



COMITÉ ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA VILLE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE LE 25 FÉVRIER 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 57)
 - M. Conrad Caron, citoyen membre
 - M. Jean-Denis Girard, conseiller municipal et président
 - Mme Édith Lachance, conseillère municipale et vice-présidente
- Invitées et invités :
- Mme Maryse Bellemare, conseillère municipale (arrivée : 8 h 37)
 - M. Pascal Brodeur, chef de division – Conception et réalisation (9 h 18 à 9 h 56)
 - M. Dany Cloutier, directeur – Sécurité incendie et sécurité civile (9 h 06 à 9 h 18)
 - M. Clyde Crevier, coordonnateur – Mobilité durable et circulation
 - M. Steve Dionne, capitaine – Administration et projets spéciaux (départ : 11 h 50)
 - M. Patrice Dupuis, directeur général, STTR (départ : 9 h 31)
 - M. Pierre-Luc Fortin, conseiller municipal (9 h 29 à 10 h 32)
 - M. Patrick Gariépy, directeur – Travaux publics
 - M. Marc-André Godin, directeur intérimaire – Aménagement et développement durable (départ : 11 h 31)
 - M. Maurice Goneau, conseiller aux liens avec la communauté
 - M. Vincent Héroux, conseiller municipal (arrivée : 9 h 07)
 - M. Ghislain Lachance, conseiller stratégique (arrivée : 8 h 45)
 - Mme Nathalie Lafrenière, secrétaire administrative aux commissions et comités
 - M. Robert Lajoie, urbaniste en chef (départ : 11 h 42)
 - Mme Sonia-Karine Larocque, cheffe de division – Planification
 - M. Jean-François Lasnier, conseiller municipal (arrivée : 8 h 42)
 - Mme Myriam Lavoie, cheffe de service – Planification et urbanisme (10 h 55 à 11 h 41)
 - M. Christophe Lefebvre, ingénieur (9 h 18 à 9 h 56)
 - Mme Roxanne Legault, directrice intérimaire – Communications et participation publique
 - M. Frédéric Maurais, directeur – Bureau de projets, des actifs et de la performance organisationnelle
 - M^e Annie Pagé, directrice générale intérimaire (départ : 10 h 57)
 - Mme Ludmilla Pommier-Morel, ingénieure (arrivée : 9 h 33)
 - M. Sébastien Rhéaume, directeur – Génie

Mme Cynthia Simard, directrice générale adjointe intérimaire – Services organisationnels

M. Dominic Thibeault, directeur général adjoint intérimaire – Planification et développement (départ : 11 h 57)

Absence(s) : Mme Annie Provencher, conseillère municipale
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 34. M. Girard souhaite la bienvenue aux personnes présentes et en ligne. À l'heure fixée pour le début de la réunion, le président a constaté que l'assemblée n'a pas le quorum. M. Jean-François Lasnier, conseiller municipal, est désigné par les membres présents pour agir à titre de substitut de Mme Annie Provencher pour toute la durée de la réunion.

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**

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

4. **Adoption du procès-verbal du 28 janvier 2026**

Le président s'informe auprès des membres qui étaient présents à la réunion du comité du 28 janvier 2026 s'il y a des modifications à apporter à ce procès-verbal. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

5. **PR-19068 : Programme de sécurité routière**

Le Programme de sécurité routière PR-19068, qui tire son origine de l'approche de sécurité routière, est présenté avec les interventions prévues pour l'année 2026. Le programme vise ultimement à ce qu'il ne survienne aucune collision grave ou mortelle sur le territoire trifluvien. Il est présenté au comité chaque année avec sa programmation pour les trois prochaines années. Auparavant organisé autour de 10 axes de sécurité routière, le programme est en cours de réorganisation et propose désormais d'agir en fonction des 5 axes suivants : 1) écoles sécuritaires et actives, 2) réseaux piétonniers et corridors de transport actif pour personnes âgées, 3) quartiers conviviaux et apaisement de la circulation, 4) intersections sécuritaires et

intelligentes, et 5) sensibilisation, éducation et prévention. La programmation détaillée des trois prochaines années a été déposée sur le site de collaboration SharePoint du comité et tant les membres du comité que les membres du Conseil sont invités à consulter le fichier.

