

Ce qui a été dit

Étude de la modération de la circulation sur la promenade Sherwood Sondage en ligne initial – automne 2020

Synthèse administrative

L'Étude de la modération de la circulation sur la promenade Sherwood a été lancée en raison des inquiétudes exprimées à propos de la vitesse, des volumes considérables et du non-respect des panneaux d'arrêt. L'objectif de cette étude consiste à recommander des mesures de modération de la circulation qui visent à améliorer les conditions à l'intention des usagers de la route et des résidents de la promenade Sherwood.

À l'automne 2020, on a mené un sondage en ligne pour réunir les commentaires sur le problème de la circulation automobile et pour s'assurer que la collectivité était assez favorable au lancement de cette étude.

Nous présentons dans ce rapport les résultats complets du sondage, ainsi que les commentaires exprimés. Ce sondage a essentiellement permis d'apprendre que :

- 1) 74 % des répondants sont favorables à cette étude de la modération de la circulation;
- 2) les principales inquiétudes des répondants se rapportent à la sécurité des cyclistes, la vitesse des automobilistes et la sécurité des piétons;
- 3) de nombreux répondants ont exprimé des inquiétudes à propos de la conception des intersections et du respect des panneaux indicateurs;
- 4) les passages piétons surélevés et les avancées de trottoir cyclables, puis les dos d'âne allongés, les dos d'âne allongés avec plateau et les réductions de rayon de de bordure sont les mesures de modération de la circulation auxquelles on est le plus favorable;
- 5) la plupart des répondants sont d'accord pour qu'on enlève au moins quelques places de stationnement sur rue sur la promenade Sherwood;
- 6) 70 % des répondants sont d'accord pour aménager des installations cyclables officielles sur la promenade Sherwood.

Le personnel de la Ville s'inspirera des résultats de ce sondage en ligne pour lancer la planification et la conception fonctionnelle des solutions à apporter éventuellement afin de répondre aux inquiétudes du public et d'améliorer les conditions de la circulation sur la promenade Sherwood. Lorsqu'on aura ébauché les solutions potentielles, on reconsultera le public pour connaître son avis sur les plans recommandés.

Contexte

La Ville a lancé, au début de 2020, l'Étude de modération de la circulation sur la promenade Sherwood. Cette étude visait à répondre aux inquiétudes exprimées à propos de la vitesse, du volume considérable de circulation et du non-respect des panneaux indicateurs. L'objectif de cette étude consiste à mettre au point, évaluer et recommander des mesures de modération de la circulation visant à améliorer les conditions pour les usagers de la route et les résidents de la promenade Sherwood.

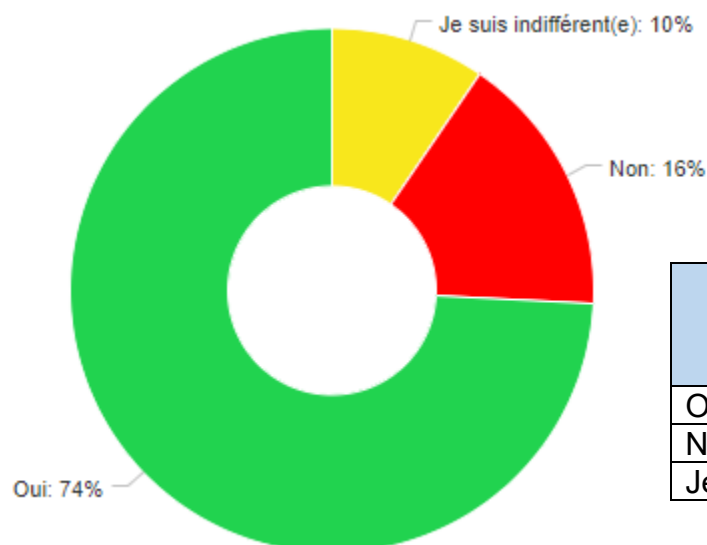
Synthèse des activités de consultation à ce jour

À l'automne 2020, on a mené un sondage en ligne afin de réunir les commentaires sur les problèmes de circulation automobile sur la promenade Sherwood et de s'assurer que la collectivité était suffisamment d'accord pour lancer l'étude. On a adressé un prospectus aux résidents et aux citoyens des quartiers environnants pour leur faire savoir que l'on mènerait une étude et un sondage en ligne. Ce sondage en ligne public s'est déroulé du 7 octobre au 16 novembre 2020. Dans l'ensemble, 597 personnes ont répondu à ce sondage public.

Résultats du sondage en ligne initial

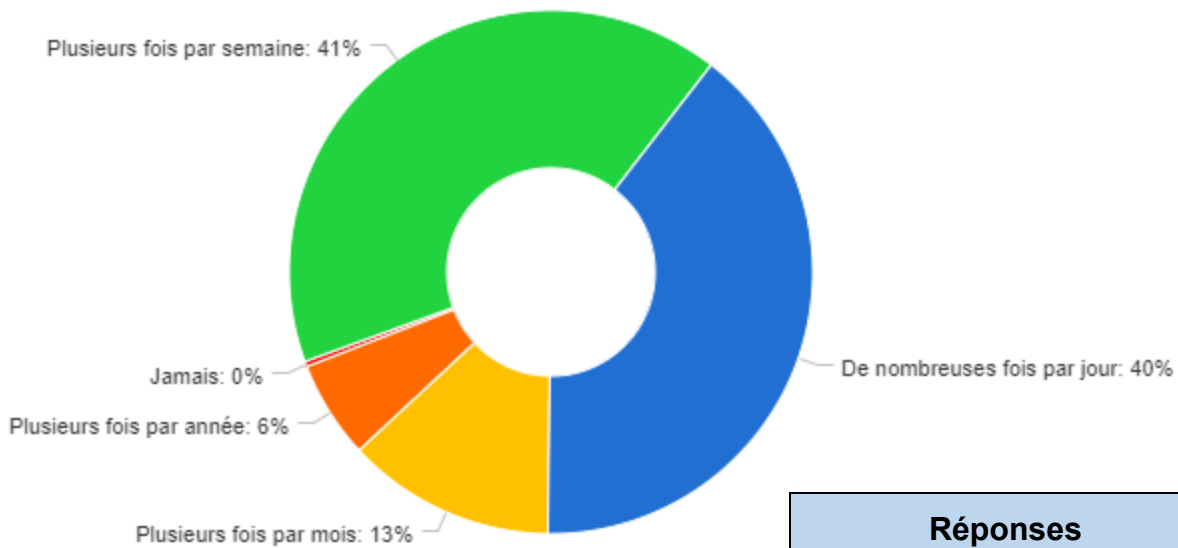
Dans la section suivante, nous exposons les résultats du sondage en ligne initial, en plus de présenter la synthèse des différents commentaires exprimés.

Question 1 – Appuyez-vous la tenue d'une étude de modération de la circulation qui pourrait donner lieu à des modifications de la chaussée à certains endroits sur la promenade Sherwood ?



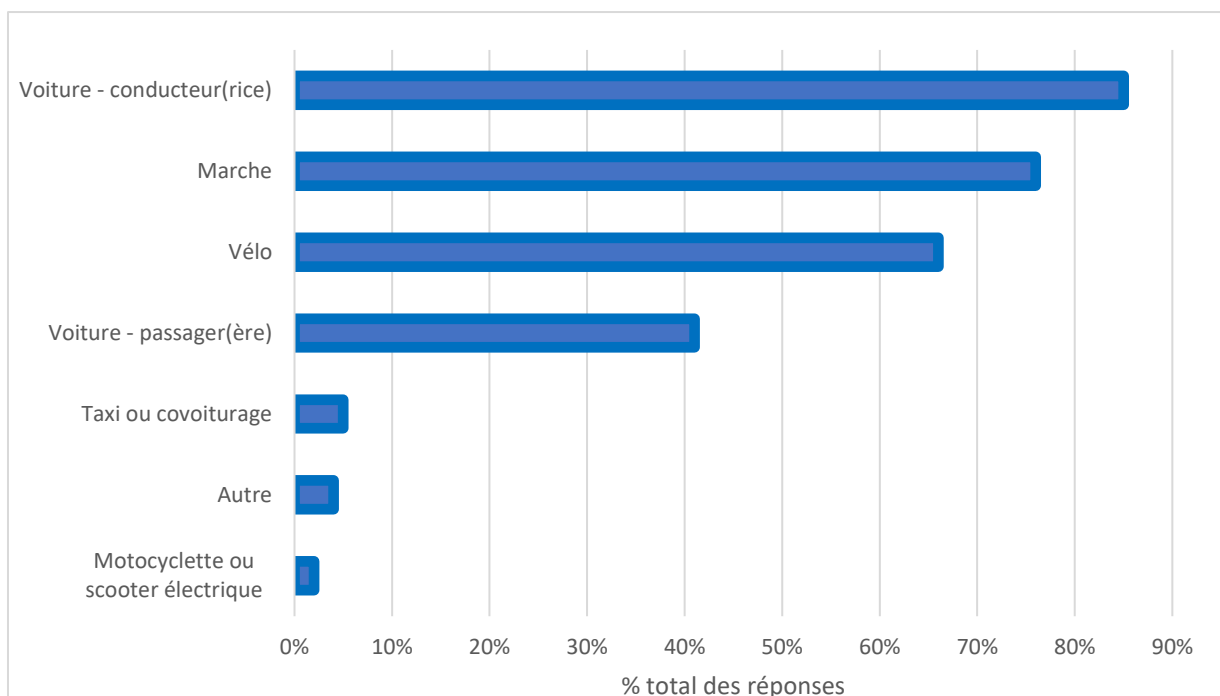
Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en %
Oui	74%
Non	16%
Je suis indifférent(e)	10%

Question 2 – À quelle fréquence empruntez-vous la promenade Sherwood ?



Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en %
Plusieurs fois par semaine	41%
De nombreuses fois par jour	40%
Plusieurs fois par mois	13%
Plusieurs fois par année	6%
Jamais	0%

Question 3 – Quels moyens de transport utilisez-vous lorsque vous empruntez la promenade Sherwood ? (Veuillez cocher toutes les réponses qui s'appliquent) :

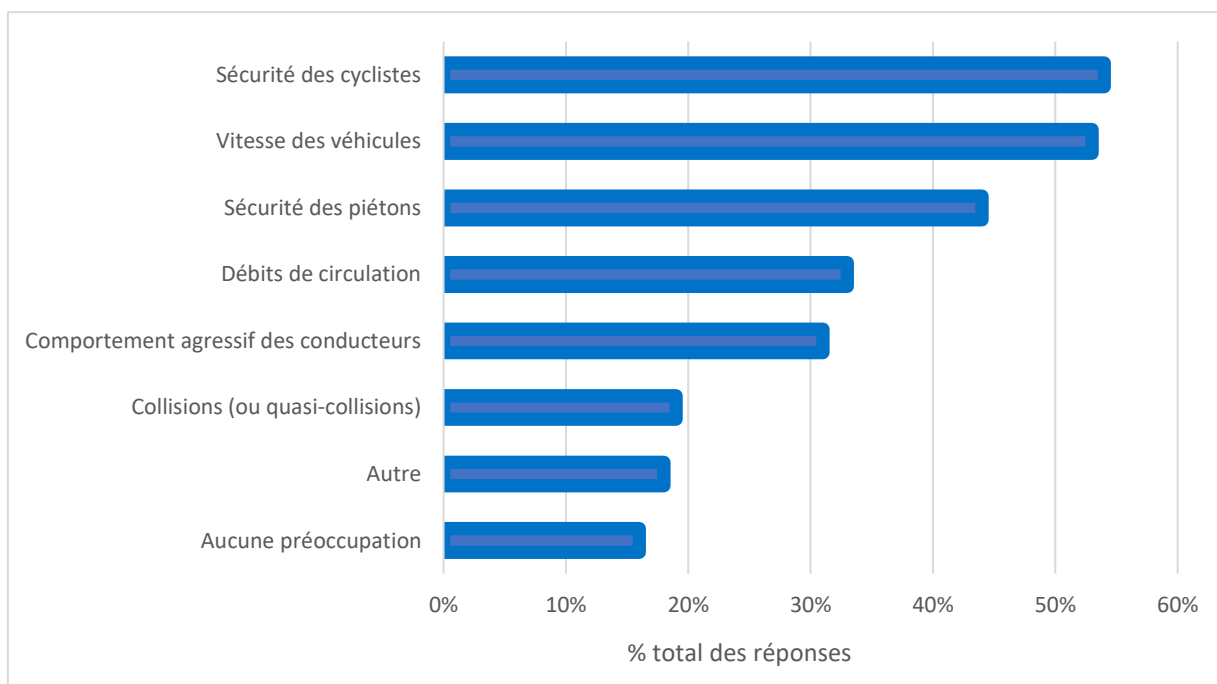


Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en chiffres	Part totale des réponses en %
Voiture - conducteur(rice)	506	85%
Marche	453	76%
Vélo	392	66%
Voiture - passager(ère)	244	41%
Taxi ou covoiturage	29	5%
Autre (veuillez préciser) – cf. le tableau ci-après	22	4%
Motocyclette ou scooter électrique	10	2%

Autre (veuillez préciser) *22 réponses (synthèse)

Réponses
Jogging/course à pied
Patins à roues alignées
Skis à roulettes
Trottinettes non électriques
Fauteuils roulants électriques
Vélos électriques
Autobus

Question 4 – Quelles sont vos principales préoccupations lorsque vous empruntez la promenade Sherwood ? (Veuillez cocher toutes les réponses qui s'appliquent) :



Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en chiffres	Part totale des réponses en %
Sécurité des cyclistes	320	54%
Vitesse des véhicules	318	53%
Sécurité des piétons	260	44%
Débits de circulation	199	33%
Comportement agressif des conducteurs	186	31%
Collisions (ou quasi-collisions)	116	19%
Autre (veuillez préciser) – cf. la synthèse ci-après	107	18%
Aucune préoccupation	93	16%

Autre (veuillez préciser)

Dans l'ensemble, 107 réponses ont été déposées; nous avons préparé ci-après une synthèse représentative. Le lecteur trouvera dans l'annexe la liste complète des réponses.

- Les véhicules roulent souvent rapidement sur la promenade Sherwood et dans les rues secondaires.
- Des voitures ne s'arrêtent pas complètement aux panneaux indicateurs.
- Les intersections le long de la promenade Sherwood donnent lieu à plusieurs problèmes liés à la sécurité, notamment les configurations atypiques ou ambiguës, l'absence de feux de circulation, le non-respect des feux par les automobilistes et la piètre visibilité.
- Achalandage et circulation de transit excessifs, surtout aux heures de pointe et à l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood.
- Comportement agressif des conducteurs, surtout à l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood.
- Absence d'infrastructures sécuritaires et confortables pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'autres moyens de transport non automobiles et problèmes chez les cyclistes qui empruntent le trottoir.
- Il n'y a pas de consensus dans la question du stationnement existant sur rue.
- Mesures existantes de modération de la circulation :
 - Les panneaux de signalisation flexibles existants ne sont pas souhaitables.
 - Les avancées de trottoir existantes obligent les cyclistes à emprunter la voie réservée aux automobiles.
 - L'ensemble des mesures existantes de modération de la circulation sur la promenade Sherwood et dans les rues secondaires est ambigu.
- Il y a beaucoup d'espace perdu dans la rue.
- Il faut procéder à l'examen des mesures de modération de la circulation, surtout à l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood.

- Il faudrait tenir compte de la modération de la circulation et de ses incidences sur les rues secondaires.
- Les cyclistes doivent suivre les règles de la circulation et les piétons sont indisciplinés, ce qui cause des inquiétudes.
- Selon quelques commentaires, on n'est pas suffisamment favorable à d'autres mesures de modération de la circulation.

Question 5 – Si vous avez exprimé des préoccupations dans la question précédente, veuillez les décrire en détail (par ordre de gravité) ci-dessous en précisant les endroits qui vous préoccupent :

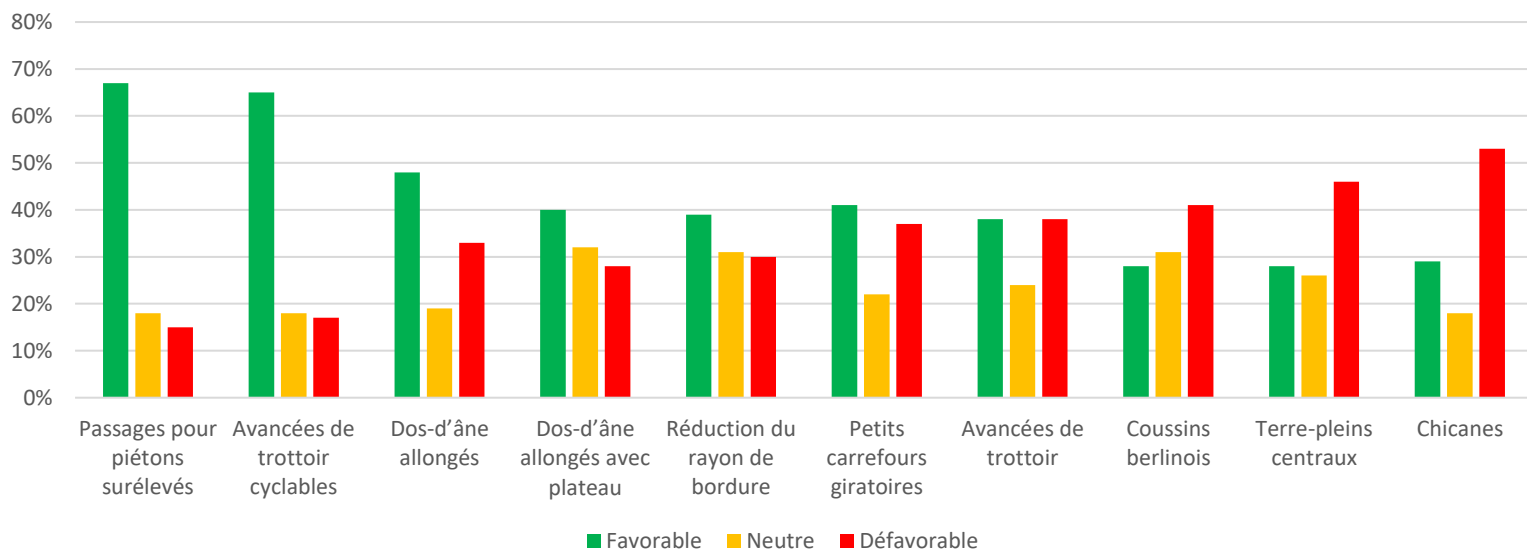
Dans l'ensemble, 401 réponses ont été déposées; nous avons préparé ci-après une synthèse représentative. Le lecteur trouvera dans l'annexe la liste complète des réponses.

