
**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**

PROCÈS-VERBAL

8^e séance tenue le 27 novembre 2019 à 16 h

Maison du citoyen, salle des Comités, 2^e étage, 25, rue Laurier

PRÉSENCES :

Membres

M^{me} Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d'Aylmer (n° 1)
M. Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)
M. Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)
M. Bernard Hurteau – Organisme, transports urbains et déplacements durables
M^{me} France Legault – Citoyenne
M. Marcel Fallu – Citoyen
M. Ludovic Arès – Citoyen

Secrétaire

M. Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

M. Mathieu Bélanger – Directeur, service de l'urbanisme et du développement durable
M^{me} Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
M. Claude Martine – Responsable, circulation et sécurité routière
M. Marc Grenier – Inspecteur, service de police

Autre membre du conseil

M. Gilles Carpentier – Conseiller, district du Carrefour-de-l'Hôpital (n° 12)

ABSENCES :

Membre

M^{me} Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables

Ressource interne

M^{me} Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

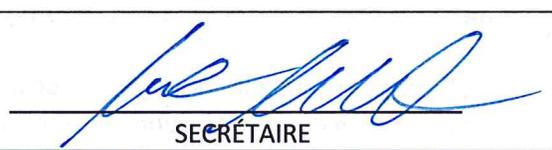
La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 16 h 08.

2. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

3. Approbation et signature du procès-verbal de la 7^e séance tenue le 25 septembre 2019

Le procès-verbal de la 7^e séance tenue le 25 septembre est approuvé par les membres et signé par la présidente.

 PRÉSIDENTE	 SECÉTAIRE
---	---

4. Date de la prochaine séance

La prochaine séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité aura lieu le 29 janvier 2019.

5. Mot de la présidente

M^{me} la présidente félicite MOBI-O pour sa nomination au Gala de la Chambre de commerce dans la catégorie « Entreprises d'économies sociales de l'année ». De plus, elle informe les membres de la démission de M. Éric Thibault, qui siégeait à la Commission en tant que membre citoyen, et le remercie pour sa participation. Le processus pour combler ce siège vacant est amorcé.

M^{me} la présidente continue en mentionnant que le Réseau blanc de la Ville de Gatineau commence cette année et que la Commission de la capitale nationale (CCN) y participera également, ce qui fera en sorte de bien compléter le réseau gatinois. Les cyclistes sont invités à consulter les sites Web de la Ville et de la CCN pour plus d'information.

Des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- Le déneigement du trajet du Rapibus, qui fait partie du réseau blanc, est satisfaisant;
- Les réactions sur le réseau blanc dans les réseaux sociaux sont positives;
- Les citoyens invités à consulter le site Web de la Ville pour obtenir plus d'information;
- Le déneigement du réseau blanc est entamé et aucun changement au projet n'est prévu;
- Les ponts du Portage et Alexandra sont également déneigés.

6. Période de questions des citoyennes et citoyens

Arrivée de M. Mario Desbiens au sujet de l'achat de véhicules hybrides à la Société de transport de l'Outaouais (STO).

Il rappelle un article paru dans le journal *Le Droit* il y a quelques semaines informant de l'intention de la Société de transport de l'Outaouais (STO) d'acheter 43 autobus hybrides en 2020, et 173 d'ici 2029. D'autres compagnies de transport québécoises optent plutôt pour l'électrification de leur réseau, et ce à partir de 2027 à Québec, 2025 à Montréal et 2024 à Laval. Gatineau pourrait s'inspirer de Laval. Il est intervenu à la dernière séance du conseil pour recommander l'électrification des autobus, et il a été invité à faire valoir son point à cette commission. Il considère aberrant d'acheter hybride alors que la Ville devrait acheter électrique. Il ajoute que l'achat d'autobus électriques ne serait pas plus dispendieux, car ils durent plus longtemps. Même si la STO cessera d'acheter des véhicules non électriques à partir de 2029, il souhaite que l'on commence à acheter des véhicules électriques dès 2020. Il ne s'agit pas d'une technologie exceptionnelle, mais il comprend que la STO est déjà bien engagée dans le processus.

