

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

PROCÈS-VERBAL

12e séance tenue le 19 août 2020 à 16 h

Vidéoconférence

PRÉSENCES :

Membres

Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d’Aylmer (n° 1)
Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)
Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)
France Legault – Citoyenne
Marcel Fallu – Citoyen
Jean-Luc Bourdages - Citoyen
Ludovic Arès – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
François Pirart – Coordonnateur, planification des transports
Marc Phaneuf – Directeur territorial, centre de services d’Aylmer

ABSENCES :

Membres

Bernard Hurteau – Organisme, transports urbains et déplacements durables
Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables

Ressources internes

Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique
Mathieu Bélanger – Directeur, service de l’urbanisme et du développement durable

SÉANCE PUBLIQUE

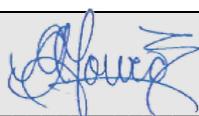
16 h 00

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 16 h 01.

Elle profite de l’occasion pour faire un suivi sur le corridor sanitaire de la rue Jacques-Cartier. Un conseiller municipal a déposé une demande pour mettre fin à ce projet dès le 1^{er} septembre. Une décision à ce sujet sera prise à la séance du conseil du 25 août.

Un tronçon de la rue Principale est également à l’étude, principalement pour stimuler la relance économique. Plusieurs scénarios ont été proposés, soit la vélorue, la rue partagée, le sens unique et la fermeture de la rue lors d’événements un samedi sur deux en septembre et en octobre. Ce dernier scénario s’avérerait le plus probable, mais des travaux de construction au 71-79, rue Principale entraîneront déjà la fermeture de rues aux abords de la rue Principale, et ce à partir de la semaine prochaine, rendant la circulation des véhicules d’urgence trop complexe. De plus, l’Association des professionnels, industriels et commerçants du secteur Aylmer (APICA) a fait la demande de reporter



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

le projet en 2021, demande qui a été acceptée par le comité exécutif. Entretemps, une consultation publique sera menée à ce sujet d'ici la fin de l'année 2020.

Enfin, elle mentionne que des enjeux au niveau des ressources humaines font en sorte que seulement un sujet au plan de travail soit inscrit à l'ordre du jour. Des efforts sont faits pour livrer les documents plus rapidement aux membres de la Commission et mettre à profit leur contribution.

2. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté avec ajout aux varia des réponses aux questions soumises par courriel à l'administration par un membre de la Commission.

3. Période de questions des citoyennes et citoyens

Des questions ont été envoyées à la Commission, de la part d'Anne Contant, au sujet de l'intersection des rues Beaulac et Lattion. Des démarches citoyennes ont été entreprises à plusieurs reprises pour sécuriser cette intersection, considérée dangereuse pour les piétons et cyclistes. La présidente résume le courriel envoyé par madame Contant, courriel qui va comme suit :

Chère Madame Bureau,

Comme vous le savez, à titre de conseillère municipale de notre quartier et en tant que Présidente de la Commission des transports de la Ville de Gatineau, les citoyens du secteur du Parc des Cèdres et de la rue Lattion ont maintes fois soulevé, ces dernières années, des inquiétudes sérieuses quant à la sécurité de l'intersection des rues Lattion et Beaulac. Une pétition citoyenne vous a d'ailleurs été transmise à cet effet. Au fil des ans, on a été témoin, de plusieurs situations fâcheuses mettant en jeu la vie et la sécurité de nombreux résidents et autres usagers (enfants, piétons, cyclistes et automobilistes). De nombreux signalements ont été faits au service 311 de la municipalité et plusieurs demandes ont été acheminées pour l'installation d'un arrêt toutes directions à cette intersection. Malheureusement la municipalité a toujours rejeté cette demande, prétextant que le volume de trafic routier était insuffisant.

