

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme
(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme
(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d’évaluer certaines mesures d’apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d’Assise.</p> <p>Pour l’école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d’effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l’école Saint-François-d’Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l’intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l’ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s’engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d’ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu’une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n’affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l’exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d’assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l’ouest de l’avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d’étendre d’un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu’à l’avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l’ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l’accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l’ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n’engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l’ajout de bandes cyclables de part et d’autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c’est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l’arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s’assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme

(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont • Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX 	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture; ○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles; ○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard; ○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.

COMITÉ MOBILITÉ

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mardi 23 avril 2019, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant du Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal (SIM)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentants de l'organisme L'Anonyme
(15 personnes) Représentants 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
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 13 et 14. L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 19 mars 2019.	Adoption du compte rendu.	
3 – Changement au fonctionnement du comité mobilité et présentation des nouveaux membres de la CSDM et des communications de l'arrondissement	Tour de table des participants et présentation des trois nouveaux membres. La DÉT mentionne que les prochains comptes rendus seront envoyés dans les 5 jours ouvrables suivant une séance du comité pour une prise de connaissance et commentaires. Cette nouvelle façon de faire permettra un suivi adéquat des dossiers. Le BÉA souligne également que les suivis attendus seront clarifiés à la fin de chaque point abordé.	
4 – Sécurisation aux abords des écoles	La DÉT rappelle qu'au gré des séances, plusieurs problématiques lui ont été soumises et qu'il a été convenu que l'arrondissement aborderait plutôt ce dossier dans une optique d'ensemble plutôt que de traiter chaque demande à l'unité. Dans un premier temps, il y a lieu de recenser toutes les mesures d'apaisement existantes et d'identifier les corridors scolaires propices. Ces deux démarches permettront de maximiser les mesures de sécurité qui peuvent être prises et de dresser un plan d'action complet. Une fois que ces démarches seront terminées, la DÉT présentera au comité les options possibles. Le BÉA ajoute que cette démarche sera complémentaire aux chemins des écoliers. Si tout va bien, le portrait et diagnostic de la situation actuelle devrait voir le jour en septembre. Entre temps, il pourrait y avoir des interventions temporaires ou palliatives si le comité le juge nécessaire. La CSDM souhaiterait qu'une personne de l'arrondissement puisse assister au conseil scolaire de novembre afin d'informer les parents de la démarche.	L'arrondissement sera invité formellement lors du conseil de la CSDM de novembre pour une présentation de la démarche.

