

## PROCÈS-VERBAL

**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,  
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**  
33<sup>e</sup> séance tenue le 26 octobre 2023 de 17 h 01 à 19 h 26  
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)  
Edmond Leclerc – 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  
Jean-Luc Bourdages – Citoyen  
Aminata Ndiaye – Citoyenne  
Émilie Rachiele-Tremblay – Citoyenne

#### Secrétaire

Élaine Déry – Coordinatrice aux comités et commissions

#### Ressources internes

Louis-Charles Déry – Directeur adjoint, Service des infrastructures et projets  
Fabio Jiménez – Directeur adjoint, Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD)  
Nadine Lafond – Cheffe de service, planification et développement de la mobilité, Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD)  
Claude Martine – Chef de division, Circulation et sécurité routière  
Luc St-Arnaud - Chef de division, Infrastructure et projets  
Chantal Blais – Adjointe administrative aux comités et commissions  
Frédérique Délisle – adjointe, cabinet du maire

### ABSENCES

Alexandre Wolford – Citoyen

#### Autre personne présente

Jean-Nicolas de Bellefeuille – Conseiller de la Municipalité de Cantley

---

#### 1. Constatation du quorum et ouverture de la séance

La présidente constate le quorum et elle ouvre la séance à 17h02.

La présidente rappelle les invitations lancées aux membres afin de partager l'information dans leurs réseaux sur la campagne de recrutement de membres pour les commissions. Elle précise aussi que deux personnes sont actuellement recherchées pour la Commission de la sécurité publique.

#### 2. Adoption de l'ordre du jour

On demande un ajout au point Varia : Stationnement sans frais

L'ordre du jour est adopté tel que modifié.

#### 3. Période de questions du public

La présidente souhaite la bienvenue à Jean Nicolas de Bellefeuille, conseiller municipal à Cantley.

Des remerciements sont exprimés pour la collaboration dans le dossier du changement de ponceau sur la montée Saint-Amour.

M. de Bellefeuille souhaite informer la Commission que sa municipalité est à compléter une piste cyclable près de la montée Saint-Amour. On souhaite que la piste cyclable traverse Cantley d'est en ouest. M. de Bellefeuille fait part de l'intérêt à connecter celle-ci au chemin des Terres vers la rue Ernest-Gaboury et le secteur de l'Hôpital. Il serait ainsi possible d'offrir un plus grand circuit, et ce, surtout en campagne. Le parcours présente des points d'intérêt pour les personnes résidant à Gatineau tels Nakkertok et le domaine Kanawe (nouveaux circuits aménagés en forêt pour les vélos à pneus surdimensionnés). Par sa partie vers le Nord, elle pourrait rejoindre Val-Des-Monts qui a aussi beaucoup de points d'intérêt. Le parcours offre des avantages, dont des pentes à inclinaison modérée.

On mentionne qu'il s'agit là de beaux projets de partenariat. Le Plan directeur contient une carte présentant le réseau rural. Des discussions ont eu lieu avec le service d'infrastructures sur des projets. En raison d'enjeux sur la montée Paiement, la question a été posée afin de savoir s'il serait plus avantageux d'opter pour la montée St-Amour pour se connecter à Cantley. Rien n'est décidé encore. Il faudra cependant prendre cet élément en considération lors des travaux de pavage afin que la largeur puisse permettre les accotements nécessaires. Le réseau rural ne fait pas partie du réseau quatre saisons.

**4. Dépôt du procès-verbal de la 32<sup>e</sup> séance tenue le 14 septembre 2023**

Le procès-verbal de la 32<sup>e</sup> séance tenue le 14 septembre 2023 est déposé.

**5. Suivi du procès-verbal de la 32<sup>e</sup> séance tenue le 14 septembre 2023**

Un courriel a été envoyé aux membres avec les informations relatives aux suivis.

