



## COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

### EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 28 MAI 2024 EN MODE HYBRIDE (SALLE DE LA COMMISSION PERMANENTE ET VISIOCONFÉRENCE)

Membres :  
Mme Pascale Albernhé-Lahaie, conseillère municipale  
Mme Yolande Baribeau, citoyenne membre  
M. Conrad Caron, citoyen membre  
M. Richard W. Dober, conseiller municipal  
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 (arrivée :  
9 h 07)  
Mme Geneviève Auclair, conseillère municipale (9 h 09 à 10 h 04)  
Mme Vanessa Blanchet-Roy, spécialiste en mobilité durable (9 h à  
10 h 39; 11 h 41 à 11 h 43)  
M. Dany Boivin, coordonnateur – Loisirs (10 h 47 à 11 h 18)  
M. Dany Carpentier, conseiller municipal (départ : 10 h 59 M.  
Philippe Champagne, chef de division - Sport, événements et plein air  
(9 h 03 à 9 h 47)  
M. Dany Cloutier, directeur – Sécurité incendie et sécurité civile (10 h 47  
à 11 h 54)  
M. Clyde Crevier, coordonnateur – Mobilité durable et circulation  
Mme Maude Desrosiers, ingénieure (10 h 39 à 11 h 17)  
M. Martin Desruisseaux – directeur adjoint - Police  
M. Robert Dussault, directeur général adjoint – Planification  
M. Marc-André Godin, directeur adjoint – Aménagement et  
développement durable (9 h 06 à 9 h 49)  
Mme Nathalie Lafrenière, secrétaire administrative aux commissions et  
comités  
M. Alain Laquerre, sergent aux opérations – Unité de soutien  
opérationnel  
Mme Sonia Karine Larocque, ing., co-directrice par intérim – Génie  
M. Alain Lizotte, directeur – Travaux publics (9 h 53 à 11 h 53)  
M<sup>e</sup> Annie Pagé, directrice générale adjointe – Proximité  
M<sup>e</sup> Stéphanie Saulnier-Bridges, avocate – Contentieux (départ : 9 h 47)  
Mme Cynthia Simard, directrice – Communications et participation  
publique  
M. Dominic Thibeault, directeur – Aménagement et développement  
durable  
M. Luc Tremblay, conseiller municipal  
M<sup>e</sup> Stéphanie Tremblay, assistante-greffière et légiste (départ : 9 h 47)

M. François Vaillancourt, directeur général (départ : 10 h 34, retour : 11 h 11)

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

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

M. Pierre Montreuil s'informe auprès des membres qui étaient présents à la réunion du comité du 23 avril 2024 s'il y a des modifications à apporter à ce procès-verbal. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

5. **Impact et cohabitation des véhicules électriques (trottinettes, etc.) sur le réseau des pistes cyclables**

L'équipe des Services juridiques présente les différents types de véhicules électriques ainsi que la réglementation existante afin d'informer le comité sur la situation actuelle et obtenir une recommandation. Selon la définition à l'article 2 de l'arrêté ministériel numéro 2023-21 de la ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 29 juin 2023, est un appareil de transport personnel motorisé, ci-après appelé « ATPM », un véhicule destiné au transport des personnes qui est muni exclusivement de moteurs électriques, est muni d'au moins une roue, n'a pas d'habitacle fermé par une matière rigide ou molle, transparente ou opaque. Cette définition exclut la motocyclette, le cyclomoteur, la bicyclette assistée, l'aide à la mobilité motorisée, le véhicule-jouet motorisé ainsi que les véhicules hors route. Différents types d'ATPM sont passés en revue, images à l'appui. Une distinction est faite entre les AMM (aide à la mobilité motorisée) et les VAÉ (vélo à assistance électrique ou bicyclette électrique). Dans le cas des VAÉ, il existe présentement un débat légal sur la définition d'une bicyclette électrique, qui par exemple devient un véhicule routier si on en retire les pédales.

