

PLAN DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION DE L'AVENUE BAYSWATER

CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

CONTEXTE

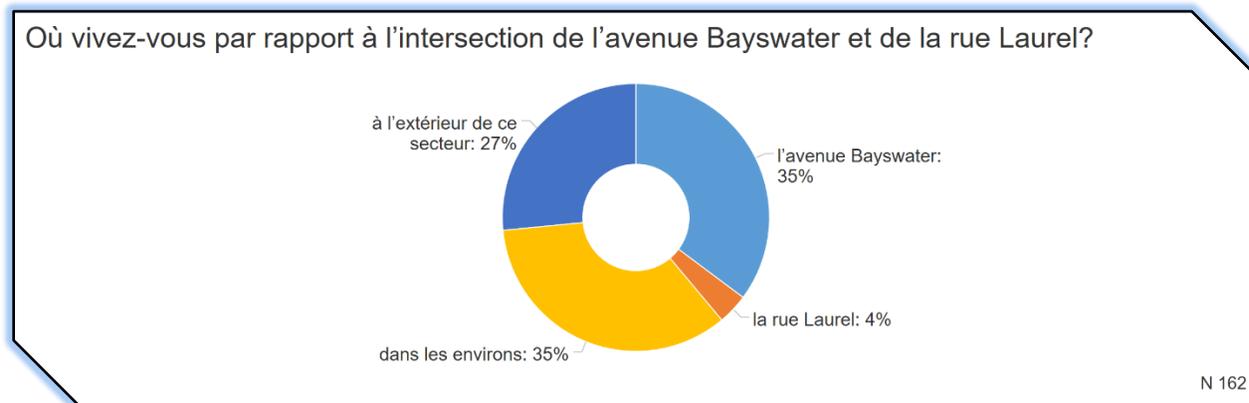
Dans l'étude sur le transport dans le secteur de Parkdale (1997), on avait recommandé l'aménagement d'avancées de trottoir sur l'avenue Bayswater, à la hauteur de la rue Laurel, pour ralentir la circulation. Toutefois, n'ayant jamais figuré parmi les priorités de financement, ce projet n'a finalement jamais vu le jour. Puisque cette recommandation date de plus de 20 ans, la Ville a réévalué la situation, ce qui a donné lieu à de nouvelles recommandations.

SOMMAIRE DES CONSULTATIONS

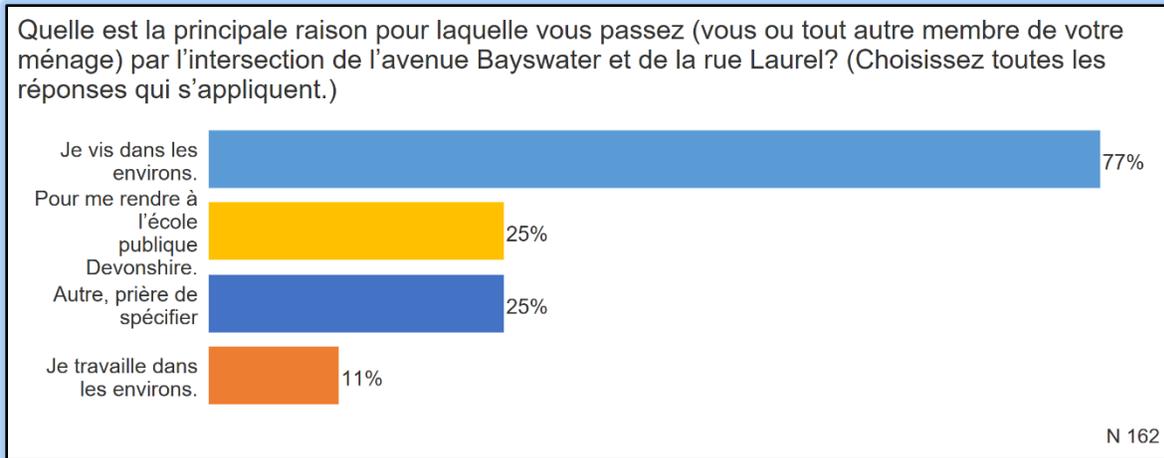
A été menée, du 29 mai au 30 juin 2020, une consultation en ligne en vue d'obtenir les commentaires des résidents sur quatre solutions de rechange. Au total, 162 personnes ont participé au sondage. Le présent rapport rend compte des résultats de ce sondage et résume les commentaires reçus.

