

PROCÈS-VERBAL — PUBLIC

**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**
1^{re} séance 2024 tenue le 15 février 2024 de 17 h à 19 h 44
Visioconférence

PRÉSENCES :

Membres

Olive Kamanyana, présidente et conseillère, district du Carrefour-de-l'Hôpital (n°13)
Caroline Murray, vice-présidente et conseillère, district de Deschênes (n°3)
Edmond Leclerc, membre et conseiller, district de Buckingham (n°19)
François Lacerte-Gagnon — organisme, transports urbains et déplacements durables
Laura Darche — organisme, transports urbains et déplacements durables
Christine Charlebois, représentante des enjeux d'accessibilité universelle
Émilie Rachiele-Tremblay, membre citoyenne
Alexandre Wolford, membre citoyen

Secrétaire

Élaine Déry, coordonnatrice aux comités et commissions — Direction exécutive

Ressources internes

Nadine Lafond, cheffe de service, planification — Service de la mobilité
Claude Martine, chef de service, sécurité et gestion de la mobilité — Service de la mobilité
Sylvain Fournier, inspecteur-chef — SPVG
Véronique Leduc, adjointe administrative aux comités et commissions — Direction exécutive
Frédérique Délisle, conseillère politique — Cabinet de la mairie

Autres personnes présentes

Geneviève Emery, coordonnatrice, sécurité et gestion de la mobilité — Service de la mobilité
Karla Castaneda, coordonnatrice, planification – Service de la mobilité
Thierry Clément, coordonnateur, planification — Service de la mobilité
Hugues Charron – Société de transport de l'Outaouais

1. Constatation du quorum et ouverture de la séance

La présidente constate le quorum et elle ouvre la séance à 17 h.

2. Adoption de l'ordre du jour

François Lacerte-Gagnon se joint à la rencontre à 17 h 03.

Il est proposé par Caroline Murray

Appuyé par Edmond Leclerc

L'ordre du jour est adopté tel que présenté.

3. Période de questions du public

Aucune personne n'est inscrite à la période de questions.

4. Dépôt du procès-verbal de la 34^e séance tenue le 13 décembre 2023

Le procès-verbal de la 34^e séance tenue le 13 décembre 2023 est déposé.

5. Suivi du procès-verbal de la 34^e séance tenue le 13 décembre 2023

Aucun suivi n'est à faire en ce qui concerne les sujets abordés lors de la séance.

6. Date de la prochaine séance : 11 avril 2024

On informe les membres que la prochaine séance aura lieu le 11 avril 2024.

7. Dépôt du bilan 2023

On mentionne que le bilan constitue principalement une chronologie des travaux de la Commission. Ce type de présentation ne rend pas compte de l'impact concret des résultats de ceux-ci. Des choses importantes sont à souligner tels les changements à la Politique de déneigement ou les mesures de modération de la circulation.

Il est proposé à l'équipe des comités et des commissions de revoir la façon de présenter les bilans pour mettre en évidence les changements apportés et d'aller au-delà d'une énumération.

*Alex Wolford quitte la séance à 17 h 06. Le quorum est maintenu.
Alex Wolford se joint à la séance à 17 h 06.*

Le bilan 2023 est déposé.

8. Adoption du plan de travail 2024-2025

En réponse à une interrogation portant sur la résultante des travaux prévus sur le stationnement pour les personnes en situation de handicap (guide de bonnes pratiques ou autres), il est indiqué que l'équipe de la réglementation examinera cette question. Pour l'instant, aucun engagement n'est proposé.

CTDDS-2024-01

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, lors de sa séance ordinaire du 15 février 2024, recommande au conseil municipal :

- *d'adopter le plan de travail 2024-2025 de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité tel que présenté.*

*Il est proposé par Caroline Murray
Appuyé par Alexandre Wolford*

Recommandé

9. Plan d'intervention en sécurité routière (PISR) — Information

Le document Plan d'intervention en sécurité routière est présenté aux membres. Ce document a été envoyé avant la séance. L'objectif de la présentation est de faire état de l'avancement du mandat lié au Plan d'intervention en sécurité routière. Une première présentation a été faite à la Commission en avril 2023.

Les objectifs généraux de l'étude sont : réduire le nombre d'accidents sur le réseau routier gatinois ; améliorer le bilan de sécurité routière du Québec ; optimiser les investissements sur le réseau municipal ; mettre en plan des partenariats durables. Concrètement, ce mandat vise à cibler des endroits potentiellement problématiques, de poser des diagnostics de sécurité et de suggérer des pistes de solution. Le *Guide méthodologique d'élaboration* du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) encadre la réalisation du mandat en traçant les grandes étapes et en

établissant les éléments à considérer. Grâce à une aide financière du MTMD, le mandat d'étude a débuté à l'automne 2023.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte ;
- Plan de présentation ;
- État de situation ;
- Intégration des données ;
- Analyses thématiques ;
- Analyse spatiale ;
- Exemple d'une fiche de site ;
- Pistes de solutions ;
- Échéancier.

