



**Séance extraordinaire du conseil d'arrondissement
du mardi 18 octobre 2022
à 16 h**

ORDRE DU JOUR

10 – Sujets d'ouverture

- 10.01** Ouverture de la séance et mot de la mairesse
- 10.02** Adoption de l'ordre du jour de la séance extraordinaire du conseil d'arrondissement
- 10.03** Période de questions du public

40 – Réglementation

CIRCULATION

- 40.01** Autoriser l'ajout d'un panneau d'arrêt obligatoire sur la rue Centrale à l'intersection de la 6^e Avenue dans l'arrondissement de LaSalle.
1226152004

70 – Autres sujets

- 70.01** Levée de la séance



Dossier # : 1226152004

Unité administrative responsable :	Arrondissement LaSalle , Direction des travaux publics , Division Soutien technique et administratif
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Autoriser l'ajout d'un panneau d'arrêt obligatoire sur la rue Centrale à l'intersection de la 6e Avenue dans l'arrondissement de LaSalle.

D'autoriser l'ajout d'un panneau d'arrêt obligatoire sur la rue Centrale à l'intersection de la 6e Avenue dans l'arrondissement de LaSalle.

Signé par Pierre DUPUIS **Le** 2022-10-17 14:48

Signataire : Pierre DUPUIS

Directeur
LaSalle , Direction des relations avec les citoyens_greffe et services
administratifs

IDENTIFICATION

Dossier # :1226152004

Unité administrative responsable :	Arrondissement LaSalle , Direction des travaux publics , Division Soutien technique et administratif
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Autoriser l'ajout d'un panneau d'arrêt obligatoire sur la rue Centrale à l'intersection de la 6e Avenue dans l'arrondissement de LaSalle.

CONTENU

CONTEXTE

L'arrondissement a reçu une demande de l'association des parents de l'école du Grand-Héron pour l'implantation d'un arrêt obligatoire aux approches Est et Ouest de l'intersection de la rue Centrale et de la 6^e Avenue. Un passage pour piéton non sécurisé est présent avec marquage et signalisation à l'approche Est et de nouvelles saillies ont été construites dans le cadre du projet de sécurisation des écoles 2020.

Ce nouvel aménagement d'avancée de trottoir, aura permis de raccourcir la durée de traversée de cinq mètres pour les piétons. La 6^e Avenue étant à sens unique vers le Sud, un arrêt obligatoire est en place pour l'approche Nord.

Pour évaluer cette proposition, les normes du Ministère des Transports (MTQ) seront vérifiées, des comptages seront effectués et analysés et les caractéristiques de l'intersection seront examinés pour évaluer l'implantation d'un panneau d'arrêt.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

DESCRIPTION

Accidents (2018 à 2022)

Dans les quatre dernières années, deux accidents ont été enregistrés à cette intersection. Les deux accidents impliquent des véhicules, cyclistes et piétons traversant la rue Gloria à l'intersection de la rue Bélique.

Générateurs de déplacement

À proximité de l'intersection, plusieurs commerces s'y trouvent tels qu'une pharmacie, une épicerie et la Société des Alcools du Québec. De plus, un arrêt d'autobus se positionne sur le boulevard Newman à l'Ouest de l'avenue Dollard. Par conséquent, les usagers traversent à cette intersection pour accéder aux commerces et aussi se rendre à l'arrêt de bus. Installer un panneau d'arrêt toute direction avec des traverses piétonnes bien identifiées pourrait améliorer considérablement la sécurité des usagers. Il a été observé sur les caméras de comptage que les piétons se retrouvent souvent en conflit avec les automobilistes.

Analyse des créneaux

Après l'analyse des comptages, le débit le plus important se manifeste entre 16h15 et 17h15. Le débit des entrants à l'intersection est de 263 véhicules par heure, ce qui correspond à des créneaux moyens de 6,75 secondes. Considérant la largeur de rue qui est de 14 mètres, le piéton se voit souvent en conflit avec le véhicule. En supposant une vitesse de marche de 1,1 m/seconde, un piéton a besoin d'environ 15,4 secondes pour traverser la rue. En comparant ce temps avec les créneaux, un piéton n'a pas assez de temps pour traverser la rue entre deux voitures. En observant les données au même moment, les piétons qui traversent Nord-Sud de l'intersection représentent 30%.

JUSTIFICATION

Nous avons d'abord vérifié les critères établis par le MTQ afin de recommander l'ajout d'un panneau d'arrêt (Tome V, Chapitre 2).

