



COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 26 AVRIL 2022 À LA SALLE PUBLIQUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE ET PAR VISIOCONFÉRENCE

- Sont présents :
- M^e François Bélisle, conseiller municipal
 - M. Dany Carpentier, conseiller municipal (arrivée : 11 h 35)
 - M. René Martin, conseiller municipal et vice-président du Comité
 - Mme Anaïs Michaud-Cloutier, citoyenne
 - M. Pierre Montreuil, conseiller municipal et président du Comité
- Invités présents :
- M^{me} Pascale Alberne-Lahaie, conseillère municipale
 - M^{me} Geneviève Auclair, conseillère municipale
 - M^{me} Maryse Bellemare, conseillère municipale
 - M^{me} Vanessa Blanchet-Roy, spécialiste en mobilité durable (12 h 55 à 13 h 30)
 - M. Stéphane Blouin, chef de service – Finances et assistant-trésorier (11 h 45 à 13 h 30)
 - M. Maxime Boisvert, ing. (12 h 55 à 13 h 30)
 - M. Pascal Brodeur, chef de division – Conception et réalisation (12 h 55 à 13 h 30)
 - M^e Pierre-Yves Brouillette, juriste
 - M^{me} France Cinq-Mars, directrice générale et directrice – Finances
 - M. Dany Cloutier, directeur – Sécurité incendie et sécurité civile (11 h 45 à 13 h 15)
 - M^{me} Maude Desrosiers, ing. (11 h 35 à 12 h 10)
 - M. Richard W. Dober, conseiller municipal (arrivée : 11 h 50)
 - M. Robert Dussault, directeur général adjoint – Développement
 - M. Pierre-Luc Fortin, conseiller municipal (arrivée : 11 h 50)
 - M. Patrice Gingras, ing. directeur – Génie
 - M. Jean-François Houde, directeur – Approvisionnement (arrivée : 13 h 30)
 - M. Marc-André Hould, attaché politique – Communications et relations de presse (arrivée : 12 h 40)
 - M. Alain Lafontaine, conseiller municipal
 - M. Jean Lamarche, maire (arrivée : 13h)
 - M^{me} Sonia-Karine Laroque, chef de division – Planification (arrivée : 11 h 40)
 - M^{me} Marilyne Lavoie, coordonnatrice – Service à la clientèle (11 h 45 à 13 h 10)
 - M. Alain Lizotte, directeur – Travaux publics (arrivée : 13 h 30)
 - M^{me} Marianne Méthot, directrice de cabinet – Cabinet du maire
 - M. Jean-Yves Ouellet, capitaine – Division de la sécurité du milieu et du support organisationnel (arrivée : 11 h 40)
 - M^e Annie Pagé, directrice générale adjointe – Services corporatifs partagés (arrivée : 11 h 45)
 - M. Guy Plamondon, coordonnateur – Mobilité durable et circulation (11 h 35 à 13 h 30)
 - M^{me} Nicole Raynié Basanes, attachée politique – Relation avec la communauté (arrivée : 12 h 05)
 - M^{me} Cynthia Simard, directrice – Communications et participation citoyenne

M. René Tessier, chef de service – Voie publique (arrivée : 13 h 30)
M. Luc Tremblay, conseiller municipal

Absences : M. Michel Blais, citoyen
M. Jonathan Bradley, conseiller municipal
M. Daniel Cournoyer, conseiller municipal
M. Maxime Gagnon, directeur – Police
M. Marc-André Godin, Directeur adjoint – Aménagement et développement durable
M^{me} Sabrina Roy, conseillère municipale

Il est important de préciser que ce Comité a un rôle uniquement consultatif et que les recommandations formulées au présent procès-verbal devront être soumises au Comité exécutif ou au Conseil municipal pour décisions ultérieures.

1. **Ouverture de la séance**

La séance est ouverte à 11 h 34. M. Pierre Montreuil préside la rencontre et souhaite la bienvenue aux personnes présentes. Il accueille Mme Anaïs Michaud-Cloutier, membre citoyenne nouvellement nommée au Comité en remplacement de Mme Vicky Larochelle. Puisqu'aucun membre ne s'y oppose, la séance est enregistrée.

2. **Lecture et adoption de l'ordre du jour**

L'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. **Lecture et adoption du procès-verbal de la séance du 22 mars 2022**

Le procès-verbal de la séance du 22 mars 2022 est adopté à l'unanimité.