La réglementation abrogée comprend le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, qui prévoyait la définition de bicyclette électrique et la limite de vitesse de 32 km/h (DORS/2020-22 abrogé le 3 février 2021), le projet pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées (abrogé le 1<sup>er</sup> juin 2020) et le projet pilote relatif aux trottinettes électriques (arrêté abrogé le 13 septembre 2023). La réglementation existante inclut le Code de la sécurité routière (CSR) pour les VAÉ, l'arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées (AMM) C-24, r. 1.01 qui sera abrogé le 1<sup>er</sup> juin 2025 et l'arrêté numéro 2023-21 du projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisé (ATPM) qui sera abrogé en 2026. Ainsi, dans le cas des ATPM, le projet pilote prévoit une définition, une vitesse, des caractéristiques mécaniques, un âge minimal, l'obligation du port du casque, des règles de circulation semblables à celles de la bicyclette et une amende de 200 \$ par infraction. En ce qui concerne les AMM, le projet pilote prévoit une définition, des caractéristiques mécaniques et des règles de circulation, mais aucune amende. Il faut se référer au CSR qui s'applique comme s'il s'agissait d'un piéton ou d'un cycliste. Enfin, dans le cas des VAÉ, le CSR s'applique et il existe une jurisprudence (Ville de Trois-Rivières c. Alexandre Champagne 2022 et Ville de Lachute c. Marc Longpré 2023) : s'il y a un système de pédalier fonctionnel, c'est considéré comme un VAÉ et le CSR s'applique (personne âgée d'au moins 18 ans ou permis de conduire pour cyclomoteur, port du casque, conformité aux normes (art. 492.2 du CSR et toute règle applicable à une bicyclette); s'il y a un système de pédalier non fonctionnel, cela devient un véhicule routier et le CSR s'applique au complet (permis, immatriculation, aspects mécaniques, etc.).

Un tableau récapitulatif de la situation actuelle dans la Ville est présenté, indiquant quel moyen de transport est permis ou non sur la chaussée, sur l'accotement, sur la voie cyclable, sur le chemin public, sur le trottoir et sur une vélorue. Le tableau affiche trois situations pour lesquelles une décision doit être prise : le cas des ATPM sur la voie cyclable et sur le trottoir, et le cas des patins, skis, planches à roulettes et véhicules-jouets sur le trottoir.

Plusieurs efforts de communication ont été faits par la Ville pour encourager le partage respectueux et la courtoisie sur la route. Un code d'éthique est affiché à différentes entrées des parcs linéaires et un dépliant sur les parcs linéaires incluant une carte vélo a été produit. L'affichage du code de conduite date cependant d'une dizaine d'années, et pourrait être mis à jour au courant de l'été 2024. Une campagne de sensibilisation avec l'ensemble vocal QW4RTZ et en collaboration avec la Direction de la police de Trois-Rivières (DPTR) a été amorcée en 2021 (chanson originale, vidéoclip sur les médias sociaux, messages radio) et s'est poursuivie en 2022 (capsules radio). En 2024, il y aura présence de QW4RTZ au FestiVoix et au parc Lambert : jeu questionnaire animé par le groupe, affichage, placements radio et numériques, le tout destiné aux piétonnes et piétons, aux cyclistes, aux automobilistes et aux personnes utilisant un ATPM. Une série de capsules en sera extraite pour une diffusion massive.

Du point de vue des préoccupations citoyennes en lien avec le partage de l'espace et les conflits potentiels, le service 311 a reçu un total de cinq plaintes en 2023, trois plaintes en 2021 et trois plaintes en 2022. Le compteur de vitesse installé sur le site de Trois-Rivières sur Saint-Laurent a quant à lui recensé les vitesses de circulation entre le 6 et le 23 mai 2024 et la vitesse enregistrée était de 22 km/h ou moins dans 90 % des cas. Cependant, le compteur de vitesse n'indique pas les conditions dans lesquelles les vitesses sont enregistrées (période achalandée ou peu ou pas de présence sur la piste) ou le type de véhicule. Il n'en demeure pas moins que la Ville, préoccupée par la sécurité de toutes les utilisatrices et tous les utilisateurs du réseau cyclable, a une responsabilité civile en cas d'accident si aucune réglementation ou aucun encadrement n'est présent. Il convient également de ne pas créer de besoin d'affichage supplémentaire et d'affecter les effectifs policiers aux problèmes prioritaires. La DPTR ne compte que six patrouilleurs à vélo, et ceux-ci ne sont pas assermentés comme agents de la paix et ne détiennent aucun pouvoir d'intervention ou d'identification, et il n'est pas prévu d'en augmenter le nombre.

La situation dans d'autres villes varie d'un endroit à l'autre. Ainsi, les villes de Québec et de Saint-Jean-sur-Richelieu s'en remettent au projet pilote en matière d'ATPM tout en encourageant un partage respectueux et la courtoisie pour assurer des déplacements sécuritaires. L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et les villes de Saguenay, Brossard, Lévis, Terrebonne et Gatineau font une distinction entre les différentes pistes et voies cyclables et spécifient quel type de véhicule peut ou non y circuler et des limites de vitesse ont été fixées. La ville de Sherbrooke interdit quant à elle complètement les ATPM sur les voies cyclables. Deux options sont présentées au comité en vue d'une recommandation : soit réglementer les pistes et les voies cyclables hors chemin public et les trottoirs (c'est-à-dire réglementer le comportement à adopter comme tenir la droite, adapter sa vitesse aux conditions, etc.), soit observer le statu quo (donc le CSR) en attendant une réglementation provinciale permanente en ce qui concerne le chemin public.

