

COMITÉ DE CIRCULATION

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le mercredi 31 janvier 2018, à 9 h 30 **Lieu :** Salle no. 3 du conseil d'arrondissement
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentant du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant de la Section de l'application des règlements du stationnement du SPVM (SARS)
(9 personnes) Représentants de la Commission scolaire de Montréal (CSDM)
Représentant du Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT)
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
Représentant de l'organisme L'Anonyme
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
À la Division des communications de l'arrondissement
Ce compte rendu sera affiché sur le site internet de l'arrondissement à la suite de son adoption

Ordre du jour	Résumé des discussions	Suite à donner – délai
1 – Tour de table	Présentation du nouveau président, M. Pierre Lessard-Blais, maire de l'arrondissement, et du nouveau chargé au secrétariat responsable des relations avec les citoyens. Le président mentionne que les prochains ordres du jour seront disponibles quelques jours avant la séance suivante. Un appel à tous est fait afin de savoir si les membres auraient des suggestions sur le fonctionnement du comité. Un point sera ajouté à cet effet.	
2 – Lecture de l'ordre du jour	Ajout des points 20 à 24.	
3 – Lecture et présentation des deux derniers comptes rendu	Remise et adoption des comptes rendu des séances du 4 octobre et du 6 décembre 2017. À noter que la séance de novembre avait été annulée puisqu'aucun président ne siégeait sur le comité à la suite des récentes élections.	
4 – Modification à l'horaire des séances du comité de circulation pour l'année 2018	Un calendrier préliminaire 2018 a été proposé au comité. Étant donné que les membres de la CSDM ne seront pas disponibles au début du mois de mars et que d'autres dates semblent problématiques, les membres conviennent d'envoyer rapidement leurs disponibilités afin qu'un second calendrier soit proposé.	Les membres vérifieront leurs disponibilités.
5 – Consultation du SIVT pour prise de décision dans le dossier des feux sonores à l'intersection des rues Radisson et Sherbrooke Est	Retour sur la demande du Centre communautaire Radisson pour l'installation de signaux sonores à la traverse ouest et nord de l'intersection des rues Radisson et Sherbrooke Est en vue de l'ouverture imminente d'un centre pour personnes ayant un handicap au niveau de l'ouïe et/ou de la vision. Une décision doit être rendue dans ce dossier. Le SIVT fait un rappel de la situation actuelle et des trois possibilités qui s'offrent à nous :	Il est décidé d'appliquer l'option 1, soit l'ajout d'un feu clignotant de priorité de virage à gauche de l'ouest vers le nord. Le SIVT avisera l'arrondissement avant de procéder afin que l'administration puisse aviser formellement l'hôtel et le restaurant des modifications.

	<p>1) Ajout d'un feu clignotant de virage à gauche prioritaire en fin de cycle de l'ouest vers le nord seulement.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Conséquence : Diminution de l'accessibilité du secteur au sud de l'intersection <p>2) Feux pleins verts suivi d'un clignotant en fin de cycle.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Conséquence : Impacts majeurs sur la fluidité automobile dans l'axe Sherbrooke, surtout en période de pointe <p>3) Ajout d'un cycle dit "avance rouge" avec un feu piéton exclusif de 9 secondes, suivi de feux pleins verts et d'une main clignotante afin de prioriser la traverse piétonne sur la circulation automobile.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Conséquence : Diminution de l'accessibilité du secteur résidentiel au nord de Sherbrooke Est par l'interdiction de virage. <p>Autres propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le SPVM propose également un feu au nord sur la rue de Faradon pour la traverse des piétons à mobilité réduite, mais la DÉT mentionne que ce dernier serait trop rapproché de celui au coin de Sherbrooke Est pour être sécuritaire. • Le BÉA propose un passage piéton mi-traverse, mais la DÉT mentionne que cette option ne permet pas l'ajout d'un feu sonore. <p>La DÉT et le SPVM font valoir leur préférence pour l'option 1, car la 2^e aurait un trop grand impact sur la fluidité automobile et la 3^e restreindrait les résidents au nord de Sherbrooke. Une demande de baie de virage est également une possibilité, mais n'est pas une option à court terme, car l'ouverture du centre est imminent et la réalisation pourrait prendre des années.</p> <p>Le comité décide d'aller de l'avant avec l'option 1.</p>	
<p>6 – Configuration de l'intersection Bossuet et Notre-Dame Est et circulation sur Bossuet en sens inverse</p>	<p>Les panneaux d'interdiction de virage ne sont pas respectés à cette intersection et certains automobilistes arrivent à contre-sens sur la rue Bossuet pour accéder à la station d'essence au nord de la rue Notre-Dame Est au lieu d'entrer directement par l'entrée sur la rue Notre-Dame Est. Il s'agit d'un problème de comportements et non pas de signalisation. La DÉT demande au SPVM de garder un œil sur l'intersection et rappelle les priorités de marquage jusqu'à présent, soit les traverses scolaires, les pistes cyclables et les traverses achalandées.</p>	<p>Vérifier la signalisation en place et au besoin ajouter des panneaux d'interdiction d'entrer à l'entrée du sens-unique de la rue Bossuet</p> <p>Surveillance accrue du SPVM.</p>
<p>7 – Trois dossiers de SRRR avec critères non remplis (norme taux 70 % + 51 % hors sec.) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Marseille, entre Du Quesne et De La Pépinière (91 %, mais 50 % hors sec.) • De Marseille, entre Lapointe et Saint-Donat (100 %, mais 50 % hors sec.) • Adam, entre Aylwin et Joliette (100 %, mais 50 % hors sec.) • Ave. Chauvin, entre Langelier et Mignault (80 %, mais 50 % hors sec.) 	<p>La DÉT explique le fonctionnement du processus de demande de SRRR, soit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Enquête de plaques et taux d'occupation sur rue; 2) Vérification de la provenance des véhicules auprès de la SAAQ (secteur ou hors secteur); 3) Sondage auprès des résidents. <p>Étant donné que les SRRR engendrent des coûts, le comité doit statuer sur les situations près des seuils décisionnels.</p> <p>Le comité souhaite aller de l'avant avec ces sondages.</p>	<p>Aller de l'avant avec les sondages pour ces 4 dossiers.</p>

