

Rapport « Ce que nous avons entendu »

Étude sur la modération de la circulation sur le chemin Renaud

Introduction

Le présent rapport rend compte de ce que nous avons entendu concernant l'étude sur la modération de la circulation sur le chemin Renaud. Il décrit les résultats du sondage en ligne relatif au plan final de modération de la circulation recommandé. Le secteur à l'étude couvre le chemin Renaud à partir de 125 m à l'ouest de la rue Joshua et de la voie Percifor jusqu'au chemin Navan. Pour en savoir plus sur l'étude, notamment sur le contexte, le plan de modération de la circulation recommandé et la suite des choses, visitez la page Web du projet, à l'adresse <https://ottawa.ca/fr/cheminrenaud>.

Sommaire des consultations

La première phase de consultation publique pour ce projet a été menée en 2018 : un prospectus présentant un plan préliminaire de modération de la circulation a été envoyé par la poste aux résidents afin de recueillir leurs commentaires. La rétroaction a été analysée, puis l'étude s'est poursuivie, mais il y a eu quelques retards en raison de l'élection municipale; il convenait également de recueillir davantage de données sur la circulation. La Ville a modifié le plan proposé avec l'aide de la conseillère de quartier à la lumière des commentaires initiaux et des nouvelles données.

Pendant l'été et l'automne 2020 a été mené un sondage en ligne visant à recueillir des commentaires sur le plan révisé. La section suivante comprend les résultats des questions posées à ce sujet. On y trouve aussi un résumé des commentaires individuels reçus. Au total, 168 personnes ont répondu au sondage, qui était ouvert du 1^{er} septembre au 9 octobre 2020.

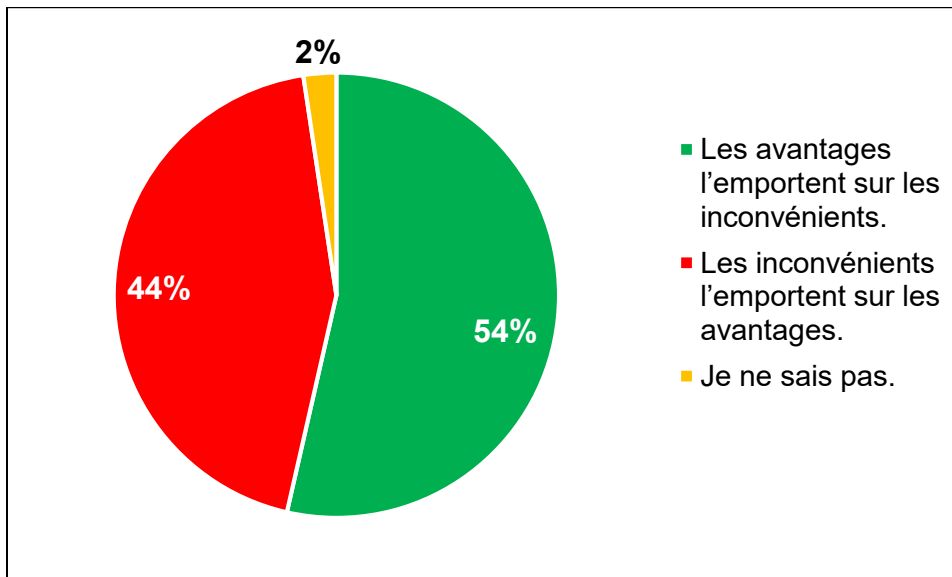
1. La mise en place de mesures de modération de la circulation pourrait avoir des avantages et des inconvénients. Voici les avantages possibles des terre-pleins centraux :

- Réduction de la vitesse des véhicules par le rétrécissement des voies.
- Amélioration de la sécurité des piétons lorsqu'ils montent dans un autobus ou en descendent (terre-pleins centraux à proximité d'un arrêt de transport en commun).

Voici les inconvénients possibles :

- Les cyclistes pourraient se sentir « coincés » s'il n'y a pas d'infrastructures cyclables.
- Les véhicules ne pourront pas doubler les autobus immobilisés à un arrêt de transport en commun.

