

COMITÉ MOBILITÉ COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Mardi 11 février 2020, à 9 h 30 **Lieu :** Salle3
6854, rue Sherbrooke Est, sous-sol

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

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	L'ordre du jour est adopté.	
2 – Lecture et approbation des comptes rendus des séances du 13 août, 12 novembre et 10 décembre 2019	Adoptés	
3 – Pie-IX entre Ontario et Rouen	<p>La DÉT mentionne que plusieurs piétons traversent à m-tronçons. Un arrêt d'autobus a été déplacé dans le passé afin d'éviter ce genre de situation. L'arrivée du SRB en 2021 doit tenir compte de cette problématique afin que celle-ci soit réglée.</p> <p>Le SPVM mentionne qu'il n'y a aucun panneau interdisant la traversée face au 2030 Pie-IX où est situé le problème. Il y a eu plusieurs interventions de répression et de sensibilisation à cet endroit. Le fait qu'il y ait ou non un panneau de signalisation à cet endroit ne règle pas la problématique, mais aide à la sensibilisation de la population.</p> <p>Le BÉA mentionne qu'il serait intéressant d'avoir une évaluation des coûts pour l'installation d'une clôture.</p>	<p>Suivi : Ajouter des panneaux au nord et au sud des panneaux existants et s'assurer que la STM tienne compte de cette problématique lors de la construction du SRB.</p>
4 – Sécurisation école Saint-Fabien	<p>La DÉT mentionne qu'il n'y a pas d'enjeux pour la STM de déplacer le circuit d'autobus #32 de la rue Turenne à la rue Jumonville.</p> <p>Le BÉA mentionne qu'une fois le circuit d'autobus déplacé, il faudra immédiatement mettre en place les mesures d'apaisement. De plus, il faudra s'assurer qu'une bonne communication soit effectuée. Finalement, il y a un CPE à l'intersection Bossuet et Jumonville dont l'analyse devra tenir compte.</p>	<p>Suivi : Établir un échéancier afin de mettre en place la modification du circuit d'autobus, l'implantation des dos-d'âne, d'une traverse piétonne, et d'un communiqué informatif.</p>

<p>5 – Demande de déplacer la traverse piétonne de l'école Boucher de la Bruère (19-321120)</p>	<p>La DÉT mentionne que la demande provient de la direction de l'école. Il est proposé d'ajouter une traverse plutôt que de la déplacer.</p>	<p>Suivi: Effectuer l'ajout de la traverse piétonne.</p>
<p>6 – Modification signalisation École Saint-Justin</p>	<p>La DÉT mentionne que la direction de l'école a procédé à plusieurs demandes pour modifier la signalisation autour de l'école. Actuellement, il n'y a pas d'endroit spécifique pour le débarquement des élèves en provenance des autobus.</p>	<p>Suivi : Organiser une rencontre avec Tandem et SME afin de faire avancer le projet de la rue Joffre. Effectuer la mise en place de la signalisation sur la rue Mousseau et la rue de Forbin-Janson.</p>
<p>7 – Analyser la pertinence d'installer un feu de circulation à l'intersection Joffre et Sherbrooke (Mandat CA-2019-0074)</p>	<p>La DÉT mentionne qu'à la suite d'une demande au conseil d'arrondissement, l'équipe travaille à analyser l'intersection afin de justifier l'ajout d'un feu de circulation puisqu'ils sont très distancés à cet endroit. Tandem mentionne qu'il y a plusieurs élèves qui traversent à cette intersection pour se rendre à l'école la Vérendrye. Le comité est favorable à l'installation du feu de circulation.</p>	<p>Suivi : Continuer l'analyse afin d'implanter le feu de circulation et informer le comité de mobilité lorsque l'analyse sera effectuée, qu'elle soit concluante ou non.</p>
<p>8 – Signalisation rue Dickson à l'approche de la rue Ontario</p>	<p>La DÉT mentionne qu'actuellement, en direction nord sur la rue Dickson à l'intersection de la rue Ontario, l'intersection présente de la confusion puisqu'il y a trois voies et qu'il n'y a aucune indication concernant la direction de la voie centrale. La DÉT propose d'implanter de la signalisation afin de clarifier la direction pour les automobilistes qui y circulent. Le BÉA mentionne que le futur garage de la STM et le chemin temporaire pour l'accès au port seront implantés dans le secteur ce qui viendra changer la dynamique de circulation. Le SPVM mentionne qu'actuellement, il n'a aucun pouvoir d'application. De plus, à l'approche nord de l'intersection Dickson et Notre-Dame, la ligne pleine devrait être prolongée puisque de nombreux automobilistes coupent à la dernière minute. La STM mentionne qu'il y a des arrêts d'autobus et que ceux-ci tournent vers l'est par la suite. Il ne faudra donc pas prolonger la ligne pleine trop loin.</p>	<p>Suivi : Effectuer une analyse approfondie des points soulevés et revenir lors d'un comité subséquent.</p>
<p>9 – Voies cyclables 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochelaga - Bourbonnière - de Marseille - Langelier - Curatteau - Gustave-Bleau - Tellier - De Teck - Taillon - Letourneux - Rouen 	<p>La DET mentionne qu'il y a plusieurs projets ambitieux pour cette année. Cependant, la DÉT dépend de l'équipe des voies cyclables du Service de l'urbanisme et de la mobilité pour la réalisation.</p> <p>Hochelaga : l'axe est scindé puisque les largeurs de chaussées et trottoirs sont différentes. La rue de la limite ouest de l'arrondissement jusqu'au boulevard Pie-IX aurait la configuration suivante: des bandes cyclables en rive dans chaque direction avec une voie de circulation par direction et une voie de virage. L'axe entre le boulevard Pie-IX et la rue Viau aurait la configuration suivante: des bandes cyclables dans chaque direction. Aux heures de pointe : deux voies de circulation sans stationnement et aux heures hors pointe, une voie de circulation avec stationnement.</p>	<p>Suivi : Le comité de mobilité sera informé lorsqu'il y aura des informations supplémentaires à communiquer.</p>