- La vitesse des véhicules sur la promenade Sherwood constitue un problème.
- Il n'y a pas de problème de vitesse sur la promenade Sherwood.
- Il y a des inquiétudes au sujet de la plupart des intersections de la promenade Sherwood.
- Il y a souvent des quasi-accidents et des collisions.
- Il y a certaines inquiétudes à propos du volume de l'achalandage automobile, dont la congestion aux intersections et des inquiétudes en ce qui concerne l'effet de l'achalandage des camions sur le chantier quand le nouvel Hôpital Civic d'Ottawa sera construit.
- Il y a des problèmes à cause du volume de la circulation de transit sur la promenade Sherwood et dans les rues voisines.
- Il y a des problèmes en raison du comportement agressif des conducteurs, notamment ceux qui ne respectent pas les panneaux d'arrêt sur la promenade Sherwood et dans les rues voisines.
- En règle générale, les cyclistes ne se sentent pas à l'aise ni en sécurité parce qu'ils doivent partager la route avec les automobilistes, et en raison du stationnement sur rue et de la configuration des intersections.
- Les inquiétudes pour les piétons sont nombreuses, surtout aux intersections.
- Il manque une liaison avec le trottoir du côté sud de la promenade Sherwood, entre la place Old Irving et l'avenue Bayswater.
- Les cyclistes empruntent les voies de stationnement existantes, ce qui donne aux automobilistes l'impression qu'il s'agit d'infrastructures cyclables et ce qui peut mener à la confusion.
- Le stationnement sur rue peut expliquer la congestion.
- Les points de vue sur l'efficacité des mesures actuelles de modération de la circulation sont contrastés, et certains croient que ces mesures sont contreproductives.
- Les panneaux indicateurs à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale ne sont pas toujours respectés.

- Le Code de la route n'est guère appliqué sur la promenade Sherwood.
- Il faudrait repenser la conception de la route, surtout à certaines intersections.
- Idées pour la conception
 - Des infrastructures cyclables exclusives, ainsi que des avancées de trottoir cyclables, seraient souhaitables.
 - Il faudrait réduire le nombre de places de stationnement sur rue ou les éliminer.
 - Il faudrait réduire la limite de vitesse.
 - Il faudrait prévoir des feux de circulation complets à l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood.
 - Il se peut qu'il soit opportun d'ajouter quelques dos d'âne allongés.
 - Il faudrait envisager d'aménager un carrefour giratoire à l'intersection de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth.
 - Il faudrait ralentir ou restreindre l'achalandage automobile issu de l'avenue Carling dans le sens ouest et tournant sur la promenade Sherwood.
 - Il ne faudrait pas que la promenade Sherwood soit trop lourde en achalandage automobile.
- Il y a des inquiétudes dans les autres rues voisines comme l'avenue Parkdale, l'avenue Fairmont, la rue Kenilworth et la rue Ruskin à cause de la congestion automobile et de la piètre visibilité, entre autres.
- Des dépanneuses sont stationnées et tournent au ralenti sur la promenade Sherwood.
- Les tronçons de la promenade Sherwood entre la rue Carling et l'avenue Parkdale et entre l'avenue Parkdale et l'avenue Holland sont très différents et doivent donc être traités différemment.
- Sur la promenade Sherwood, les mesures de modération de la circulation ne devront pas avoir pour effet d'exacerber les problèmes d'achalandage dans les autres rues.
- Les répondants ne sont pas tous favorables aux mesures de modération de la circulation.

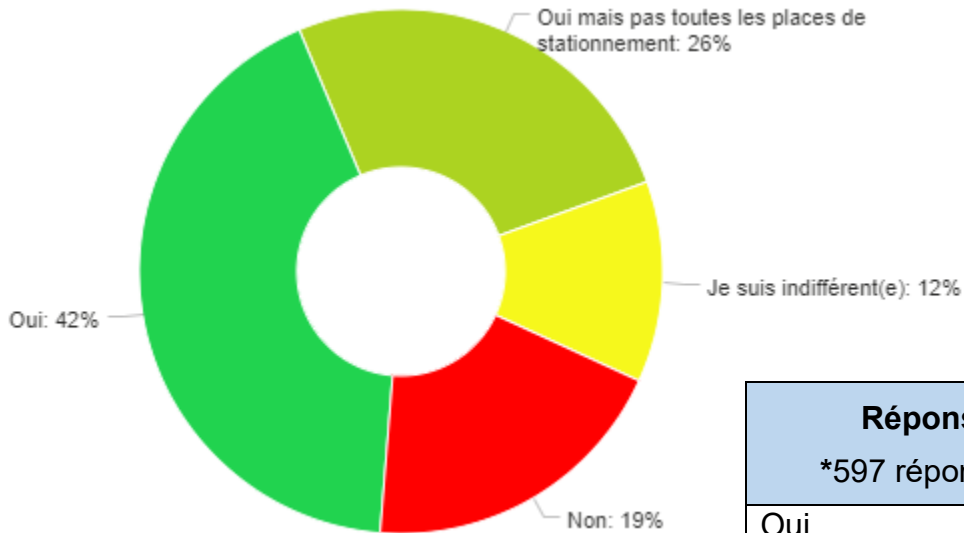
Questions 6 a) à j) – Il existe diverses mesures permanentes de modération de la circulation. Leur faisabilité doit être évaluée cas par cas, chaque mesure ayant ses propres avantages et désavantages. Pour nous aider à formuler des solutions potentielles pour répondre à vos principales préoccupations, dites-nous s’il vous plaît ce que vous pensez des mesures de modération de la circulation suivantes :

Niveau de soutien des mesures de modération de la circulation



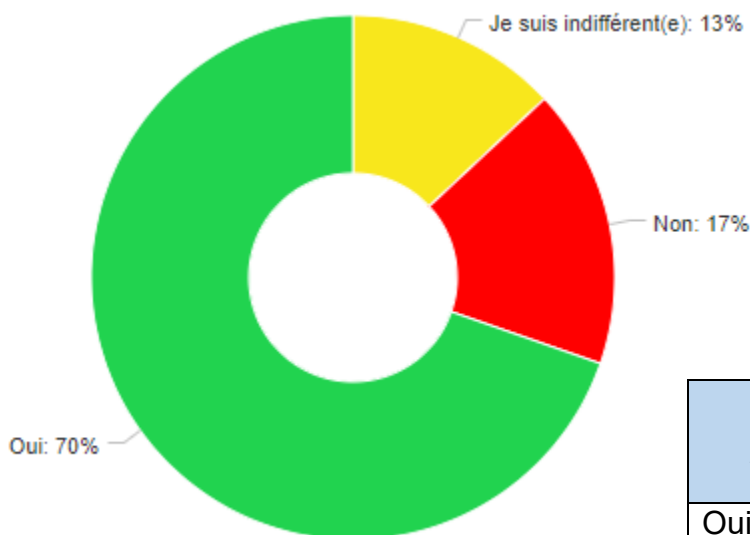
Mesures de modération de la circulation	Favorable	Neutre	Défavorable
Passages pour piétons surélevés	67%	18%	15%
Avancées de trottoir cyclables	65%	18%	17%
Dos-d'âne allongés	48%	19%	33%
Dos-d'âne allongés avec plateau	40%	32%	28%
Réduction du rayon de bordure	39%	31%	30%
Petits carrefours giratoires	41%	22%	37%
Avancées de trottoir	38%	24%	38%
Coussins berlinois	28%	31%	41%
Terre-pleins centraux	28%	26%	46%
Chicanes	29%	18%	53%
*597 répondants			

Question 7 – L'ajout de mesures de modération de la circulation permanentes pourrait entraîner la perte d'une partie ou de la totalité des places de stationnement sur rue le long de la promenade Sherwood . Seriez-vous d'accord pour que des places de stationnement sur rue soient enlevées afin de permettre la mise en œuvre de mesures de modération de la circulation?



Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en %
Oui	42%
Oui mais pas toutes les places de stationnement	26%
Non	19%
Je suis indifférent(e)	12%

Question 8 – Appuyez-vous l'ajout d'installations cyclables officielles sur la promenade Sherwood ?



Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en %
Oui	70%
Non	17%
Je suis indifférent(e)	13%

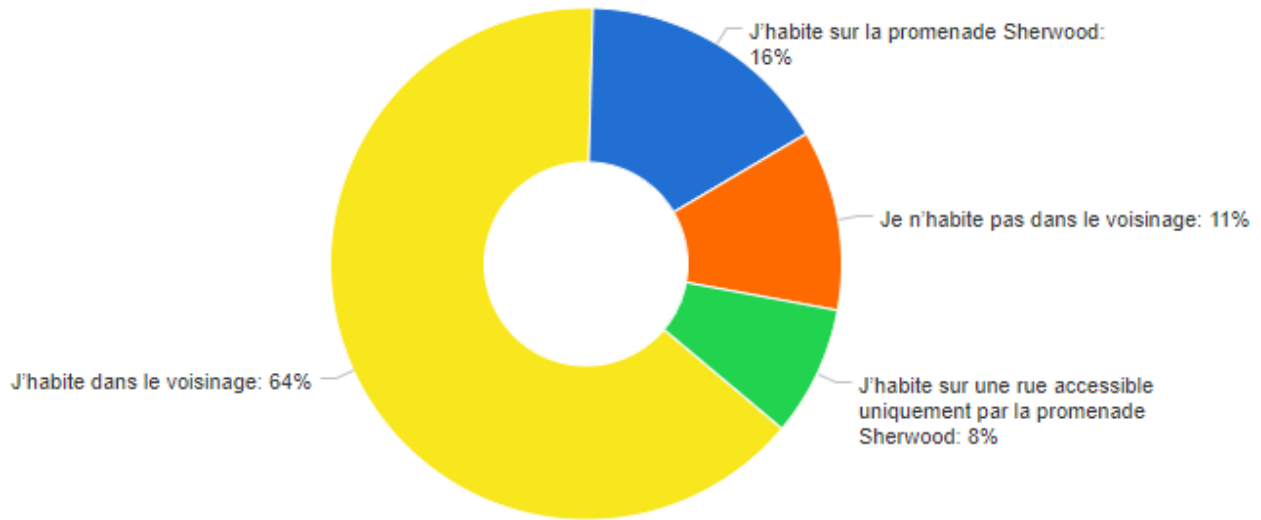
Question 9 – Veuillez nous faire part de vos commentaires de nature générale concernant cette étude relative à la modération de la circulation :

Dans l'ensemble, 597 réponses ont été déposées; nous avons préparé ci-après une synthèse représentative. Le lecteur trouvera dans l'annexe la liste complète des réponses.

- À l'heure actuelle, les véhicules roulent trop vite, ce qui est contraire à la sécurité, surtout pour les enfants.
- Le long de la promenade Sherwood, la configuration des intersections est difficile.
- Certains répondants s'inquiètent de l'achalandage automobile.
- On emprunte régulièrement la promenade Sherwood pour traverser le secteur compris entre l'avenue Carling et l'avenue Parkdale.
- Les automobilistes ont un comportement agressif, ce qui crée des problèmes.
- Les impressions sur la sécurité des cyclistes sont contrastées.
- Les piétons doivent être plus vigilants.
- Il faudrait éliminer les places de stationnement sur rue : les allées de voiture des maisons sont déjà énormes.
- Il serait difficile pour les résidents d'être privés de toutes les places de stationnement sur rue sur la promenade Sherwood, surtout entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale.
- Les opinions sont contrastées sur l'efficacité des panneaux de signalisation flexibles pour modérer la circulation; certains demandent qu'on en installe plus.
- On préfère appliquer les limites de vitesse, au lieu d'aménager des dispositifs de modération de la circulation.
- Il faut que la promenade Sherwood donne moins l'impression d'être une route à grande vitesse.
- Idées pour la conception
 - Les dispositifs doivent être adaptés à l'hiver, aux piétons et aux cyclistes.
 - Les dispositifs ne doivent pas nuire au déroulement de la circulation.
 - Les dispositifs sécuritaires pour les cyclistes devraient constituer une amélioration.
 - Réduire la largeur de la rue améliorerait la sécurité; toutefois, certains résidents ne souhaitent pas que la rue soit plus étroite.
 - Les avancées de trottoir et les chicanes ne sont pas toujours sécuritaires ni souhaitables.
 - Il faudrait penser à aménager des petits carrefours giratoires.
 - Il faudrait promouvoir les avancées de trottoir cyclables.
 - Il ne faudrait pas promouvoir les avancées de trottoir cyclables, puisqu'elles ne sont pas, en fait, adaptées aux cyclistes.
 - Il faut prévoir des panneaux indicateurs plus clairs pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

- Il faudrait réduire le rayon de virage pour ralentir la vitesse.
- Les réductions de rayon bordure sont dangereuses, et il ne faut pas les encourager.
- Certains résidents sont favorables à des dispositifs verticaux (surtout des dos d'âne allongés), tandis que d'autres y sont défavorables.
- Les passages surélevés rehausseraient la sécurité des piétons.
- Il faudrait penser à aménager des dos-d'âne allongés avec plateau.
- Des intersections surélevées sont souhaitées.
- Il faudrait penser à installer un petit carrefour giratoire à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater.
- Il faut apporter des changements majeurs à l'intersection de l'avenue Carling.
- Il faut rétrécir la largeur de l'accès à la promenade Sherwood à partir de l'avenue Carling et prévoir des passages pour piétons plus faciles à emprunter et plus sécuritaires.
- Des dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Sherwood auront pour effet de rediriger vers les autres rues secondaires la circulation de transit, ce qui est inquiétant. Il faudrait adopter une approche globale.
- On ne devrait pas limiter le nombre de dispositifs de modération de la circulation à cet endroit pour ralentir les automobilistes qui roulent trop vite.
- Il faudrait préserver le caractère et l'esthétique de la rue.
- Tout ce que l'on peut planifier et exécuter avant de construire l'Hôpital Civic d'Ottawa et d'autres immeubles de logements en copropriété serait apprécié.
- Les répondants sont dans l'ensemble très favorables à cette étude.
- Certains répondants ne sont pas favorables à l'étude ou ne sont pas convaincus de l'efficacité des mesures de modération de la circulation.

Question 10 – Où habitez-vous par rapport à la promenade Sherwood ?



Réponses *597 répondants	Part totale des réponses en %
J'habite dans le voisinage (secteur délimité par la promenade Island Park, l'autoroute 417, le corridor de la Ligne Trillium et l'avenue Carling) mais pas sur la promenade Sherwood ou sur une rue accessible uniquement par la promenade Sherwood	64%
J'habite sur la promenade Sherwood	16%
Je n'habite pas dans le voisinage	11%
J'habite sur une rue accessible uniquement par la promenade Sherwood (comme la place Warwick ou l'avenue Larchwood)	8%

Conclusion

Dans l'ensemble, 597 répondants ont participé au sondage en ligne initial de l'Étude de la modération de la circulation sur l'avenue Sherwood. Tous les répondants ont fait savoir qu'ils empruntaient régulièrement la promenade Sherwood et 81 % ont même fait savoir qu'ils empruntaient cette rue plusieurs fois par semaine au moins. Les modes de transport, variés, sont dominés par les voitures (85 % des répondants conduisent une voiture et 41 % sont des passagers d'une voiture), par les déplacements à pied (76 %) et par les déplacements à vélo (66 %). Environ 89 % des répondants ont aussi fait savoir qu'ils résident dans le voisinage, voire sur la promenade Sherwood même.

Même si les résultats et les réponses du sondage étaient contrastés et que les commentaires étaient nuancés, voici quelques chiffres essentiels qui ressortent de ce sondage :

- 1) 74 % des répondants étaient favorables à une étude de la modération de la circulation qui pourrait donner lieu à des changements localisés sur la promenade Sherwood.
- 2) La sécurité des cyclistes et la vitesse automobile sont quasiment sur un pied d'égalité au premier rang des inquiétudes principales (exprimées) que les répondants semblent éprouver sur la promenade Sherwood (soit respectivement 54 % et 53 %); vient ensuite la sécurité des piétons (44 %).
- 3) Dans les sections réservées aux commentaires, de nombreux répondants ont signalé différentes inquiétudes aux intersections de la promenade Sherwood avec l'avenue Parkdale, l'avenue Fairmont et l'avenue Carling (entre autres) ou non loin de ces intersections. Généralement, les panneaux indicateurs ne sont pas respectés sur la promenade Sherwood et dans les rues voisines, ce qui est aussi un motif d'inquiétude généralisé.
- 4) Les passages piétons surélevés et les avancées de trottoir cyclables sont les deux dispositifs de modération de la circulation proposés auxquels les répondants sont le plus favorables (soit respectivement 67 % et 65 %). On est aussi très favorables (par rapport à ceux qui sont « neutres » et « défavorables ») aux dos d'âne allongés, aux dos-d'âne allongés avec plateau et aux réductions de rayon de bordure.
- 5) Seulement 19 % des répondants ont fait savoir qu'ils ne souhaitent pas qu'on enlève des places de stationnement sur la promenade Sherwood.
- 6) 70 % des répondants sont d'accord pour qu'on aménage des infrastructures cyclables en bonne et due forme sur la promenade Sherwood.