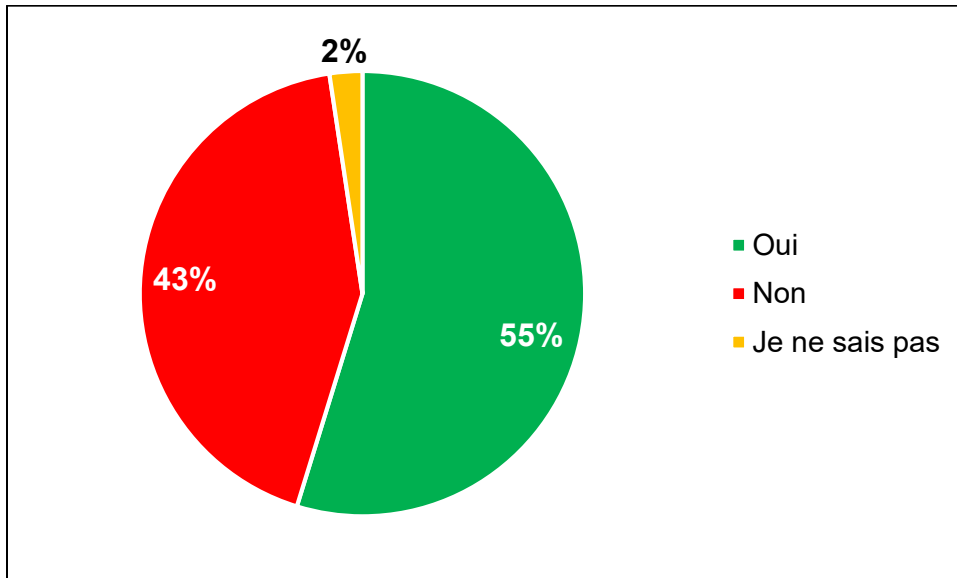
Veillez choisir l'énoncé qui correspond le mieux à votre opinion au sujet de l'aménagement de terre-pleins centraux sur le chemin Renaud.



Réponse	Taux de réponse	Nombre de réponses
Les avantages l'emportent sur les inconvénients.	54 %	90
Les inconvénients l'emportent sur les avantages.	44 %	74
Je ne sais pas.	2 %	4

* Nombre total de répondants : 168

2. Pensez-vous que l'aménagement de terre-pleins centraux serait avantageux pour le chemin Renaud?



Réponse	Taux de réponse	Nombre de réponses
Oui	55 %	92
Non	43 %	72
Je ne sais pas	2 %	4

* Nombre total de répondants : 168

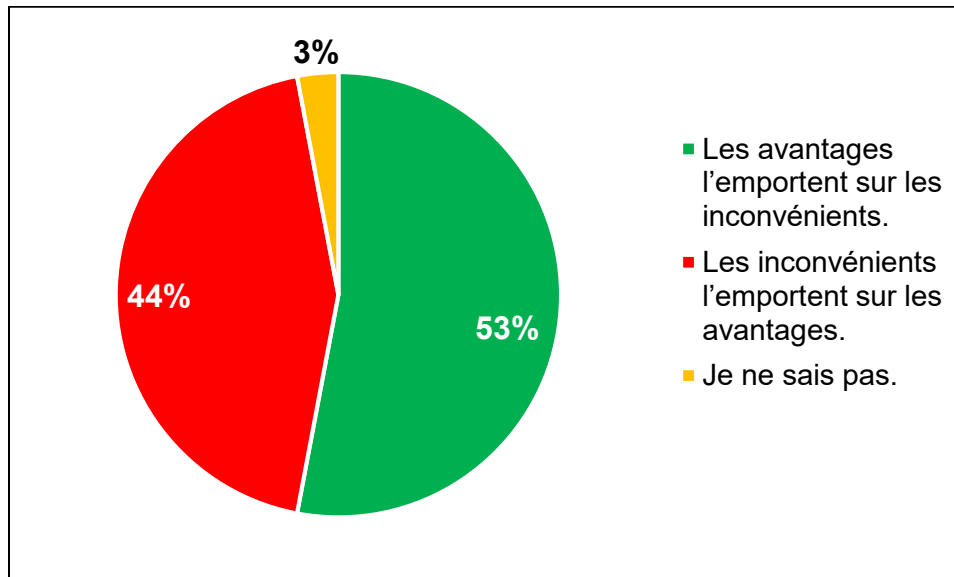
3. Comme toute mesure de modération de la circulation, la réduction du rayon de bordure pourrait avoir des avantages et des inconvénients. Voici les avantages possibles :

- Réduction de la vitesse des véhicules qui tournent à droite.
- Amélioration de la sécurité des piétons par la réduction de la distance à parcourir pour traverser.

