

Rapport sur « Ce que nous avons entendu »

Étude de la modération de la circulation sur la promenade Earl Mulligan

Contexte

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

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

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

- Trois (3) coussins berlinois sur la promenade Earl Mulligan entre la voie Woodpark et la promenade Mountshannon.
- Réduction du rayon des bordures dans les coins est et ouest aux intersections suivantes :
 - voie Woodpark;
 - voie Woodgate;
 - avenue Shandon;
 - court Long Gate.
- Passage pour piétons peint sur le tronçon sud de l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon et plateforme d'arrêt du côté sud-ouest de l'intersection de la promenade Earl Mulligan Drive et de la promenade Mountshannon. Relocalisation du passage piétonnier du tronçon nord et plateforme d'arrêt du côté nord-ouest de l'intersection de la promenade Earl Mulligan Drive et de la promenade Mountshannon.
- Réduction du rayon des bordures des côtés nord et sud de l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon.
- Trottoir du côté ouest de la voie Woodpark entre la promenade Earl Mulligan et la voie Armagh (sur environ 40 mètres).
- Lignes de bordure peintes des côtés nord et sud de la promenade Earl Mulligan entre la voie Woodpark et la promenade Mountshannon.

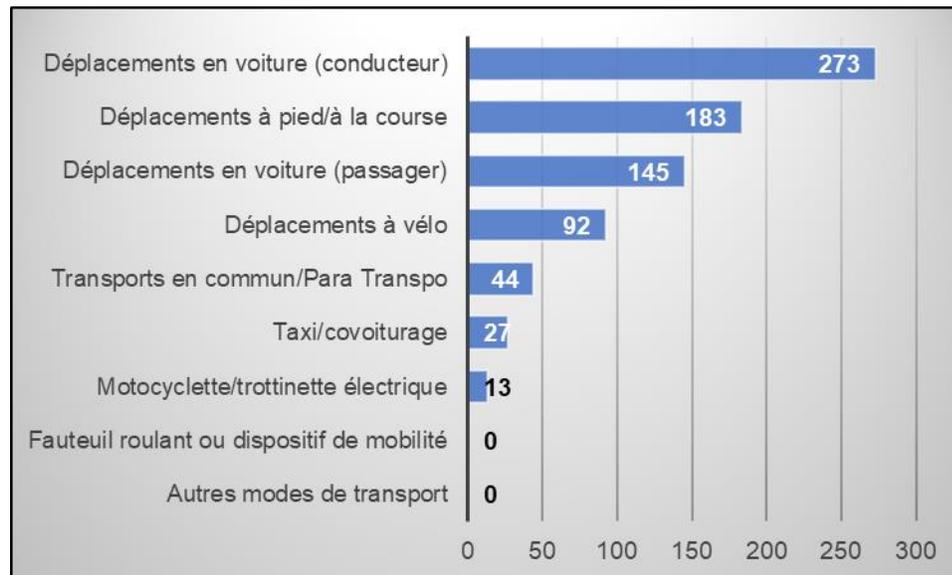
Les résultats de la consultation publique et du sondage en ligne

En mai et juin 2024, on a mené un sondage en ligne pour réunir les commentaires sur le plan proposé pour la modération de la circulation. La section suivante fait état des résultats du sondage en ligne, en plus de comprendre les synthèses des différents commentaires recueillis. Dans l'ensemble, 283 personnes ont répondu à ce sondage en ligne, qui s'est déroulé du 15 mai au 17 juin 2024.

1. À quel(s) mode(s) de transport faites-vous appel lorsque vous vous déplacez sur la promenade Earl Mulligan? (Cochez toutes les bonnes réponses) :

Réponses	Pourcentage total des réponses
Déplacements en voiture (conducteur)	273
Déplacements à pied/à la course	183
Déplacements en voiture (passager)	145
Déplacements à vélo	92
Transports en commun/Para Transpo	44
Taxi/covoiturage	27
Motocyclette/trottinette électrique	13
Fauteuil roulant ou dispositif de mobilité	0
Autres modes de transport	0

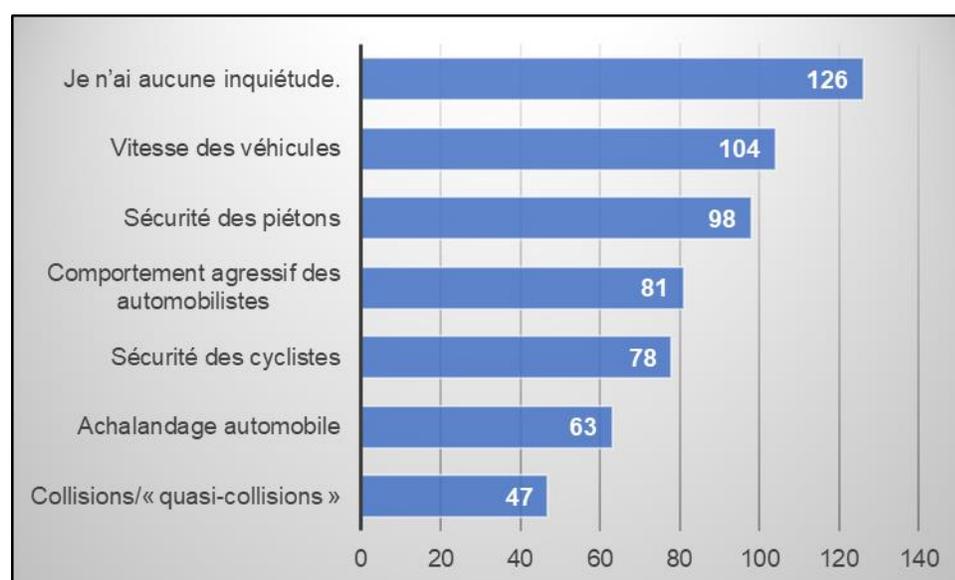
*Nombre total de réponses : 777



2. Quelles sont vos principales inquiétudes quand vous empruntez la promenade Earl Mulligan? (Cochez toutes les bonnes réponses) :

Réponses	Pourcentage total des réponses
Je n'ai aucune inquiétude.	126
Vitesse des véhicules	104
Sécurité des piétons	98
Comportement agressif des automobilistes	81
Sécurité des cyclistes	78
Achalandage automobile	63
Collisions/« quasi-collisions »	47

