

Rapport sur « Ce que nous avons entendu » III (RCQNAE III)

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

La troisième consultation tenue en ligne s'est déroulée au printemps 2023. En s'inspirant des commentaires du deuxième sondage en ligne (mené à l'hiver 2022) et après un examen complémentaire, il a été recommandé d'ajouter un ensemble de coussins berlinois dans l'option de rechange 1 sur le tronçon de la promenade Forest Valley proche des écoles; il s'agit d'une mesure supplémentaire pour réduire la vitesse et améliorer la sécurité. On peut considérer qu'il s'agit du **Plan final recommandé**.

Puisqu'il s'agissait d'une légère modification de l'option de rechange 1, la troisième consultation en ligne visait à faire connaître le plan final recommandé et à réunir des commentaires. 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 10 avril 2023 et le 12 mai 2023. Au total, 144 personnes ont répondu à ce sondage public.

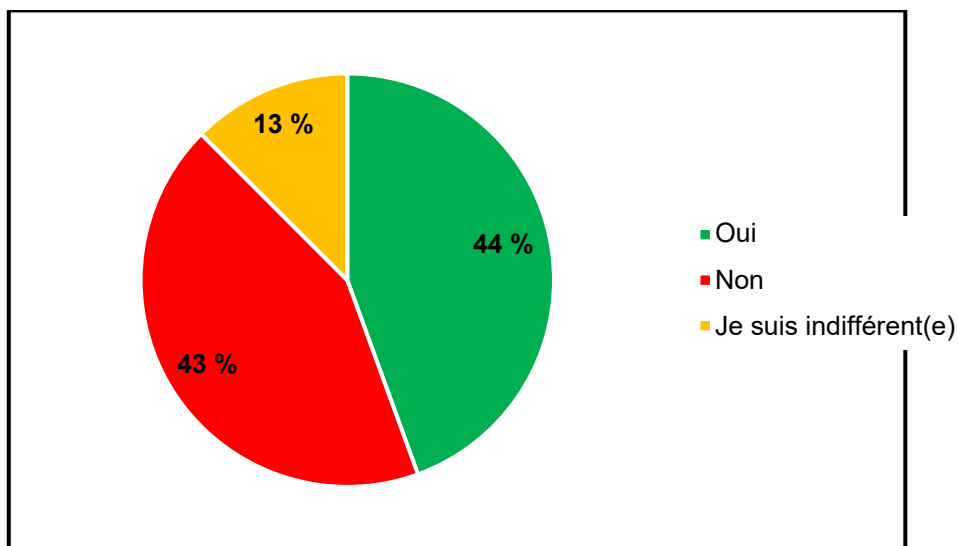
Ce rapport sur « Ce que nous avons entendu » (RCQNAE III) est le résultat de cette troisième consultation tenue en ligne.

Les RCQNAE de la première et de la deuxième consultations en ligne sont publiés sur la page Web du projet sous le titre [Étude sur la modération de la circulation le long de la promenade Forest Valley | Ville d'Ottawa](#).

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 le [Plan final recommandé](#) pour la promenade Forest Valley?** (Le Plan final recommandé constitue l'option de rechange 1 communiquée durant le deuxième sondage en ligne et à laquelle on a ajouté un ensemble de coussins berlinois sur la promenade Forest Valley entre la place des Ravins Nord et la place des Ravins Sud, en face des écoles, du parc et de l'aire de jeux d'eau.)



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Oui	64	44 %
Non	62	43 %
Je suis indifférent(e)	18	13 %
Total	144	100 %

2. **Veillez faire ci-après les commentaires généraux que vous jugez pertinents.** Parmi les 144 répondants, 109 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. Il faut prévoir d'autres mesures.
 - Il n'y a pas de problèmes de circulation sur la promenade Forest Valley. Il n'est pas nécessaire de recourir à des mesures de modération de la circulation.

- Je suis d'accord pour installer d'autres coussins berlinois sur la promenade Forest Valley.
- Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois.
- Je m'inquiète du passage piétonnier existant devant l'école parce que les automobilistes ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons.
- Il faudrait envisager d'installer un radar photographique.
- Il y a un problème de sécurité pour les piétons qui traversent la promenade Forest Valley à l'intersection de la promenade Willowbark.

