

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

PROCÈS-VERBAL

26^e séance tenue le 20 octobre 2022 à 18 h 02

Salle Mont-Bleu / 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)

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

Aminata Ndiaye – Citoyenne

Marcel Fallu – Citoyen

Jean-Luc Bourdages – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Nadine Lafond – Responsable, planification des transports, Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD)

Louis-Charles Désy – Directeur par intérim, Service des infrastructures

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

Autre personne présente

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

ABSENCES :

Membres

Laura Darche – Organisme, transports urbains et déplacements durables

Vincent Loiseau – Citoyen

Ressource interne

Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire, SUDD

Séance publique

18 h 02

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 18 h 02.

2. Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

3. Période de questions du public

Aucune question du public n’a été reçue par le secrétaire, et aucune personne ne s’est présentée à la salle Mont-Bleu pour s’adresser à la Commission.



PRÉSIDENTE



SECÉTAIRE

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 25^e séance tenue le 1^{er} septembre 2022

Un membre commente la recommandation de la Commission à la page 5. Il estime que la formulation est moins précise que celle mentionnée durant la 25^e séance tenue le 1^{er} septembre 2022. La recommandation énoncée durant la séance faisait mention de l'entretien en saison hivernale, puisque des enjeux avaient été soulevés au niveau du déneigement.

On propose que le membre soit contacté après la séance pour revoir la formulation de la recommandation, s'il y a lieu. Sinon, dans l'ensemble, les membres n'ont pas de commentaires sur le contenu du procès-verbal.

Le procès-verbal de la 25^e séance tenue le 1^{er} septembre 2022 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

5. Suivi du procès-verbal de la 25^e séance tenue le 1^{er} septembre 2022

Pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée

La Commission à sa dernière séance recommandait au conseil de mandater l'administration pour évaluer les problématiques reliées à l'aménagement de pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée. Au lieu d'amener cette recommandation au conseil, on propose d'intégrer cette activité au plan de travail 2023 de la Commission. Cette activité comprendra notamment une étude de faisabilité, une étude des pratiques d'autres municipalités et une estimation des coûts.

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

- Un membre estime que cette proposition explique les changements à la formulation de la recommandation de la Commission à la dernière séance, comme soulevée au point 4. Il croit qu'il demeure pertinent de ramener ce sujet au plan de travail 2023. On répond que le procès-verbal de la 25^e séance tenue le 1^{er} septembre 2022 ne sera pas modifié, et que soient inscrites au présent procès-verbal les modifications proposées;
- On demande à l'administration de réfléchir à l'ajout au plan de travail 2023 l'évaluation des options de marquage au sol blanc et vert si réalisé à l'interne.

6. Date de la prochaine séance : 17 novembre 2022

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 17 novembre 2022.

7. Sécurisation des corridors scolaires, bilan 2022 – Information

Le document *PowerPoint* « Sécurisation des corridors scolaires – Bilan 2022 » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- État d'avancement;
- Bilan 2022 :
 - Mesures déployées dans les 6 écoles en 2022;
 - Sondage auprès des élèves;
 - Sondage auprès des écoles;
 - Plan de déplacement scolaire (PDS) en cours de réalisation;
- Programmation 2022-2023 :
 - 7 écoles potentielles pour la sécurisation des corridors scolaires en 2023;
 - Écoles potentielles pour les PDS en 2023-2024;
- Prochaines étapes;
- Écoles secondaires.

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

- On demande à quel moment sont installées les balises flexibles de ralentissement. On répond que la première année, elles sont installées à l'été. Les années suivantes, elles sont installées au printemps en même temps que les autres structures;
- Les centres de service scolaire seront sensibilisés à l'importance de participer au sondage;
- Concernant la méthodologie du sondage, les professeurs demandent aux élèves deux matins durant l'année par quel moyen ils sont venus à l'école, et entrent les résultats en ligne. On estime que ce n'est peut-être pas la meilleure méthodologie puisque les professeurs sont déjà très sollicités. On ajoute qu'il serait pertinent d'envoyer la même question aux parents et de croiser les résultats obtenus. Possiblement que le taux de participation pourrait être plus élevé en sollicitant les parents. On répond que les sondages en classe sont plus objectifs, car les sondages aux parents peuvent être biaisés par rapport au transport actif. Malgré tout, on estime que la multiplication des méthodes de sondage ne peut pas être mauvaise, puisque le taux de participation est actuellement bas. Si ces données sont vraiment importantes, on doit prendre les mesures pour les obtenir;
On demande si sont considérées les intersections problématiques qui requièrent plus de sécurité. On répond que les intersections problématiques sont étudiées dans le plan de déplacement scolaire. Lorsque la présence d'un brigadier à une intersection est requise, la demande se fait par le centre de service scolaire à la Ville.