Mme Bureau informe M. Desbiens que la CTDDS ne traite pas des dossiers de la STO et qu'il n'est pas au bon endroit. Elle l'invite à écrire à elle-même ou à M^{me} Myriam Nadeau, les deux siégeant au Conseil d'administration de la STO. La STO envisage d'ailleurs d'acheter des véhicules électriques à partir de 2022 et prépare activement ses employés à l'électrification des transports (formation du personnel). La Société de transport de Laval (STL) fait partie du même regroupement que la STO. La STL fait les tests pour les autres sociétés et la STO en bénéficiera.

Des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- La présence de plus de 100 000 véhicules privés à énergie fossile juste à Gatineau; on s'adresse aux villes pour ce qu'elles contrôlent le plus, mais le parc de véhicules privés est responsable de beaucoup plus de pollution.

7. Suivi corridors scolaires – Point d'information

À la suite des commentaires reçus lors de la dernière séance, la sélection des écoles qui profiteront de la sécurisation de leurs corridors scolaires pour l'année 2020 a été complétée.

Le document PowerPoint « Sécurisation des corridors scolaires » est présenté aux membres. L'objectif de la Ville est de sécuriser l'ensemble des corridors scolaires des 59 écoles primaires d'ici 2023 par l'installation de panneaux, de balises flexibles de ralentissement et bollards, et par le marquage de la chaussée. Pour l'année 2020, les écoles sélectionnées doivent respecter certains critères, notamment avoir complété un Plan de déplacement scolaire complet, avoir une forte proportion d'élèves marcheurs et toucher le plus grand nombre d'élèves possibles. Douze écoles verront leurs corridors scolaires sécurisés pour 2020. Les écoles non retenues en 2020 sont qualifiées pour 2021.

Des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- Toutes les écoles sélectionnées ont un plan de déplacement scolaire;
- La sécurisation des corridors scolaires de l'École Du Marais est reportée d'une année en raison de la modification des bassins scolaires avec la construction de l'école 036;
- L'école Rapides-Deschênes pourrait être considérée, vu le grand nombre d'élèves qui la fréquentent et qu'elle se situe sur le chemin Vanier qui n'est pas urbanisé;
- L'intersection du boulevard de Lucerne et du chemin Vanier doit être sécurisée;
- La sécurisation des corridors scolaires se concentre sur les écoles publiques, parce que le bassin d'élèves marcheurs est plus grand;
- Les écoles privées seront considérées après les écoles publiques si elles sont intéressées;
- Lorsque deux écoles sont près l'une de l'autre, on sécurise simultanément les deux corridors scolaires;
- L'utilisation des bollards sécurise les marcheurs, mais parfois les cyclistes n'ont pas de place entre les bollards et le trottoir;
- Le Code de la sécurité routière interdit de garer ou immobiliser son véhicule à 5 m de part et d'autre des passages piétons, mais il est possible d'étendre cette interdiction à plus de 5 m près des écoles;
- On invite les citoyens à soumettre une demande à un conseiller municipal ou au service d'appel non urgent (CANU) 311 si un endroit est jugé problématique.

8. Politique de la vitesse en milieu rural – Recommandation

Ce point est de retour à la Commission, à la suite des commentaires reçus à la séance du mois de mai dernier, pour approfondir l'analyse. Une recommandation au conseil municipal à ce sujet est prévue au début de l'année 2020.

Le document PowerPoint « Mesures de modération de la circulation – Secteur rural » est présenté aux membres. Les critères de la Politique sur les mesures de modération de la vitesse ne permettent pas actuellement à une rue située hors du périmètre d'urbanisation de se qualifier pour des mesures de modération. Il y a plusieurs enjeux spécifiques au milieu rural, mais des interventions pour ce type de milieu sont néanmoins possibles. Certaines pistes de solutions sont avancées :

- Retirer de la Politique la notion de « périmètre d'urbanisation »;
- Maintenir la limite de vitesse affichée maximale à 50 km/h pour intervenir;
- Considérant son efficacité, poursuivre la présence et la surveillance policière en milieu rural;
- S'assurer de maintenir une cohérence et une crédibilité dans les limites de vitesse affichées;
- Pour des raisons de sécurité, limiter l'installation de dos d'âne allongés sur les routes avec une très grande vitesse pratiquée;
- Ajouter un critère à la Politique sur la sécurité routière;
- Réaliser un banc d'essai d'un an afin d'obtenir plus de précisions sur la faisabilité et l'efficacité de certaines mesures de modération en milieu rural.

