

Comité de Circulation

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le jeudi 7 juin 2018, à 9 h 30 **Lieu :** Salle DSA
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
(7 personnes) Représentant du bureau des élus de l'arrondissement (BÉA)
Représentants de la Division des études techniques de l'arrondissement (DÉT)

Distribué à : Aux membres du comité
À la Direction de l'arrondissement
À la Division des communications de l'arrondissement
Ce compte rendu sera affiché sur le site internet de l'arrondissement à la suite de son adoption

Ordre du jour	Résumé des discussions	Suite à donner – délai
1 – Lecture et adoption de l'ordre du jour	Ajout des points 3.2, 15, 16 et 17. L'ordre du jour est adopté avec les modifications.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 10 mai 2018	Ajout d'information règlementaire au point 9. Le compte rendu est adopté avec les modifications apportées.	
3 – Stationnement du Chez-Nous Mercier-Est 3.2 Traverse du nouveau feu clignotant n'est pas efficace	Le BÉA explique qu'un débarcadère est désiré par l'organisme Chez-Nous Mercier-Est. La DÉT n'y voit pas d'inconvénient et analysera la demande. Le SPVM mentionne que le feu clignotant qui a été installé récemment n'est pas efficace. Le problème semble aggravé puisque les gens ne comprennent pas qu'ils doivent arrêter. Les feux jaunes clignotants laissent penser que les piétons doivent activer la traverse. Il suggère que le feu soit activé en tout temps. Le BÉA se questionne à savoir si c'est l'effet de nouveauté qui cause cette confusion. La DÉT rappelle qu'il s'agit d'un essai et que les impacts doivent être étudiés. Il y aurait également l'option de changer le feu pour un panneau de traverse piétonne qui clignoterait constamment.	La DÉT étudiera la demande d'ajout d'un débarcadère. Le BÉA contactera Chez-Nous Mercier-Est pour obtenir leurs commentaires.
4 – Retour sur la nouvelle procédure et formulaire pour faire une demande de fermeture de ruelle	La DÉT présente un formulaire qui a été créé à partir de celui de l'arrondissement du sud-ouest et mentionne que les citoyens pourraient l'utiliser pour demander la fermeture d'une entrée. On rappelle qu'il n'est pas possible de procéder à de telles fermetures pour les ruelles commerciales, car ces situations doivent être réfléchies. La DÉT mentionne qu'il est possible de procéder à l'installation de dos d'âne amovibles qui sont retirés pour les périodes hivernales afin de permettre le déneigement dans les ruelles commerciales. Cependant, le BÉA mentionne qu'il reçoit des plaintes de bruit de camions qui passent sur ces dos d'ânes.	La DÉT révisera le formulaire avec les commentaires reçus et fera une nouvelle proposition.