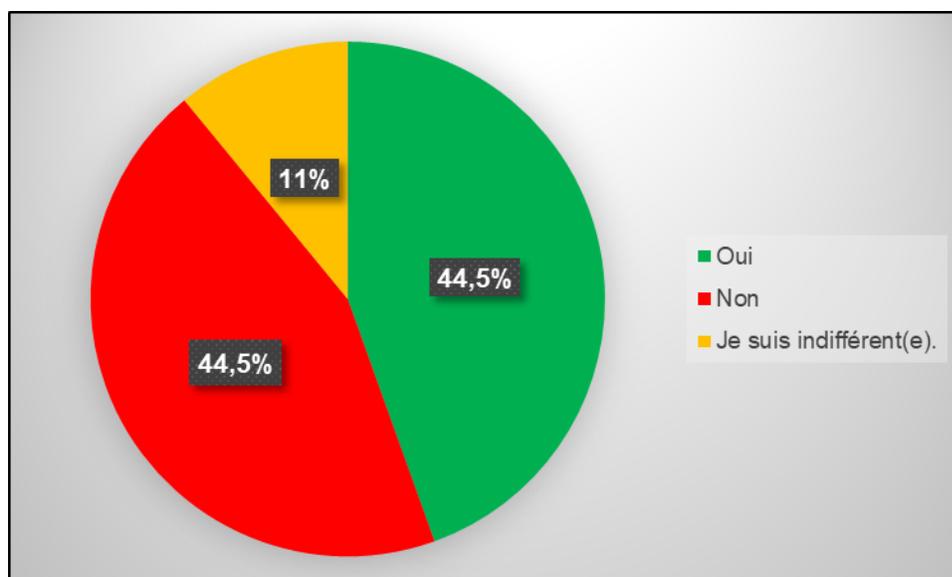
*Nombre total de réponses : 597



3. L'objectif de cette étude consiste à recommander les modifications permanentes à apporter à la chaussée afin d'améliorer la sécurité, essentiellement en réduisant la vitesse des véhicules sur la promenade Earl Mulligan. Êtes-vous en faveur d'une étude portant sur la modération de la circulation le long de la promenade Earl Mulligan?

Réponses	Pourcentage total des réponses	Nombre total de réponses
Oui	44,5 %	126
Non	44,5 %	126
Je suis indifférent(e).	11 %	31

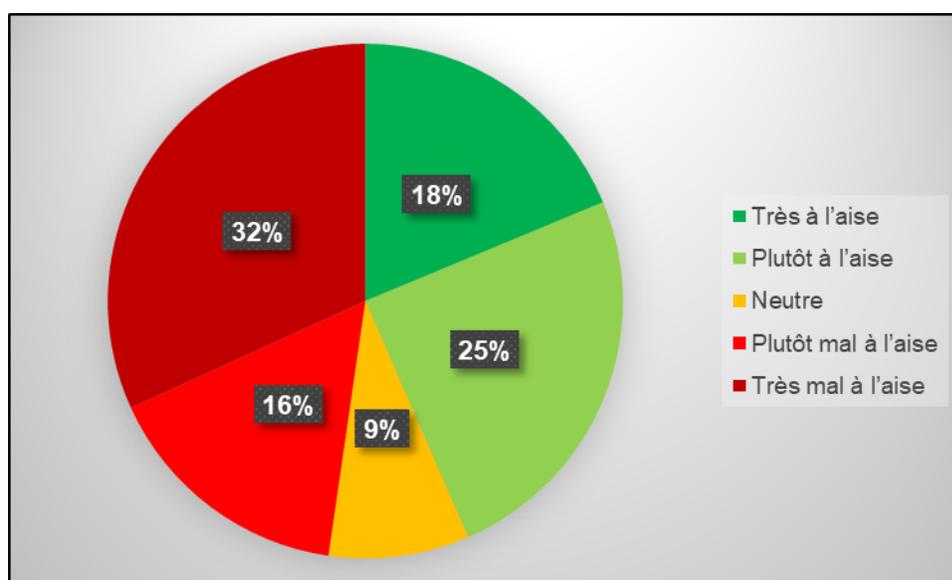
*Nombre total de répondants : 283



4. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec le plan conceptuel de modération de la circulation

Réponses	Pourcentage total des réponses	Nombre total de réponses
Très à l'aise	18 %	53
Plutôt à l'aise	25 %	70
Neutre	9 %	25
Plutôt mal à l'aise	16 %	45
Très mal à l'aise	32 %	90

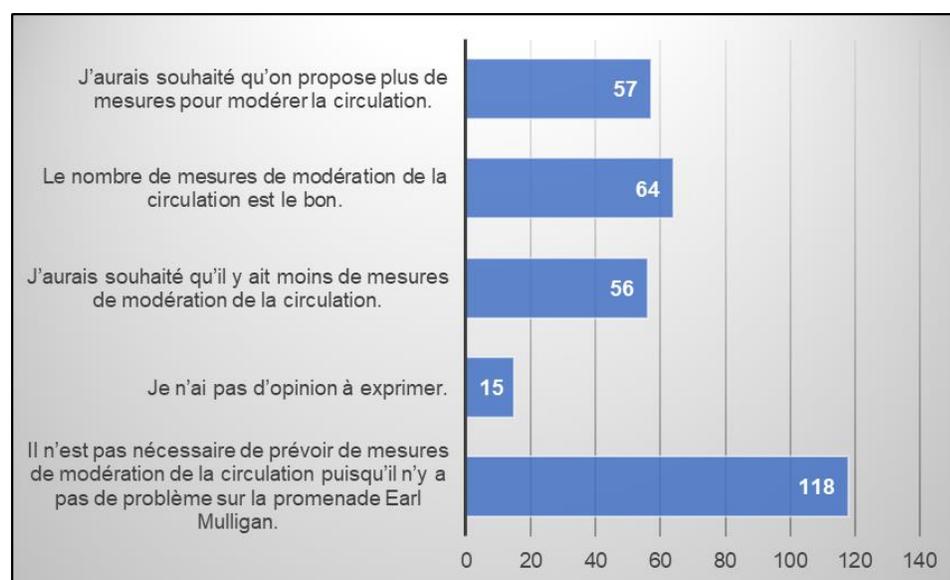
*Nombre total de répondants : 283



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

Réponses	Nombre total de réponses
J'aurais souhaité qu'on propose plus de mesures pour modérer la circulation.	57
Le nombre de mesures de modération de la circulation est le bon.	64
J'aurais souhaité qu'il y ait moins de mesures de modération de la circulation.	56
Je n'ai pas d'opinion à exprimer.	15
Il n'est pas nécessaire de prévoir de mesures de modération de la circulation puisqu'il n'y a pas de problème sur la promenade Earl Mulligan.	118