Après la présentation, des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- On suggère de choisir une rue résidentielle hors du périmètre d'urbanisation dans le secteur d'Aylmer pour tester des mesures de modération de la vitesse;
- Les bandes rugueuses transversales sont très bruyantes et peuvent créer des nuisances si près de résidences; elles ne sont pas désignées pour l'intervention souhaitée;
- La plantation d'arbres en bordure des routes ressert le champ visuel et aide à modérer la vitesse;
- Les routes droites et rectilignes sont propices aux cyclistes de vitesse et ces derniers doivent être considérés dans le choix des mesures d'atténuation;

- Les mesures « douces » sont plus appropriées que les mesures physiques pour les cyclistes en milieu rural;
- Les structures déjà existantes sont privilégiées, car l'installation est moins dispendieuse et complexe, mais l'installation de poteaux pour recevoir des radars pédagogiques est possible;
- L'installation de radars pédagogiques dans des endroits accidentogènes en milieux urbains est à privilégier par rapport aux milieux ruraux en raison de la densité de population;
- On suggère de revenir en janvier avec une proposition pour les radars pédagogiques;
- Il faut prévoir l'impact des mesures proposées avant de demander du financement, et de considérer l'évaluation des coûts quand il n'y a pas de poteaux pour recevoir les radars pédagogiques;
- La présence policière est appréciée en milieu rural pour la réduction de la vitesse;
- Il faut chiffrer la demande budgétaire avant de ramener la proposition du projet pilote devant le conseil;
- Estimer le nombre de tronçons qui pourraient être considérés dans le projet pilote;
- On ne peut diminuer la limite de vitesse de certaines routes sous principe qu'elles pourraient maintenant se qualifier pour recevoir des mesures de modération;
- Le banc d'essai cible les rues affichant une limite de vitesse supérieure à 50 km/h;
- La perception de la vitesse n'est pas la même en milieu urbain qu'en milieu rural; il faut valider qu'il y a réellement un problème de vitesse en milieu rural et partager les résultats aux citoyens;
- On demande une campagne de sensibilisation s'inspirant de la campagne « Prudence! », mais adaptée au milieu rural, et de chiffrer le projet;
- Évaluer la possibilité de lancer des vidéos de sensibilisation sur les réseaux sociaux, peu dispendieux;
- Les panneaux de signalisation ont très peu d'incidence sur les automobilistes;
- Une clarification des attentes des membres du comité consultatif agricole sur cette Politique est demandée.

9. Souper

Les membres profitent d'une pause de 30 minutes.

10. Priorisation des artères et collectrices à urbaniser – Recommandation

Ce point est de retour à la Commission, à la suite des commentaires reçus à la séance du mois de septembre dernier, pour valider les changements apporter à la pondération proposée et émettre une recommandation au conseil. Ce projet pourra nécessiter des investissements supplémentaires de la part de la Ville.

Le document PowerPoint « Priorisation des artères et des collectrices » est présenté aux membres. 74 km d'artères ou collectrices à urbaniser ont été identifiés et la priorisation permet de proposer une hiérarchisation des besoins en investissements municipaux en fonction d'une analyse multicritères basée sur l'accessibilité, la sécurité, le partage de l'espace public et le développement du territoire. Une pondération initiale pour permettre cette priorisation a été présentée à la dernière séance. À la suite des commentaires émis par les membres, deux critères ont été ajoutés, et d'autres bonifiés. La pondération révisée et les résultats de priorisation sont alors présentés. Enfin, les prochaines étapes sont exposées aux membres, et ce, jusqu'à l'intégration au processus budgétaire 2021.