Écoles sécuritaires et actives :

- École Le P'tit Bonheur : sécuriser les déplacements actifs sur la rue Lamy.
- École Saint-Pie-X : aménagement devant l'école sur le boulevard des Récollets, la rue des Saules et la rue Saint-Pie-X.

Corridors de transport actif pour personnes âgées :

- Aménagements dans le secteur du Centre communautaire de loisirs Jean-Noël-Trudel aux intersections des rues Mercier et Toupin et des rues Mercier et Loranger.
- Ajout de feux sonores à différentes intersections (un par année prévu au budget) selon les demandes et la priorisation du CIUSSS MCQ et en fonction des opportunités.

Mesures d'apaisement de la circulation :

- Des avancées de trottoirs et des dos d'âne sont à installer en différents endroits.
- Mesures d'apaisement en lien avec le réaménagement de l'intersection des rues de la Pinède et des Saules.

Surveillance policière et éducation à la vitesse :

- Des radars pédagogiques sont installés à différents emplacements, le tout en fonction des requêtes et des demandes des membres du Conseil. Un calendrier annuel des installations prévues est produit chaque année et une planification mensuelle est effectuée avant le début de chaque mois.

Ajouts de trottoirs :

- Aménagement de la rue Frontenac incluant des mesures de modération, un trottoir et des passages pour piétons avec des avancées de trottoir au parc Lamy.

Études et projets intégrés, ajouts de feux :

- Ajout de feux pour piétons selon les demandes et les opportunités d'intervention.
- Mise aux normes des passages pour personnes avec l'ajout de feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR).
- Réaménagements en lien avec des travaux de pavages à différents endroits.
- Intersection des rues de La Terrière et Louis-Pasteur de même que l'accès à l'école secondaire des Pionniers et ajout de feux de circulation.

- Réaménagement et ajout de feux de circulation à l'intersection de la rue Georges et du boulevard Thibeau.

Les membres discutent de la présentation et posent des questions notamment sur le calendrier des radars pédagogiques et sur leur efficacité dans le temps.

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 poursuive les travaux du Programme de sécurité routière PR-19068 conformément à la présentation. Approuvé à l'unanimité.

6. PR-19044 : Programme de développement du réseau cyclable

Le Programme de développement du réseau cyclable provient de la volonté des élus et élus d'avoir une vue d'ensemble assortie d'un plan décennal. Le programme vise à sécuriser les liens cyclables existants, développer le réseau projeté et tirer profit des opportunités apportées par d'autres travaux. Il est composé des 5 volets suivants : 1) sécurisation du réseau cyclable existant, 2) projets en cours, 3) développement du réseau sur chaussée à court terme, 4) amélioration du réseau, utilités et autres initiatives, et 5) développement d'un réseau structurant et portefeuille de projets. La programmation détaillée du plan décennal de vélo a été déposée sur le site de collaboration SharePoint du comité et tant les membres du comité que les membres du Conseil sont invités à consulter le fichier.

Volet 1 : Sécurisation du réseau cyclable existant :

- Analyse de la conformité des accotements asphaltés et bonification de l'affichage (en attente).
- Sécurisation des intersections avec la piste linéaire des Atikamekw et des parcs Des Côteaux, et Raymond-Pépin :
 - traverse du boulevard Hamelin;
 - traverse de la rue du Père-Marquette;
 - traverse de la rue Saint-Alexis;
 - traverse de la rue des Marguerites (feux rectangulaires à clignotement rapide);
 - saillie Papineau.

Volet 2 : Projets en cours :

- Halte-repos Saint-Alexis (reporté).