3. Quel est votre code postal?

Parmi les 144 répondants, 142 ont donné leur code postal. 95 % des répondants viennent du secteur de Chapel Hill Nord. Trois pour cent venaient des secteurs voisins (village d'Orléans, Convent Glen et Blackburn Hamlet). Les autres, soit 2 % des répondants, venaient de l'extérieur de ces secteurs.

Appendice

Vous trouverez ci-après la synthèse complète des différents commentaires qui nous ont été adressés pour donner suite à la question 2. Nous avons consolidé ces commentaires et nous les avons regroupés selon les thèmes communs, sans toutefois les présenter dans un ordre précis.

Inquiétudes exprimées sur la circulation dans la promenade Forest Valley
Certains automobilistes roulent trop vite sur la promenade Forest Valley. Si c'est le mieux que nous pouvons faire, je crois que c'est mieux que rien. Je souhaiterais qu'on améliore la sécurité et qu'on aménage des dispositifs de modération de la circulation pour les piétons et les cyclistes.
Ce plan ne permet pas de corriger le problème d'excès de vitesse entre le boulevard St-Joseph et le croissant Rivermill.
Je remarque que les automobilistes roulent comme des chauffards. Ils ne s'immobilisent pas non plus aux passages piétonniers.
Les automobilistes sortent du boulevard d'Orléans et accélèrent en passant la courbe.
C'est vraiment entre le croissant Rivermill et la promenade Meadowglen que les automobilistes accélèrent sur la promenade Forest Valley.
La situation est normale entre la promenade Meadowglen et le boulevard d'Orléans. On ne corrige pas le problème d'excès de vitesse entre la promenade Meadowglen et le chemin de Montréal. C'est sur ce tronçon qu'on distribue les billets de contravention.
Ce plan ne prévoit rien pour réduire la vitesse entre le croissant Forestglen et la promenade Meadowglen.
Dans les prochains plans, je souhaiterais qu'on adopte des mesures pour enrayer les excès de vitesse dans le sens nord à partir de l'intersection de la promenade Forest Valley et du croissant Rivermill. Dans de nombreux cas, les automobilistes accélèrent après le panneau d'arrêt en descendant pour se rendre au boulevard St-Joseph.

Je suis d'accord avec toutes les améliorations à apporter pour réduire la vitesse des automobilistes qui tournent sur la promenade Meadowglen en sortant de la promenade Forest Valley.
Je m'inquiète toujours de l'intersection de la promenade Forest Valley et de la promenade Willowbark. C'est une intersection achalandée, où il n'y a pas de passage piétonnier réaménagé.
Je ne sais pas trop pourquoi vous n'incluez pas l'intersection de la promenade Forest Valley et de la promenade Willowbark parmi les intersections vraiment achalandées pendant l'heure de pointe en raison de l'école toute proche. J'aurais souhaité qu'on adopte également certaines mesures à cet égard.
Les enfants traversent aussi l'intersection de la promenade Willowbark et de la promenade Forest Valley, ce qui est problématique et ce qui risque de produire des accidents!
Je suis heureux que l'on pense à la sécurité des enfants qui jouent dans le parc et dans l'aire de jeux d'eau et de ceux qui fréquentent l'école. C'était ma principale inquiétude.
Aucun problème sur la promenade Forest Valley
Je n'ai jamais vu d'automobilistes conduire trop vite ou imprudemment sur la promenade Forest Valley.
Je me promène toujours dans le quartier et je n'ai jamais ressenti le besoin d'apporter ces changements.
Nous n'avons jamais connu de problème de la sorte. Nous n'avons jamais entendu parler d'accidents depuis les 12 années que nous habitons ici.
Il n'est pas nécessaire de prévoir d'autres dispositifs de modération de la circulation sur une voie publique aussi large, avec des terre-pleins larges eux aussi.
Je n'ai jamais été témoin d'excès de vitesse dans les 9 dernières années.
Je fais toujours des randonnées à vélo dans le quartier et je me sens en sécurité quand je roule dans la rue. En traversant l'intersection en face du parc, je me sens en sécurité et je vois clairement toutes les voitures, sans ennui.
J'habite ici depuis 10 ans et j'ai PEUT-ÊTRE vu deux cyclistes sur la côte de la promenade Meadowglen en sortant du boulevard St-Joseph. Il s'agit d'une côte TRÈS pentue, qui n'est pas adaptée aux cyclistes. Je ne sais pas pourquoi il faudrait tracer des lignes de rétrécissement sur cette côte (ce qui serait un gaspillage des fonds des contribuables). Aussi, j'habite ici depuis 10 ans, et je n'ai JAMAIS vu un piéton traverser l'intersection du croissant Rivermill.
Opinions favorables à l'aménagement de coussins berlinois
Les coussins berlinois sont une bonne idée, et je serais d'accord pour en ajouter d'autres.
Ce n'est pas suffisant pour réduire la vitesse des automobiles. Il faudrait installer d'autres coussins berlinois entre le croissant Forestglen et la promenade Rivercrest.
Il faut prévoir des dos d'âne allongés ou des panneaux d'arrêt entre la promenade Meadowglen et le croissant Rivermill pour corriger le problème d'excès de vitesse.
Je suis d'accord pour qu'on installe les autres coussins berlinois proposés.
Je suis d'accord avec les autres dispositifs de sécurité, dont les coussins berlinois.

