



COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 27 FÉVRIER 2024 EN MODE HYBRIDE (SALLE DE LA COMMISSION PERMANENTE ET VISIOCONFÉRENCE)

Membres :
Mme Pascale Albernhé-Lahaie, conseillère municipale et vice-présidente du comité
Mme Yolande Baribeau, citoyenne membre
M. Conrad Caron, citoyen membre (arrivée : 9 h 13)
M. Richard W. Dober, conseiller municipal (arrivée : 9 h 03)
M. René Martin, conseiller municipal et vice-président du comité
M. Pierre Montreuil, conseiller municipal et président du comité

Invitées et invités :
M. Éric Angers, directeur – Gestion des eaux et des immeubles
M^e François Bélisle, conseiller municipal (arrivée : 10 h 40)
Mme Maryse Bellemare, conseillère municipale
Mme Vanessa Blanchet-Roy, spécialiste en mobilité durable (arrivée : 10 h 57)
M. Dany Carpentier, conseiller municipal (9 h à 9 h 35; 10 h à 10 h 35)
M. Clyde Crevier, coordonnateur – Mobilité durable et circulation
M. Patrice Dupuis, STTR (départ : 11 h 24)
M. Robert Dussault, directeur général adjoint – Planification
M. Pierre-Luc Fortin, conseiller municipal (10 h 42 à 10 h 46; retour à 11 h 50)
M. Marc-André Godin, directeur adjoint – Aménagement et développement durable (arrivée : 9 h 05)
Mme Nathalie Lafrenière, secrétaire administrative aux commissions et comités
M. Alain Laquerre, sergent aux opérations – Unité de soutien opérationnel (départ : 11 h 22)
M. Daniel Massicotte, coordonnateur – Plan directeur et parcs
M^e Annie Pagé, directrice générale adjointe – Proximité
Mme Cynthia Simard, directrice – Communications et participation citoyenne (9 h 04 à 9 h 52; 9 h 56 à 10 h 13; retour à 10 h 22)
M. Dominic Thibeault, directeur – Aménagement et développement durable
M. Luc Tremblay, conseiller municipal (arrivée : 10 h 45)
M. François Vaillancourt, directeur général (départ : 10 h 34; retour : 10 h 44)

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 réunion**

L'ouverture de la réunion est faite par M. Pierre Montreuil, président du comité, à 9 h. M. Montreuil souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes. Après vérification et constatation du quorum, la réunion peut commencer.

2. **Consentement à l'enregistrement de la réunion**

Les personnes présentes consentent à l'enregistrement de la réunion

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

M. Pierre Montreuil fait la lecture de l'ordre du jour et l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

4. **Lecture et adoption du procès-verbal du 23 janvier 2024**

M. Pierre Montreuil s'informe auprès des membres qui étaient présents à la réunion du comité du 23 janvier 2024 s'il y a des modifications à apporter à ce procès-verbal. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité. Le Comité accueille deux nouveaux membres citoyens, Mme Yolande Baribeau et M. Conrad Caron, et M. Montreuil leur souhaite la bienvenue.

5. **Panneaux de sensibilisation au bruit routier**

M. Pierre Montreuil a été interpellé par un propriétaire d'immeuble locatif du quartier Saint-Sacrement au sujet du bruit des freins moteur des poids lourds empruntant la sortie 199 Centre-Ville de l'autoroute 40. Ce propriétaire affirme que sa locataire veut déménager en raison du bruit et la question concerne l'ajout de panneaux de sensibilisation au bruit routier. L'équipe de la mobilité durable et de la circulation explique que l'autoroute faisant partie du réseau du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), ces panneaux sont proposés par le ministère lui-même et que les villes doivent en faire la demande et en payer les frais. Par ailleurs, le frein moteur ou frein Jacobs est un équipement de sécurité sur les camions et par conséquent, il ne peut être interdit. Ainsi, les panneaux en question sont des panneaux de sensibilisation et non d'interdiction. Les membres discutent et relèvent le fait qu'il y a probablement plusieurs endroits dans la ville susceptibles d'accueillir ce type de panneaux, aussi est-il suggéré de vérifier auprès du service 311 s'il est possible d'analyser la pertinence de placer des panneaux de sensibilisation à d'autres endroits selon les requêtes reçues. Le risque de pollution visuelle est aussi nommé, de même que l'idée de revenir à la charge auprès du MTMD quant à la demande pour faire réduire la limite de vitesse sur le tronçon urbain de l'autoroute 40.

Cependant, le MTMD a déjà procédé à une étude exhaustive concernant la vitesse et la sécurité routière et il est entendu de ne pas le relancer à ce sujet.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande que l'équipe de la mobilité durable et de la circulation procède à l'analyse, sur l'ensemble du territoire, de la pertinence d'installer des panneaux de sensibilisation au bruit à l'aide des données provenant du service 311 et revienne exposer les résultats au Comité. Approuvé à l'unanimité.