Les membres discutent de l'objet de la réglementation (les comportements ou les limites de vitesse), de la responsabilité civile de la Ville, des patrouilleurs à vélo (qui n'ont pas les mêmes pouvoirs que les policiers assermentés) et du besoin d'avoir des effectifs pour faire appliquer un règlement en cas de limite de vitesse, de la possibilité de déplacer le compteur de vitesse sur un des parcs linéaires afin d'obtenir davantage de données et du faible nombre de plaintes reçues. Il est notamment suggéré d'installer une ou des caméras de surveillance sur le réseau, bien que celles-ci ne relèvent aucune donnée quant à la vitesse et que des ressources humaines dont la Ville ne dispose pas pour le moment devraient être affectées à en faire le suivi. Toutefois, la réglementation pourrait porter sur l'équipement de protection plutôt que sur les limites de vitesse (à noter que les ATPM ne disposent pas tous d'un indicateur de vitesse). Il est aussi proposé de développer un projet en vue d'un large plan de prévention avec des organismes partenaires combiné à des activités de sensibilisation dans les écoles.

Une autre suggestion est faite en lien avec le tableau récapitulatif présenté plus tôt : réglementer les trois situations pour lesquelles une décision doit être prise : le cas des ATPM sur la voie cyclable et sur le trottoir, et le cas des patins, skis, planches à roulettes et véhicules-jouets sur le trottoir. Finalement, les membres s'entendent pour qu'un projet de règlement soit entrepris et présenté au comité à l'automne 2024, en vue d'une entrée en vigueur au printemps 2025.

**Recommandation :**

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande qu'un projet de règlement soit entrepris et présenté au comité à l'automne 2024, en vue d'une entrée en vigueur au printemps 2025. Approuvé à l'unanimité.

6. **Demande au MTMD pour l'ajout d'un panneau d'interdiction de virage à droite au feu rouge à l'intersection du boulevard Thibeau et de la rue Louis-de-France**

L'équipe de la Mobilité et de la circulation présente une analyse effectuée dans le cadre d'une demande qu'elle s'apprête à faire auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin que soit ajouté un panneau d'interdiction de virage à droite au feu rouge en direction est sur la rue Louis-de-France à l'intersection du boulevard Thibeau. En vertu du Règlement sur la circulation et le stationnement (2022, chap. 100), deux panneaux d'interdiction de virage à droite au feu rouge sont présents à cette intersection : soit un en direction ouest et un en direction sud. L'interdiction qui a été ajoutée en 2024 à partir du boulevard Thibeau direction nord constitue une erreur du MTMD et le panneau sera retiré. Après analyse des critères fixés par l'arbre décisionnel, il en ressort que la visibilité est insuffisante à cette intersection pour permettre le virage à droite sur feu rouge sur l'approche ouest. Ce constat avait déjà été fait par le MTMD en 2006. Les autres facteurs contributifs après analyse sont les suivants : vitesse au 85<sup>e</sup> centile en direction sud (entre 67 et 75 km/h) sur le boulevard Thibeau, une zone de loisirs à l'ouest, la présence de deux écoles, de corridors piétonniers et de feux piétons sur les approches ouest et nord. Pour toutes ces raisons, l'équipe de la Mobilité et de la circulation souhaite demander au MTMD l'ajout d'une interdiction de virage à droite au feu rouge en direction est, et que le règlement (2022, chap. 100) soit ajusté à la suite de la décision du MTMD.

**Recommandation :**

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande de demander au MTMD l'ajout d'une interdiction de virage à droite au feu rouge en direction est à l'intersection du boulevard Thibeau et de la rue Louis-de-France, et que le règlement (2022, chap. 100) soit ajusté à la suite de la décision du MTMD. Approuvé à l'unanimité.

7. **Conformité du réseau cyclable en chaussée désignée**

Une analyse des chaussées désignées non conformes est présentée au comité avec des solutions recommandées afin de se conformer aux normes du MTMD. Une distinction est d'abord faite entre chaussée désignée (circulation sur la chaussée avec les véhicules, marquage d'un pictogramme de vélo) et bande cyclable (circulation dans un espace dédié, avec marquage de lignes continues). Afin qu'une chaussée désignée soit conforme aux normes du MTMD, les critères suivants doivent être présents : vitesse affichée de 50 km/h ou moins, débit journalier de 3000 véhicules ou moins et débit de camions de 250 ou moins par jour. Le réseau de la Ville compte 35,4 km de chaussées désignées, dont 7,4 km non conformes, soit 20 %. Les sections non conformes sont présentées une à une avec une solution proposée.

