

**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**
PROCÈS-VERBAL
16e séance tenue le 24 mars 2021 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)
Laura Darche – Organisme, transports urbains et déplacements durables
François Lacerte-Gagnon – Organisme, transports urbains et déplacements durables
France Legault – Citoyenne
Marcel Fallu – Citoyen
Jean-Luc Bourdages - Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Jean Audet – Directeur, service des infrastructures
Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière
Nadine Paquette – Coordinatrice, circulation et sécurité routière
Josiane Cossette – Agente, Commission jeunesse
Patrick Campeau – Chef de section, développement des communautés
Yannick Bélisle – Inspecteur-chef, service de police
David Leclerc – Chef de division, expertise conseil
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports

Ressource externe

Sandrine Poteau – Société de transport de l’Outaouais

Autres membres du conseil municipal

Isabelle N. Miron – Conseillère, district de l’Orée-du-Parc (n° 6)
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
Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire

Séance publique

16 h 01

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

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



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

2. Adoption de l'ordre du jour

Le point 5 à l'ordre du jour concernant la Stratégie municipale d'action jeunesse et son plan de travail sera traité à huis clos à la suite des varia.

On ajoute aux varia un point concernant les cycles des feux de circulation de traverses pour piétons.

L'ordre du jour est adopté.

3. Période de questions du public

Aucune question du public n'a été reçue par le secrétaire.

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 15^e séance tenue le 3 février 2021

Le procès-verbal de la 15^e séance tenue le 3 février 2021 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

Deux nouveaux membres sont introduits à la Commission.

François Lacerte-Gagnon est agent de recherche et planification des travaux au ministère des Transports du Québec depuis deux ans. Son mandat vise principalement les projets de mobilité durable.

Laura Darche provient d'Action Vélo Outaouais (AVO), organisme qui œuvre en Outaouais pour faire la promotion du vélo de loisir et de transport. Le mandat d'AVO est de développer des infrastructures pour que tous puissent utiliser la route, peu importe leur âge et habilité.

La présidente précise que deux postes de membres sont vacants, soit un de membre citoyen et un autre d'un représentant des enjeux d'accessibilité universelle. Des affichages d'appel de candidatures sont actuellement en vigueur.

Un suivi est effectué sur un point soulevé à une séance précédente par un membre, concernant des arrêts d'autobus qui deviennent difficilement accessibles lorsque des automobilistes se stationnent de part et d'autre de ces arrêts, ce qui crée des enjeux d'accessibilité universelle. Par ailleurs, le Code de la sécurité routière interdit le stationnement devant les arrêts d'autobus, mais pas de part et d'autre. Un article au règlement municipal prévoit maintenant d'interdire le stationnement 30 m en amont d'un arrêt d'autobus, et 5 m en aval. Une signalisation à cet effet doit être installée. La Société de transport de l'Outaouais doit informer l'administration des arrêts d'autobus les plus problématiques; ils seront traités en priorité. L'installation de cette signalisation se poursuivra sur l'ensemble du réseau durant les prochaines semaines et prochains mois.

Un membre signale qu'il est affiché sur un même poteau à certains endroits un arrêt d'autobus, ainsi qu'une signalisation permettant le stationnement. Il demande à ce que cette problématique soit régularisée en retirant la signalisation permettant le stationnement. On invite le membre à faire part de ces endroits problématiques à l'administration.

5. Évaluer la possibilité d'intégrer l'approche « Vision zéro » à la Ville de Gatineau

Le document *PowerPoint* « Approche Vision Zéro » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Contexte;
- Qu'est-ce que l'approche Vision Zéro;
- Portait local de la sécurité routière;
- Que fait-on à Gatineau en sécurité routière;
- Mise en place d'une approche Vision Zéro;
- Prochaines étapes potentielles.