Sommaire des commentaires, questions ou réponses formulés à la suite de la présentation concernant, entre autres :

- Des mesures d'aménagements temporaires et transitoires pourraient être considérées lorsque les pistes de solution seront plus complexes;
- La recherche de solutions n'exclut pas de faire des comparatifs avec des municipalités de taille et de population comparables, comme par exemple le groupe de référence de Trois-Rivières et Sherbrooke. Certaines pistes de solution pourraient donner lieu à des campagnes de sensibilisation visant des changements de comportement. Lors de l'élaboration de ces campagnes, différents partenaires pourraient être consultés (associations de quartier, organismes ou regroupements locaux, etc.);
- Une carte présente environ soixante-cinq cas d'accidents graves et mortels. Quelle proportion de ces cas se retrouve dans la quarantaine de sites analysés? L'administration devra effectuer une vérification et faire parvenir l'information par courriel aux membres;
- Le nombre de sites pouvant être analysé dans l'étude se limite à quarante. Les choix reposent essentiellement sur les taux d'accident, la gravité des accidents, la fréquence et les collisions avec usagers vulnérables. Des pistes de solutions soulevées pourraient sans doute s'étendre à des sites présentant des enjeux similaires ailleurs sur le territoire de la ville;
- On suggère de pouvoir commenter le document final avant l'adoption des recommandations prévue lors de la présentation de mai 2024 en ajoutant par exemple une session de travail. L'administration vérifiera cette possibilité notamment auprès du MTMD;
- La Vision Zéro doit être la priorité dans les pistes de solution. Il est mentionné que la sensibilisation est le dernier élément à inclure. Il faut éviter de blâmer les usagers vulnérables en mettant plutôt l'accent sur ceux pouvant occasionner des accidents graves ou mortels, ou autrement dit, de prioriser la sécurité des usagers vulnérables avant la fluidité de la circulation;
- L'Association québécoise des transports a publié le mémoire *Franchir un nouveau cap en sécurité routière au Québec* contenant des recommandations s'adressant au ministère et aux villes;
- L'accessibilité universelle est un élément important à considérer et fait partie des considérations dans l'étude;
- On mentionne que la méthodologie semble privilégier les sites où il y a eu des accidents ; elle ne vise pas des sites où une prévention peut être faite comme, par exemple, les intersections du Rapibus. On attire toutefois l'attention sur le fait que deux sites problématiques ont été répertoriés pour le Rapibus. Les solutions s'y rapportant pourront possiblement être exportables à des sites présentant des enjeux similaires;
- Un visuel présentant les intersections ciblées dans chacun des secteurs est souhaité;
- Il serait important d'expliquer l'échantillonnage;
- Il pourrait être intéressant de corréliser les données d'accident avec les parts modales;

- Dans le cadre du mandat actuel, il sera très difficile de changer la méthodologie de l'étude. Le choix qui a été fait en cours de mandat a été de suivre la méthodologie proposée par la guide. L'étude ne comporte pas d'examen de la littérature ou d'études antérieures. L'objectif principal de l'étude est d'améliorer le bilan de sécurité en corrigeant des lacunes à des endroits identifiés par différents indicateurs. L'accent est mis sur le réseau routier et le bilan des accidents rapportés à Gatineau;
- Une éventuelle stratégie plus globale en sécurité routière proposant des pistes de solution plus générales pourra prendre en considération des problématiques liées aux usagers plus vulnérables, aux enjeux de mobilité ou de parcours sans obstacle;
- Une recommandation pourrait éventuellement être faite au conseil municipal pour analyser davantage de sites et possiblement même avec une méthodologie différente.

10. Plan directeur vélo (bilan et critère) — Information/Analyse et réflexion

Le document Plan directeur du réseau cyclable — Bilan 2019-2024/Priorisation 2025-2030 est présenté aux membres. Ce document leur a été envoyé avant la séance. L'objectif de la présentation est double : informer du bilan du Plan directeur du réseau cyclable, et réfléchir à la priorisation des liens cyclables à réaliser dans la période 2025-2030.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Plan de présentation ;
- Bilan 2019-2024 ;
- Réalisations 2023 ;
- Constats (2019-2023) ;
- Priorisation 2025-2030 ;
- Prochaines étapes ;
- Annexe 1 ;
- Annexe 2.

Sommaire des commentaires, questions ou réponses formulés à la suite de la présentation concernant le bilan 2019-2024, entre autres :

