



COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 26 AOÛT 2025 EN MODE HYBRIDE (SALLE DE LA COMMISSION PERMANENTE ET VISIOCONFÉRENCE)

Membres : Mme Pascale Alberne-Lahaie, conseillère municipale (arrivée : 9 h 07)
Mme Yolande Baribeau, citoyenne membre
M. Conrad Caron, citoyen membre
M. Richard W. Dober, conseiller municipal (départ : 10 h 55)
M. René Martin, conseiller municipal et vice-président du comité
M. Pierre Montreuil, conseiller municipal et président du comité
Mme Kim Samson, membre jeunesse

Invitées et invités : Mme Maryse Bellemare, conseillère municipale
Mme Vanessa Blanchet-Roy, spécialiste en mobilité durable (départ : 10 h 39)
M. Dany Carpentier, conseiller municipal (9 h 26 à 11 h)
Mme Audrey Coulombe, ing. (départ : 10 h 37)
M. Clyde Crevier, coordonnateur – Mobilité durable et circulation
M. Steve Dionne, capitaine – Administration et projets spéciaux
M. Mathieu Doucet, directeur – Gestion des eaux et des immeubles (départ : 11 h)
M. Patrick Gariépy, directeur – Travaux publics
Mme Marie-Ève Giguère, ing. (10 h 38 à 10 h 53)
Mme Andréanne Guilbert, directrice de cabinet (départ : 9 h 26)
Mme Nathalie Lafrenière, secrétaire administrative aux commissions et comités
M. Samuel Laperrière, ing. (9 h 42 à 10 h 20)
Mme Myriam Lavoie, cheffe de service – Planification et urbanisme (départ : 10 h 58)
Mme Hélène Marchildon, attachée politique (départ : 9 h 08, retour : 9 h 12)
M. Daniel Massicotte, coordonnateur – Plan directeur et parcs (départ : 9 h 28)
M. Sébastien Rhéaume, directeur – Génie
Mme Lélia Sansonnet, étudiante stagiaire à la Direction du génie (départ : 10 h 39)
Mme Cynthia Simard, directrice – Communications et participation publique (départ : 10 h 59)
M. Dominic Thibeault, directeur – Aménagement et développement durable

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 06. M. Montreuil souhaite la bienvenue aux personnes présentes et en ligne. Après vérification et constatation du quorum, la réunion peut commencer.

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

Les personnes présentes et en ligne consentent à l'enregistrement de la réunion

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

Le président 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 27 mai 2025**

Le président s'informe auprès des membres qui étaient présents à la réunion du comité du 27 mai 2025 s'il y a des modifications à apporter à ce procès-verbal. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

5. **Présentation de l'évaluation du réseau cyclable existant sur chaussée**

Une évaluation exhaustive du réseau cyclable trifluvien sur chaussée a été réalisée au cours de l'été 2025. Les objectifs de l'évaluation ainsi que les résultats de l'audit sont présentés au comité. Ce projet, inscrit au Plan décennal de vélo, vise à sécuriser le réseau cyclable sur chaussée et à en assurer la conformité sur le plan du marquage et de la signalisation. Le réseau cyclable trifluvien compte près de 207 km linéaires, dont 147 km linéaires de marquage sur chaussée. Le marquage sur chaussée représente 72 % du réseau cyclable. On retrouve trois types de voies cyclables sur chaussée : les accotements asphaltés, les chaussées désignées et les bandes cyclables.

Les principaux points de l'évaluation comprennent la dégradation et l'entretien de la chaussée, le marquage, les enjeux de sécurité et la signalisation. Au cours de l'évaluation, 225 observations ont été faites et 108 requêtes ont été acheminées au 311. À noter que la presque totalité de ces requêtes a été traitée. Parmi les problèmes observés, les nids-de-poule arrivent en tête de liste. Viennent ensuite des puisards problématiques, des zones nécessitant un passage du balai de rue, des endroits où de l'élagage et de l'émondage seraient requis, la présence de bordure et parfois de l'accumulation d'eau.

