

Rapport sur ce que nous avons entendu

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

Contexte

Les inquiétudes exprimées à propos de la circulation sur la promenade Forest Valley ont déjà été corroborées et priorisées en 2014 pour une étude de la circulation dans le cadre du Programme de modération de la circulation dans les quartiers (PMCQ), auparavant appelé le « Programme de gestion de la circulation locale (PGCL) ». À l'époque, la Ville a mené différentes consultations publiques et rédigé la version provisoire d'un plan de modération de la circulation; toutefois, ce plan n'a jamais été approuvé. L'étude a été interrompue en 2016 à la demande du précédent conseiller municipal. En 2017, des résidents ont déposé plusieurs plaintes auprès de la Ville, et après quelques années, l'étude a été relancée à la demande du nouveau conseiller municipal.

L'objectif de l'Étude sur la modération de la circulation sur la promenade Forest Valley consiste à élaborer, évaluer et recommander des dispositifs de modération de la circulation destinés à améliorer les conditions pour les usagers de la route et les résidents de la promenade Forest Valley.

Synthèse des activités de consultation

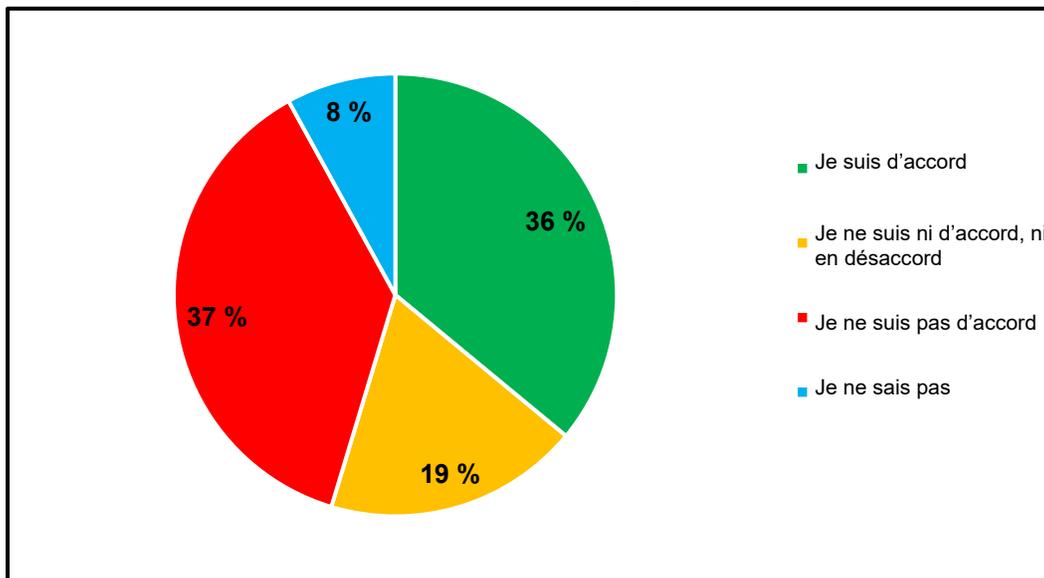
On a tenu une consultation en ligne afin de faire connaître à la collectivité le plan de modération de la circulation recommandé pour la promenade Forest Valley et de réunir les commentaires. Cette consultation en ligne a consisté à présenter des maquettes informationnelles et à diffuser, en plus du sondage en ligne, l'information sur le plan recommandé dans le site Web de la Ville. Un prospectus a été adressé aux résidents et aux citoyens du quartier voisin pour leur annoncer la prochaine consultation en ligne et le sondage électronique. Ce sondage a été diffusé dans la période comprise entre le 23 mai et le 24 juin 2022. Au total, 150 personnes ont répondu à ce sondage public.

Le 1^{er} juin 2022, le personnel de la Ville a aussi participé à une consultation publique en ligne organisée par le bureau du conseiller municipal. Le personnel de la Ville a parcouru les maquettes, présenté les dispositifs proposés pour modérer la circulation afin de permettre aux citoyens de comprendre le processus et de connaître les détails du plan recommandé pour la modération de la circulation et a réuni les commentaires.

Résultats du sondage en ligne

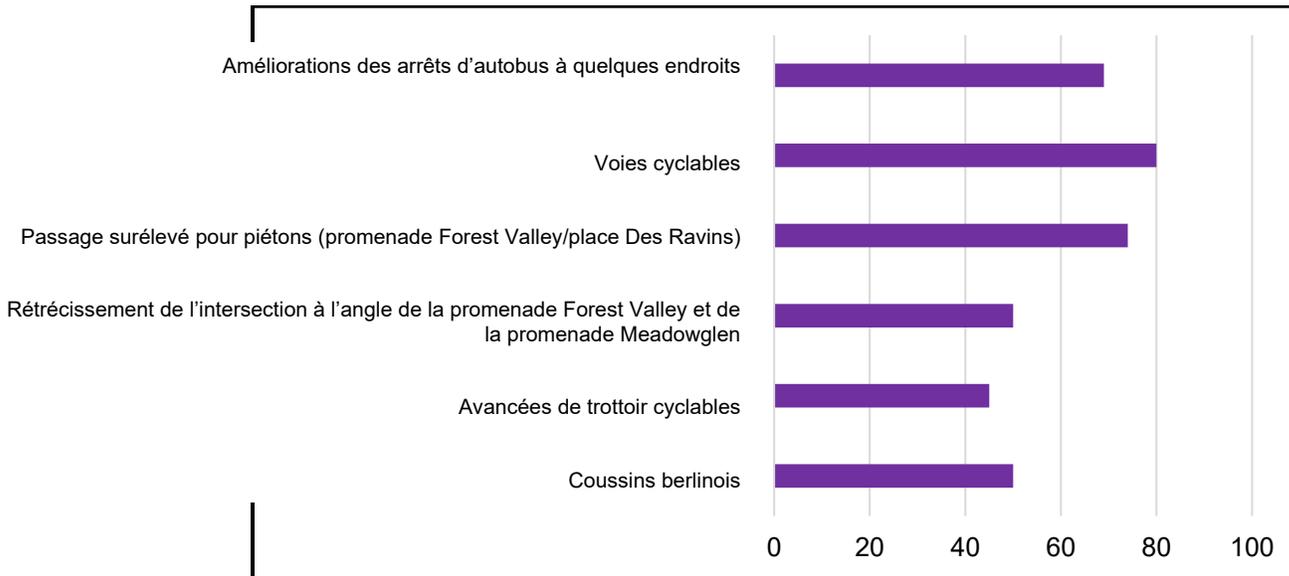
La section suivante fait état des résultats du sondage en ligne, en plus de comprendre les synthèses des différents commentaires recueillis.