Pour ce qui est de la recommandation sur le Plan de déplacements durables, on mentionne que le diagnostic ne peut être complété pour le moment, car les données des enquêtes Origine-Destination (OD) ne sont pas encore disponibles et compilées. Les données quant à la part modale seront issues de ces enquêtes. Une présentation serait peut-être envisageable en décembre. Sinon, elle sera intégrée au plan de travail de l'année 2024.

**6. Date de la prochaine séance : 30 novembre 2023**

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 30 novembre 2023. Il s'agira de la dernière séance et elle aura lieu en mode hybride (présentiel et virtuel). Le calendrier 2024 sera fait à ce moment.

**7. Révision de la politique des mesures de modération de la circulation – Analyse et réflexion**

Le document « *Révision de la politique sur les mesures de modération de la circulation* » est présenté aux membres. Ce document leur a été envoyé avant la séance.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Plan de la présentation;

- État de la situation;
- Historique;
- Politique sur les Mesures de modération de la circulation (MMC)
- Faits saillants de la politique;
- Scénarios – Options; abaissement du seuil du critère d’admissibilité lié à la vitesse;
  - Scénario 1
  - Scénario 2
  - Scénario 3
  - Scénario 4
  - Scénario 5
  
- Impacts – Enjeux.

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

- Si une présentation est faite au conseil municipal, il serait important de mentionner les impacts positifs des MMC. Un abaissement de la vitesse pratiquée permet de diminuer les risques de collision et la gravité des accidents pour les usagers vulnérables ainsi que les occupants des véhicules. On mentionne le graphique produit par la SAAQ illustrant les impacts de la vitesse sur la gravité des accidents.
- Les bollards installés temporairement en saison estivale sont-ils destinés à être remplacés ? Les sites sont-ils destinés à recevoir éventuellement des mesures permanentes de modération de la circulation ? Est-il possible de considérer des mesures transitoires offrant une réelle protection comme les blocs de béton ? Les balises flexibles réduisent l’espace sur la chaussée pour les véhicules, affectant généralement à la baisse la vitesse pratiquée par le conducteur, mais ils n’ont pas comme rôle de protéger les usagers vulnérables en cas d’accident. On indique que, bien que l’on soit conscient des impacts positifs des MMC, le but de la présentation est de montrer l’effet d’un abaissement du seuil de la vitesse sur le nombre de sites pouvant potentiellement se qualifier. La politique est en place depuis une vingtaine d’années et elle a fait ses preuves. Il y a au-delà de trois cents sites qui ont profité de MMC sur le territoire. Lorsqu’un site se qualifie, des balises ou bollards sont utilisés comme mesure temporaire jusqu’au moment où un choix est fait quant à une mesure permanente. Cette dernière peut se révéler être encore des balises ou bollards saisonniers, ou d’autres mesures. Ces dernières années, environ 70 % des sites reçoivent des balises ou bollards présents durant la saison estivale et environ 30 % sont des mesures physiques permanentes (dos d’âne allongés, coussins ralentisseurs, etc.). Les balises/bollards se sont avérées une mesure moins dispendieuse pour répondre à l’accroissement du nombre de sites se qualifiant à la suite de la décision du conseil municipal d’abaisser davantage le seuil de vitesse.
- On rappelle que les mesures de modération de la circulation ne constituent pas des mesures pour protéger physiquement les usagers vulnérables de la route. L’objectif est d’abaisser la vitesse des véhicules.
- Peu importe le scénario qui serait choisi, la Ville a-t-elle les capacités opérationnelles nécessaires ? Certains scénarios étant vraiment coûteux, y a-t-il un coût de renonciation sur d’autres services ? On explique que les impacts sont effectivement non négligeables, non seulement du point de vue des coûts, mais aussi sur la capacité de réalisation des équipes. Les balises/bollards ont un faible coût d’installation, mais la charge de travail annuelle associée à l’installation, l’enlèvement et l’entreposage par les Travaux publics est très importante.
- On se questionne sur le fait que la présentation ne vise pas une recommandation, et ce, malgré les options présentées. On se demande à

quel moment la Commission sera amenée à se prononcer sur les options. On doit être ambitieux lorsque l'on prend des décisions en matière de sécurité routière. Si les gens se sentent en sécurité, ils intégreront le transport actif à leurs modes de déplacement. Cela a des impacts sur l'environnement, la santé et la sécurité et contribue à la qualité de vie dans les quartiers. On mentionne que cette première présentation était pour analyse et discussion et qu'une seconde présentation pour recommandation est généralement requise si la CTDDS doit se positionner.

