

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

PROCÈS-VERBAL

18^e séance tenue le 16 juin 2021 à 15 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
Vincent Loiseau – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière
David Leclerc – Chef de division, expertise conseil
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
François Pirart – Coordonnateur, planification des transports
Yannick Bélisle – Inspecteur-chef, police

Ressource externe

Sophie St-Pierre – Société de transport de l’Outaouais

ABSENCES :

Membres

Marie-Pier Bouladier – Représentante des enjeux d’accessibilité universelle
Jean-Luc Bourdages - Citoyen

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

15 h 04

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente n’étant pas présente en début de rencontre, le vice-président assumera le rôle de président jusqu’à son arrivée.

Le vice-président constate les présences et ouvre la réunion à 15 h 04.

Le quorum n’est pas atteint en levée de séance. Les points d’information qui ne nécessitent pas de vote seront traités en premier.



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

2. Période de questions du public

Une question du public a été reçue par le secrétaire, de la part de Sylvain Michaud :

Ayant intervenu à quelques reprises à la période de questions de la Commission ainsi que celle de l'Environnement et au Conseil Municipal, notamment à propos de l'adoption d'une déclaration citoyenne de l'urgence climatique ainsi que dans le cadre d'une séance portant sur l'électrification des transports à Gatineau, j'ai exprimé ma détermination pour un avenir plus sobre en carbone.

Plus récemment, j'ai participé à la consultation citoyenne à propos du Plan Climat et j'ai même soumis en complément un document de réflexion et propositions pour enrichir le tout. Comme le mandat actuel des élus tire à sa fin et que plusieurs ont signifié leur intention de ne pas solliciter de nouveau mandat aux élections municipales de novembre, y a-t-il moyen de m'assurer qu'il y aura continuité à la suite du scrutin et qu'il ne faudra pas recommencer à zéro?

Le vice-président répond que la question environnementale est au cœur de la réflexion municipale pour l'ensemble des municipalités du Québec, du Canada, et du monde entier. Plusieurs personnes avancent que la problématique environnementale se règle sur la scène locale. La Ville de Gatineau a bien entendu les revendications et inquiétudes des citoyens. Un nouveau plan stratégique, le Plan Climat, devrait être adopté par le conseil dans les prochaines semaines. La troisième orientation de ce plan consiste à mener une lutte aux changements climatiques et à protéger l'environnement de façon exemplaire. Quatre stratégies spécifiques découlent de cette orientation :

- Intensifier les mesures concertées de protection de l'environnement, des personnes et des biens;
- Mettre en œuvre des actions d'adaptation aux changements climatiques;
- Développer et mettre en place des modes de gestion de crise innovante;
- Accélérer le développement de la mobilité durable et active.

On veut donc profiter du haut degré de sensibilisation collective de la population de Gatineau pour concevoir des projets d'infrastructure favorable à la mobilité durable et active, notamment concernant l'électrification des transports et son accessibilité à l'ensemble de la population. On ne peut pas parler au nom du prochain conseil municipal, mais le Plan Climat et ses grandes orientations auront été adoptés et on n'anticipe pas de retour en arrière.

3. Politique sur les rues conviviales – État d'avancement

On informe les membres que le volet des rues existantes de la Politique sur les rues conviviales sera présenté demain à la séance de la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement (CDTHE). À la suite de cette présentation, le rapport complet de cette politique sera complété et reviendra à la présente Commission à sa séance du 25 août pour recommandation à la CDTHE. La CDTHE émettra finalement une recommandation au conseil, en vue de son adoption à la séance du conseil du mois de septembre.

4. Bilan du projet pilote de réseau blanc

Le premier bilan du projet pilote de réseau blanc avait été présenté à la suite de l'hiver 2019-2020. Durant cette période, un damage avait été effectué sur le lien cyclable qui longe le corridor du Rapibus. La présentation qui suit offrira un aperçu des résultats de la deuxième année du projet pilote de réseau blanc.

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

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif et plan de la présentation;
- Rappel des limites du projet;
- Évaluation du projet pilote;
- Résultats du sondage de la communauté;

- Pistes de réflexion.

La présidente fait son entrée à la Commission pendant la période de questions. Le quorum est maintenant atteint.