Voici les inconvénients possibles :

- Risque que les gros véhicules empiètent sur l'espace en bordure.
- Les gros véhicules pourraient devoir empiéter sur les autres voies de circulation.

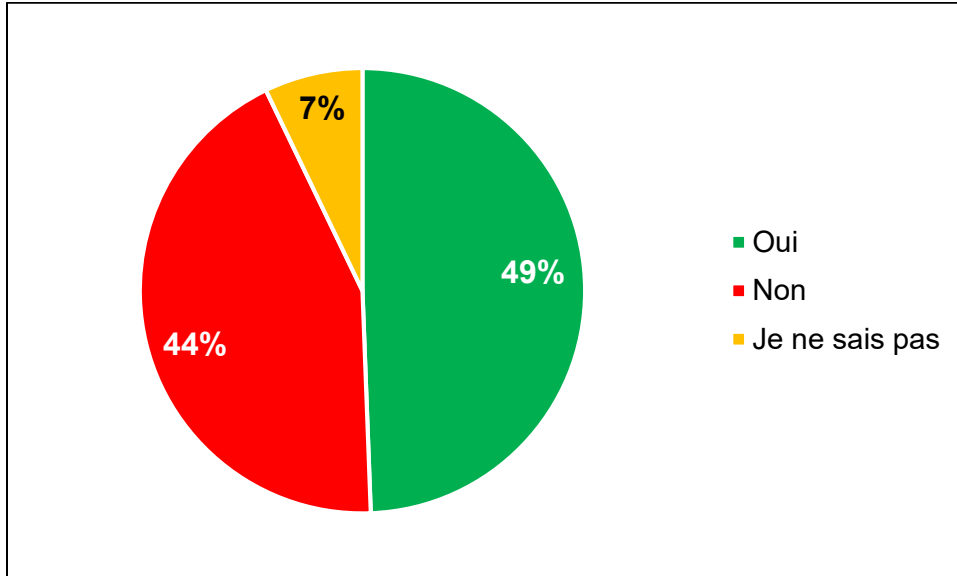
Veuillez choisir l'énoncé qui correspond le mieux à votre opinion au sujet de la réduction du rayon de bordure sur le chemin Renaud.



Réponse	Taux de réponse	Nombre de réponses
Les avantages l'emportent sur les inconvénients.	53 %	89
Les inconvénients l'emportent sur les avantages.	44 %	74
Je ne sais pas.	3 %	5

* Nombre total de répondants : 168

4. Pensez-vous que la réduction du rayon de bordure serait avantageuse pour l'intersection du chemin Renaud, de la rue Joshua et de la voie Percifor?



Réponse	Taux de réponse	Nombre de réponses
Oui	49 %	83
Non	44 %	73
Je ne sais pas	7 %	12