Volet 3 : Développement du réseau sur chaussée à court terme :

- Déploiement du réseau sur chaussée (en attente). À noter que le marquage n'est pas immobilisable, et que la demande budgétaire 2026 a été refusée. Une nouvelle demande sera déposée pour l'année 2027.

Volet 4 : Amélioration du réseau, utilités et autres initiatives :

- Abris sécurisés pour vélos aux Centres de services aux citoyens est et ouest (projet refusé par le Comité exécutif le 24 février 2026).
- Vélo-partage : avant-projet en cours (consultations, planification, etc.).

Volet 5 : Développement d'un réseau structurant et portefeuille de projets :

- Maillage du lien cyclable sur le boulevard Jean-XXIII entre la rue Charbonneau et le boulevard Mauricien (reporté).
- Boulevard des Récollets jusqu'au boulevard Gene-H.-Kruger (reporter).
- Sécurisation des intersections avec la piste linéaire des Atikamekw et des parcs Des Côteaux, et Raymond-Pépin (à prioriser).
- Traverses du boulevard des Chenaux du boulevard Rigaud (en attente).
- Plan vélo (plan de mobilité) :
 - hiérarchie et potentiel d'achalandage du réseau cyclable (en cours);
 - continuité des réseaux sur le boulevard des Récollets et le boulevard des Forges, 3,4 km (en attente);
 - développement d'un axe structurant est-ouest via le pont Duplessis et le boulevard du Saint-Maurice reliant les secteurs Cap-de-la-Madeleine, Trois-Rivières et Trois-Rivières-Ouest, 7,9 km (en attente);
 - développement d'un axe structurant entre les secteurs Saint-Louis-de-France et Cap-de-la-Madeleine et permettant l'acheminement vers le pont Duplessis et vers la future passerelle Radisson, 10,1 km (en attente);
 - développement d'un axe structurant entre les secteurs Trois-Rivières-Ouest et Pointe-du-Lac, 5,3 km (en attente).
- Élargissement de la piste du parc Robert-Bourassa (reporté).
- Étude de la passerelle Radisson (complété, à présenter en comité).

Les membres discutent de la présentation et posent des questions sur le cheminement des recommandations du comité, sur les abris sécurisés pour vélos et sur les défis rencontrés dans les secteurs en périphérie, notamment Pointe-du-Lac et Sainte-Marthe.

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 poursuive les travaux du Programme de développement du réseau cyclable PR-19044 conformément à la présentation, à l'exception du projet d'abris sécurisés pour vélos qui a été refusé par le Comité exécutif lors de la réunion qu'il a tenue le 24 février 2026. Approuvé à l'unanimité.

7. **Mesures d'apaisement 2026 suivant les demandes reçues et analysées en 2025**

Le résultat de l'analyse des demandes relatives aux mesures d'apaisement reçues et analysées en 2025 est présenté au comité. L'exposé inclut la définition des mesures d'apaisement, la présentation de l'arbre décisionnel sur les mesures d'apaisement de même que la présentation des mesures d'apaisement qui seront mises en place au cours de l'année 2026.

Les mesures d'apaisement visent à diminuer la vitesse des véhicules, améliorer la visibilité des piétons pour les automobilistes, diminuer l'exposition des piétons et des cyclistes au risque de collision, diminuer le risque de blessure en cas de collision, favoriser la quiétude des quartiers, améliorer le sentiment de sécurité et inciter la population à la mobilité active. Des exemples de mesures d'apaisement sont présentés : les dos d'âne, les balises centrales et les bollards, le radar pédagogique.

Depuis mars 2024, un nouvel arbre décisionnel sur les mesures d'apaisement est utilisé afin de s'assurer de traiter des demandes justifiées et rassembleuses. Ce nouvel arbre décisionnel remplace celui de mai 2020 et a connu une harmonisation des critères d'admissibilité avec la modification des limites de vitesse sur le territoire. Il s'applique dans le cas de demandes d'apaisement sur les rues existantes, et non aux mesures intégrées dans les nouveaux quartiers ni aux mesures intégrées dans les projets. Un formulaire d'appuis a également été ajouté au processus.