On se doit tout de même de reconnaître que différentes initiatives ont été réalisées ces dernières années afin d'améliorer la situation: réaménagement de l'intersection, installation de dos d'âne et autres panneaux-piétons. On peut donc en conclure que la municipalité a par le fait même, reconnu l'existence du problème. Malgré tout, force est de constater que ces initiatives, parfois très onéreuses, ne contribuent pas au ralentissement de la circulation à l'intersection même, ni à régler la confusion causée par l'absence d'un arrêt aux 4 coins à cette intersection. Car c'est bien de cela qu'il s'agit, une confusion dangereuse à une intersection de plus en plus névralgique, causée par une signalisation inadéquate et trompeuse.

Outre les demandes des citoyens, plusieurs organismes communautaires se sont également prononcés sur la nécessité d'un arrêt aux 4 coins à l'intersection Lattion et Beaulac (l'association de quartier Les Amis de la Marina, Vélo Québec et Action-Vélo Outaouais). Les députés provinciaux et fédéraux ont aussi appuyé cette démarche.

Les normes actuelles sur lesquelles semble s'appuyer la municipalité ne devraient-elles pas être révisées? Le simple volume routier ne tient pas compte de valeurs qualitatives pourtant bien réelles et propres à la qualité de vie de notre quartier. On constate en effet, un rajeunissement des familles qui utilisent cette intersection plusieurs fois par jour, pour se rendre entre autres à la piste cyclable longeant la rivière des Outaouais et à la marina. L'intersection est effectivement au coeur d'une piste cyclable qui relie au moins 2 terrains de jeux et le sentier de l'ancienne voie ferrée, aussi utilisée par des cyclistes et des familles. De plus, cette intersection est un carrefour important et logique pour le secteur reliant les différents pôles du secteur (Queen's Park, Beaulac et les rues qui s'y déversent (les anciennes avenues) et de La Cédrière) au reste de la ville de Gatineau. C'est par là que les gens passent naturellement pour aller travailler, magasiner, conduire les enfants au camp de jour, etc. Inversement, ce carrefour est également utilisé par les résidents d'autres secteurs,

notamment le quartier de l'ancien verger (rues Spartan, Cortland, etc.) et le quartier derrière le stationnement incitatif (Hautes-Rives, etc.), sans compter tous ceux qui arrivent par le boulevard des Allumettières pour se rendre au Parc des Cèdres (parc à vocation régionale - faut-il le rappeler). L'accès routier y est plus direct. Le parc résidentiel d'Aylmer, et en particulier tout le long de l'axe du Boulevard des Allumettières, est de plus en plus dense, ce qui entraîne une augmentation importante de la circulation, et ça n'ira pas en diminuant.

Dans le plan d'action de la Commission des transports de la Ville de Gatineau, il est prévu que la Commission se penchera :

- a) sur les enjeux piétons; et
- b) sur l'approche Vision Zéro en matière de sécurité routière.

Selon ce que nous en comprenons, l'adoption de la Vision Zéro conduit notamment à ne plus donner la priorité à la réduction du nombre d'accidents de la circulation, mais à l'élimination des risques d'accident de la circulation de nature à entraîner des handicaps (<https://visionzero.ca/quest-ce-que-la-vision-zero/>).

Dans ce contexte, nous aimerions savoir:

- Est-ce que la commission pourra se pencher dans le cadre de ces deux mandats, sur la protection des usagers vulnérables, suivant l'adoption de ce principe dans la réforme du code de la sécurité routière.
- Notamment, nous aimerions savoir si la commission pourra se pencher sur les critères de justification permettant de déterminer si un arrêt toutes directions peut être installé;
- Est-ce que la ville peut apporter des modifications à sa grille de justification? Est-ce que cette grille est imposée par le ministère des Transports ou si la ville de Gatineau peut en modifier les critères pour intégrer le concept de l'utilisateur vulnérable?
- À quand remonte la dernière mise à jour de cette grille d'analyse?

Merci chère Madame Bureau pour votre soutien et de bien vouloir donner suite à nos préoccupations.

La question a été transférée à l'administration pour analyse et une réponse est attendue pour la séance du 30 septembre. La présidente informera madame Contant lorsqu'une réponse de l'administration lui parviendra.