* Nombre total de répondants : 168

5. Avez-vous d'autres commentaires? (Aucun ordre particulier n'a été suivi ici pour classer les commentaires.)

Excès et limites de vitesse
Les excès de vitesse constituent un problème majeur.
Les motos font des courses sur cette rue.
Les excès de vitesse sont un problème majeur à l'ouest de l'intersection rue Joshua/voie Percifor.
On voit régulièrement des courses d'accélération.
Quelqu'un finira par se blesser gravement ou par mourir si l'on ne règle pas le problème des excès de vitesse.
Il faudrait réduire la limite de vitesse de 50 à 40 km/h.
Le panneau de limite de vitesse de 80 km/h est trop près de l'entrée du quartier. Il faudrait le déplacer plus loin à l'est.
Réduction du rayon de bordure
Cette intersection est déjà trop étroite pour que les autobus y tournent. Un rayon de bordure réduit ne ferait qu'empirer la situation.
Avec un rayon de bordure réduit, il serait beaucoup plus sûr de traverser la rue.
Un rayon de bordure réduit rendrait plus sûre la traversée de la rue pour les enfants qui se rendent au parc.
Avec un rayon de bordure réduit, les conducteurs seraient plus attentifs, notamment à l'arrêt toutes directions.
Un rayon de bordure réduit ne serait pas bénéfique.
Avec un rayon de bordure réduit, il serait difficile de tourner à droite sur la voie Percifor. Les voies sont déjà étroites.
L'hiver, les trois voies de la voie Percifor n'en font qu'une et demi à cause du déneigement. Un rayon de bordure réduit nuirait à la circulation automobile, surtout pour les virages à gauche ou à droite de la voie Percifor au chemin Renaud.
Avec un rayon de bordure réduit, il serait difficile pour les remorques de faire les virages.
L'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor est déjà dangereuse. Les conducteurs qui s'y arrêtent sur la rue Joshua doivent reculer pour permettre aux autobus de tourner à gauche sur la rue Joshua. Un rayon de bordure réduit aggraverait la situation.
Terre-pleins
Les terre-pleins seraient dangereux pour les cyclistes : ceux-ci se retrouveraient coincés.
Le chemin Renaud a été conçu comme une autoroute, ce qui incite aux excès de vitesse. Des terre-pleins feraient ralentir les véhicules.
Il faudrait installer des panneaux à feux clignotants sur les terre-pleins pour faire ralentir les véhicules.
Avec des terre-pleins, la chaussée serait plus étroite, et les véhicules ralentiraient.
Les terre-pleins proposés feront ralentir les véhicules avant leur entrée dans le quartier.
Avec des terre-pleins, il y aurait moins de dépassements dans la zone de 50 km/h.

Le terre-plein proposé sur la promenade Saddleridge causerait de gros bouchons de circulation. Les véhicules ne pourraient pas doubler les autobus qui s'arrêtent à cet endroit.
Les terre-pleins proposés seraient sans effet sur la vitesse.
Le terre-plein adjacent à l'arrêt d'autobus pourrait causer des accidents graves ou mortels chez les cyclistes.
Il faudrait aménager un terre-plein avant la station de pompage pour prévenir les dépassements illégaux.
Il ne faut pas aménager de terre-pleins : les piétons les utiliseraient tout le temps.
Débit de circulation
La circulation doit être fluide. Il faudrait aménager des carrefours giratoires.
Le problème, c'est le débit de circulation, pas les excès de vitesse.
Les mesures de modération proposées détourneront la circulation dans les rues secondaires.
La congestion routière commence à l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor et se poursuit jusqu'au chemin Navan. Avec tous les projets immobiliers dans ce secteur, le débit augmentera, et la congestion empirera.
Le chemin Renaud n'a pas été conçu pour un débit de circulation aussi élevé.
L'ajout d'arrêts toutes directions causerait de la congestion routière et empirerait le bruit et la pollution atmosphérique.
Le débit de circulation compromet gravement la sécurité des enfants, surtout avec les nouveaux projets immobiliers.
Le nombre de voitures et de camions a considérablement augmenté.
Le chemin Renaud devrait être fermé à la circulation de transit.
Il faudrait bloquer les rues secondaires pendant l'heure de pointe du matin.
Il faudrait interdire les virages à gauche aux heures de pointe sur le chemin Renaud ou les rues de transit à partir du chemin Navan. Cela obligerait les gens à emprunter le chemin Innes.
Le chemin Renaud est déjà congestionné, et les mesures de modération aggraverait la situation. Le principal, c'est de permettre aux véhicules d'entrer dans le secteur et d'en sortir.
Il faudrait fermer le chemin Renaud à l'intersection rue Joshua/voie Percifor.
Il faudrait fermer le chemin Renaud après le chemin Navan.
Il faudrait fermer le chemin Renaud jusqu'au chemin Anderson.
Les feux de circulation à l'intersection des chemins Renaud et Navan causent de la congestion.
Les conducteurs utilisent la voie de virage à gauche sur le chemin Renaud à l'est de la rue Joshua pour dépasser les autobus qui s'immobilisent à l'arrêt.
Le problème, c'est la congestion routière aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. L'arrêt toutes directions à l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor est la principale cause de congestion routière.
Il faudrait des feux de circulation à l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor pour réduire la circulation de transit et accroître la fluidité.

