

Rapport sur « Ce que nous avons entendu » II

Étude sur la modération de la circulation sur la promenade Forest Valley

Contexte

La Ville a lancé une étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (MCQ) de la promenade Forest Valley en raison des inquiétudes exprimées par les résidents, notamment à propos de la vitesse et de la sécurité des élèves. L'objectif de cette étude consiste à élaborer, évaluer et recommander des mesures de modération de la circulation destinées à améliorer les conditions pour les usagers de la route et les résidents de la promenade Forest Valley.

Synthèse des activités de consultation

Les résultats de la première consultation publique en ligne qui s'est déroulée au début de l'été 2022 nous ont appris que l'on ne s'entend généralement pas sur le [Plan d'avant-projet proposé à l'origine](#), de même que sur les inquiétudes à propos de l'enlèvement des places de stationnement sur rue et du trop grand nombre de dispositifs de modération de la circulation. C'est pourquoi la Ville a continué de se pencher sur les modifications potentielles de la chaussée de la promenade Forest Valley et a mis au point deux nouvelles options, soit l'[option de recharge 1](#) et l'[option de recharge 2](#), à partir d'un examen des données sur le contexte et des commentaires du public, afin de répondre aux préoccupations exprimées sur la circulation dans la promenade Forest Valley. Selon la principale différence entre les deux options, la majorité des changements géométriques (coussins berlinois et rétrécissement de la chaussée) proposés dans le plan d'avant-projet originel ont été supprimés dans l'option 1, alors que dans l'option 2, certains de ces changements géométriques ont été conservés dans le voisinage des écoles et du parc, soit les secteurs dans lesquels les usagers de la route sont plus vulnérables.

Cette deuxième consultation publique en ligne a été réalisée pour faire connaître à la collectivité, qui était invitée à les commenter, les deux options de recharge pour la modération de la circulation sur la promenade Forest Valley. Un prospectus a été adressé aux résidents et aux citoyens du quartier voisin pour leur annoncer cette consultation et ce sondage. Le sondage a été mené dans la période comprise entre le 15 décembre 2022 et le 25 janvier 2023. Au total, 188 personnes ont répondu à ce sondage public.

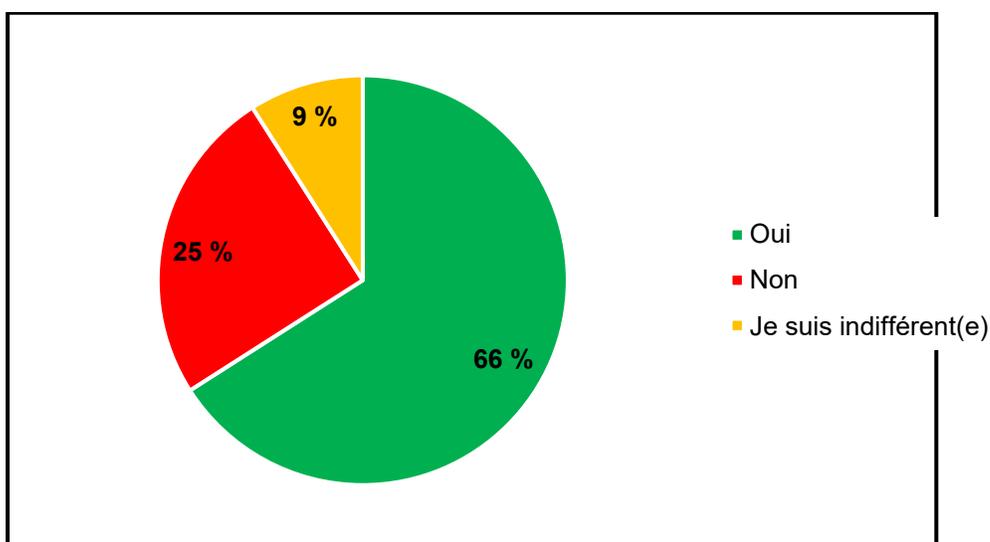
Ce rapport sur « Ce que nous avons entendu » (le Rapport sur « Ce que nous avons entendu » II) est le résultat de la deuxième consultation tenue en ligne.

On peut consulter sur la page Web du projet, sous la rubrique [Étude sur la modération de la circulation le long de la promenade Forest Valley | Ville d'Ottawa](#), les deux rapports sur « Ce que nous avons entendu » dans la première et dans la deuxième consultations publiques en ligne.