1. Êtes-vous d'accord pour dire que la version provisoire du plan d'avant-projet présenté dans les documents de la consultation en ligne permettra de répondre aux inquiétudes de la collectivité à propos de la circulation sur la promenade Forest Valley?



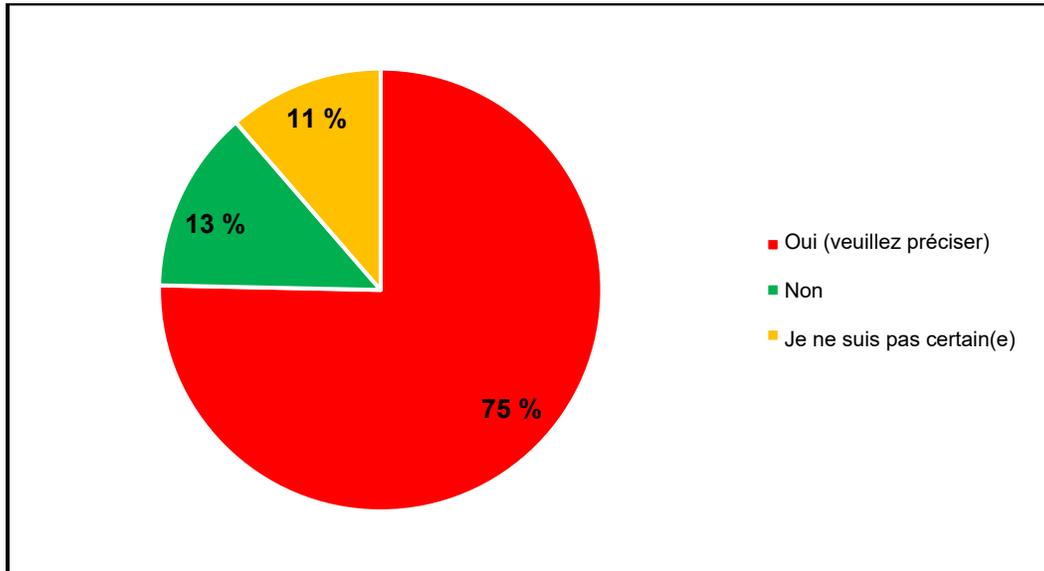
Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Je suis d'accord	54	36 %
Je ne suis ni d'accord, ni en désaccord	28	19 %
Je ne suis pas d'accord	56	37 %
Je ne sais pas	12	8 %
Total	150	100 %

2. Quels sont les aspects de la conception qui vous plaisent le plus? (Cochez toutes les bonnes réponses.)



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Coussins berlinois	50	33 %
Avancées de trottoir cyclables	45	30 %
Rétrécissement de l'intersection à l'angle de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen	50	33 %
Passage surélevé pour piétons (promenade Forest Valley/place Des Ravins)	74	49 %
Voies cyclables	80	53 %
Améliorations des arrêts d'autobus à quelques endroits	69	46 %
Total : 150 répondants/368 réponses		

3. Y a-t-il des aspects de la version provisoire du plan d'avant-projet qui ne vous plaisent pas?



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Oui (veuillez préciser)	113	75 %
Non	20	13 %
Je ne suis pas certain(e)	17	11 %
Total	150	100 %

Oui (veuillez préciser) : Nous avons reçu au total 50 réponses et nous avons préparé la synthèse représentative ci-après. Le lecteur trouvera dans l'appendice la liste complète des réponses.

- Je ne suis pas favorable aux coussins berlinois.
- Je ne suis pas favorable à l'idée d'enlever des places de stationnement.
- Je ne suis pas favorable à l'aménagement des avancées de trottoir et au rétrécissement de la chaussée.
- Je ne suis pas favorable à l'aménagement de voies cyclables.
- Je ne suis pas favorable au projet.

4. Y a-t-il des modifications que vous apporteriez au plan recommandé pour modérer la circulation? (Les commentaires ci-après ne sont pas reproduits dans un ordre précis.)

Nous avons reçu au total 50 réponses et nous avons préparé la synthèse représentative ci-après. Le lecteur trouvera dans l'appendice la liste complète des réponses.