Il faut une infrastructure suffisante pour accueillir le débit de circulation qui augmentera avec les nouveaux projets immobiliers.
Il ne faut pas aménager de carrefour giratoire à l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor, car la circulation dans le quartier augmenterait.
Le problème, c'est la circulation de transit causée par les déplacements entre Orléans et Ottawa. Le prolongement du boulevard Brian Coburn réglera la situation.
Il faudrait relier le carrefour giratoire du boulevard Brian Coburn au virage serré sur le chemin Renaud. Cela réduirait le débit de circulation.
Il faudrait prolonger le boulevard Brian Coburn immédiatement pour atténuer la congestion routière dans ce secteur.
Voies réservées aux cyclistes et sécurité des cyclistes
Il faudrait aménager des voies réservées aux cyclistes pour éviter que ces derniers se retrouvent coincés.
Il ne faut pas aller de l'avant avec ces mesures : les cyclistes se retrouveront coincés. C'est dangereux.
Il faut promouvoir la sécurité à vélo.
Il faudrait des voies cyclables séparées.
Actuellement, il n'y a pas de place pour les cyclistes. Les véhicules circulent à un pied d'eux. Il ne faudrait pas choisir des mesures de modération qui les mettraient encore plus en danger.
Si l'on rétrécit les voies, il n'y aura pas assez d'espace pour les cyclistes. Ceux-ci utiliseront les trottoirs, et alors, c'est la sécurité des piétons qui sera compromise.
Ce serait désavantageux d'enlever les voies réservées aux cyclistes existantes.
Mesures de modération de la circulation permanentes
Il faudrait implanter les mesures de modération proposées.
Il faudrait implanter des mesures de modération qui dissuaderont les conducteurs d'emprunter le chemin Renaud.
Il faudrait aménager des dos d'âne allongés ou des coussins berlinois.
Il faudrait aménager un passage pour piétons surélevé.
Les terre-pleins et un rayon de bordure réduit favoriseront la sécurité des piétons et des cyclistes.
Les mesures de modération proposées rendront le quartier plus sûr.
Il ne faut pas aménager de carrefours giratoires.
Les mesures proposées n'empêcheront pas les excès de vitesse et les courses sur le chemin Renaud.
Il faudrait aménager un carrefour giratoire à l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor ainsi qu'à celle des chemins Renaud et Navan.
Les mesures de modération proposées entraîneront de la frustration et seront dérangeantes pour les résidents. Elles ne seront pas bénéfiques.
Côté coût-rendement, les dos d'âne allongés seraient préférables aux mesures de modération proposées.
Il faudrait implanter des mesures de modération à l'ouest de l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor.