RÉSUMÉ DES RÉPONSES DU SONDAGE EN LIGNE

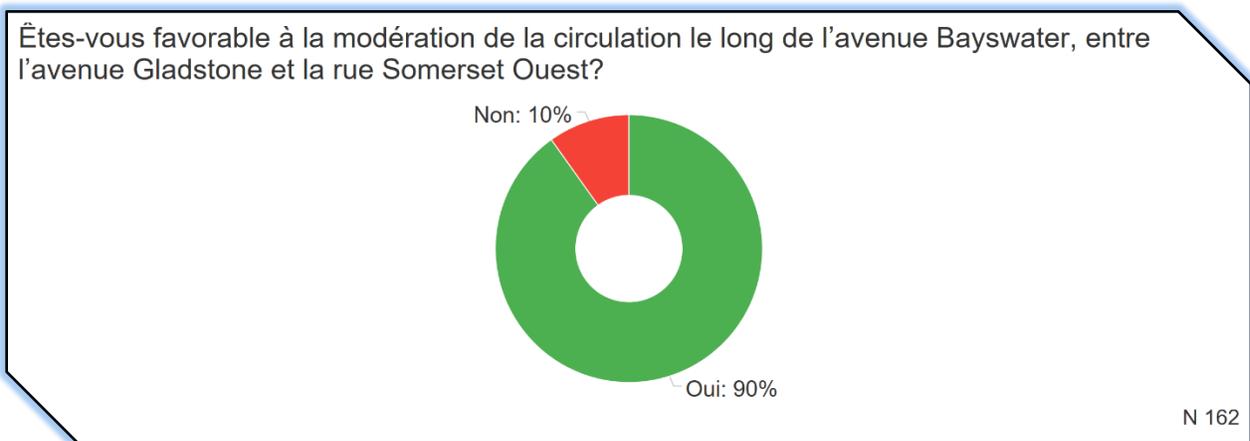
Des 162 répondants, 35 % résidaient sur l'avenue Bayswater, et 4 %, sur la rue Laurel; 35 % habitaient dans les environs (secteur délimité par la rue Somerset Ouest au nord, le Queensway au sud, l'avenue Fairmont à l'ouest et la Ligne 2 de l'O-Train à l'est); et 27 % vivaient à l'extérieur de ce secteur.



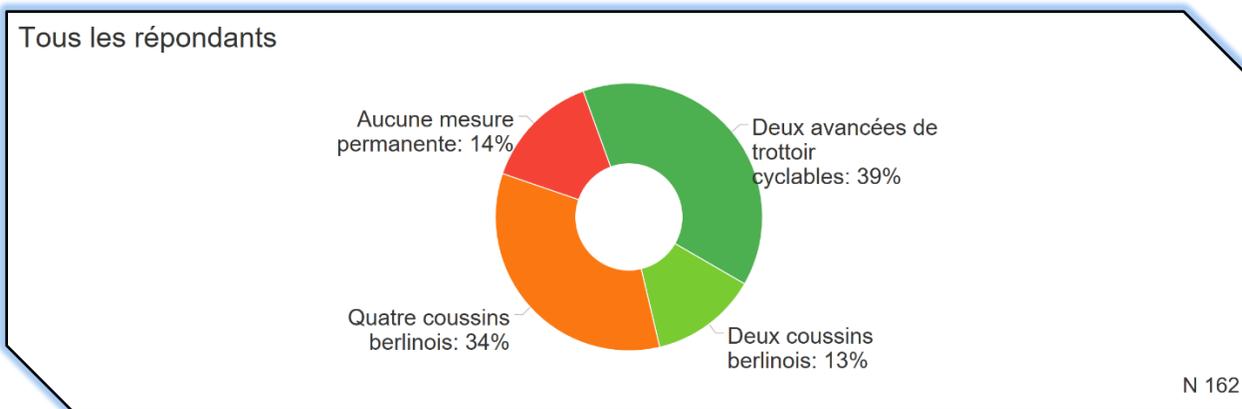
Parmi les 162 répondants, 77 % ont dit passer par l'intersection de l'avenue Bayswater et de la rue Laurel parce qu'ils vivaient dans les environs; 25 % le faisaient pour se rendre à l'école publique Devonshire; et 11 %, parce qu'ils travaillaient dans les environs.



