



COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 28 JANVIER 2025 EN MODE HYBRIDE (SALLE DE LA COMMISSION PERMANENTE ET VISIOCONFÉRENCE)

Membres : Mme Pascale Alberne-Lahaie, conseillère municipale (arrivée : 9 h 04)
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 général adjoint – Proximité (départ : 9 h 32, retour : 9 h 54)
Mme Geneviève Auclair, conseillère municipale (départ : 9 h 48)
Mme Vanessa Blanchet-Roy, spécialiste en mobilité durable (départ : 10 h 15)
M. Dany Cloutier, directeur – Sécurité incendie et sécurité civile (départ : 9 h 49)
M. Clyde Crevier, coordonnateur – Mobilité durable et circulation
M. Patrice Dupuis, directeur général – STTR
M. Marc-André Godin, directeur adjoint – Aménagement et développement durable
Mme Andréanne Guilbert, directrice de cabinet associée (départ : 10 h, retour : 10 h 14)
Mme Nathalie Lafrenière, secrétaire administrative aux commissions et comités
M. Alain Laquerre, sergent – Unité de soutien opérationnel
Mme Hélène Marchildon, attachée politique (9 h 08 à 10 h 26)
M^e Annie Pagé, directrice générale adjointe – Services organisationnels
M. Sébastien Rhéaume, directeur – Génie
Mme Cynthia Simard, directrice – Communications et participation publique
M. François Vaillancourt, directeur général

Absence : Mme Kim Samson, membre jeunesse

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 02. 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 26 novembre 2024 et du procès-verbal révisé du 24 septembre 2024**

M. Pierre Montreuil s'informe auprès des membres qui étaient présents à la réunion du comité du 26 novembre 2024 s'il y a des modifications à apporter à ce procès-verbal. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité, de même que le procès-verbal révisé du 24 septembre 2024.

5. **Station de support à vélo - STTR**

Le cyclobus de la STTR offre un service gratuit de supports à vélos sur les autobus afin de permettre l'intermodalité, et ce, du 1^{er} mai au 31 octobre de chaque année. Toutefois, selon l'organisme La Cyclerie, le service serait sous-utilisé en raison des craintes des utilisatrices et utilisateurs, qui doivent notamment se débrouiller seuls pour installer leur vélo sur le support. Il est à noter que le conducteur d'autobus ne peut pas descendre du véhicule pour aider. Pour remédier à la situation, La Cyclerie (en collaboration avec la STTR) propose d'installer des supports à vélos démonstrateurs afin de permettre aux utilisatrices et utilisateurs de se familiariser avec le mécanisme. Une affiche décrivant les étapes et munie d'un code à barres bidimensionnel (code QR) serait également installée à proximité de chacun des démonstrateurs. Des séances de démonstration sont aussi prévues. Les emplacements ciblés pour installer les supports démonstrateurs sont le terminus de la STTR au centre-ville, le Cégep de Trois-Rivières et l'UQTR. Des permis devront néanmoins être demandés pour permettre l'installation de ces démonstrateurs dans le domaine privé.

6. **Arbre décisionnel encadrant l'implantation d'arrêts toutes directions**

Les normes entourant les critères de justification pour l'implantation d'arrêts toutes directions, qui sont normatives et non réglementaires, ont été élaborées pour les routes sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et non les voies municipales. Dans le cadre d'un réseau routier municipal, il est possible pour l'ingénieure ou l'ingénieur d'implanter des arrêts sans satisfaire tous les critères tels quels et grâce à une certaine adaptation de ceux-ci.

Les normes prescrites comprennent six conditions principales à satisfaire, et trois conditions secondaires dont au moins une doit être satisfaite. L'équipe de la mobilité durable et de la circulation a réalisé un arbre décisionnel adapté à la réalité urbaine, et auquel est ajoutée une septième condition qui vient remplacer les conditions secondaires. Ainsi, les sept critères essentiels de l'arbre décisionnel proposé sont les suivants : 1) débit de la route principale par rapport à la route secondaire à 2,3 ou moins; 2) limite de vitesse égale ou inférieure à 50 km/h (au lieu d'une vitesse pratiquée inférieure à 70 km/h); 3) aucun feu de circulation, carrefour giratoire, ni voie ferrée ne se trouve à moins de 250 m ni aucun arrêt à moins de 150 m; 4) bonne visibilité de l'arrêt à installer; 5) s'il y a quatre voies de circulation, il y a présence d'un terre-plein à l'approche de l'intersection; 6) il n'y pas plus de deux voies par sens et, enfin, 7) aucune problématique particulière n'est anticipée par l'ajout d'arrêts toutes directions (cette septième condition remplace les conditions secondaires). Lorsque ces sept critères sont satisfaits, l'installation d'un arrêt sur chacune des approches est justifiée.