<p>8 – Un dossier de SRRR avec sondage non concluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moreau, entre Ontario Est et de Rouen (100 %, 75 % hors sec., mais 50 % pour) 	<p>Étant donné le manque d'intérêt des résidents, le comité est d'avis de conserver le statu quo.</p> <p>Le BÉA mentionne avoir été informé par courriel qu'un sommaire serait présenté au prochain conseil d'arrondissement pour ce même dossier du secteur 87.</p>	<p>Vérifier si le sondage a été concluant, et revenir au prochain comité.</p> <p>Après vérification, aucun dossier n'est en cours.</p>
<p>9 – Un dossier de SRRR pour sondage aux résidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierre-Tétreault, entre Hochelaga et Pierre-De Coubertin (89 % et 72 % hors sec.) 	<p>Étant donné les pourcentages positifs, le comité est d'avis d'aller de l'avant avec le sondage.</p>	<p>Aller de l'avant avec le sondage aux résidents.</p>
<p>10 – Demande (DDS 18-11515) pour faire passer l'interdiction de stationner au même endroit de 24 h à 72 h</p>	<p>Le BÉA mentionne que 4 citoyens ont téléphoné pour faire valoir que le règlement interdisant de stationner un véhicule plus de 24 heures sur le domaine public serait trop restrictif, surtout pour les personnes âgées.</p> <p>Le SPVM propose d'abolir l'interdiction à l'instar de d'autres arrondissements. Par ailleurs, modifier le règlement pour autoriser le stationnement jusqu'à 72 heures serait plus difficile à appliquer à cause des quarts de travail sur rotation.</p> <p>De façon générale, la demande fait du sens, sauf pour quelques cas problématiques.</p> <p>Il est demandé à la DÉT de préparer un projet de règlement et de l'acheminer au BÉA. Ce règlement doit être réfléchi et harmonisé avec les autres services municipaux.</p>	<p>Préparation d'une proposition de règlement par la DÉT.</p>
<p>11 – Deux stationnements à angle droit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur Claude-Masson • Sur Pierre-Tétreault 	<p>1) La demande d'implantation sur la rue Claude-Masson vise une réduction de vitesse. Après analyse, la DÉT est d'avis que l'implantation n'aurait pas grand effet et engendrerait une perte d'espace de stationnement. Elle propose de rejeter la demande.</p> <p>2) Une entrée charretière mesurant environ 100 mètres de long empêche déjà le stationnement d'un côté de la rue. Après analyse, la DÉT mentionne que l'implantation permettrait de gagner environ 5 espaces de stationnement et rétrécirait la largeur de la rue, ce qui aurait probablement un effet de réduction de vitesse. Cependant, étant donné qu'il n'y a pas de problème de stationnement sur la rue Pierre-Tétreault, le comité est plutôt défavorable. La conseillère du district sera consultée avant qu'une décision finale soit rendue.</p>	<p>1) Demande refusée pour la rue Claude-Masson.</p> <p>2) Attendre le retour de la conseillère du district pour le dossier Pierre-Tétreault.</p>
<p>12 – Demande d'un marquage pour passage piéton à l'intersection de l'avenue du Languedoc et de la rue Beaubien</p>	<p>Lors d'une demande antérieure identique, il avait été décidé d'implanter une traverse plus loin du feu de l'intersection Beaubien/Carignan, à savoir à l'intersection Beaubien/Albani. Depuis, un feu avec traverse protégée a été ajouté à l'intersection de la rue Albani. Il existe donc 2 traverses protégées par feux de chaque côté de la rue Languedoc.</p> <p>Ainsi, pour des raisons de sécurité, le SPVM et la CSDM sont catégoriquement contre l'ajout d'une traverse, sans lumière ni protection, à l'intersection Languedoc.</p> <p>Le comité refuse la demande d'implantation pour ces raisons.</p>	