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

- Dans le décompte des accidents mortels et blessés graves présenté, les résultats ne représentent pas le nombre de collisions qui ont résulté en décès ou blessés graves, mais bien le nombre de décès et blessés graves, puisqu'une collision peut avoir comme conséquence plus d'un décès ou blessé grave;
- Une campagne menée par le gouvernement du Canada il y a une quinzaine d'années avait comme slogan « Une collision n'est pas un accident », puisqu'une collision peut être évitée, contrairement à un accident. On propose d'utiliser cette nomenclature, ou du moins une des deux terminologies;
- Bien que les accidents mortels aient diminué considérablement depuis plusieurs années, un accident mortel demeure un accident de trop;
- Les excès de vitesse dans les différents districts sont le motif principal de plaintes citoyennes reçues par les conseillers et conseillères;
- Un investissement dans le citoyen est nécessaire pour le responsabiliser et l'impliquer, par différents moyens de sensibilisation et l'organisation de rencontres. Il faut travailler sur les perceptions;
- L'investissement de la Ville dans le déneigement autour des écoles a probablement contribué à diminuer les collisions dans ces secteurs;
- Un seul accident mortel a été recensé en 2020 sur le territoire de la Ville de Gatineau. La pandémie a eu comme résultat de réduire le nombre de véhicules sur la route, donc en conséquence le nombre d'accidents mortels et blessés graves;
- L'aménagement de rues conviviales contribuera aux principes de Vision Zéro;
- Pour atteindre les objectifs de Vision Zéro, et de s'approcher des résultats des villes scandinaves, on cite la ville d'Oslo qui a notamment réduit l'espace alloué aux automobiles, réduit les limites de vitesse et mis en place davantage de mesure de modération de la vitesse. De plus, un véhicule circulant à 10-20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée peut faire la différence entre la vie et la mort lors d'une collision avec un piéton. On suggère plus de mordant dans les contraventions. On répond que l'axe choisi par la Ville d'Oslo a été, entre autres, d'éliminer presque tout le stationnement du centre-ville, et que le tout ne s'est pas fait sans heurts;
- Les fabricants d'automobiles ont leur part de responsabilités, notamment au niveau de l'augmentation du gabarit des voitures. Le nombre de décès et blessés graves lors de collisions a diminué, mais la vulnérabilité des piétons a augmenté. On répond que l'ajout de technologie comme les caméras de recul et différents capteurs a contribué à la diminution de décès et blessés graves. On répond également que la grosseur des véhicules de la flotte de véhicules au Québec est la plus modeste en Amérique du Nord. L'ajout de dispositifs de sécurité aux véhicules a inévitablement contribué à l'ajout de poids. Par contre, un nouveau règlement fédéral entré en vigueur en 2018 a établi de nouvelles normes d'émission de gaz à effet de serre, et pour y arriver, le poids des véhicules doit diminuer drastiquement. La recherche et le développement pour réduire les blessures sont très actifs. La diminution des décès au Canada s'observe surtout pour les usagers dans les véhicules, et elles augmentent pour les personnes à l'extérieur des véhicules;
- Les réussites scandinaves sont basées sur une culture politique et populaire différente, rendant ces implantations plus difficiles au Québec. Un changement de vision et de culture est donc primordial pour atteindre les résultats escomptés;
- Pour aller plus loin, il faut parfois changer de paradigme, mais est-ce que la Ville a tous les outils pour changer de paradigme, notamment lors de la création de nouveaux quartiers. Certaines villes conçoivent les nouveaux quartiers autour du réseau de transport actif en premier lieu, auxquels ils greffent ensuite le réseau routier. La Politique sur les rues conviviales pourrait être une avenue intéressante;
- Il y a une forte résistance de la population, mais cette résistance ne s'observe pas au niveau politique de la Ville de Gatineau, qui investit plus per capita que partout au Québec pour mettre en place des moyens spécifiques pour les déplacements actifs. On reste loin du modèle scandinave, mais la Ville procède à un changement de vision;
- Le message doit être consistant, uniforme et simple. Par exemple, on cite les pistes cyclables en pavage rouge en Suède. Les aménagements en Suède sont par contre gérés au niveau national, facilitant l'uniformisation;
- Il est contre-intuitif pour des personnes circulant en véhicules et croisant une piste bidirectionnelle entrecoupée d'accès à des commerces de regarder à droite. Les aménagements à ces endroits devront être possiblement être revus et/ou en travaillant sur le comportement des usagers.

6. **Varia**

a) **Cycles des feux de circulation de traverses pour piétons**

Un membre avait soulevé lors de la dernière séance de la Commission certaines intersections sur le boulevard des Allumettières dont les feux pour virage à droite viraient au vert en même temps que le cycle pour piétons. Cette problématique a depuis été réglée par le ministère des Transports du Québec. Récemment, il souligne avoir vu sur le chemin Pink la même problématique sur des feux de circulation nouvellement installés. Il demande de s'assurer que cela n'arrive pas à d'autres endroits.

On lui répond que cette problématique est un enjeu au Québec, puisqu'il est permis de le faire, même si cela semble contradictoire. Par contre, il est interdit de permettre le virage à gauche sur un cycle pour piétons. Les automobilistes en général croient qu'une flèche verte de virage à droite signifie une priorité absolue, mais ce n'est pas le cas.

La présidente mentionne au membre qu'il est toujours bon de soulever ces problématiques au 311 pour laisser des traces, et de lui envoyer ces commentaires par courriel, qu'elle fera suivre à l'administration. Le membre précise avoir souvent fait des requêtes au 311 dans le passé, et quand il voyait le résumé de sa requête, il ne la reconnaissait plus. D'autres fois, on lui répondait qu'il n'y avait aucun problème à régler. La présidente répond qu'il est important de faire des requêtes au 311, et de demander dans la requête que la personne responsable vous rappelle. Il est aussi possible de communiquer directement avec le conseiller ou conseillère du district.

Un membre ajoute que les rapports sur les requêtes reçues au 311 permettent de dresser un bon portrait des priorités.

Séance huis clos

17 h 39

7. **Stratégie municipale d'action jeunesse et plan de travail**

Une tournée des différentes commissions de la Ville est effectuée par la Commission jeunesse pour présenter la Stratégie municipale d'action jeunesse et son plan d'action.

Le document *PowerPoint* « Stratégie municipale d'action jeunesse et plan d'action » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Présentation de la Commission jeunesse, son rôle, sa composition;
- La Stratégie municipale d'action jeunesse (SMAJ) et plan d'action 2022-2024;
- L'impact de la SMAJ;
- Sollicitation d'un appui et prochaines étapes.

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

- Un représentant de la Commission jeunesse siège au comité technique de la Société de transport de l'Outaouais (STO), et un représentant de la STO siège à la Commission jeunesse. On demande de vérifier cette information;
- Le financement de la Stratégie municipale d'action jeunesse et son plan d'action n'est pas complété, des discussions à ce sujet sont en cours. Le Plan directeur vélo ne prévoit pas d'actions qui visent spécifiquement les jeunes;
- Le Plan directeur vélo et le Plan d'action de la Stratégie municipale d'action jeunesse prévoient des mesures d'encouragement, d'éducation et d'encadrement (3E) des transports actifs. Ces mesures convergeront pour mener des actions conjointes;
- Des liens avec les regroupements locaux de partenaires sont à développer;
- Les partenaires, élus, jeunes et moins jeunes doivent être impliqués;
- La jeunesse est mobilisée et ouverte d'esprit.

R-CTDDS-2021-03-24/02

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité appuie à l'unanimité la Stratégie municipale d'action jeunesse et le plan d'action s'y rattachant.

RECOMMANDÉ

8. Levée de la séance

La séance est levée à 18 h 16.