Du côté du marquage, les problèmes relevés sont des marquages manquants, d'autres qui sont effacés et d'autres qui devraient être effacés. À la lumière de cet audit, il serait pertinent d'évaluer la possibilité de procéder au marquage du réseau cyclable chaque

année. Parmi les enjeux de sécurité observés, certains peuvent être résolus rapidement, comme le démontre l'exemple de l'intersection des boulevards des Forges et Hamelin, où l'ajout d'une descente de trottoir devrait permettre de sécuriser le passage piéton et faciliter l'accès universel au bouton de commande du feu piéton. Les interruptions de voie cyclable ont aussi été observées et compilées. À court terme, il convient de les sécuriser, mais un projet de maillage à long terme est aussi à l'étude. La signalisation du réseau cyclable sur chaussée doit quant à elle être uniformisée. Par ailleurs, les travaux de la Table de travail en transport actif ont permis de souligner l'importance d'installer de la signalisation temporaire lors de travaux afin d'indiquer la fermeture d'un lien cyclable et de proposer un détour bien signalé.

En conclusion, le réseau cyclable sur chaussée offre majoritairement un sentiment de sécurité et peut être qualifié d'utilitaire, la majorité des déplacements inclus dans le cadre de ce projet ayant été faits à vélo. Les résultats de l'audit suggèrent notamment de profiter des projets de travaux publics afin d'élargir les accotements asphaltés lorsque requis, d'évaluer la possibilité d'effectuer le marquage chaque année et d'assurer une signalisation sur tous les accotements asphaltés. Le document complet du projet a été déposé sur le site de collaboration SharePoint du comité et il comprend notamment les résultats de l'audit terrain pour chacun des districts électoraux du territoire trifluvien.

6. **Présentation de la charte de projet 6000-25-008 Escaliers 1803 et 1804 : interventions et arbre décisionnel encadrant le maintien des escaliers**

L'équipe de la mobilité durable et de la circulation présente l'outil d'aide à la décision (arbre décisionnel) encadrant le maintien des escaliers en vue d'obtenir une recommandation du comité, de même qu'un cas réel nécessitant aussi une recommandation. Il existe près de quarante escaliers extérieurs sur le territoire trifluvien. L'indice de vétusté physique (IVP) global s'élève à 23 %, alors que la cible est de 10 %. Afin d'établir une base de comparaison pour l'ensemble de ces actifs et soutenir les recommandations, un arbre décisionnel avec critères a été élaboré ainsi que des critères de comptage. Lorsque le processus d'analyse de l'outil d'aide à la décision mène à envisager la démolition d'un escalier, une charte de projet de démolition doit être présentée au Comité de contrôle organisationnel (CCO) et au comité de la chaîne de service concernée.

Le cas des escaliers 1803 et 1804, qui mènent à la rue Spémont, est présenté afin d'illustrer le recours à l'outil d'aide à la décision. L'analyse démontre un IVP global de 90,1 %, soit une cote d'état E (très mauvais). Plusieurs considérations entrent en ligne de compte dans ce cas précis : un trottoir à 100 m de l'escalier (nord), la présence d'une conduite d'eau potable en dessous, le comptage effectué (moyenne minimale non rencontrée) et les investissements collatéraux requis, comme une clôture, de l'affichage, de l'émondage, la présence d'un muret privé, etc. De plus, tant l'escalier nord que l'escalier sud ont été fermés temporairement en raison de leur vétusté. Les résultats de l'exercice suggèrent une démolition sans reconstruction des deux

escaliers. Il importe également de contacter les propriétaires riverains touchés par le projet, et enfin de prévoir un budget de communication entourant la démolition.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande d'adopter l'outil d'aide à la décision encadrant le maintien des escaliers et, pour le cas particulier des escaliers 1803 et 1804 de la rue Spémont (projet 6000-25-008), de les démolir sans reconstruction, d'interpeller les propriétaires concernés par le projet et de prévoir un budget de communication. Approuvé à l'unanimité.

7. **6000-19-076 Réaménagement de l'intersection de la rue Bellefeuille et du boulevard de la Commune**

Des travaux de réfection de conduites d'égout étant déjà prévus dans le secteur de l'intersection de la rue Bellefeuille et du boulevard de la Commune, une étude de réaménagement de l'intersection a été entreprise en vue d'en faire une opportunité en matière de sécurité routière. Cette intersection à la configuration particulière, où plus d'une trentaine de collisions se sont produites entre 2005 et 2022, satisfait notamment le critère de débit minimal durant six heures pour justifier l'implantation d'un système de feux de circulation. Trois scénarios sont ressortis de l'étude : le statu quo (remplacement des conduites d'égout seulement), un carrefour conventionnel avec feux, ou un carrefour giratoire en forme d'arachide.