Après avoir mené ce sondage en ligne et rédigé ce rapport, le personnel de la Ville est désormais mieux en mesure d'entamer la planification et la conception fonctionnelles des solutions à apporter éventuellement aux inquiétudes du public et d'améliorer les conditions de la circulation sur la promenade Sherwood. Lorsqu'on aura rédigé la version provisoire des solutions envisageables, on reconsultera le public, qui sera appelé à faire des commentaires sur les plans proposés et recommandés.

Merci d'avoir participé à ce sondage en ligne initial!

Annexe

Vous trouverez ci-après la synthèse complète des différents commentaires exprimés pour répondre aux questions 4, 5 et 9. Les commentaires ont été consolidés et regroupés sous les thèmes communs. Veuillez noter que nous n'avons pas repris, dans la question 9, les réponses déjà captées pour la question 5.

Question 4 – Quelles sont vos principales préoccupations lorsque vous empruntez la promenade Sherwood ? (Commentaires supplémentaires)

*107 réponses

Vitesse
Vitesse dans les rues secondaires pour éviter les dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Sherwood
Dépanneuses roulant à une vitesse dangereuse
La limite de vitesse est trop faible; il faudrait la fixer à 50 km/h.
Les automobilistes accélèrent couramment, surtout quand ils tournent sur la promenade Sherwood ou sur la rue Kenilworth en sortant de l'avenue Parkdale, et inversement.
Les automobilistes accélèrent dans le sens sud sur l'avenue Hamilton Sud quand ils tentent de contourner le goulet d'étranglement à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Les automobilistes accélèrent en sortant de l'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood à l'angle de l'avenue Fairmont.
Intersections et régulation de la circulation
Sécurité des intersections
L'on s'inquiète généralement de plusieurs intersections sur la promenade Sherwood, dont l'avenue Parkdale, l'avenue Fairmont, l'avenue Bayswater, l'avenue Breezehill Sud et l'avenue Carling.
On ne s'arrête pas comme il se doit aux panneaux d'arrêt, surtout aux intersections de la promenade Sherwood avec l'avenue Fairmont (et la rue Kenilworth) et l'avenue MacFarlane.
Piètre visibilité aux intersections en général (surtout quand on tourne depuis la place Old Irving sur la promenade Sherwood) parce que la circulation est arrêtée ou paralysée, de même qu'en raison de la conception de la route.
Les automobilistes brûlent le feu rouge à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Manque de feux de circulation dans tous les sens à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale
L'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale est très ambiguë et difficile pour tous les modes de transport.
L'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth est très ambiguë pour tous les automobilistes.
Il n'y a pas de feux de circulation à l'intersection à cinq voies avec l'avenue Fairmont et la rue Kenilworth.
Achalandage

Aux heures de pointe, il y a surachalandage sur la promenade Sherwood à l'angle de l'avenue Parkdale en raison d'un aménagement incongru des feux de circulation : cette intersection est de plus en plus congestionnée, et il faut attendre longtemps avant que le signal lumineux des piétons change après avoir appuyé sur le bouton.
La construction du nouvel Hôpital Civic d'Ottawa donnera lieu à un achalandage excessif — à toutes les heures du jour.
Il semble qu'il y ait de plus en plus de camions.
Circulation de transit
Les automobilistes qui viennent de l'extérieur du quartier roulent sans se préoccuper de la collectivité locale (bruit et pollution).
La rue sert de voie de communication principale à partir de l'avenue Carling jusqu'à l'avenue Parkdale, puis jusqu'à l'avenue Holland; on s'en servira encore plus pendant la construction du nouvel Hôpital Civic.
Les automobilistes empruntent les rues secondaires en sortant de la promenade Sherwood pour éviter les dos d'âne allongés sur l'avenue Bayswater.
Comportement agressif des conducteurs et collisions
Le comportement agressif des conducteurs est généralisé, surtout quand les véhicules tournent sur la promenade Sherwood ou sur la rue Kenilworth en sortant de l'avenue Parkdale, et inversement.
Les voitures contournent les véhicules qui tournent à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale en montant sur la bordure de rue, ce qui représente un danger pour les piétons.
J'ai été témoin de collisions ou en cause dans des collisions à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Je m'inquiète des collisions et des quasi-accidents.
Les entrepreneurs sont agressifs au volant de leurs camions lorsqu'ils se rendent sur les chantiers locaux et qu'ils en reviennent.
Sécurité des cyclistes
L'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale est dangereuse pour les cyclistes.
Sécurité des piétons
Je m'inquiète de la sécurité des enfants, surtout quand il s'agit de se rendre à l'école (publique Fisher Park) en toute sécurité.
Les enfants traversent l'intersection à cinq voies avec l'avenue Fairmont et la rue Kenilworth.
Trajets pour les fauteuils roulants dans les cas où il n'y a pas de trottoir.
S'assurer que les initiatives menées pour les cyclistes n'ont pas pour effet de créer des obstacles pour ceux qui se déplacent en fauteuil roulant.
Les cyclistes empruntent le trottoir au lieu de rouler sur la route, ce qui est dangereux pour les piétons.
Stationnement
Problèmes et inquiétudes vis-à-vis du stationnement
Voitures stationnées en hiver alors que les routes sont étroites
Les voitures stationnées bloquent la route.
Les interdictions de stationnement en vigueur font perdre beaucoup de places qui pourraient être utilisées plus judicieusement.

Ne pas autoriser le stationnement sur une rue aussi large paraît illogique.
Contraventions pour les résidents qui stationnent sur la rue.
Se servir des rues attenantes pour stationner dans les rues.
Les camions sont stationnés dans les rues résidentielles, alors que les solutions de rechange sont nombreuses dans le voisinage.
Dispositifs existants de modération permanente ou temporaire de la circulation
Obstacles inutiles pour la circulation automobile : la rue devient trop achalandée.
Collisions avec les dispositifs de modération de la circulation et dommages causés aux véhicules
Les dispositifs existants de modération permanente et temporaire de la circulation ont eu pour effet de rétrécir les voies automobiles au point où elles sont dangereuses et distraient les automobilistes des piétons et des cyclistes.
Je suis tout à fait contre les dispositifs de modération temporaire de la circulation en tant que piéton, cycliste et automobiliste.
Les panneaux de signalisation flexibles au centre et sur le côté de la route sont nombreux, dangereux et coûtent cher; ils sont particulièrement dangereux quand des voitures sont stationnées à proximité.
Les avancées de trottoir empiètent trop sur la route et obligent les cyclistes à circuler avec les automobilistes.
Les dispositifs de modération de la circulation dans les rues toutes proches créent de la confusion lorsqu'il s'agit de traverser le secteur et sont difficiles pour tous les modes de transport.
Conception des routes
Les voies et les repères tracés sur les rues sont mal pensés.
En raison de la configuration des rues, on perd beaucoup de place qu'on pourrait utiliser plus judicieusement.
Idées pour la conception
Les panneaux indicateurs, les avancées de trottoir et d'autres dispositifs permettent de réduire les comportements agressifs au volant.
Il ne faudrait pas aménager de dos d'âne ni d'obstacle pour nuire à la sécurité et à la constance de la conduite automobile.
Signalisation complète dans tous les sens de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Il faudrait installer un passage piéton surélevé à l'intersection de l'avenue Parkdale pour mieux voir les enfants quand ils traversent.
On rehausserait la sécurité des cyclistes en interdisant de stationner sur la rue le jour entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale (ce qui est le cas pour le reste de la promenade Sherwood).
Interdire aux dépanneuses de circuler dans le secteur.
Autres rues inquiétantes
La portée de l'étude est trop exiguë : il faudrait aussi tenir compte de l'avenue Fairmont.
La circulation dans les rues voisines augmenterait si on mettait en place des dispositifs de modération de la circulation le long de la promenade Sherwood.
Les panneaux de signalisation flexibles sont également dangereux et inquiétants dans les rues voisines.
Les dos d'âne allongés sur l'avenue Bayswater sont nombreux et ennuyeux.

Divers
On s'inquiète des nids-de-poule.
Les cyclistes ne respectent pas les panneaux indicateurs dans la rue et ne tiennent pas compte du Code de la route.
Les cyclistes roulent sur la rue même si des voies cyclables leur sont réservées.
Les groupes de coureurs et de cyclistes ne respectent pas les règlements municipaux sur la sécurité.
Les piétons ne s'arrêtent pas pour vérifier la circulation automobile aux intersections.
Des piétons imprudents traversent l'avenue Fairmont.
Aucune inquiétude/En désaccord avec l'étude
Aucune inquiétude : la circulation est déjà modérée sur la promenade Sherwood.
Il n'est pas nécessaire de modérer la circulation : je me sens en sécurité quand je me déplace à pied et à vélo dans le secteur, et il y a déjà à peine la place qu'il faut pour rouler avec mon véhicule.
Je n'ai jamais eu ces réflexions et j'habite dans ce secteur depuis 8,5 ans. Veuillez mettre fin à cette étude.

Question 5 – Si vous avez exprimé des préoccupations dans la question précédente, veuillez les décrire en détail (par ordre de gravité) ci-dessous en précisant les endroits qui vous préoccupent :

*401 réponses

Vitesse
Les automobilistes ne respectent pas la limite de vitesse et roulent à grande vitesse sur toute la promenade Sherwood.
La vitesse automobile est toujours un problème qui ne cesse de s'accroître même si on a réduit la limite de vitesse et adopté des mesures de modération temporaire de la circulation.
Les automobilistes roulent vraiment vite, surtout entre l'avenue Bayswater et l'avenue Reid (essentiellement dans le sens ouest).
Les voitures roulent à vive allure sur la promenade Sherwood entre l'avenue Carling et l'avenue Parkdale (généralement pour se rendre à l'autoroute 417). Il est très facile d'accélérer sur ce tronçon de la promenade.
Les voitures accélèrent sur la promenade Sherwood, surtout entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale.
La vitesse est élevée non loin de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
La vitesse est élevée non loin de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Carling.
Les voitures font du slalom autour des panneaux de signalisation flexibles, en roulant à très grande vitesse.
Ce n'est pas souvent qu'on s'inquiète de la vitesse, et les véhicules ne roulent pas à une vitesse dangereuse sur la promenade Sherwood.
Je suis inquiet quand j'emprunte la promenade Sherwood à cause de la vitesse : elle est plus élevée qu'avant.
La vitesse a causé beaucoup d'accidents et de quasi accidents.

À cause de la vitesse sur la promenade Sherwood, il est difficile de prendre cette promenade quand on sort de l'avenue Hamilton Sud.
Les voitures dévalent la pente trop rapidement à l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Old Irving.
Les dépanneuses roulent à vive allure à l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Warwick.
Les automobilistes tournent à droite à vive allure sur la promenade Sherwood en sortant de l'avenue Carling.
Les automobilistes empruntent à vive allure la promenade Sherwood en sortant de l'avenue Holland.
Les automobilistes roulent à vive allure entre l'avenue Bayswater et l'avenue Carling pour traverser au feu vert.
On roule à vive allure entre l'avenue Carling et l'avenue Breezehill Sud en passant par la promenade Sherwood.
La limite de vitesse à l'intersection de l'avenue Holland et de la promenade Sherwood est déraisonnablement faible, à 30 km/h, ce qui est susceptible de causer plus d'accidents que d'en prévenir.
Il y a un véritable problème à Ottawa en raison des automobilistes qui roulent à vive allure.
Intersections et régulation de la circulation
On s'inquiète de toutes les intersections de la promenade Sherwood, surtout aux endroits suivants, puisque les véhicules ne s'arrêtent pas souvent aux panneaux d'arrêt (s'il y a lieu), qu'ils ne les respectent pas ou qu'ils accélèrent tout de suite après les avoir passés : avenue Parkdale, avenue Holland, avenue Carling, avenue MacFarlane, avenue Reid, avenue Fairmont, place Old Irving et avenue Bayswater.
Je ne me sens pas en sécurité, comme piéton, cycliste et automobiliste, à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
La configuration aménagée pour réguler la circulation à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale est ambiguë et dangereuse; les automobilistes tournent en contravention des règlements municipaux à cet endroit.
L'absence de configuration des feux de circulation à quatre voies à l'intersection de l'avenue Parkdale cause de nombreux problèmes de circulation et d'agressivité.
La ligne d'arrêt tracée sur l'avenue Parkdale dans le sens nord à l'angle de la promenade Sherwood ne cadre pas bien avec les feux de circulation : les automobilistes sont nombreux à l'intersection et traversent pendant les heures de pointe, ce qui représente un danger pour les piétons et les cyclistes qui empruntent la promenade Sherwood dans le sens est et dans le sens ouest.
Pour les automobilistes qui roulent dans le sens est sur la promenade Sherwood, il n'y a guère d'occasion de tourner à gauche sur l'avenue Parkdale : il faut sortir de la voiture et appuyer sur le feu piétonnier pour pouvoir virer à cet endroit.
Il est difficile, pour les automobilistes qui se déplacent dans le sens est sur la promenade Sherwood, de tourner à droite sur l'avenue Parkdale à cause de la vitesse à laquelle roulent les automobilistes qui se déplacent dans le sens sud sur cette avenue.
La circulation refoulée à l'approche est de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale bloque les allées de voitures, ce qui représente un danger pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école.

La circulation refoulée à l'approche ouest de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale se rend jusqu'à l'avenue Hamilton Sud et représente un cauchemar pendant l'heure de pointe.
Les passages pour piétons à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale sont décalés par rapport à la route; on ne sait donc pas vraiment si les feux de circulation s'adressent aux automobilistes, aux piétons ou aux deux à la fois.
L'absence de passages pour piétons du côté nord de l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood augmente la complexité de l'intersection et représente un danger pour les piétons et les cyclistes.
L'intersection à cinq voies entre la promenade Sherwood, l'avenue Fairmont et la rue Kenilworth est imprévisible, fait oublier aux automobilistes de vérifier la circulation dans tous les sens avant de continuer à rouler en toute sécurité, et il est difficile d'indiquer où on veut tourner quand on active le clignotant (si on l'active).
Plusieurs quasi accidents (à cause des voitures et des vélos) à l'intersection à cinq voies sont provoqués par des arrêts incomplets et par la configuration difficile de cette intersection.
Il est dangereux et difficile, en sortant de l'avenue Hamilton Sud, d'emprunter la promenade Sherwood puisque des voitures roulent à vive allure sur la promenade Sherwood et qu'il y a beaucoup d'angles morts.
Il est difficile, quand on sort de l'avenue Hinton Sud, d'emprunter la promenade Sherwood à cause de la piètre visibilité causée par le stationnement et la pente qui se déroule vers le bas.
L'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater est dangereuse, et souvent, les automobilistes qui tournent ne regardent pas avant de continuer d'avancer (ce qu'ils font à grande vitesse).
Intersection mal aménagée à l'angle de l'avenue Carling et de la promenade Sherwood
Quasi accidents et collisions à l'intersection de l'avenue Holland et de la promenade Sherwood, à cause des angles morts et des virages exigus des véhicules qui tournent
Achalandage
L'achalandage est la grande inquiétude : il faut trouver le moyen de le réduire.
Toute la rue est très achalandée, surtout pendant les heures de pointe.
L'achalandage est supérieur à ce qu'il était : il augmente spectaculairement depuis quelques années.
Il n'y a pas de problème d'achalandage : l'achalandage est faible.
Nombre considérable de véhicules qui veulent emprunter l'avenue Parkdale pour se rendre à l'autoroute 417; il y a aussi les gros camions des chantiers de construction.
L'achalandage est élevé sur la promenade Sherwood (surtout non loin de l'avenue Parkdale), en partie à cause des établissements scolaires à proximité.
L'achalandage est considérable sur la promenade Sherwood, entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale.
L'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth est une zone très congestionnée pour les véhicules et les piétons (surtout les enfants).
Je crains que la promenade Sherwood devienne très achalandée (à cause du chantier de construction) et se transforme en artère lorsque le nouvel Hôpital Civic sera construit; il faudrait détourner la circulation de la promenade Sherwood.