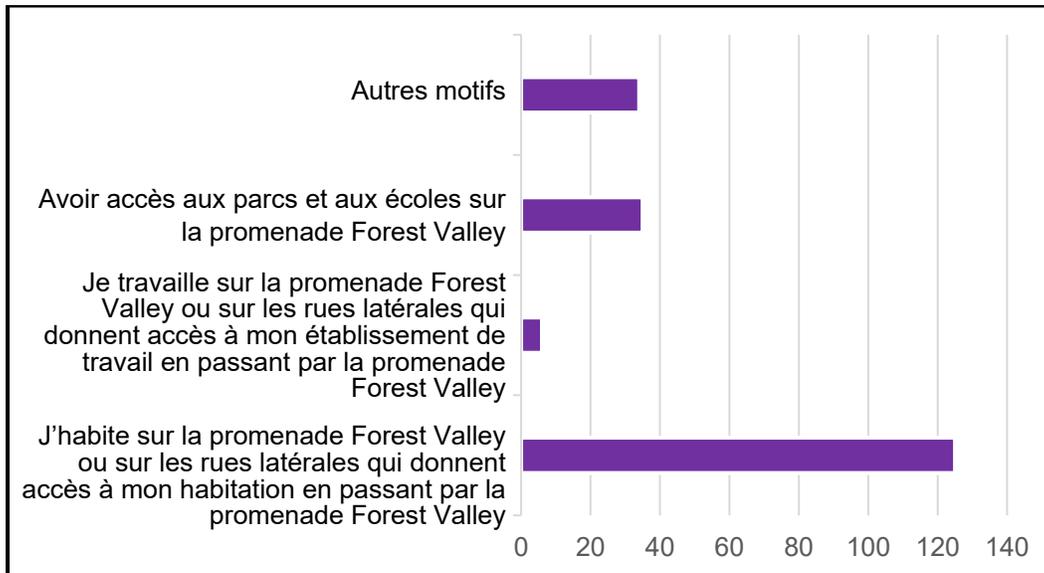
- Certains coussins berlinois sont trop proches.
- Il faudrait enlever les coussins berlinois.
- Il faudrait enlever la voie cyclable.
- Problème de drainage sur la promenade Meadowglen
- Il faudrait ajouter un radar photographique.
- Je ne suis pas favorable à ce projet.
- Il faudrait conserver les places de stationnement.
- Mettre en œuvre des feux de circulation aux passages pour piétons.
- Ajouter un panneau d'arrêt dans toutes les directions aux autres intersections.
- Voie cyclable des deux côtés

5. Nous vous invitons à faire éventuellement d'autres commentaires. (Les commentaires ci-après ne sont pas reproduits dans un ordre précis.)

Nous avons reçu au total 50 réponses et nous avons préparé la synthèse représentative ci-après. Le lecteur trouvera dans l'appendice la liste complète des réponses.

- Il faut conserver les places de stationnement nécessaires.
- Il n'y a pas assez de place pour le stationnement et pour la voie cyclable.
- La voie cyclable est une bonne idée.
- Les véhicules stationnés à côté des piquets flexibles constituent un problème de sécurité.
- Il faudrait installer un radar photographique.
- Je ne suis pas d'accord avec ce projet, puisqu'il n'y a pas de problème de circulation.
- Je suis favorable à ce projet.

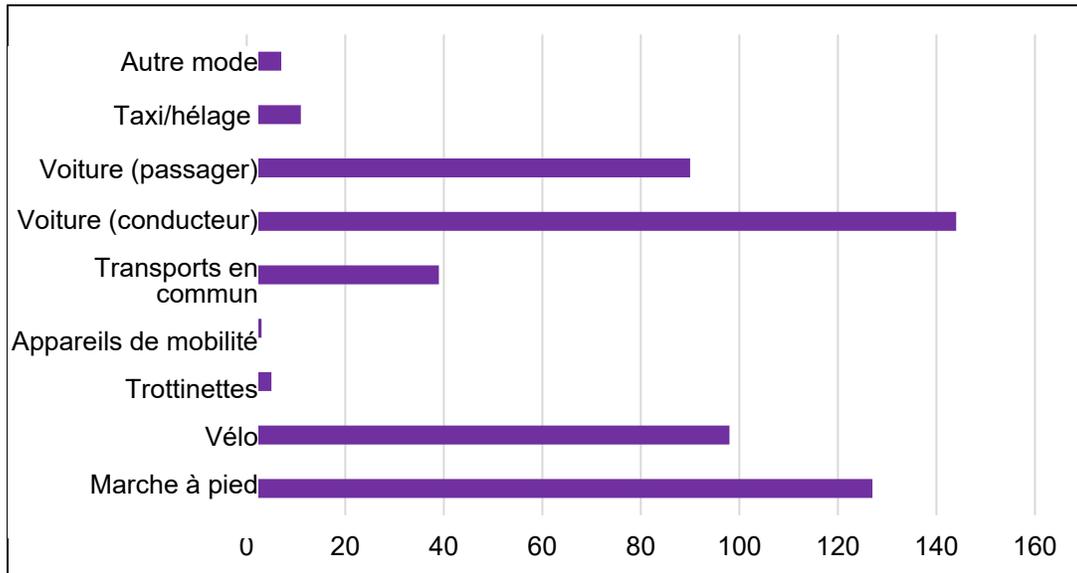
6. Quel est l'objectif premier de vos déplacements sur la promenade Forest Valley? (Cochez toutes les bonnes réponses.)



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
J'habite sur la promenade Forest Valley ou sur les rues latérales qui donnent accès à mon habitation en passant par la promenade Forest Valley	125	83 %
Je travaille sur la promenade Forest Valley ou sur les rues latérales qui donnent accès à mon établissement de travail en passant par la promenade Forest Valley	6	4 %
Avoir accès aux parcs et aux écoles sur la promenade Forest Valley	35	23 %
Autres motifs	34	23 %
Total : 150 répondants/200 réponses		

La catégorie des autres motifs comprend les promenades de chiens, la circulation automobile de transit et la circulation à vélo, la course à pied et les visites, entre autres.

7. À quel mode de transport faites-vous appel lorsque vous vous déplacez sur la promenade Forest Valley? (Cochez toutes les bonnes réponses.)



Réponses	Nombre total de répondants	Pourcentage total des réponses
Marche à pied	127	85 %
Vélo	98	65 %
Trottinettes	5	3 %
Appareils de mobilité	3	2 %
Transports en commun	39	26 %
Voiture (conducteur)	144	96 %
Voiture (passager)	90	60 %
Taxi/hébergement	11	7 %
Autre mode	7	5 %
Total : 150 répondants/524 réponses		

La catégorie des autres modes de transport comprend la course, la motocyclette et Uber.