Le cheminement détaillé d'une demande de mesure d'apaisement est illustré, à chacune des étapes : réception de la demande, appuis à la demande, relevés de vitesse et de circulation, analyse et recommandations, décision et enfin réponse au demandeur. Lors de l'analyse, il convient de préserver le réseau prioritaire d'urgence, de considérer le réseau de transport en commun et de prioriser les rues admissibles. De la surveillance policière peut être effectuée en fonction des effectifs disponibles et des priorités d'intervention. À la suite de l'analyse, des recommandations annuelles sont soumises à un comité transversal et un choix des interventions a lieu. Les mesures peuvent être mises en œuvre durant l'année en cours, mais des reports sont aussi possibles selon le budget alloué. La durée de traitement d'une demande varie en fonction du moment où elle est déposée. Un graphique est présenté pour montrer les différences de durée variant entre 3 et 20 mois, principalement en raison de la période des relevés annuels et du processus d'analyse et d'approbation. Un des objectifs de la procédure est de rassembler un nombre suffisant d'interventions permettant de produire un contrat annuel de mise en œuvre des mesures et de bénéficier d'une économie d'échelle.

Les mesures d'apaisement dont la mise en œuvre est prévue en 2026 (à partir des demandes reçues et analysées en 2025) sont présentées au comité, ainsi qu'un tableau récapitulatif des mesures retenues.

- Rue Louis-de-France à l'ouest du boulevard Thibeau : balise centrale et bollards.
- Rue Louis-de-France à l'est du boulevard Thibeau : radar pédagogique.
- Rue Foreman : deux dos d'âne (recommandation du comité le 23 septembre 2025).
- Rue des Jardins-de-Baie-Jolie : trois dos d'âne.
- Rue P.-Dizy-Montplaisir : deux dos d'âne.
- Rue de la Loire : balise centrale et bollards.
- Chemin de l'Île-Saint-Christophe : deux radars pédagogiques (un dans chaque direction).
- Rue René-Gagnier : trois dos d'âne.
- Rue Caron : six dos d'âne.
- Rue Bellefeuille : balises et bollards.

Les rues Royale, Borduas et des Sittelles ont également fait l'objet d'une analyse et aucune mesure n'est recommandée pour ces rues.

Les membres discutent des mesures présentées et posent des questions sur la possibilité d'installer des mesures d'apaisement temporaires plutôt que permanentes lorsqu'il s'agit d'un nouveau quartier en développement. Des membres remettent aussi en question la mesure prévoyant l'installation de radars pédagogiques sur le chemin de l'Île-Saint-Christophe, notamment en raison de l'efficacité limitée dans le temps de ces radars sur les automobilistes. Toutefois, la vitesse pratiquée observée y est de 57 km/h alors que la vitesse affichée est de 40 km/h, il s'agit d'un trajet de camionnage très achalandé vers l'usine Kruger Wayagamack sur l'île Caron, d'un trajet récréatif vers l'île Saint-Quentin. De plus, le Club de Canoë-Kayak de Trois-Rivières y tient un camp de jour estival. Enfin, la conseillère du district de Marie-de-l'Incarnation souhaite que cette mesure soit mise en attente pour le moment.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le Comité recommande d'aller de l'avant avec les mesures d'apaisement 2026 présentées, à l'exception de la mesure prévue pour le chemin de l'Île-Saint-Christophe. Approuvé à l'unanimité.