8. Suivi du Plan d'action du Plan de déplacements durables – Information

Le document *PowerPoint* « Suivi du Plan d'Action du Plan de déplacements durables » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- Plan de déplacements durables;
- Actions relatives aux piétons réalisées ou en cours – Politiques et programmes;
- Actions relatives aux piétons réalisées ou en cours – Projets;
- Actions relatives aux piétons à venir.

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

- Une campagne de mobilisation au transport actif pour les écoles primaires nommée « À l'école à pied ou à vélo, je suis capable » est en cours. Mobi-O réfléchit au développement d'une campagne similaire pour les écoles secondaires;
- Concernant les besoins en transport collectif des personnes vulnérables, une action vise une offre de service à tarification sociale à la Société de transport de l'Outaouais (STO). On estime que les besoins ne sont pas seulement en termes de tarification. On mentionne la coopérative de transport communautaire qui s'intéressait à la desserte, aux horaires, etc. On répond qu'aucun budget n'a été accordé à la réalisation du plan d'action. Les actions ont avancé selon les projets en cours. Les besoins en transport collectif des personnes vulnérables ont été analysés par la Commission Gatineau Ville en santé et la STO. Tout commentaire des membres peut servir pour la suite;
- On ajoute qu'il serait intéressant de rattacher un budget à la réalisation de ce plan d'action. On répond qu'on propose de réviser ce plan en premier lieu, puisqu'il date de 2013, et d'ensuite lui rattacher un budget;
- Le budget annuel de 500 000 \$ est réservé à l'aménagement de trottoirs manquants du réseau existant. Les 7200 mètres de nouveaux trottoirs réalisés ces trois dernières années comprennent l'aménagement de trottoirs manquants et de trottoirs dans de nouveaux développements. On demande si peut être revu ce budget de 500 000 \$, qui semble insuffisant. On répond que différents scénarios de budgets avaient été présentés à la Commission lors de l'analyse de la Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti;
- Le Plan de déplacements durables réalisé par AECOM en 2013 comprenait plusieurs actions. La Ville a adapté le plan réalisé par AECOM, puisqu'aucun budget n'y était rattaché. Des orientations ont donc substitué les actions proposées par AECOM;
- Même si le Plan de déplacements durables ne comprend pas de plan d'action avec des budgets dédiés proprement dits, plusieurs actions proposées par AECOM ont été réalisées malgré tout, comme la Politique des rues conviviales et le Plan directeur du réseau cyclable, pour lesquels des budgets ont été attribués par le conseil;

- La Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti devrait être complétée en 2023;
- On demande de quelle façon toutes ces politiques, tous ces outils collaborent, s'intègrent. On répond qu'il a été demandé de présenter tout ce qui s'opère à la Ville au niveau piétonnier. Pour l'instant, une liste est dressée. Plusieurs services municipaux collaborent à la réalisation des différentes politiques. Le Plan Climat viendra mieux encadrer certaines actions, dont un Plan directeur du réseau piétonnier, et du financement y sera attribué, ce qui facilitera les suivis;
- On souhaite ajouter l'étude d'un plan directeur du réseau piétonnier au calendrier 2023, pour possiblement lui attribuer du financement;
- Il n'est pas prévu d'actualiser le Plan de déplacements durables. Le Plan directeur du réseau piétonnier viendrait par contre répondre en partie à ce besoin, en plus de permettre une réflexion sur ce qui est en place et sur ce qui doit être réalisé.