Boulevard Mauricien, entre les rues Claude-Bécharde et Notre-Dame-Ouest (1,3 km) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationnement des deux côtés du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> novembre. Estimé des travaux : 10 000 \$.

Côte Richelieu, entre les rues de Landerneau et de la Montagne (1,1 km) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationnement des deux côtés du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> novembre. Estimé des travaux : 9000 \$.

Côte Richelieu, entre le boulevard Jean-XXIII et la rue Saint-Joseph (317 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables et de retirer les voies de virage à droite au nord et au sud du boulevard Jean-XXIII. Estimé des travaux : 3000 \$

Côte Richelieu, entre la rue Bellefeuille et le boulevard Gene-H.-Kruger (294 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationner sur un côté de rue, et de retirer la voie de virage à droite vers le boulevard. Estimé des travaux : 3000 \$.

Rue Courcellette, entre la Côte Richelieu et la Côte Rosemont (395 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationner face à l'école, et permission de stationner sur un côté de rue dans le segment résidentiel. Estimé des travaux : 9000 \$.

Rue des Cyprès, entre la rue des Bouleaux et la rue Papineau (150 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationner. Estimé des travaux : 3000 \$.

Rue Papineau, entre la rue des Cyprès et le boulevard des Récollets (573 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationnement en tout temps sur un côté (parc) et interdiction de stationnement du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> novembre sur l'autre côté (maisons). Estimé des travaux : 4000 \$

Rue Berlinguet, entre le boulevard Thibeau et la rue Saint-Laurent (330 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationnement des deux côtés du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> novembre. Estimé des travaux : 4000 \$.

Rue des Érables, entre la rue Patry et la rue de Grandmont (359 m) :  
Il est proposé de convertir cette section en bandes cyclables avec interdiction de stationnement sur un côté. Estimé des travaux : 3000 \$.

D'autres sections non conformes présentent toutefois des enjeux de modification plus importants.

Rue Saint-Georges, entre la rue Saint-Denis et la rue du Fleuve (618 m) :  
Cette section connaît un fort achalandage (plus de 3000 véhicules et plus de 250 camions par jour) et compte 73 cases de stationnement avec occupation observée à 32 %. Cependant, un recomptage est en cours et une analyse en fonction des volumes sera effectuée par la suite.

Rue Marguerite-Bourgeois, entre le boulevard Laviolette et la rue Papineau (521 m) :  
Cette section est toujours en analyse. Il y a possibilité de mise à sens unique, et elle fait partie du circuit de transport en commun. L'analyse reste à compléter et une coordination avec les partenaires (Cégep et STTR) doit être faite.

Boulevard Jean-XXIII, entre le boulevard des Récollets et la Côte Rosemont (333 m) :  
À court terme, il est proposé d'ajouter de la signalisation afin de permettre temporairement la circulation sur le trottoir. À long terme, une étude reste à faire en vue d'aménager une piste hors chaussée. Estimé des travaux à court terme : 500 \$.

En résumé, dans le cas des sections non conformes avec une solution réalisable à court terme, le coût des travaux s'élève à 48 500 \$.

Les membres discutent des solutions proposées et il est finalement convenu que chaque conseillère et conseiller recevra les plans détaillés des sections visées dans leur district respectif et pourra émettre des commentaires et donner son accord. Ainsi, en première étape, il est recommandé d'enlever les chaussées désignées non conformes à l'été 2024. Par la suite, entre les mois d'avril et de novembre 2025, procéder avec les interdictions de stationnement aux endroits concernés.

**Recommandation :**

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande que les plans détaillés soient fournis à chaque membre du Conseil et, avec l'accord des membres du Conseil, d'enlever les chaussées désignées non conformes à l'été 2024 et de procéder avec les interdictions de stationnement aux endroits concernés entre les mois d'avril et de novembre 2025. Approuvé à l'unanimité.

[...]

**Levée de la réunion**

Il est 12 h et tous les points à l'ordre du jour ont été discutés. La réunion est levée.



---

M. Pierre Montreuil  
Président du comité et  
conseiller municipal



---

Mme Nathalie Lafrenière  
Secrétaire administrative aux  
commissions et comités