8. Opportunités d'interventions 2026 dans le cadre des projets de pavage

Les interventions en mobilité et sécurité prévues dans le cadre des projets de pavage 2026 sont présentées au comité. Ces interventions visent à répondre à des besoins et des problèmes connus et à bonifier les aménagements afin d'améliorer la sécurité des usagères et usagers. Le fait de profiter des interventions prévues dans le cadre du plan de pavage 2026 permet de réduire le coût des travaux et en améliorer la durabilité, en plus de minimiser les entraves routières causées par les travaux. Des avancées de trottoirs, des dos d'âne et des îlots centraux font partie des mesures d'apaisement planifiées.

- Rue Riopel : ajout de deux dos d'âne.
- Côte d'Azur : ajout de deux dos d'âne et d'un trottoir.
- Rue P.-E.-Neveu : ajout d'un trottoir.
- Intersection des rues de Mère-Gamelin et Gérin-Lajoie : avancées de trottoir.
- Intersection des rues du Père-Marquette et Papineau : avancées de trottoir.
- Intersection des rues Viger et Papineau : avancées de trottoir et ajustement du rayon.
- Route de Red Mill Sud : ajout d'un dos d'âne.
- Boulevard des Forges (devant le Salon de jeux) : avancée de trottoir.
- Rue Dunant : ajout d'un tronçon de trottoir manquant, pour maillage.
- Rue Vachon : ajout de trottoir et réfection du rayon.
- Rue des Vétérans et rue Massicotte : îlots centraux (avec verdissement).
- Rue Lajoie et boulevard Laviolette : réfection des rayons et allongement du terre-plein central.
- Rue Paul-Le Moyne, avenue des Coopérants et rue De La Vérendrye : avancées de trottoir.
- Boulevard des Chenaux (entre le boulevard Parent / Côte Rosemont et la rue Vincent-Bélanger) : pavage des accotements.
- Boulevard Thibeau (devant la zone commerciale au 810, boulevard Thibeau) : trottoir abaissé.

Les membres et les personnes invitées discutent de la présentation et reviennent sur l'intervention prévue sur le boulevard des Forges devant le Salon de jeux et sur Côte d'Azur. Dans le cas du boulevard des Forges, il est proposé d'intervenir sur le terre-plein central afin d'y aménager un refuge coupant la traversée du boulevard en deux phases au lieu d'aménager des avancées de trottoir devant le Salon de Jeux. Toutefois, des travaux d'asphaltage sont prévus seulement du côté nord du boulevard et non au centre de l'intersection, qui comprend des infrastructures de feux de circulation. Puisque toutes ces interventions sont déjà en processus d'appel d'offres et les soumissions doivent être ouvertes très prochainement. Un tel changement de dernière minute au cahier de charge aurait pour effet de retarder l'ouverture des soumissions et pourrait entraîner des coûts supplémentaires. Dans le cas de l'ajout de trottoir sur Côte d'Azur, le conseiller du district de Richelieu est d'avis qu'il devrait plutôt être ajouté sur la rue de Courcelette. Or, les travaux d'asphaltage prévus sont sur Côte d'Azur, créant par le fait même une opportunité d'intervention sur Côte d'Azur. De plus, ce trottoir sera emprunté par les élèves de l'école Richelieu et vise à améliorer leur sécurité. Le conseiller s'engage à consulter la direction de l'école afin de valider la pertinence du trottoir projeté sur Côte d'Azur.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le Comité recommande d'aller de l'avant avec les interventions proposées et d'attendre le résultat de la consultation que mènera le conseiller du district de Richelieu dans le cas du trottoir prévu sur Côte d'Azur. Approuvé à l'unanimité.