*Nombre total de réponses : 310

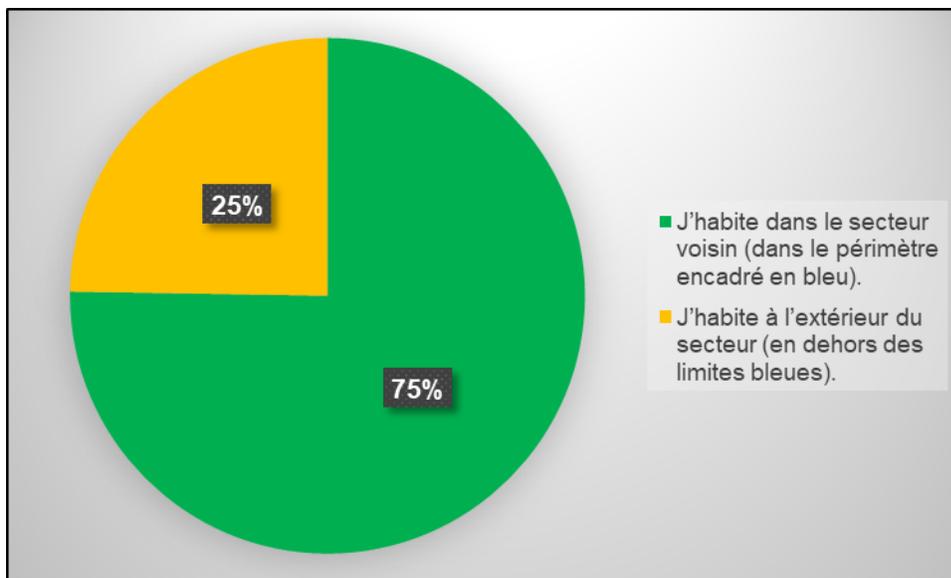


6. Où habitez-vous par rapport à l'aire de l'étude de ce projet? Cette information permettra de déterminer la répartition géographique générale des répondants dans le cadre du sondage.



Réponses	Pourcentage total des réponses	Nombre total de réponses
J'habite dans le secteur voisin (dans le périmètre encadré en bleu).	75 %	213
J'habite à l'extérieur du secteur (en dehors des limites bleues).	25 %	70

*Nombre total de répondants : 283



7. Avez-vous des commentaires généraux à faire sur l'ensemble du plan d'avant-projet proposé pour la modération de la circulation ou des commentaires sur les mesures spécifiques proposées à certains endroits? N'indiquez pas votre adresse ni d'autres renseignements personnels. Il n'est pas obligatoire de répondre à cette question.

Excès de vitesse/Limites de vitesse affichées/Comportements agressifs des automobilistes
La vitesse affichée de 40 km/h est ridicule.
J'ai été témoin de cas d'excès de vitesse.
Il n'y a pas d'excès de vitesse en raison de l'importance de l'achalandage.
Je n'ai jamais été témoin d'excès de vitesse extrême.
Les automobilistes accélèrent sur la promenade Earl Mulligan.
Le radar pédagogique intercepte les automobilistes qui roulent à plus de 55 km/h.
Le radar pédagogique fonctionne et est suffisant.
Les automobilistes respectent la vitesse affichée de 40 km/h.
On vient d'installer un radar pédagogique. Il faut attendre un peu.
Les automobilistes accélèrent sur la promenade Earl Mulligan pour profiter du feu vert à l'intersection de l'avenue Woodroffe parce qu'ils doivent attendre longtemps au feu rouge. Il faudrait changer la durée des feux de circulation pour écourter les feux rouges et allonger les feux verts.
Les automobilistes accélèrent quand ils tournent sur la promenade Earl Mulligan en sortant de l'avenue Woodroffe ou de la promenade Mountshannon.
Les automobilistes accélèrent dans le sens ouest entre la voie Woodpark et l'avenue Woodroffe pour profiter du feu vert.
L'ancienne limite de vitesse affichée de 50 km/h était satisfaisante. Il faudrait la rétablir à 50 km/h. Il est inutile d'afficher une limite de vitesse de 40 km/h.
Conduite agressive

Ralentir la circulation permettra difficilement de prendre la promenade Earl Mulligan à partir des rues latérales.
File d'attente sur la promenade Earl Mulligan
Garder la limite de vitesse de 40 km/h sur la promenade Earl Mulligan. Ne pas réduire à 30 km/h la limite de vitesse.
Afficher la nouvelle limite de vitesse pour qu'elle soit bien en vue.
Les automobilistes sont agressifs lorsqu'ils tâchent de tourner à gauche sur la promenade Earl Mulligan en sortant de la voie Woodgate, de l'avenue Shandon ou du court Long Gate.
Les automobilistes dépassent constamment la vitesse autorisée.
Les habitudes des automobilistes sont horribles.
Dispositifs permanents de modération de la circulation
Aménager un passage piétonnier doté d'un coussin berlinois et de feux clignotants. Beaucoup de piétons traversent la promenade Earl Mulligan à la hauteur de la voie Woodpark pour se rendre à la station Fallowfield.
Ne pas aménager de dispositifs de modération de la circulation.
Je suis favorable à une étude sur la modération de la circulation.
Il se peut que les automobilistes tâchent d'éviter les coussins berlinois en roulant sur l'accotement de 2 m. Il faudrait rétrécir la chaussée à la hauteur des coussins berlinois pour éviter ces manœuvres.
Les coussins berlinois ne sont pas nécessaires. Il ne faut pas les aménager.
Il n'est pas nécessaire de réduire le rayon des bordures. Il ne faut pas appliquer cette mesure.
Aménager des coussins berlinois.
En réduisant le rayon des bordures, les automobilistes auront de la difficulté à tourner, et ils endommageront leurs voitures.
La réduction du rayon des bordures aura un impact sur les gros véhicules comme les chasse-neige.
Il se peut que sur la promenade, les dispositifs de modération de la circulation permettent de réduire la vitesse et de faire respecter l'obligation de s'arrêter complètement aux intersections dotées de panneaux d'arrêt ou de feux de circulation; toutefois, ces infractions risquent de se poursuivre partout ailleurs.
Il n'est pas nécessaire de faire appel à des dispositifs de modération de la circulation puisqu'il y a des trottoirs des deux côtés de la rue, des passages piétonniers clairement balisés et qu'il n'y a pas d'entrée de cour donnant sur la promenade Earl Mulligan.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation sont ridicules.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation auront pour effet d'aggraver le comportement des automobilistes.
Je suis d'accord avec le plan, sauf les coussins berlinois.
Aménager des coussins berlinois aura pour effet d'aggraver la congestion.
La réduction du rayon des bordures obligera les automobilistes à rouler dans le sens contraire de la circulation.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation ne permettront pas d'accroître la sécurité dans la collectivité.