8. Quel est votre code postal?

Cette précision ne s'applique pas à ce rapport.

Appendice

Voici la synthèse complète des différents commentaires qui nous ont été adressés pour donner suite aux questions 3, 4 et 5. Nous avons consolidé ces commentaires et nous les avons regroupés selon les thèmes communs, sans toutefois les présenter dans un ordre précis.

3. Y a-t-il des aspects de la version provisoire du plan d'avant-projet qui ne vous plaisent pas?

Coussins berlinois
Ces coussins sont parfois très durs pour le système de suspension des véhicules, même quand on roule très lentement.
Conception des dos d'âne. Il faut les répartir également, même s'il s'agit de dos d'âne tout en béton.
Je n'aime pas les coussins berlinois et les passages surélevés pour les piétons.
Je préfère qu'on applique activement les dispositifs de limitation de la vitesse (radar photographique) sur les dos d'âne et les coussins berlinois, de même que pour les colonnes étroites qui pénalisent et mettent mal à l'aise tous les automobilistes, et non seulement les chauffards.
Je n'aime pas les coussins berlinois et les voies cyclables.
Je n'aime pas les coussins berlinois.
L'utilisation des coussins berlinois n'est pas judicieuse.
Les coussins berlinois ne sont pas nécessaires. La circulation est assez lente, sur la promenade Forest Valley, en raison des poteaux ralentisseurs.
Je n'aime pas les coussins berlinois : ils peuvent irriter les automobilistes qui les franchissent ou qui ont tendance à les contourner de toute manière.
Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois — en tant qu'automobiliste.
Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois, le rétrécissement de l'intersection et les passages surélevés.
Il ne devrait pas y avoir de coussins berlinois ni de dos d'âne, quel que soit le modèle.
Les coussins berlinois ne sont que des inconvénients pour tous.
Le coussin berlinois proposé entre le croissant Forestglen et le croissant Valley Field ne permettra pas de ralentir suffisamment la circulation pour tenir compte de l'angle mort entre ces deux croissants.
Les coussins berlinois et les dos d'âne ne sont pas agréables, qu'on soit en autobus ou en voiture.
Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois.
À mon avis, il y a deux dos d'âne qui sont vraiment de trop. Celui qui est aménagé non loin des écoles est logique, ce qui n'est toutefois pas le cas des deux autres.
Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois.
Les voitures roulent trop vite sur ma rue. Je conduis une petite voiture : les dos d'âne et les autres obstacles de la chaussée me distraient des bicyclettes, des piétons et de la circulation en général.
Je ne suis pas d'accord avec le coussin berlinois.

Rétrécissement de l'intersection et avancée de trottoir

En raison du rétrécissement de l'intersection du côté est de la promenade Forest Valley, à l'angle de cette promenade et de la promenade Meadowglen, il est difficile de virer à gauche en sortant de la promenade Meadowglen. Il faut toujours rouler dans la voie de gauche de la promenade Forest Valley.

Les saillies de trottoir sont dangereuses pour les cyclistes. Le rétrécissement du rayon de virage des voitures est dangereux.

Je ne suis pas d'accord avec les avancées de trottoir.

J'ai constaté que les avancées de trottoir et le rétrécissement de l'intersection amènent les automobilistes à faire des virages très larges, ce qui les amène à emprunter la voie de circulation à contresens. Je crois qu'il s'agit d'un danger pour la sécurité, surtout dans les zones scolaires. L'intersection du croissant Marwick et de l'avenue Scala est un exemple classique. Les automobilistes ne ralentissent pas; ils augmentent plutôt leur rayon de virage.

Les avancées de trottoir cyclables accumulent le sable et les débris. Pour les éviter quand je roule à vélo, j'emprunte la voie de circulation automobile à ces endroits.

Le rétrécissement de l'intersection de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen aurait pour effet d'accroître l'achalandage. Il en irait de même de l'aménagement de voies cyclables.

Il n'y a pas de place pour les avancées de trottoir cyclables dans le tronçon montant non loin du boulevard St. Joseph. Les voitures et les vélos ne peuvent pas circuler côte à côte au niveau des avancées de trottoir.

Stationnement et voie cyclable

En raison de l'augmentation récente des achats en ligne, il faut prévoir les aménagements en tenant compte du nombre considérable de camions de livraison qui circulent pour livrer des colis aux résidents de la promenade Forest Valley. On ne peut pas aménager ce type d'infrastructures cyclables intégrées dans la chaussée, ce qui restreint les manœuvres pour s'immobiliser et stationner les voitures en face des habitations.

Je ne suis pas d'accord avec la restriction des places de stationnement.

L'aménagement des voies cyclables veut-il dire qu'il ne sera plus permis de stationner sur la promenade Forest Valley? Qu'en sera-t-il des camions de livraison qui devront s'immobiliser pendant cinq minutes devant les habitations pour livrer les colis? Combien de cyclistes empruntent la promenade Forest Valley? Il serait plus difficile de mener les activités journalières s'il n'est pas permis de s'immobiliser sur la promenade Forest Valley.

À mon avis, les voies cyclables sont inutiles, compte tenu de l'achalandage automobile que je constate sur cette rue.

Je ne suis pas certain que les voies cyclables soient nécessaires. Si on ne diminue pas la limite de vitesse de circulation, il s'agira d'un autre obstacle quand je devrai sortir de mon entrée de garage.

Il n'y a pas de voies cyclables réservées des deux côtés de la promenade Forest Valley dans la section en pente, ce qui oblige les automobilistes à dépasser les cyclistes qui se déplacent dans le sens nord, en empiétant sur la voie de circulation à contresens.