- L'expression « 26 km sont engagés » signifie que les budgets sont attribués et que les projets font partie de la planification du Service des infrastructures et des projets;
- Aucune analyse de causalité n'a été faite quant aux 12 % de pistes qui ne satisfont pas aux critères et les accidents survenus sur le réseau cyclable;
- Le budget se chiffre à 6,1 millions par année, dont 4,58 millions pour la construction de nouvelles pistes. Le budget est épuisé pour la construction de nouvelles pistes;
- L'absence de données issues des enquêtes Origine-Destination (OD) pour les dix dernières années s'explique par l'attente de la mise en service du O-Train, et des effets de la pandémie. L'enquête reviendra dans un horizon de cinq ans;
- Des opinions divergentes sont exprimées quant au choix de prioriser de nouveaux tronçons plutôt que d'entretenir ceux existants. Certaines personnes jugent que, bien que l'agrandissement du réseau motive de nouveaux usagers, un déficit d'entretien peut devenir un enjeu important. D'autres personnes émettent l'avis que de nouveaux liens cyclables doivent être priorités avant d'investir pour entretenir des liens stables déjà existants (à moins d'enjeux sécuritaires). On observe une iniquité au sein de la ville ; des liens cyclables sur les artères importantes sont prioritaires;
- L'objectif des nouveaux liens cyclables relève d'un choix politique d'octroyer une enveloppe supplémentaire pour financer les nouveaux tronçons afin d'augmenter les parts modales et conserver le statut de « ville vélo »;
- Il serait intéressant de présenter un graphique ou un tableau sur le financement accordé par mode de déplacement au cours des dernières années;
- Les analyses de réfection ont révélé que les budgets étaient insuffisants. Une meilleure répartition budgétaire permettra de mener de front les objectifs de construction et d'entretien. Toutefois, la forte augmentation des prix limite le nombre

de projets pouvant être réalisés annuellement. Il faut être réaliste quant à la capacité de l'équipe en place de mettre en œuvre les projets;

- Les résultats de l'enquête OD seront-ils utilisés pour déterminer quels tronçons ou liaisons établir pour connecter les quartiers et répondre aux besoins des usagers ?;
- L'évaluation du projet pilote sur la rue Eddy a été faite. Les résultats positifs incitent à rééditer le projet l'été prochain, mais il n'y a pas encore de confirmation en ce sens;
- Y aura-t-il plus de bandes cyclables protégées par des bordures de béton? Différentes options sont en cours d'analyse. Les bandes séparées par une bordure doivent être larges pour permettre un bon entretien;
- Le gouvernement étudie la question de la micromobilité en vue de la réglementer. Rien n'est encore finalisé;
- La question du verdissement lors des améliorations d'infrastructures cyclables est intégrée à la Politique des rues conviviales;
- Les 60 % de pistes protégées n'incluent pas le parc de la Gatineau, les sentiers du Parc de la Forêt-Boucher ou du parc du Lac-Beauchamp, mais incluent les pistes de la CCN.

Sommaire des commentaires, questions ou réponses formulés à la suite de la présentation concernant la priorisation 2025-2030, entre autres :

- L'ordre de grandeur du budget alloué n'est pas connu à ce jour. Si le budget est du même ordre qu'actuellement, il sera impossible de tout faire. Le kilométrage sera établi en fonction du budget disponible. Certaines contraintes existent également du côté des ressources, dont un nombre limité de personnes affectées aux analyses;
- Une certaine unanimité se fait autour de l'utilisation de critères populationnels (sociodémographique, sociosanitaire, etc.) et de lieux (artères commerciales, commerces de service, écoles, lieux d'emploi, etc.) comme générateurs de déplacements importants pour prioriser les tronçons. On invite les membres à prendre connaissance de la méthodologie pour la priorisation des liens; elle est expliquée dans le Plan directeur. Les potentiels de transfert modal et l'équité sociale dans des secteurs défavorisés ont notamment été privilégiés;
- Est-il possible de réaliser des projets structurants du Nord vers le Sud, sur Gréber, près du Rapibus ou à Buckingham ?;
- Il n'y aura pas de consultations publiques planifiées puisqu'il s'agit en fait d'une prolongation du plan;
- La question des aménagements éphémères pourrait être examinée dans la nouvelle mouture du Plan directeur. Du travail se fait avec MOBI-O, mais rien n'est planifié;
- Une revue de littérature pourrait être envisagée pour valider l'utilisation du nomogramme actuel;
- L'implantation de bornes de recharge électrique sera analysée avec la question des stationnements pour vélos électriques;
- Il serait intéressant de prioriser les liens menant aux écoles, et même, de les devancer sur les autres liens déjà prévus puisque l'adhésion au transport actif doit débuter le plus tôt possible. Ce n'est pas une bonne idée de niveler par le bas en faisant passer les objectifs de la prochaine phase de 20 à 10 kilomètres environ par année parce que les défis sont trop grands. Les mêmes objectifs devraient être conservés. Il est souligné que le nombre de kilomètres fait par année est peut-être plus conservateur, mais les cinq premières années donnent une bonne indication du nombre de kilomètres fait annuellement dans un projet immobilier.

11. Varia

Aucun sujet n'est inscrit au point varia.

12. Levée de la séance


Il est proposé par Laura Darche

Appuyé par Edmond Leclerc

Et résolu que cette Commission accepte de lever la séance à 19 h 44.

DISTRIBUTION :

Aux membres de la présente Commission, aux personnes-ressources, aux membres du conseil municipal et à la Greffière

	<i>Élaine Déry</i>
PRÉSIDENTE OLIVE KAMANYANA	SECRÉTAIRE ÉLAINE DÉRY