Les résultats du sondage en ligne

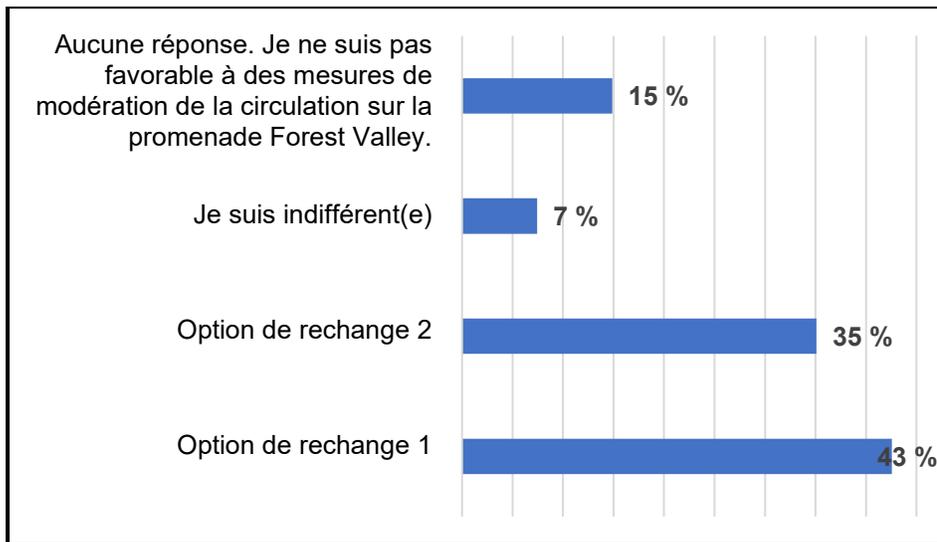
La section suivante fait état des résultats du sondage en ligne, en plus de comprendre les synthèses des différents commentaires recueillis.

1. Êtes-vous d'accord avec l'une des options de rechange révisées pour le plan de modération de la circulation sur la promenade Forest Valley?



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Oui	124	66 %
Non	47	25 %
Je suis indifférent(e)	17	9 %
Total	188	100 %

2. Veuillez indiquer laquelle des deux options de rechange vous préférez.



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Option de rechange 1	80	43 %
Option de rechange 2	66	35 %
Je suis indifférent(e)	14	7 %
Aucune réponse. Je ne suis pas favorable à des mesures de modération de la circulation sur la promenade Forest Valley.	28	15 %
Total	188	100 %

3. Veuillez faire ci-après les commentaires généraux que vous jugez pertinents.

(Les commentaires ci-après ne sont pas reproduits dans un ordre précis.)

Parmi les 188 répondants, 122 ont répondu à cette question, et nous avons préparé la synthèse représentative ci-après. Le lecteur trouvera dans l'appendice la liste complète des réponses.

- L'excès de vitesse est un problème sur la promenade Forest Valley. Opinion favorable aux dispositifs de modération de la circulation.
- Aucun problème sur la promenade Forest Valley. Il n'est pas nécessaire de recourir à des mesures de modération de la circulation.
- Les coussins berlinois et les autres dispositifs proposés seront utiles.
- On n'est pas favorable aux coussins berlinois.
- Les zones désignées pour les vélos sont utiles.

- Il est valable de modifier le passage piétonnier existant. On suggère aussi d'installer un feu clignotant.
- Le radar photographique est un moyen efficace de réduire la vitesse.

4. Quel est votre code postal?

Parmi les 188 répondants, 176 ont donné leur code postal. Cent pour cent des répondants viennent du secteur de Chapel Hill Nord.

Appendice

Vous trouverez ci-après la synthèse complète des différents commentaires qui nous ont été adressés pour donner suite à la question 3. Nous avons consolidé ces commentaires et nous les avons regroupés selon les thèmes communs, sans toutefois les présenter dans un ordre précis.

