

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

PROCÈS-VERBAL

25^e séance tenue le 1^{er} septembre 2022 à 18 h

Vidéoconférence

PRÉSENCES :

Membres

Olive Kamanyana, présidente – Conseillère, district du Carrefour-de-l’Hôpital (n° 13)

Caroline Murray, vice-présidente – Conseillère, district de Deschênes (n° 3)

Laura Darche – Organisme, transports urbains et déplacements durables

François Lacerte-Gagnon – Organisme, transports urbains et déplacements durables

Aminata Ndiaye – Citoyenne

Marcel Fallu – Citoyen

Vincent Loiseau – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire, Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD)

Nadine Lafond – Responsable, planification des transports, SUDD

Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière, Service des infrastructures

Geneviève Emery – Coordinatrice, circulation et sécurité routière, Service des infrastructures

Autres personnes présentes

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

Christine Charlebois – Citoyenne invitée

Anabelle Grenon-Fortin – Citoyenne invitée

Philippe Lebel – Citoyen invité

ABSENCE :

Membre

Jean-Luc Bourdages – Citoyen

Séance publique

18 h


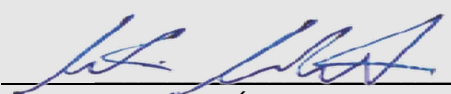
1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 18 h.

2. Adoption de l’ordre du jour

Le point 9 concernant le projet de tramway était inscrit au plan de travail, mais le bureau de la mairesse a indiqué qu’il ne serait pas opportun de faire cette présentation, car le dossier n’a pas évolué et la Société de transport de l’Outaouais y travaille toujours. Cette présentation ne sera donc pas offerte aux membres ce soir, en espérant qu’elle le sera prochainement.

L’ordre du jour est adopté.

	 _____ SECRÉTAIRE
---	---

3. Période de questions du public

Christine Charlebois et Anabelle Grenon-Fortin ont été invitées par la présidente pour présenter aux membres de la Commission un projet d'amélioration des accès aux espaces de stationnement pour les personnes en situation de handicap (PSH) à Gatineau. Des documents à ce sujet, envoyés par madame Charlebois, ont été partagés avec les membres en amont de la séance.

La demande de madame Charlebois vise à améliorer l'accès aux espaces de stationnement pour les personnes en situation de handicap (PSH). Elle se déplace en camionnette homologuée par Transport Canada. Une rampe d'accès se déploie sur le côté passager de la camionnette. Des espaces de stationnement plus larges sont donc requis. On montre aux membres une photo illustrant la problématique. À certains moments, il n'est tout simplement pas possible de sortir de la camionnette, faute d'espace suffisant. Des lignes hachurées en bordure de la case de stationnement, empêchant le stationnement, permettraient un plus grand dégagement. Par contre, il arrive que ces lignes hachurées ne soient pas déneigées, ou qu'une voiture y empiète, ce qui complique la situation. Madame Charlebois, par moment et par défaut de ne pas pouvoir trouver de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap, se stationne au fond du stationnement, où l'espace est plus dégagé. Par contre, il devient alors périlleux et dangereux de se déplacer dans le stationnement. Par le fait même, il devient difficile d'avoir accès aux soins et services nécessaires, et elle doit parfois faire du kilométrage supplémentaire pour se rendre à des commerces où le stationnement est plus adapté. Cette problématique lui cause des inquiétudes avant même de devoir sortir de la maison.

Anabelle Grenon-Fortin est organisatrice communautaire pour Moelle épinière et motricité (MÉMO) Québec. Elle rappelle quelques revendications très importantes. Gatineau n'a pas dévoilé son plan d'action d'accessibilité 2022. Elle croit que la Commission peut avoir un impact majeur dans le développement de ce plan. Une des revendications primordiales serait de mener un recensement des stationnements réservés assez larges qui peuvent accueillir une fourgonnette adaptée. Ce recensement permettrait d'évaluer s'il est nécessaire d'entreprendre d'autres actions, comme d'augmenter à 2 % le nombre d'espaces de stationnement pour les personnes en situation de handicap dans les endroits stratégiques (hôpitaux, pharmacies, etc.). Elle ajoute que la Commission pourrait aider à convaincre le conseil municipal d'en faire davantage au niveau de la sensibilisation.