Les ambulances et autres véhicules d'urgence ne devraient pas rouler sur la promenade Sherwood pendant la construction du campus de l'Hôpital Civic; ils devraient plutôt emprunter d'autres rues dans lesquelles il y a moins de résidents.
La hausse de l'achalandage dans plusieurs rues du quartier semble s'expliquer par les immeubles de logements en copropriété et les aménagements intercalaires que l'on vient de réaliser dans le secteur (sur l'avenue Champagne Sud et sur la rue Preston).
L'achalandage de la promenade Sherwood est dicté directement par l'usage de la bretelle d'accès du Queensway et par le couloir de l'avenue Parkdale.
Circulation de transit
Il y a beaucoup de voitures qui transitent par la promenade Sherwood, surtout pendant les heures de pointe et aussi pendant la construction du Queensway (le cas échéant).
La promenade Sherwood est trop « conviviale » pour la circulation de transit et la favorise, ce qui cause des inconvénients, dont le bruit, la pollution et le stationnement, entre autres, sur les rues et la collectivité voisines.
Les automobilistes passent par la promenade Sherwood pour éviter les intersections de l'avenue Carling et de l'avenue Parkdale; il s'agit entre autres des véhicules commerciaux et industriels.
La promenade Sherwood sert de raccourci pour se rendre à l'autoroute 417.
On emprunte souvent la promenade Sherwood pour traverser le secteur et se rendre à Gatineau.
La circulation de transit aux heures de pointe devrait être détournée vers l'avenue Holland, l'avenue Carling et l'avenue Parkdale, plutôt que sur la promenade Sherwood, ou au moins vers d'autres rues dotées de feux de circulation à l'intersection avec l'avenue Parkdale.
Il faudrait prendre des mesures sur la promenade Sherwood pour décourager les automobilistes de passer par la place Civic.
La densification proposée du quartier exacerbera les inquiétudes causées par la circulation, dont la circulation de transit.
Comportement agressif des automobilistes et collisions
Généralement, le comportement des automobilistes qui roulent sur la promenade Sherwood est parfois médiocre ou agressif, ce qui cause des accidents.
Les automobilistes talonnent et klaxonnent les autres automobilistes qui respectent, en roulant, la limite de vitesse affichée.
Les automobilistes sont mécontents du retard causé par les panneaux d'arrêt et les passages pour piétons et ont tendance à accélérer et à adopter un comportement agressif au volant par la suite.
Les automobilistes agressifs roulent non loin des cyclistes, les abreuvent de klaxons et tiennent à leur endroit des propos injurieux; on est aussi témoin de collisions mineures avec les cyclistes.
Les automobilistes harcèlent les cyclistes qui empruntent les voies automobiles et les doublent agressivement.
L'agressivité au volant est surtout évidente pendant les heures de pointe, en particulier quand la circulation est refoulée aux intersections de la promenade Sherwood avec l'avenue Parkdale et l'avenue Carling.
Les automobilistes ne veulent pas attendre leur tour pour avoir accès à l'avenue Parkdale : ils doublent les voitures qui les précèdent sur la promenade Sherwood (ou

sur la rue Kenilworth), même s'ils se déplacent du mauvais côté de la route, pour avoir accès plus rapidement à l'avenue Parkdale et pour tourner sur cette avenue.
Plusieurs accidents et quasi-accidents non loin de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale sont causés par la vitesse et par les comportements agressifs et contraires à la sécurité des automobilistes qui roulent et qui font des virages.
Agressivité au volant sur la promenade Sherwood, entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale
Quasi-accidents et collisions à l'intersection de l'avenue Holland et de la promenade Sherwood, à l'endroit où beaucoup d'automobilistes semblent consulter leur téléphone cellulaire au volant
Les véhicules font des dépassements non loin de l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Civic.
Comportement agressif des automobilistes qui font des virages et qui accélèrent à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater et à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Breezehill Sud, sans se préoccuper de la sécurité des piétons ou des cyclistes.
Les automobilistes roulent dans le mauvais sens sur l'avenue Breezehill Sud et sur la promenade Sherwood malgré la restriction.
Beaucoup de quasi accidents en face du Sherwood Market & Deli : les piétons courent surtout des risques à cet endroit à l'heure de la pause repas, quand les automobilistes entrent dans le terrain de stationnement et en ressortent à vive allure, sans faire attention.
Les entrepreneurs qui ont des camions à benne sont agressifs au volant quand ils se rendent sur les chantiers de la promenade Sherwood et sur les rues environnantes non loin de l'Hôpital Civic et qu'ils en reviennent : ils doivent eux aussi respecter les règles du stationnement et de la conduite automobile et être attentifs à la sécurité des piétons.
Les conducteurs de taxi sont connus pour leur mauvaise habitude : ils pensent qu'ils sont rois et maîtres quand il s'agit de s'intégrer dans la circulation.
Il y a un véritable problème d'agressivité au volant à Ottawa.
Sécurité des cyclistes
Je ne me sens pas en sécurité quand je roule à vélo sur la promenade Sherwood.
Dangereux rétrécissements pour les cyclistes aux intersections à cause des avancées de trottoir, ce qui provoque des accidents et des quasi-accidents.
Les automobilistes ne respectent pas les panneaux indicateurs les invitant à « circuler en file » aux intersections.
Les automobilistes doublent les cyclistes aux avancées de trottoir des intersections et non loin de ces avancées, ainsi que des panneaux de signalisation flexibles, ce qui représente un danger pour les cyclistes.
Il n'y a pas de place pour rouler confortablement à vélo : il faut faire du slalom pour traverser les voies de stationnement chaque fois qu'elles sont vides, ce qui représente un danger pour les cyclistes quand les automobiles roulent rapidement; les cyclistes deviennent aussi plus imprévisibles pour les automobilistes.
Il est intimidant, lorsqu'on roule à vélo dans cette rue, de précéder des voitures qui se déplacent à vive allure.

Les automobilistes sont ennuyés si j'emprunte la voie automobile et que j'adopte un comportement agressif; toutefois, se déplacer à vélo dans une voie de stationnement et se faire doubler à maintes reprises sont contraires à la sécurité.
Il n'y a pas de problème de sécurité pour les cyclistes : ils ont beaucoup de place.
C'est agréable de rouler à vélo sur la promenade Sherwood, dans des voies cyclables esthétiques, larges, lisses et peu achalandées.
Tout ce qui réduit la largeur des voies automobiles, par exemple les panneaux de signalisation flexibles, les rendent aussi plus dangereuses pour les cyclistes quand les automobilistes roulent près d'eux.
Les voies automobiles larges ne sont pas sécuritaires pour les cyclistes.
Il n'y a pas de voie cyclable protégée : l'absence d'infrastructures cyclables remet en cause la sécurité des cyclistes.
Il y a beaucoup d'enfants qui empruntent la promenade Sherwood : la sécurité des piétons et des cyclistes devrait être la toute première priorité dans cette rue.
La sécurité des cyclistes est fragilisée, et il y a des quasi accidents parce que les voitures ne respectent pas les panneaux d'arrêt.
Les cyclistes qui ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt créent des dangers et des risques.
Il est difficile de traverser la promenade Sherwood parce que les automobilistes roulent à vive allure et ne laissent pas traverser les cyclistes.
Les voitures stationnées sont un motif d'inquiétude pour la sécurité des cyclistes.
Il y a beaucoup de nids de poule, ce qui représente un risque énorme pour les cyclistes et ce que ne remarquent probablement pas les automobilistes; les cyclistes ont de la difficulté à repérer et à éviter ces nids de poule quand il pleut, puisqu'ils donnent l'impression d'être des flaques d'eau ordinaires; il faut améliorer la surface des routes.
Il est difficile, pour les cyclistes (qui roulent dans le sens ouest), de traverser l'avenue Parkdale : il faut trouver une solution.
Il n'y a pas de passage pour piétons du côté nord de l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood, ce qui augmente la complexité de l'intersection et représente un danger pour les cyclistes.
Les automobilistes ne regardent pas dans les deux sens quand ils traversent l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale ou qu'ils tournent à cette intersection, ce qui est dangereux pour les cyclistes.
Il faudrait mieux séparer les cyclistes et les automobilistes sur le tronçon de la promenade Sherwood entre l'avenue Carling (?) et l'avenue Bayswater.
L'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater est dangereuse et devrait être mieux adaptée aux cyclistes.
Inquiétudes pour la sécurité des cyclistes à l'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth.
Entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale, la promenade Sherwood est dangereuse pour les cyclistes quand la voie publique est plus achalandée à cause des voitures stationnées et des panneaux de signalisation flexibles, qui créent une course à obstacles et qui obligent les automobilistes et les cyclistes à se déplacer en file unique.
Les automobilistes qui tournent à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Holland représentent un risque et un danger pour les cyclistes à cause des angles morts.

Le tronçon compris entre la promenade Sherwood et la rue Kenilworth est une importante liaison cyclable. La vitesse et l'agressivité des comportements rendent ce tronçon dangereux et malaisant.
Sécurité des piétons
La sécurité des piétons est un motif d'inquiétude.
Je m'inquiète quand je dois promener mes chiens.
Les piétons sont le dernier des soucis des automobilistes sur la promenade Sherwood.
La sécurité des piétons est fragilisée, et il y a des quasi accidents parce que les voitures ne s'immobilisent pas aux panneaux d'arrêt, par exemple aux intersections de la promenade Sherwood et de l'avenue Reid et de la promenade Sherwood et de l'avenue MacFarlane.
Les automobilistes agressifs et qui roulent à vive allure ne se préoccupent pas de la sécurité des piétons et ne sont pas conciliants envers eux; il ne les laissent pas traverser la rue.
Les cyclistes roulent sur les trottoirs tout le long de la promenade Sherwood.
Les cyclistes ne respectent pas le Code de la route, puisqu'ils ne s'immobilisent pas aux panneaux d'arrêt et qu'ils ne cèdent pas le passage aux piétons qui traversent la rue; j'ai eu des échanges beaucoup plus négatifs avec les cyclistes qu'avec les automobilistes.
Il n'y a pas suffisamment de passages pour piétons bien repérés.
Les piétons ne regardent pas les automobilistes qui arrivent quand ils essaient de traverser la rue à l'approche d'une intersection où il n'y a pas de panneau d'arrêt.
Les employés et les visiteurs de l'Hôpital mettent en danger les piétons quand ils se rendent à l'Hôpital Civic et qu'ils en reviennent en passant par la promenade Sherwood, la rue Ruskin et le terrain ou les garages de stationnement.
Il n'y a pas de problème de sécurité pour les piétons.
Les piétons peuvent rouler sur des trottoirs qui sont à l'écart de la rue; il n'y a donc pas de problème à cet égard.
Les intersections de l'avenue MacFarlane de l'avenue Reid et de l'avenue Fairmont sont toutes problématiques, puisqu'elles sont proches des parcs fréquentés entre autres par les enfants et par ceux qui promènent leurs chiens.
La circulation refoulée non loin de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale nuit à la sécurité des enfants qui se rendent à l'école.
Il n'y a pas suffisamment de passages pour piétons du côté nord de l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood, ce qui augmente la complexité de l'intersection et augmente le danger pour les piétons.
Même s'il y a des signaux pour les piétons à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale, il s'est produit plusieurs quasi accidents, puisque les automobilistes grillent les feux rouges pour se rendre rapidement aux bretelles d'accès du Queensway.
La vitesse des automobilistes sur la promenade Sherwood, entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale, menace la sécurité des piétons et a provoqué un quasi accident avec un jeune enfant.
Quasi accidents avec les piétons qui traversent l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater; cette intersection devrait être mieux adaptée aux piétons.

Je m'inquiète du passage pour piétons à l'intersection de l'avenue Carling parce que les véhicules qui roulent dans le sens ouest se déplacent à vive allure et tournent à droite sur la promenade Sherwood.
Il est dangereux de traverser la promenade Sherwood en direction du côté nord de la place Old Irving pour continuer de marcher sur le trottoir : il manque un passage pour piétons à cet endroit.
Il pourrait être difficile et risqué, pour les piétons (dont la plupart traversent en diagonale) de franchir l'intersection à cinq voies à l'angle de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth, surtout pendant les périodes de pointe et lorsque les véhicules ne signalent pas leur intention de tourner, de sorte qu'on ne sait pas quelle est leur destination.
Les gros camions et les véhicules qui tournent aux intersections roulent souvent (sur?) le trottoir, surtout à l'intersection à cinq voies.
Je m'inquiète du passage pour piétons à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Barrie et à l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Hereford.
L'intersection de la promenade Sherwood et de la rue Woodstock est de plus en plus risquée pour les piétons.
La traverse piétonnière d'est en ouest est très longue à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Breezehill Sud : on a l'impression qu'il est très dangereux de traverser la voie publique à cet endroit.
Trottoirs
Il manque une liaison avec le trottoir du côté sud de la promenade Sherwood, entre la place Old Irving et l'avenue Bayswater.
Stationnement
Les voies de stationnement vides sont problématiques, puisqu'elles donnent l'illusion qu'il s'agit d'une infrastructure cyclable et qu'elles encouragent les automobilistes à rouler plus rapidement parce que la route est très large.
On s'inquiète du stationnement lorsque le nouvel hôpital sera construit.
Quand les voitures sont stationnées non loin des avancées de trottoir, les automobilistes sont obligés de rouler du mauvais côté de la route pour les doubler.
Le stationnement sur rue entre l'avenue Holland et l'avenue Hamilton augmente la congestion de la circulation.
Le stationnement sur rue entre l'avenue Breezehill Sud et l'avenue Bayswater réduit la route à une voie.
Dispositifs existants de modération permanente ou temporaire de la circulation
Les dispositifs de modération de la circulation, dont les délinéateurs des zones cyclables, donnent aux automobilistes l'impression qu'il s'agit d'une infrastructure cyclable, alors qu'en réalité, il n'en est rien.
Les arrêts dans les quatre sens sur la rue et les dispositifs actuels de modération de la circulation comme les avancées de trottoir sont efficaces : ils ralentissent les automobilistes et améliorent la sécurité du secteur.
Trop d'avancées de trottoir (?)
Les dispositifs existants de modération de la circulation sur la promenade Sherwood se sont révélés inefficaces et créent des obstacles inutiles et sans doute contreproductifs contre la sécurité et la circulation normale des automobiles.

Les obstacles le long de la promenade Sherwood frustrent les automobilistes et ne font que les obliger à rouler plus rapidement et plus imprudemment, ce qui met en danger les cyclistes; il faudrait les enlever en permanence.
La protection actuelle des vélos est meilleure qu'avant, mais n'est toujours pas suffisante pour contrer le problème de l'accélération des voitures.
J'aime bien les panneaux de signalisation flexibles et les délinéateurs des zones cyclables sur la promenade Sherwood, puisqu'ils ralentissent la circulation et qu'ils permettent aux cyclistes de rester à l'écart des automobilistes.
Je n'aime pas les panneaux de signalisation flexibles et les délinéateurs des zones cyclables, puisqu'ils créent des situations dangereuses et malaisantes, par exemple lorsqu'on ne respecte pas les interdictions de stationner.
Les panneaux de signalisation flexibles et les délinéateurs des zones cyclables sont trop rapprochés, surtout non loin de la rue Kenilworth, mais aussi le long de la promenade Sherwood et dans d'autres rues voisines.
On voit sur les poteaux mêmes qu'ils ont été frappés ou écrasés par les automobilistes; il s'agit d'un risque, qui ne fait qu'augmenter le nombre de collisions.
Il n'y a pas suffisamment de dos d'âne allongés.
En raison des dispositifs de modération temporaire de la circulation, il est difficile de franchir l'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth.
Les avancées de trottoir à certaines intersections de la promenade Sherwood, par exemple l'avenue MacFarlane et l'avenue Reid, rendent les virages très exigus et difficiles lorsqu'il y a d'autres véhicules aux intersections.
Les avancées de trottoir du côté sud de l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Old Irving (et peut être même aussi à l'angle des intersections) obligent les automobilistes à emprunter la voie dans le sens sud de la promenade Sherwood, ce qui a causé différentes collisions.
Les dispositifs de modération de la circulation sur l'avenue Bayswater représentent un risque pour les automobilistes comme pour les piétons; il faudrait les enlever.
Panneaux indicateurs
Il faudrait ajouter des panneaux indicateurs pour les cyclistes.
Il n'est pas toujours facile de voir les panneaux indicateurs, qui sont parfois masqués par les arbres.
Le panneau indicateur de la place Old Irving à l'angle de la promenade Sherwood est trop loin, ce qui fait qu'il est dangereux.
Améliorer la visibilité du panneau indicateur indiquant le sens unique à l'angle de l'avenue Breezehill Sud et de la promenade Sherwood et du panneau indicateur interdisant l'accès à l'intersection de la rue Hickory et de l'avenue Breezehill Sud.
Pourrait on ajouter des panneaux indicateurs pour annoncer aux automobilistes que l'intersection de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth est un arrêt à cinq voies?
Les panneaux indicateurs à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale ne sont pas respectés.
Application des règlements
Les règlements ne sont pas suffisamment appliqués à plusieurs endroits le long de la promenade Sherwood; je n'ai jamais été témoin de l'application des règlements sur la promenade Sherwood ou ailleurs quand des automobilistes agressifs ne respectent pas la loi.

Le Service des règlements municipaux et le Service de police ne mettent pas en application le sens unique à l'angle de la promenade Sherwood et de l'avenue Breezehill Sud.
La Ville pourrait récolter des amendes considérables en surveillant plus attentivement l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale, surtout lorsque les panneaux indicateurs interdisant de traverser ou de tourner ne sont pas respectés.
Conception des routes
La promenade Sherwood est droite et large, ce qui encourage la vitesse au volant.
La promenade Sherwood est beaucoup trop étroite.
Les longs tronçons sans intersection encouragent les automobilistes à rouler à vive allure.
Il y a trop de panneaux d'arrêt le long de la promenade Sherwood.
Certaines intersections sont dotées d'un rayon de braquage qui amène les automobilistes à tourner à grande vitesse, ce qui est inconvenant dans le contexte du quartier.
Certaines intersections sont dotées d'avancées de trottoir et d'autres n'en ont pas, ce qui explique que les rues soient très larges.
En hiver, les chasse-neiges de la Ville empilent la neige sur les avancées de trottoir, ce qui limite la place et la visibilité.
L'élargissement des voies entre l'avenue Bayswater et l'avenue Carling explique la vitesse au volant.
La promenade Sherwood et l'avenue Bayswater se croisent à un angle inhabituel, ce qui provoque des quasi accidents avec les piétons qui traversent dans le sens nord à partir du coin sud est : il faudrait repenser l'intersection.
La promenade Sherwood croise l'avenue Carling à angle droit; c'est pourquoi les voitures qui roulent à vive allure dans le sens ouest sur l'avenue Carling n'ont pas besoin de ralentir pour tourner à droite sur la promenade Sherwood.
On s'inquiète des véhicules qui tournent sur l'avenue Breezehill Sud, puisqu'ils viennent d'une route large et qu'ils se retrouvent dans une rue de quartier étroite.
Idées pour la conception
Les infrastructures cyclables exclusives (de préférence séparées par une bordure, et non peintes) sont la solution à adopter pour réduire la confusion et le danger pour les cyclistes, de même que pour réduire la largeur de la voie publique afin de ralentir les voitures.
La promenade Sherwood pourrait constituer un sentier ou une liaison cyclable exceptionnel(e) pour conduire à l'avenue Holland et à la rue Wellington Ouest à partir du lac Dow et pourrait être reliée à l'infrastructure cyclable projetée sur l'avenue Carling et au sentier du parc de la reine Juliana.
On demande de sérigraphier des pictogrammes pour signaler les infrastructures cyclables, à raison d'un pictogramme par quadrilatère.
Reconfigurer les avancées de trottoir existantes à l'intention des cyclistes.
Convertir les voies de stationnement en voies cyclables.
Prévoir des places de stationnement à côté des voies cyclables.
Éliminer toutes les places de stationnement sur rue : les allées de voiture des maisons sont nombreuses, et lorsque les propriétaires reçoivent parfois des invités, ils peuvent, les uns et les autres, stationner dans les rues secondaires.
Éliminer le stationnement sur rue d'un côté de la rue.