Il faudrait les mêmes mesures de modération que celles qu'on trouve devant l'école élémentaire catholique Notre-Dame-des-Champs.
Mesures de modération de la circulation temporaires (piquets flexibles et tableaux d'affichage de la vitesse)
Les piquets flexibles existants limitent l'espace pour les cyclistes.
Les mesures de modération existantes fonctionnent. Il est inutile d'en ajouter.
Les piquets flexibles existants sont frustrants et n'aident pas à réduire la vitesse. Ils retardent l'entrée des conducteurs dans le quartier.
Il y a déjà assez de mesures de modération pour réduire la vitesse.
Les mesures de modération fonctionnaient au départ, mais maintenant, les conducteurs en font fi.
Feux de circulation
Il faudrait des feux de circulation à l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor pour réduire la congestion.
Il ne faut pas aménager de feux de circulation.
Des feux de circulation aggraveraient la congestion.
Des feux de circulation favoriseraient les excès de vitesse.
Les mesures de modération proposées amélioreraient la sécurité des piétons lorsqu'ils traversent la rue. Avec des feux de circulation, la traversée redeviendrait dangereuse.
Des feux de circulation causeraient des problèmes, surtout sur la voie Percifor.
Les feux de circulation sont dangereux.
Les feux à l'intersection des chemins Renaud et Navan sautent un cycle de lumière verte pour les automobilistes qui circulent vers l'ouest.
Trottoir
L'aménagement d'un trottoir le long du côté est de la voie Percifor favoriserait la sécurité des piétons et des usagers du transport en commun. Actuellement, les piétons marchent au milieu de la rue, ce qui est dangereux.
Le trottoir proposé poserait un problème majeur pour la vie privée des résidents le long de cette section de la voie Percifor. Les piétons devraient utiliser le trottoir existant.
Avec le trottoir proposé, il y aurait plus de circulation piétonnière. C'est une bonne idée, mais il faudrait ajouter des éléments paysagers pour préserver l'intimité des maisons longeant cette section de la voie Percifor.
Panneaux d'arrêt et passages pour piétons
Les véhicules traversent l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor sans s'immobiliser à l'arrêt toutes directions.
Il faudrait aménager d'autres arrêts toutes directions.
Il faudrait aménager un arrêt toutes directions à l'intersection du chemin Renaud et de la promenade Saddleridge.
Il faudrait aménager un passage protégé pour piétons à l'intersection du chemin Renaud et de la promenade Saddleridge pour faciliter l'accès à l'arrêt d'autobus.

À l'intersection chemin Renaud et rue Joshua/voie Percifor, il faudrait retirer les panneaux d'arrêt sur le chemin Renaud en conservant les autres. La circulation serait plus fluide.
Il faudrait aménager un passage pour piétons et cyclistes à l'intersection des chemins Renaud et Pagé.
Autres sujets de préoccupation
Les excès de vitesse sur la promenade Saddleridge.
Les mesures de modération proposées seraient plus bénéfiques sur le tronçon du chemin Renaud compris entre les chemins Navan et Mer Bleue. On y voit des excès de vitesse, et il y a deux écoles.
Il y a de la circulation de transit sur la rue Joshua et les promenades Saddleridge et Spring Valley.
Il faudrait aménager des voies réservées aux cyclistes sur l'avenue Beechwood, après la promenade Vanier et aux avenues Marquette et Jolliet.
Il faudrait lier la rue Fern Casey au chemin Innes.
Les croissants Keith et Lucinda.
Si la limite de vitesse sur le chemin Renaud est réduite, celle du chemin Navan devrait l'être également. Il y a plus de logements et de commerces sur le chemin Navan que sur cette section du chemin Renaud. Il y a aussi un trottoir sur cette partie du chemin Renaud, tandis que la majeure partie du chemin Navan n'en comporte pas.
Il faudrait aménager une voie d'urgence sur la voie Percifor et les autres rues environnantes, advenant une évacuation.
Contrôle
Il faudrait accroître la présence et le contrôle policiers pour faire respecter les limites de vitesse, les panneaux d'arrêt et les restrictions pour les gros camions et les camions de construction.
Il faudrait installer un radar photographique.
Il faudrait augmenter le montant des contraventions pour excès de vitesse.
Aucune préoccupation, ou opposition à l'étude
Les ressources attribuées à ce projet devraient être affectées à d'autres projets prioritaires. Il ne faudrait plus mettre d'argent dans ce tronçon du chemin Renaud.
Cette étude est un gaspillage de l'argent des contribuables.
Les mesures de modération proposées n'amélioreront rien.
Les mesures de modération n'ont aucun effet sur les conducteurs.
Divers
Il y a beaucoup de projets immobiliers dans ce secteur, mais aucune nouvelle mesure n'est mise en place.
Il faudrait utiliser du sable sur les routes plutôt que du sel. Le sable prolongera la durée de vie de l'infrastructure.
Il n'y a pas assez de routes.
Il faudrait élargir toutes les routes.
Il faudrait améliorer l'état des routes.

Il faudrait éliminer la voie de virage à gauche sur la voie Percifor pour tourner sur le chemin Renaud.

Les trottoirs entre les deux écoles devraient être une priorité.

Il faudrait ajouter de l'éclairage de rue.