Les coussins berlinois ne permettent pas de réduire la vitesse. Il faut un double dos d'âne allongé comme le modèle Asticou pour réussir à réduire les excès de vitesse.
Je suis d'accord avec le plan final à la condition de prévoir un ensemble de coussins berlinois à l'endroit décrit dans le plan.
Les dos d'âne courts sont une excellente idée.
La meilleure option pour ce secteur consiste à ajouter un coussin berlinois dans le passage existant.
Il suffit d'installer un ensemble de coussins berlinois non loin de l'école.
Il faudrait prévoir un coussin berlinois ou un passage piétonnier à l'intersection de la promenade Willowbark et de la promenade Forest Valley, en raison de l'achalandage du passage piétonnier à partir de l'allée piétonne du ravin.
Merci d'avoir été attentif à mes commentaires précédents. Je crois que les coussins berlinois supplémentaires sont une bonne idée pour améliorer la sécurité de l'école, du parc et de l'aire de jeux d'eau en réduisant la vitesse dans ce tronçon de la voie publique.
Je suis déçu qu'on ait enlevé les coussins berlinois proposés au début de ce projet.
Pourquoi enlever les dispositifs les plus efficaces pour ralentir la circulation lorsqu'il s'agit de la première inquiétude? Il faudrait ajouter des coussins berlinois un peu partout.
Le nombre de points d'installation des dos d'âne courts est suffisant pour assurer en permanence la sécurité dans les zones scolaires.
Oui, il faut plus de coussins berlinois.
Les coussins berlinois sont obligatoires.
Les passages piétonniers surélevés et les avancées de trottoir permettent d'améliorer la sécurité des piétons, de rétrécir les voies de circulation et de rehausser la sécurité routière des cyclistes.
J'ai toujours été d'accord pour ajouter des dos d'âne courts, qui sont à mon avis la seule solution pour ralentir les voitures.
Il faudrait installer des coussins berlinois au sud jusqu'à la promenade Willowbark parce que les automobilistes accélèrent sur la place des Ravins Sud pour se rendre au boulevard d'Orléans.
Si je suis heureux qu'on installe des coussins berlinois entre les deux écoles, je trouve étonnant et décevant que le plan approuvé ne prévoit pas de coussins berlinois sur la promenade Forest Valley entre le croissant Rivermill et la promenade Meadowglen.
Opinions non favorables aux coussins berlinois
Les coussins berlinois ne sont pas nécessaires.
Je suis d'accord avec les améliorations à apporter aux voies cyclables et aux passages piétonniers, mais non avec les coussins berlinois.
Les coussins berlinois ajoutés dans le plan privilégié sont inadmissibles.
On ne veut pas de dos d'âne courts ni de coussins berlinois. La collectivité s'est déjà exprimée.
Je suis contre les nouveaux dos d'âne courts, qui ne font qu'encourager les automobilistes à accélérer entre deux dos d'âne.
Nous n'avons pas besoin de ces dispositifs.

