

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

PROCÈS-VERBAL

13e séance tenue le 30 septembre 2020 à 16 h
Vidéoconférence (séance publique)

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)
Bernard Hurteau – Organisme, transports urbains et déplacements durables
Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables
France Legault – Citoyenne
Marcel Fallu – Citoyen
Jean-Luc Bourdages - Citoyen
Ludovic Arès – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Fabio Jiménez – Diecteur adjoint, planification et gestion du territoire
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
Jean Audet – Directeur, infrastructures
Mario Desforges – Chef de division, infrastructures
Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière
Marc Grenier – Inspecteur, service de police
Philippe Hébert – Responsable, optimisation et planification des opérations

Ressource externe

Sandrine Poteau – Société de transport de l’Outaouais

Autres membres de conseil municipal

Maude Marquis-Bissonnette – Conseillère, district du Plateau (n° 4)
Mike Duggan – Conseiller, district de Deschênes (n° 3)
Jean-François LeBlanc – Conseiller, district du Lac-Beauchamp (n° 15)

ABSENCES :

Ressources internes

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

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

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

2. Adoption de l’ordre du jour

Un suivi a été mené auprès de la Société de transport de l’Outaouais (STO) concernant le point 6 de l’ordre du jour, soit les arrêts d’autobus non accessibles. Cette problématique a été soulevée par



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

Marcel Fallu lors de la dernière séance; aucun représentant de la STO n'était présent. Des vérifications et discussions entre la STO et la Ville sont toujours en cours.

On demande donc de retirer le point 6 de l'ordre du jour et de revenir lorsque plus d'information sera disponible pour alimenter la discussion de la commission.

Marcel Fallu précise que l'article 386 alinéa 5 du Code de la sécurité routière interdit le stationnement à un arrêt d'autobus, ce qui ne se reflète pas à la signalisation à plusieurs endroits de la ville.

L'ordre du jour est adopté, avec le retrait du point 6.

3. Approbation et signature du procès-verbal de la 12^e séance tenue le 19 août 2020

Marcel Fallu précise l'essence de son commentaire concernant les boutons pressoirs, envoyé par courriel à l'administration et répondu au point 7. a) lors de la dernière séance. Il n'interroge pas l'existence de ces boutons et comprend leur rôle. Son commentaire visait principalement les intersections où le signal pour piéton ne s'active pas lorsque les feux de circulation sont au vert pour les automobilistes. Il note qu'il y a maintenant plus d'intersections où ce signal s'active simultanément aux feux de circulation.

Le procès-verbal de la 12^e séance tenue le 19 août 2020 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

4. Date de la prochaine séance

La prochaine séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité aura lieu le 25 novembre 2020.

5. Période de questions des personnes intéressées

Aucune question adressée à la commission n'a été reçue par le secrétaire.

6. Arrêts d'autobus de la STO non accessibles – Point d'information

Sujet reporté à une séance ultérieure.

7. Achat de VUS hybrides par le service de police – Point d'information

La présidente a mené un suivi auprès du Service de police concernant l'achat de véhicules utilitaires sport (VUS) non électrique, et une rencontre a eu lieu entre l'administration, le niveau politique et deux membres de l'Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ) de l'Outaouais pour approfondir le sujet. Le Service de police a indiqué qu'il n'y a actuellement aucun fournisseur de « Police Pack » pour des véhicules électriques en Amérique du Nord. Ces « Police Pack » comprennent les éléments ajoutés à une voiture de police, comme les freins et suspensions renforcés, les sièges doublés pour protéger des objets contondants, etc. Le Service de police dit suivre l'évolution de la disponibilité de « Police Pack » pour les véhicules électriques de près et souhaite en apprendre davantage lorsque disponible sur le marché. Concernant la catégorie de véhicule acquis par le Service de police, soit des VUS, on mentionne qu'il ne se fait plus au Québec de « Police Pack » pour des voitures de type berline.

Le Service de police dit par contre faire des efforts concernant les véhicules de service et administratifs, afin de favoriser l'achat de véhicules électriques.

La présidente dit avoir des articles de journaux à ce sujet et invite les membres à la contacter pour obtenir les liens vers ces articles.

8. Examiner certaines modifications de la Politique sur les mesures de modération de la vitesse en milieu rural – Recommandation

Ce sujet est de retour à la commission, après quelques modifications à la demande des membres, pour recommandation au conseil municipal.