Les mesures de modération de la circulation sur la promenade Forest Valley
Il semble que ce plan réponde à notre plus vive inquiétude, soit la vitesse automobile dans la zone des écoles et des parcs, en produisant un moindre impact sur les autres secteurs de la rue, qui ne sont en apparence pas aussi inquiétants. Parce que la chaussée est parfaitement droite entre l'intersection nord de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen et entre l'angle de la promenade Forest Valley et de la promenade Willowbark, dans certaines périodes de la journée, les automobilistes semblent croire qu'il s'agit d'une piste d'accélération. Nous espérons vraiment que les coussins berlinois seront aménagés, en souhaitant qu'on puisse ainsi minorer le problème. Merci de tous vos efforts.
Les voitures accélèrent sur la promenade Forest Valley, ce qui est dangereux.
À cause de la construction de l'aire de jeux d'eau dans le parc Chapel Hill, les enfants sont plus nombreux à fréquenter ce parc, d'où la nécessité d'accroître les mesures de limitation de la vitesse au lieu de se contenter du statu quo. Beaucoup d'automobilistes ne respectent pas la limite de vitesse et les panneaux indicateurs des passages pour piétons.
Veuillez nous aider à protéger nos enfants et faire respecter une limite de 30 km/h. Il y a deux écoles élémentaires, et on vient de construire un parc et une pataugeoire.
En tant que résident du secteur, je constate souvent que les automobilistes roulent au-delà de la limite permise.
Il est extrêmement inquiétant de constater qu'on a supprimé, dans l'une des deux options, des mesures de modération de la circulation. Il y a des utilisateurs vulnérables partout, non seulement dans les écoles et les parcs. Des gens habitent ici et ils méritent tous d'être en sécurité lorsqu'ils font appel à un mode de transport qui n'est pas une voiture. Il est extrêmement décevant qu'on ait revu ce plan en premier lieu d'après les commentaires des personnes qui sont contre la modération de la circulation à cause des inconvénients qu'elle leur cause. La Ville devrait avoir honte de tenir compte de ce genre de commentaires.
Les automobilistes roulent trop rapidement, et tout ce qui les ralentit est judicieux.
Je suis d'accord pour modérer la circulation dans les alentours des deux écoles élémentaires.
Nous savons très bien que la promenade Forest Valley est un raccourci entre le boulevard St-Joseph et le boulevard d'Orléans pour la majorité des utilisateurs. C'est pourquoi il est nécessaire que la Ville fasse appel aux moyens qu'elle connaît mieux que nous pour réduire l'achalandage dans cette rue.
La vitesse est le premier problème. Les dépassements sont le deuxième problème.
Ces dispositifs permettront d'améliorer la sécurité et de réduire la vitesse excessive des voitures.

Plus il y aura de stratégies pour réduire la vitesse, mieux ce sera pour le quartier, surtout dans les environs des écoles et du centre commercial.
Je ne peux même pas traverser la rue dans l'avant-midi sans craindre d'être happé.
La vitesse des voitures est toujours égale ou supérieure à 50 km/h sur la promenade Forest Valley entre les deux entrées menant au croissant Rivermill.
L'option 2 prévoit des mesures judicieuses pour résoudre les problèmes existants.
La vitesse est le plus grand problème.
J'ai choisi l'option de rechange 2, puisqu'elle prévoit un plus grand nombre de dispositifs de sécurité, au lieu d'en supprimer.
L'option 2 est celle qui est la plus judicieuse et la plus sécuritaire pour tous les usagers de la route et pour tous les automobilistes.
Il est nécessaire de modérer la circulation et d'améliorer la sécurité des passages pour piétons.
À mon avis, il n'y a pas de problème énorme pour ce qui est de la circulation sur la promenade Forest Valley. Or, il va de soi que ceux qui sont plus proches de ce secteur ont un avis différent du mien. C'est pourquoi je crois que l'option 1 apporterait la solution la moins intrusive pour tous les usagers de la route.
Nous n'en avons pas eu besoin depuis près de 40 ans. Pourquoi maintenant?
Je continue d'affirmer que ce n'est pas nécessaire. L'option 1 est la moins gênante s'il faut apporter des changements.
Je ne crois toujours pas qu'il est nécessaire de faire appel à ces mesures dans cette rue.
Je ne crois toujours pas qu'il y a un problème de circulation sur la promenade Forest Valley.
Je préférerais qu'on n'adopte pas de mesures de modération de la circulation.
Je ne crois pas que nous avons besoin d'autres mesures de modération de la circulation. Les panneaux indicateurs actuels sont suffisants pour ralentir la circulation.
Il faut cesser de gaspiller les fonds des contribuables. C'est la troisième fois que vous essayez d'apporter des changements à cette rue.
Toutes ces mesures ne font que compliquer la situation sur la promenade Forest Valley et la rendre plus dangereuse.
On gaspille les fonds des contribuables. Il n'y a rien d'utile pour la collectivité.
Je ne suis pas au courant des enjeux majeurs.
On a assez gaspillé les fonds des contribuables. Les routes sont faites pour les voitures. Les limites de vitesse sont suffisantes, et il ne faut pas créer de « dangers routiers », ce qui devient problématique en hiver.
Il ne faut pas obstruer la chaussée.
Depuis que cet examen a été lancé, il y a plusieurs années, l'installation de deux indicateurs/panneaux d'affichage de la vitesse a considérablement changé les inquiétudes qui pèsent sur la modération de la circulation, dont les mesures excessives NE SONT ABSOLUMENT PAS nécessaires pour toutes les raisons évoquées dans le précédent sondage.
Les mesures de modération de la circulation produiraient l'effet contraire et aggraveraient la situation pour les automobilistes.