Il faut mentionner que le projet est réalisé en collaboration avec l'arrondissement Ville-Marie et qui irait rejoindre la voie cyclable existante sur Hochelaga qui est connectée à la rue Fullum. De plus, il ne serait pas possible de faire une voie réservée.

Le SPVM mentionne qu'il pourrait y avoir une problématique de stationnement pour le PDQ 23 et qu'il y a beaucoup d'axes cyclables est-ouest. La DÉT mentionne que la voie cyclable d'Hochelaga sera beaucoup plus structurante que celle sur la rue Rouen puisqu'elle relie les stations de métro et plusieurs points d'intérêt dans l'arrondissement.

La division de la communication mentionne que cet axe va dans le sens des volontés mentionnées lors de la récente consultation sur le plan local de déplacement.

Bourbonnière : La DÉT mentionne qu'une voie bidirectionnelle sera aménagée du côté ouest entre Notre-Dame et Pierre-De Coubertin et qu'une voie de circulation sera retirée. À la suite des travaux du SRB dans Rosemont, la piste pourra être prolongée.

Le SPVM mentionne que cette mesure va grandement améliorer le respect de la limite de vitesse qui est de 30 km/h.

Letourneux : La DÉT mentionne que la rue sera mise en sens unique. Il y aura une bande cyclable dans le sens de la circulation et une à contre sens en rive, ce qui aura pour effet de réduire la largeur de la rue et la vitesse.

De Marseille : La DÉT mentionne que ce projet est structurant. Il nécessite la mise en sens unique, le retranchement d'une voie de circulation et de stationnement. Cela permettra d'instaurer deux bandes cyclables en rive, soit dans chaque direction, ce qui permettra de faire un lien direct dans Mercier-Ouest. Une mise en sens unique vers l'est est privilégiée pour réduire le nombre d'accidents à l'intersection de la rue Langelier en plus du circuit d'autobus présent. Le SPVM mentionne que l'axe est très utile pour répondre aux appels d'urgence étant donné la réduction de ce type d'axes. De plus, il pourrait être problématique d'intervenir au centre du domaine. Le BÉA mentionne qu'il ne faut pas oublier les résultats du budget participatif qui vise à la sécurisation des rues Granby et Faribault.

Langelier : La STM a procédé à la demande pour implanter une voie réservée pour autobus. La DÉT a demandé à la STM d'inclure dans leur étude, la possibilité d'implanter une bande cyclable en même temps que la voie réservée. Cette option nécessiterait le retrait du stationnement aux heures de pointe. La STM est toujours en analyse.

Curatteau : Le DÉT mentionne que ce lien permettrait de relier la piste multifonctionnelle et la station de métro Honoré-Beaugrand. Le BÉA mentionne qu'il serait intéressant de connecter le lien prévu sur la rue Curatteau au lien sur le viaduc de la rue Sherbrooke au-dessus de l'A25. De plus, il serait préférable de mettre une chaussée désignée sur la rue Curatteau puisqu'il pourrait y avoir des problématiques avec les véhicules du SIM et la collecte des ordures.