Le document *PowerPoint* « Mesures de modération de la circulation – Secteur rural » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Le contexte de ce mandat et les précédentes étapes réalisées;
- Les principaux enjeux des mesures de modération de la vitesse en milieu rural;
- Les différentes interventions possibles en milieu rural :
 - Déviation verticale (dos d'âne allongé);
 - Marquage sur chaussée;
 - Aménagement au centre de la chaussée (balises/bollards);
 - Traitement en entrée de zone habitée;
 - Mesures de sensibilisation;
 - Policier « épouvantail »;
 - Mesures répressives;
- Les recommandations du Service des infrastructures.

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

- Il n'est pas recommandé d'aménager des mesures de modération de la vitesse sur les routes en gravier, à l'exception, possiblement, des radars pédagogiques, dans l'éventualité où ces routes seraient incluses à la Politique sur les radars pédagogiques;
- L'estimation présentée du budget nécessaire à l'aménagement de dos d'âne allongé inclut tout et représente une estimation maximale;
- Les bandes rugueuses peuvent être aménagées lorsqu'il y a des enjeux de sécurité, mais elles peuvent être très désagréables pour les résidents à proximité en raison des nuisances sonores. Elles ne sont donc pas recommandées comme mesure de modération de la circulation;
- La recommandation fait mention d'un suivi sur l'efficacité des radars pédagogiques, mais on suggère des suivis sur l'efficacité des campagnes de sensibilisation et des mesures de répression policière;
- La dernière révision des limites de vitesse sur l'ensemble du territoire en milieu rural a été effectuée en 2018. Des révisions ponctuelles seront effectuées dans les prochains mois pour respecter certaines demandes, mais il n'est pas prévu de les revoir dans leur ensemble;
- Changer une limite d'une vitesse a très peu d'impact sur le comportement des automobilistes;
- Pour être respectée, une limite de vitesse sur une route doit être crédible et cohérente à son environnement;
- Il existe peu de panneaux de signalisation spécifiques au milieu agricole. On n'y retrouve que de la signalisation pour des distances de visibilité déficientes. Une révision des endroits où se qualifie l'installation de ces panneaux spécifiques au milieu agricole pourrait être menée. On anticipe toutefois peu d'ajouts, car les routes en milieu rural sont majoritairement plane et rectiligne, donc sans enjeu de visibilité;
- Les quatre routes qui feront partie du projet pilote seront choisies en collaboration avec les élus.es et les centres de services;
- Les citoyens pourront demander des relevés sur certaines routes, mais ne pourront pas suggérer des routes qui feront partie du projet pilote;
- Le Plan de patrouille du Service de police fait partie des négociations syndicales et une plus grande présence policière en milieu rural en dépend.

R-CTDDS-2020-09-30 /01

EN CONSÉQUENCE, la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande au conseil municipal les éléments suivants :

- Poursuivre les opérations policières en milieu rural, particulièrement aux endroits où des enjeux de sécurité et de vitesse auraient été identifiés et dans les zones plus fortement habitées;

- Retirer la notion de périmètre d'urbanisation des critères de la Politique sur les mesures de modération de la circulation;
- Maintenir le critère de la limite de vitesse affichée à 50 km/h et moins pour l'implantation d'une mesure de modération de la circulation;
- Ne pas utiliser les déviations verticales comme mesure de modération de la circulation lorsque la vitesse pratiquée est supérieure à 70 km/h;
- Assurer une cohérence et une crédibilité des limites de vitesse affichées sur le territoire, afin d'éviter l'ajout de mesures de modération de la circulation sur des routes présentant une limite de vitesse non adaptée à l'environnement routier traversé;
- Intégrer un critère général sur la sécurité routière dans les critères de justification : « *Une étude de sécurité routière a démontré que la route présente une problématique de sécurité et que la mise en place de mesures de modération de la circulation pourrait potentiellement permettre à améliorer la sécurité routière.* »;
- Ajouter un volet sur le milieu rural à la campagne annuelle de sensibilisation à la vitesse, d'un budget estimé d'environ 20 000 \$, pour le printemps 2021;
- Considérant les résultats préliminaires obtenus qui font état d'un impact limité sur le comportement des conducteurs, poursuivre l'évaluation de l'efficacité des radars pédagogiques et venir présenter le bilan et les recommandations sur l'utilisation de ce dispositif sur le territoire à la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité;
- Procéder à la réalisation d'un banc d'essai au printemps 2021, d'une durée d'un an et d'un budget estimé de 25 000 \$, afin d'obtenir davantage de précision sur l'efficacité du marquage transversal et du marquage ponctuel comme mesures de modération de la circulation en milieu rural, sur des routes avec une limite de vitesse affichée supérieure à 50 km/h, et ayant comme principes généraux :
 - Cibler quatre routes au pavage de qualité satisfaisante (deux affichées à 60 km/h et deux à 70 km/h);
 - Effectuer un suivi avant/après des vitesses pratiquées et des comportements des usagers;
 - Évaluer les coûts d'implantation et d'entretien des mesures mises en place.