Il faudrait interdire de stationner sur la promenade Sherwood, entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale, durant l'hiver.
Il faudrait garder les places de stationnement sur rue, ce qui permettrait de ralentir la circulation.
Je suis (très) favorable aux chicanes « vertes ».
Je suis d'accord avec les carrefours giratoires : c'est la seule solution.
Je suis d'accord avec les dos d'âne allongés.
Les dos d'âne allongés rendraient pénible la conduite automobile.
Réduire la vitesse à 30 (ou 35) km/h le long de la promenade Sherwood et dans tout le quartier ou sur tout le territoire de la Ville (en particulier dans les rues résidentielles).
Il faudrait installer des radars photographiques pour ralentir la vitesse de circulation.
Je ne suis pas d'accord avec les avancées de trottoir.
Aménager des avancées de trottoir cyclables (ce qui est une idée géniale) au lieu de poser des panneaux de signalisation flexibles.
Il faudrait aménager des intersections surélevées pour obliger les automobilistes à s'arrêter à ces intersections.
Il ne devrait pas y avoir de panneau d'arrêt sur la promenade Sherwood; il faudrait poser uniquement des panneaux invitant à céder le passage aux intersections.
Il ne faudrait pas changer les trottoirs actuels en retrait : il faudrait les laisser comme ils sont.
Il ne faudrait autoriser que la circulation locale pendant l'heure de pointe sur la promenade Sherwood, surtout entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale.
Il faut poser des panneaux indicateurs interdisant les virages pendant l'heure de pointe sur l'avenue Holland au coin de la promenade Sherwood (de même qu'à l'angle de la rue Kenilworth, de la rue Ruskin et de la place Inglewood).
Il faudrait prévoir des configurations de panneaux d'arrêt toutes directions de la promenade Sherwood, de même que sur l'avenue Hinton Sud et sur l'avenue Hamilton Sud.
Il faudrait coordonner les feux de circulation à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale avec ceux des bretelles d'accès du Queensway.
L'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood doit être dotée de feux de circulation dans les quatre sens afin de protéger les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui traversent cette intersection et de les aider.
À l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood, il faudrait aménager les panneaux d'arrêt pour les quatre voies.
Il faudrait prévoir un rond-point ou un carrefour giratoire à l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood.
Il faut surélever le passage pour piétons de l'avenue Parkdale à l'angle de la promenade Sherwood.
Il serait peut être utile de prévoir une caméra des feux rouges à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Les dos d'âne allongés et rapprochés non loin des intersections de l'avenue Reid et de l'avenue MacFarlane permettraient de ralentir les automobilistes qui ne s'immobilisent pas aux panneaux d'arrêt à cet endroit.
Il faudrait réduire la largeur de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Reid pour aider les piétons à la traverser.

Il faudrait envisager d'aménager un petit carrefour giratoire (ou un rond-point) à l'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth.
Il faut absolument installer des feux de circulation à l'intersection à cinq voies.
Il faudrait fermer la rue Kenilworth à l'intersection à cinq voies avec la promenade Sherwood.
Un passage pour piétons direct entre la promenade Sherwood dans le sens ouest et le trottoir de la rue Kenilworth serait utile.
Pourrait on enlever la voie de virage à droite dans le sens sud à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater?
Il faudrait penser à aménager un petit carrefour giratoire à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Breezhill Sud.
Il faudrait réduire le goulet d'étranglement sur l'avenue Breezhill Sud à l'angle de la promenade Sherwood en aménageant une avancée de trottoir dans l'approche pour permettre aux piétons de traverser la chaussée plus facilement, ce qui serait plus sécuritaire.
Il faudrait aménager des dispositifs pour ralentir les automobilistes qui sortent de l'avenue Carling dans le sens sud pour tourner sur l'avenue Breezhill Sud en passant par la promenade Sherwood; ou encore, il faudrait réaménager l'intersection de l'avenue Breezhill Sud selon un angle plus proche de 90 degrés.
L'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Carling serait un lieu de prédilection pour réduire le rayon de la bordure de l'intersection ou pour mieux protéger les piétons et modérer la circulation.
Il faudrait agrandir le coin nord est à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Carling afin de prévoir plus de place pour les piétons et d'obliger les automobilistes qui tournent sur la promenade Sherwood à ralentir.
Il faudrait envisager de réaménager en carrefour giratoire l'intersection de l'avenue Carling et de la promenade Sherwood.
Peut on prévoir, à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Carling, un signal pour les cyclistes et un signal prioritaire pour les piétons à l'intention des cyclistes et des piétons qui se déplacent dans le sens nord et dans le sens sud?
Convertir la promenade Sherwood, non loin de l'avenue Carling, pour en faire une rue à sens unique afin d'autoriser les déplacements dans le sens est seulement.
Fermer la promenade Sherwood non loin de l'avenue Carling pour empêcher la circulation de transit à cet endroit.
Prévoir plus de temps pour les automobilistes qui se rendent au Queensway dans un sens ou dans l'autre, ce qui réduirait le refoulement des voitures sur l'avenue Parkdale et les comportements inappropriés des automobilistes.
Il faudrait aménager des chicanes sur la rue Kenilworth pour tenir compte des automobilistes frustrés, qui roulent à vive allure et qui empruntent la rue Kenilworth pour éviter les dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Sherwood.
Sur l'avenue Fairmont, il faut aussi prévoir des dispositifs permanents de modération de la circulation, par exemple les dos d'âne allongés.
Il faudrait bloquer la place Old Irving au sud de la place Laurentian Est à l'endroit où est posé le panneau indicateur interdisant l'accès aux automobilistes.
Autres rues inquiétantes
Souvent, les autobus de la Ville, les dépanneuses, les autocars touristiques et les ambulances empruntent massivement les rues des alentours de la promenade

Sherwood, qui sont beaucoup moins adaptées au fort achalandage des véhicules, quand la circulation sur la promenade Sherwood est paralysée.
Le secteur est très dangereux en raison des zones où l'on dépose et passe reprendre les étudiants de l'école publique Fisher Park.
Il faudrait supprimer la limite de stationnement de trois heures sur l'avenue Breezehill Sud, entre la rue Hickory et la Beech.
Il y a beaucoup de circulation de transit sur la place Civic et sur la rue Beech.
Les automobilistes qui veulent éviter les dos d'âne allongés sur l'avenue Bayswater tournent sur la place Civic et sur la rue Beech en roulant à vive allure depuis la promenade Sherwood, ce qui est très dangereux, et accélèrent considérablement dans le secteur, même s'il y a une école alimentaire non loin de là.
La vitesse des automobilistes est non seulement courante sur la promenade Sherwood, mais aussi dans bien d'autres rues du voisinage, par exemple l'avenue Parkdale, l'avenue Holland et l'avenue Fairmont.
L'avenue Parkdale est trop congestionnée, et les collisions y sont nombreuses; il faudrait aussi penser à cette rue.
La circulation déborde sur d'autres rues secondaires quand les automobilistes veulent éviter les feux à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
L'échangeur de l'autoroute 417 à l'angle de l'avenue Parkdale devrait être réaménagé : il est désagréable, inefficace et donne lieu à des congestions et à des comportements agressifs : il s'agit du véritable problème auquel il faudrait se consacrer à cet endroit, au lieu de donner la priorité à la promenade Sherwood.
La bretelle d'accès de l'avenue Parkdale à destination de l'autoroute 417 dans le sens est est aménagée à angle obtus, et les automobilistes qui veulent emprunter cette bretelle d'accès mettent en danger les piétons qui essaient de traverser dans le sens nord sud, puisqu'ils ne peuvent les apercevoir que lorsqu'il est trop tard.
Il faut prévoir une autre entrée sortie à destination et au départ de Queensway pour décongestionner l'avenue Parkdale et la promenade Sherwood; il faudrait aménager des bretelles d'accès et de sortie sur la rue Rochester.
Des voitures sont stationnées sur l'avenue Fairmont, et la visibilité est nulle. Les trottoirs sont aussi à peine déneigés ou salés en hiver.
Il manque un lien piétonnier du côté est de l'avenue Fairmont, entre la promenade Sherwood et le parc Fairmont.
Il faut ralentir les voitures qui empruntent la promenade Sherwood en sortant de l'avenue Larchwood et de la place Old Irving parce que les automobilistes ne s'immobilisent pas aux panneaux d'arrêt à cet endroit.
Il y a des problèmes sur toute la rue Kenilworth, et surtout à l'angle de l'avenue Parkdale.
Sur la rue Kenilworth, il faut prévoir des dispositifs temporaires de modération de la circulation, comme on le fait dans d'autres rues du voisinage.
Les panneaux de signalisation flexibles et les délinéateurs des zones cyclables sont trop rapprochés sur la rue Kenilworth et dans d'autres rues du voisinage.
L'achalandage et la vitesse sont élevés sur la rue Ruskin, et il n'y a pas de dispositifs de modération de la circulation sur cette rue.
Souvent, on ne s'immobilise pas au panneau d'arrêt à l'angle de la rue Ruskin et de l'avenue Gwynne, et les voitures qui tournent sur l'avenue Gwynne ou qui viennent de cette avenue roulent rapidement, ce qui est dangereux.
Parfois, la circulation de transit se déroule à grande vitesse sur l'avenue Orrin.
Les automobilistes accélèrent sur l'avenue Bayswater malgré les dos d'âne allongés.

Les automobilistes qui empruntent l'avenue Bayswater ou l'avenue Fairmont pour passer sous le Queensway sont agressifs et ne s'immobilisent pas comme il faut aux panneaux d'arrêt.
Souvent, on ne s'immobilise pas au panneau d'arrêt interdisant l'accès aux automobilistes dans la place Old Irving au sud de la place Laurentian Est.
Il n'y a pas de dispositifs pour limiter la vitesse des automobilistes qui empruntent la place Old Irving.
Les automobilistes accélèrent sur l'avenue Reid, qu'ils empruntent pour traverser le quartier en sortant de l'avenue Fairmont et de la rue Young pour se rendre à la promenade Sherwood, puis sur l'avenue Parkdale.
Divers/Généralités
Toutes les inquiétudes exprimées sont très importantes.
On exprime des inquiétudes à propos de la promenade Sherwood en général, surtout pendant les heures de pointe du matin et de l'après midi, de même qu'entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale et entre l'avenue Bayswater et l'avenue Fairmont.
On s'inquiète que les dispositifs de modération de la circulation puissent ralentir les véhicules d'urgence.
La promenade Sherwood n'est pas une petite rue secondaire; il s'agit plutôt d'un lien routier avec les grandes artères.
Ce qui m'inquiète surtout, pour l'ensemble du quartier et pour la Ferme expérimentale, c'est le plan qui prévoit d'agrandir l'hôpital en empiétant sur la voie d'accès des voitures et sur le domaine de la Ferme, ce qui bouleversera la circulation automobile et privera le secteur de sa tranquillité : il y aura des embouteillages à cause de ces travaux et des tours de la rue Preston.
L'accès au nouvel hôpital nous inquiète : l'avenue Carling et la rue Rochester seraient nettement préférables pour permettre de se rendre au nouvel hôpital, puisqu'il s'agit de rues non résidentielles.
Je préférerais que la promenade Sherwood soit considérée comme une voie de communication piétonnière et cyclable, plutôt qu'un raccourci que les automobilistes prennent souvent.
La promenade Sherwood est une excellente voie cyclable, sans infrastructures cyclables.
Les groupes de coureurs n'empruntent pas les trottoirs.
Je dois passer par la promenade Sherwood pour avoir accès à mon entrée de cour dans la place Old Irving parce que cette voie est en partie aménagée à sens unique.
Les véhicules commerciaux lourds sont plus nombreux depuis quelques années sur la promenade Sherwood.
Les camions, qui sont interdits sur l'avenue Parkdale, empruntent souvent la promenade Sherwood.
Les dépanneuses se garent sur la promenade Sherwood (surtout non loin de l'intersection de l'avenue Parkdale) et dans d'autres rues du secteur et laissent leur moteur tourner à vide; souvent, les conducteurs jettent des déchets par les fenêtres et accélèrent pour être les premiers à arriver sur les lieux d'un dépannage, ce qui est dangereux et ce qui nuit à la qualité de l'air ambiant pour les résidents du voisinage.
Il ne faudrait pas autoriser les dépanneuses à attendre dans les quartiers résidentiels.
Partout sur le territoire d'Ottawa, les automobilistes sont agressifs envers les cyclistes et les piétons. Nous avons besoin d'idées pour résoudre le problème, puisque les ressources consacrées à l'application des lois ne sont pas suffisantes.

Sur la promenade Sherwood, les dispositifs de modération de la circulation ne devraient pas avoir pour effet d'exacerber les problèmes de circulation dans d'autres rues (comme la rue Kenilworth).
En raison de l'importance des travaux de construction et du nombre de rues fermées dans les environs de la station de l'O-Train sur l'avenue Carling, et parce qu'il n'y a pas suffisamment de places de stationnement sur les rues secondaires, la promenade Sherwood est devenue l'une des rares artères viables pour éviter la congestion de la circulation sur l'avenue Carling et sur la rue Preston.
Le tronçon de la promenade Sherwood, entre l'avenue Carling et l'avenue Parkdale, est très différent du tronçon compris entre l'avenue Parkdale et l'avenue Holland; il faut les traiter différemment.
Je suis contre tous les dispositifs de modération de la circulation qui ne sont pas nécessaires : il faut maintenir un bon courant de circulation sur la promenade Sherwood, sans arrêts ni dispositifs de ralentissement inutiles.
Aucune inquiétude/En désaccord avec l'étude
Aucune inquiétude
La promenade Sherwood est une rue tranquille, sur laquelle la circulation est déjà modérée, et il n'est pas nécessaire d'y consacrer plus de dépenses : il n'y a pas d'incidents particuliers ni de points ou de comportements problématiques.
Il ne faudrait pas compliquer la conduite automobile sur cette voie de communication principale, puisque si on le fait, on obligera un plus grand nombre d'automobilistes à emprunter d'autres rues traversant le quartier, par exemple la rue Young.
Puisque le problème est surtout causé par les automobilistes qui ne respectent pas les panneaux d'arrêt aux intersections, il est improbable que les dispositifs de modération de la circulation soient une solution; des dispositifs comme les dos d'âne allongés nuiraient aux déplacements des véhicules d'urgence, ce qui n'est guère approprié ni idéal, puisque la promenade Sherwood se trouve dans la zone de l'Hôpital Civic.
À l'heure actuelle, je souhaite beaucoup plus que la Ville fasse preuve de plus de circonspection dans ses dépenses : il s'agit d'une dépense inutile à l'heure actuelle, et nous ne pouvons simplement pas faire comme si de rien n'était à l'heure où il faut gérer une pandémie.

Question 9 – Veuillez nous faire part de vos commentaires de nature générale concernant cette étude relative à la modération de la circulation :

*597 réponses

Vitesse
La vitesse est dangereuse, surtout pour les enfants qui roulent à vélo.
J'ai toujours eu l'impression que la promenade Sherwood est une artère qui a été pensée pour permettre aux voitures de se déplacer rapidement.
Il faut réduire la vitesse sur cette voie de communication, qui est considérée comme une autoroute.
Il faut contrôler la vitesse des automobilistes puisque la rue de ce quartier est très achalandée par les piétons et les cyclistes.

En raison de tous les travaux de construction qui se déroulent dans le secteur, les gros camions et même les camions d'incendie sont très dangereux et ne respectent pas les limites de vitesse et la sécurité des piétons.
Rouler à reculons pour sortir de notre entrée de cour est périlleux à cause des véhicules qui tournent à vive allure sur la promenade Sherwood en sortant de l'avenue Parkdale (et qui sortent apparemment de nulle part).
Contrôle de la circulation et intersections
Les intersections sont alambiquées.
Je crois que de nombreux automobilistes ne puissent pas voir les panneaux d'arrêt quand ils sont éblouis par le soleil.
Les piétons attendent très longtemps avant de pouvoir traverser l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood.
Souvent, les piétons et les cyclistes ne respectent pas les panneaux indicateurs et traversent du côté nord de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale, ce qui devient encore plus dangereux.
Souvent, les automobilistes, les camionneurs et même les chauffeurs d'autobus ne respectent pas les feux de circulation à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Il faut aussi se pencher sur le réglage du signal piétonnier de l'avenue Carling à l'angle de la promenade Sherwood : le délai d'attente est trop long, ce qui encourage les piétons à traverser en prenant des risques malgré le débit de la circulation.
Achalandage automobile
En raison de l'accroissement de l'achalandage automobile, plusieurs intersections sont dangereuses.
Sur la promenade Sherwood, c'est plus le volume que la vitesse qui constitue le problème : il y a plusieurs panneaux d'arrêt qui réduisent la vitesse de la circulation, en plus des voies cyclables et des panneaux de signalisation flexibles.
Parce qu'il y a des dispositifs de modération de la circulation dans d'autres rues du voisinage, les automobilistes semblent emprunter d'autres rues pour se rendre plus rapidement à leur destination; c'est pourquoi il y a plus d'achalandage commercial sur la promenade Sherwood.
L'achalandage varie considérablement à différents points de la promenade Sherwood.
En tant que piéton, cycliste et automobiliste, je dirais que l'achalandage automobile de cette route est généralement minime ou même inexistant.
L'achalandage automobile est nécessaire; il faut toutefois le modérer ou le réduire.
L'achalandage des navetteurs aux heures de pointe ne cesse d'augmenter quand il y a congestion de la circulation sur l'avenue Carling, sur l'avenue Parkdale et sur le Queensway.
En raison de la congestion de la circulation non loin de l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood, les automobilistes impatients accélèrent sur l'avenue Hamilton Sud afin d'éviter le refoulement de la circulation; toutefois, ils finissent simplement par créer un autre refoulement sur la rue Kenilworth.
Les policiers interpellent souvent des automobilistes qui sortent de l'avenue Parkdale pour emprunter la promenade Sherwood entre l'avenue Parkdale et l'avenue Hamilton Sud, ce qui crée des embouteillages et complique les déplacements des piétons qui traversent la chaussée.