Liébert, Gustave-Bleau : La DÉT mentionne que le but est de connecter la station Honoré-Beaugrand au réseau cyclable. La rue Gustave Bleau serait mise en sens unique en direction ouest entre Lepailleur et Honoré-Beaugrand et en direction est entre Honoré-Beaugrand et Liébert. Ces mises en sens unique vont régler plusieurs problématiques de circulation dans le secteur, notamment à l'intersection Honoré-Beaugrand et Liébert. La proposition serait de mettre des bandes cyclables dans chaque direction.

Tellier : La DÉT mentionne que la rue Tellier fait partie du plan de sécurisation des écoles. La rue Tellier serait mise en sens unique vers l'est entre Curatteau et Honoré-Beaugrand et vers l'ouest entre Liébert et Honoré-Beaugrand. La proposition est d'aménager des bandes cyclables en rives devant l'école pour éviter que les parents ne s'y stationnent, évitant ainsi les conflits entre cyclistes et automobilistes. Des bandes cyclables conventionnelles de chaque côté de la chaussée seront ensuite aménagées sur le reste de l'axe.

De Teck : La DÉT mentionne que la rue devra être mise en sens unique vers l'est afin d'assurer un débarquement sécuritaire pour les élèves en provenance des autobus du bon côté des différentes écoles. De plus, un côté de stationnement devra être retiré. Le concept vise l'aménagement de bandes cyclables en rive. Le SPVM mentionne que c'est une très bonne initiative qui donnera un axe aux cyclistes puisqu'en raison de la voie réservée aux autobus sur la rue Sherbrooke, les cyclistes ont très peu d'options.

Taillon : La DÉT mentionne que le projet sera coordonné avec la mise en place du passage à niveau Taillon. Il nécessite la mise en sens unique de la rue Taillon. Le concept présente des bandes cyclables conventionnelles dans chaque direction.

10 – Demande de la STM de réinstaurer l'arrêt des circuits direction sud sur Honoré-Beaugrand à l'intersection Roux

La DÉT mentionne que l'arrêt a été retiré il y a environ trois ans. La STM mentionne que l'arrêt avait été retiré à l'époque à la suite à une demande de l'arrondissement puisque les utilisateurs ne respectaient pas la propriété de la résidente à cet endroit. De plus, la STM a dû retirer un autre arrêt à proximité, soit à l'intersection de la rue Gustave-Bleau en raison d'enjeux de sécurité, puisque les usagers couraient et traversaient la rue Honoré-Beaugrand dangereusement. La STM explique qu'un usager s'est présenté au conseil d'administration de la STM au nom de plusieurs usagers pour qu'un arrêt à l'intersection de la rue Roux soit instauré. L'arrêt à l'intersection de la rue Roux avait une fréquentation de plus de 330 personnes au quotidien. Actuellement, les usagers doivent descendre à l'édicule Nord de la station Honoré-Beaugrand, puis traverser la rue Sherbrooke pour se rendre dans le secteur de la rue Roux. La STM offre la possibilité de réimplanter l'arrêt à l'intersection de la rue Roux ou de Teck.

Le BÉA demande si la plainte de retirer l'arrêt avait été logée durant les travaux de réfection de la station Honoré-Beaugrand. La STM répond qu'elle a été faite il y a environ 10 ans.