Par le truchement des mesures proposées, certains résidents de la promenade Forest Valley tentent de transformer la rue pour en faire ce qu'elle n'est pas ou ce qu'elle n'a jamais été censée être.
Je n'ai pas l'impression que cette rue est dangereuse ou problématique. Mais c'est peut-être parce que je ne l'emprunte pas suffisamment en voiture pendant les heures de pointe des écoles.
Je crois que les mesures actuelles donnent de bons résultats et qu'il faudrait envisager des mesures limitées seulement afin de tenir compte des dangers réels et confirmés pour les piétons et les cyclistes.
Je préférerais qu'il n'y ait pas de changements.
La promenade Forest Valley est bien comme elle est.
Il n'y a jamais eu de problème de circulation.
Je ne vois pas comment on modérera ainsi la circulation. Dans la plupart des cas, les excès de vitesse se produisent entre le croissant RiverMill et le boulevard St-Joseph.
Dans l'option de rechange 1, il semble qu'on a consacré en pure perte 10 années à ces études.
Les coussins berlinois
Il faut aménager des dos d'âne comme ceux de la promenade Viseneau.
Je suis favorable à l'idée qu'il n'y ait pas de coussins berlinois dans l'option de rechange 1.
Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois présentés dans l'option de rechange 2.
Les coussins berlinois ne font qu'encourager les automobilistes à accélérer entre deux coussins. Nos routes sont tellement jalonnées de nids-de-poule que mon véhicule n'a pas à supporter plus de stress.
Je déteste les dos d'âne et les coussins berlinois et je crois qu'ils ne sont pas nécessaires en raison des tableaux d'affichage et des indicateurs de vitesse aujourd'hui installés sur la promenade Forest Valley. (Depuis que les indicateurs sont en place, la plupart des automobilistes semblent réduire d'eux-mêmes leur vitesse dans cette rue.)
Je suggère d'enlever les coussins berlinois, puisque les panneaux indicateurs déjà posés sont suffisants pour avertir les automobilistes de réduire leur vitesse à l'approche des écoles et aux intersections.
Ces obstacles sont problématiques quand il y a des autobus et des camions de collecte des ordures sur la route parce que les automobilistes prennent des risques et contournent les obstacles, les autobus et les camions.
Il faudrait installer des dos d'âne plus loin sur la promenade Forest Valley afin de décourager les excès de vitesse ailleurs sur cette promenade.
Aucune avancée de trottoir ni aucun dos d'âne
Les coussins berlinois et le rétrécissement proposés en milieu de quadrilatère à la hauteur du croissant Valley Field permettraient de ralentir la circulation automobile.
Je suis tout à fait contre les dos d'âne.
Je suis contre les grands dos d'âne.
Je ne veux pas de coussin berlinois ni de dos d'âne.
Nous pouvons atteindre notre objectif sans dos d'âne.