9. 6000-19-058 : Réfection de la rue du Père-Frédéric

Un projet de remplacement des conduites d'égouts et d'eau potable sur la rue du Père-Frédéric ouvre la porte à une reconfiguration et un réaménagement de cette rue. Il s'agit d'une rue étroite de 8 m de largeur, située entre les rues Laviolette et Champflour, d'une longueur de 235 m. La circulation s'y fait à double sens et le stationnement y est permis du côté nord. Des poteaux d'Hydro-Québec sont installés à même la chaussée dans l'asphalte, ce qui complique les opérations de déneigement. Des comptages effectués en 2025 font état de débits journaliers relativement faibles et d'un taux de camionnage de 4 %, ce qui n'est pas inhabituel. Deux scénarios sont proposés. Le scénario n° 1 (le statu quo) suggère de reproduire l'aménagement avec circulation à double sens et le stationnement du côté nord de la rue, et de conserver les poteaux d'Hydro-Québec dans la rue. Le scénario n° 2 propose de rétrécir la rue à 7 m (voie de circulation de 4,5 m et stationnements de 2,5 m) et d'en faire une rue à sens unique, la circulation s'effectuant de la rue Laviolette vers la rue Champflour, de conserver les stationnements du côté nord de la rue, d'aménager une banquette végétalisée d'environ 1 m de largeur du côté sud de la rue et d'y intégrer les poteaux d'Hydro-Québec. Les deux trottoirs seraient conservés. À titre d'exemple, ce type d'aménagement a été réalisé sur la rue Sainte-Ursule. L'équipe responsable du projet recommande ce scénario, puisqu'il offre un meilleur confort aux usagères et usagers et une facilité d'entretien, que ses impacts sur la circulation sont modérés et qu'il permet d'économiser sur les réfections de surface futures. De plus, le scénario n° 2 nécessite un budget supérieur de seulement 3 % à celui du scénario n° 1.

Les membres discutent et posent des questions sur la largeur de la banquette et des trottoirs, sur la vitesse perçue sur la rue Sainte-Ursule, sur le choix de la direction du sens unique. Il est aussi question de la responsabilité des membres du Conseil de consulter la population concernée au besoin. Par ailleurs, la nécessité de travailler à l'intérieur de l'emprise des bâtiments et de permettre un déneigement efficace est rappelée, de même que le besoin de trouver le meilleur compromis favorisant la conciliation des intérêts divergents. Une question est également posée sur la possibilité d'élargir les trottoirs ou un des trottoirs et de diminuer la largeur de la banquette végétalisée pour permettre cet élargissement. L'équipe du génie pourrait examiner la modification suivante au scénario n° 2 : élargir le trottoir nord à 1,8 m et diminuer la largeur de la banquette en conséquence, tout en conservant une largeur de rue de 7 m. Il est également question d'examiner la pertinence d'aménager des

avancées de trottoirs. Toutefois, cette dernière question nécessite une analyse approfondie, et augmenterait assurément le coût des travaux.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le Comité recommande d'aller de l'avant avec le scénario no 2 : mise à sens unique de la rue du Père-Frédéric avec circulation de la rue Laviolette vers la rue Champflour, le stationnement permis sur le côté nord, la conservation des deux trottoirs et l'ajout d'une banquette végétalisée du côté sud qui inclut les poteaux d'Hydro-Québec, ainsi que la possibilité d'élargir le trottoir nord en réduisant la largeur de la banquette en conséquence. Approuvé à l'unanimité.

10. **Vérification de l'impact des projets de nouveaux immeubles sur notre réseau routier**

À la demande des nouvelles élues et des nouveaux élus, une présentation est faite pour expliquer comment la vérification de l'impact des projets de nouveaux immeubles sur le réseau routier est effectuée.

Les principes de développement et de circulation

Lors de la planification de tout nouveau développement, la capacité des réseaux (eaux pluviales, eaux usées, eau potable) doit être respectée. En cas de non-respect de la capacité de ces réseaux, on s'expose à des inondations et des refoulements (eaux pluviales), des refoulements et des débordements (eaux usées), un manque d'eau, de la contamination, une baisse de pression et une protection incendie compromise (eau potable). Du point de vue de la mobilité, on s'expose plutôt à un temps de déplacement augmenté, ce qui représente un impact relatif plus faible que des inondations, des refoulements ou le manque d'eau. Les coûts engendrés par le temps de déplacement augmenté sont indirects et plus difficilement quantifiables, et il peut être pénible d'admettre que « nous sommes le problème » lorsque nous circulons individuellement à bord de notre véhicule et faisons partie du trafic. Ainsi, à titre d'exemple, la ville de New York continue de se densifier malgré tout.