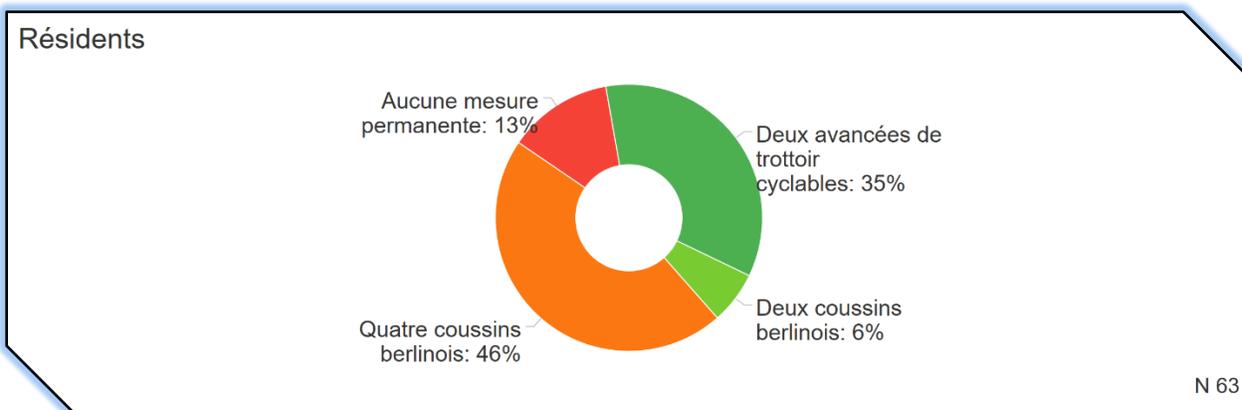
Au total, 90 % des répondants étaient favorables à la modulation de la circulation le long de l'avenue Bayswater, entre l'avenue Gladstone et la rue Somerset Ouest.



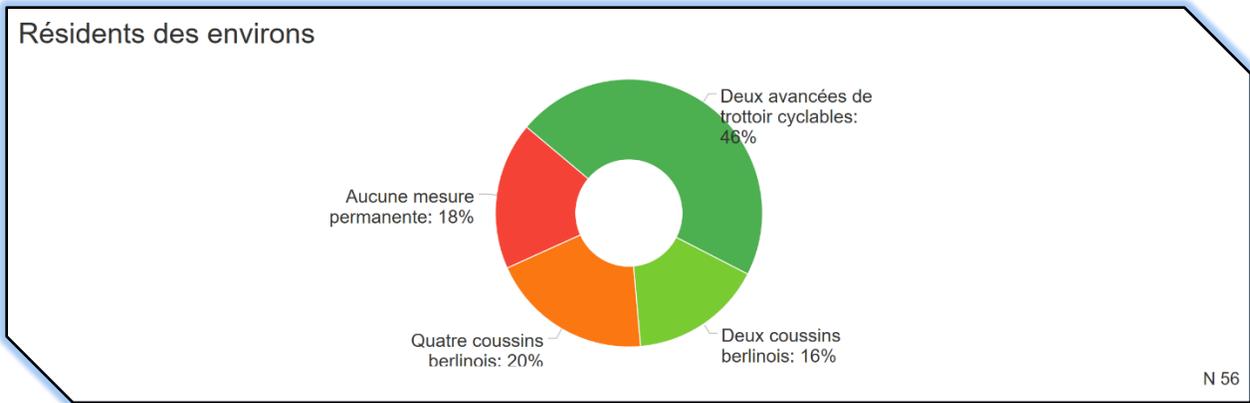
Chez les 162 répondants, les deux propositions les plus populaires sont : la mesure de rechange 1 – Deux avancées de trottoir cyclables (39 %) et la mesure de rechange 3 – Quatre coussins berlinois (34 %).