4. **Projet de communication pour le marquage sur la rue des Ormeaux**

Mme Cynthia Simard présente le projet qui consiste à consulter la population quant à l'opportunité d'aménager une piste cyclable sur la rue des Ormeaux, entre les rues Barkoff et Chapleau. L'objectif de la consultation est de mesurer l'acceptabilité sociale du projet au moyen d'un sondage postal. Le public cible est la population habitant sur la rue des Ormeaux ainsi que sur les rues avoisinantes, notamment les rues Chapleau, Pierre-Boucher et de Callières. Le principal enjeu de ce projet de piste cyclable est la nécessité de retirer des espaces de stationnement d'un côté de la rue des Ormeaux.

Une recommandation est demandée en deux points:

- 1) Recommander le projet de consultation de la population sur la rue des Ormeaux et ses environs quant à l'aménagement d'une piste cyclable;
- 2) Recommander l'autorisation du marquage de la chaussée ainsi que le retrait des espaces de stationnement sur la rue des Ormeaux, dans la mesure où le projet reçoit un appui majoritairement favorable au terme de la consultation publique.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande 1) le projet de consultation publique tel que présenté et 2) le marquage de la chaussée et le retrait des espaces de stationnement, à condition d'un appui majoritairement favorable au projet, au terme de la consultation publique. Approuvé à l'unanimité.

5. Revue de la façon de faire de la Ville dans le traitement des demandes des citoyennes et des citoyens pour que les dossiers soient traités en fonction des plaintes dans le domaine de la sécurité routière

M. Patrice Gingras demande une orientation au Comité quant au traitement des demandes citoyennes en matière de sécurité routière. Il présente d'abord le processus actuel de gestion des demandes en indiquant les outils utilisés comme le plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) ainsi que la Grille de priorisation des projets de sécurité routière. Lorsqu'une requête de sécurité est reçue par la Direction du génie, une vérification est faite afin de déterminer si la requête se retrouve déjà au PISRMM. Si elle ne s'y trouve pas, elle est analysée et inscrite dans la liste des projets prioritaires en fonction de la Grille de priorisation. Une intervention a finalement lieu, après l'écoulement d'un délai plus ou moins long en fonction de la place de la requête dans la liste, suivant les priorités de la Ville ainsi que les budgets alloués. Le PISRMM couvre déjà une importante partie du réseau routier de la Ville. Lorsqu'une requête de vitesse est reçue par la Direction de la Police, elle est traitée suivant le processus présenté à la Commission sur la sécurité des milieux du 12 avril 2022. Des policiers font du radar et si un problème est réellement constaté par la police, des plaques de comptage peuvent alors être installées. Par la suite, le tronçon est classé en ordre de priorité selon les critères présentés. Cette façon de faire est scientifique et basée sur des données objectives, mais offre peu de réactivité aux requêtes de la population qui risque d'être mécontente face à une réponse insatisfaisante.

Patrice Gingras présente ensuite un processus alternatif. Lors de la réception d'une requête de sécurité ou de vitesse, une vérification est d'abord faite afin de savoir si un projet est prévu à court terme (0-3 ans). Dans la négative, une analyse des mesures de sécurité ou d'apaisement disponibles est faite. Ensuite, le déploiement d'une mesure temporaire ou permanente est fait, dans la mesure du possible, suivant le budget alloué. Il est également proposé de prévoir un budget discrétionnaire distinct. Patrice Gingras poursuit en présentant les avantages et les inconvénients de ces deux processus.

Processus actuel basé sur les critères de priorisation :

Avantages :

- Cette méthode est rationnelle et s'appuie sur des données probantes;
- Elle est apolitique et crédible en raison des données empiriques;
- Elle offre une uniformité dans l'ensemble de la Ville;
- Elle permet d'éviter les gestes basés sur la perception plutôt que sur les données objectives;
- Les mesures implantées sont crédibles.

Inconvénients :

- Cette méthode est moins réactive en raison de la liste des priorisations;
- Il y a un risque de mécontentement et d'incompréhension de la population;
- La charge de travail afin de maintenir les données à jour est élevée.

Processus alternatif suivant les requêtes :

Avantages :

- Cette méthode est réactive face aux requêtes de la population;
- Les citoyennes et les citoyens ont un sentiment d'intervention dans les opérations de la Ville;
- Il y a un gain par rapport aux interventions de surveillance et d'analyse qui doivent être faites sur le terrain suivant le processus actuel;
- Il peut y avoir une diminution des plaintes faites directement aux membres du Conseil.

Inconvénients :

- Cette méthode n'est pas uniforme sur l'ensemble de la Ville;
- Elle ne permet pas nécessairement de cibler les interventions prioritaires à court terme;
- Le nombre de requêtes pourrait augmenter;
- Elle ne permet pas à la Ville de profiter des subventions allouées en matière de sécurité.