Dans le cas contraire, les quatre conditions secondaires qui suivent doivent alors être évaluées. 1) Sur un réseau de rues locales, la trame de rue du quartier fait en sorte qu'un volume proportionnel ou significatif de véhicules peut provenir des approches secondaires (débit de la route principale par rapport à la route secondaire inférieur à 10 au lieu de 2,3). 2) Sur un réseau de rues locales, aucun feu de circulation, carrefour giratoire ni voie ferrée ne se trouve à moins de 200 m et aucun arrêt à moins de 100 m (au lieu de 250 m et 150 m). 3) La visibilité à partir d'au moins une des approches rend difficile l'insertion sécuritaire dans la circulation et il est difficile de l'améliorer par d'autres solutions (cette condition répond à la notion de triangle de visibilité). 4) Sur un réseau de rues locales, l'ajout d'arrêts toutes directions permettrait de sécuriser le passage d'un nombre significatif de personnes à pied ou à vélo. Il importe de valider les générateurs à proximité comme les écoles, les parcs, la liaison des quartiers, les raccourcis, les arrêts du transport en commun, les arrêts scolaires, les trottoirs, le réseau cyclable, etc. (sécurisation du transport actif non couvert par les normes). Lorsque au moins trois conditions secondaires sont satisfaites et qu'aucune problématique particulière ou de sécurité routière ou d'incohérence du réseau n'est anticipée par l'ajout d'arrêts toutes directions, l'installation d'un arrêt sur chacune des approches est justifiée.

L'arbre décisionnel présenté comporte plusieurs avantages, comme l'assouplissement des résultats concernant le débit et l'assouplissement en ce qui a trait aux distances à respecter avec un autre arrêt ou feu de circulation à proximité. Ses critères sont aussi mieux adaptés au contexte urbain, il prend en considération les usagers et usagers vulnérables et préserve la fonctionnalité du réseau, le tout sans requérir une analyse globale du réseau. Cet outil rend possible l'installation d'arrêts toutes directions une intersection à la fois, lorsque jugé nécessaire, et ce, sans avoir à obtenir une recommandation du comité à chaque occasion. L'exemple de l'implantation d'arrêts

toutes directions à l'intersection du boulevard Hamelin et de la rue François-Raymond est présenté pour illustrer le propos.

Au cours de la discussion suivant la présentation, il est aussi question de l'intersection des rues de la Pinède et des Mélèzes, où un accident mortel est survenu en 2024, qui est maintenant équipée d'arrêts toutes directions. La sécurité autour des écoles est également évoquée, plus précisément aux abords de l'école Freinet située à l'intersection du boulevard Saint-Louis et de la 7^e Rue et où circulent matins et soirs de nombreux parents en voiture pour y déposer et reprendre leurs enfants. L'idée de fermer temporairement quelques segments de rues avoisinantes aux heures d'arrivée et de départ est lancée. Cela permettrait aux parents de déposer leurs enfants un peu plus loin et aux enfants de marcher jusqu'à l'entrée de l'école de manière plus sécuritaire. En ce qui concerne l'école Saint-Paul, située sur la rue Saint-Paul au sud du boulevard du Saint-Maurice, il semble que des automobilistes empruntent la rue Saint-Paul en sens contraire à partir du boulevard du Saint-Maurice. Il est prévu que de la signalisation soit installée de nouveau sur le boulevard afin de signaler le sens unique de la rue Saint-Paul à cet endroit. Enfin, les élus et élués sont invités à faire des requêtes au 311 pour toute question reliée à la sécurité des voies de circulation dans leur district.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande d'adopter l'arbre décisionnel proposé pour l'implantation d'arrêts toutes directions en milieu urbain. Approuvé à l'unanimité.