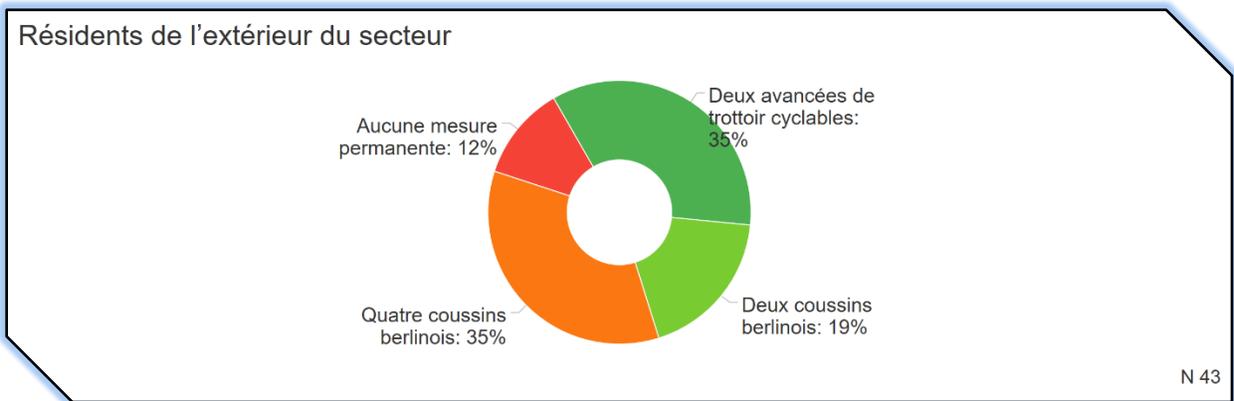
Pour les 63 répondants résidant sur l'avenue Bayswater et la rue Laurel, la proposition la plus populaire est la mesure de rechange 3 – Quatre coussins berlinois (46 %), suivie par la mesure de rechange 1 – Deux avancées de trottoir cyclables (35 %).



Les 56 répondants résidant dans les environs, ailleurs que sur l’avenue Bayswater ou la rue Laurel, préféraient la mesure de rechange 1 – Deux avancées de trottoirs cyclables (46 %) ou la mesure de rechange 4 – Quatre coussins berlinois (20 %).



Deux solutions arrivent ex æquo si l’on regarde uniquement les réponses des 43 résidents qui vivent à l’extérieur du secteur : la mesure de rechange 1 – Deux avancées de trottoir cyclables et la mesure de rechange 3 – Quatre coussins berlinois (35 % chacune).



Le tableau suivant rend compte du degré d'adhésion de l'ensemble des répondants et des trois sous-catégories de répondants à l'égard de chaque solution proposée.

Groupe	Mesure de rechange 1 – Deux avancées de trottoir cyclables	Mesure de rechange 2 – Deux coussins berlinois	Mesure de rechange 3 – Quatre coussins berlinois	Mesure de rechange 4 – Aucune mesure permanente
Tous les répondants	63 (39 %)	21 (13 %)	55 (34 %)	23 (14 %)
Résidents	22 (35 %)	4 (6 %)	29 (46 %)	8 (13 %)
Résidents des environs	26 (46 %)	9 (16 %)	11 (20 %)	10 (18 %)
Résidents de l'extérieur du secteur	15 (35 %)	8 (19 %)	15 (35 %)	5 (12 %)

COMMENTAIRES DU PUBLIC

Beaucoup de gens ont laissé des commentaires. Nous les avons résumés et regroupés par sujets dans les tableaux suivants. Le chiffre entre parenthèses désigne le nombre de personnes ayant formulé un commentaire identique ou similaire.

Problèmes de circulation

Catégorie	Commentaires
Usagers de la route	<ul style="list-style-type: none"> • Les automobilistes roulent aussi vite que s'ils étaient sur une grande route. (12) • Ils sont impatients et menacent la sécurité des cyclistes et des piétons. (2) • Ils traversent l'intersection sans s'immobiliser aux panneaux d'arrêt. (9) • Ils sont agressifs au volant. (1) • Les gros véhicules lourds devraient être interdits sur l'avenue Bayswater. (2)
Configuration de la route	<ul style="list-style-type: none"> • Les poteaux de téléphone obstruent la vue des conducteurs. (1) • Les haies de la propriété à l'angle sud-est bloquent la vue des automobilistes circulant en direction nord. (1)
Débit de circulation	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut réduire le débit de circulation. (2)
Circulation de transit	<ul style="list-style-type: none"> • Le tronçon de l'avenue Bayswater entre la rue Somerset Ouest et l'avenue Carling est devenu une voie de transit. (1) • Il faut faire diminuer la circulation de transit. (3)
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut faire ralentir les automobilistes. (3) • La limite de vitesse devrait être réduite à 30 km/h. (1)
Sécurité des piétons	<ul style="list-style-type: none"> • L'intersection des avenues Gladstone et Bayswater est dangereuse parce que les automobilistes qui veulent virer à gauche ne surveillent pas les piétons. (1) • Les piétons ont peur de marcher dans la rue parce que les automobilistes roulent trop vite. (1) • L'intersection de l'avenue Bayswater et de la rue Laurel est dangereuse pour les enfants qui fréquentent l'école publique Devonshire. (3)
Services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • Les mesures de modération de la circulation ralentiront les véhicules d'urgence. (3)
Mesures de modération permanentes	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut instaurer des mesures de modération de la circulation permanentes. (1)
Coussins berlinois	<ul style="list-style-type: none"> • Cette mesure ne contribue que peu à faire ralentir les automobilistes. (1) • Il faut plus de coussins berlinois pour faire ralentir les automobilistes tout le long du tronçon. (1)