Le scénario de base (le statu quo), bien qu'il s'agisse de l'option la moins coûteuse, se dissocie des outils de planification stratégique et des orientations et objectifs qui en découlent. Pour cette raison, ce scénario n'est pas recommandé.

Le scénario conventionnel avec feux de circulation constitue un aménagement plus commun, facilite les manœuvres des véhicules lourds ainsi que le passage des véhicules d'urgence (grâce notamment au système de préemption des feux). Il favorise également une meilleure accessibilité aux commerces et offre une protection complète de la traverse piétonne, en plus de créer un terrain libre au coin sud-est de l'intersection.

Le scénario du carrefour giratoire en forme d'arachide présente quant à lui une configuration peu répandue au Québec. D'un coût préliminaire estimé légèrement inférieur à celui du carrefour conventionnel, cette solution procure une réduction du temps d'attente pour les voitures et les piétons et des files de refoulement. Elle rend toutefois les manœuvres de virage des véhicules lourds plus difficiles et implique un entretien de l'aménagement central. Enfin, tant le scénario du carrefour conventionnel que celui du carrefour giratoire permettent de rendre les entrées charretières des commerces conformes, de préserver et sécuriser les liens piétonniers et de conserver du stationnement sur rue.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande d'aller de l'avant avec le scénario du carrefour conventionnel avec feux de circulation. Approuvé à l'unanimité.

8. Tarifification des places de stationnement sur rue à proximité du Bureau d'information touristique et devant L'Ouvrage

Une demande a été traitée afin de valider la possibilité de retirer les frais de stationnement pour la clientèle désirant accéder au Bureau d'information touristique. En ce moment, trois places de stationnement contrôlées par des horodateurs (donc payantes) sont réservées à la clientèle du bureau entre 9 h et 17 h, en plus d'un débarcadère (quinze minutes) pour autobus qui est offert gratuitement du mardi au vendredi durant les mois de juillet et août. Les horodateurs sont quant à eux en fonction de lundi au vendredi de 9 h à 18 h, et l'occupation de ces stationnements est qualifiée de modérée. L'analyse de la demande révèle un risque accru de délinquance si ces stationnements devenaient gratuits, de même qu'une complexité à établir la preuve pour les agents de stationnement responsables de délivrer les constats d'infraction. Les frais de stationnements actuels sont jugés modestes et adéquats, et ces places sont disponibles et tarifées entre 17 h et 18 h pour l'ensemble des usagères et usagers du secteur.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande le maintien de la tarifification du stationnement réservé au Bureau d'information touristique. Approuvé à l'unanimité.

Des cases de stationnement gratuit (quinze minutes) sont demandées pour la clientèle des commerces situés dans le centre d'innovation agroalimentaire L'Ouvrage, situé au 280 de la rue Saint-Georges. Avant la construction de l'édifice de L'Ouvrage, trois cases de stationnement sur rue avec horodateur y étaient disponibles. En ce moment, il s'y trouve une borne de paiement horodateur sans horodateur ainsi qu'un panneau « Défense de stationner ». Il y a assez d'espace devant l'immeuble pour quatre cases de stationnement. L'analyse de la demande a démontré le respect de l'arbre décisionnel pour les zones à durée limitée de quinze minutes. Toutefois, le chantier de construction d'un pavillon de l'UQTR voisin de L'Ouvrage est toujours en cours. Ainsi, pour le moment, il convient d'établir du stationnement à durée limitée de quinze minutes devant L'Ouvrage de façon temporaire. Une fois le chantier de l'UQTR terminé, il faudra revalider les besoins auprès du demandeur, optimiser le positionnement des cases de stationnement, mettre en place les poteaux horodateurs puis choisir et déplacer au besoin la zone qui sera consacrée au stationnement de quinze minutes.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande d'établir du stationnement à durée limitée de quinze minutes devant L'Ouvrage de façon temporaire, et de revalider les besoins auprès du demandeur une fois le chantier de l'UQTR terminé afin d'optimiser le positionnement des cases de stationnement futures. Approuvé à l'unanimité.