	<p>Il est proposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que le déclenchement du processus de fermeture de ruelle s'effectue par l'appui de 10 % des résidents riverains avec la possibilité d'annuler le processus avec la signature de 50 % + 1 des résidents; • De normaliser le visuel du formulaire; • D'ajouter la possibilité de fermer temporairement les ruelles commerciales avec 100 % des commerces; • De revoir les termes utilisés dans le formulaire puisqu'il ne s'agit pas de fermeture complète, mais plutôt d'une réduction des accès. <p>La DÉT mentionne que le 10 % serait peut-être trop bas, car nous avons un pourcentage de plainte élevé lors de mécontentement. Si on va de l'avant avec un si bas pourcentage, il faudrait statuer sur le temps valide d'une première fermeture afin d'encadrer le cheminement des plaintes que cela va engendrer. Le processus devra être plus précis. Le BÉA demande s'il serait possible de se référer sur le processus de l'urbanisme, soit 10 % des gens pour enclencher le processus. Le BÉA fera faire parvenir le processus pour analyse par la DÉT.</p> <p>Le comité est d'avis de réviser le formulaire afin que des éléments explicatifs soient insérés au début du formulaire, dont le processus de consultation et les pourcentages requis.</p>	
<p>5 – Retour sur la demande d'ajout de panneau d'arrêt à l'intersection Aubry et Sainte-Claire</p>	<p>La DÉT mentionne qu'un panneau d'arrêt est présent du côté est. Les distances seraient suffisantes pour procéder à l'implantation de panneaux d'arrêt du côté sud ainsi que du côté nord. Le comité est favorable à cette demande.</p>	<p>La DÉT fera la demande d'implantation des panneaux d'arrêt du côté sud et nord.</p>
<p>6 – Problèmes reliés au double sens de la circulation sur la rue François-Boivin</p>	<p>Cette rue était à sens unique par le passé et a été mise à double sens en 2005. Le plaignant mentionne que les véhicules font beaucoup de demi-tour. Le SPVM ne croit pas qu'il s'agisse d'un enjeu majeur de sécurité étant donné qu'il s'agit d'une rue très large.</p> <p>Le comité est d'avis qu'étant donné que cette rue est très large, il ne serait pas favorable de la remettre à sens unique puisque cela causerait d'autres enjeux de sécurité.</p>	
<p>7 – Mesures d'apaisement de circulation autour de l'école Notre-Dame de l'Assomption</p>	<p>L'école est située sur la rue Darling au sud d'Hochelaga. La DÉT mentionne qu'il y a eu du marquage de saillies virtuelles en 2017 sur la rue Darling et que les traverses piétonnes sur Hochelaga ont été retirées, car elles n'étaient pas sécuritaires étant donné les feux de circulation à proximité.</p>	<p>Ce point sera remis à une séance ultérieure.</p>
<p>8 – Plainte de dangerosité des aménagements autobus/piétons/voitures aux arrêts suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sainte-Catherine Est et Bourbonnière; • Pie-IX et Leclair. 	<p>Après discussion, le comité est d'avis qu'il faudrait reculer la ligne d'arrêt sur Sainte-Catherine Est pour permettre aux autobus de faire leur virage à droite de façon sécuritaire.</p> <p>Le 2^e point sera reporté à la prochaine séance vu l'absence du demandeur.</p>	<p>La DÉT demandera à l'équipe du marquage de déplacer la ligne d'arrêt sur Sainte-Catherine Est à l'intersection de la rue Bourbonnière.</p> <p>Report du 2^e point à une séance ultérieure.</p>

<p>9 – Traversées difficiles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontario Est et d'Orléans; • Ontario Est et Jeanne-d'Arc • Ontario Est et Valois 	<p>Le BÉA mentionne un problème avec le marquage puisque certaines traverses ont été complétées et d'autres ont été omises. Le SPVM mentionne également la traverse sur la rue de Marseille près du centre Domaine. La DÉT explique qu'il y a effectivement du retard involontaire de l'équipe de marquage de la ville-centre. Le BÉA fera une relance pour la traverse Saint-Donat et Vincent-Piette.</p> <p>La DÉT mentionne qu'un projet de réaménagement est en cours pour 2019 sur Ontario Est, entre Jeanne-D'Arc et Pie-IX.</p>	
<p>10 – Vitesse et traversées difficiles sur De Marseille entre de Carignan et Langelier</p>	<p>Après discussion et suite à l'avis du SPVM à l'effet qu'il n'y a pas de problème de vitesse marqué dans ce secteur, le comité conserve le statu quo.</p>	
<p>11 – Un dossier SRRR avec critères non remplis (norme = taux d'occ. 70 % + 51 % hors secteur) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De Jumonville, entre Bossuet et De Cadillac (Tx 100 %, mais 50 % hors sect.) 	<p>Le comité est d'accord d'aller de l'avant.</p>	<p>Procéder avec la suite du dossier.</p>
<p>12 – Plainte de vitesse sur la rue de Rouen, entre les rues Bennett et Viau</p>	<p>Le SPVM appuie la plainte. La DÉT propose d'installer des balises au centre de la rue pour rappeler la limite de vitesse de 30 km heure. Le comité est du même avis.</p>	<p>La DÉT procédera à l'installation de balises pour rappeler la limite de vitesse de 30 km heure au centre de la rue de Rouen.</p>
<p>13 – Intersection des rues Ontario Est et Bennett</p>	<p>La DÉT rappelle qu'un réaménagement de la rue Ontario Est est prévu et les feux de circulation seront alors enlevés. L'ajout de traverses piétonnes n'est pas sécuritaire pour l'instant, car si elles ne sont pas protégées par des panneaux d'arrêt, les piétons se penseront faussement en sécurité. Pour le moment, les feux en place ne permettent pas l'installation de panneaux d'arrêt à cause de leur proximité (80 m de distance et la norme est de 150 m). De plus, il y a présentement un moratoire de 5 ans avant de pouvoir intervenir sur cette rue étant donné que la ville-centre a fait une intervention de planage-revêtement l'année dernière. Le SPVM propose d'installer des panneaux 30 km au centre de la rue pour rappeler la limite de vitesse.</p>	<p>La DÉT procédera à l'installation de balises pour rappeler la limite de vitesse de 30 km heure au centre de la rue Ontario Est.</p>
<p>14 – Liste des dos d'âne</p>	<p>La DÉT présente la liste des 47 emplacements d'implantation de dos d'âne pour 2018. En comparaison, l'année dernière il y en avait 35. Les dos d'âne ont été sélectionnés considérant les enjeux de sécurité près des écoles et des parcs, selon les planifications de réaménagement à moyen terme ainsi que le budget alloué.</p> <p>Le SPVM souhaiterait que les dos d'âne prévus sur la rue Saint-Germain entre Hochelaga et de Rouen soient installés plus au sud près d'Adam. Cette demande vise à sécuriser les parcours scolaires. La DÉT mentionne qu'un projet de réaménagement du lien vert est en cours. Une fois que ce sera fait, la saillie sera améliorée pour créer une traverse surélevée.</p>	<p>La DÉT analysera la demande pour la rue Saint-Germain entre Adam et Ontario Est.</p> <p>La liste des dos d'âne sera envoyée à tous les membres du comité pour commentaires avant le 18 juin.</p>