Les dos d'âne et les coussins berlinois, que les « gros véhicules » peuvent contourner, amènent inévitablement TOUS les automobilistes à préférer de les contourner, au lieu de les franchir, ce qui peut causer des accidents.
Je vous invite à reconsidérer les coussins berlinois. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi quelqu'un qui habite dans ce quartier serait contre les coussins berlinois pour ralentir tous les automobilistes. Vous avez mis au point le plan d'origine d'après vos compétences d'ingénieurs civils et vous vous adressez à des personnes qui n'ont aucune connaissance du génie civil et qui se déplacent simplement dans les transports en commun pour se rendre à leurs destinations.
Je suis tout à fait contre les coussins berlinois et les lignes de démarcation.
Je préfère l'option 1 parce qu'il n'y a pas de dos d'âne allongés.
D'après mon expérience des coussins berlinois qui viennent d'être installés sur le boulevard Belcourt, je ne crois pas qu'ils ralentissent la circulation dans les zones résidentielles en général, sauf peut-être les véhicules exceptionnellement encombrants.
Les DOS D'ÂNE COURTS sont les seuls à fonctionner.
Je déteste vraiment les dos d'âne courts et les coussins berlinois, surtout quand ils ne sont pas conçus pour être franchis selon la limite de vitesse affichée.
Les dos d'âne courts sont efficaces entre le croissant Forestglen et la promenade Meadowglen; pourtant, ils augmentent l'achalandage sur la promenade Meadowglen.
Je suis d'accord pour aménager des dos d'âne courts et pour poser plus de panneaux d'arrêt.
Autant ils sont généralement désagréables, les dos d'âne courts font merveille!
Les dos d'âne allongés pourraient éventuellement endommager la suspension des voitures à force de rouler sur ces installations.
Il faut absolument un dos d'âne court pour ralentir chaque jour les automobilistes qui ne ralentissent jamais. C'est insensé et dangereux.
Je serais d'accord avec les deux coussins berlinois de la proposition d'origine dans le secteur du croissant Valley Field.
La voie cyclable et le rétrécissement de l'intersection cyclable
Les bandes cyclables réservées encouragent les déplacements à vélo.
Les bandes cyclables peintes des deux côtés de la promenade Forest Valley sont indispensables et permettront de mieux définir et délimiter les voies automobiles individuelles dans les deux sens des déplacements.
Les bandes cyclables réservées sont une bonne idée pour l'avenir; il faudrait continuer de les considérer.
Je suis très heureux de constater que l'on priorise les bandes cyclables.
Je suis heureux de constater qu'on améliorera le balisage des infrastructures cyclables et piétonnables.
Il y a trop de nids-de-poule dans la bande cyclable, ce qui nous oblige à emprunter une voie de circulation automobile parce que la chaussée est mal entretenue.
Les lignes tracées pour les bandes cyclables sont utiles à la condition que la Ville continue d'autoriser le stationnement dans les rues.
Je ne suis pas d'accord avec les suggestions qui visent à rétrécir la voie pour les cyclistes.

Ni l'une ni l'autre de ces options ne permettra d'améliorer la sécurité des cyclistes, ce qui viendra réduire la probabilité d'augmenter les déplacements à vélo pour se rendre dans les infrastructures de transport en commun ou dans des destinations proches.
J'aime vraiment l'idée des bandes cyclables peintes et des passages piétonniers normaux.
Les passages piétonniers et les bandes cyclables peintes sont des solutions, puisqu'il n'est pas nécessaire d'enlever ces dispositifs comme tous les poteaux de métal en automne en prévision du déneigement, pour ensuite les remettre en place au printemps suivant.
La meilleure idée consiste à aménager un parcours cyclable normal (comme celui de la route Bearbrook).
Les bandes cyclables ne sont pas parfaites. Je crois quand même qu'il s'agit de la meilleure option.
Les balises des bandes cyclables ne sont pas vraiment utiles parce qu'elles ne protègent pas les cyclistes contre les automobilistes. Il est difficile d'adopter une solution qui maximise la sécurité des cyclistes et qui répond aux besoins en stationnement des voitures.
Je suis d'accord pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons dans le secteur du parc Chapel Hill.
Il est inutile de définir les bandes cyclables, puisque les routes sont trop étroites. Il faut mieux entretenir les routes et veiller à ce que les cyclistes roulent non loin de la bordure des rues.
Ce plan est nettement supérieur au plan d'origine. Je m'inquiète toutefois des voies cyclables qu'on ajoute sur cette route étroite.
Ne pourriez-vous pas aménager une voie cyclable dans le secteur boisé de l'ouest non loin des sentiers piétonniers, ce qui permettrait aux cyclistes de contourner complètement la promenade Forest Valley?
C'est bien qu'on ait enlevé les bandes cyclables réservées et que l'on ait conservé les places de stationnement, que les cyclistes comme les automobilistes peuvent utiliser.
J'aime bien l'amélioration de la bande cyclable.
Il faudrait prévoir des bandes cyclables réservées pour mieux pérenniser l'aménagement, d'après cette information.
Je ne suis pas d'accord pour ajouter des bandes cyclables ni pour rétrécir la promenade Forest Valley.
Je ne sais pas si on a mené une analyse des coûts et des avantages pour ajouter des bandes et des voies cyclables dans la promenade Forest Valley.
Je suis parfaitement d'accord pour éliminer les bandes cyclables comme on le propose actuellement dans les deux options de rechange. C'est parfait. J'ai besoin de places de stationnement dans les rues.
Veillez vous assurer que le secteur de la bande cyclable est asphalté et lisse.
Ce serait bien d'aménager plus de bandes cyclables.
L'installation de bandes cyclables des deux côtés de la route permettra d'améliorer la sécurité pour nous tous et nous toutes.
Conserver les options conviviales pour les cyclistes et les bandes cyclables réservées.
L'aménagement d'une bande cyclable d'un côté (en amont) ne tient pas compte du fait que les gens descendent la colline du côté opposé où il N'Y A PAS de bande cyclable.