Critère #1

Le rapport du débit entrant de la route la plus achalandée sur le débit entrant de la route secondaire est inférieur ou égal à 2,3. Il est à noter que les données d'après-midi ont aussi été analysées selon l'heure de sortie des élèves.

Heures de pointe	Rue plus achalandée	Débit Centrale / 6 ^e Avenue	Ratio	≤2,3
7h30-8h30	Centrale	209 (veh/h) / 59 (veh/hr)	3,5	Non
15h00-16h00	Centrale	198 (veh/h) / 48 (veh/hr)	4,1	Non
16h00-17h00	Centrale	247 (veh/h) / 35 (veh/hr)	7	Non

On note que durant les trois heures de pointe indiquées ci-contre, les rapports sont supérieurs à 2,3. Cette condition n'est pas satisfaite.

Critère #2

La vitesse pratiquée au 85e centile sur chacune des approches du carrefour est inférieure à 70 km/h.

Comme la demande principale ne concerne pas la vitesse, les données pour les vitesses observées ne sont pas disponibles. Cependant, la vitesse permise à cet endroit est de 30 km/h. On suppose que la vitesse pratiquée au 85e centile est inférieure à 70 km/h. Cette condition est satisfaite.

Critère #3

Il n'y a pas, sur la route la plus achalandée, de feux de circulation à moins de 250 m, ni de panneaux « Arrêt » à moins de 150 m de part et d'autre du carrefour.

L'intersection Centrale et 5e Avenue est sécurisée avec panneaux d'arrêt à moins de 60 m à l'Est et à l'Ouest un autre arrêt est présent à 125 m à Centrale et 8e Avenue. Cette condition n'est pas satisfaite.

Critère #4

Lorsqu'il y a un risque qu'à l'approche d'un carrefour un véhicule arrêté ou stationné bloque la vue d'un éventuel panneau « Arrêt » à droite et qu'il est impossible d'installer un signal avancé d'arrêt et également impossible de placer un panneau « Arrêt » à gauche lorsque la circulation s'effectue dans le même sens, il faut que l'arrêt et le stationnement soient interdits en bordure de chacune des approches de l'intersection. La distance, à partir du panneau « Arrêt », sur laquelle cette

interdiction s'applique est égale à 60 % de la distance indiquée au tableau 2.28-1.

Il n'y a pas de risque qu'un véhicule arrêté ou stationné bloque la vue d'un éventuel panneau d'arrêt. La visibilité est relativement bonne à toutes les approches. Cette condition est satisfaite.

Critère #5

Les chemins publics à 4 voies contiguës sont pourvus d'un terre-plein surélevé aux approches de l'intersection.

Il y a seulement 2 voies contiguës sur la rue Centrale et une en direction Sud pour la 6e Avenue. Un terre-plein surélevé n'est pas nécessaire. Cette condition est satisfaite.

Critère #6

Aucune des approches ne compte plus de 2 voies par sens.

À chaque approche, il n'y a pas plus de 2 voies de circulation. Cette condition est satisfaite.

Selon les normes MTQ, les critères #1 et #3 ne sont pas satisfaites.

Évaluation d'autres critères

Accidents (2018 à 2022)

Dans les quatre dernières années, deux accidents ont été enregistrés à cette intersection. L'accident de 2018 concerne une collision arrière sur la 6e Avenue en direction Sud avec aucun blessé. Le plus récent de septembre 2022, est une collision à angle droit. Le véhicule sortant de la 6e Avenue a omis de faire l'arrêt obligatoire.

Générateurs de déplacements

À proximité de l'intersection, plusieurs commerces et résidences se trouvent sur la rue Centrale de part et d'autre de l'intersection. De plus, l'école du Grand-Héron est située sur le côté Sud de Centrale entre les 5e et 6e Avenues. Selon les observations récentes, les élèves et parents utilisent adéquatement la traverse implantée. Depuis la rentrée scolaire de 2022, le Service de Police de la Ville de Montréal a retiré le brigadier qui a été présent depuis plusieurs années lors des déplacements des élèves à l'entrée et sortie des classes.

Localisation de l'intersection Centrale et 6^e Avenue



Cette proposition a été examinée même si elle ne satisfait pas à la totalité des critères, et pour des raisons de sécurité jugées pertinentes, il est donc autorisé l'ajout d'un panneau d'arrêt obligatoire sur la rue Centrale à l'intersection de la 6e Avenue dans l'arrondissement de LaSalle.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

MONTRÉAL 2030

IMPACT(S) MAJEUR(S)

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite des vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Steve BARKLEY
Directeur des travaux publics

ENDOSSÉ PAR

Le : 2022-10-17

Steve BARKLEY
Directeur des travaux publics