Il faudrait penser à aménager la rue Queen Mary entre le chemin North River et la promenade Vanier (surtout à l'intersection de la rue Queen Mary et de l'avenue Marion). Les automobilistes roulent trop vite pour franchir le feu vert et tourner sur l'avenue Marion. Il faudrait prévoir un panneau d'arrêt dans les quatre sens ou des avancées de trottoir et des dos d'âne allongés.

On relève des excès de vitesse et des cas de circulation de transit sur le chemin North River entre le chemin de Montréal et la rue Donald.
Il faudrait réaménager le chemin North River au nord de la rue Donald. Il y a deux résidences pour personnes âgées, et des personnes qui ont des problèmes de mobilité habitent sur le chemin North River entre la rue Donald et l'avenue McArthur. Les piétons traversent aussi la rue pour se rendre au parc, aux terrains de tennis et aux terrains de baseball.
Il faut prévoir des dispositifs pour modérer la circulation sur le chemin West Presland. Les excès de vitesse sont problématiques.
Il faut aménager des dos d'âne allongés entre la rue Donald et l'avenue McArthur.
Il faut aménager un trottoir sur le chemin North River entre l'avenue McArthur et la rue Donald.
Le chemin North River est trop achalandé. Les automobilistes empruntent ce chemin comme raccourci entre le chemin de Montréal et la promenade Vanier en passant par l'avenue McArthur et la rue Donald.
Les automobiles sont refoulées à l'intersection du chemin North River et de l'avenue McArthur.
Les navetteurs qui empruntent l'avenue Marion pour éviter les restrictions de virage sur la rue Queen Mary accélèrent sur la rue Prince Albert. C'est dangereux.
Il faudrait installer des panneaux d'arrêt à l'intersection du chemin North River et de la promenade Roger Stevens, en face du parc Riverain.
Il faudrait aménager un passage pour piétons à l'intersection du chemin North River et de la promenade Roger Stevens.
Il faudrait aménager des dos d'âne allongés en face du parc à chiens.
Il faudrait afficher une limite de vitesse de 40 km/h entre le chemin de Montréal et la rue Queen Mary.
Les automobilistes ne tiennent pas compte du tableau d'affichage de la vitesse installé non loin de l'entrée menant au parc Riverain.
Je serai d'accord avec l'aménagement de dispositifs pour modérer la circulation sur le chemin North River entre le chemin de Montréal et la rue Donald.
Il faudrait prévoir, pour les piétons comme pour les automobilistes et les autres usagers de la route, une meilleure visibilité en avançant le trottoir jusqu'à la chaussée et en réduisant la distance à traverser à l'intersection du chemin North River et de la promenade Roger Stevens.
Il faudrait surélever le passage à l'intersection du chemin North River et de la promenade Roger Stevens.
Les arbres masquent les feux clignotants au passage de l'intersection du chemin North River et de la promenade Roger Stevens.
Il faudrait bloquer l'accès menant à l'avenue Marion (dans le sens sud) à partir de la rue Queen Mary en installant d'imposantes jardinières en ciment à cette intersection.
Il faudrait installer des panneaux pour modérer la circulation pour limiter le nombre de véhicules qui tournent sur l'avenue Marion afin qu'ils puissent virer à droite (dans le sens nord) sur le chemin North River.
Il faudrait installer des dos d'âne allongés sur la rue Prince Albert entre le chemin North River et l'avenue Marion afin de décourager les automobilistes qui empruntent cette rue pour avoir accès à la promenade Vanier.

Il faudrait penser à enlever le trottoir sur au moins un côté de la rue Prince Albert et augmenter d'autant la cour avant des résidents, ce qui leur donnerait plus d'espace pour planter des arbres et pour stationner leurs voitures dans les entrées de cour.
Il faudrait installer des dos d'âne allongés sur le chemin North River au nord de la rue Donald, ce qui permettra de réduire l'achalandage des camions et la vitesse des véhicules.
Les automobilistes roulent trop vite sur la rue Donald entre le chemin North River et le boulevard St-Laurent.
Divers
Il faudrait bâtir à Ottawa un vrai métro qui fonctionne.
Le nouveau complexe d'appartements à l'intersection du chemin de Montréal et du chemin North River accentuera les inquiétudes exprimées dans cette étude. On n'aurait jamais dû autoriser la construction de ce complexe. Il ne faudrait autoriser que la tour d'habitation presque achevée.
La Ville perd la maîtrise de ses plans de transport.
La Ville est contre l'automobile.
Le TLR ne fonctionne pas efficacement ou ne fonctionne pas du tout. Il faudrait réparer le réseau.
Les routes sont atroces.