La présidente estime que beaucoup de travail reste à faire pour s'assurer que tous puissent profiter d'une vie acceptable, notamment de sortir aisément de leur voiture. D'un point de vue urbanistique, ce type d'espaces de stationnement doit être intégré dans les projets automatiquement. Elle vérifiera si le plan d'action d'accessibilité 2022, cité précédemment par madame Grenon-Fortin, est une responsabilité de la Commission Gatineau Ville en santé, et s'informerera sur les échéanciers de ce plan.

Madame Charlebois mentionne qu'elle aimerait offrir son apport à une Commission municipale. La présidente répond que la membre représentant les enjeux d'accessibilité universelle a justement quitté son poste, et qu'un nouveau membre est recherché.

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 24^e séance tenue le 13 juin 2022

Le procès-verbal de la 24^e séance tenue le 13 juin 2022 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

5. Suivi du procès-verbal de la 24^e séance tenue le 13 juin 2022

Aucun suivi du procès-verbal de la 24^e séance tenue le 13 juin 2022 n'est effectué.

6. Date de la prochaine séance : 20 octobre 2022

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 20 octobre 2022.

7. Guide de conception des aménagements cyclables – Analyse et réflexion

Le document *PowerPoint* « Guide de conception des aménagements cyclables » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Objectifs du guide;
- Éléments préliminaires du guide :
 - Contexte d'implantation;
 - Réflexions.
- Prochaines étapes.

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

- On demande si les budgets ont déjà été adoptés par le conseil. On répond qu'un budget est prévu au Plan directeur du réseau cyclable pour faire le marquage, mais le budget a été alloué sans faire un exercice exhaustif. Les éléments proposés dans le guide doivent être cohérents avec les budgets disponibles;
- L'autorisation du virage à droite au feu rouge est un contenu réglementaire qui est inséré dans le Règlement concernant la circulation et le stationnement dans les limites de la Ville de Gatineau numéro 300-2006. Un amendement à ce règlement sera présenté au conseil à l'automne ou au début de l'hiver pour y insérer les nouveaux sites recommandés dans le guide qui interdiront le virage à droite au feu rouge. Les modifications apportées à la signalisation routière seront principalement couvertes par le budget courant. Par contre, pour certaines modifications plus importantes, ciblées pour 5 ou 6 intersections, les coûts seront estimés à l'automne;
- En général, on tentera de proposer des aménagements cohérents aux budgets actuels, sinon les coûts devront être réévalués;
- Une membre considère contre-intuitif de regarder à droite lorsqu'on vire à droite au feu rouge. Le virage à droite est dangereux pour les piétons et cyclistes. De plus, le virage à droite au feu rouge est interdit à certains endroits, et permis à d'autres. Cette inconsistance ne permet pas de prendre de bonnes habitudes. Une littérature abondante mentionne qu'autoriser le virage à droite au feu rouge est dangereux pour les usagers vulnérables. On suggère de ne pas permettre le virage à droite au feu rouge sur tout le territoire de Gatineau. On répond qu'à la différence des piétons, les cyclistes arrivent beaucoup plus vite. C'est pour cette raison que les modifications proposées visent seulement les intersections avec pistes cyclables. Au Québec, seulement la Ville de Montréal l'interdit sur l'ensemble de son territoire;
- Vélo Québec est impliqué dans les démarches de conception du guide;
- On appliquera le guide lors du développement de nouveaux réseaux cyclables, mais on souhaite également bonifier le réseau cyclable existant. Par contre, il n'est pas possible pour des raisons budgétaires de sécuriser l'ensemble du réseau existant. Les principales intersections sont présentement visées;
- L'idéal est de sécuriser le plus possible les intersections, sans pénaliser l'ensemble du réseau cyclable. Des options doivent être offertes en raison du budget limité, soit de ventiler la réalisation d'aménagement plus complet sur plusieurs années, au lieu d'en réaliser un plus grand nombre moins complet, mais plus rapidement;
- Le budget sera réévalué au printemps lorsque les critères d'évaluation du guide et les sites à intervenir seront établis. Le budget est difficile à évaluer précisément;
- Les pistes cyclables bidirectionnelles ne sont plus aménagées en milieu commercial. Celles existantes sont étudiées pour être améliorées. Les pistes multidirectionnelles ont des avantages, car elles prennent moins d'espaces et se déneigent facilement, et sont généralement convenables dans des milieux résidentiels;
- Le marquage au sol seul ne permet pas de sécuriser les réseaux cyclables en toutes saisons. Par contre, c'est la seule solution à certaines intersections pour améliorer la visibilité d'un lien cyclable;
- On demande pourquoi le marquage au sol vert n'est pas utilisé davantage dans les zones de conflits, et pourquoi les bollards ne sont pas utilisés davantage si le marquage ne suffit pas. On souhaite avoir plus d'information sur son entretien, durée de vie, coût par rapport au marquage blanc. On répond que la Ville d'Ottawa utilise beaucoup le marquage vert, qu'elle produit à l'interne. Il n'y a pas de compagnie qui marque au sol à Gatineau. Le marquage vert est moins esthétique lorsqu'abîmé; il demande plus d'entretien à des coûts importants. Le marquage vert,

comme les bollards, perd son efficacité lorsque surutilisé, en plus de ne pas être une mesure permanente, puisque pas présente l'hiver;