9. Politique des mesures de modération de la circulation – Information

Le document *PowerPoint* « Politique des mesures de modération de la circulation » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte;
- Généralités;
- Fondements de la politique (art. 4);
- Critères d'admissibilité (art. 5);
- Priorisation des sites (art. 6);
- Boîte à outils (art. 7);
- Campagne de sensibilisation locale à la vitesse (art. 8);
- Aspect financier (art. 9).

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

- On aimerait que cette présentation soit offerte au conseil;
- Un membre du conseil peut utiliser son budget discrétionnaire pour financer le coût des études et travaux seulement dans le cas où l'intervention est justifiée selon les critères de la politique;
- Le coût fait partie de l'évaluation lors du choix d'une mesure à mettre en place. Toutefois, on ne rejette pas nécessairement une mesure dès le départ en raison de son coût élevé;
- La hiérarchie routière est classifiée en cinq types : artère principale, artère secondaire, collectrice principale, collectrice secondaire et rue locale. À la base, même si elles présentent des problématiques de vitesse, les artères ne se qualifient pas pour des mesures de modération de la circulation. Pour ce type de route, les problématiques de vitesse sont généralement prises en charge par des opérations policières;
- On demande d'où vient le seuil fixé à 15 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée du critère d'admissibilité du volet circulation. On souhaiterait que cette limite de vitesse soit révisée et diminuée, et que l'on compare ce qui se fait dans d'autres villes. Concernant le débit de circulation, le fait qu'il soit égal ou supérieur à 400 véhicules par jour ne devrait pas être obligatoire, mais pourrait donner des points supplémentaires lors de l'évaluation. On répond que le seuil de 15 km/h au-dessus de la limite de vitesse affichée est un barème reconnu voulant qu'une vitesse pratiquée supérieure à ce seuil explique généralement qu'il y a une non-concordance entre le comportement attendu du conducteur et l'environnement routier. Dans de tels cas, il est généralement requis de modifier l'environnement routier pour espérer modifier le comportement des conducteurs. Également, on mentionne que le conseil a l'autorité de modifier le seuil de la vitesse fixée à 15 km/h. Par contre, il faut savoir que pour chaque tranche de 5 km/h de seuil abaissé, le nombre de sites qui se qualifierait à des mesures de modération de la circulation pourrait augmenter de façon très importante et les budgets pourraient ainsi être insuffisants pour réaliser l'ensemble des sites qualifiés, impliquant ainsi de devoir être ajustés en conséquence. On ajoute que le nombre de 400 véhicules par jour est un critère parmi d'autres, et que l'objectif est d'éviter des interventions sur des rues très locales à très faible achalandage. Toutefois, la politique précise que si un grand enjeu de vitesse pratiquée est observé, des interventions pourraient être réalisées même si le débit minimal de circulation n'est pas atteint;
- On demande de présenter à la Commission un tableau pour comparer le nombre de rues qualifiées dans la dernière année au critère de limite de vitesse à 15 km/h, et le nombre de rues qui se serait qualifié si la limite de vitesse était baissée à 10 km/h;

- On demande si les relevés peuvent servir à identifier les aménagements qui ne sont pas conformes et pas sécuritaires et qui doivent être réaménagés. On répond que la presque totalité des relevés est effectuée dans le cadre de la Politique des mesures de modération de la circulation. Certains relevés peuvent révéler des problèmes au niveau de l'aménagement, particulièrement sur des artères à urbaniser;
- On demande si la qualification d'une rue à des mesures de modération de la circulation devient un critère de priorisation pour que cette rue soit mieux réaménagée et que ce soit fait plus rapidement. On répond qu'on n'a pas la réponse et qu'on prend note de la question;
- Lorsqu'une personne signale le 311 pour des enjeux de vitesse, on lui demande de préciser le problème, et non ce qu'elle souhaite comme intervention. Le centre d'appel non urgent possède généralement des bases de connaissances pour permettre de soutirer des informations pertinentes à l'analyse;
- On propose d'ajouter parmi les critères d'évaluation l'environnement humain, soit le nombre de piétons, les commerces à proximité, les arrêts d'autobus, bref l'importance de l'achalandage qui pourrait justifier des mesures de modération de la circulation. On répond que cet ajout pourrait possiblement être évalué lors d'une prochaine révision de la politique;
- On demande si des interventions autour des garderies sont demandées, comme les corridors scolaires autour des écoles primaires. On répond que non, puisque les enjeux ne sont pas les mêmes. Un enfant d'âge primaire peut se rendre à l'école sans la présence d'un adulte. Les parcs et écoles primaires sont traités sur la même base, puisqu'ils visent la même clientèle vulnérable qui demande un niveau d'attention additionnel;
- La Politique sur les mesures de modération de la circulation vise les rues existantes. La Politique des rues conviviales vise des aménagements adéquats dès la conception d'une rue pour limiter l'ajout de mesures de modération par la suite. Le coût est généralement plus faible pour aménager une mesure de modération de la circulation lors de la construction de la nouvelle rue que de réaménager une rue existante déficiente;
- L'effet du marquage au sol comme mesure de modération de la vitesse, même s'il peut parfois amener des résultats intéressants, ne doit pas être surévalué.