<p>5 – Marquage aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise</p>	<p>La DÉT mentionne que des saillies virtuelles sont prévues afin d'évaluer certaines mesures d'apaisement aux abords des écoles Baril et Saint-François-d'Assise.</p> <p>Pour l'école Baril, qui est située entre les rues Adam, Joliette et de Chambly, il est prévu d'effectuer une réduction de la chaussée à 6 mètres par marquage.</p> <p>Concernant l'école Saint-François-d'Assise, il est prévu de procéder à la sécurisation par marquage de l'intersection Liébert/Rameau/Tellier en prévision de mesures pérennes dans les années subséquentes. La rue Tellier, entre Liébert et Curatteau, serait amenée à devenir un sens unique vers l'ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>La CSDM se questionne sur les délais de réalisation et une discussion s'engendre sur le report de certains travaux dû à des enjeux de chantiers liés à la planification intégrée qui complique les délais de réalisation mais qui permet une gestion d'ensemble optimale.</p> <p>Le SIM mentionne qu'une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations sera effectuée.</p>	<p>Le SIM fera une vérification des impacts de la mise à sens unique de la rue Tellier sur leurs opérations et fera un retour au comité.</p> <p>Suivi : Après vérifications, le SIM confirme que la mise à sens unique n'affecterait pas leurs opérations.</p>
<p>6 – Politique de fermeture des ruelles</p>	<p>Le BÉA mentionne que dans une optique de sécurisation des ruelles, le Comité mobilité recevra dorénavant les demandes de fermeture de ruelle, à l'exception des dossiers de ruelles vertes.</p>	
<p>7 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none">• Rue Bossuet, entre Sherbrooke Est et Rosemont• Avenue Pierre-De Coubertin, entre Bourbonnière et Pie-IX	<p>La DÉT présente les objectifs du projet de mise à sens unique de la rue Bossuet (en direction sud), soit :</p> <ul style="list-style-type: none">○ sécuriser les déplacements en vélo vers les écoles Rosalie-Jetté, Notre-Dame-des-Victoires et Guillaume-Couture;○ améliorer la sécurité générale aux abords de ces écoles;○ sécuriser les abords du parc Pierre-Bédard;○ améliorer la sécurité du réseau cyclable de Mercier-Ouest. <p>Afin d'assurer le succès de cette modification, la DÉT souhaiterait également procéder à la mise à sens unique vers l'ouest de l'avenue de Charrette, entre de Carignan et Bossuet, ainsi que d'étendre d'un tronçon la mise à sens unique de la rue Bossuet jusqu'à l'avenue de Charrette au nord du boulevard Rosemont. En plus de ces mises à sens unique, l'ajout de feux de circulation aux intersections Rosemont ainsi que Hochelaga serait souhaitable pour rendre le lien cyclable plus convivial et sécuritaire. Il est également proposé de fermer l'accès véhiculaire derrière la station de métro Cadillac pour permettre un aménagement intermodal avec, entre autres, l'ajout de supports à vélo aux abords de la station de métro.</p> <p>La DÉT assure que les modifications proposées n'engendreront aucun impact sur le stationnement, malgré l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la rue. Advenant le cas où il serait décidé de conserver la circulation à double sens, on serait alors contraint de réduire à une seule voie le stationnement sur rue.</p> <p>Le BÉA souhaite que les changements soient effectués de façon maximale, c'est-à-dire que la mise à sens unique pourrait être implantée en même temps que le nouvel aménagement cyclable. La DÉT mentionne que les coûts associés à ces modifications seront imputés à l'arrondissement étant donné que la rue Bossuet ne fait pas partie du plan des voies cyclables. Advenant que le dossier soit approuvé en juin, les aménagements pourraient voir le jour avant la rentrée scolaire.</p>	<p>La proposition de la DÉT est acceptée, en s'assurant que les opérations de communication soient optimales.</p> <p>Le SIM étudiera tout de même les impacts opérationnels de ce changement sur leurs opérations.</p>

La CSDM se questionne au sujet des impacts que ces aménagements pourraient avoir sur l'école Louis-Riel, située à proximité. La DÉT est d'avis que les modifications proposées n'auraient aucun impact significatif sur cette école qui est située sur l'avenue de Carignan. Le projet viendrait cependant améliorer la sécurité de l'axe Bossuet et des trois écoles ciblées puisque les mouvements se verront limités et les possibles conflits aux intersections ainsi réduits. Le BÉA mentionne que les écoles informent habituellement leur clientèle des modifications à venir lors de leurs communications aux parents. Il serait fortement suggéré que les trois écoles ciblées procèdent de la même façon.

Le BÉA explique que les choix de direction pour les mises à sens unique ont été faits en tenant compte de plusieurs facteurs, dont notamment la présence des établissements scolaires, le tout afin de permettre aux autobus de déposer les enfants du bon côté de la rue. La CSDM croit que ce projet sera très bien accueilli par les comités de parents qui planifient présentement des vélos-bus. Le SPVM est très favorable à ces modifications.

À noter que le BÉA reçoit encore de nombreuses plaintes concernant la mise à sens unique de l'avenue de Carignan, et ce, de manière répétitive. Afin d'éviter une situation semblable, il demande que les démarches de communication pour le présent dossier soient bonifiées. Le SPVM et la DÉT sont d'avis que les modifications proposées ne devraient pas avoir les mêmes retombées que pour les modifications sur l'avenue de Carignan.

Par ailleurs, la CSDM mentionne que la clientèle de l'école Marguerite-De Lajemmerais, située à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du boulevard de l'Assomption, deviendra mixte. Les impacts de ce changement au niveau de la circulation restent pour le moment méconnus.

