

COMITÉ DE CIRCULATION

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date de la réunion : Le jeudi 12 avril 2018, à 9 h 30 **Lieu :** Salle DSA
6854, rue Sherbrooke Est

Étaient présents : Représentants du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Représentant de la Section de l'application des règlements du stationnement du SPVM (SARS)
(9 personnes) Représentants de la Commission scolaire de Montréal (CSDM)
Représentant de l'organisme L'Anonyme
Représentant de l'organisme Solidarité Mercier-Est (SME)
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 – Lecture et adoption de l'ordre du jour	L'ordre du jour est adopté avec une modification au point 10.	
2 – Lecture et approbation du compte rendu de la séance du 1 ^{er} mars 2018	Le compte rendu a été adopté avec quelques modifications.	
3 – Suite et historique du dossier de l'intersection Hochelaga et A.-A.-Desroches	<p>La DÉT mentionne que plusieurs interventions ont eu lieu. Elle présente un panneau qui pourrait être utilisé. Donc, à titre de projet pilote, la traverse piétonne serait équipée de ce panneau. On parle d'un coût d'environ 8 000 \$ par installation. Le tout sera muni de boutons permettant de partir les lumières sur demande de traverse et alimentés par panneaux solaires. On répète qu'il s'agirait d'un projet pilote et qu'il faudrait pour l'instant limiter le recours à ce type d'installation.</p> <p>Le BÉA demande s'il est possible d'installer le panneau qui indique le montant de contravention qui pourrait être reçue si la traverse n'est pas respectée. Le SPVM est plutôt d'avis que trop de panneaux seront plutôt perçus comme de la pollution visuelle.</p>	Les panneaux seront installés au printemps 2018

4 – Camionnage : Sommaire décisionnel 118309005 pour faire adopter le Règlement C-4.01-4 modifiant le Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils

La DÉT informe le comité que, dans le cadre du projet de l'A25, différentes modifications géométriques ont été réalisées pour créer une entrée d'autoroute près de la rue Notre-Dame Est afin d'éviter aux camions accédant à l'A25 nord de faire un détour de plus de 3 km via la rue Dickson et l'avenue Souigny. On mentionne également que la chaussée a été reconstruite sur la voie de service Curatteau afin d'éviter les vibrations sur cette rue (là où la chaussée est au même niveau que les maisons). Comme le camionnage est présentement interdit sur l'axe Curatteau, entre la rue Notre-Dame Est et la sortie 5-E de l'A25, les camions en provenance de Notre-Dame Est ne peuvent pas utiliser la nouvelle entrée et éviter le détour.

Un sommaire décisionnel permettant le camionnage de 7 h 00 à 19 h 00 sur la rue Curatteau, de la rue Notre-Dame Est à la sortie 5-E de l'A25 (pour une distance de 750 m) devrait être présenté au prochain CA. Le camionnage y serait permis seulement de jour. La situation demeurerait inchangée entre la sortie 5-E et la rue Tellier (camionnage en transit permis en tout temps) et au nord de la rue Tellier (camionnage en transit interdit en tout temps).

SME mentionne que le MTQ a déjà fait une présentation aux citoyens à cet effet. Le BÉA explique l'historique de ce dossier et informe que les camions de transit passent par une sortie non autorisée près de la rue Sherbrooke Est. Le SPVM mentionne que des opérations policières ont été effectuées à cet endroit. Ces activités débutent aux alentours de 6 h 15. La DÉT rappelle que les périodes autorisées sont déterminées par une loi provinciale et que nous ne pouvons pas modifier cela en arrondissement.

Le BÉA demande à tous leur avis sur l'efficacité des techniques utilisées pour réduire les vibrations et l'état du mur antibruit. Il mentionne que la majorité des maisons sont à 2 étages et que le bruit se fait sentir au 2^e et que ce serait pire là où il y a une clôture au lieu du mur. La DÉT explique comment les ondes de bruit se propagent et comment les vibrations se dispersent dans le sol. Elle mentionne que la spécialiste dans ce domaine au MTQ pourrait peut-être venir expliquer aux membres du comité comment cela fonctionne lors d'une future séance.