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 11^e séance tenue le 10 juin 2020

Trois modifications sont demandées au procès-verbal de la 11^e séance tenue le 10 juin 2020 :

- Préciser, au point 9. a), que les VUS peuvent contribuer davantage à la congestion routière selon leur taille;
- Modifier, au point 9. a), l'utilisation de terme « véhicules hybrides » par « véhicules électriques »;
- Modifier, à la période de questions du point 8, « le boul. St-Joseph (route 105) entre le pont Alonzo-Wright et le boulevard de La Gappe » par « la rue St-Louis (route 307) entre le pont Alonzo-Wright et le boulevard de La Gappe ».

Le procès-verbal de la 11^e séance tenue le 10 juin 2020 est approuvé par les membres, tel que modifié, et sera signé par la présidente.

La présidente mentionne que le suivi demandé au point 9. a) n'a pas été fait. Des questions ont également été adressées à la présidente, au comité exécutif et au maire, en plus d'une demande de rencontre avec le maire, par l'Association des véhicules électriques du Québec Outaouais (AVÉQ) au sujet de l'acquisition de VUS hybrides par le service de police. L'AVÉQ sera rencontrée en premier lieu, et un suivi sera ensuite fait à la Commission.

Pierre Lanthier demande s'il serait pertinent d'inviter à la Commission le directeur du service de police pour venir expliquer l'achat de VUS hybrides, et s'il a été envisagé d'acquérir des véhicules électriques. La présidente lui répond que le directeur du service de police sera partie prenante de la démarche

pour répondre aux interrogations de l'AVÉQ, et que la manière d'en informer la Commission sera évaluée par la suite.

5. Date de la prochaine séance

La prochaine séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité aura lieu le 30 septembre 2020.

SÉANCE HUIS CLOS

16 h 18

6. Bilan du projet pilote de réseau blanc

La présentation du bilan du projet pilote de réseau blanc a pour objectifs d'obtenir les commentaires de la Commission sur les résultats obtenus l'hiver dernier et l'avis de la Commission sur les scénarios d'entretien hivernal du lien cyclable le long du corridor du Rapibus pour l'hiver prochain.

Le document *PowerPoint* « Bilan du projet pilote de réseau blanc » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Un rappel du projet pilote réalisé à l'hiver 2019-2020, en ce qui concerne sa localisation, ses opérations, son estimation budgétaire et ses contraintes;
- Les différents constats à la suite du projet pilote :
 - Les comptages réalisés, piétons et cyclistes;
 - Les coûts réels;
 - Les constats de l'entrepreneur et des services municipaux;
 - Le sondage effectué par Action Vélo Outaouais auprès des cyclistes qui ont emprunté la piste cyclable du Rapibus durant l'hiver;
- Les recommandations du service des travaux publics pour l'hiver 2020-2021;
- Les différentes options pour l'hiver 2020-2021.

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

- Le nombre d'opérations à réaliser par l'entrepreneur, que ce soit pour l'option 1 ou 2, varie selon la température. Une température favorable diminue le nombre d'opérations; une température changeante du froid au chaud nécessite de retravailler la neige constamment et d'épandre des abrasifs;
- L'option 2 (dénéigement) nécessite l'épandage de plus d'abrasifs que l'option 1;
- Le nombre d'opérations de l'entretien bénévole dans le secteur du Vallon se fait sur une fréquence beaucoup plus élevée que ce qui est possible dans d'autres contextes. Il serait excessivement cher d'atteindre les mêmes fréquences avec un contrat externe ou avec les équipes de la Ville;
- Lors de grosses précipitations de neiges, l'enclavement du corridor cyclable du Rapibus constitue une contrainte majeure, puisque la quantité de neige qui peut être soufflée est limitée par la configuration du site à entreposer la neige;
- L'estimation des coûts des opérations est un exercice difficile, car les opérations varient selon la température et les intempéries. Il vaut mieux faire une estimation conservatrice et avoir un budget suffisant;
- Le budget pour mettre en œuvre l'option choisie proviendra du budget de déneigement du service des travaux publics, et non du Plan directeur du réseau cyclable. L'ajout de ces opérations fera l'objet d'une pression sur le budget annuel du service des travaux publics, mais n'aura pas de conséquence sur les opérations de déneigement ailleurs sur le territoire de la ville;
- L'option 1 peut se faire par contrat à un entrepreneur externe. L'option 2 se ferait à l'interne ou à l'externe, selon les capacités du service des travaux publics;
- Bien que l'option 2 nécessite l'épandage de plus d'abrasifs, elle a l'avantage d'être plus flexible et d'offrir une norme de service plus stable selon le type de température hivernale;
- Le corridor actif est emprunté par de nombreux piétons, pas seulement par des cyclistes;