Le BÉA n'est pas favorable à la réinstauration d'un arrêt dans ce

	<p>secteur tant que les trottoirs ne sont pas élargis sur la rue Honoré-Beaugrand pour accueillir les utilisateurs de l'arrêt d'autobus et ainsi éviter que la situation ne se reproduise. Il est à noter que les trottoirs ne pourront être refaits avant 2023, étant donné le moratoire de cinq ans, la chaussée ayant été refaite en 2018.</p>	
<p>11 – Projet pilote réduction de la signalisation - Zone SRRR secteur 4 Parc Olympique</p>	<p>La DÉT mentionne que la Ville de Montréal désire procéder à un projet pilote pour la réduction du nombre de panneaux de signalisation et améliorer la compréhension de ceux-ci.</p> <p>Le BÉA demande s'il y a un réel besoin pour modifier la signalisation.</p> <p>Le SPVM mentionne qu'il y a une problématique au niveau de la compréhension de la signalisation par les touristes.</p>	<p>Suivi : Le BÉA donnera ses orientations ultérieurement.</p>
<p>12 – Demande de mise en sens unique secteur Sud-Est de Mercier Est (19-213168)</p>	<p>La DÉT mentionne qu'un citoyen demande à ce que la rue Contrecoeur soit mise en sens unique puisqu'elle est trop étroite pour une rue à double sens. À la suite de l'analyse des rues du secteur, quelques-unes d'entre elles (trop étroites) devront être mises en sens unique. La DET présente deux options au comité, soit la mise en sens unique des rues qui sont étroites ou une mise en sens unique de l'ensemble des rues du secteur afin d'avoir une harmonisation de ces rues. La mise en sens unique de seulement quelques rues pourraient créer de la confusion auprès des résidents. À l'inverse, la mise en sens unique de l'ensemble des rues du secteur permettrait de régulariser la situation et de ne pas implanter de sens uniques à la pièce lors de réfections.</p> <p>La conseillère de Tétéreaultville est en faveur de mettre tout le secteur à sens unique. Il y a un questionnement sur le sens de Taillon et Meese où l'analyse doit être approfondie.</p> <p>Le SPVM est en faveur d'implanter tous les sens uniques d'un seul coup afin de faciliter la compréhension des automobilistes et d'éviter de changer le parcours des automobilistes à répétition.</p> <p>Tandem est en faveur d'une implantation des sens uniques, créant ainsi une sécurité pour les piétons aux intersections.</p> <p>SME mentionne que la mise en sens unique d'un seul coup serait difficile à gérer.</p> <p>En complément, la DÉT mentionne qu'il est favorable de procéder en un seul bloc puisque les parcours de balais et déneigement doivent être modifiés à chaque fois qu'il y a un changement.</p>	<p>Suivi : Retour au comité du mois de mars.</p>
<p>13 – Intersection des rues Ontario et Moreau</p>	<p>La DET mentionne qu'il y a une problématique au niveau du sens unique de la rue Moreau entre Rouen et Ontario ainsi qu'une problématique de transit sur la rue Moreau en général. Les camions de livraison entrent à sens contraire à l'intersection des rues Ontario et Moreau pour accéder à la ruelle et effectuer les livraisons aux commerçants. La DÉT propose de mettre ce tronçon de rue à double sens et de retirer une voie de stationnement pour permettre de régulariser la situation. La mise à double sens permettra aux camions de retourner sur la rue Notre-Dame par le chemin le plus direct et d'éviter de circuler</p>	<p>Suivi : Effectuer un sondage auprès des entreprises pour connaître les origines et destinations des camions de livraison.</p>

	<p>dans les rues résidentielles du secteur. De plus, le débit de la rue Moreau est trop élevé pour ce type de rue dû au transit. La DÉT propose donc d'inverser le sens de la rue Moreau entre Rouen et Hochelaga.</p> <p>Le SPVM mentionne qu'il faut conserver l'interdiction de virage à gauche à l'approche ouest sur Ontario puisqu'il y aurait un risque d'accident si cette interdiction était retirée.</p> <p>Le BÉA mentionne qu'il faut prendre en considération la direction que prendront les automobilistes bloqués par le changement de sens unique.</p>	
<p>14 – Intersection des rues Faradon et Trianon</p>	<p>Remis à la séance du mois de mars</p>	
<p>15 – Fermeture d'accès N-O et S-E de la ruelle entre les rues Chauveau, Cadillac, Marseille et Bossuet (19-201490)</p>	<p>Remis à la séance du mois de mars</p>	
<p>16 – Apaisement de circulation de circulation rue Cadillac (CA-2019-0075)</p>	<p>Remis à la séance du mois de mars</p>	
<p>17 – Intersection Gustave Bleau / Liébert</p>	<p>Le BÉA précise que le point 9 a répondu partiellement aux interrogations.</p>	<p>Aucun suivi</p>
<p>18 – Intersection Sherbrooke et Assomption</p>	<p>Le SPVM demande où est rendue la demande. LA DÉT va s'informer auprès du Service de l'urbanisme et de la mobilité du cheminement.</p>	<p>Suivi : Une demande sera faite à la Direction de la mobilité pour faire progresser le dossier.</p>
<p>19 – Secteur Hochelaga et des Ormeaux</p>	<p>Il y aura des rencontres pour améliorer la signalisation de stationnement dans ce secteur.</p>	<p>Aucun suivi.</p>