- On se questionne sur l'efficacité des mesures selon les endroits et les quartiers. Quels suivis sont faits pour mesurer leur efficacité ? Sont-elles plus efficaces en zone scolaire parce qu'il y a plus de surveillance ? On répond qu'il n'y a pas d'évaluation ou de relevés systématiques faits sur l'ensemble des sites. Cependant, avec les années et l'expérience, l'efficacité des différentes mesures est généralement bien connue.
- Il serait intéressant d'en connaître un peu plus sur l'amortissement des coûts des mesures permanentes versus les mesures temporaires. Un dos d'âne est installé en permanence et il dure une vingtaine d'années. Les balises et les bollards, quant à eux, réduisent la vitesse pendant quelques mois par année. On informe qu'il serait possible d'évaluer les coûts et que ce type d'analyse pourrait être ajoutée au plan de travail 2024. Cependant, il ne faut pas oublier que, par exemple, les dos d'âne entraînent des coûts récurrents d'entretien et de marquage. En raison de l'explosion des coûts et de la rareté de la main-d'œuvre, les mesures physiques mises en place sont nettement plus dispendieuses que dans le passé.
- Étant utilisés quelques mois durant l'été, les bollards s'avèrent-ils aussi efficaces pour réduire la vitesse de la circulation que les dos d'âne sur le long terme ? On mentionne que c'est effectivement le désavantage des balises ou bollards; ils sont en place pour une période plus courte. En hiver, les enjeux sont moins grands, car les chaussées sont plus étroites et les gens circulent moins vite.
- Présentement, la politique sur la modération de la vitesse sert uniquement au niveau de la sécurité et de la perception de la sécurité. Dans d'autres états ou pays d'Europe, la modération de la vitesse de la circulation est un incitatif à délaisser l'automobile. Est-ce que cet élément ne devrait pas être intégré dans la politique ? Les mesures de modération de la circulation visent également à donner un avantage préférentiel à d'autres modes de transport. Les objectifs de la politique devraient être plus structurants que simplement l'élément de sécurité. On rappelle que ce n'est pas l'objectif de la présentation que de revoir la politique dans son ensemble. Il s'agit plutôt de comprendre les impacts que pourrait avoir un abaissement des seuils de vitesse.
- Les membres expriment le souhait qu'une révision de la politique inclue des éléments tels : des analyses sectorielles plutôt que ponctuelles; une gestion de la circulation de transit sur les rues locales; des mesures pour les routes à 60 km/h des milieux périurbains ruraux; l'aménagement des intersections et des mesures pour ralentir la circulation.

En clôture de cette présentation, une majorité des membres exprime une préférence pour le scénario 2, soit celui avec le seuil le plus bas (5 km/h).

*Aminata Ndiaye quitte la séance à 18h20. Le quorum est maintenu.*

## 8. Politique sur la bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti - Information

Le document « *Politique sur la bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti* » est présenté aux membres. Ce document leur a été envoyé avant la séance.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Mise en contexte;
- Plan de la présentation;
- État de la situation;
- Rédaction de la politique;
- Critères approuvés – Trottoirs;
- Critères approuvés – Passages piétonniers;
- Mode de financement approuvé;
- Volet financier;
- Échéancier.