- L'option 2 est plus favorable à l'usage des piétons, puisqu'ils n'ont pas tendance à s'enfoncer à travers la surface damée. L'entretien du réseau blanc ne profite donc pas qu'aux cyclistes, mais à tous les modes actifs;
- L'épandage d'abrasifs antidérapants se ferait en amont et en aval du pont Noir, mais idéalement pas sur le pont lui-même. La configuration de la passerelle au-dessus de la rivière Gatineau semble faire en sorte que les rayons de soleil aident à garder le pont dégagé;
- Il semblerait que le retour au travail de la fonction publique, actuellement en télétravail, ne se fera qu'à un maximum de 20 % des effectifs et cela aura un impact substantiel sur l'utilisation des réseaux cyclables, comparativement aux années précédentes;
- Plus de piétons que de cyclistes ont utilisé le pont Noir et le nombre de piétons sur le sentier de l'île a progressé de 16 %. Aucun autre comptage hivernal n'a été tenu ailleurs sur le territoire. La Ville dispose de plus de données en saison estivale, car la plupart des comptages ne se font pas en hiver. Il est néanmoins prévu d'augmenter la fréquence de comptages hivernaux avec le temps;
- Le choix de l'option 2 (dénéigement) semble logique, car le budget projeté est presque le même que l'option 1. Il faudra par contre s'assurer que l'impact environnemental de l'option 2, dû à un épandage plus important d'abrasifs, soit mitigé;
- La stabilité et continuité du niveau de service est le grand avantage de l'option 2. La communication sur l'état du corridor est plus compliquée avec l'option 1, car ceci nécessiterait le partage d'informations en temps réel afin d'informer les utilisateurs de l'équipement nécessaire pour emprunter le corridor selon les intempéries. Plusieurs commentaires ont été reçus par des cyclistes lors du projet pilote comme quoi la surface était impraticable momentanément à certains endroits, et qu'ils devaient rebrousser chemin;
- En regard du sondage de satisfaction des cyclistes à la suite du projet pilote, l'option 2 semble plus logique. Pour encourager l'utilisation du réseau blanc par un plus grand nombre d'utilisateurs, il vaut mieux offrir des conditions plus stables;
- En plus de l'option 1 et l'option 2, il faut noter que le statu quo et l'abandon du projet sont également des options possibles;
- Les indicateurs de rendement sont importants malgré les conséquences probables de la situation sanitaire sur les déplacements l'hiver prochain et au-delà. Le projet pilote, estimé à 28 000 \$, avait soulevé beaucoup de questions au conseil municipal. Les options proposées pour l'année 2020-2021 tournent autour de 100 000 \$; le conseil voudra des indicateurs de rendement;
- L'option 2 est plus rassembleuse, notamment pour les piétons, mais l'épandage d'abrasifs sur le pont Noir doit être évité;
- Le bilan du projet pilote est loin d'être concluant, et l'option 2 est un genre de plan b;
- Le lien du corridor du Rapibus est le seul lien hivernal sécuritaire pour les transports actifs entre Gatineau et Hull;
- Les vignettes de stationnement du Lac-Leamy remis aux cyclistes ont connu un succès mitigé, principalement en raison de la localisation du stationnement qui obligeait les cyclistes à emprunter une piste damée. L'option 2 pourrait rendre ce stationnement plus attrayant. D'autres stationnements incitatifs aux transports actifs pourraient voir le jour, des discussions étant en cours avec la Commission de la capitale nationale doivent être poursuivies;
- La situation sanitaire a bouleversé les modes de déplacement. Ses effets en période hivernale restent à être observés et évalués;
- Un comptage du nombre de piétons sur le corridor du Rapibus pourrait être réalisé au mois de septembre, pour mesurer s'il est plus utilisé que l'année précédente;
- Si la situation sanitaire perdure pendant l'hiver, les cyclistes se déplaçant sur le réseau routier pourraient bénéficier de la réduction des débits véhiculaires due à la COVID-19.