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

- On souligne une connexion cyclable manquante entre la fin du corridor du Rapibus sur la rue Montclair et le sentier de l'île, pour rejoindre le centre-ville. On répond que des aménagements cyclables seront aménagés pour combler ce lien manquant. Le déneigement de ce nouvel aménagement n'est par contre pas encore assuré à un niveau de service supérieur à l'actuel, la faisabilité et les coûts n'ayant pas été évalués. Par contre, à moins d'une tempête et d'une accumulation importante en période hivernale, le déneigement de ce lien sur chaussée devrait être suffisant pour sécuriser son utilisation par les cyclistes;
- On note que le budget présenté de 53000 \$ représente la moitié de ce qui était prévu au départ. On demande si le montant qui ne sera pas utilisé pourrait servir à maximiser le déneigement. On répond que le financement devra d'abord être analysé par le Service des finances, et ensuite présenté au comité exécutif. L'année dernière, le financement a été prélevé du budget des 3E du Plan directeur du réseau cyclable qui n'avait pas été utilisé. Ce mode de financement n'est cependant pas idéal pour la suite. On doit évaluer la façon de bien financer le déneigement cette année, et aussi de façon récurrente pour les années à venir;
- On souligne que l'organisme américain People for Bikes a reconnu la ville de Gatineau comme étant la meilleure ville vélo au Canada, et la cinquième au monde, sur des villes de taille moyenne. On souhaite que Vélo Québec le reconnaisse également;
- Le damage n'est plus une option, puisqu'il n'a pas mené à l'atteinte des objectifs. On souhaite que le déneigement continue, comme l'année dernière;
- Les sommes investies sont minimes, et le retour sur les investissements est important. Le nombre de kilomètres de liens cyclables déneigés doit être accru;
- Le taux de réduction de la clientèle de la Société de transport de l'Outaouais en 2020, par rapport à la même période en 2019, a été de 57 %. Pour cyclistes hivernaux, la réduction n'a été que de 37 %. Ces données démontrent une volonté réelle d'utiliser les moyens de transports actifs, malgré la pandémie;
- On demande s'il y a moyen de protéger les cyclistes aux endroits où aucune bande cyclable n'est aménagée. On répond que certains tronçons ont été identifiés et ceux-ci demandent des améliorations même si l'aménagement de liens cyclables n'est pas prévu. Le stationnement sur rue, ou d'autres conditions spécifiques qui rétrécissent la chaussée et rendent le déneigement plus difficile, créent des entonnoirs dangereux pour les cyclistes. Ces endroits peuvent être améliorés, non pas seulement dans la réfection du réseau blanc, mais aussi dans la politique de déneigement de manière générale à l'échelle de la ville;
- On demande s'il y a eu une réflexion par rapport au tronçon manquant sur la promenade du Lac-des-Fées entre la rue Gamelin et le boulevard Alexandre-Taché. On répond que ce tronçon ne fait pas partie du réseau de la Ville, et que ce projet pourrait être développé en partenariat avec la Commission de la capitale nationale (CCN). Sauf pour les liens interprovinciaux, la CCN a une vision plus récréative par rapport au déneigement. Elle ne souhaite pas également utiliser d'abrasifs et de sels à proximité de ses parcs et milieux sensibles. Un damage pour *fat bike* et skieur est plus probable sur ce tronçon;
- Un lien piéton sur le sentier des Voyageurs, entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le chemin Vanier est demandé par les citoyens du secteur Aylmer, pour créer un lien vers le secteur du Plateau;
- La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité (CTDDS) doit être impliquée dans la révision de la politique de déneigement, et sera consultée après discussion au conseil;
- La CTDDS pourrait jouer un rôle dans les réflexions sur la politique de déneigement et sur les projets d'entretien hivernal visant le plein air urbain en collaboration avec Commission des loisirs, des sports et du développement communautaire;
- On cite la *SJAM Winter Trail* à Ottawa comme exemple de ce qui pourrait être réalisé à Gatineau, et de l'opportunité que cela créerait de relier Gatineau et Ottawa.

5. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

6. Approbation et signature du procès-verbal de la 17^e séance tenue le 19 mai 2021

Le procès-verbal de la 17^e séance tenue le 19 mai 2021 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

7. Résultats radars pédagogiques - Recommandation

Le document *PowerPoint* « Radars pédagogiques – Bilan et plan d'action » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Historique;
- Paramètres généraux à considérer lors de l'installation;
- Portrait de la situation actuelle;
- Mode de fonctionnement des appareils;
- Résultats des données récupérées;
- Coûts et budgets;
- Plan d'action;
- Recommandations.