Vos dispositifs de modération de la circulation ne sont pas efficaces. Pensez à la promenade Viseneau et au résultat obtenu : les automobilistes accélèrent à plus de 50 kilomètres/heure, en plus de devoir ralentir pour franchir les DOS D'ÂNE, avant de réaccélérer puis de ralentir à nouveau.
Je ne suis pas d'accord pour ajouter des coussins berlinois.
Le plan final serait fantastique, sauf les coussins berlinois.
Les dos d'âne courts encouragent les automobilistes à accélérer lorsqu'ils les ont franchis. Je ne suis pas d'accord.
Ajouter des coussins berlinois ne fait que ralentir les véhicules d'urgence.
Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois.
Je suis contre les plateformes surélevées (coussins berlinois), qui augmentent l'usure des véhicules (risque pour la sécurité) et dont la mise en œuvre et l'entretien coûtent cher (en raison du déneigement des routes).
Je ne suis pas d'accord avec les piquets flexibles ni avec les dos d'âne courts.
On ne veut pas de dos d'âne courts. Les autres mesures sont satisfaisantes.
Il serait préférable de se contenter d'aménager des infrastructures cyclables protégées, ce qui réduirait considérablement la largeur de la chaussée et la vitesse sans avoir à aménager des dos d'âne.
Il est évident, d'après le sondage précédent, qu'une majorité de répondants NE VOULAIENT PAS de dos d'âne courts, mais qu'ils étaient d'accord avec les autres changements proposés.
Les coussins berlinois permettent difficilement de déneiger la chaussée en hiver ou peuvent subir des dommages dont les frais de réparation seraient à la charge des contribuables.
Voies et bandes cyclables
La promenade Forest Valley est trop exiguë pour aménager une voie cyclable des deux côtés.
Le côté sud du revêtement de la chaussée non loin du boulevard St-Joseph est endommagé. Les cyclistes ne peuvent pas continuer de rouler dans la voie cyclable. Il faut aussi balayer la voie à intervalles réguliers pour enlever les débris qui s'amoncellent.
Pour les cyclistes, les parcours cyclables planifiés sur la promenade Forest Valley pourraient comporter de nouveaux dangers parce que la chaussée est inégale pour les vélos.
On a installé un nouveau panneau indicateur annonçant la voie cyclable. Il est nécessaire de prévoir une voie cyclable réservée, surtout sur la pente de la promenade Forest Valley menant au boulevard St-Joseph. De nombreux cyclistes montent cette pente et redescendent : une voie cyclable aiderait à assurer leur sécurité.
Il faut mieux protéger les cyclistes.
Passage piétonnier
Je ne suis pas d'accord pour aménager un autre passage piétonnier sur la promenade Willowbark.

Le plan ne tient pas compte des différentes demandes d'installation de feux clignotants aux passages piétonniers. Il s'agit de la partie la plus dangereuse de la promenade Forest Valley, et on n'a pas tenu compte des inquiétudes exprimées.
Souvent, les automobilistes ne s'arrêtent pas au passage piétonnier de la place des Ravins, malgré les panneaux indicateurs qui les invitent à le faire. C'est très dangereux, surtout pour les enfants.
Ce qui nous inquiète le plus, compte tenu de l'achalandage journalier du passage piétonnier à l'angle de la place des Ravins Sud, ce sont les automobilistes qui franchissent régulièrement le passage alors que les piétons attendent de traverser.
Demande de radar photographique (non compris dans les dispositifs proposés pour modérer la circulation)
Il faut corriger le problème de la surveillance policière et des radars photographiques. La solution actuelle est une entrave pour les automobilistes, même quand l'école est fermée.
Tout ce fatras est un gaspillage de fonds, en plus d'être inesthétique, inefficace et exagéré; il suffit d'installer une caméra et d'en récolter plutôt les recettes.
Si on souhaite réduire la vitesse, il faut installer des radars photographiques.
Je propose vigoureusement d'ajouter un radar photographique sur la promenade Forest Valley, à l'endroit où se trouve le radar existant de surveillance de la vitesse automobile, ce qui permettra de résoudre le problème d'excès de vitesse sur la promenade Forest Valley.
Je crois vraiment que les zones de contrôle de la vitesse et les caméras sont les moyens de dissuasion les plus efficaces. J'ai vu un automobiliste qui conduisait si rapidement pour gravir la pente qu'il a perdu la maîtrise de son véhicule et a embouti deux voitures stationnées dans une entrée de cour!
Pourquoi ne pas installer un radar photographique plutôt que des coussins berlinois?
Allons-y avec les radars photographiques.
Avez-vous pensé à des caméras?
Opinions favorables à l'étude des options d'après la consultation précédente
Il n'est pas nécessaire de réviser l'option privilégiée d'après ce qu'indique le résultat du deuxième sondage en ligne.
Je suis d'accord avec le résultat de la consultation publique 2, qui a pour effet d'enlever la bande cyclable réservée et de maintenir le statu quo pour ce qui est des places de stationnement dans les rues.
Il faudrait garder la largeur rétrécie de la chaussée sur la promenade Rivercrest comme l'indique l'option de rechange 2.
L'option de rechange 1 est suffisante : il s'agit de l'option sans dos d'âne allongé.
L'option de rechange 1, qui ne prévoit pas de coussin berlinois, est suffisante.
Je préfère l'option 2 (qui prévoit deux ensembles de coussins berlinois).
Je préfère l'option 2, qui prévoit des dos d'âne.