10. Mise à jour des mesures de modération de la circulation en milieu rural – Information

Le document *PowerPoint* « Mise à jour des mesures de modération de la circulation en milieu rural » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Bilan du projet pilote de marquage en milieu rural :
 - Contexte;
 - Principes généraux du banc d'essai;
 - Types de marquage évalués;
 - Sites analysés;
 - Coûts;
 - Résultats;
 - Recommandations.
- Campagne MTQ-UPA sur le partage de la route;
- Campagne municipale de sensibilisation à la vitesse.

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

- Le marquage transversal comprend les bandes d'alerte et les triangles d'alerte;
- Le chemin de la Montagne comporte plusieurs courbes, comparativement à l'avenue Gatineau, plus rectiligne. L'application de ces mesures pourrait être plus pertinente sur des routes avec une configuration similaire au chemin de la Montagne;
- Le marquage au sol en milieu rural semblait intéressant, puisque pas trop dispendieux à réaliser, et puisqu'il y a très peu de mesure intéressante pour ce genre de milieu. La littérature aborde peu le sujet des mesures de modération en milieu rural, et pour le peu d'études réalisées, aucune mesure ne semble faire l'unanimité. Rien n'empêche de tester d'autres mesures au besoin. La meilleure mesure pour le milieu rural est définitivement le contrôle policier;
- Les mesures de modération de la circulation proposée n'ont pas fonctionné sur l'avenue Gatineau, et pour le moment, aucune autre mesure n'est planifiée. La répression policière serait à

considérer. La Politique sur les mesures de modération de la circulation ne s'applique pas sur les routes de plus de 50 km/h;

- La signalisation a ses limites. Un changement de limite de vitesse sans modifications à l'environnement routier ne donne généralement que très peu de résultats;
- La présence policière constitue la meilleure mesure de modération de la circulation en milieu rural, mais pour les routes limitrophes entre Gatineau et d'autres municipalités, les corps policiers se renvoient la balle. Des ententes devraient être conclues entre les municipalités pour assurer une meilleure couverture policière. On suggère de s'adresser au Service de police pour voir s'il est possible de conclure des ententes avec d'autres municipalités, et si ça s'est déjà fait ailleurs;
- On croit que de meilleures interventions pourraient être réalisées dans la zone tampon entre l'urbain et le rural pour mieux gérer la transition;
- Les agriculteurs souhaitent pouvoir s'afficher en milieu rural, mais la réglementation ne le leur permet pas. On croit que cet affichage créerait une stimulation visuelle supplémentaire qui pourrait contribuer à réduire la vitesse, et par le fait même participer à la valorisation du milieu agricole. On répond qu'on a vu aucune étude à ce sujet, bien qu'il en existe peut-être. Il est important de ne pas surafficher, ce qui pourrait avoir comme effet de reléguer la signalisation routière au second plan. On ajoute que le ministère des Transports a réalisé des études qui concluent que les abords des routes doivent être libérés autant que possible sur les routes aux limites de vitesse plus élevées, notamment pour les enjeux de sécurité liés aux objets fixes. L'ajout d'affichage en bordure de route rend plus dangereuses les sorties de route lorsqu'un conducteur perd le contrôle de son véhicule.

11. Varia

Aucun point n'est ajouté aux varia.

12. Levée de la séance

La séance est levée à 20 h 31.