Le secteur proche de l'esplanade du Sherwood Market & Deli est très achalandé, ce qui cause des problèmes de stationnement sur rue et des ennuis aux automobilistes qui veulent tourner pour prendre d'autres rues.
Circulation de transit
La promenade Sherwood est fortement appelée à servir de voie de substitution nord-sud entre le Queensway et l'avenue Carling pour la circulation dans le sens ouest sur l'autoroute 417.
Le plus grand problème à l'heure actuelle, c'est non pas la vitesse, mais plutôt l'achalandage de la promenade Sherwood, qui est effectivement en train de devenir une grande artère.
Trop de véhicules traversent notre quartier pour se déplacer entre l'avenue Parkdale et l'avenue Holland : ce problème se produit à toutes les heures du jour et ne cesse de s'aggraver, surtout sur la promenade Sherwood.
Il faut décourager les automobilistes d'emprunter la promenade Sherwood et d'empêcher qu'elle devienne une rue collectrice pour donner accès à l'hôpital (qui sera construit) ou à l'autoroute : il s'agit d'une rue résidentielle, et les automobilistes qui ne sont pas de la localité devraient emprunter les rues non résidentielles comme l'avenue Carling dans les déplacements qu'ils font pour traverser directement le secteur.
Il faudrait que la promenade Sherwood reste une promenade panoramique, en décourageant les automobilistes de s'en servir pour traverser le quartier.
Comportements agressifs des automobilistes et collisions
Les problèmes de circulation sur l'avenue Parkdale augmentent la frustration des automobilistes qui empruntent la promenade Sherwood.
Il faut tout de suite minorer les comportements agressifs au volant (en faisant appel à des dispositifs de modération de la circulation) avant que l'achalandage devienne beaucoup plus important sur la promenade Sherwood en raison du nouvel hôpital.
Sécurité des cyclistes
J'ai très hâte qu'on améliore la sécurité des cyclistes et la « facilité d'utilisation » de la promenade Sherwood.
L'achalandage automobile et l'agressivité augmentent, ce qui constitue une menace pour la sécurité des cyclistes et des piétons.
Le public a le droit à la dignité de pouvoir se déplacer en toute sécurité en faisant appel à son mode de transport privilégié, notamment à vélo.
Il y a déjà des voies cyclables sur la promenade Sherwood.
Même si la chaussée est étroite et que les automobilistes et les cyclistes peuvent se croiser, il n'y a pas d'inquiétude à propos de la sécurité des cyclistes, puisque la limite de vitesse est faible.
La majorité des interventions proposées nuit à la sécurité des cyclistes.
Je ne crois pas que la récente augmentation des parcours cyclables soit sécuritaire : beaucoup de pistes cyclables prennent fin aux intersections; on demande ensuite aux cyclistes de descendre de leur vélo pour continuer leur trajet, entre autres.
Les automobilistes qui tournent à droite sur la promenade Sherwood, puis sur l'avenue Breezehill Sud en sortant de l'avenue Carling dans le sens ouest roulent vraiment très rapidement, et cette manœuvre met en danger les cyclistes et les piétons.
Se déplacer à vélo en hiver est difficile, et je roule souvent sur le trottoir parce que je ne me sens pas en sécurité sur la route.
Sécurité des piétons

Les enfants ne respectent pas le Code de la route (ils marchent et se déplacent en planche à roulettes sur la chaussée), ce qui peut nuire à la sécurité.
Les piétons doivent regarder à gauche et à droite (et non leur téléphone) avant de traverser la rue.
Trottoirs
Je souhaite que l'on aménage des trottoirs des deux côtés de la rue tout le long de la promenade afin d'améliorer la sécurité des piétons.
Il faut réparer les trottoirs : certains sont inclinés ou fissurés.
Stationnement
Il semble qu'il y ait, sur la promenade Sherwood, plus de places de stationnement que ce qu'il faut durant la journée.
En raison des fortes restrictions actuelles dans le stationnement sur la promenade Sherwood et à cause des travailleurs de l'hôpital qui stationnent essentiellement sur l'avenue Fairmont, au nord de la promenade Sherwood, enlever les places de stationnement sur cette promenade ne devrait pas vraiment constituer un problème.
Les places de stationnement sur rue sont importantes pour cette promenade et ce quartier; il ne faudrait pas les enlever.
Le stationnement sur rue est un bon dispositif de modération de la circulation, qui semble donner des résultats de concert avec d'autres dispositifs : il réduit l'achalandage automobile, puisqu'il empêche les automobilistes de voir toute la route.
Si on élimine complètement les places de stationnement dans le tronçon de la promenade Sherwood compris entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale, on ne pourrait plus accueillir les visiteurs ou les fournisseurs de services à la maison; on pourrait peut-être demander aux invités de poser sur leur pare-brise des vignettes individuelles pour le stationnement des visiteurs.
Si on élimine les places de stationnement sur la promenade Sherwood, les automobilistes stationneront sur les rues secondaires (ils rechercheront toujours des places de stationnement à cause de la proximité de l'hôpital), ce qui ne fait que déplacer le problème.
Sur la promenade Sherwood, il y a déjà des voies de circulation des deux côtés de la route pour les cyclistes, et le stationnement est interdit le jour; d'autres dispositifs de modération auraient pour effet d'éliminer toutes les places de stationnement.
Parce qu'il n'y a pas de terrain de stationnement exclusif, les places de stationnement sur rue en face de l'église à l'angle de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale sont essentielles pour permettre aux résidents de la collectivité (y compris ceux qui sont en situation de handicap) de participer aux cérémonies du dimanche, et pour qu'on puisse déposer et passer reprendre les élèves et les étudiants.
Les places de stationnement contredisent les dispositifs de modération de la circulation, ce qui est parfaitement évident sur l'avenue Bayswater.
Nous stationnons sur la promenade Sherwood non loin de l'avenue Holland, parce que nous avons de la difficulté à reculer pour prendre directement l'avenue Holland quand nous stationnons dans notre entrée de cour, qui donne sur cette route.
Dispositifs permanents ou temporaires existants pour la modération de la circulation
Le manque de cohésion dans les dispositifs de modération de la circulation dans tout le quartier est déroutant pour les cyclistes, les randonneurs et les coureurs, ainsi que pour les automobilistes.
Il faut garder les panneaux de signalisation flexibles et en ajouter, puisqu'ils se sont déjà révélés vraiment efficaces et qu'ils sont relativement bon marché.

Je ne comprends pas vraiment l'objectif de ces hideux panneaux de signalisation flexibles saisonniers, et ils représentent certainement des frais; il faudrait cesser de les installer.
La promenade Sherwood est gérable grâce aux dispositifs actuels de modération de la circulation.
Les dispositifs temporaires de modération de la circulation n'ont guère permis de ralentir la circulation ou de réduire le nombre de camions lourds qui ne devraient même pas emprunter cette promenade.
Je me demande souvent ce que font les conducteurs des autobus scolaires pour contourner les panneaux de signalisation flexibles s'il y a des voitures stationnées dans la rue.
Les panneaux de signalisation flexibles ralentissent la circulation dans une certaine mesure; il faut toutefois faire aussi appel aux délinéateurs des zones cyclables pour obtenir de bons résultats.
Il faut conserver les avancées de trottoir pour s'assurer de rétrécir la largeur de la route et de réduire la longueur des passages pour piétons.
À l'heure actuelle, les avancées de trottoir rétrécissent un peu la chaussée, sans vraiment donner de bons résultats, et n'ont guère d'incidence : elles ne sont pas assez larges.
Il faudrait se débarrasser des avancées de trottoir telles qu'elles sont aménagées avant que quelqu'un soit blessé.
Sur l'avenue Bayswater, les dos d'âne allongés ne sont pas de la bonne taille; il faudrait les remplacer avec des dos d'âne dont la taille est adaptée, en plus de poser des panneaux indicateurs pour limiter la vitesse (?).
Les panneaux de signalisation flexibles aménagés tout le long de l'avenue Parkdale sont inefficaces et dangereux (les cyclistes risquent des quasi-collisions et des accidents avec les automobilistes) et représentent un danger pour les résidents (qui peuvent difficilement sortir de leur entrée de cour en reculant sans les heurter).
Panneaux indicateurs
Il faut intervenir avec circonspection pour modérer l'achalandage automobile pendant les travaux de construction; il est essentiel de poser des panneaux indicateurs pour que les automobilistes sachent qu'il faut ralentir.
Le quartier est en train d'être inondé de panneaux indicateurs : de nombreux panneaux sont répétitifs, de toute évidence, et inesthétiques (par exemple au carrefour giratoire à l'intersection de l'avenue Reid et de la rue Ruskin).
Application des règlements
L'application des règlements est nécessaire et serait utile, surtout pour ceux qui ne respectent pas les panneaux d'arrêt.
Combien de contraventions a-t-on donné aux automobilistes qui roulent trop vite?
La Ville ne finance pas comme il se doit le service de police ou le chef de police ne donne pas la priorité à l'application du Code de la route dans les secteurs essentiels.
Je souhaite que l'on applique régulièrement les limites de vitesse, au lieu d'apporter des changements majeurs à la chaussée : il ne faudrait pas que tous doivent faire les frais de quelques automobilistes négligents.
Conception des routes
Il faut que la promenade Sherwood donne l'impression d'être moins une route à circulation libre.
La configuration de la chaussée à l'intersection de l'avenue Carling et de l'avenue Breezehill Sud encourage les automobilistes à tourner à vive allure, et les

comportements agressifs représentent un danger pour les cyclistes comme pour les piétons.
Il n'y a pas de « voies cyclables » sur la promenade Sherwood entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale comme il y en a ailleurs sur cette promenade.
Quand on se déplace dans le sens ouest sur la promenade Sherwood, je ne peux pas, à l'heure actuelle, tourner à gauche sur la place Old Irving s'il y a, dans cette route secondaire, une voiture qui attend de traverser ou de tourner sur la promenade Sherwood.
Idées pour la conception
Les dispositifs de modération de la circulation devraient toujours être adaptés à l'hiver, aux piétons et aux cyclistes; il faudrait donner la priorité aux dispositifs qui nuisent moins aux usagers vulnérables de la route.
Les dispositifs de modération de la circulation qui encouragent un environnement d'achalandage polyvalent ou en file unique seront essentiellement inutiles, sauf si les places de stationnement sont presque toutes occupées (ce qui est improbable).
Les dispositifs de modération ne devraient pas nuire au bon déroulement de la circulation.
Dans l'aménagement de tous les dispositifs de modération de la circulation, il faudrait traiter sur un pied d'égalité tous les véhicules, y compris les vélos.
La promenade Sherwood peut être très étroite et difficile à gérer en hiver parce qu'elle n'est pas suffisamment déneigée, et ce qu'il y a d'inquiétant, c'est que certains dispositifs de modération de la circulation comme la réduction du rayon de la bordure pourraient rétrécir encore plus la chaussée, de sorte que la circulation automobile serait encore plus dangereuse, sans oublier que le déneigement est inefficace.
Puisque les conditions de la circulation sont très différentes à divers points de la promenade Sherwood, il est peut-être préférable de ne pas adopter de solution universelle dans les modifications à apporter à la chaussée.
Les dispositifs de modération de la vitesse permettraient de lutter contre l'accélération des voitures sur la promenade Sherwood; or, il ne faudrait pas aménager trop de dispositifs : il est essentiel de garder une approche logique.
Il faudrait se pencher sur des changements passifs uniquement : je suis contre les changements qui nuisent à la circulation automobile.
Je souhaite qu'on limite la vitesse; toutefois, certains remèdes sont pires que la maladie.
Il faudrait transformer la promenade Sherwood pour y aménager une infrastructure cyclable sécuritaire pour tous les groupes d'âge et assurant la liaison avec le parc du tramway linéaire Byron, le Centre communautaire Fisher Park et l'école publique du même nom.
Les voies cyclables exclusives et séparées à l'aide de bordures de béton imposent d'autres exigences déraisonnables aux automobilistes, qui doivent avoir un angle panoramique de 360 degrés, ce qui représente aussi un danger pour les cyclistes, en leur donnant un faux sentiment de sécurité.
Pourquoi ne pas aménager une piste cyclable surélevée à côté du trottoir du boulevard?
Il ne faudrait pas asphalté la pelouse pour y aménager une piste cyclable; il faudrait plutôt l'aménager sur la chaussée.
Aménager des voies cyclables permet à la Ville de réaliser des économies et stimule l'économie locale, en plus d'aider à mieux lutter contre les effets du changement climatique.

Accroître la largeur des voies cyclables ne fera que réduire la largeur des voies de circulation automobile et sera plus dangereux pour les cyclistes.
Aménager une infrastructure cyclable séparée et dans les deux sens d'un côté de la route et les places de stationnement de l'autre côté ne fera que rétrécir la largeur de la chaussée.
On a plus besoin de places de stationnement gratuites pour les résidents qui n'ont pas d'entrée de cour que de préserver l'infrastructure piétonnable et cyclable, qui est à peine utilisée.
Le stationnement est déjà considérablement restreint dans cette rue, et puisque nous sommes à trois pâtés de maisons de l'hôpital, pourquoi faudrait-il réduire encore plus les places de stationnement?
On pourrait peut-être poser un panneau indicateur interdisant le stationnement du côté est de l'avenue Bayswater à l'angle de la promenade Sherwood afin d'améliorer la circulation et de la décongestionner.
Si on n'aménage pas d'infrastructures cyclables en bonne et due forme sur la promenade Sherwood, on pourrait peut-être envisager de réduire considérablement les places de stationnement pour éviter de les confondre avec des voies cyclables.
Il faudrait tenir compte des circonstances atténuantes dans la conception des restrictions imposées au stationnement.
Il faudrait s'assurer que les changements ne favorisent pas le stationnement dans d'autres rues secondaires destinées à être plus calmes.
Il faudrait prévoir des avancées de trottoir cyclables à toutes les intersections (par exemple celle qui est proposée sur la promenade Alta Vista).
Il n'est pas souhaitable d'aménager une infrastructure cyclable, puisque les voies cyclables priveraient le quartier de son caractère résidentiel et seraient plus dangereuses pour les piétons, puisque les cyclistes contreviennent souvent au Code de la route.
Je reste neutre sur plusieurs des mesures proposées, à la condition qu'elles favorisent aussi la sécurité des cyclistes, puisque la promenade Sherwood est proche de plusieurs écoles et sentiers.
L'aménagement d'infrastructures cyclables dépend des autres dispositifs qui seront adoptés pour modérer la circulation. (Autrement dit, il n'est pas nécessaire d'aménager d'autres infrastructures si on construit uniquement des dos d'âne allongés; toutefois, si on aménage d'autres dispositifs qui rétrécissent encore la largeur de la chaussée, par exemple des chicanes ou des terre-pleins, il faudra également prévoir des infrastructures cyclables.)
La meilleure solution à adopter pour la promenade Sherwood et d'autres rues consisterait à aménager des voies cyclables ou des voies automobiles, mais non les deux à la fois (comme on l'a fait, par exemple, dans un tronçon de l'avenue Byron).
Il semble que les dispositifs aménagés sur l'avenue Sunnyside donnent de bons résultats; pourquoi ne pas en faire autant?
Il faut aménager des dispositifs comme ceux qui l'ont été à l'angle de l'avenue Hilson et de l'avenue Byron (aux endroits où se trouvent déjà des panneaux d'arrêt).
Réduire la largeur de la rue et des voies serait très utile pour améliorer la sécurité.
Je suis contre les dispositifs de modération de la circulation qui compriment l'achalandage automobile dans une même voie exigüe.
Je ne serais d'accord avec les dispositifs proposés pour modérer la circulation et les infrastructures cyclables suggérés que si on pouvait élargir la chaussée pour intégrer tous les modes de transport.

Les dispositifs comme les avancées de trottoir et les chicanes, entre autres, ont tendance à empiéter sur la voie opposée : à mes yeux, les chicanes ne seraient pas efficaces, sauf si la rue est aménagée à sens unique.
Les chicanes congestionnent la circulation et obligent soudainement les cyclistes à se mêler aux automobilistes, ce qui donne souvent lieu à des comportements agressifs.
Je suis d'accord avec les chicanes uniquement s'il y a assez d'espace entre la bordure de rue existante et les chicanes pour que les cyclistes puissent continuer de se déplacer en ligne droite.
Les avancées de trottoir ne sont pas souhaitables, surtout en hiver : les déneigeuses prennent une éternité pour enlever la neige, et je dois, à toutes les heures de la nuit, supporter le bruit qu'elles font en déneigeant les rues.
Les avancées de trottoir nuisent encore plus aux lignes de mire des intersections, surtout en hiver (par exemple sur la rue Ruskin et l'avenue Holland).
Je suis d'accord, en théorie, avec les avancées de trottoir; j'ai toutefois des réserves sur la manière dont elles ont été construites auparavant à Ottawa. (Elles sont moins lisses et confortables que la chaussée.)
Je suis absolument contre les infrastructures cyclables surélevées, dont les avancées de trottoir cyclables ou les pistes cyclables surélevées.
Les avancées de trottoir cyclables ne sont pas vraiment cyclables : il est aussi difficile d'y manœuvrer quand on roule sur un vélo qui n'est pas ordinaire, par exemple un vélo cargo (avec caisse à l'avant) ou un demi-vélo.
Les avancées de trottoir cyclables et la plupart des autres infrastructures cyclables (comme les « boîtes » vertes) représentent un gaspillage de fonds et sont dangereuses parce qu'elles sont déroutantes et distrayantes.
Je suis d'accord avec les terre-pleins centraux (« verts », avec des arbres).
Les terre-pleins centraux sont des risques dans l'obscurité.
Les terre-pleins centraux ne devraient pas prendre trop de place s'ils sont aménagés.
La promenade Sherwood ne se prête pas à l'aménagement de carrefours giratoires ou de ronds-points (qui ne sont pas adaptés aux piétons ni aux cyclistes) : les automobilistes doivent s'arrêter pour voir les enfants qui traversent la chaussée aux intersections.
Je suis d'accord avec les petits carrefours giratoires.
Pourquoi ne pas aménager des petits carrefours giratoires peints sur la promenade Sherwood pour savoir s'ils modèrent mieux la circulation que les panneaux d'arrêt dans tous les sens? Si ces carrefours donnent de bons résultats, nous pourrions alors aménager des petits carrefours giratoires légèrement surélevés, sinon, on pourrait simplement revenir à la solution des panneaux d'arrêt.
Je suis parfaitement d'accord avec des panneaux indicateurs clairs, dans l'ensemble, pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.
Installer des panneaux de limitation de vitesse aux portails d'entrée.
Je suis d'accord avec l'aménagement de passages pour piétons, ce qui serait utile pour les piétons comme pour les cyclistes.
Il faudrait réduire les rayons de virage pour limiter la vitesse.
Je suis contre les réductions de rayon de bordure, qui encouragent les automobilistes à accélérer pour tourner et ce qui met donc en danger les piétons et les automobilistes.
Les réductions de rayon de bordure nuit aux gros véhicules d'urgence et aux autobus scolaires.