Après la présentation, des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- Il serait nécessaire de combiner les occasions d'urbanisation au Plan triennal d'immobilisation;
- Les coûts élevés liés à l'urbanisation et l'absence de budget spécifique pour sa réalisation;
- Des précisions sur les critères de densité des accidents et d'indice de gravité;
- Le déneigement des artères du réseau blanc n'a pas été pris en considération dans les critères, puisque la grande majorité des cyclistes ne circulent que l'été;
- Certaines artères ou collectrices ont peut-être un bas pointage concernant le débit cycliste, car ils ne favorisent pas ce type de déplacements et qu'il y aurait améliorations si urbanisées;
- Les artères et collectrices à urbaniser pourront être déterminées en fonction de l'évaluation réalisée sur la base de la pondération proposée, mais la décision finale relève du conseil municipal;

- Il est rappelé qu'il est possible d'aménager une bande cyclable ou un sentier polyvalent sur des artères qui ne sont pas urbanisées.

M. le conseiller Gilles Carpentier, présent à la séance, fait part de ses commentaires à la Commission :

- L'urbanisation du boulevard Gréber est un engagement politique qu'il a pris;
- Il a donné un mandat à ce sujet à l'organisme *Vivre en ville*, qui a produit un rapport qui a été remis au Service de l'urbanisme et du développement durable; ce rapport montre des différences par rapport à ce que l'administration a présenté;
- Une consultation citoyenne à ce sujet a été tenue le 16 juin dernier;
- Il prépare actuellement une ébauche d'avis de résolution pour urbaniser le boulevard Gréber;
- Les critères concernant les débits piétons et cyclistes sont trompeurs, car le boulevard Gréber et le transport actif ne font pas bon ménage;
- Le nombre de portes sur le boulevard Gréber n'est que de 64; le critère sur la densité des adresses est un enjeu si l'on s'en tient qu'au tronçon lui-même; plusieurs rues enclavées n'ont que pour issue le boulevard Gréber;
- Le niveau de dangerosité ne diminue pas même si le boulevard Gréber ne compte aucune école;
- Le taux d'embarquement dans les autobus de la Société de transport de l'Outaouais (STO) est un meilleur indicateur que le nombre d'arrêts d'autobus;
- Le boulevard Gréber est une voie de transit qui voit plus de 11 000 véhicules y circuler chaque jour, plusieurs pôles d'emplois y prennent place et la nécessité d'aligner l'urbanisation avec le Plan triennal d'immobilisation sont des raisons, entre autres, qui rendent prioritaires l'urbanisation du boulevard Gréber.

Après l'intervention de M. Carpentier, des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- Un membre de la STO avait fait savoir lors de la dernière séance que la densité des arrêts est pour eux un indicateur représentatif à ce stade-ci d'analyse;
- Les critères proposés par l'administration offrent des indicateurs du tronçon lui-même; si les critères débordent du tronçon, il faudra déterminer les limites;
- Si les critères sont élargis en fonction des réalités plus spécifiques à chaque secteur, il n'y aura plus de limites aux critères à ajouter;
- Il ne faut pas ajouter de critères à ce qui est proposé par l'administration; le résultat de cet exercice ne doit pas être la fin comme telle, mais doit nous diriger vers une décision; il reste que les artères et collectrices à urbaniser seront des décisions politiques;
- Certains membres évoquent que les taxes de quartiers ne sont pas une solution raisonnable, puisque les citoyens d'un quartier ne doivent pas être imputables des décisions passées;
- Si un critère pour la présence de résidences pour personnes âgées a été ajouté, il serait logique d'en ajouter un pour les garderies; inclure les écoles et les garderies, mais pas les garderies en milieu familial privé puisqu'il n'y a aucune donnée à ce sujet;
- Il faudrait hiérarchiser les types de voies à urbaniser, de façon à ce qu'une artère ou une collectrice soit urbanisée avant une rue secondaire;
- Le conseil municipal décidera du mode de financement; la question budgétaire ne doit pas faire partie de l'exercice de priorisation;
- La Commission sera informée du cheminement de ce dossier au conseil municipal.

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande unanimement que la méthodologie de priorisation des artères et collectrices à urbaniser présentée, avec l'ajout d'un critère sur la densité des écoles et services de garde, soit intégrée au processus décisionnel.

11. Varia

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

12. Levée de la séance

La séance est levée à 19 h 42.