Les membres du Comité discutent vivement du sujet présenté et font part de leurs préoccupations. M. Alain Lafontaine partage au Comité un cas particulier dans son district électoral qui met l'accent sur les inconvénients du processus actuel. Il appuie une façon de faire qui assure une meilleure réactivité de la Ville face aux préoccupations de la population. M. Patrice Gingras répond à M. Lafontaine que la rue dont il fait mention verra sa vitesse limitée à 30 km/h suivant l'aménagement des « quartiers conviviaux ». Il en profite pour rappeler aux membres du Comité que l'objectif de la présentation est de mettre en place un nouveau processus, si tel est leur désir. M. François Belisle rétorque que la sécurité routière doit être la priorité du Comité. Il croit également que la Ville doit faire preuve de réactivité face aux requêtes de sa population et que des budgets doivent être alloués à cet effet, au besoin.

Mme Anaïs Michaud-Cloutier demande ce qui empêche la Ville de diminuer les limites de vitesse sur l'ensemble du réseau routier afin d'améliorer la sécurité. M. Patrice Gingras explique que la limite de vitesse de 50 km/h est édictée par une loi provinciale, et qu'une réglementation doit être approuvée par la Ville et appuyée par la signalisation appropriée pour abaisser la limite. M. Dany Cloutier ajoute qu'il faut garder en tête que le schéma de couverture de risque doit être conforme aux exigences provinciales et qu'une diminution des limites de vitesse peut avoir un effet important sur la vitesse d'intervention des policiers et des pompiers. M^e Annie Pagé ajoute que de la jurisprudence constante reconnaît la responsabilité criminelle des chauffeurs de véhicule d'urgence qui décident de dépasser la limite de vitesse et provoquent un accident.

Mme Geneviève Auclair rappelle que la diminution des limites de vitesse de plusieurs quartiers à 30 km/h devrait aider à éliminer certaines rues de la longue liste de priorisation. Elle propose également que les élus, selon leurs districts, puissent proposer les rues prioritaires. M. Patrice Gingras répond que la question a été considérée par l'ancien Conseil et que la décision a été de n'utiliser qu'une seule grille uniforme à l'ensemble de la Ville. M. René Martin propose l'adoption

d'un processus hybride qui permettrait de conserver la Grille de priorisation, mais à laquelle serait ajouté un critère de souplesse. Après quelques délibérations des membres du Comité sur cette proposition, M. Robert Dussault propose qu'un budget soit alloué en parallèle au budget existant afin de traiter les requêtes émanant de la population. M. François Belisle acquiesce. M. Patrice Gingras appuie la proposition de M. Dussault et suggère qu'elle soit traduite en recommandation du Comité.

Une proposition est finalement faite à l'effet que le Comité recommande de bonifier le processus existant par 1) la création d'un fonds distinct qui s'ajoute au budget existant et qui est alloué aux requêtes émanant de la population et 2) la création d'un 11^e axe de nature discrétionnaire qui complète les 10 axes de sécurité routière adoptés par le Conseil. Cet 11^e axe est traité séparément afin de répondre au besoin criant de réactivité et de souplesse.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande 1) la création d'un budget supplémentaire qui s'ajoute au budget existant et qui est alloué aux requêtes émanant de la population et 2) la création d'un 11^e axe discrétionnaire qui complète les axes de sécurité actuels.

Approuvé à l'unanimité.

6. Déploiement de la tarification sociale de la STTR

Monsieur Pierre Montreuil informe les membres du Comité du déploiement de la tarification sociale de la STTR. Cette dernière a lancé le projet de tarification sociale à la fin du mois de février avec 8 organismes communautaires afin de tester le processus de référencement des clients pendant un mois. Il y a eu plusieurs inscriptions durant le mois de mars, mais les clients ont commencé à recharger leur carte seulement au mois d'avril. La STTR a formé davantage d'organismes communautaires au cours du mois de mars pour atteindre le nombre de 17 organismes. D'autres organismes pourront être formés.

Monsieur Montreuil présente quelques statistiques :

- Depuis le communiqué de presse au début du mois d'avril, la STTR est passée de 45 référencements de client à 120 en date du 25 avril 2022;
- 49 titres ont été vendus au mois d'avril;
- 70 personnes sont venues récupérer leur carte jusqu'à présent;
- En projetant que ces 70 personnes utilisent le service jusqu'à décembre, le budget utilisé par la STTR est actuellement de 7% (21 150\$ sur 300 000\$).