	<ul style="list-style-type: none"> • Les coussins berlinois inciteront les automobilistes à emprunter les rues avoisinantes, et cela ne résoudra pas le nœud du problème. (1) • Deux coussins berlinois, ce n'est pas suffisant. (4) • Les coussins berlinois endommagent les véhicules. (2) • Quatre coussins berlinois, c'est trop. (1) • Les automobilistes contournent souvent les coussins berlinois, ce qui met en danger les cyclistes et les piétons. (1) • Les automobilistes font souvent fi des coussins berlinois. (1) • En désaccord avec l'installation de coussins berlinois, puisqu'ils détournent la circulation vers les rues avoisinantes. (2)
Avancées de trottoir cyclables	<ul style="list-style-type: none"> • Les rues sont trop étroites et achalandées. (1) • Les avancées de trottoir ne sont pas aussi efficaces pour faire ralentir les automobilistes que d'autres mesures de modération de la circulation. (1)
Mesures de modération temporaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les panneaux de signalisation flexibles sont plutôt dangereux pour les cyclistes. (1) • Avec des panneaux de signalisation flexibles, il est impossible pour un automobiliste et un cycliste de circuler côte à côte lorsqu'il y a des voitures garées le long de la rue. (1)
Construction et entretien	<ul style="list-style-type: none"> • Les travaux de construction dérangent le voisinage. (1) • Piètre état de la chaussée. (1)
Application de la réglementation	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'y a pas assez de surveillance policière. (3)

Solution de rechange privilégiée

Solution proposée	Commentaires
Quatre coussins berlinois	<ul style="list-style-type: none"> • Solution la plus efficace pour faire ralentir la circulation et en réduire le débit. (21) • Les coussins berlinois sont efficaces et constituent la meilleure option. (4) • Ils pourraient contribuer à faire ralentir la circulation dans tout le pâte de maisons. (2) • Cela découragera les automobilistes de dépasser la limite de vitesse une fois passée l'intersection. • C'est un frein pour la circulation de transit. (2) • C'est la seule solution qui permettra de faire respecter la limite de 40 km/h établie dans les lignes directrices pour la conception de rues collectrices. (1) • Les coussins berlinois feront ralentir les automobilistes, ce qui accroîtra la sécurité des piétons et des cyclistes. (2)

<p>Deux coussins berlinois</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forcera les automobilistes à ralentir. (1) • N’empêche pas d’aménager une voie cyclable. (1) • Ne ralentit pas trop les véhicules d’urgence. (2) • De toutes les solutions proposées, c’est celle qui accroît le plus la sécurité des piétons. (1) • Cette mesure de contrôle est moins bruyante. (2) • Elle est moins dure pour les amortisseurs des voitures. (1) • Elle est économique. (1)
<p>Deux avancées de trottoir cyclables</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Solution la plus susceptible de faire ralentir les automobilistes et de réduire la probabilité que les conducteurs brûlent le panneau d’arrêt. (5) • Fera ralentir les automobilistes qui tournent à l’intersection. (4) • Accroîtra la sécurité des piétons à l’intersection. (8) • Mesure dissuasive la plus visible. (1) • Est adaptée aux cyclistes. (8) • Beaucoup d’enfants circulent dans ce secteur; cette mesure permettrait d’augmenter leur visibilité. (1) • Réduit la distance à traverser pour les écoliers qui passent par l’intersection. (5) • Met la sécurité des piétons et des cyclistes à l’avant-plan. (12) • Améliore le design urbain. (1) • Solution la plus sécuritaire et efficace. (2) • Le fait de rétrécir la largeur de la chaussée fera ralentir les automobilistes. (2) • Option ayant la moins grande incidence pour les véhicules d’urgence. (1) • Permet de conserver les places de stationnement à proximité des avancées de trottoir. (1) • Solution économique. (3)
<p>Aucune mesure permanente</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les premiers répondants ne seront pas ralentis comme la largeur de la rue ne sera pas réduite et qu’il n’y aura ni coussin berlinois ni dos d’âne allongé. (2) • Ce n’est pas cette intersection qui pose problème, mais plutôt les intersections des avenues Gladstone et Bayswater, et de la rue Somerset Ouest et de l’avenue Bayswater. (1) • Les panneaux de signalisation flexibles actuels sont suffisants pour réduire la vitesse; inutile d’investir davantage. (3) • Les gens doivent être attentifs et se responsabiliser. (1) • Les solutions proposées élimineraient des places de stationnement et engorgeraient la route pour résoudre un problème qui n’existe pas. (1) • Cela ne coûte rien et on évite de consacrer des ressources à un problème qui n’est pas vraiment prioritaire. (1) • Limite les inconvénients en hiver, lorsque la chaussée se rétrécit. (1)