Le BÉA demande s'il existe d'autres endroits comparables à Montréal où les mêmes problématiques sont vécues et si les moyens utilisés sont meilleurs. La DÉT ne croit pas que des mesures aussi sophistiquées et complètes aient été implantées ailleurs pour le moment.

La SARS demande s'il elle doit encore procéder sur plainte pour le stationnement des camions de plus de 3 000 kg ou de le faire de leur propre chef. Une rencontre serait à planifier à ce sujet.

Vérifier l'information auprès du Port de Montréal concernant la circulation interne, à savoir :
Comment prévoient-ils les sorties? Le BÉA souhaiterait que le Port de Montréal consulte les citoyens.

5 – Plainte concernant la circulation de transit dans la ruelle derrière le 4260, rue de Rouen	Le SPVM indique recevoir de plus en plus de plaintes de circulation pour cette ruelle. La DÉT mentionne que chaque ruelle est étudiée sur demande afin que l'on implante diverses mesures d'apaisement. Elle mentionne que pour les fermetures d'accès, on se fait auparavant au comité de ruelle verte et une demande d'implantation sous-entendait par défaut que la ruelle serait fermée. Cela a créé plusieurs problèmes et c'est pour cette raison que deux formulaires distincts devront être élaborés (aménagement et fermeture partielle) et que 50 % des propriétaires riverains doivent être d'accord pour l'un ou l'autre des scénarios.	En suspens – à remettre au prochain comité.
6 – Pétition pour demander des dos d'âne sur la rue Léon-Derome, entre la rue Langelier et l'avenue de Repentigny	Le BÉA mentionne être interpellé depuis plus d'un an à ce sujet. La DÉT explique que dès que les travaux d'asphalte seront complétés, la situation sera étudiée et des moyens d'apaisement de circulation seront implantés.	Le dossier sera étudié par la DÉT et un retour sera fait au comité.
7 – Demande d'ajout de nouveaux panneaux d'arrêt à toutes les intersections de la rue Saint-Zotique	<p>Le BÉA mentionne que deux consultations publiques ont eu lieu et que la demande provient d'un regroupement d'une dizaine de citoyens qui fait référence à une quinzaine d'accidents présumés qui auraient eu lieu à cette intersection. La DÉT mentionne que nous avons uniquement accès aux informations provenant des rapports d'accidents du SPVM et que ces derniers indiquent qu'il n'y a pas d'accident avec blessé à cet endroit. Le SPVM sortira les rapports d'accident afin d'avoir l'heure juste. Après discussion, la DÉT étudiera la situation à l'aide des rapports qui seront fournis et proposera des solutions, s'il y a lieu.</p> <p>Le BÉA mentionne qu'à l'époque, une troisième consultation publique avait été promise. On propose que cette consultation ait lieu en octobre (concernant les points 7 et 8).</p>	Tenir une consultation publique au mois d'octobre (concernant les points 7 et 8).
8 – Problèmes à l'heure de pointe du matin en direction ouest à l'intersection Beaubien et Langelier (7 h à 10 h) surtout le virage au sud	La DÉT mentionne que des demandes ont été faites à la ville-centre et que nous sommes dans l'attente d'une réponse.	(Même que le point 7)