Par conséquent, la place disponible qu'on prend pour les voitures est réduite, ce qui AUGMENTE le danger pour les cyclistes.
La bande cyclable est une excellente idée et permettra aussi de réduire la vitesse des voitures.
Je ne suis pas d'accord avec le « rétrécissement proposé en milieu de quadrilatère pour les cyclistes » présenté dans l'option de rechange 2, puisqu'à mon avis, ce rétrécissement causera des problèmes en hiver dans les activités de déneigement.
Dans l'option 2, l'avancée de trottoir à la hauteur de la promenade Rivercrest permettrait éventuellement plus difficilement de virer à gauche sur la promenade Rivercrest, et je me questionne sur la pertinence d'aménager des avancées de trottoir sur cette route.
Je suis contre l'option 2, surtout le rétrécissement de la chaussée à la hauteur de la promenade Willowbark.
Le passage piétonnier surélevé
Ce qu'il y a de plus important pour notre famille, ce sont le passage piétonnier surélevé et la distance réduite sur le passage piétonnier de la place Des Ravins afin d'améliorer la sécurité de tous les piétons. C'est important en raison des nombreux besoins en accessibilité (notamment pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant) pour un certain nombre de familles dans le voisinage immédiat.
Il faudrait retenir la troisième option de rechange, qui consiste à aménager un passage piétonnier mieux « contrôlé » à la place Des Ravins, comme on le fait en Colombie-Britannique.
C'est comme le passage piétonnier amélioré de la place Des Ravins.
Une suggestion consiste à ajouter des feux clignotants jaunes dans ce passage piétonnier. Pourquoi n'en a-t-on pas tenu compte dans les nouvelles options?
Il faudrait ajouter des feux clignotants aux passages piétonniers puisqu'on a maintenant aménagé un terrain de jeux.
Il faut prévoir un feu au passage piétonnier non loin de l'école pour indiquer que des piétons traversent la chaussée.
Le passage piétonnier est dangereux.
Il faudrait aussi installer des feux clignotants pour les piétons qui empruntent le passage. Je traverse ce passage au moins quatre fois par jour pour conduire mon enfant à l'école et passer le reprendre (école élémentaire Forest Valley), et dans bien des cas, les automobilistes ne s'arrêtent pas quand nous attendons de traverser la chaussée au passage et accélèrent sans se soucier de nous.
Demande de radar photographique (non compris dans les dispositifs proposés pour modérer la circulation)
À mon avis, la mesure la meilleure et la plus efficace pour modérer la circulation consiste à faire appel à des radars photographiques, qui donnent de bons résultats! Le radar du chemin Ogilvie, non loin du nouveau Costco, en témoigne.
Les radars photographiques seront eux aussi utiles.
Il faudrait installer des radars photographiques non loin des écoles comme moyens de dissuasion.
Mettre en application la limite de vitesse de 30 km/h dans cette zone grâce à une caméra. (Il y en a une sur le chemin Ogilvie dans cette zone scolaire.)
Le radar photographique est le seul moyen de ralentir les automobilistes.