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

- L'objectif initial des radars pédagogiques était de diminuer la vitesse des automobilistes. La collecte de données démontre qu'ils ont un effet limité sur le comportement des usagers et que cet effet s'estompe avec le temps. Malgré tout, ils demeurent un bon outil de sensibilisation;
- La moyenne globale de diminution de la vitesse est moins significative qu'anticipée;
- Le plus grand nombre de plaintes citoyennes reçues par les conseillers et conseillères concernent la vitesse. Les radars pédagogiques aident à la réduction du nombre de plaintes;
- Le jumelage d'opérations policières répressives aux endroits où sont installés des radars pédagogiques permet de renforcer la sensibilisation, mais l'impact de ce jumelage n'a pas été mesuré;
- Les radars pédagogiques peuvent être déplacés, mais un coût y est rattaché. Le conseil devra décider s'il veut assumer cette responsabilité financière;
- L'effet des radars pédagogiques sur une période limitée justifie leur déplacement ponctuel. Un budget devra toutefois être réservé pour leur déplacement;
- On souhaite que leur déplacement soit permis jusqu'à un maximum de deux appareils par année par district;
- Les radars pédagogiques ne sont pas conçus pour être déplacés fréquemment. D'autres technologies mobiles sont plus adaptées à des déplacements fréquents, telles la remorque-radar ou la stèle mobile;
- Il n'y a pas eu d'études bénéfiques/coûts entre l'installation de dos d'âne ou de radars pédagogiques. La Politique sur les mesures de modération de la circulation encadre l'installation de dos d'âne. Les radars pédagogiques sont des appareils de sensibilisation qui peuvent être installés à plusieurs endroits, dont à des endroits où l'installation de dos d'âne ne se qualifie pas;
- L'impact des radars pédagogiques est très court dans le temps et ne semble pas résulter à un changement de comportement à plus long terme, donc la sensibilisation ne semble pas fonctionner. Très peu de résultats obtenus pour un si gros budget. On répond que la sensibilisation est un travail de longue haleine, et que les radars pédagogiques demeurent un bon outil pour prendre conscience de la vitesse atteinte et pour instaurer un changement de culture;
- De nombreux citoyens ont clairement exprimé l'intérêt de recevoir un radar pédagogique dans leurs rues, et ceux qui en ont reçu disent être satisfaits et notent des résultats;
- Le retour sur investissement n'est peut-être pas direct, mais les radars pédagogiques s'inscrivent dans un tout qui comprend plusieurs mesures pour contrer la problématique de la vitesse dans les quartiers;
- Des analyses sont en cours pour installer plus de sites temporaires et/ou permanents de photo-radars. Des vérifications devraient être menées pour vérifier si plus de sites pourront accueillir des photo-radars mobiles. Les localisations de ces photo-radars sont dictées par le ministère des Transports;
- Les radars pédagogiques ont une durée de vie d'environ sept à dix ans;

- Des sommes récurrentes pourraient être récupérées avant 2024 pour remplacer des radars pédagogiques défectueux. Dans ce cas, il faudra prévoir des sommes supplémentaires au budget;
- D'autres sources que seulement le MTQ et la Ville d'Ottawa sur l'efficacité des radars pédagogiques auraient été appréciées;
- On invite l'administration à regarder la littérature aux États-Unis, qui semble très positive par rapport aux radars pédagogiques lorsque jumelés à d'autres mesures de contrôle. On demande d'envoyer cette littérature à la présidente. On ajoute qu'il sera important de faire référence à la littérature lors de la présentation au conseil en lien avec l'utilité réelle des radars pédagogiques.

R-CTDDS-2021-06-16/03

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande au conseil d'approuver le scénario 2 comme plan d'action proposé, qui prévoit le maintien du nombre actuel de radars pédagogiques sur le territoire, mais en offrant la possibilité de déplacer annuellement jusqu'à deux (2) appareils par district.

RECOMMANDÉ

R-CTDDS-2021-06-16/04

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande au conseil de prévoir un budget annuel d'opération de 84 000 \$ pour procéder à la réalisation de ce plan d'action.

RECOMMANDÉ

R-CTDDS-2021-06-16/05

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande au conseil de prévoir un budget annuel de 55 000 \$ entre les années 2024 et 2030 afin de planifier le remplacement des appareils qui auront atteint leur durée de vie.

RECOMMANDÉ

8. Varia

Aucun point n'est ajouté aux varia.

9. Levée de la séance

La séance est levée à 17 h 17.