



COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 28 JANVIER 2026 EN MODE HYBRIDE (SALLE DE LA COMMISSION PERMANENTE ET VISIOCONFÉRENCE)

- Membres :
- Mme Yolande Baribeau, citoyenne membre
 - M^e François Bélisle, conseiller municipal (arrivée : 8 h 47)
 - M. Conrad Caron, citoyen membre
 - M. Jean-Denis Girard, conseiller municipal et président
 - Mme Édith Lachance, conseillère municipale et vice-présidente
 - Mme Annie Provencher, conseillère municipale
- Invitées et invités :
- M. Éric Angers, directeur général adjoint – Proximité (départ : 11 h 58)
 - Mme Maryse Bellemare, conseillère municipale (départ : 9 h 42)
 - M. Dany Cloutier, directeur – Sécurité incendie et sécurité civile (8 h 52 à 11 h 46)
 - M. Clyde Crevier, coordonnateur – Mobilité durable et circulation
 - M. Steve Dionne, capitaine – Administration et projets spéciaux (départ : 12 h 04)
 - M. Mathieu Doucet, directeur – Gestion des eaux et des immeubles
 - M. Patrick Gariépy, directeur – Travaux publics
 - M. Marc-André Godin, directeur intérimaire – Aménagement et développement durable (départ : 11 h 50)
 - M. Maurice Goneau, conseiller aux liens avec la communauté
 - M. Ghislain Lachance, conseiller stratégique (arrivée : 8 h 38)
 - Mme Nathalie Lafrenière, secrétaire administrative aux commissions et comités
 - M. Samuel Laperrière, ingénieur
 - Mme Sonia-Karine Larocque, cheffe de division – Planification
 - M^e Annie Pagé, directrice générale adjointe – Services organisationnels
 - Mme Ludmilla Pommier-Morel, ingénieure
 - M. Sébastien Rhéaume, directeur - Génie
 - Mme Cynthia Simard, directrice – Communications et participation publique
- Absence(s) : 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. Jean-Denis Girard, président du comité, à 8 h 30. M. Girard 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. **Adoption du procès-verbal du 23 septembre 2025**

Le président s'informe auprès des membres qui étaient présents à la réunion du comité du 23 septembre 2025 s'il y a des modifications à apporter à ce procès-verbal. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

Avant de poursuivre, les personnes présentes et en ligne se présentent à tour de rôle.

5. **Orientations et outils stratégiques en mobilité**

Un résumé des orientations et des outils stratégiques de la Ville en matière de mobilité est présenté à l'intention des personnes nouvellement élues. La présentation aborde les politiques et les plans concernés, l'encadrement légal et normatif ainsi que l'encadrement municipal et les outils municipaux.

La planification stratégique de Trois-Rivières en matière de mobilité s'appuie sur la [VISION vers Trois-Rivières 2030](#), plus particulièrement l'orientation suivante : Aménager l'espace public pour favoriser l'utilisation sécuritaire des transports alternatifs à l'automobile. Au [Plan d'orientations de la direction générale \(PODG\)](#), on retrouve l'orientation 4) Une proactivité pour la protection de notre environnement, et les objectifs 4.4) Favoriser la mobilité durable à titre de moyen de transport quotidien et 4.5) Réduire les GES afin de tendre vers la carboneutralité. Les politiques suivantes font également partie de cette planification stratégique : la [Politique de l'activité physique, du sport et du plein air](#), la [Politique jeunesse](#), la [Politique de développement durable](#), la [Politique environnementale](#), la [Politique de développement social](#). Elles contiennent également des orientations et des objectifs apparentés. Le [Plan de transport et de mobilité](#), paru en 2017, fait présentement l'objet d'une mise à jour. Il vise notamment à définir les orientations et les actions nécessaires à l'amélioration des déplacements des personnes et des biens sur le territoire. Enfin, le [Plan stratégique de mobilité intelligente](#), qui établit les orientations et les actions pour intégrer des technologies innovantes et des solutions numériques dans les systèmes de transport, fait l'objet d'une présentation au point 6 de la présente réunion.

Du point de vue légal et normatif, la Loi sur les ingénieurs (RLRQ, I-9) encadre la conception et la construction et couvre la route et ses dépendances. Le Code de la

sécurité routière (RLRQ, c-24.2) est aussi une loi provinciale, et les règlements municipaux comme le [Règlement sur le plan d'urbanisme \(2021, chapitre 125\)](#) et le [Règlement sur le stationnement et la circulation \(2022, chapitre 100\)](#) doivent être en adéquation avec celle-ci. Les tomes I à VIII des normes sur les ouvrages routiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) sont aussi des règlements obligatoires à observer.