Les dispositifs proposés pour modérer la circulation empireront la congestion.
Les automobilistes tâcheront d'éviter les coussins berlinois, ce qui ne sera pas sécuritaire pour les cyclistes et les piétons.
À l'heure actuelle, les chauffeurs d'autobus ont de la difficulté à faire des virages sans rouler à contresens. On empirera la situation en réduisant le rayon des bordures.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation rétréciront la chaussée et obligeront les automobilistes à prendre plus de temps pour se rendre à l'avenue Woodroffe.
Les automobilistes accéléreront même s'il y a des dispositifs de modération de la circulation.
Les automobilistes empiéteront sur les bordures de la chaussée si elle est rétrécie et endommageront leurs véhicules.
La réduction du rayon des bordures obligera les automobilistes à se frôler, surtout en hiver.
Les coussins berlinois ne seront pas aussi efficaces que les dos d'âne. Les automobilistes tâcheront peut-être d'éviter les coussins berlinois en empruntant la voie opposée, ce qui sera dangereux pour les cyclistes et les piétons.
Je préfère les dos d'âne allongés aux coussins berlinois. Je préférerais qu'il n'y ait pas de coussin berlinois.
Je ne suis pas contre les coussins berlinois.
Je suis tout à fait contre l'idée de réduire le rayon des bordures.
Il y a beaucoup trop de coussins berlinois. Il faudrait se contenter d'en installer un au milieu de la promenade Earl Mulligan.
Les dispositifs proposés pour la modération de la circulation permettront d'assurer la sécurité des personnes vulnérables (soit les enfants et les personnes âgées).
Il faut prévoir plus d'entretien en hiver pour les coussins berlinois, engager des coûts supplémentaires dans l'entretien hivernal et entretenir la chaussée toute l'année.
Je suis d'accord avec l'idée d'aménager des trottoirs.
Les automobilistes tâcheront d'éviter les coussins berlinois.
Il faudrait ajouter deux autres coussins berlinois (un à l'ouest du court Long Gate et l'autre à l'est de la voie Woodpark).
Aménager un coussin berlinois entre la voie Woodpark et l'avenue Woodroffe.
Réduire le rayon des bordures constitue un obstacle et est dangereux, surtout en hiver, lorsque les bordures sont enneigées et invisibles.
Réduire le rayon des bordures obligera les conducteurs des gros véhicules à faire de très grands virages, qui pourraient causer des collisions avec d'autres véhicules et avec les piétons.
Réduire le rayon des bordures est dangereux, surtout le soir et par mauvais temps.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation augmenteront la frustration et constitueront un inconvénient.
Aménager des dispositifs pour modérer la circulation dans les secteurs dotés de moyens automatisés de contrôle de la vitesse (devant les écoles). Les automobilistes évitent les secteurs dotés de ces moyens. Ils empruntent plutôt les rues auxiliaires pour accélérer.
Le plan de modération de la circulation est valable.

Les coussins berlinois peuvent avoir une incidence sur les véhicules à garde au sol abaissée.
Je suis parfaitement d'accord avec les dispositifs de modération de la circulation. Ce n'est qu'une question de temps avant que quelqu'un soit blessé ou tué.
Les automobilistes ralentiront en voyant les coussins berlinois, pour ensuite réaccélérer.
Aménager un coussin berlinois.
Les automobilistes accéléreront en roulant sur les coussins berlinois. Ces coussins ne permettent pas de réduire la vitesse.
Il est dangereux de réduire le rayon des bordures, ce qui oblige les véhicules à rouler à contresens et à empiéter sur les bordures lorsqu'il y a des piétons et beaucoup d'élèves dans les rues.
Je suis d'accord avec l'aménagement d'un trottoir sur la voie Woodpark. Il faut que ce soit absolument prioritaire.
Les coussins berlinois endommageront les véhicules.
Les coussins berlinois permettront aux chauffeurs d'autobus d'accélérer.
Je préfère les dos d'âne allongés avec plateau aux coussins berlinois. Il faut aussi ralentir les autobus. Les dos d'âne allongés avec plateau ont un impact très limité sur les autobus si les chauffeurs n'accélèrent pas.
Les automobilistes doivent mieux conduire. Les dispositifs de modération de la circulation pourraient les distraire. Ils pourraient porter plus d'attention à leur indicateur de vitesse qu'à la chaussée.
Aménager des dos d'âne allongés à chaque intersection dotée de panneaux d'arrêt donnant sur la promenade Earl Mulligan. Les automobilistes et les cyclistes ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt.
Les dispositifs de modération de la circulation ne seront d'aucune utilité.
Placer le coussin berlinois entre le court Long Gate et l'avenue Shandon et entre le court Long Gate et la promenade Mountshannon. Les automobilistes ne s'arrêtent pas à l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon.
Les coussins berlinois endommagent les véhicules et augmentent la pollution atmosphérique et le bruit parce que les automobilistes doivent constamment freiner et accélérer.
La neige qui s'accumule à l'intersection de l'avenue Shandon (et probablement aux autres intersections aussi) restreint l'accès à la rue. La réduction du rayon des bordures aggravera ce problème et augmentera le risque d'accident.
Les conducteurs des gros véhicules (camions de transport des ordures et de matières recyclables, grosses camionnettes, véhicules de livraison et autobus scolaires) auront de la difficulté à tourner à droite et emprunteront la voie opposée.
Il y a plus d'automobilistes qui accélèrent et qui sont distraits. Il faudrait aménager ces dispositifs dans les secteurs résidentiels et dans les zones scolaires.
S'assurer de bien réduire tout de suite le rayon des bordures de rue.
Les dispositifs de modération de la circulation augmentent les émissions polluantes et le bruit des automobilistes, réduisent la qualité de l'air et ont souvent pour effet de frustrer les automobilistes.