RECOMMANDÉ

9. Proposer un guide pour l'élaboration des études de mobilité par les promoteurs – Analyse et réflexion

Ce sujet est présenté pour une première fois aux membres et offre une première réflexion réalisée par l'administration à ce sujet. Les commentaires des membres orienteront les travaux subséquents.

Le document *PowerPoint* « Guide de réalisation des études de mobilité pour les projets immobiliers » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Les objectifs généraux et spécifiques de cette présentation;
- L'état de la situation actuelle, ses enjeux et difficultés;
- Les différentes références canadiennes et leurs enjeux, difficultés et objectifs;
- Les composantes préliminaires du guide proposé pour Gatineau. Trois types d'évaluation sont proposés selon l'ampleur du projet :
 - Une étude sommaire;
 - Une étude complète;
 - Une étude complète avec plan de gestion des déplacements;
- Les obligations prévues pour la réalisation des études de mobilité en vue de favoriser la mobilité durable :
 - Une définition des aires d'étude et d'influence;
 - Une analyse des modes actifs et collectifs au même niveau que la circulation automobile;
 - Une analyse de la sécurité des déplacements;
 - Une analyse de l'offre et la demande en stationnement;
- Les avantages et impacts de la mise en place du nouveau guide;
- Les prochaines étapes.

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

- L'identification des problématiques en amont et l'aménagement des bonnes infrastructures dès le départ évitent plusieurs correctifs subséquents;
- On suggère de demander aux promoteurs une gestion temporaire des déplacements durant les travaux dans les guides de réalisation des études de mobilité pour les projets de plus grande envergure;
- En plus des impacts sur la mobilité et la fluidité des déplacements, on suggère d'élargir la réflexion et d'intégrer des critères un peu plus au niveau du ressenti par rapport à la cohabitation des usagers de la route et des résidents autour de ces projets immobiliers. On répond que les critères d'évaluation devront être quantifiables;
- Les seuils préliminaires des critères qui vont définir les grands générateurs de déplacements ne doivent pas nécessairement tous être rencontrés; l'atteinte du seuil d'un seul de ces critères suffit;
- En plus d'une étude de mobilité par projet, une étude de mobilité commune sera réalisée conjointement par les différents promoteurs s'il y a plusieurs projets dans un même secteur;
- Pour les projets qui s'insèrent dans les milieux existants, on suggère également d'intégrer la notion de secteur dans l'étude de mobilité;
- Les méthodes de calculs de déplacements projetés sont standards et issues d'un guide réalisé à partir de l'enquête origine/destination de la région et d'un guide de l'*Institute of Transportation Engineers* (ITE) qui définit les déplacements estimés pour chaque type de commerce à chaque moment de la journée. On propose d'estimer les déplacements que génèrera cet espace commercial en fonction de sa superficie de plancher lorsqu'on ne connaît pas la nature exacte de l'usage commercial qui sera exercé dans un projet;
- En plus des employeurs et promoteurs dans le cadre de projets immobiliers, on suggère de tenir compte, dans les guides de mobilité, des commerces et services présents ou projetés qui n'ont pas nécessairement beaucoup d'employés, mais qui génèrent un grand nombre de visiteurs;
- Il est pour l'instant difficile d'évaluer si l'ajout de l'exigence de fournir une étude de mobilité par les promoteurs ajoutera des retards aux projets;
- Pour les projets bien desservis par le transport en commun, les espaces de stationnement sur rue seront réduits au maximum pour diminuer la circulation. Pour les projets dans les milieux résidentiels, il faudra considérer les besoins de chaque habitation afin d'obtenir un équilibre en offre de stationnement sur les propriétés privées et sur rue;
- On demande d'ajouter la Société de transport de l'Outaouais (STO) à la liste des partenaires à la fin du document qui a été envoyé aux membres.

10. Politique de gestion des trottoirs – Analyse et réflexion

L'actualisation de la Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti émane d'un mandat donné par le conseil. Les commentaires des membres orienteront les travaux subséquents.