La DÉT mentionne que la réalisation du projet de la ville-centre sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, est prévue en trois phases, dont la première aura lieu en 2019. En plus des travaux d'égout et d'aqueduc, ce projet prévoit l'aménagement de trottoirs élargis du côté nord avec bandes cyclables surélevées. Le sens unique vers l'est mettra fin aux conflits vécus aux abords du Collège Maisonneuve entre les piétons qui tentent de traverser la rue et les automobilistes/autobus qui tentent de tourner à droite sur Bourbonnière. La deuxième phase aura lieu en 2020 entre le boulevard Pie-IX et l'avenue De La Salle. Lors de cette phase, la STM réalisera des travaux à l'édicule de la station de métro et des travaux de réfection sont également planifiés par la Ville. Des aménagements seront complétés lors de la troisième phase. Le BÉA rappelle que ces travaux ont fait l'objet d'une planification intégrée avec divers intervenants.

Malgré quelques craintes soulevées, le comité appuie la DÉT dans ses propositions qui devraient aussi permettre d'améliorer d'autres problématiques du secteur avec l'ajout de feux de circulation (réf. au point 11).

<p>8 – SRRR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérin-Lajoie, entre Du Quesne et Louis-Joseph-Doucet (Tx occ. 90 %, 68% hors-secteur) 50% pour • Bossuet, entre Turenne et De Jumonville (Tx occ. 97 %, 68 % hors-secteur) 50 % pour • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (Tx occ. 100 %, 75 % hors-secteur) 50 % pour 	<p>La DÉT rappelle le processus de sondage lors des demandes d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et explique que ces sondages sont effectués suite à des demandes de citoyens.</p> <p>Étant donné le grand nombre d'entrées charretières présentes sur la rue Gérin-Lajoie et le résultat des statistiques d'analyse, le comité refuse la première demande.</p> <p>Malgré le taux d'occupation de 97 %, considérant la mise à sens unique prévue à court terme sur la rue Bossuet, le comité refuse pour le moment cette demande d'implantation.</p> <p>Étant donné un faible taux de réponse de 20 % des répondants, malgré le taux d'occupation de 100 %, le comité refuse également la 3^e demande.</p> <p>Le BÉA propose de refuser toutes demandes en deçà de 50 % plus 1 sans que ces dossiers soient présentés au comité. La DÉT proposera une façon de faire pour ce type de dossier.</p>	<p>Le comité refuse ces trois demandes d'implantation de zone SRRR.</p> <p>La DÉT proposera une façon de faire systématique pour une séance ultérieure et s'assurera d'obtenir le pourcentage de réponse pour chaque demande.</p> <p>Suivi : La DÉT procédera au refus systématique des demandes d'implantation n'atteignant pas 50 % + 1.</p>
<p>9 – Navette autonome</p>	<p>La navette autonome devait entrer en vigueur le 9 mai prochain, mais son entrée en fonction a été reportée au 16 mai prochain. La DÉT rappelle le parcours prévu par la navette autonome.</p>	
<p>10 – Station Honoré-Beaugrand (requêtes reçues)</p>	<p>La DÉT a recensé les nombreuses plaintes logées par les citoyens dans le secteur de la station de métro Honoré-Beaugrand. Les citoyens réclament surtout le retrait de l'interdiction de tourner vers le sud sur Honoré-Beaugrand pour les véhicules circulant en direction ouest sur la rue Sherbrooke Est et dénoncent également un non respect de la signalisation en place.</p> <p>Par ailleurs, le SPVM a constaté que les véhicules se stationnent en bordure de la saillie sur Honoré-Beaugrand du côté nord-est de la rue Sherbrooke Est et demande l'installation des panneaux d'interdiction de stationnement pour pouvoir intervenir.</p> <p>De plus, suite à de nombreux accidents, il demande également d'interdire les traversées piétonnes face au 7979, rue Sherbrooke Est, soit vis-à-vis l'ouverture du terre-plein à l'intersection de la rue Claudette-Barré.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant pour les demandes du SPVM.</p>	<p>La DÉT procédera aux ordres de travail suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réinstaller le panneau d'arrêt interdit le long de la saillie du côté nord-est de l'intersection Sherbrooke Est sur Honoré-Beaugrand. 2. Ajouter un panneau interdiction aux piétons à l'ouverture du terre-plein Claudette-Barré sur la rue Sherbrooke Est. <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p> <p>Suivi : Ordre de travail effectué</p>
<p>11 – Demande de panneau d'arrêt ou de réduction de vitesse à 30 km/h sur le boulevard Rosemont, entre les rues Du Quesne et Bossuet.</p>	<p>La DÉT mentionne que la réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont ne pourrait pas être retenue pour le moment étant donné sa vocation artérielle ainsi que les aménagements actuels qui ne sont pas propices.</p> <p>Le BÉA et la CSDM mentionnent que le boulevard Rosemont est à 40 km avant le boulevard de l'Assomption. La DÉT pourra éventuellement étudier l'option de réduire à 40 km/h certains boulevards une fois que la planification des réductions de vitesse approuvée pour 2019 sera terminée.</p> <p>Le BÉA rappelle que la planification 2019 prévoit la réduction de 40 à 30 km/h sur les rues résidentielles, mais souhaite éventuellement uniformiser les limites des grands boulevards avec les arrondissements voisins lors de la prochaine révision.</p>	<p>Le comité souhaiterait revoir la demande de réduction de la vitesse sur le boulevard Rosemont dans quelques mois (octobre).</p> <p>La DÉT évaluera les possibilités d'uniformisation des limites de vitesse avec les arrondissements voisins lors des prochaines modifications.</p>