Les dispositifs de modération de la circulation ralentissent et endommagent les véhicules d'intervention d'urgence.
Je préfère les dos d'âne allongés avec plateau aux coussins berlinois. Il faut aussi ralentir les autobus. Les dos d'âne allongés avec plateau devraient avoir un impact très limité sur les autobus si les chauffeurs n'accélèrent pas.
Je m'inquiète de la conception des coussins berlinois. Certains sont soit trop hauts, soit trop étroits, ce qui nuit à la circulation.
Il ne faudrait pas rétrécir la chaussée.
Dispositifs temporaires de modération de la circulation (potelets flexibles, radars pédagogiques et balisage de la chaussée)
Le marquage des voies cyclables sur la chaussée semble ralentir la circulation automobile.
Les balises peintes ont permis de répondre à ces inquiétudes.
Les balises déjà peintes (droites et à angle) sont déroutantes pour les automobilistes et peuvent causer des accidents.
Les balises déjà peintes permettent difficilement de passer du côté gauche (dans le sens est à destination de l'avenue Woodroffe).
Les balises déjà peintes sont des fonds gaspillés.
Les balises déjà peintes créent un fouillis et causent plus de problèmes de circulation qu'elles ne permettent d'en résoudre.
Les balises déjà peintes sont idéales pour les déplacements à vélo dans le sens ouest; on souhaiterait toutefois que la Ville aménage des voies cyclables permanentes dans les deux sens.
Les balises peintes interdisent aux automobilistes de dépasser les véhicules qui tournent à gauche sur les rues latérales et les autobus qui font monter des clients.
Les balises déjà peintes amènent les automobilistes (et les chauffeurs d'autobus) qui accélèrent à rouler trop près du trottoir (du côté sud de la promenade Earl Mulligan dans le sens est). C'est dangereux pour les piétons.
La promenade Earl Mulligan était dangereuse lorsqu'on a installé des dispositifs temporaires pour modérer la circulation.
Installer des délinéateurs de bande cyclable pour créer des voies cyclables semi-protégées.
Le radar pédagogique capte actuellement les automobilistes qui roulent dans le sens ouest en sortant de l'avenue Woodroffe. Le problème n'est pas là.
Poser des potelets flexibles sur la promenade Earl Mulligan, comme ceux qu'on trouve sur la rue Berrigan et sur la promenade Mountshannon.
Les balises déjà peintes du côté droit de la route, à partir de l'avenue Woodroffe, sont déroutantes; il faudrait les enlever.
Enlever le radar pédagogique.
Il ne faudrait pas utiliser de potelets flexibles.
Les balises déjà peintes sont dangereuses pour les cyclistes. Une petite voie inutile est peinte au milieu de la chaussée : cette voie est inutilisable pour tous. Il y a une voie cyclable dans le sens ouest, mais non dans le sens est. Il y a très peu de place du côté est lorsque les autobus roulent sur la promenade Earl Mulligan.
Je préfère les potelets flexibles aux dispositifs proposés pour modérer la circulation.

Les changements et les améliorations apportés l'an dernier sont satisfaisants.
Les automobilistes arrondissent les angles lorsqu'ils tournent pour prendre les rues latérales. Il faudrait ajouter des potelets flexibles au milieu de la route pour prévenir les collisions frontales.
Achalandage automobile
L'achalandage automobile est faible, sauf pendant les heures de pointe.
La promenade Earl Mulligan est une rue tranquille hors des heures de pointe.
La promenade Earl Mulligan est une grande artère, qui est très achalandée pendant les heures de pointe.
Les mesures proposées pour modérer la circulation auraient pour effet de dévier vers d'autres rues, dont la promenade Longfields, la circulation sortant de la promenade Earl Mulligan.
La promenade Earl Mulligan est la route principale à emprunter pour entrer dans le quartier et pour en sortir (à destination de l'avenue Woodroffe et du chemin Fallowfield). Les dispositifs proposés pour modérer la circulation créeront de la congestion.
Problèmes lorsqu'on essaie de contourner les véhicules qui attendent une ouverture dans la circulation en sens inverse pour tourner à gauche sur les rues latérales.
Le problème est causé par les automobilistes qui traversent le quartier pour éviter le fort achalandage sur le chemin Greenbank et sur l'avenue Woodroffe.
La voie d'extrême droite dans le sens est sur la promenade Earl Mulligan à l'intersection de l'avenue Woodroffe est une voie partagée à gauche et à droite, qui cause d'importants refoulements de la circulation lorsqu'une voiture s'arrête pour virer à gauche.
Il y a actuellement un problème quand on essaie de sortir du quartier et d'y revenir. Ce plan et la limite de vitesse affichée moindre augmenteront la congestion.
Rétablir la voie de virage à gauche pour la voie Woodgate. L'absence de voie de virage à gauche crée de la congestion puisque les automobilistes doivent attendre que la voie opposée soit dégagée pour virer à gauche.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation auront pour effet de la ralentir. Il faut que les voitures bougent.
Il faudrait allonger la durée du feu vert à l'angle de la promenade Longfields et de l'avenue Woodroffe pour permettre à plus d'automobilistes de virer à gauche sur l'avenue Woodroffe. Le feu vert à l'angle de la promenade Earl Mulligan et de l'avenue Woodroffe est plus long; c'est pourquoi les automobilistes qui empruntent la promenade Earl Mulligan sont plus nombreux.
Je m'inquiète puisque les automobilistes emprunteront la voie Woodford si on aménage des dispositifs pour modérer la circulation sur la promenade Earl Mulligan.
La promenade Earl Mulligan sert de raccourci pour se rendre dans d'autres secteurs. L'achalandage automobile qui provient des autres secteurs est trop considérable. Il faudrait réserver cette promenade à la circulation locale.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation auront pour effet d'amener les automobilistes qui roulent plus rapidement à prendre d'autres rues.
L'achalandage automobile a doublé parce qu'on a augmenté la densité et construit des immeubles en copropriété.