- On demande une présentation sur les options et les coûts de production du marquage blanc et vert si réalisé à l'interne;
- On propose d'ajouter une signalisation pour avertir les cyclistes d'un danger imminent à proximité des intersections. On répond que les cyclistes doivent se conformer à la même signalisation que les automobilistes, et qu'on ne souhaite pas surcharger les intersections de panneaux de signalisation;
- Le marquage au sol se fait tard en saison estivale, et s'efface parfois complètement au bout d'un an. Cet enjeu doit être considéré dans l'analyse;
- On exprime le souhait que la Commission procède un jour au bilan du virage à droit au feu rouge. On considère que ce n'est pas compatible avec l'Approche Vision Zéro;
- Les modifications proposées visent des intersections qui relèvent de la Ville. La Ville et le ministère des Transports du Québec (MTQ) sont en contact pour les intersections qui relèvent du MTQ. Aucun feu de circulation ne relève de la Commission de la capitale nationale (CCN);
- On souhaite l'installation de bollards permanents, ou bande de béton, qui protègent physiquement les cyclistes. On épargnerait ainsi les frais récurrents pour installer et retirer les bollards amovibles qui ne protègent pas vraiment;
- Gatineau offre un intéressant réseau cyclable de loisir, mais plusieurs éléments sont à normaliser pour le réseau cyclable qui vise les déplacements quotidiens, comme prioriser les vélos qui circulent sur les bandes cyclables lorsqu'ils croisent des rues;
- Les bordures de bétons qui séparent physiquement les bandes cyclables de la chaussée rendent difficiles les opérations de déneigement, puisque le Service des travaux publics ne dispose pas de l'équipement nécessaire. Ce type de bordure complique également les opérations et augmente les coûts. Une réflexion devra être menée lors de la révision de la Politique de déneigement;
- On croit qu'il s'agit d'un excellent moment pour recommander une révision de la Politique de déneigement, puisque la Commission souhaite que les bandes cyclables soient séparées par une bordure de béton;
- Le projet de guide est prévu pour revenir à la Commission à l'hiver 2023, mais ce retour doit être officialisé au Plan d'action de la Commission;
- On croit que le Service des travaux publics doit débiter sa réflexion dès maintenant si l'on souhaite inscrire au guide la séparation des liens cyclables sur chaussée par des bordures physiques permanentes. On demande d'étudier ce qui se fait dans d'autres villes, notamment à Montréal, et de proposer des solutions adaptées;
- La recommandation viserait à sensibiliser le conseil aux enjeux des aménagements cyclables durant la période hivernale, dans l'optique de la révision de la Politique de déneigement;
- Si la Commission recommande l'aménagement de liens cyclables sur chaussée séparés physiquement de la circulation, il faudra étudier la faisabilité et estimer les coûts;
- Les intersections protégées sont réalisées lors de l'aménagement de nouvelles intersections, ou lors de gros travaux de réaménagement. Le guide d'aménagement vise principalement les intersections existantes qui peuvent bénéficier de nouveaux aménagements sans réaliser des travaux d'envergure;
- Une réflexion a déjà été réalisée sur les endroits pertinents où aménager des liens cyclables sur chaussée séparés physiquement de la circulation. La liste des endroits pourrait être envoyée au Service des travaux publics pour obtenir une estimation des coûts;
- On suggère de finaliser le guide, qui regroupe l'ensemble des bonnes pratiques applicables lors de la conception d'un projet;
- Pour le moment, on suggère de recommander au conseil d'évaluer l'opportunité de donner un mandat aux services municipaux pour analyser les problématiques d'aménagements soulevés par la Commission;
- Les bonnes pratiques concernant les liens cyclables sur chaussée séparés physiquement de la circulation pourraient être discutées à un autre moment;
- On demande d'ajouter un point sur la possibilité de faire à l'interne le marquage au sol pour diminuer les coûts et augmenter l'efficacité, et de possiblement conclure un partenariat avec la Société de transport de l'Outaouais.