12 – Plainte d’excès de vitesse sur la rue Haig, entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin et circulation de transit des autobus de la STM.	Entre les rues de Marseille et Pierre-De Coubertin, mais aussi jusqu’à Sherbrooke Est. Les citoyens de la rue Haig se plaignaient avant les travaux, mais depuis les deux phases de travaux terminés les plaintes de vitesse continuent d’affluer. Tel que précédemment discuté, l’ajout de balises centrales sur la rue Haig pourrait sécuriser les citoyens. Le SPVM mentionne avoir vérifié à plusieurs reprises les vitesses et le 50 km est bien respecté. Le SPVM croit qu’il s’agit d’un problème de perception. La DÉT procédera à une nouvelle analyse des vitesses.	La DÉT fera l’analyse des vitesses sur la rue Haig et l’ajout de bollards au centre de la rue.
13 – AJOUT – Marquage	Le SPVM mentionne que la piste cyclable sur l’avenue Bennett du côté du stationnement du poste de police cause des enjeux de sécurité lors des entrées et sorties des véhicules d’urgence. La DÉT propose l’ajout de miroirs concaves pour améliorer la visibilité des véhicules d’urgence et de vérifier ce qui est possible de faire au niveau du marquage. La CSDM et le BÉA mentionnent que la problématique au niveau des cyclistes est plutôt vis-à-vis le Pro Gym. Le SIM informe le comité qu’il existe effectivement du marquage « Sortie véhicule d’urgence ». La DÉT fera les vérifications appropriées à cet effet. La CSDM interpelle le SPVM à l’effet que l’école Saint-Nom-de-Jésus sera de retour cet automne et demande une vigilance autour de l’école. Le SPVM mentionne avoir été mis au courant et que la présence d’un brigadier a même été demandée.	La DÉT analysera cette demande et fera un retour à une séance ultérieure.
14 – AJOUT – Chute à neige sur la rue Viau en période de déneigement	Le SPVM a reçu des plaintes concernant le trajet des camions sur la rue Viau. De la sensibilisation a été faite à plusieurs reprises, mais les camions continuent d’utiliser la rue Viau plutôt que Pie-IX tel que prévu au plan de camionnage. La DÉT mentionne que le réseau de camionnage ne sera pas modifié à cet effet et qu’il faut plutôt poursuivre les opérations policières.	Le SPVM portera une attention particulière à cette problématique récurrente, surtout en période de déneigement.