7. Feux de circulation - boulevard Thibeau (arbre décisionnel)

La façon de prioriser l'installation des feux de circulation de même que les éléments qui les justifient sont partie prenante de la stratégie de sécurité routière adoptée par la Ville. Cette stratégie se décline en dix axes (écoles sécuritaires et actives, corridors de transport actif pour personnes âgées, quartiers à vitesse réduite, mesures d'apaisement de la circulation, surveillance policière et éducation à la vitesse, campagnes et consultations, sécurité hivernale des piétonnes et piétons, sécurité hivernale des automobilistes, ajouts de trottoirs, ajouts de pistes cyclables) auxquels se sont ajoutés un onzième axe (budget collaboratif des élués et élus) et un douzième axe (études et projets intégrés et ajouts de feux).

En matière de sécurité routière, la priorisation des actions est conforme au Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM). En ce qui concerne les mesures d'apaisement, les sites se voient décerner une cote de priorisation. De plus, en fonction des projets prévus et inscrits au Programme triennal d'immobilisations (PTI) des opportunités d'intervention peuvent se présenter. La priorisation des feux de circulation est actuellement intégrée à tous les projets du programme de sécurité routière. Par exemple, en 2025 l'ajout de feux sonores à certaines intersections selon les demandes et la priorisation du CIUSSS MCQ est prévu dans le cadre de l'axe 2 (corridors de transport actif pour personnes âgées) et

également en 2027 à l'occasion du projet de collecteur pluvial de la rue du Père-Daniel. Des feux de circulation sont aussi prévus sur le boulevard des Chenaux à la sortie de l'Institut secondaire Keranna (près d'un croisement de la piste cyclable) et sur le boulevard Rigaud au croisement de la piste cyclable dans l'axe 10 (ajout de pistes cyclables). Il s'agit de la portion sécurité routière liée au développement du réseau cyclable (PR-19044). Selon l'axe 12 (études et projets intégrés, ajout de feux), des ajouts de feux pour piétons sont prévus selon les demandes et les opportunités d'intervention pour les années 2025 à 2027 inclusivement, ainsi que des feux de circulation à l'intersection du boulevard Jean-XXIII et de la rue Brodeur, de même qu'à l'intersection des rues de la Terrière et Louis-Pasteur où se situe l'accès à l'École secondaire des Pionniers.

Les éléments justifiant un feu de circulation incluent la sécurité routière, la fonctionnalité de l'intersection (débits, retards, files d'attente, nouveaux ensembles résidentiels, nouveaux commerces, nouvelles industries, etc.) et la fonctionnalité du réseau. Le MTMD impose sept critères de justification d'un feu de circulation : 1) débit minimal de véhicules durant six heures, 2) débit minimal de véhicules durant quatre heures, 3) débit minimal de véhicules durant une heure, 4) sécurité, 5) retard minimal durant une heure, 6) débit minimal de piétonnes et piétons et 7) débit minimal d'écolières et d'écoliers. Les critères 6 et 7 sont par ailleurs difficiles à justifier parce que trop sévères.

En ce moment, vingt et un sites potentiels pour l'ajout de feux de circulation sont répertoriés. Afin d'établir un ordre de priorité pour ceux-ci, la stratégie proposée consiste à faire la mise à jour de la liste des sites proposés, actualiser l'évaluation de la justification, identifier les sites retenus ou non, mettre au point un outil de priorisation propre aux feux de circulation, fixer une enveloppe financière (PR-19068), ordonnancer les interventions prévues et présenter la planification ainsi obtenue.

Dans le district de Saint-Louis-de-France, afin de soutenir la revitalisation du cœur du noyau villageois, il est souhaité que la vitesse soit réduite à 50 km/h sur le boulevard Thibeau entre les rues Louis-de-France et Denis-Roy. Toutefois, pour accéder à cette demande le MTMD exige notamment qu'un troisième feu de circulation soit installé sur le boulevard Thibeau entre ces deux rues. La demande pour ce troisième feu a été faite par la conseillère il y a déjà trois ans. Cependant, aucun horizon d'échéancier ne peut être fourni aujourd'hui en ce qui a trait à ce feu en particulier. Par ailleurs, l'ajout de ce feu de circulation constitue la première étape vers une revitalisation de ce secteur, puisqu'il est nécessaire pour que la vitesse y soit réduite à 50 km/h.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande d'adopter la stratégie proposée pour la priorisation des feux de circulation à implanter sur le territoire. Approuvé à l'unanimité.

[...]

Levée de la réunion

Il est 10 h 43 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