<p>9 – Présomption de dangerosité à l'intersection Hochelaga et De Boucherville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au virage à gauche en provenance de l'est vers le Pont-Tunnel • Double virage à gauche en provenance de l'ouest gênant en période de pointe 	<p>La DÉT informe le comité qu'un marquage supplémentaire différent sera effectué lors de l'implantation de la piste cyclable bidirectionnelle protégée. Cette mesure réglera les deux problèmes soulevés.</p> <p>Le SPVM réitère l'urgence du marquage parce qu'il n'y a aucune ligne en ce moment et que les automobilistes ne savent pas trop où se trouve la voie de virage à gauche.</p>	<p>Faire rappel à l'équipe de gestion du projet de l'A25 et à la Division du marquage afin que les travaux de marquage soient effectués rapidement.</p>
<p>10 – Retour sur le point # 5 de la dernière séance :</p> <p>Demande d'inversion de sens de la rue Pierre-Tétreault, entre Sentennes et Tibodeau (nord), empruntée par le Trotibus de l'école St-Justin (réf.#15)</p>	<p>La DÉT informe que comité que la demande suit son cours.</p>	
<p>11 – Demande d'apaisement à la circulation dans le secteur Contrecoeur, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traverses près du parc Carlos-D'Alcantara; • Études sur les intersections; • Études sur la largeur de rue. (demande initiale d'ajout d'un STOP à l'intersection Claude-Masson et Anne-Courtemanche) 	<p>La DÉT informe le comité que la largeur des rues Claude-Masson et de Contrecoeur sera effectuée par marquage. Pour le reste, une étude de circulation (près du parc Carlos D'Alcantara) sera effectuée cette année. Elle débutera cet automne afin d'étudier le secteur au complet.</p> <p>Présentation des propositions de marquage qui pourraient être réalisées cette année aux membres du comité; mail virtuel en marquage et traverse piétonne.</p> <p>Le marquage sera refait à chaque année comme pour le marquage présent partout à l'arrondissement (ex. : lignes coaxiales). Le BÉA demande s'il est possible de sécuriser davantage le passage. Il est mentionné que le marquage sécurisera la traverse et que le marquage des traverses piétonnes est jugé prioritaire par la Division du marquage.</p> <p>Par ailleurs, la DÉT confirme l'existence d'un projet de piste cyclable dans l'axe de la rue de Contrecoeur prévu dans le cadre de la programmation cyclable des prochaines années.</p>	<p>Le marquage sera effectué au cours de l'été 2018.</p>
<p>12 – Demande de retrait du panneau d'interdiction de virage à gauche en direction ouest sur Sherbrooke, au feu de circulation vis-à-vis la sortie du garage des condos Jardin Versailles et du centre d'achat Champlain</p>	<p>La DÉT présente l'état de situation en combinaison avec le point 14 et ne recommande pas la permutation des deux virages, car on croit que le virage à gauche dans le domaine privé (stationnement du centre d'achat) serait plus problématique que ce qui existe présentement.</p> <p>On demande de vérifier si les deux virages à gauche peuvent être accordés afin que les gens évitent d'utiliser le stationnement privé pour aller chez eux.</p>	<p>La DÉT vérifiera si le marquage peut être amélioré au coin de Tellier et si les deux virages à gauche peuvent être implantés.</p>
<p>13 – Demande d'ajout de panneau d'interdiction de virage à gauche sur Lepailleur et demande de réaménagement de la rue Sherbrooke.</p>	<p>Doublon (voir point 12)</p>	