<p>13 – Demande de panneaux d’arrêt aux 4 coins des rues Bossuet et de Marseille</p>	<p>La proximité du feu de circulation déjà présent à l’intersection des rues de Cadillac et de Marseille (~60 mètres) fait en sorte qu’il n’est pas sécuritaire d’y implanter des panneaux d’arrêt. En effet, lorsque des panneaux d’arrêt sont installés trop près de feux de circulation lumineux, cela augmente le risque que le panneau ne soit pas vu par l’automobiliste et ainsi que ce dernier ne fasse pas son arrêt.</p> <p>Le SPVM a déjà reçu une demande de traverse piétonne à cet endroit, mais cela serait dangereux si elle n’est pas protégée. Le BÉA observe qu’il serait intéressant de vérifier l’étude du trottoir et du couloir scolaire à cet endroit. Un processus de corridor scolaire serait entamé prochainement et pourrait être joint à ce processus. L’annexe de l’école Notre-Dame des Victoires a aussi une clientèle en provenance du sud de la rue Pierre-De Coubertin. On propose d’approcher la direction de l’école pour avoir plus d’information à ce sujet.</p> <p>La DÉT informe le comité que les saillies sur l’avenue Pierre-De Coubertin, prévues dans le cadre du projet de fermeture des rues Monsabré, Lacordaire et Louis-Veillot (Carré NDV), seront réalisées dans le cadre des travaux d’aqueduc de la ville-centre qui sont prévus pour 2019 ou 2020. La CSDM mentionne que la dynamique s’est merveilleusement transformée dans le secteur à l’abord de l’école et que la sécurité des élèves s’est renforcée.</p>	<p>Dossier en suspens. Consulter la direction de l’école Notre-Dame des Victoires.</p>
<p>14 – Demande d’un panneau d’arrêt à l’intersection des rues Bossuet et Du Quesne</p>	<p>Le comité demande plus de précisions afin d’analyser ce dossier, car ces rues sont parallèles.</p>	<p>Le BÉA fournira plus de précisions pour analyse ultérieure.</p>
<p>15 – Demande de mesures d’apaisement près du 6312, rue de Marseille</p>	<p>On demande l’ajout d’un stop en direction nord coin Marseille à partir de la rue de Carignan sud. La DÉT ne voit pas d’inconvénient.</p> <p>Le comité est favorable à cette demande.</p>	<p>Procéder à l’installation d’un panneau d’arrêt.</p>
<p>16 – Demande d’inverser le sens unique de la rue Pierre-Gadois près du 7037, rue Bélanger</p>	<p>La DÉT mentionne que la rue Bélanger est utilisée comme une collectrice avec la quantité de véhicules que ça suppose.</p> <p>Conséquemment, les automobilistes sur Pierre-Gadois qui arrivent à l’intersection Bélanger ont généralement plus d’attente pour s’engager. De plus, le virage à gauche est plus difficile à cause du manque de visibilité généré par le véhicule stationné directement sur le coin de la rue Bélanger.</p> <p>C’est pourquoi la DÉT a fait implanter un panneau « arrêt interdit » à 5 m du coin. Cependant, ce panneau se fait régulièrement enlever par quelqu’un.</p> <p>Le comité est d’avis de conserver le statu quo et d’augmenter la surveillance policière.</p>	
<p>17 – Demande d’un panneau d’arrêt à l’intersection des rues de Carignan et de Marseille</p>	<p>Voir point 15 (doublon).</p>	
<p>18 – Demande d’apaisement à la circulation sur la rue Joliette, entre Hochelaga et Sherbrooke (30 km/h) – Dossier récurrent</p>	<p>Le BÉA mentionne que nous recevons depuis deux ans des demandes d’une citoyenne qui habite près de la station de Métro Joliette. Cette rue est en pente près de Sherbrooke Est, ce qui fait en sorte que les moteurs forcent plus et émettent plus de bruit, et ce, même si la vitesse relevée est constante et respecte la limite affichée. Les données recueillies ne démontrent aucun</p>	<p>Ajouter sur la liste des dos d’âne (au sud de la ruelle seulement)</p>