Je suggère d'installer des radars photographiques sur la promenade Forest Valley, entre la promenade Meadowglen et le boulevard d'Orléans, en face de la zone scolaire.
Ajouter un panneau indicateur limitant la vitesse à 30 km/h et un radar photographique.
Le radar photographique est un moyen efficace de ralentir les automobilistes.
Je préférerais les radars photographiques.
Il faut un radar photographique.
Un radar photographique en face des écoles est une meilleure solution que toutes celles qui sont proposées.
Je crois qu'il aurait aussi fallu penser à des radars photographiques qui permettent de délivrer des billets de contravention pour excès de vitesse.
Aménager des radars photographiques permettrait de ralentir les automobilistes et serait moins disruptif qu'un coussin berlinois.
Il faudrait installer un radar photographique permanent entre les deux écoles.
Pourquoi ne pas se contenter d'installer un radar photographique?
Je préférerais qu'on fasse mieux appliquer les règlements, notamment grâce à des radars photographiques, au lieu de modifier physiquement la chaussée.
Il serait également utile d'installer un radar photographique entre les écoles ou les panneaux indicateurs annonçant que les amendes sont doublées.
Pourrait-on installer deux radars photographiques, en direction nord et en direction sud, dans le secteur du croissant Valley Field, ce qui dissuaderait les automobilistes d'accélérer?
Le moment est venu de remplacer le tableau électronique d'affichage de la vitesse par un radar photographique.
Le radar photographique est la meilleure et la seule solution pour imposer des amendes.
Moins, c'est mieux quand il s'agit de modérer la circulation. Il suffirait d'installer un radar photographique et de s'en contenter.
Les piquets flexibles (mesures saisonnières existantes pour modérer la circulation)
Les panneaux indicateurs temporaires annonçant les dispositifs de modération de la circulation et posés sur les routes sont très dangereux. Il s'agit d'un danger pour les automobilistes. Il faudrait cesser de les poser sur cette route.
J'aime bien les panneaux de signalisation au milieu de la route.
Depuis que la Ville installe des poteaux dans les rues au printemps, en été et en automne, je crois qu'elle a réussi à ralentir la circulation.
Les panneaux indicateurs saisonniers installés au milieu de la route au printemps, en été et en automne sont très frustrants et sont plus dangereux qu'autrement quand une voiture est stationnée non loin de ces panneaux ET qu'un cycliste doit les franchir au même moment qu'une voiture.
Je ne vois pas l'utilité des poteaux ralentisseurs. J'entrevois des dommages pour les voitures et les autobus.
Il faut cesser de gaspiller les fonds des contribuables et d'installer en été chaque année ces poteaux inutiles sur la route. Ils ne permettent pas du tout de modérer la circulation.
Divers
Mon mari se déplace souvent à vélo durant l'été et emprunte la promenade Forest Valley pour se rendre au boulevard St-Joseph et à la promenade. La colline à partir du

boulevard St-Joseph sur la promenade Forest Valley est particulièrement insidieuse : sur le côté de la route, il y a de nombreux drains ou d'autres obstacles qui empêchent les cyclistes de se déplacer en toute sécurité.

Je serais d'accord pour que les tableaux d'affichage de la vitesse à énergie solaire soient installés en permanence pour rappeler aux automobilistes qu'ils doivent ralentir.

L'arrêt à trois sens à l'angle de la promenade Meadowglen et de la promenade Forest Valley devrait être clairement restreint à une seule voie par sens pour les véhicules afin d'éviter que les automobilistes circulant en ligne droite et effectuant des virages puissent rouler sur deux voies de largeur, comme c'est le cas actuellement, en raison de la largeur de la chaussée et parce qu'il n'y a pas de balises peintes, ce qui est dangereux pour les piétons et les cyclistes.

Pourquoi rétrécir l'intersection de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen? Je m'y oppose vivement. Je traverse à pied la chaussée tous les jours.

Je crois que c'est en face de l'école catholique que se produisent les problèmes les plus importants, dans le secteur où les parents déposent leurs enfants. Il faudrait l'interdire. Il faudrait aussi interdire de stationner non loin du nouvel aquaparc sur la promenade Forest Valley. Les cyclistes qui montent et descendent la promenade Forest Valley dans le tronçon où il n'y a pas d'habitations causent toujours le problème. Je roule à vélo sur le trottoir. C'est beaucoup plus sécuritaire.

Je m'intéresse au secteur sud du croissant Forestglen. Il se trouve à l'extrémité d'une courbe de la route, ce qui permet difficilement aux automobilistes d'en sortir (surtout en hiver, lorsque les bancs de neige sont élevés), et ce qui l'est encore plus pour les piétons.

Quand je roule sur mon vélo ou sur ma trottinette, les capteurs des deux intersections à feux (au nord et au sud) NE DÉTECTENT PAS ma présence.

Il faudrait prendre en compte les difficultés auxquelles feront face les opérateurs de chasse-neiges quand il s'agit de déneiger la route dans les secteurs dans lesquels les revêtements sont surélevés ou que les rayons de virage sont rétrécis : on ne peut pas bien déneiger ces zones.

Les changements que l'on propose d'apporter aux arrêts d'autobus sont logiques. Il est logique de réduire la distance à traverser à l'angle de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen.