L'option 2 fait l'unanimité auprès des membres de la Commission. L'administration travaillera donc en ce sens, en vue d'une présentation en novembre au conseil municipal à l'étude du budget 2021. Malgré tout, la décision finale revient au conseil et ce dernier pourrait ne pas prolonger le projet pilote et ne pas investir dans l'option 2.

7. Varia

a) Questions soumises à l'administration par un membre de la Commission

L'administration enverra par courriel, à tous les membres de la Commission, les réponses aux questions du membre de la Commission, pour que tous puissent profiter de réponses plus

détaillées. Cela permet également de poursuivre l'échange, si d'autres questions devaient ressortir à la lecture de ce courriel.

Dans le courriel, différents thèmes sont abordés par ce membre :

- Les stationnements en bordure de rue ne sont pas interdits de façon systématique aux arrêts d'autobus.

On répond qu'effectivement, une signalisation d'interdiction de stationnement est installée seulement qu'aux endroits névralgiques, comme sur des axes principaux ou à la demande de la Société de transport de l'Outaouais (STO). Dans le cas de demandes citoyennes, le service des travaux publics procède à l'analyse de la demande. Le membre déplore que les autobus ne puissent déployer leur rampe pour personnes à mobilité réduite lorsque des voitures sont stationnées en bordure de rue;

- Entretien inadéquat de la chaussée sur les voies empruntées par les autobus sur plusieurs grands axes et arrêts d'autobus non accessibles, souvent sans trottoir.

On répond que l'entretien de la chaussée est une problématique importante. Il n'y a pas de calendrier pour ces travaux d'entretien; ils se font par rapport au budget annuel voté par le conseil pour l'entretien du réseau. Actuellement, l'entretien du réseau accuse un retard considérable. Pour ce qui est des arrêts d'autobus non accessibles, souvent sans trottoir, on mentionne que le Plan de déplacements durables 2020-2022 identifie 2500 kilomètres de trottoirs manquants à l'échelle de la ville. 33 kilomètres devraient être aménagés dans un horizon de deux ans. La présidente ajoute que le conseil a mandaté la CTDDS pour travailler sur une politique des trottoirs manquants. Ce sujet reviendra dans les prochains mois. Il est nécessaire d'avoir une meilleure communication entre la Ville et la STO;

- Boutons pressoirs pour piétons et cyclistes.

On répond que ces boutons sont très efficaces pour gérer la circulation. Sans ces boutons, les phases de feux de circulation seraient continues. Ces boutons signalent la présence des piétons et lorsqu'ils ne sont pas activés, les phases des feux de circulation se rétablissent. Les boutons pressoirs deviennent particulièrement importants sur les routes du gabarit du boulevard Maloney. Tous les boutons pressoirs sur le territoire de la ville sont fonctionnels.

- Automobilistes qui grillent les feux rouges sur les flèches de virage.

On répond qu'effectivement, il s'agit d'un problème. La sensibilisation demeure la solution la plus efficace. Le membre ajoute qu'il s'agit particulièrement des endroits avec feux de circulation pour tourner à droite; il faut s'assurer que les piétons ont assez de temps pour traverser.

- L'affichage de numéros d'urgence potentiellement périmés à l'endos des panneaux d'arrêt.

On répond qu'il est maintenant acquis par la population que les requêtes ou urgences peuvent se faire en composant respectivement le 311 ou 911.

8. Levée de la séance

La séance est levée à 17 h 36.