Durant l'hiver, je stationne ma voiture sur le bord de la rue pour me rendre à la patinoire. Je devrai quand même stationner à cet endroit pour aller patiner.
Je ne suis pas d'accord avec les voies cyclables.
On ne peut pas encombrer les voies cyclables de grilles d'égouts, de morceaux d'asphalte et de débris. Si les voies cyclables ne sont pas désencombrées, les cyclistes devront rouler sur la chaussée.
Régulation des arrêts et passages pour piétons
Il faudrait éventuellement rehausser les passages pour piétons du côté sud de l'intersection de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen.
Le panneau d'arrêt est inutile à l'intersection du croissant Rivermill et de la promenade Forest Valley. L'intersection n'est pas assez importante pour justifier qu'on immobilise les voitures à cet endroit.
Il n'y a pas de passage traversant à l'angle du croissant Valley Field. Le matin, il est impossible de traverser ce croissant pour aller prendre l'autobus. Il faut prévoir un autre passage pour permettre aux piétons de traverser la rue.
Je ne suis pas d'accord avec le passage surélevé.
Il faut prévoir un feu de circulation pour ce passage : seulement 50 % des automobilistes s'arrêtent au passage.
Il faudrait prévoir des feux orangés clignotants à activer pour les piétons à l'endroit où se trouve le passage, non loin des terrains de tennis.
Arrêt d'autobus
Il paraît plus prudent d'aménager l'arrêt d'autobus au niveau de l'intersection signalisée actuelle, qu'en aval, vers le nord, sur le croissant Rivermill.
Aucune inquiétude/je ne suis pas d'accord avec l'étude.
Presque tous les éléments de l'étude. Gaspillage des fonds des contribuables. Il faut l'enlever entièrement chaque hiver. Il y a une limite de vitesse de 40 kilomètres et un panneau d'arrêt, ainsi qu'un indicateur de vitesse, pour rappeler aux automobilistes qu'ils doivent ralentir.
Il faut prévoir des caméras. Cessez de dépenser et de polluer visuellement la rue. Il faut commencer à donner des contraventions et à percevoir les fonds correspondants.
Il faut tenir compte du nombre d'accidents qui se sont produits de 2016 à 2020 : en quatre ans, il y a eu 10 incidents, alors que 4 500 véhicules se déplacent chaque jour sur la promenade Forest Valley. Je ne vois pas la nécessité de dépenser les fonds pour modifier cette promenade.
Je ne suis pas du tout d'accord avec le rétrécissement de l'intersection, les coussins berlinois et les passages surélevés pour les piétons. Je crois qu'il est plus important d'enseigner la sécurité routière aux enfants, au lieu d'installer tous ces obstacles et d'imposer toutes ces restrictions pour les automobilistes : on dirait qu'on veut que notre rue soit blindée pour les enfants. Ces précautions excessives n'auront pour effet que d'inciter les enfants, les cyclistes et les automobilistes à moins respecter le code de la route et à être moins prudents quand ils se déplacent sur la chaussée, puisque ces mesures routières auront pour effet de les déresponsabiliser.

<p>Veillez enlever tous les obstacles (poteaux ralentisseurs) sur la route. Il ne faut surtout pas nuire à la circulation. Il ne faut pas non plus rétrécir la chaussée. On ne doit pas rendre les conditions plus difficiles pour les automobilistes.</p>
<p>Je roule sur cette route deux fois par jour; la limite de vitesse de 40 kilomètres et les poteaux plantés au sol sont suffisants. À mes yeux, les automobilistes ne roulent pas à une vitesse excessive. Il faudrait peut-être interdire le stationnement sur le bord de la route devant l'école catholique Chapel Hill, puisqu'il semble que ce soit dangereux.</p>
<p>Ces mesures ne permettent pas de corriger les problèmes d'excès de vitesse, d'achalandage élevé, de non-respect des panneaux d'arrêt, ni non plus les difficultés lorsqu'il s'agit de sortir des entrées de garage : ils ne font qu'empirer la situation. Il en va de même des virages masqués à l'angle du croissant Forestglen et de la promenade Rivercrest!</p>
<p>Ce débat dure depuis des années, et je souhaite qu'on y mette fin : revenir constamment sur la question est ridicule. Nous déposons des plaintes depuis 2017 : il y a déjà dans cette rue de ridicules panneaux jaunes qui ralentissent la circulation, et c'est largement suffisant.</p>
<p>Divers</p>
<p>La présentation du plan d'avant-projet est trompeuse. La réduction de la largeur de la chaussée s'accompagnera d'une réduction de la limite de vitesse, qui passera à 30 km/h. On aurait dû le préciser.</p>

4. Y a-t-il des modifications que vous apporteriez au plan recommandé pour modérer la circulation?

<p>Coussins berlinois</p>
<p>Il faudrait aménager un coussin berlinois ou un passage surélevé à l'angle de la promenade Forest Valley et de la promenade Willowbark.</p>
<p>Les deux dos d'âne proches du croissant Valley Field paraissent trop rapprochés. Pourquoi?</p>
<p>Il faudrait enlever les coussins berlinois.</p>
<p>Il faudrait oublier le coussin berlinois.</p>
<p>Il ne faudrait rien changer, sauf ajouter des coussins berlinois et améliorer l'aménagement de l'arrêt d'autobus.</p>
<p>Il faudrait déplacer le coussin berlinois, dont on propose pour l'aménagement entre le croissant Forestglen et le croissant Valley Field, EN AMONT du croissant Forestglen, soit sur le tronçon situé entre les deux extrémités du croissant Forestglen.</p>
<p>Je ne suis pas d'accord avec les coussins berlinois, ni avec les dos d'âne, quel que soit le modèle. Dans les endroits où j'en ai vu, j'ai constaté que les automobilistes accélèrent, ralentissent un peu pour les franchir, puis accélèrent de nouveau. Il semble que ces mesures encouragent une conduite automobile plus erratique, ce qui en contredit leurs objectifs.</p>