Je suis d'accord avec les mesures verticales : je crois qu'elles font partie des mesures qui sont le plus efficaces.
Je ne suis pas d'accord avec les mesures verticales, auxquelles je m'oppose vivement : il y a déjà beaucoup trop de cahots et de nids-de-poule sur nos routes, et la promenade Sherwood deviendra aussi bientôt la voie principale pour les ambulances qui se rendront au nouvel hôpital. (Il ne faut pas obstruer cette voie.)
L'idée d'aménager des passages piétons surélevés pour protéger les piétons me plaît vraiment.
Il est recommandé d'aménager des passages pour piétons et pour bicyclette surélevés dans les rues secondaires locales, lorsque ces aménagements sont viables.
Les dos d'âne allongés sont (peut-être ou effectivement) les plus efficaces et importants, ainsi que l'option la moins chère.
Je suis neutre sur la question des coussins berlinois et des dos d'âne allongés avec plateau. Toutefois, l'idée des dos d'âne allongés me plaît vraiment.
Les automobilistes ralentissent quand ils roulent sur les dos d'âne allongés, mais réaccélèrent tout de suite après, et il y a déjà de toute manière, sur la promenade Sherwood, de nombreux panneaux d'arrêt pour ralentir les automobilistes.
Je préfère les dos d'âne allongés aux panneaux indicateurs pour réduire la vitesse (surtout sur l'avenue Loretta Sud).
Au lieu d'aménager des dispositifs de modération de la circulation qui restreignent l'accès aux routes, nous croyons que des bosquets et des arbres sur un côté de la promenade Sherwood, afin de créer l'illusion d'optique d'une rue plus étroite, permettraient de réduire l'achalandage automobile, tout en favorisant les conditions d'accès des véhicules de déneigement et d'urgence.
Il serait difficile d'aménager des dos d'âne allongés ou des îlots directionnels pour résoudre un problème qui n'existe pas vraiment.
Je ne crois pas que les dos d'âne allongés donnent de très bons résultats, et à mes yeux (étant quelqu'un qui ne roule pas vite), ce sont des inconvénients, et il ne s'agit guère d'une solution idéale quand il y a une personne malade dans la voiture.
Je suis résident et il y a un dos d'âne allongé non loin de chez moi. Je peux donc affirmer qu'il s'agit d'un inconvénient, parce que les vibrations se répercutent sur les logements du voisinage chaque fois que des véhicules les franchissent.
Hormis les dos d'âne allongés, il se peut qu'il soit difficile, pour les personnes âgées, de faire appel aux autres options.
J'ai étudié les coussins berlinois, j'ai roulé sur ces coussins avec ma voiture et j'ai remarqué que lorsque les automobilistes s'y habituent, ils commencent à rouler aussi rapidement qu'ils le souhaitent, sans vraiment ralentir.
Je suis contre les coussins berlinois parce qu'ils obligent les automobilistes à rouler sur la voie à contresens pour les éviter. (Ceux qui roulent rapidement dévient de leur parcours pour pouvoir les éviter à moitié.)
Je suis contre les dos d'âne allongés ou les coussins berlinois s'ils s'apparentent à ceux qui ont été aménagés sur l'avenue Bayswater (?), où ils sont nombreux.
Je suis contre les dos d'âne allongés ou les coussins berlinois s'ils empiètent sur les voies cyclables; je suis neutre sur la question des dos d'âne allongés avec plateau, puisque dans ce cas, il est plus facile d'y rouler à vélo.
Il semble que les longs dos d'âne allongés avec plateau ou les avancées de trottoir cyclables aient une moindre incidence sur le déroulement de la circulation, en apportant toujours de véritables avantages aux usagers vulnérables de la route.

Il faut aménager des trottoirs des deux côtés de la promenade Sherwood sur toute la longueur de la chaussée.
Il faut trouver une meilleure solution que les panneaux d'arrêt, qui sont déjà trop nombreux sur la promenade Sherwood.
Il faudrait éliminer les panneaux d'arrêt.
Installer des panneaux de signalisation flexibles au milieu et sur le côté de la route.
Je souhaiterais qu'on impose une limite de vitesse de 40 km/h, et non une limite moindre, puisque la promenade Sherwood est déjà assez large pour justifier cette limite.
Les tableaux d'affichage de la vitesse sont des moyens judicieux et utiles pour rappeler à tous de respecter les limites de vitesse, ce qui devrait être suffisant.
Le meilleur moyen de modérer la circulation s'appelle la « contravention ». Au lieu de consacrer beaucoup d'argent à des dos d'âne allongés, Ottawa devrait se servir beaucoup plus souvent des radars photographiques, pour améliorer la sécurité de la Ville, ce qui rapporte aussi d'importantes recettes (et ce qui permet de réduire les taxes).
Si vous voulez vraiment améliorer la sécurité routière, il faudrait au moins tracer une ligne médiane (surtout à l'angle de l'avenue Parkdale).
Il faudrait interdire les virages ou de traverser le quartier à certains endroits et se pencher sur les heures de pointe de la circulation automobile.
Nous serions également d'accord pour faire de la promenade Sherwood une rue à sens unique et limiter les virages (par exemple dans le Glebe), en plus d'adopter d'autres mesures comparables qui limiteraient, sur la promenade Sherwood entre l'avenue Carling et le Queensway, la circulation de transit dans les deux sens.
Les dispositifs de modération de la circulation dans les rues de raccordement allégeraient l'achalandage de la promenade Sherwood; les dispositifs suggérés dans ce sondage seraient appropriés sur l'avenue Fairmont et sur l'avenue Bayswater.
Il ne faudrait pas abattre d'arbres matures pour aménager ces dispositifs.
Réduire les distances à parcourir par les piétons pour traverser la chaussée et les diriger vers les rues secondaires, surtout à l'angle de la rue Woodstock et de l'avenue Breezehill Sud.
Je crois que les moyens de dissuasion de la vitesse au volant seraient particulièrement utiles dans le secteur compris entre l'avenue Fairmont et la place Old Irving, qui réunit une forte concentration d'enfants sur le chemin qui mène au parc Fairmont.
La conversion de l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Old Irving pour y aménager un arrêt dans tous les sens serait une mesure économique et efficace pour modérer la circulation.
La réduction du rayon de virage aux intersections ne serait pas efficace à la place Old Irving, puisque cette rue secondaire est étroite et qu'elle traverse à angle la promenade Sherwood.
Un panneau d'arrêt à l'intersection de la promenade Sherwood et de la place Civic permettrait de ralentir la circulation, tout autant que les dos d'âne allongés.
Il faudrait aménager des passages piétons surélevés sur les tronçons est et ouest de l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Il faudrait envisager d'aménager un petit carrefour giratoire à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Parkdale.
Je crois que l'un des meilleurs moyens de modérer la circulation sur la promenade Sherwood serait d'en interdire, aux véhicules automobiles, l'accès à l'avenue

Parkdale, ce qui réduirait le volume de la circulation de transit et permettrait de s'assurer que seuls les résidents empruntent la promenade Sherwood.
Il faudrait bloquer temporairement, sur l'avenue Parkdale, l'accès à la promenade Sherwood entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale et analyser les résultats de cette mesure.
Aménager trois dos d'âne allongés sur la promenade Sherwood : un entre l'avenue Bayswater et l'avenue Fairmont, un deuxième entre l'avenue Fairmont et l'avenue MacFarlane, et un troisième entre l'avenue MacFarlane et l'avenue Parkdale (en raison des écoles élémentaires privées).
Une intersection surélevée (peut-être dotée d'un signal pour les piétons) est nécessaire aux intersections de la promenade Sherwood avec l'avenue Parkdale, l'avenue Reid, l'avenue MacFarlane et l'avenue Fairmont.
Je serais d'accord pour aménager des passages pour piétons surélevés ou des dos d'âne allongés avec plateau aux intersections de la promenade Sherwood et de l'avenue Fairmont (ainsi que de la rue Kenilworth) et de la promenade Sherwood et de l'avenue Reid.
Il faudrait rétrécir la chaussée du tronçon ouest de l'intersection de la place Warwick.
Il faudrait envisager d'aménager un passage pour piétons (du type C ou mieux) à l'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth.
Il faudrait envisager d'aménager un feu rouge clignotant à l'intersection à cinq voies.
Je suis tout à fait contre l'installation d'un rond-point ou de feux de circulation à l'intersection à cinq voies.
Je crois qu'un carrefour giratoire à l'intersection à cinq voies de la promenade Sherwood, de l'avenue Fairmont et de la rue Kenilworth ne permettra pas de ralentir les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui se déplacent rapidement dans ce secteur.
Je suggère d'aménager un îlot surélevé à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater.
Je suggère de « rehausser » l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater.
Il faudrait aménager un petit carrefour giratoire à l'intersection de la promenade Sherwood et de l'avenue Bayswater et réduire la largeur de la voie de virage dans le sens ouest en sortant de l'avenue Bayswater pour emprunter la promenade Sherwood afin de l'autoriser pour les cyclistes exclusivement et de l'interdire aux automobilistes.
Il faut se pencher sur la question des virages contrevenants pour sortir de l'avenue Breezehill Sud au niveau de la promenade Sherwood en faisant appel à des obstacles physiques, puisque les panneaux indicateurs ne sont pas respectés.
Il faudrait réduire en quelque sorte la largeur de la chaussée ou prévoir des infrastructures de portails d'entrée sur la promenade Sherwood dans le tronçon ouest de l'intersection avec l'avenue Breezehill Sud (en raison de la largeur de la chaussée et de la circulation à cet endroit).
La convergence de nombreuses voies non loin de l'avenue Carling donne lieu à une difficulté exceptionnelle quand il s'agit de modérer la circulation; seules des modifications majeures de l'intersection pourraient résoudre le problème; aménager des dos d'âne allongés serait une dépense inutile.

La largeur du rétrécissement de l'avenue Carling devrait être moindre à l'angle de la promenade Sherwood, ce qui permettrait aux piétons de traverser plus facilement la chaussée et ce qui serait plus sécuritaire pour eux.
Autres rues inquiétantes
Il faudrait se pencher sur tout le quartier du campus Civic (dans le cadre de cette étude ou distinctement), et examiner en particulier l'avenue Holland, l'avenue Parkdale, l'avenue Orrin, la rue Kenilworth, l'avenue Hutchison, la rue Ruskin, la place Inglewood, l'avenue Fairmont, l'avenue Reid, la place Civic, la place Old Irving, la rue Beech et l'avenue Bayswater.
Il faut aménager des trottoirs des deux côtés des nombreuses rues dans l'ensemble du secteur ouest d'Ottawa.
Il y a plusieurs problèmes dans l'aménagement des dispositifs existants de modération de la circulation sur l'avenue Bayswater. (Par exemple, les avancées de trottoir sont construites avec des matériaux de moindre qualité et sont pleines de mauvaises herbes, les dos d'âne allongés sont trop prononcés, et ainsi de suite.)
Même si les dos d'âne allongés de l'avenue Bayswater ont permis assez bien de réduire la vitesse des automobilistes dans cette avenue, l'aménagement essentiel de l'avenue Bayswater est médiocre, puisque cette avenue est trop large et qu'elle est très longue et droite.
Parce que l'on modère la circulation dans les autres rues toutes proches, les automobilistes semblent rechercher d'autres rues pour se rendre plus rapidement à leur destination; c'est pourquoi l'avenue Bayswater et l'avenue Reid sont plus achalandées (notamment par les véhicules commerciaux).
Déjà, les automobilistes roulent à vive allure et traversent le secteur sur la place Civic et dans le tronçon sud de la place Old Irving, et il y aura plus de circulation lorsque le nouvel hôpital sera construit.
Il semble que les dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Sherwood et sur l'avenue Fairmont aient amené les automobilistes à emprunter la rue Woodstock.
La circulation est épouvantable sur la rue Kenilworth et sur la rue Ruskin entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale : les automobilistes sont agressifs et impatients.
Il faudrait aménager un passage pour piétons à l'intersection de l'avenue Holland et de la rue Ruskin, puisqu'il y a des arrêts d'autobus des deux côtés et que pour les piétons, il est dangereux de traverser la chaussée à cet endroit.
L'avenue Carling, entre l'Hôpital Civic d'Ottawa et la rue Preston est une piste de course; il y a beaucoup plus de problèmes sur l'avenue Carling que sur la promenade Sherwood.
Il serait préférable de tâcher de modérer la circulation sur l'avenue Holland ou dans d'autres rues dans lesquelles les maisons et les aires de jeux des enfants avoisinent la circulation automobile.
Je suis d'accord avec les mesures qui permettront d'améliorer la sécurité, de ralentir la vitesse et de décongestionner la voie publique dans les alentours de la promenade Sherwood (surtout sur l'avenue Holland); je m'inquiète essentiellement de l'incidence, sur l'avenue Holland, des dispositifs aménagés sur la promenade Sherwood.
Sur la promenade Sherwood et sur l'avenue Parkdale, il faut aménager des voies cyclables dans les deux sens (?).
Il serait utile d'appliquer l'interdiction des camions sur l'avenue Parkdale.

Parce qu'il n'y a pas de ligne médiane sur l'avenue Parkdale, les automobilistes qui sont peu habitués de l'endroit pourraient penser que le centre de la route est sans cesse décalé et pourraient finir par rouler dans le sens contraire de la circulation quand cette en apparence droite se transforme en fait en courbe.
Quelles seront les répercussions de ces études sur les rues plus achalandées comme l'avenue Parkdale?
Trop de véhicules traversent notre quartier pour circuler entre l'avenue Parkdale et l'avenue Holland; par exemple, à chaque intersection de l'avenue Hinton Sud et à toutes les heures du jour, il faut attendre que la circulation de transit progresse.
L'échangeur de l'autoroute 417 à l'angle de l'avenue Parkdale est inefficace et donne lieu à des embouteillages et à des comportements agressifs, ce qui constitue vraiment le problème auquel il faudrait se consacrer, au lieu de se pencher sur l'aménagement de la promenade Sherwood.
Je m'inquiète puisque la circulation sur la promenade Sherwood sera refoulée dans les rues parallèles secondaires comme l'avenue Orrin, la rue Kenilworth ou l'avenue Hutchison, qui sont plus étroites et moins en mesure de s'adapter à la vitesse et au volume de la circulation.
On roule rapidement sur l'avenue Orrin pour tourner sur l'avenue Parkdale avant l'intersection de l'avenue Parkdale et de la promenade Sherwood, ce qui est devenu courant.
Puisque l'avenue Orrin s'étend seulement sur deux pâtés de maisons et qu'elle est entièrement résidentielle, ne pourrait-on pas en faire une rue « réservée à la circulation locale »?
L'angle de l'avenue Reid et de la rue Young est pire que la promenade Sherwood, puisque les voitures circulent à vive allure à cet endroit; il faut absolument aménager des dos d'âne allongés.
Ce serait génial d'aménager une infrastructure comme un petit carrefour giratoire à l'intersection de l'avenue Fairmont et de la rue Fuller, là où les automobilistes grillent plusieurs fois par jour les panneaux d'arrêt.
Les policiers sont nombreux sur la rue Beech, entre la rue Preston et l'avenue Bayswater; or, il y a toujours beaucoup trop d'automobilistes impénitents, qui ne sont pas pénalisés.
Divers/Généralités/En accord avec l'étude
Merci de m'avoir adressé un prospectus pour m'informer de ce sondage
Merci de mener cette vaste consultation. Nous vous en sommes reconnaissants.
Merci de consulter tous les usagers des rues de la Ville
Nous sommes parfaitement d'accord avec cette excellente initiative et nous sommes très reconnaissants qu'elle soit menée; nous croyons que cette étude est importante et nécessaire et qu'elle intervient au bon moment.
Il s'agit d'une étude importante, compte tenu de l'achalandage de cette rue : il faudrait s'assurer de tenir compte de tous les modes de transport et du bon débit de circulation automobile sur la promenade Sherwood et dans les rues voisines.
Il s'agit d'un bon endroit sur lequel se pencher dans ce secteur. J'espère que cette étude aidera le secteur.
Je suis heureux que l'on mène cette étude de la modération de la circulation (qui se faisait attendre) et j'espère que les changements apportés permettront de mieux répondre aux besoins du quartier et d'améliorer la sécurité de la promenade Sherwood (surtout dans les alentours des intersections de l'avenue Parkdale et de l'avenue Holland).