Divers
Certains dispositifs seraient utiles, au nord de la promenade Willowbark, pour rappeler aux automobilistes qu'ils entrent dans une zone scolaire et dans le secteur d'un parc.
C'est une solution à apporter à un problème qui n'existe pas.
Il faudrait installer un tableau électronique d'affichage de la vitesse dans le sens nord, entre la place des Ravins Nord et la place des Ravins Sud.
Les véhicules stationnés ou immobilisés et les voies cyclables proches de l'école ne peuvent cohabiter, à moins de prévoir un espace réservé et séparé pour les uns et les autres.
Les automobilistes irresponsables qui causent les problèmes sont peu nombreux.
C'est un gaspillage de fonds pour les contribuables, et cette option peut donner lieu à d'autres problèmes, par exemple les automobilistes qui essaient de gagner du temps en empruntant d'autres routes et les véhicules d'urgence qui sont ralentis à cause des dos d'âne et des autres dispositifs de modération de la circulation.
Merci de tenir cette consultation.
J'ai toujours cru qu'aménager des routes les plus libres possible donne une marge d'erreur maximum, plus de place pour éviter les collisions et une visibilité nettement meilleure dans l'ensemble. Il faudrait donc prendre acte de mon refus absolu (et parfaitement justifié) pour toutes ces restrictions de la circulation automobile.
Je suggère de réduire ce fort achalandage en installant un panneau indicateur interdisant les virages à gauche depuis le boulevard St-Joseph en direction de la promenade Forest Valley, au moins pendant certaines périodes (par exemple à l'heure de pointe de l'avant-midi). Ou encore, on pourrait installer un panneau indicateur interdisant les virages à gauche depuis le boulevard Orléans (à nouveau, au moins pendant l'heure de pointe de l'avant-midi et sauf pour la circulation et l'accès local).
Je ne suis pas contre ce plan, mais je pense qu'il omet le point essentiel, soit l'achalandage automobile.
Avons-nous vraiment besoin de plus de dispositifs de modération de la circulation? Combien d'accidents de la circulation mettant en cause des cyclistes ou des piétons a-t-on comptabilisés dans les cinq dernières années?
Il n'est pas nécessaire de rétrécir la chaussée à la hauteur de la promenade Meadowglen ni d'aménager le troisième passage piétonnier. Le déneigement serait problématique.
Il faut cesser de consacrer à ces questions les fonds des contribuables. Il faudrait plutôt asphalté les rues et corriger les nids-de-poule dangereux.
C'est une bonne option pour les cyclistes, les piétons et les chauffeurs d'autobus.
Les panneaux d'arrêt supplémentaires, les dos d'âne courts et le rétrécissement de la chaussée ne font que décourager les automobilistes d'emprunter ces routes, et il y a très peu de solutions de rechange pour sortir de la collectivité.
Il faudrait envisager de modifier la synchronisation des feux à l'angle de la promenade Forest Valley et du boulevard Orléans et à l'intersection de la promenade Forest Valley et du boulevard St-Joseph. Il faudrait aussi envisager de remplacer la double voie de virage à gauche dans le sens nord par une seule voie de virage à l'intersection de la promenade Forest Valley et du boulevard St-Joseph.
Cette option paraît satisfaisante.