Il ne faut pas ajouter les deux dos d'âne non loin des écoles. Aussi, aménager un passage surélevé pour les piétons voudrait dire qu'on installerait trois dos d'âne pour ralentir la vitesse devant les écoles. C'est beaucoup trop.
Éliminer les coussins berlinois.
Rétrécissement de la chaussée, avancées de trottoir et drainage
Il ne faudrait pas rétrécir l'intersection ni aménager d'avancées de trottoir.
Il y a des inondations sur le passage sud à l'angle de la promenade Forest Valley et de la promenade Meadowglen. Peut-on corriger ce problème?
Il faudrait d'abord corriger le problème majeur d'accumulation de l'eau à l'endroit où se croisent la promenade Meadowglen et la promenade Forest Valley. Depuis des années, il y a souvent beaucoup d'eau à cet endroit à cause du piètre drainage, ce qui oblige les piétons à éviter d'emprunter les trottoirs.
Stationnement et voie cyclable
Il faudrait enlever les voies cyclables planifiées. Selon vos données, il y a eu quatre (4) cyclistes dans le tronçon nord sur une période de 12 heures. Il est tout à fait illogique d'aménager sur des centaines de mètres des infrastructures cyclables sur un circuit et une pente importante, à des endroits où il n'y a pas d'utilisateurs.
Il faudrait idéalement aménager des voies cyclables entre le boulevard St. Joseph et le 1401, promenade Forest Valley et mieux éclairer la zone.
Il n'y a pas de voie cyclable réservée.
Il faudrait éliminer les voies cyclables.
Sauf les voies cyclables, je crois que ces changements sont absolument inutiles.
Il faudrait prévoir des voies cyclables réservées des deux côtés de la promenade Forest Valley, sur le tronçon pentu.
Si on rétrécit encore la route, la chaussée déjà dangereuse le sera encore plus pour les cyclistes. Elle est déjà trop étroite pour permettre à deux véhicules et à des vélos de rouler en toute sécurité. Il faudrait construire séparément de la chaussée une voie cyclable rehaussée, sans réduire la largeur des voies de circulation actuelles. Si on ne peut pas l'aménager, les cyclistes et les automobilistes seraient plus en sécurité sans voie cyclable.
Il faut conserver les places de stationnement, au moins sur un côté de la rue : si on enlève toutes les places de la promenade Forest Valley, on créera de nouveaux problèmes sur les rues latérales, dans lesquelles la circulation augmentera.
Il ne faudrait pas autoriser le stationnement sur la promenade Forest Valley. Se contenter d'observer le stationnement pendant une journée ne permet pas de se faire une bonne idée du problème de stationnement dans cette rue. Depuis qu'on a ajouté ces « poteaux » de limitation de la vitesse, la rue est plus achalandée. C'est le samedi ou le dimanche que les places de stationnement sont le plus achalandées sur cette promenade.
Régulation des arrêts et passages pour piétons
Feux de circulation aux passages pour piétons
Il faudrait ajouter des passages pour piétons, surtout à l'angle du croissant Valley Field ou à l'endroit où il y a un arrêt d'autobus, afin d'aider les résidents à prendre l'autobus pour se rendre en ville.

Il faudrait ajouter un panneau d'arrêt pour toutes les directions, sur le croissant Valley Field, sur la promenade Rivercrest ou sur la place Ridgelea.
Radar photographique
Ajouter un radar photographique, surtout non loin des zones scolaires. Il faudrait aussi ajouter ou implanter un système de caméras pour capter les véhicules qui omettent de s'immobiliser.
Radars photographiques
Installer un radar photographique et donner des contraventions à ceux et celles qui dépassent la limite de vitesse.
Radars photographiques dans les environs des deux écoles
Aucune inquiétude/je ne suis pas d'accord avec l'étude.
Il faudrait se débarrasser de tous ces dispositifs.
Je recommande d'enlever tous les obstacles sur la route et de renoncer à tous les plans de modification de la chaussée.
Il faudrait garder ce qui est déjà aménagé. Il s'agit d'une rue traversante qui mène du boulevard Orléans au boulevard St. Joseph. Il y aura plus d'achalandage, et ce qui est déjà aménagé est suffisant.
Il y a déjà des dispositifs en place, et les panneaux indicateurs plantés au milieu de la chaussée obligent les automobilistes à ralentir. C'est pourquoi il ne devrait même plus y avoir de problème. Où sont les données qui confirment qu'il y a un problème de vitesse excessive à corriger? J'emprunte toujours cette rue, et à mon avis, il n'y a pas de problème!
Je souhaiterais qu'on adopte un plan priorisant les cyclistes et les piétons, sans ajouter d'obstacles pour les automobilistes. Je ne pense pas qu'il y ait de problème de circulation sur la promenade Forest Valley. Je n'ai jamais eu de problème, et il n'y a pas trop d'achalandage ni d'excès de vitesse.
Divers
Plusieurs passages surélevés pour piétons sur la promenade Forest Valley. Les séparateurs de métal qui empêchent les automobilistes de rouler sur les bordures de la rue ne sont posés qu'en été, et je ne veux surtout pas que les automobilistes circulent dans la voie à contresens quand je roule sur la chaussée.
Il faudrait tâcher d'enlever l'indicateur de vitesse numérique sur le bord de la route : les autres modifications permettraient de réduire la vitesse excessive moyenne de certains automobilistes.
À long terme, la meilleure solution consisterait à rétrécir à quatre voies la promenade Forest Valley et la promenade Meadowglen et à aménager des voies cyclables et des voies réservées aux transports en commun.
Il faudrait le prolonger jusqu'à la promenade Meadowglen; le problème est le même dans notre rue : les automobilistes roulent à 70 km/h dans une zone de 40 km/h. De nombreuses plaintes ont été déposées auprès de la Ville; or, je n'ai jamais vu de policier être attentif aux excès de vitesse.
Moins, c'est mieux.
Il est interdit de virer à gauche, sur le boulevard St. Joseph, de 7 h à 10 h.