<p>14 – Demande de sécurisation du trajet du Trotibus, entre autre sur Pierre-Tétrault</p>	<p>Ce point est le même que le point 10 – le dossier suit son cours.</p>	
<p>15 – Marquage traverse piétonne et intersection Lafèche et Saint-Donat</p>	<p>La DÉT mentionne que le marquage sera effectué.</p>	<p>La DÉT fera un suivi auprès de la Division du marquage.</p>
<p>16 – Demande de mesures d'apaisement sur l'avenue Mercier, entre Notre-Dame Est et Bellerive, près du CPE Bécassine</p>	<p>La DÉT informe le comité que des mesures d'apaisement (zone 30 km/h et dos d'âne) seront implantées devant le parc et souligne que si les travaux sur l'avenue Mercier ont lieu prochainement, les dos d'âne ne pourront pas être installés tout de suite.</p> <p>Le BÉA demande si une clôture sera installée lors de l'implantation de l'aire de jeux au parc. La DÉT va s'assurer qu'il y en ait une ou sécurisera à l'aide d'un obstacle physique.</p>	<p>La DÉT va vérifier si une clôture est prévue, et si non, s'assurera qu'un obstacle physique soit implanté.</p>
<p>17 – Mise à sens unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liébert, entre Dubuisson et Notre-Dame et Tellier, entre Honoré-Beaugrand et Liébert; • De Carignan, entre Beaubien et Pierre-De Coubertin; • Lacordaire, entre Sherbrooke et Chauveau. 	<p>Lacordaire : La DÉT mentionne que le trottoir côté ouest sera élargi et conséquemment, la future chaussée ne pourra plus accommoder deux sens. Ainsi, la partie présentement à double sens deviendra un sens unique comme le reste de la rue. Les deux trottoirs seront dorénavant des trottoirs-boulevards prévus pour la végétalisation. Le BÉA demande s'il est possible que les citoyens soient consultés lors de la végétalisation afin de les impliquer dans le dossier. La DÉT mentionne que la végétalisation, autre que plantation d'arbre ou gazon, sera plutôt une initiative de l'éco-quartier (ou un autre organisme) qui prendra en charge cette partie du projet. Il mentionne aussi que le sujet n'incombe pas nécessairement à la section de la circulation. Après discussion, il est décidé de remettre ce point (sens unique) au prochain comité de circulation.</p> <p>Liébert et Tellier : La DÉT présente les propositions pour ces deux rues, soit l'implantation de sens unique vers le sud sur la rue Liébert et vers l'ouest sur la rue Tellier. Ceci permettrait de régulariser la circulation autour de l'école afin de sécuriser d'une part les déplacements des élèves et de compléter l'axe cyclable de la rue Liébert.</p> <p>Pour ce faire, deux options sont proposées : des bandes cyclables accompagnées d'une zone tampon (emportierage) entre la voie de stationnement et la bande cyclable. La deuxième option ne comprend pas la zone tampon, mais proposerait une piste cyclable plus large. Le BÉA demande si la possibilité d'implanter une piste cyclable protégée a été envisagée. La DÉT explique que puisqu'il y a beaucoup d'entrées charretières, la sécurité des cyclistes ne pourra pas être assurée. Une fois que la rue sera en sens unique, la circulation sur celle-ci sera diminuée. De plus, la vitesse passera à 30 km/h pour toute la zone, pas juste autour de l'école.</p> <p>De Carignan : Projet d'implantation d'un sens unique vers le sud, entre Beaubien et Pierre-De Coubertin, afin de permettrait de faire le lien avec les bandes cyclables présentes sur la rue Saint-Zotique. La DÉT présente les deux options et préconise d'avoir une zone tampon. Le BÉA va vérifier le tout et faire un retour. La DÉT souligne que c'est la ville-centre qui a la décision finale quant à la conception des pistes cyclables.</p>	<p>Transmettre au BÉA les plans proposés. Les dossiers seront présentés au prochain CA.</p> <p>Le point sur la rue Lacordaire est reporté au prochain comité.</p>

18 – Implantation du 30 km/h de secteur ciblés	<p>La DÉT présente le dossier d'implantation du 30 km/h dans l'arrondissement qui a débuté en 2016. Les tronçons dont la vitesse sera réduite au prochain CA sont situés dans les secteurs de Guybourg, de Haig et du Quartier vert de Mercier-Est, ainsi que sur les avenues Letourneux et De La Salle, au sud de la rue Notre-Dame Est. Des demandes ponctuelles ont été reçues pour ces derniers à cause de la présence de l'école.</p> <p>De plus, la vitesse autorisée sur les rues Honoré-Beaugrand et Des Ormeaux, ainsi que la rue Haig, entre Hochelaga et Notre-Dame Est, sera diminuée à 40 km/h.</p>	Le dossier sera présenté au prochain CA.
---	--	--