Idées pour améliorer les solutions de rechange proposées

Catégorie	Solutions et améliorations proposées
Quatre coussins berlinois	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la déviation verticale des coussins berlinois pour réduire la vitesse du 85^e centile à 30 km/h. (2) Aménager des avancées de trottoir en plus des quatre coussins berlinois. (2)
Deux coussins berlinois	<ul style="list-style-type: none"> Aménager des avancées de trottoir en plus des deux coussins berlinois. (6)
Deux avancées de trottoir cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Installer des jardinières sur les avancées de trottoir pour bien délimiter la rue et ajouter un peu de verdure à l'intersection. (1) Ajouter des avancées de trottoir sur la rue Laurel. (1) Ajouter des marques sur la chaussée en plus des avancées de trottoir. (1) Aménager des dos d'âne allongés en plus des avancées de trottoir. (1) Conserver les places de stationnement. (1) Il serait bon d'assurer un accès sécuritaire à la voie cyclable accessible par la promenade Bayview et à celle de la promenade Sir-John-A.-Macdonald. (1) En profiter pour aménager une nouvelle voie ou infrastructure cyclable. (4) Aménager une voie cyclable en plus des avancées de trottoir. (2)
Configuration de la route	<ul style="list-style-type: none"> Déplacer les poteaux de téléphone. Réduire la largeur de la chaussée. (2) Éliminer les places de stationnement sur rue. (2) Planter des arbres sur les avancées de trottoir. (1) Entretien des marques des passages piétons et veiller à ce que la signalisation soit bien visible. (1) Ajouter des bandes rugueuses à l'approche des lignes d'arrêt. (1)
Régulation de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> Abaisser la limite de vitesse. (19) Faire de la route une voie à sens unique. (1) Ajouter un feu « s'engager » donnant la priorité aux piétons du côté est de l'avenue Bayswater et de la rue Somerset Ouest. (1) Limiter le nombre de camions de transport et de véhicules lourds. (1) Ajouter un feu rouge clignotant pour les quatre directions. (1) Changer la désignation de l'avenue Bayswater pour « route locale ». (1)
Mesures de modération temporaires	<ul style="list-style-type: none"> Aménager les panneaux de signalisation flexibles et les délinéateurs flexibles comme sur l'avenue Fairmont. (1) Retirer les panneaux de signalisation flexibles. (2) Installer les panneaux de signalisation flexibles au printemps et les retirer à l'automne. (1) Installer des tableaux d'affichage de la vitesse. (4)
Mesures de modération permanentes	<ul style="list-style-type: none"> Intersection surélevée. (2) Privilégier les dos d'âne allongés aux coussins berlinois. (12) Combiner médianes franchissables et bandes rugueuses. (1) Élargir les trottoirs. (2)

Marche et cyclisme	<ul style="list-style-type: none">• Installer des feux piétons à l'intersection de Laurel et de Somerset pour les enfants qui fréquentent l'école publique Devonshire. (2)• Aménager des voies cyclables. (10)• Ajouter des chevrons vélos. (1)• Ajouter des stationnements pour bicyclettes sur l'avenue Bayswater. (1)
Application de la réglementation	<ul style="list-style-type: none">• Accroître la surveillance policière pour les excès de vitesse et le non-respect des panneaux d'arrêt. (6)• Installer des radars photographiques. (2)