9. 6000-19-116 Intersection des rues Bellefeuille et Saint-Roch

Un bref rappel du projet de mesures préférentielles pour bus (MPB) est présenté, de même que son état d'avancement. Il s'agit d'un système de transport intelligent (STI) servant à prolonger automatiquement les feux verts pour les autobus afin de stabiliser les temps de parcours et réduire les retards sur le circuit du transport en commun. Il offre par la même occasion l'opportunité de moderniser des feux de circulation. Bénéficiant de subventions à hauteur de 90 %, le projet devrait avoir touché une centaine de feux de circulation d'ici la fin de 2027.

Jusqu'à maintenant, la conception est avancée à 75 % et la réalisation à 38 %. Les mesures préférentielles sont en service et actuellement en rodage dans le secteur commercial du boulevard des Forges, sur le boulevard des Récollets dans le secteur du carrefour du savoir, sur les rues Saint-Maurice et Fusey, sur le boulevard Sainte-Madeleine, sur la rue Royale et une partie de la rue Notre-Dame. Les interventions en vue de moderniser les feux de circulation comprennent l'installation de contrôleurs de nouvelle génération et l'ajout de la télécommunication, la reprogrammation et la mise aux normes, de même que l'optimisation et la sécurisation des intersections (permissions de virage, piétons, assignation de voies).

L'intersection des rues Bellefeuille et Saint-Roch fait partie des travaux prévus à l'automne 2025. En plus d'une configuration complexe, cette intersection présente un problème de visibilité du piéton traversant la rue Saint-Roch pour les automobilistes circulant sur la rue Bellefeuille en direction est. Les enjeux de synchronisation, de capacité, de fluidité, de refoulement et de sécurité doivent être pris en compte dans la recherche de solution, ainsi que la coordination avec les feux appartenant au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), le tout afin d'offrir une protection complète aux piétons et un niveau de service satisfaisant. L'équipe de la mobilité durable et de la circulation, accompagnée d'un consultant, a procédé à l'analyse de l'intersection et présente la solution retenue pour remédier à la situation, qui consiste à installer une interdiction de virage à droite en tout temps sur la rue Bellefeuille en direction est vers la rue Saint-Roch. Selon l'analyse effectuée, cette interdiction ne touche que 1,1 % des automobilistes entrant dans l'intersection

10. Intersection des rues Bellefeuille et Bonaventure

L'état de la chaussée ainsi que le manque de sécurité pour les personnes à pied ou à vélo au niveau de la traverse ferroviaire située à l'intersection des rues Bellefeuille et Bonaventure soulève l'inquiétude des conseillers des districts de La-Vérendrye et de

Marie-de-l'Incarnation. Ces derniers souhaitent que le comité évalue la priorisation de cette intersection dans la liste des endroits ciblés pour une intervention. Or, des travaux de sécurisation de la traverse par la Ville sont déjà planifiés à l'été 2026, et des travaux ferroviaires seront effectués par la compagnie ferroviaire Québec Gatineau, en collaboration avec la Ville, en 2025.

11. **Problème de sécurité à proximité d'un parc (intersection des rues Jérôme-Hamel et Jacinthe)**

Le conseiller du district de Sainte-Marthe a déposé une demande auprès du comité en vue de sécuriser une intersection située à proximité d'un parc, soit l'intersection des rues Jérôme-Hamel et Jacinthe. Les arrêts obligatoires ne seraient pas toujours respectés et l'affichage de la vitesse y serait inadéquat. Il s'agit d'une intersection désaxée, qui donne accès au stationnement d'un terrain de soccer et qui fait face à un parc. Un poteau de panneau d'arrêt serait également gauchi. L'historique des requêtes contient seulement des plaintes pour arrêt non respecté. Aucune de ces deux rues ne figure au classement du Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) des 341 sites listés pour la fréquence ou la gravité des accidents. L'équipe de la mobilité durable et de la circulation propose de créer une requête afin de valider la présence des panneaux de limite de vitesse, et une requête pour aller redresser le poteau d'arrêt endommagé. Il est également possible pour les citoyennes et citoyens de présenter une demande en apaisement de la circulation ou de faire appel au budget collaboratif du conseiller.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le président recommande de valider la présence des panneaux de limite de vitesse, et de redresser le poteau d'arrêt endommagé. Approuvé à l'unanimité.

12. **Suivi de dossiers**

Aucun sujet n'est discuté en suivi de dossier.

Levée de la réunion

Il est 11 h 04 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