R-CTDDS-2022-09-01/03

Cette Commission recommande d'inscrire à son plan d'action 2023-2024 une analyse des opportunités d'aménager davantage de liens cyclables séparés physiquement de la circulation automobile. La proposition d'un plan d'action 2023-2024 fera l'objet d'une recommandation de la Commission à une rencontre ultérieure.

RECOMMANDÉ

8. Enquête Origine-Destination 2022 – Point d'information

Un communiqué a été envoyé au conseil municipal pour l'informer que l'enquête Origine-Destination 2022 sur le territoire de Gatineau/Ottawa aura lieu cet automne. Des questions ont été soulevées par le conseil; il a alors été demandé de venir présenter un point d'information à ce sujet à la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité.

Le document *PowerPoint* « Enquête Origine-Destination 2022 » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de l'enquête;
- Aire de l'étude et envergure de l'enquête;
- Mandataire et calendrier
- Fonctionnement de l'enquête.

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

- Tous les modes de transport sont dans le modèle. Par contre, comme il s'agit d'un modèle macro pour l'ensemble du territoire de la région de la capitale nationale, les déplacements à pieds et à vélo, généralement plus courts, sont moins précis dans l'affectation des déplacements. Malgré tout, l'enquête permettra de bien comprendre les parts modales et la demande, et les résultats serviront à la planification;
- On estime que le but de cette enquête est de favoriser des changements aux parts modales, et de comprendre si les destinations des gens sont accessibles à vélo. On répond que ça a été réalisé dans le Plan directeur du réseau cyclable, pour identifier les déplacements de moins de 8 km à grand potentiel, soit aux endroits où la plus grande demande est observée;
- On s'inquiète du caractère non permanent des résultats de ce sondage qui sera réalisé pendant qu'une grande proportion des travailleurs de la région, pour la plupart des fonctionnaires fédéraux, est toujours en télétravail depuis le début de la pandémie. On répond que ce sondage est normalement effectué tous les 5 ans, mais qu'il n'a pas été réalisé depuis 2011. Des données actualisées sont nécessaires. La situation actuelle ne sera probablement pas permanente, mais le télétravail demeurera et la situation ne reviendra jamais comme avant la pandémie. Il est possible que des enquêtes Origine-destination de plus petite envergure soient réalisées dans un horizon plus rapproché;
- On demande si les résultats seront pondérés en tenant compte de la situation actuelle, ou si les données seront utilisées telles quelles. On répond qu'on mènera cette réflexion lors de la révision du modèle;
- On incite fortement à retarder l'enquête de quelques mois, puisque les fonctionnaires fédéraux seront fixés prochainement sur les mesures de retour au travail. Les résultats de l'enquête seront alors plus pérennes. On répond que le processus est déjà enclenché, et que les documents sont déjà envoyés par la poste, ou le seront la semaine prochaine.

9. Projet de tramway

Aucune présentation n'est offerte à ce sujet aux membres pour les raisons expliquées en début de séance.

10. Varia

a) Citoyen invité

Philippe Lebel travaille sur une carte du réseau cyclable, principalement les pistes cyclables protégées. Cette carte, disponible sur le site obike.ca, présente toutes les pistes protégées à Ottawa, qu'elles soient planifiées, en construction ou existantes. Il souhaite y inclure le territoire de Gatineau. Pour ce faire, il faudrait que les cartes distinguent clairement les pistes cyclables protégées des bandes cyclables. Les bollards ne protègent pas suffisamment les pistes cyclables; des bandes de bétons sont nécessaires. Auparavant, de la peinture au sol suffisait, mais ce n'est plus le cas. Plus d'accent doit être mis sur la protection des pistes cyclables.

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

- On mentionne que le Plan directeur du réseau cyclable, disponible sur le site de la Ville, catégorise les types d'infrastructures cyclables. On ajoute que le géoportail, également sur le site de la Ville, permet d'identifier les pistes séparées physiquement de la chaussée, soit les pistes multifonctionnelles, les pistes cyclables sur rue et les sentiers polyvalents;
- On trouve intéressant de mettre l'accent sur les liens cyclables protégés, qui offrent plus de confort;
- On rappelle qu'une carte de 2017 regroupait tous les liens cyclables de la CCN et des villes d'Ottawa et Gatineau. On demande s'il est prévu de centraliser toutes ces informations. On répond qu'une nouvelle carte actualisée sera distribuée en 2023.

11. Levée de la séance

La séance est levée à 20 h 24.