Améliorer la sécurité de cette rue est important pour moi et ma famille et viendra rehausser la vitalité et réduire les émissions polluantes dans le quartier. Continuez ce bon travail.
Ce serait génial d'adopter des moyens permanents de modérer la circulation sur la promenade Sherwood : la Ville doit choisir et aménager des dispositifs de modération de la circulation qui resteront en place toute l'année.
Excellentes questions. C'est bien de connaître les nombreuses options permettant de modérer la circulation et d'être consulté à ce sujet.
Ce serait à la fois merveilleux et très agréable de rehausser la sécurité de l'environnement des piétons et des cyclistes dans cette rue magnifique (grâce à des dispositifs de modération de la circulation fondés sur des éléments de preuve), en réduisant la vitesse et le bruit des véhicules; nous concédons déjà une trop grande partie du domaine municipal aux véhicules (stationnés et mobiles).
C'est absolument nécessaire (ce dont nous vous remercions infiniment), puisque les enfants sont nombreux dans le quartier et qu'à l'heure actuelle, cette rue n'est pas sécuritaire dans sa configuration existante.
Je suis parfaitement d'accord avec les projets qui visent à augmenter les infrastructures cyclables; à l'heure actuelle, on a l'impression que la vitesse de circulation nuit à la sécurité, surtout pour les enfants qui se déplacent à vélo.
J'habite le secteur depuis presque 30 ans et je peux dire que la promenade Sherwood a vraiment besoin de meilleures infrastructures cyclables, puisqu'il n'y en a pas vraiment.
Je suis convaincu que l'on saura recenser les dispositifs à aménager et prendre les mesures voulues, ce qui m'apportera la sécurité et la sérénité en tant que piéton.
Il s'agit d'une excellente idée; je recommande toutefois d'adopter une approche modérée. Il faut se rappeler que les dispositifs de modération de la circulation doivent tenir compte des enjeux et qu'il faut aussi respecter les automobilistes.
Il ne faudrait pas limiter l'importance des dispositifs de modération de la circulation à cet endroit pour ralentir les chauffards.
Je suis d'accord avec tous les dispositifs de modération de la circulation qui seront aménagés sur la promenade Sherwood : tous ces dispositifs devraient être utiles, et les nouveaux dispositifs de modération de la circulation représenteront une amélioration importante par rapport à ce qu'il y a déjà, en plus de faire rejaillir des avantages sur les résidents de la localité et sur les habitués de cette promenade.
Il est essentiel d'aménager le plus tôt possible, sur la promenade Sherwood, des dispositifs permanents de modération de la circulation : il faut donner, à cette rue et au quartier, la priorité dans l'amélioration de la gestion de la circulation et de la sécurité des rues avant qu'il se produise de graves incidents.
Je tiens à remercier Jeff Leiper, conseiller municipal, et le personnel de la Ville de prêter leur concours à cette étude.
Le moment est venu d'améliorer le secteur pour ceux et celles qui y vivent et d'en rehausser la sécurité : la circulation de transit (qui s'accroît comme jamais dans le secteur de l'Hôpital Civic) devra s'adapter à la nouvelle réalité et modifier ses vieilles habitudes.
C'est génial : si nous aménageons suffisamment de dispositifs, nous espérons de pouvoir ralentir la circulation et amener les navetteurs à s'immobiliser effectivement aux panneaux d'arrêt et aux passages pour piétons.

<p>Il y a des perfectionnements qu'il faudrait aussi (?) apporter à la sécurité dans d'autres secteurs résidentiels traversés par les automobilistes en transit; je souhaite que mon quartier apporte aussi les changements suggérés dans ce sondage.</p>
<p>Nous avons habité pendant 11 ans sur la promenade Sherwood, et jusqu'à maintenant, j'ai été témoin de beaucoup trop de quasi-accidents et, certes, d'accidents; nous sommes heureux d'apprendre que l'on adopte les mesures voulues.</p>
<p>Il serait souhaitable de modérer la circulation pour éviter que la promenade Sherwood devienne comme la promenade Island Park : une autoroute très polluée par les émissions de GES et sans guère d'espaces verts.</p>
<p>En limitant et en détournant la circulation sur la promenade Sherwood pendant les heures de pointe, on réduirait les dangers potentiels relevés à l'heure actuelle.</p>
<p>En fait, cette rue est une route collectrice, et les résidents de cette promenade le savaient quand ils s'y sont installés. Je ne suis pas du tout contre le ralentissement de la circulation; toutefois, cette rue ne doit pas devenir une course à obstacles en aménageant des dispositifs qui la pollueront visuellement. (Les automobilistes devraient surtout être attentifs aux piétons, aux cyclistes et aux autres véhicules.)</p>
<p>À l'heure actuelle, la promenade Sherwood est aménagée pour les voitures et les camions. Il faudrait tenir compte de la sécurité de tous comme principe essentiel à toutes les étapes de la conception, de la construction et de l'entretien de cette promenade.</p>
<p>À mon avis, il s'agit peut-être moins de ralentir la circulation et plus de faire vraiment savoir qu'il s'agit d'un important parcours cycliste, qui permet de se rendre à vélo à destination.</p>
<p>La promenade Sherwood est une rue large, qui ne doit pas être réservée aux cyclistes et aux piétons.</p>
<p>La promenade Sherwood n'est pas seulement une rue résidentielle : il y a des commerces et des entreprises non loin de l'avenue Carling.</p>
<p>La promenade Sherwood est le couloir est-ouest le plus sécuritaire, tranquille et direct pour permettre de se déplacer à pied et à vélo dans ce secteur de la Ville.</p>
<p>Je souhaite que l'on tienne compte en particulier des effets négatifs sur les automobilistes et les passagers des voitures en prenant des décisions pour modérer la circulation (par exemple lorsqu'il s'agit d'estimer la durée totale supplémentaire à consacrer à des déplacements et de les valoriser en dollars).</p>
<p>Il faudrait prioriser à Ottawa, beaucoup plus qu'on le fait à l'heure actuelle, le transport actif comme les déplacements à vélo.</p>
<p>Les idées bien fondées sont nombreuses. Je m'inquiète toutefois des inconvénients.</p>
<p>Beaucoup de dos d'âne allongés et de coussins berlinois sont élevés pour ma petite voiture; il faut uniformiser la hauteur de ces dispositifs sur tout le territoire de la Ville et on doit généralement pouvoir circuler à une vitesse proche de la limite, même dans les zones dans lesquelles la circulation est modérée.</p>
<p>Je ne suis pas vraiment certain des différents effets que produisent les dos d'âne allongés et les coussins berlinois.</p>
<p>Certaines mesures de modération de la circulation sont satisfaisantes et nécessaires; or, la modération de la circulation échappe généralement à la maîtrise, et par conséquent, le quartier du campus Civic est pollué visuellement, ce qui représente un danger pour tous les modes de transport.</p>
<p>Il faudrait envisager cette étude de concert avec tous les changements prévus dans le quartier relativement à la construction de l'hôpital pendant la COVID-19.</p>

Pourrait-on mettre sur pied un sous-comité mixte de représentants de l'hôpital et du quartier, qui pourrait assurer la liaison et travailler de concert afin de se pencher sur les problèmes de transport et de circulation découlant de la construction du nouvel Hôpital Civic dans notre quartier, pendant et après la construction?
Tout ce que l'on peut planifier et exécuter en prévision de la construction du nouvel Hôpital Civic et d'autres immeubles de logements en copropriété améliorerait considérablement la situation et la qualité de vie des résidents du quartier, aujourd'hui et demain.
Il faudrait limiter l'accès des camions à la promenade Sherwood pendant la construction de l'hôpital; il faudrait plutôt emprunter l'avenue Carling.
Même s'il existe un programme pour ralentir l'ensemble de la circulation dans le quartier, nous ne pouvons pas le faire dans toutes les rues : nous devons accepter que quelques artères comme la promenade Sherwood doivent être conviviales pour les automobilistes.
Il faut réaliser un équilibre entre la fonctionnalité de la promenade Sherwood pour les voitures et les efforts consacrés à la réduction de la vitesse.
Les mesures inutiles sont nombreuses et ne visent qu'à réduire la circulation dans cette rue de transit.
La circulation est aujourd'hui réduite pour tous les modes de transport à cause de la COVID; j'espère qu'on en tiendra compte dans la rédaction des recommandations.
Il s'agit d'un sondage valable, qui ne tient toutefois pas compte de l'option des panneaux d'arrêt sur la promenade Sherwood, entre l'avenue Parkdale et l'avenue Holland; ces panneaux seraient utiles pour ralentir les chauffards dans ce secteur sur la promenade Sherwood (soit le secteur le plus problématique).
Le secteur le plus problématique est celui de la promenade Sherwood entre l'avenue Carling et l'avenue Bayswater.
Il n'y a pas de propositions qui décourageraient un automobiliste d'emprunter la promenade Sherwood pour traverser le secteur (par exemple depuis l'avenue Carling jusqu'à l'avenue Parkdale).
Je m'inquiète du coût du projet; il faudrait rechercher des solutions économiques et logiques.
Il faudrait tenir compte des incidences à long terme de ces dispositifs de modération de la circulation.
Limiter la vitesse sur la promenade Sherwood aura aussi pour effet d'accroître la circulation aux heures de pointe.
Les panneaux d'arrêt dans tous les sens sur la promenade Sherwood réduisent les vitesses moyennes, mais non les vitesses aux heures de pointe.
Il faut savoir que la plupart des résidents les plus déserts (?) dans notre quartier ne représentent peut-être pas la majorité.
Il ne faut pas trop en faire; il faudrait tenir compte de l'hiver.
Les exemples donnés sont utiles, mais doivent être étudiés dans les contextes réels.
Nous ne voulons pas encourager la hausse de l'achalandage des camions dans cette route résidentielle; il est absurde de se pencher sur les avantages que représentent les gros véhicules dans une rue résidentielle tranquille comme la promenade Sherwood.
Il faut s'attendre à la confusion que créera le TLR.
En sachant que plusieurs appartements neufs seront construits, ce qui créera un achalandage dans les rues principales, l'embourgeoisement des routes résidentielles serait une idée géniale.

Le plus grand problème, à mes yeux, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de dispositifs d'autosécurité pour les cyclistes et les piétons; il est nécessaire de prévoir des moyens d'informer les cyclistes.
Je suis contre le principe qui semble être en cause et qui veut qu'en rendant les routes plus dangereuses, les automobilistes ralentiront.
Il ne faut pas diminuer la majesté et le caractère de cette belle et large rue à cause de ceux qui n'habitent pas le quartier et qui le traversent pour réduire leur trajet afin de se rendre au travail.
Compte tenu de la largeur de la promenade Sherwood, je crois qu'il faudrait la considérer comme une ressource communautaire pour les activités en plein air.
Il faudrait donner plus d'importance à l'information apportée par les résidents de la promenade Sherwood et expliquer la justification.
Il faudrait donner peu d'importance, voire aucune, à ceux qui empruntent la promenade Sherwood pour faire le trajet entre leur lieu de travail et la banlieue.
Je ne fais que constater ce qui se produit sur la promenade Sherwood quand je roule sur cette rue : les résidents du quartier devraient mieux connaître que moi les enjeux; c'est pourquoi je m'en remettrais à ce qu'ils demandent.
La promenade Sherwood n'est pas différente de la plupart des rues résidentielles.
Aucun commentaire général/Aucune inquiétude/En désaccord avec l'étude
Je n'ai aucun commentaire.
Cette étude n'est pas nécessaire, et cette route ne devrait pas être la priorité de la Ville. (Il y a d'autres secteurs de la Ville qui justifient mieux des budgets pour modérer la circulation.) Il ne faut rien consacrer à la promenade Sherwood.
Je m'étonne d'apprendre que la modération de la circulation sur la promenade Sherwood est un problème.
Il n'est pas nécessaire de réduire la limite de vitesse, d'autant plus que les automobilistes sont déjà plus attentifs à la route.
Il y a déjà certains dispositifs importants de modération de la circulation sur la promenade Sherwood, et très peu de dispositifs permettent de toute façon de prévenir la conduite automobile négligente et dangereuse.
Il y a déjà des panneaux de signalisation flexibles et des délinéateurs de zone cyclable; on serait chanceux de pouvoir rouler à 20 km/h sur la promenade Sherwood.
Il serait préférable d'enlever les dispositifs existants de modération de la circulation que d'en ajouter d'autres. Je ne pense pas qu'on ait besoin d'aménager des dispositifs pour rendre plus difficiles les virages.
Je ne crois pas que la promenade Sherwood soit pire que la plupart des rues que j'emprunte à Ottawa à l'heure actuelle. Par exemple, s'immobiliser aux panneaux d'arrêt est un problème de circulation systémique qui n'est pas limité au comportement des automobilistes sur la promenade Sherwood.
En tant que résident de ce quartier qui se déplace essentiellement à pied ou à vélo, je n'ai jamais constaté de problème de circulation automobile sur la promenade Sherwood.
Je n'ai pas relevé de problèmes importants sur la promenade Sherwood (sauf l'intersection avec l'avenue Parkdale et les problèmes qui peuvent exister entre 16 h et 18 h en semaine). Il y a déjà des avancées de trottoir (il serait souhaitable, sans toutefois que ce soit essentiel, de les adapter aux cyclistes), des panneaux de signalisation flexibles et de nombreux panneaux d'arrêt.

<p>Je pourrais comprendre qu'il faille aménager des dispositifs de modération de la circulation dans les quartiers dans lesquels il n'y a pas de trottoirs et dans lesquels les résidents se déplacent sur le côté de la route, ce qui n'est toutefois pas le cas de la promenade Sherwood, où les trottoirs sont énormes et les bordures gazonnées sont magnifiques (boulevard).</p>
<p>La promenade Sherwood est déjà une belle et large rue, ponctuée de maisons et de trottoirs en net retrait par rapport à la rue. Je suis satisfait de la rue comme elle l'est.</p>
<p>Il y en aura toujours qui décideront d'accélérer, ce qui n'est toutefois pas un comportement assez répandu sur la promenade Sherwood pour obliger à aménager d'autres dispositifs.</p>
<p>Je crois que tous les panneaux indicateurs que nous avons installés sur la promenade Sherwood ont permis d'atteindre la majorité des objectifs nécessaires et qu'il faudrait plutôt se consacrer aux secteurs moins peuplés du quartier, qui sont pires et qui sont plus dangereux.</p>
<p>Quand j'emprunte d'autres voies de communication dans lesquelles la circulation est modérée sur le territoire de la Ville, par exemple l'avenue Byron, je constate que rouler dans ces rues est très frustrant.</p>
<p>Mes voisins et moi croyons que l'objectif de cette étude n'est pas nécessairement de modérer la circulation; en fait, il s'agit plutôt d'éviter que les automobilistes de transit passent par le quartier pour se rendre au nouvel hôpital. Nous sommes contre et nous sommes déçus de l'étude.</p>
<p>Je suis contre les dispositifs de modération de la circulation parce que selon mon expérience, ils réduisent la sécurité des rues pour les automobilistes comme pour les cyclistes et qu'ils nuisent inutilement au bon déroulement de la circulation, en plus de gêner l'efficacité du déneigement.</p>
<p>Tous les jours devant chez moi, les automobilistes franchissent allègrement les dos d'âne allongés. Un jour, un automobiliste perdra la maîtrise de son véhicule et provoquera un accident.</p>
<p>En faire une course à obstacles n'améliore pas la sécurité dans les faits. Il faut être pilote de course pour manœuvrer et contourner tous les dos d'âne et tous les dispositifs en saillie.</p>
<p>La modération de la circulation cause plus de problèmes qu'elle n'en résout. Par exemple, elle augmente la pollution atmosphérique locale à cause du freinage et de l'accélération, elle est déroutante et elle distrait les automobilistes, en plus d'endommager les voitures.</p>
<p>Les dispositifs de modération de la circulation ont pour effet de concentrer une plus grande part de la circulation dans d'autres rues environnantes, ce qui amène les résidents de ces rues à exercer également des recours. C'est ce qui explique que les automobilistes s'enragent au volant et que la circulation finisse par être concentrée dans des rues de moins en moins nombreuses.</p>
<p>Après avoir été, pendant plusieurs années, témoin de dispositifs de modération de la circulation dans notre quartier, je suis loin d'être convaincu de leur efficacité et de leur nécessité, et je constate que ce n'est pas la bonne solution pour assurer la sécurité. Je ne crois pas aux travaux et aux études destinés à prouver que la modération de la circulation peut être une solution adéquate et positive, et je n'ai pas relevé non plus l'existence de ces travaux et études.</p>
<p>Je n'ai jamais connu quelqu'un de rationnel qui soit favorable à la modération de la circulation.</p>

<p>La modération de la circulation est inutile et coûte cher à mettre en œuvre et à entretenir. On gaspille les fonds des contribuables. Il serait préférable de consacrer ces fonds à la réfection de la surface des routes dans de nombreux secteurs.</p>
<p>Cette route est la seule, hormis l'avenue Carling, qui se rend à l'avenue Parkdale et à l'avenue Holland. L'avenue Carling est défavorable, puisqu'elle est très commerciale, bruyante et achalandée.</p>
<p>Il me semble qu'un groupe mise beaucoup d'espoir sur la modération de la circulation comme solution miracle sans évaluer au préalable les causes explicatives.</p>
<p>Il s'agit catégoriquement d'une perte de temps et de ressources, à cause d'un petit groupe de propriétaires habilités qui font d'une taupinière une montagne.</p>
<p>Dépenser des ressources limitées pour augmenter la valeur foncière des habitations d'un petit nombre de citoyens aisés est tout simplement inadmissible.</p>
<p>Les usagers qui se déplacent à pied ou en voiture sur la promenade Sherwood sont beaucoup plus nombreux que le nombre limité de familles qui habitent actuellement sur cette promenade et qui estiment qu'ils pourraient être favorisés par des dispositifs de modération de la circulation inutilement chers.</p>
<p>En réalité, ce sont souvent les citoyens visés qui réclament des dispositifs de modération de la circulation, non pour améliorer la sécurité des rues, mais pour refouler la circulation dans les rues où habitent d'autres résidents. C'est une forme du syndrome du « n'importe où, mais pas chez nous » : les résidents croient que leur rue doit être considérée comme le prolongement de leur entrée de cour, plutôt qu'une ressource publique commune.</p>