Les deux voies de virage à gauche en sortant de la promenade Earl Mulligan pour prendre l'avenue Woodroffe empêchent les automobilistes de tourner à droite sur l'avenue Woodroffe. Il faudrait penser à aménager une voie de virage à droite.
Prévoir un panneau indicateur portant la mention « Circulation locale seulement » à l'angle de l'avenue Woodroffe.
Sécurité des piétons et des cyclistes
Il y a peu de piétons qui empruntent la promenade Earl Mulligan.
Aménager un passage piétonnier sur la promenade Earl Mulligan à l'angle de la voie Woodpark, ou encore sur la voie Woodgate ou sur l'avenue Shandon. Beaucoup de piétons traversent la chaussée à cet endroit pour se rendre à la station Fallowfield.
Les automobilistes n'attendent pas que les piétons traversent la chaussée avant de franchir l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon.
Aménager des voies cyclables. La promenade Earl Mulligan est assez large pour permettre de le faire.
Je suis d'accord pour qu'on aménage des trottoirs et des passages piétonniers appropriés.
Des piétons traversent hors des passages piétonniers sur la promenade Earl Mulligan.
La promenade Earl Mulligan n'est pas bien éclairée. Il est difficile de voir les piétons le soir.
Le nombre de piétons n'est pas inquiétant.
L'alignement actuel des bateaux de trottoirs est étrange. À l'approche de la promenade Earl Mulligan en sortant de n'importe quelle rue latérale, il faut s'éloigner du passage piétonnier pour rejoindre l'abaissement si on se déplace avec une poussette ou un fauteuil roulant, ce qui rend imprévisibles les mouvements des piétons.
Agrandir les trottoirs des rues latérales pour permettre de réduire la vitesse des automobilistes qui font des virages.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation frustreront les automobilistes, ce qui nuira à la sécurité des piétons.
Les automobilistes permettront aux piétons de traverser la chaussée aux passages piétonniers.
Il paraît opportun d'améliorer les moyens d'accessibilité et les passages balisés.
Les enfants et les adultes se déplacent à vélo sur les trottoirs. C'est dangereux pour les piétons.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt ou sont distraits. Je m'inquiète pour la sécurité des enfants.
La végétation dans le court Long Gate diminue la visibilité quand on essaie de tourner sur la promenade Earl Mulligan. Les automobilistes doivent rouler sur le passage piétonnier pour voir la circulation sur la promenade Earl Mulligan. Les enfants risquent d'être heurtés par les automobilistes. Il faudrait élaguer la végétation.
Les cyclistes qui empruntent la promenade Earl Mulligan sont très peu nombreux.
Souvent, on ne peut pas se déplacer à pied sur la promenade Earl Mulligan à cause des véhicules beaucoup trop bruyants. C'est assourdissant.

Il faudrait prévoir des feux de circulation sur la promenade Earl Mulligan pour que les piétons puissent traverser la chaussée.
Aménager des bandes cyclables permanentes et séparées.
Il n'y a pas de passages piétonniers.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation seront plus dangereux pour les cyclistes.
Les cyclistes roulent à vive allure et ne se servent pas de leur sonnette pour avertir les piétons.
Il n'y a qu'une voie cyclable sur la promenade Earl Mulligan, et elle est inutile. Il faut traverser la promenade Earl Mulligan à l'angle de l'avenue Woodroffe pour rouler dans le sens nord sur cette avenue.
Il n'y a pas suffisamment de place pour deux cyclistes qui roulent chacun dans un sens différent.
Aménager un passage piétonnier pour que les piétons cessent de traverser n'importe où.
Il est nécessaire d'aménager des passages piétonniers aux endroits où il y a des arrêts d'autobus.
Il est dangereux de traverser la promenade Earl Mulligan à l'angle de la voie Woodpark. Il faut aménager un passage piétonnier à cet endroit.
Ajouter des chevrons pour les vélos dans les voies cyclables.
Aménager un passage piétonnier ou un arrêt à trois sens à l'angle de la promenade Earl Mulligan et de la voie Woodgate.
Enlever un trottoir afin de prévoir de la place pour une voie cyclable ou pour une voie de virage à gauche menant à l'avenue Woodroffe.
Les cyclistes qui respectent les règles de la circulation sont très peu nombreux. Ils ne respectent pas les intersections ni les feux de circulation et ne cèdent pas le passage aux automobilistes ou aux piétons lorsqu'ils doivent le faire.
Problèmes des automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt et aux feux de circulation ou qui ne respectent pas les panneaux d'arrêt
Les automobilistes ne s'arrêtent pas à l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon.
Quelqu'un sera grièvement blessé ou sera tué à l'angle de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon parce que les automobilistes ne s'arrêtent pas.
Les automobilistes grillent le feu rouge à l'angle de l'avenue Woodroffe.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas au feu rouge de l'avenue Woodroffe dans la voie de virage à droite (dans le sens sud). J'ai failli être heurté et j'ai été témoin de cas où des piétons ont failli l'être eux aussi.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux intersections dotées de panneaux d'arrêt.
Les automobilistes sont frustrés quand il faut complètement s'immobiliser.
Collisions et quasi-collisions
J'ai été témoin de quasi-collisions à l'angle de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon.
Les changements apportés récemment aux feux de circulation de l'avenue Woodroffe ont permis de réduire les accidents.

L'intersection de la promenade Earl Mulligan et de l'avenue Shandon s'englace en hiver. J'ai été témoin de quasi-collisions et de véhicules qui ont dérapé sur la promenade Earl Mulligan. La chaussée est étroite à cette intersection en hiver. Réduire le rayon des bordures ne fera qu'empirer la situation.
Les gros camions ont de la difficulté à tourner à l'angle de la promenade Earl Mulligan et de l'avenue Shandon. Ils roulent à contresens. J'ai été témoin de quasi-collisions à cette intersection. La réduction du rayon des bordures ne fera qu'empirer la situation.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt ou sont distraits. Des répondants ont failli être heurtés à maintes reprises. On s'inquiète des enfants qui fréquentent l'école.
Les accidents sont rares.
Les quasi-collisions sont nombreuses en raison des nouvelles balises peintes. Les gens pensent qu'il s'agit de voies cyclables alors qu'il n'en est rien.
Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux intersections dotées de panneaux d'arrêt, ce qui peut provoquer des accidents.
La réduction du rayon des bordures obligera les automobilistes à faire des virages plus larges à contresens, ce qui causera des accidents pour eux et peut-être pour les piétons.
Rétrécir la chaussée ne fera qu'augmenter le risque de collisions.
J'ai été témoin de quasi-collisions avec des piétons qui traversaient la promenade Earl Mulligan non loin de la voie Woodgate.
Application des règlements
Il faudrait accroître la présence policière et donner des contraventions.
Installer un radar photographique sur la promenade Earl Mulligan.
Il faut faire appliquer les règlements à chaque intersection, surtout à l'angle de la promenade Mountshannon.
Un agent de police devrait donner des contraventions à l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de l'avenue Woodroffe.
Tout ce qu'il faut, c'est faire appliquer les règlements.
Il n'est pas nécessaire d'installer un radar photographique.
Un radar photographique amènera les automobilistes à accélérer lorsqu'ils emprunteront d'autres rues.
Il faudrait prévoir des ralentisseurs de vitesse dans les zones scolaires.
Installer un radar photographique plutôt que des coussins berlinois.
Augmenter la surveillance policière le vendredi et le samedi soirs entre 22 h et 3 h du matin parce que des automobilistes se livrent à des courses dans les rues.
Visibilité
Couper l'arbuste sur la promenade Earl Mulligan.
S'assurer que tous les panneaux indicateurs sont visibles. Le feuillage couvre certains panneaux indicateurs sur la promenade Earl Mulligan.
Sur la promenade Earl Mulligan, les buissons à l'intersection de la voie Woodgate nuisent à la visibilité des automobilistes qui veulent tourner à gauche sur cette promenade.
Il faudrait couper les buissons aux intersections afin d'améliorer la visibilité des automobilistes.