15 – AJOUT – Piste cyclable sur la rue de Carignan	<p>Le BÉA souhaiterait un lien cyclable nord-sud dans Mercier-Ouest. La DÉT explique qu'il s'agit d'un lien très sollicité par les cyclistes et que le Plan local de déplacements (PLD) a fait ressortir cette rue comme étant favorable pour les cyclistes. La DÉT souhaite mettre la rue à sens unique vers le sud en même temps que l'instauration de la piste bidirectionnelle de part et d'autre de la rue. Cette piste connecterait à celle sur Saint-Zotique pour faire une connexion cohérente de Beaubien à Pierre-De Coubertin. À noter que l'avenue Pierre-De Coubertin est un axe de transport actif. Une autre piste pourrait éventuellement être ajoutée pour finaliser le lien sur Haig entre Hochelaga et Pierre-De Coubertin en sens unique vers le sud. Le SPVM questionne à savoir pourquoi ce lien ne serait pas bidirectionnel. La DÉT explique que ce serait impossible et non sécuritaire vu le nombre élevé d'entrées charretières sur cette rue. Les mesures prévues rendraient cet aménagement cyclable confortable pour tous (piétons, vélos et automobilistes). Une zone tampon pourrait être bonifiée à l'espace de stationnement côté ouest sur le tronçon près du parc au nord de Gérin-Lajoie pour créer un espace supplémentaire pour les autobus stationnés en bordure de rue.</p> <p>Le BÉA demande si une réflexion a été faite afin de couper le sens unique en deux, soit faire une mise à sens unique vers le nord entre Rosemont et Beaubien.</p>	<p>La DÉT fera une demande de bonification à la ville-centre pour ajouter une zone tampon sur les plans de la piste cyclable au nord de la rue Gérin-Lajoie.</p> <p>La DÉT évaluera la possibilité de scinder le sens unique pour une partie vers le nord entre Rosemont et Beaubien.</p> <p>Le BÉA fera un suivi auprès des membres absents.</p>
16 – AJOUT – Problème de conflits d'usage au parc Bellerive	<p>Le BÉA mentionne avoir reçu cette demande faisant référence à des conflits d'usage au parc Bellerive. Le SPVM croit qu'il s'agit de problèmes de civisme et de comportements des usagers. La DÉT mentionne que les quadriporteurs ont le droit de circuler (Règlement C-4.1 article 24).</p> <p>Le BÉA demande au SPVM d'effectuer une opération cadet pour faire de la sensibilisation auprès des usagers.</p>	<p>Une opération cadet sera effectuée par le SPVM.</p>
17 – AJOUT – Dégagements de 5 mètres	<p>La DÉT présente aux membres du comité le plan de réalisation des opérations de dégagement de 5 mètres qui sera réalisé sur le réseau artériel, soit avec la signalisation de stationnement interdit. Elle mentionne par ailleurs que les dégagements qui seront effectués sur le réseau local se feront par marquage sur les bordures de trottoir étant donné l'enjeu monétaire associé à la pose des panneaux sur tout le territoire de l'arrondissement.</p> <p>Suite à une discussion technique qui a été engagée par le SPVM sur les types de panneaux utilisés pour les dégagements sur le grand territoire montréalais, le comité convient que le panneau de type « arrêt interdit » est celui le plus adéquat pour effectuer les dégagements sur les rues commerciales.</p>	