Il faudrait maintenir la limite de vitesse à 40 km/h sur la promenade Forest Valley.
Il faudrait augmenter la surveillance policière pour faire respecter les panneaux d'arrêt et l'interdiction de traverser la chaussée à pied.
Je recommande d'enlever ces poteaux ralentisseurs. Je félicite les camionneurs qui roulent sur ces poteaux.
Il faudrait prévoir, sur le boulevard Orléans, un feu de circulation interdisant de virer à gauche sur la promenade Forest Valley à l'heure de pointe, ce qui ralentira les automobilistes qui partent du quartier Chapel Hill-Sud. Il faut mettre en application les limites de vitesse actuelles.
Il faudrait interdire aux automobilistes de rouler entre le chemin Innes et le boulevard St. Joseph aux heures de pointe et pendant les heures d'ouverture des écoles.
Réduire la vitesse à 30 km/h.

5. Nous vous invitons à faire éventuellement d'autres commentaires.

Coussins berlinois
Je suis également contre toutes les modifications à apporter à la chaussée et qui pourraient retarder, ralentir ou endommager les véhicules d'urgence (par exemple le passage surélevé proposé).
Les coussins berlinois équidistants sont-ils ce qu'il y a de mieux ou y a-t-il une raison de rapprocher les deux dos d'âne?
Stationnement et voie cyclable
Il serait aussi plus sécuritaire, pour les cyclistes, d'interdire aux automobilistes de stationner dans cette rue.
Puisque le stationnement est autorisé sur un côté de la rue, c'est parfois plus dangereux pour les cyclistes, surtout si les voitures sont garées non loin du poteau flexible de la voie cyclable.
Il aurait fallu aménager ces voies cyclables il y a longtemps.
Il semble qu'on ait inversé les chiffres portant sur le stationnement non loin des écoles. Devant l'école catholique, il y a beaucoup de voitures stationnées dans l'avant-midi et le soir, alors qu'il n'y en a pas du tout devant l'école publique.
C'est une bonne idée d'aménager ces voies cyclables. Ce marquage sera plus sécuritaire pour les cyclistes. Les enfants roulent à vélo sur le trottoir de toute manière; il faut donc assurer la fluidité de la circulation et protéger les piétons qui se déplacent sur les trottoirs.
Il n'y a certes pas assez de place, sur la promenade Forest Valley, pour aménager une voie cyclable et des places de stationnement. Il faut aussi penser que le parc Chapel Hill deviendra plus populaire lorsqu'on aura fini d'aménager l'aire de jeux d'eau. Il faut tenir compte des places de stationnement.
Patinage en hiver; stationnement sur le côté de la route pour avoir facilement accès à la patinoire

En enlevant les places de stationnement sur la promenade Forest Valley, on augmentera, sur les rues latérales, la circulation liée aux automobilistes à la recherche de places de stationnement, ce qui augmentera l'achalandage à cet endroit pendant les heures où les enfants jouent ou se déplacent à vélo. Il ne devrait pas y avoir de panneau d'arrêt des deux côtés de la promenade Forest Valley. Ces mesures ne semblent pas tenir compte des répercussions sur les livraisons et les services. À combien s'élèvent les frais d'aménagement et d'entretien permanent?

Les voies cyclables auront pour effet de réduire le nombre de places de stationnement sur la promenade Forest Valley.

Il ne faut pas ajouter de voie cyclable sur les deux côtés de la rue, puisqu'il n'y aura pas assez de place et parce que les automobilistes stationnent dans la rue.

Je m'inquiète des deux voies cyclables, qui pourraient trop rétrécir la chaussée, surtout sur la promenade Forest Valley, à l'angle des deux rues : la pente de cet angle n'a pas été bien aménagée : elle est plane, ce qui ne correspond pas à la norme de construction. Il faudrait prévoir un certain angle en bordure de la rue.

J'habite sur la promenade Forest Valley (en face du parc) depuis 2014. Je n'ai jamais observé de problème de circulation. Il n'y a presque pas de circulation dans cette rue, sauf à l'heure de pointe (et lorsque les parents conduisent les enfants à l'école); la zone est très tranquille le reste du temps. Je n'ai jamais eu de difficulté à sortir de l'entrée de garage et je n'ai jamais vu d'excès de vitesse. Toutefois, je suis très inquiet de l'absence de voies cyclables sécuritaires dans tout ce quartier : les cyclistes sont obligés de rouler sur les trottoirs, ce qui est très dangereux pour les piétons. Je souhaiterais qu'on aménage un réseau de voies cyclables sécuritaires sur la promenade Forest Valley et sur le boulevard Orléans, et que ce boulevard assure la liaison avec les sentiers longeant la rivière des Outaouais.

Piquets flexibles

Lorsqu'on installe, au printemps, en été et en automne, les séparateurs de métal, beaucoup de voitures sont stationnées très près de ces séparateurs, et certaines ne sont pas garées contre la bordure de rue, ce qui m'oblige à rouler sur la ligne jaune pour contourner ces véhicules à l'endroit même où je dois franchir ces séparateurs.

Beaucoup d'automobilistes stationnent sur la chaussée, surtout à proximité des poteaux ralentisseurs, ce qui cause des difficultés. Je déteste surtout les deux poteaux à l'angle de la promenade Meadowglen et de la promenade Forest Valley quand il faut virer à gauche. Les camions et les autobus ont de la difficulté à faire ce virage artificiellement exigü.