	<p>problème de circulation ni de vitesse.</p> <p>La DÉT mentionne que selon les normes, les dos d'âne sont à proscrire dans les pentes pour des raisons de sécurité.</p> <p>Le BÉA mentionne que plusieurs piétons semblent emprunter les ruelles pour accéder à la station de métro, ce qui fait en sorte que ceux-ci traversent en grand nombre la rue Joliette à environ 30 m au nord de la rue Hochelaga. On demande de sécuriser cet endroit. La DÉT mentionne qu'il serait acceptable d'y ajouter un dos d'âne étant donné que la rue y est très peu en pente.</p> <p>Le comité souhaite l'implantation d'un dos d'âne dans la section sud du tronçon avant la ruelle, mais aucun sur la partie en pente.</p>	
19 – Intersection des rues Adam et Saint-Clément	<p>Le BÉA mentionne qu'un citoyen l'aurait informé que des gens en provenance de la rue Saint-Clément tournent vers l'ouest sur la rue Adam, qui est un sens unique vers l'est.</p> <p>La DÉT mentionne qu'une piste cyclable a été implantée il y a deux ans et qu'un projet de transformation de cette piste cyclable est prévu en 2019 par la Direction des transports.</p> <p>Statu quo en attendant les interventions prévues en 2019.</p>	La DÉT va s'assurer que la signalisation en place est conforme et visible et procédera aux ajustements nécessaires.
20 – AJOUT – Feu de circulation près de la base militaire Longue-Pointe, située au 6363, rue Notre-Dame Est	Le SPVM explique que la base militaire se vide rapidement en fin de journée et que le feu vert à l'intersection de l'avenue Haig durerait seulement 8 secondes, ce qui semble problématique. Le SIVT va vérifier la durée du feu vert et par la même occasion, l'utilité de la caméra qui semble présente à l'intersection.	Attendre le retour du SIVT qui fera une demande d'entretien aux ateliers de marquage et de signalisation au besoin.
21 – AJOUT – Application du règlement P321 sur les véhicules stationnés sur le trottoir, entre autre pour les rues Paul-Pau, Desmarteau et Baldwin	<p>Certains véhicules stationnés sur les terrains privés dépassent sur le trottoir. En général, le SPVM est plutôt tolérant, mais se montre plus sévère l'hiver à cause des opérations de déneigement. Les véhicules doivent se stationner à plus de 15 cm du trottoir. Beaucoup de communications ont été effectuées cette année à cet effet dès les premières neiges.</p> <p>Le comité est d'avis de continuer d'appliquer la réglementation.</p>	
22 – AJOUT – Le SPVM propose de modifier l'article 30 par. 10 du C-4.1 pour ajouter un code pour les saillies de trottoirs	Le SPVM mentionne que certains véhicules se stationnent le long des saillies de trottoir. Il y aurait une différence de réglementation dans l'application des contraventions le long d'une saillie ou pour un dégagement de 5 m non respecté.	La DÉT va vérifier la possibilité de modifier le règlement C-4.1 pour l'application du stationnement interdit aux abords des saillies.
23 – AJOUT – Modifier la réglementation pour le stationnement trop près d'un autre véhicule	<p>On apporte au comité la possibilité de modifier la réglementation pour s'assurer que les véhicules automobiles ne se stationnent pas trop près les uns des autres.</p> <p>Le comité a décidé de ne pas retenir cette proposition.</p>	
24 – AJOUT – Remue-méninges	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réception de l'ordre du jour quelques jours à l'avance; ❖ On propose de mettre les points touchant la CSDM en début de rencontre lorsque possible; ❖ On propose de rendre public les bons coups du comité de circulation; ❖ On propose d'élaborer les discussions sur le déneigement près des écoles; ❖ Le comité de mobilité active (COMAC) est représenté par SME. 	