L'objectif des études de circulation est de structurer les réseaux projetés, d'assurer la connexion des réseaux existants (routier, cyclable, piétonnier), d'analyser les modes de gestion aux intersections, d'évaluer l'impact du projet sur la circulation, de déterminer les mesures de mitigation et d'établir la contribution financière. Les études de circulation servent donc à connaître les impacts et prévoir des mesures de mitigation sur le réseau en fonction d'un projet et n'ont pas comme objectif de permettre ou non un projet. Un guide d'étude de circulation à l'intention des promoteurs a été déposé sur le site de collaboration SharePoint du comité et les membres du comité et du Conseil sont invités à le consulter. Les études de circulation réalisées par les promoteurs sont analysées par les fonctionnaires professionnels du domaine, qui peuvent y pointer toute problématique afin qu'elle soit prise en compte et corrigée.

Pour illustrer la manière dont les véhicules convergent des extrémités de réseau vers le centre, une analogie est faite avec la façon dont les eaux s'écoulent dans un réseau fluvial à partir de la goutte d'eau qui alimente un fossé, qui lui alimente un ruisseau, puis une petite rivière, ensuite une plus grande rivière, et éventuellement un fleuve. Plus il y a d'eau dans ce réseau, plus il y a de risque d'inondation. De la même façon, lorsque la densification est établie en périphérie plutôt qu'au centre, cela génère un flot de véhicules vers le centre. Inversement, la densification établie au centre favorise les modes de déplacements autres que l'automobile. Il convient donc de densifier au bon endroit et de s'assurer que l'emplacement est propice aux modes de transport autres que l'automobile. Des corridors structurants ont d'ailleurs été identifiés sur le territoire trifluvien ainsi que des zones de densification d'intérêt, comme le centre-ville, le site de l'Exposition, le pôle commercial des Forges, le futur quartier Le Relais et éventuellement la future gare de TGV (localisation à définir par Alto en collaboration avec les parties prenantes). Ces corridors et ces zones de densification d'intérêt permettent entre autres d'envisager le développement de solutions de transport en commun ou transport actif structurant. Dans le cadre de la révision du [Schéma d'aménagement et de développement](#) (SAD), la Ville devra se doter d'une stratégie municipale de densification. Le [Plan de mobilité durable](#) et le SAD révisé permettront de mieux arrimer la mobilité et le développement du territoire, tel que l'exigent les Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT).

Les différents types de projet

Les différents types de projet qui se développent sur le territoire trifluvien incluent les projets ponctuels de faible ou de moyenne densité, les redéveloppements d'importance et les nouveaux développements, chacun ayant des impacts différents et demandant un encadrement différent.

L'encadrement normatif et réglementaire

Les projets ponctuels de faible ou moyenne densité ont peu d'impact sur la circulation, et aucune étude n'est requise dans leur cas. La réglementation encadre le positionnement des entrées charretières et le nombre de cases de stationnement, qui lui varie selon les secteurs. Des bonifications pourraient être apportées au zonage en ce qui a trait aux accès (largeur et positionnement) pour favoriser une meilleure sécurité routière. Cela implique de réviser le [Règlement établissant le cadre normatif en matière d'urbanisme \(2021, chapitre 126\)](#).