Radar photographique

Il faut prévoir une surveillance policière ou un radar photographique pour capter les automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux passages piétonniers.

Je crois que l'installation de radars photographiques sur la promenade Forest Valley permettra vraiment de réduire la vitesse de circulation, beaucoup plus que si on installe des dos d'âne, des saillies de trottoir et que si on rétrécit la largeur de la promenade Forest Valley.

Il faut installer des caméras pour capter les excès de vitesse.

Je souhaiterais qu'on installe des radars photographiques, surtout à proximité des écoles.
Si la vitesse constitue le problème, il faudrait installer des radars photographiques devant l'école secondaire Gloucester.
Aucune inquiétude/je ne suis pas d'accord avec l'étude.
Les dos d'âne sont des inconvénients pour les automobilistes, les camionneurs et les cyclistes. Les automobilistes tâchent de les éviter et roulent sur les voies cyclables; il faudrait donc plutôt penser à installer plus de panneaux d'arrêt. J'ai remarqué que la circulation a ralenti depuis qu'on a ajouté un dispositif de pistage de la vitesse et des poteaux de ralentissement de la circulation.
Les gens ont besoin de leur voiture. Il faut mettre fin à cet absurde piratage psychologique, qui vise à dévoituriser la chaussée ou à créer des difficultés pour les automobilistes.
Il faut arrêter d'essayer de réguler le débit de la circulation dans notre secteur. Les résultats de ces expériences dans d'autres secteurs sont lamentables.
J'habite dans ce quartier depuis plus de 20 ans, et il n'y a jamais eu de problèmes majeurs sur cette route. Je crois qu'il faut mieux informer les automobilistes à terme, et surtout mieux sensibiliser les enfants à la sécurité routière : c'est beaucoup plus important et plus durable que ces palliatifs superficiels.
Les vitesses de circulation sur la promenade Forest Valley sont fausses... J'emprunte cette rue chaque jour, et les vitesses que vous évoquez ne correspondent pas à la réalité de ce qu'on voit sur la promenade Forest Valley.
Ce problème dure depuis très longtemps et semble être causé par quelques résidents de la localité. Ce n'est pas représentatif de la situation, essentiellement, et on gaspille les fonds des contribuables à force d'en parler.
Avis favorables
Il faudrait prévoir des dispositifs à l'angle du croissant Rivermill et de la promenade Forest Valley, puisque souvent, les automobilistes ne s'arrêtent pas à cet endroit malgré le panneau indicateur pour les trois directions.
Je suis vraiment favorable à l'idée d'aménager des voies cyclables : les adultes qui se déplacent à vélo sans enfants empruntent souvent les trottoirs, ce qui oblige les piétons et ceux qui font des promenades avec leurs chiens à se déplacer à côté des trottoirs.
J'ai récemment assisté à l'exposé en ligne et j'ai été heureux d'apprendre ce que l'équipe de la Ville a fait pour adopter les techniques auxquelles elle fait appel afin de promouvoir la modération de la circulation dans cette rue.
Dans l'ensemble, projet excellent et utile
Merci de vos efforts. J'ai pu constater l'effet des panneaux indicateurs de vitesse sur la modération de la circulation. C'est une excellente idée! Il faudrait en prévoir plus.
Merci de tenir compte des commentaires et de vous occuper de mon quartier
Divers
Lorsqu'on sort de la promenade Youville (en traversant le boulevard St. Joseph) pour se rendre à la promenade Forest Valley, on ne peut pas activer le feu vert quand on

est cycliste (et qu'il n'y a pas de voitures), même si on appuie sur le bouton des passages pour piétons. Ce bouton ne fonctionne toujours pas.
Il faudrait penser à ajouter une voie de virage à gauche signalisée à l'intersection du boulevard Orléans et de la promenade Forest Valley dans le sens nord, pour permettre à seulement quatre ou cinq voitures de faire leur virage avant que le feu de circulation vire au rouge. On découragera ainsi la circulation de transit matinale.
Le plan ne tient pas compte du fait que même si les résidents se plaignent de la vitesse, ce sont eux qui sont souvent les coupables. Puisque j'habite dans le secteur, je peux vous dire que dans bien des cas, l'automobiliste qui roule devant moi et qui accélère finit par faire un virage dans une entrée de garage donnant sur la promenade Forest Valley ou sur une rue latérale.
Il faut mettre en œuvre, sur la promenade Willowbark, les dispositifs de modération de la circulation qui sont utiles sur la promenade Forest Valley, ce qui permet d'absorber une certaine part des voitures qui roulent à grande vitesse lorsque les automobilistes tâchent d'éviter la promenade Forest Valley.
La majorité des collisions se produisent aux grandes intersections. Les changements proposés ne permettront pas de corriger ce problème de collision.
Les capteurs de proximité de l'intersection de la promenade Forest Valley et du boulevard Orléans ne semblent pas détecter mon vélo lorsque je circule sur la promenade Forest Valley.
Soyons justes pour tous et pour toutes sans pénaliser les automobilistes.
Ces consultations doivent avoir lieu plus rapidement : il faut attendre trop longtemps avant d'en publier les résultats.
Angles morts sur le croissant Forestglen et sur la promenade Rivercrest
Angle mort entre le croissant Forestglen et le croissant Valley Field
Les résidents du croissant Forest Valley doivent se rendre compte qu'il s'agit d'un circuit qui assure la liaison entre Orléans et Ottawa. On ne peut pas arrêter toute la circulation. Le quartier Chapel Hill-Sud se développe. Les enfants traversent le boulevard Orléans pour se rendre à l'école. La chaussée est plus dangereuse.
La promenade Forest Valley était déjà une artère dotée d'un circuit d'autobus quand les résidents ont acheté leur habitation. Il faut s'y habituer.