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

- Les données permettent de savoir quelle est la vocation de chacun des terrains, incluant les résidences pour aînés.
- Les critères de conception des passages piétonniers devraient être rectilignes afin qu'ils soient visibles de part et d'autre. L'éclairage et le déneigement sont des éléments d'aménagement qui devraient être considérés dans tous les réaménagements. On signale que pour ce qui est des nouveaux aménagements, il est souhaitable d'avoir toujours une rectiligne. Cependant, les lotissements ne permettent pas toujours celle-ci lors de travaux de correction.
- On souligne l'importance de mettre l'emphase sur la connectivité et la facilitation des déplacements.
- On demande qu'elles sont les différences entre les rues ayant des égouts pluviaux et celles qui n'en ont pas. On précise que sur une rue où il n'y a pas d'égout ou de puisard, le drainage est dirigé vers un fossé. Des trottoirs créent un obstacle et bloquent l'écoulement. Dans la grande majorité des cas, l'ajout d'un égout pluvial est nécessaire pour gérer le ruissellement de l'eau.
- Il n'y a aucune contrainte en ce qui concerne la longueur maximale des trottoirs.

## 9. Bilan 2023 de la sécurisation des corridors scolaires - Information

Le document « *Sécurisation des corridors scolaires Bilan 2023* » est présenté aux membres. Ce document leur a été envoyé avant la séance.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation (le bilan est présenté chaque année depuis 2019);
- Mise en contexte;
- Bilan 2023;
- Mesures déployées dans les 7 écoles en 2023 :
  - École du Cheval – Blanc Intersection Châteauguay/Malbaie;
  - École de la Sablonnière Intersection Saint-Rose/des Sables;
  - École des Trois-Saisons -Traverse Longview;

- École de l'Envolée -Traverse Longview;
- École Eardley -Traverse North.
- Sondages auprès des écoles;
- Plans de déplacement scolaire (PDS) en cours de réalisation;
- Programmation 2024 - Écoles secondaires;
- Campagne de sensibilisation;
- Développement de la campagne de sensibilisation « À l'école à pied, à vélo, je suis capable! »;
- Campagne de sensibilisation dans les écoles primaires;
- Campagne « À l'école à pied, à vélo, je suis capable! »;
- Projet pilote de rue-école.

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

- On salue les mesures d'atténuation de la vitesse et les avancées de trottoir. Quant aux endroits sécuritaires où sont installés les supports à vélo pour les enfants, on indique que les écoles et les centres de services scolaires en sont responsables. La recommandation est à l'effet d'installer ceux-ci le plus près possible de la porte d'entrée.
- On soulève que les plans de déplacement scolaire datent de 2005-2006. Les quartiers évoluent et se transforment. Les plans sont-ils mis à jour ? Sont-ils toujours aussi efficaces ? On répond que l'objectif de cette année est de terminer toutes les écoles. Par la suite, une réflexion aidera à déterminer quels seront les critères pour la mise à jour des plans.
- Pour ce qui est des couleurs de marquage des passages piétonniers, on explique que le lignage blanc est utilisé lorsque la circulation est contrôlée par un arrêt (le véhicule est obligé de s'arrêter), tandis que le lignage jaune est utilisé lorsque la circulation n'est pas contrôlée par un arrêt. Ce sont des normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

#### **10. Caser de stationnement pour personne en situation de handicap (PSH) - Recommandation**

Cet élément a été abordé en juin 2023. On propose de le reporter au plan de travail 2024 afin qu'un travail soit fait pour départager ce qui relève d'une modification réglementaire et ce qui relève de bonnes pratiques. On précise qu'une ville peut adopter un règlement dans la mesure où les pouvoirs lui sont délégués pour le faire.

*Il est recommandé que les propositions d'ajustements aux règlements municipaux en vue de répondre aux enjeux des caser de stationnement pour personnes en situation de handicap soient inscrites dans le plan de travail 2024 de la CTDDS.*

Adoptée à l'unanimité

*Frédérique Delisle quitte la séance à 19h18. Le quorum est maintenu.*

#### **11. Varia**

On rapporte une information à l'effet que le stationnement sera gratuit en novembre pour les personnes détentrices de plaques d'immatriculation de vétérans. On demande si cette gratuité pourrait également s'étendre à la population en situation de handicap détentrice d'une vignette.

**12. Levée de la séance**

La séance est levée à 19h26.

Proposé par Edmond Leclerc

Appuyé par Laura Darche

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