Les outils de gestion municipaux incluent la classification fonctionnelle du réseau routier (hiérarchisation des routes sur le territoire municipal), le réseau prioritaire d'urgence, le logiciel JMap (un outil géomatique) et le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM). Le Programme de sécurité routière (PR-19068) inclut des projets répartis dans les dix axes d'intervention suivants : 1) écoles sécuritaires et actives, 2) corridors de transport actif pour personnes âgées, 3) quartiers à vitesse réduite, 4) mesures d'apaisement de la circulation, 5) surveillance policière et éducation à la vitesse, 6) campagne de sensibilisation, d'éducation et consultations, 7) sécurité hivernale des piétons, 8) sécurité hivernale des automobilistes, 9) ajout de trottoirs et 10) ajout de pistes cyclables. Le Programme de développement du réseau cyclable (PR-19044) contient des projets répartis dans les cinq volets d'intervention suivants : 1) sécurisation du réseau cyclable existant, 2) projets en cours, 3) développement du réseau sur chaussée à court terme, 4) améliorations du réseau et 5) développement d'un réseau structurant et portefeuille de projets. La Direction du génie dispose également d'un Guide d'aménagement des rues, afin d'assurer l'uniformité sur le territoire. Plusieurs arbres de décision ont aussi été élaborés par l'équipe administrative et adoptés par les différents comités pour conférer une autonomie dans la gestion quotidienne en ce qui concerne les arrêts toutes directions, le marquage pour les corridors piétons à une intersection contrôlée, les plaques podotactiles, les droits particuliers de vignette, les zones de livraison, le traitement de requêtes en lien avec l'apaisement, etc. D'autres outils sont en développement : le Plan de mobilité durable (automne 2027), le Plan cadre des aménagements piétonniers, le Plan directeur vélo ainsi qu'une étude pour la justification et la priorisation des feux de circulation (2026).

Les requêtes citoyennes au sujet de la signalisation, de la circulation, des feux de circulation, du stationnement, de la sécurité routière, de la vitesse et la modération, des infrastructures de mobilité active et du marquage reçues par le service 311 servent à compiler des statistiques. Ces requêtes sont traitées à l'intérieur d'un délai de 120 jours. Cette durée de traitement est rendue nécessaire par le nombre de requêtes reçues de l'ordre de 950 par année, les vérifications in situ, les analyses et les relevés requis. Les élu·es et élu·es sont invités à diriger les citoyennes et citoyens qui les contactent à ce sujet à communiquer avec le service 311. De cette façon, l'équipe administrative est mieux informée des préoccupations citoyennes et il devient possible pour chaque élu·e et élu·e de connaître le nombre de requêtes reçues pour leur district respectif.

6. **Comment améliorer la circulation à Trois-Rivières : Plan stratégique de mobilité intelligente et autres actions**

Avant de présenter le Plan stratégique de mobilité intelligente, quelques notions théoriques sur la circulation routière sont abordées. Dans la perspective de l'ingénieur, ce qui cause la congestion routière est une capacité routière insuffisante par rapport à la demande. En milieu urbain, cette capacité est dictée par les intersections. Dans la perspective de l'urbaniste, l'aménagement urbain est le principal responsable de la dépendance à l'automobile et c'est ce qui engendre la congestion. Cette dépendance à l'automobile est alimentée par des parcours d'autobus tortueux, une faible densité et l'absence de mixité d'usages, des aménagements inconfortables ou hostiles à la marche et au vélo, de longues distances à parcourir, et une trame de rues imperméable. L'obligation de recourir à la voiture pour l'ensemble de ses déplacements quotidiens est causée par l'absence (réelle ou perçue) de solutions de rechange, un sentiment d'insécurité, une faible convivialité, de l'inconfort et de trop grandes distances à parcourir, le tout engendrant de nombreux déplacements automobiles. Dans la perspective de l'ingénieur, les interventions sur les intersections routières et les feux de circulation permettent de remédier à la situation. Par ailleurs, dans la perspective de l'urbaniste, il convient d'intervenir sans nuire en évitant d'alimenter la dépendance à l'automobile, en construisant de manière compacte et mixte pour favoriser la densité et en se gardant de dégrader l'environnement bâti en élargissant les infrastructures automobiles. Ces deux perspectives visent à optimiser ce qui existe déjà.

Il existe cinq façons d'agir sur la circulation : adapter l'aménagement, influencer sur le comportement humain, bonifier l'offre en transport collectif, modifier les infrastructures et, enfin, déployer et exploiter des systèmes de transport intelligents (STI). Cette dernière option se trouve maintenant à la portée de la Ville. Les STI sont à coût comparatif raisonnable et se déploient assez rapidement, ils ne dégradent pas l'aménagement urbain et alimentent peu la dépendance à l'automobile.