Dans le cas des redéveloppements de grande envergure, si le projet est conforme à la réglementation d'urbanisme, il n'y a aucune obligation de mener une étude de circulation. Lorsqu'un projet est conforme à la réglementation d'urbanisme en vigueur, cela signifie que le type de travaux que le propriétaire souhaite réaliser est autorisé, le permis doit donc obligatoirement être délivré. Il s'agit d'un droit, et non d'un privilège. Si le projet est non-conforme à la réglementation en vigueur (par exemple, le propriétaire souhaite construire un immeuble de 120 logements alors que

le zonage autorise des immeubles de 12 logements), il est possible pour l'administration municipale d'exiger une étude de circulation lors de l'analyse de la demande de permis. Toutefois, la circulation n'est qu'un des nombreux éléments à prendre en compte en matière de développement et de redéveloppement. Le Conseil pourrait choisir de privilégier l'aspect du logement social d'un projet malgré des impacts attendus sur la circulation. Il s'agit encore une fois de la conciliation des intérêts divergents, comme exprimé plus tôt au point 9. En ce moment, ces projets sont traités à la pièce, mais la Ville pourrait choisir de réviser la [Politique sur la gestion des problèmes d'accès à la voie publique CE-2017-0655](#) afin d'y mettre des balises fixes. Le cas échéant, les critères d'assujettissement et le niveau d'étude pertinent à exiger en fonction de l'envergure des projets et leur localisation seront à déterminer.

Pour les projets de nouveaux développements, le promoteur et la Ville travaillent en collaboration et des chartes d'évaluation des projets sont menées avec les différents services de l'administration municipale avant qu'un projet puisse être autorisé. Ces évaluations touchent différents aspects comme la circulation, la capacité des infrastructures, le verdissement, la protection des milieux humides, les enjeux d'entretien, la protection incendie, la collecte des matières résiduelles, etc. Aussi, le [Guide d'aménagement des rues](#), incluant la notion de densité, doit être suivi par le promoteur dans la planification des réseaux de mobilité. Selon l'impact attendu du projet, il est possible d'exiger une étude de circulation. Lorsqu'il s'agit d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE), cette étude est exigée systématiquement. Toutefois, des enjeux de mobilité émergent parfois après coup, lorsque la densité augmente en cours de projet. Dans un tel cas, la Ville pourrait se doter de nouveaux outils permettant de réviser l'impact du projet et d'ajuster l'aménagement initialement prévu des axes de mobilité.

Les bonifications possibles

Les pistes d'amélioration suivantes sont proposées afin de mieux s'outiller en termes de mobilité pour encadrer les projets de développement et de redéveloppement :

- Intégrer de nouveaux critères sur la localisation et l'aménagement des accès au règlement de zonage [Règlement établissant le cadre normatif en matière d'urbanisme (2021, chapitre 126)].
- Réviser la Politique sur la gestion des problèmes d'accès à la voie publique CE-2017-0655.
- Définir des critères d'assujettissement et de niveaux d'étude.
- Exiger des études de circulation pour tous les nouveaux développements.
- Obliger la révision des études et de la planification d'un développement en cas d'augmentation significative de densité.
- Bonifier l'implication de la coordination de la mobilité durable et de la circulation dans le processus d'acceptation des projets.

Recommandation :

Après discussions et délibérations, au cours desquelles les membres du Comité ont pu s'exprimer, le Comité recommande d'aller de l'avant avec les bonifications suivantes afin de mieux encadrer les projets de développement et de redéveloppement en matière de mobilité :

- Intégrer de nouveaux critères sur la localisation et l'aménagement des accès au règlement de zonage [Règlement établissant le cadre normatif en matière d'urbanisme (2021, chapitre 126)].
 - Réviser la Politique sur la gestion des problèmes d'accès à la voie publique CE-2017-0655.
 - Définir des critères d'assujettissement et de niveaux d'étude.
 - Exiger des études de circulation pour tous les nouveaux développements.
 - Obliger la révision des études et de la planification d'un développement en cas d'augmentation significative de densité.
 - Bonifier l'implication de la coordination de la mobilité durable et de la circulation dans le processus d'acceptation des projets.
- . Approuvé à l'unanimité.

11. **Suivi de dossiers**

Aucun sujet n'est discuté en suivi de dossier.

Date de la prochaine réunion : le mercredi 25 mars 2026

Levée de la réunion

Il est 12 h 18 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