Le document *PowerPoint* « Actualiser la Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Le contexte de ce mandat;
- Un rappel du plan d'action du programme du conseil;
- La prémisse de base d'une Politique sur la gestion des trottoirs;
- La réglementation existante;
- L'historique des étapes antérieures;
- L'état actuel de la situation;
- La bonification des trottoirs;
- Le budget requis - bonification;
- L'impact financier;
- L'orientation et les prochaines étapes.

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

- La Politique PO-032 pour le financement de nouvelles infrastructures pour les secteurs déjà construits offre aux propriétaires concernés de s'opposer à certains travaux, même si ces travaux figurent au plan d'action de la Politique;

- On suggère de faire le lien entre cette Politique et la Politique sur les rues conviviales. On répond que la présentation suggère une orientation globale, mais que la Politique sera retravaillée en collaboration avec le Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD);
- L'échéancier de réalisation des travaux de bonification des trottoirs est estimé de 10 à 20 ans, ce qui semble long considérant la population vieillissante et les endroits qui ont actuellement des enjeux de sécurité routière;
- La Société de transport de l'Outaouais (STO) accueille favorablement l'ajout de trottoirs, puisqu'ils permettent une plus grande accessibilité aux transports en commun, notamment aux personnes à mobilité réduite. Certaines lignes d'autobus seront d'ailleurs complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite prochainement. La STO prioriserait l'ajout de trottoirs sur les rues avec une limite de vitesse supérieure à 50 km/h et les rues qui ne sont pas urbanisées;
- Chaque option de financement s'applique dans des conditions précises selon la nature des travaux à effectuer;
- On suggère de considérer la pondération de la priorisation des artères et collectrices à urbaniser, plus exhaustive que celle présentée pour priorisation de la bonification des trottoirs. La pondération accordée au réseau d'autobus pourrait être plus élevée. Des critères concernant la limite de vitesse d'une rue, la proximité d'une voie cyclable sur laquelle les piétons peuvent se rabattre en l'absence de trottoirs, le niveau d'urbanisation de l'emprise publique et les corridors scolaires sont suggérés, et on demande de préciser le critère sur les générateurs de déplacement;
- On demande de préciser les critères et la pondération pour la priorisation des travaux de déneigement et de l'éclairage de passages pour piétons.

11. Politique sur les rues conviviales : nouveau devis normalisé – Recommandation

La présentation sur le nouveau devis normalisé de la Politique sur les rues conviviales vise à expliquer les changements apportés au devis normalisé à la suite des commentaires reçus lors de la dernière séance consacrée à ce sujet, et à soumettre une recommandation à la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement pour la poursuite des travaux.

Le document *PowerPoint* « Politique sur les rues conviviales : nouveau devis normalisé » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Les objectifs généraux et spécifiques de la présentation;
- Un état de la situation;
- Un retour sur les commentaires reçus de MOBI-O et Action Vélo Outaouais;
- Une analyse de l'espace requis pour les réseaux techniques urbains (RTU);
- La classification et les coupes types proposées;
- L'impact du devis normalisé proposé sur les coûts de réalisation et d'entretien;
- Les prochaines étapes.

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

- L'aménagement de pistes bidirectionnelles doit être évité dans les milieux commerciaux, mais ce type d'aménagement ne doit pas être rejeté dans toutes les situations, notamment dans les milieux résidentiels;
- L'aménagement de véloroute, ou de route à circulation mixte, est encouragé lorsque la vitesse et le volume de circulation le permettent, comme illustré au graphique à la page 8 de la présentation;
- On incite un plus grand arrimage entre la Politique sur les rues conviviales et les artères et collectrices à urbaniser.

R-CTDDS-2020-09-30 /03

EN CONSÉQUENCE, la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande à la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement de poursuivre les travaux menant à l'adoption du nouveau devis normalisé, dans le cadre de la Politique sur les rues conviviales.

RECOMMANDÉ

12. Artères à urbaniser – Recommandation

Le document *PowerPoint* « Priorisation des artères et des collectrices à urbaniser » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Un rappel du mandat et des étapes antérieures;
- L'introduction d'un nouveau critère : les constats d'infraction de vitesse;
- L'impact sur la pondération;
- Les travaux prévus à court terme;
- Les prochaines étapes.

R-CTDDS-2020-09-30/03

EN CONSÉQUENCE, la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande au conseil municipal :

- La priorisation des artères et des collectrices à urbaniser sur la base des critères et de la pondération révisée, comme proposée à la séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité du 30 septembre 2020;
- La poursuite de l'étude des différentes sources de financement possibles pour financer ces travaux.

RECOMMANDÉ

13. Varia

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

14. Levée de la séance

La séance est levée à 19 h 01.