La STTR détient un fichier de suivi très détaillé qui permettra de limiter les inscriptions lorsque la limite budgétaire sera atteinte.

7. [...]

8. **Refonte de l'arbre décisionnel sur les critères de déneigement des trottoirs et modifications du guide d'aménagement des rues, pistes de solutions sur les niveaux de service pour tenter de réduire les hausses de coûts liés aux contrats de déneigement**

M. Alain Lizotte présente les 3 scénarios possibles afin d'améliorer le déneigement des trottoirs. Le premier scénario consiste à ajouter 18 km de trottoirs à déneiger sur certaines rues collectrices, ce qui oblige la Ville à acquérir davantage de machinerie (chenillettes à trottoir et souffleuses) et à réviser les délais par l'ajout de 2 journées supplémentaires en raison de la rareté des camions en location pour le transport de la neige. Le coût de ce scénario s'élève à 1 202 000\$ par année. Le second scénario consiste à ajouter 18 km de trottoirs à déneiger sur quelques rues collectrices en plus de 12 km de trottoirs sur certaines rues locales principales. Tout comme pour le premier scénario, l'acquisition de matériel est nécessaire et les délais devraient être révisés de la même façon. Le coût de ce scénario s'élève quant à lui à 1 987 000\$ par année. Le troisième scénario consiste à ajouter environ 4.3 km de trottoirs à déneiger sur certaines collectrices principales et environ 2.3 km sur les rues locales principales à l'intérieur d'un rayon de 300 mètres des écoles. Actuellement, le rayon de 300 mètres autour des écoles ne s'applique qu'aux rues locales alors que ce scénario étend le critère à toutes les collectrices principales. Les trottoirs ciblés par ce scénario l'ont été en fonction des requêtes qui proviennent de la population afin de répondre au besoin qu'elle exprime et ce, à moindre coût. En effet, le coût de cet ajout s'élève à 102 500\$ par année. L'acquisition de machinerie ainsi que la révision des délais ne sont pas nécessaires suivant ce scénario. L'objectif de ce scénario est de répondre à la demande citoyenne plutôt que de voir une amélioration globale (l'ensemble des requêtes citoyennes de 2020 et 2021 y sont incluses). M. Alain Lizotte présente également le résultat des observations qui ont été faites aux écoles, à la sortie des classes, dans le but d'améliorer la sécurité des points de brigade par leur déneigement et déglacage. Le coût de ces améliorations s'élève à 23 100\$ par année. Le coût total du troisième scénario s'élève donc à 125 600\$ par année. M. Lizotte rappelle aux membres du Comité que c'est ce scénario qui a été recommandé lors d'une présentation en juin 2021 au sous-comité.

M. René Tessier présente ensuite les critères de déneigement des trottoirs en vue de l'adoption du nouvel arbre décisionnel prévu pour l'automne 2022. Les critères de déneigement des trottoirs des premiers quartiers (notamment, les trottoirs en bordure de rues contenant des parcomètres ou horodateurs) ne sont pas changés.

M. Jean-François Houde propose des pistes de solution sur les niveaux de service requis afin de tenter de réduire les hausses de coûts liés aux contrats de déneigement. Il avertit les membres du Comité que de nombreux indices annoncent déjà une augmentation des coûts des contrats de déneigement en vue des appels d'offres qui auront lieu durant l'été. M. Houde présente les mesures de mitigation qu'il propose d'ajouter aux documents d'appel d'offres de ces contrats afin de tenter d'en réduire les coûts. Ces mesures visent à offrir de meilleures conditions de travail au personnel attitré au déneigement dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre afin de faciliter l'embauche de personnel par les entrepreneurs et ultimement, de contribuer à réduire les coûts des contrats au bénéfice de la Ville.

Une recommandation est demandée afin que M. Jean-François Houde et son équipe explorent les diverses mesures de mitigation avec les entrepreneurs dans le but d'en venir, ultimement, à une modification des documents d'appel d'offres.

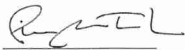
Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande l'exploration, par M. Jean-François Houde et son équipe, des mesures de mitigation proposées, en collaboration avec les entrepreneurs.

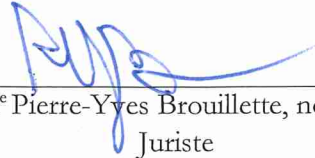
Approuvé à l'unanimité.

Levée de la séance

La rencontre se termine à 14 h 18.



M. Pierre Montreuil
Président du Comité et conseiller
municipal



M^e Pierre-Yves Brouillette, notaire
Juriste