Le [Plan stratégique de mobilité intelligente](#) de la Ville a été adopté en 2022. Ce plan inclut différents projets, dont la priorisation du transport collectif (6000-19-116, toujours en cours), la préemption des véhicules incendie (6000-19-031, terminé), la priorisation des véhicules lourds (6000-20-077 et 6000-24-060, terminés). Ces projets ont pu voir le jour grâce aux capacités technologiques actuelles dont l'organisation dispose. D'autres projets comme l'information aux voyageurs et le téléjalonnement, la priorisation des véhicules de déneigement et la mise sur pied d'un centre de gestion de la mobilité sont reportés ou non débutés. Ces autres projets requièrent davantage de capacités organisationnelles et technologiques, comme la capacité de surveiller le réseau routier et de modifier la programmation des feux en temps réel, la possibilité de communiquer l'information aux usagères et usagers et la faculté de mesurer et historiser la performance du réseau routier.

Des membres du Conseil et une équipe de fonctionnaires ont eu l'occasion de visiter la Ville de Québec qui s'est dotée d'un centre de gestion de la mobilité intelligente et

une vidéo consacrée à leurs installations est présentée au comité. La Ville de Québec tire de nombreux bienfaits de son centre de gestion de la mobilité intelligente, comme une réduction de 26 % des temps de déplacement en pointe matinale, une réduction de 75 minutes de la durée des pointes, une augmentation de 13 % de la capacité en pointe de fin de journée et une amélioration de 5 % à 10 % des temps de parcours d'autobus. Cette technologie permet également de réduire le nombre de pannes et leur durée, offre une meilleure résilience aux problèmes de mobilité et une diminution des heures supplémentaires de certains corps de métiers, en plus de fournir de l'information sur les circonstances des accidents grâce notamment aux caméras et aux données collectées.

Afin de mettre en œuvre les STI à Trois-Rivières, la Ville doit : se doter d'une mission en ce sens (développer et mettre en action nos capacités technologiques et organisationnelles pour rendre fluide le déplacement des personnes et des biens à toute heure du jour), bâtir les capacités organisationnelles manquantes (amélioration continue sur les feux de circulation et les STI; exploitation du réseau routier et des STI en temps réel); développer les capacités technologiques permettant de surveiller le réseau routier en temps réel, de modifier la programmation des feux en temps réel, de communiquer de l'information aux usagères et usagers, et de mesurer et historiser la performance du réseau routier. Les STI offrent un moyen d'agir sur la congestion sans alimenter la dépendance à l'automobile, sont moins coûteux que des travaux de génie civil et procurent des gains plus rapides. L'équipe de la mobilité et de la circulation souhaite obtenir le mandat de développer un programme de fluidité de la circulation dont une première phase ciblerait la période 2027-2030 avec des objectifs réalistes de lutte à la congestion, une feuille de route des projets à réaliser, les ressources humaines et le budget requis. L'équipe présenterait le programme en 2026 pour lancer des actions dès l'année 2027.

Les membres discutent et posent des questions sur les coûts et les budgets, la durée attendue des travaux, les enjeux collectifs et sectoriels de circulation. La crainte que la démarche empiète sur d'autres besoins déjà en attente de solution est aussi évoquée. Le conseiller de Pointe-du-Lac exprime d'ailleurs sa réserve étant donné qu'un feu de circulation se fait attendre depuis six ans dans son district.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le Comité recommande que l'équipe de la mobilité et de la circulation développe un programme de fluidité de la circulation et vienne présenter le programme durant l'année 2026 afin de lancer les actions nécessaires dès 2027. Approuvé à l'unanimité.

7. **Démantèlement de la passerelle Wayagamack**

La passerelle Wayagamack, fermée depuis avril 2021, présente un risque pour la sécurité des personnes et des individus s'y introduisent fréquemment malgré sa fermeture évidente. La Compagnie de chemin de fer Québec-Gatineau (QGRY) avait déjà relancé la Ville en 2023 quant à l'état de détérioration avancée des traverses du pont ferroviaire sur laquelle se trouve cette passerelle, et la nécessité d'entamer des travaux sur le pont dans un avenir rapproché. Ces travaux devant être effectués par QGRY afin de maintenir le pont ferroviaire impliquent la démolition de la passerelle. En raison d'une entente survenue entre l'ancienne Ville de Cap-de-la-Madeleine et la compagnie ferroviaire, la Ville doit contribuer financièrement à cette démolition.

[...]

8. **Suivi de dossiers**

Aucun sujet n'est discuté en suivi de dossier.

Date de la prochaine réunion : le mercredi 25 février 2026

Levée de la réunion

Il est 12 h 19 et tous les points à l'ordre du jour ont été discutés. La réunion est levée.

M. Jean-Denis Girard
Président du comité et
conseiller municipal

Mme Nathalie Lafrenière
Secrétaire administrative aux
commissions et comités