Je ne suis pas d'accord pour rétrécir la chaussée à la hauteur de la promenade Meadowglen.
Le nouvel arrêt d'autobus proposé à la hauteur du croissant Rivermill est aménagé trop près en aval du panneau d'arrêt dans tous les sens et causera une congestion.
L'aménagement du panneau d'arrêt en aval du panneau d'arrêt dans tous les sens à la hauteur du croissant Rivermill est étrange; lorsqu'un autobus s'y immobilisera, les voitures encombreront l'intersection.
Cette option ne permettra pas d'améliorer la sécurité ni de décourager les automobilistes à accélérer et ne sera pas non plus un obstacle contre la circulation de transit.
Il n'existe pas de plan pour modérer la circulation sans surveillance policière réelle.
Je crois que c'est probablement ce qu'il faut faire pour améliorer la sécurité entre la place des Ravins Sud et la place des Ravins Nord, non loin de l'école et du parc.
J'approuve toutes les mesures, à l'exception de la réinstallation de l'arrêt d'autobus à l'extrémité nord de la promenade Forest Valley.
Le secteur a besoin d'un nouveau parc de stationnement, ou il faut agrandir l'un des parcs de stationnement de l'école pour servir ses terrains de sports, dont ceux destinés au basketball et au tennis, et sa nouvelle aire de jeux d'eau.
Le panneau indicateur de vitesse existant (tableau électronique d'affichage de la vitesse) devrait rester là où il est, et il faudrait en poser un autre à l'extrémité nord, et il faudrait garder ces deux panneaux en permanence.
Ce problème perdure depuis très longtemps et semble être causé par quelques chauffards de la localité. Il n'est pas représentatif de la plupart des automobilistes et continuer d'en parler a pour effet de gaspiller les fonds des contribuables. Les données ne justifient simplement pas des changements majeurs.
Panneau de limitation de la vitesse dans la zone scolaire et feux clignotants aux passages piétonniers. C'est tout ce qu'il faut.
Vous n'écoutez pas du tout la collectivité locale. Pourquoi tenir ces séances de consultation si vous prévoyez simplement de ne pas en tenir compte?
Le point d'installation paraît étrange, car les aménagements ne sont pas prévus près de l'une ou l'autre des entrées de l'école
Les changements proposés paraissent très coûteux et n'auront probablement pas d'impact majeur.
Il faudrait remplacer les panneaux d'arrêt par un carrefour giratoire pour augmenter la vitesse moyenne afin de compenser les mesures de modération de la circulation. C'est aussi préférable pour les cyclistes.
La sécurité des enfants est absolument prioritaire.
Nous espérons que les gens décideront d'emprunter d'autres parcours. Sinon, il y aura des files de voitures devant notre maison.
D'après ce que j'ai pu observer à partir de chez moi, les dispositifs installés jusqu'à maintenant (soit les dos d'âne courts, les panneaux indicateurs et le balisage de la chaussée) n'ont guère d'effet ou N'EN ONT PAS DU TOUT sur la vitesse de la circulation automobile et ne donnent absolument AUCUN résultat lorsqu'il s'agit de réduire l'achalandage automobile.

Par ailleurs, mettre en place tous ces dispositifs de sécurité alors qu'il y a déjà des coussins berlinois et des panneaux de limitation de la vitesse que tous doivent respecter.

Je ne suis pas en faveur des coussins berlinois. Mais s'il faut en installer, vous avez choisi le meilleur endroit pour le faire.

Les coussins berlinois résisteront-ils au matériel de déneigement de la Ville?

Je m'inquiète simplement des automobilistes qui contourneront les coussins berlinois pour continuer de rouler à la même vitesse.

Veuillez NE PAS installer de potelets de caoutchouc sur la promenade Forest Valley ni sur la promenade Meadowglen. Ils représentent un danger en obligeant les automobilistes ou les camionneurs à rouler sur des chaussées exigües. Même certains automobilistes qui ont de petites voitures ont de la difficulté à traverser ce secteur parce qu'ils sont incapables de franchir ces potelets.

L'aire de jeux d'eau est très mal située.