Les deux (2) arrêts d'autobus existants sur la promenade Forest Valley, entre la place Ridgelea et la promenade Rivercrest, sont encombrants parce qu'ils se trouvent dans un tronçon venteux de la route. Lorsqu'un autobus s'arrête, il crée une situation dangereuse, puisque les voitures ont tendance à dépasser l'autobus alors que la visibilité en amont est limitée à cause de la route venteuse plus loin. Une solution simple consisterait à enlever l'arrêt d'autobus à l'intersection de la promenade Meadowglen et de la promenade Forest Valley.

L'indicateur électronique de vitesse actuel est efficace.

Il faudrait commencer à modérer la circulation à la source, sur le boulevard St-Joseph. Il n'y a pas de dispositifs de modération de la circulation dans cette rue.

Il faudrait rester le plus simple possible. Plus le plan est complexe, plus les automobilistes, les cyclistes et les piétons sont déroutés.

À mon avis, les détecteurs de vitesse actuels sont un moyen efficace de rappeler aux automobilistes qu'ils doivent ralentir.

<p>Je constate effectivement que l'indicateur de vitesse sur la promenade Forest Valley est très utile pour rappeler aux automobilistes leur vitesse et pour les inviter à ralentir. Je constate effectivement que les chauffards ralentissent lorsqu'ils passent devant cet indicateur. Il faudrait peut-être investir dans un plus grand nombre d'indicateurs.</p>
<p>Quand on examine les statistiques, les accidents se produisent essentiellement dans les environs de l'intersection du boulevard St-Joseph et de la promenade Forest Valley. Il serait peut-être plus logique de se pencher sur cette intersection et sur les moyens d'en améliorer la sécurité.</p>
<p>Il faut élargir la promenade Forest Valley devant le parc afin de prévoir suffisamment de place pour les voitures.</p>
<p>Y a-t-il moyen de prévoir un feu de virage à gauche chronométré à partir du boulevard d'Orléans jusqu'à la promenade Forest Valley; ce feu serait rouge par ailleurs. On réduirait ainsi la circulation de transit sur la promenade Forest Valley, qui redeviendrait une voie d'accès essentiellement résidentielle, plutôt qu'un raccourci pratique entre le boulevard d'Orléans et le boulevard St-Joseph.</p>
<p>Si on retient la désignation du circuit cyclable standard, il faudrait indiquer que les cyclistes doivent respecter tous les panneaux de signalisation (notamment en s'immobilisant aux panneaux d'arrêt).</p>
<p>Il ne faut pas modifier la limite de vitesse. 40 km/h est la vitesse parfaite pour ce quartier. Réduire la vitesse à 30 km/h est une mesure exagérée.</p>
<p>Il ne faudrait pas essayer d'abattre des arbres et de raser des bosquets sur la promenade Forest Valley pour apporter ces modifications.</p>
<p>Si les automobilistes sont retardés sur la promenade Forest Valley ou ailleurs, ils tenteront de rattraper le temps perdu sur d'autres routes, ce qui réduira la sécurité dans l'ensemble.</p>
<p>Il faudrait ajouter un indicateur de vitesse à pile solaire.</p>
<p>Il faudrait envisager de négocier avec la CCN pour aménager un nouveau tracé de circulation nord-sud à l'ouest du secteur de Chapel Hill.</p>
<p>Il serait sans doute utile d'ajouter un deuxième tableau d'affichage de la vitesse (comme celui qui est proche du croissant Valley Field) de l'autre côté de la rue non loin de la zone scolaire.</p>
<p>Je suis d'accord pour enlever l'arrêt d'autobus au sommet de la colline; l'arrêt proposé à la hauteur du croissant Rivermill n'est pas nécessaire, puisqu'il est proche du prochain arrêt.</p>
<p>Il faudrait garder le tableau d'affichage numérique de la vitesse.</p>
<p>Il faudrait penser à prioriser les piétons et les cyclistes.</p>
<p>Les automobilistes ne sont pas attentifs à la zone de vitesse de 40 km/h sur la promenade Forest Valley, et la plupart du temps, ils ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons qui traversent la chaussée à l'endroit où le panneau indicateur est installé, un peu au nord du boulevard d'Orléans à la hauteur de la place Des Ravins.</p>
<p>Il faut un autre panneau d'arrêt, probablement sur la promenade Rivercrest ou sur le croissant Forestglen.</p>
<p>Je ne suis pas d'accord avec le panneau d'arrêt supplémentaire dans tous les sens à l'angle du croissant Rivermill. Ce panneau est complètement inutile.</p>
<p>Je suis parfaitement d'accord que vous respectiez toutes les normes d'accessibilité pour les arrêts d'autobus. Il ne devrait pas s'agir d'une option.</p>