On n'entretient pas les arbres sur la promenade Earl Mulligan. Il faudrait couper ces arbres et les branches en surplomb. On se croirait dans une jungle.
Les automobilistes doivent se rendre assez loin sur la voie Woodpark pour voir la circulation qui se déroule dans l'autre sens sur la promenade Earl Mulligan. Les buissons sont épais, il est difficile de voir la circulation et le verre de l'abribus est trompeur. Les automobilistes ne peuvent pas savoir à quelle vitesse les automobilistes roulent ou font des virages.
Il est dangereux de tourner à gauche sur la promenade Earl Mulligan en sortant de la voie Woodpark parce que les automobilistes doivent se rendre tellement loin que les véhicules qui tournent à gauche sur la voie Woodpark arrondissent les angles.
Rapprocher les barres d'arrêt de l'intersection sur les rues latérales pour qu'il soit plus facile de voir la circulation qui arrive à contresens sur la promenade Earl Mulligan.
L'abribus du côté sud permet difficilement de voir la circulation dans le sens est sur la promenade Earl Mulligan à l'angle de la voie Woodpark.
Aucune inquiétude/Répondants qui ne sont pas d'accord avec l'étude
Je ne suis pas d'accord avec cette étude. Elle n'est pas nécessaire.
Je n'ai aucune inquiétude à propos de la circulation sur la promenade Earl Mulligan.
Les dispositifs actuels de modération de la circulation sont suffisants.
Il n'est pas nécessaire d'installer des dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Earl Mulligan parce qu'il n'y a pas de maisons qui donnent sur cette promenade, qu'il y a des trottoirs des deux côtés de la rue, qu'on a installé un radar pédagogique et qu'on a peint des balises sur la chaussée.
Gaspillage des fonds des contribuables
Il faut plus d'information sur les raisons pour lesquelles on mène cette étude.
Les problèmes de circulation sont causés par les automobilistes qui ne respectent pas le Code de la route. Il ne faudrait pas que la promenade Earl Mulligan devienne désagréable pour la majorité alors que c'est la minorité qui ne suit pas les règles.
Cette étude est le pire exemple du gaspillage du temps et des ressources.
Les solutions proposées dépassent les besoins pour l'instant.
La promenade Earl Mulligan n'est pas une rue dans laquelle les enfants jouent ou qu'ils essaient de traverser avant les feux de l'intersection dotée d'un panneau d'arrêt à l'autre extrémité de cette rue.
Les dispositifs proposés pour modérer la circulation coûteront beaucoup trop cher.
Ce ne sont ni le nombre de rayons de bordure que l'on réduira ni le nombre de coussins berlinois qui vont changer les comportements.
Se servir des fonds pour aménager de nouvelles infrastructures dans Barrhaven.
Il serait préférable de consacrer le financement de cette étude à la formation du Service de police d'Ottawa.
Le coût de l'étude n'est pas précisé.
On ne donne pas suffisamment d'information sur le contexte pour expliquer les raisons pour lesquelles cette étude est menée. Il faut plus d'information.
Il faudrait consacrer le financement de cette étude à peindre les balises normales sur la chaussée, à tondre le gazon et à couper les arbustes.

Divers
Prévoir un panneau interdisant de virer à droite au feu rouge à l'intersection de l'avenue Woodroffe.
La promenade Earl Mulligan est très bruyante. Il faudrait augmenter la hauteur des murs antibruit pour qu'elle soit moins bruyante.
Les panneaux indicateurs bilingues sont distrayants et déroutants.
Aménager une voie de virage à gauche en sortant de la promenade Earl Mulligan pour emprunter la voie Woodpark.
Les automobilistes sont courtois.
Mettre au point une initiative pour les véhicules dont le pot d'échappement est bruyant. Ces véhicules sont inconvenants et ennuyeux.
Il faudrait commencer à aménager la voie de virage double plus à l'est après le coussin berlinois.
S'assurer de déneiger la chaussée. Il n'y a pas beaucoup de place pour les voitures et les autobus en raison de la neige et des nouvelles voies cyclables. En hiver, certains piétons et cyclistes empruntent la chaussée.
Il faudrait veiller à ce que la promenade Earl Mulligan soit la plus étroite possible pour amener les automobilistes à emprunter plutôt la promenade Longfields.
Les automobilistes devraient s'arrêter en se servant de l'espace désigné dans lequel il est interdit de rouler pour faire leurs virages.
Il faudrait qu'il soit plus difficile d'obtenir le permis de conduire.
Si on laisse plus de nids-de-poule, les automobilistes ralentiront. Les autobus et les véhicules d'urgence peuvent rouler sur les nids-de-poule.
Il faudrait fermer la promenade Earl Mulligan et en faire une zone piétonne.
Prévoir des feux de circulation à l'intersection de la promenade Earl Mulligan et de la promenade Mountshannon.
Les autobus qui tournent à droite en sortant de l'avenue Woodroffe pour emprunter la promenade Earl Mulligan empiètent parfois légèrement sur le terre-plein.
Il faut s'assurer que les automobilistes qui se déplacent dans le sens est sur la promenade Earl Mulligan ne puissent pas se servir de la chaussée comme voie de circulation double, ce qui cause des quasi-collisions et ce qui oblige les autres automobilistes à se retrouver coincés dans la circulation automobile.
Réinstaller les boîtes postales de la promenade Earl Mulligan sur les rues latérales et prévoir des interdictions de stationner sur cette promenade.
Ajouter des plateformes d'arrêt d'autobus.
La promenade Earl Mulligan est bruyante. Le bruit des moteurs est excessif. Les moteurs sont trop bruyants.
Autres rues/Motifs d'inquiétude
Aménager un passage piétonnier avec des feux clignotants à l'angle de la voie Montana et de la promenade Mountshannon.
Les véhicules stationnés sur les deux côtés de la promenade Mountshannon permettent difficilement de voir les véhicules qui arrivent quand on traverse la rue.
Les véhicules ne peuvent pas fusionner sur la promenade Mountshannon à cause des voitures stationnées.