6. Intersection rue Sainte-Marguerite et Côte de l'Hôpital-Cooke (suivi) et Côte Michel-Sarrazin

Une analyse sommaire pour l'intégration de la Côte Michel-Sarrazin au réseau cyclable est présentée. Des demandes de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR) concernant une traverse piétonne et une voie de virage ont été présentées à l'ancien Comité sur la mobilité durable et la sécurité routière en 2013 et en 2015, mais aucun procès-verbal ne fait mention de réseau cyclable sur la Côte Michel-Sarrazin. L'équipe de la mobilité durable et de la circulation explique que sur le plan de la connectivité, la Côte Michel-Sarrazin représente un lien indirect par rapport à la rue du Père-Daniel et constitue un itinéraire de rechange moins central entre la haute et la basse ville, soit un itinéraire informel sur un terrain privé qui inclut notamment un stationnement. En matière de sécurité, l'intersection Sainte-Marguerite et Côte Michel-Sarrazin n'est pas contrôlée et l'on y dénombrait 7000 véhicules par jour en 2020 (aucun comptage disponible pour la rue privée). La Côte Michel-Sarrazin, située sur le site privé de l'UQTR, offre des largeurs de voies insuffisantes pour y aménager un lien cyclable et un parcours cyclable dans un stationnement ne fait pas partie des bonnes pratiques en la matière. En résumé, des travaux seraient nécessaires et les coûts sont pour le moment inconnus puisqu'aucune étude ni aucun plan n'ont à ce jour été réalisés sur le sujet. En conclusion, la Côte Michel-Sarrazin constitue un itinéraire cyclable informel sur un site privé et représente des défis de sécurité routière qui en font un axe moins avantageux. Aussi est-il recommandé de maintenir le réseau cyclable projeté dans l'axe des rues du Père-Daniel et de la Côte de l'Hôpital-Cooke.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande de maintenir le réseau cyclable projeté dans l'axe des rues du Père-Daniel et de la Côte de l'Hôpital-Cooke. Approuvé à l'unanimité.

7. Révision annuelle de la hiérarchie routière

L'équipe de la mobilité durable et de la circulation présente la révision 2024 de la hiérarchie routière, un exercice effectué chaque année afin de préserver la fonctionnalité du réseau de transport en tenant compte de l'accessibilité et de la fluidité, de même que de la vitesse et de la sécurité ainsi que du schéma de couverture

de risque des services incendie et sécurité civile. Chaque classe (rue locale, locale principale, collectrice ou artère) possède ses caractéristiques propres et définies au Guide d'aménagement des voies de circulation municipales. Chaque année, les fonctionnaires responsables procèdent à l'analyse du réseau afin de s'assurer que la classe de chaque voie correspond à la bonne fonction selon le développement du réseau, le tout dans le but de mieux répondre aux besoins du milieu (aménagement, vitesse, modération, transport en commun, etc.). En 2024 plus précisément, il est question d'ajuster la hiérarchie à la classe « locale principale » et d'harmoniser la hiérarchie avec l'exercice de modification des limites de vitesse en cours. Il est à noter que les classes de rues constituent une hiérarchie routière et non une carte des limites de vitesse. La liste des modifications est présentée et aussi visualisée sous forme de carte. En tout, vingt-cinq rues collectrices secondaires seraient reclassées en rues locales principales, une rue locale principale et une rue locale secondaire seraient quant à elles reclassées en rues collectrices secondaires.

8. Arbre décisionnel encadrant les études de vitesse et de circulation et la mise en œuvre de mesures d'apaisement

L'arbre décisionnel encadrant les études de vitesse et de circulation et la mise en œuvre de mesures d'apaisement est présenté en détail. Cette nouvelle mouture doit remplacer l'arbre décisionnel présenté à l'ancien Comité sur la mobilité durable et la sécurité routière en 2020. L'arbre décisionnel a pour objectifs de traiter des demandes justifiées et rassembleuses, et d'harmoniser les critères d'admissibilité avec la modification des limites de vitesse en cours sur le territoire. Il concerne seulement les demandes d'apaisement sur les rues existantes, et non les mesures intégrées dans les nouveaux quartiers ou dans les projets ni les mesures choisies dans le cadre du budget collaboratif des élu·es et élu·es. Il s'agit d'une démarche en six étapes : réception de la demande, appuis à la demande, relevés de vitesse et de circulation, analyse et recommandations, décision et réponse au demandeur. Le cheminement de la demande est expliqué dans chacune des étapes, et il est mentionné que la durée de traitement varie selon la période de l'année durant laquelle elle est déposée. Le demandeur est tenu informé du processus et de la durée de traitement de sa demande. Un formulaire d'appuis sera aussi intégré à la demande. Les citoyennes et citoyens pourront faire une demande de mesure d'apaisement et utiliser le formulaire d'appuis afin que leur demande chemine auprès de l'administration sans qu'un membre du Conseil doive porter le dossier. Les prochaines étapes pour la mise en place de l'arbre décisionnel modifié sont l'approbation par le Conseil, le développement du formulaire d'appuis et l'implantation au 311.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande que le Conseil adopte l'arbre décisionnel présenté. Approuvé à l'unanimité.

[...]

Levée de la réunion

La réunion se termine à 12 h 06.



M. René Martin
Vice-président du Comité et
conseiller municipal



Mme Nathalie Lafrenière
Secrétaire administrative aux
commissions et comités