<p>Installer un passage avec feux clignotants à l'intersection de la promenade Mountshannon et de la voie Oriska. Les automobilistes ne s'arrêtent pas pour laisser les piétons traverser la chaussée.</p>
<p>Promenade Mountshannon entre la promenade Longfields et la promenade Earl Mulligan. Les automobilistes accélèrent sur ce tronçon, où il y a deux écoles. Installer des dos d'âne allongés.</p>
<p>Il faut prévoir des dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Mountshannon en raison de l'école et du parc.</p>
<p>Il faut prévoir un radar photographique permanent sur la promenade Mountshannon à partir de la terrasse Sutcliffe jusqu'au parc et à l'école. C'est une zone scolaire. Les automobilistes accélèrent, et les enfants sont à risque.</p>
<p>Il faudrait prioriser le problème des excès de vitesse sur la promenade Strandherd et le chemin Fallowfield.</p>
<p>Aménager des trottoirs et des feux de circulation sur toute la longueur de la voie Woodpark.</p>
<p>Chemin Berrigan à partir du chemin Greenbank jusqu'à la promenade Longfields. Les dispositifs temporaires de modération de la circulation ne donnent pas de résultats.</p>
<p>Promenade Longfields</p>
<p>La promenade Mountshannon est réduite à une voie de circulation devant l'école pendant les heures de dépose et d'embarquement à cause des véhicules stationnés, ce qui crée des problèmes de visibilité et ce qui est dangereux.</p>
<p>Il faut aménager des dispositifs de modération de la circulation sur l'avenue Woodroffe, la promenade Strandherd et le chemin Fallowfield à cause des automobilistes qui se livrent à des courses dans les rues.</p>
<p>Ajouter des dos d'âne allongés sur la voie Woodpark.</p>
<p>Les automobilistes ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt à l'intersection de la promenade Mountshannon et de la rue Bonita.</p>
<p>Les automobilistes se livrent à des courses sur la promenade Mountshannon.</p>
<p>Il faudrait couper les arbres et les branches en surplomb sur la promenade Longfields.</p>
<p>Il faudrait ouvrir à la circulation automobile la voie Oriska pour permettre aux automobilistes de tourner à droite sur le Transitway, puis à droite sur le chemin Fallowfield. On éliminerait ainsi la plupart de l'achalandage sur la promenade Earl Mulligan et sur l'avenue Woodroffe. Cette artère est sous-utilisée et est minimalement achalandée par OC Transpo. On pourrait facilement l'élargir pour aménager des voies automobiles entre la voie Oriska et le chemin Fallowfield.</p>
<p>Il faut que les piétons soient prudents en traversant la promenade Mountshannon pour se rendre au parc. Les automobilistes ne les voient pas à cause de la courbe de la route.</p>
<p>C'est très mal éclairé à l'extrémité de l'avenue Shandon. Il faudrait installer des lampadaires sur cette avenue.</p>
<p>Aménager des trottoirs ou des dispositifs de modération de la circulation sur l'avenue Shandon. Il n'y a pas de séparation entre les véhicules, les piétons et les cyclistes. Les automobilistes accélèrent et aperçoivent difficilement les piétons et les cyclistes le soir parce qu'il n'y a pas de lampadaires.</p>
<p>Promenade Longfields entre l'avenue Woodroffe et la promenade Berrigan.</p>

Il y a des excès de vitesse sur la promenade Mountshannon au niveau du passage piétonnier entre la voie Oriska et l'école en passant par le parc. Les automobilistes ne cèdent pas le passage aux piétons. Les quasi-collisions sont innombrables à cet endroit. Je m'inquiète de la sécurité des enfants.
Prévoir des dispositifs de modération de la circulation sur la voie Woodpark. Je me préoccupe de la sécurité des enfants.
Élargir la promenade Prince of Wales, le chemin Greenbank et le chemin Merivale.
Aménager des dispositifs de modération de la circulation sur l'avenue Shandon.
La promenade Mountshannon sert de raccourci pour se rendre dans d'autres secteurs. L'achalandage provenant des autres secteurs est trop considérable. Il faudrait réserver cette promenade à la circulation locale.
Aménager des dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Mountshannon devant l'école.
Aménager des dispositifs de modération de la circulation sur la promenade Stoneway et sur la promenade Mountain Ash.
Installer un radar photographique sur la promenade Mountshannon, vis-à-vis de l'école sur cette promenade.
Aménager un coussin berlinois du côté nord et du côté sud de la promenade Mountshannon à l'intersection de la promenade Earl Mulligan.
Les automobilistes ne voient pas le passage piétonnier sur la voie Oriska.
En raison des voitures stationnées à côté des potelets flexibles sur la promenade Mountshannon, la voie de circulation est trop étroite pour permettre aux cyclistes de rouler.
Mettre fin aux courses automobiles dans les rues et aux silencieux bruyants sur l'avenue Woodroffe, le chemin Fallowfield, le chemin Greenbank et la promenade Strandherd.
Aménager des dispositifs de modération de la circulation sur la voie Nakota. Les automobilistes accélèrent non loin du coude de la route.
Il faut prévoir plus de moyens de faire appliquer les règlements sur la voie Woodpark. Les automobilistes stationnent dans les rues pendant des journées entières sans bouger, ce qui réduit la rue à une voie.
Il y a des problèmes de stationnement tous les jours à la mosquée.
Il faudrait modifier la durée des feux de circulation sur la promenade Longfields et sur l'avenue Woodroffe. Le feu rouge permettant de tourner à gauche sur la promenade Longfields pour prendre l'avenue Woodroffe est trop long.
Les automobilistes qui font des demi-tours sur l'avenue Woodroffe (dans le sens nord et dans le sens sud) causent des problèmes.
Des chauffards se livrent à des courses automobiles sur la promenade Longfields.
Courses automobiles sur l'avenue Woodroffe entre le chemin Fallowfield et la promenade Strandherd
Il faudrait consacrer des fonds au réaménagement de l'avenue Woodroffe non loin du passage à niveau.