

PROCÈS-VERBAL — PUBLIC

COMMISSION SUR LES TRANSPORTS, LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ

2^e séance tenue le 11 avril 2024 de 17 h 02 à 18 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, 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

Catherine Marchand, directrice par intérim, SUDD et Service de la mobilité
Claude Martine, chef de service, sécurité et gestion de la mobilité — Service de la mobilité
Sylvain Fournier, inspecteur-chef — Service de police de la Ville de Gatineau
Véronique Leduc, adjointe administrative aux comités et commissions — Direction exécutive
Maude Chouinard-Boucher, conseillère politique — Cabinet de la mairie
Antoine Cremer, conseiller politique — Cabinet de la mairie

Autres personnes présentes

Sophie St-Pierre — 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 02.

2. Adoption de l'ordre du jour

Des discussions ont cours sur l'objectif de la présentation prévue au point 8 de l'ordre du jour : Révision des seuils de vitesse de la Politique sur les mesures de modération de la circulation. Au terme des échanges, il est entendu que si les membres sont prêts à émettre une recommandation, ils pourront procéder. Toutefois, cet élément pourrait être à nouveau inscrit aux travaux lors d'une prochaine séance si le besoin existe.

Sophie St-Pierre se joint à la rencontre à 17 h 06.

*Il est proposé par Émilie Rachiele-Tremblay
Appuyé par François Lacerte-Gagnon*

Et résolu que cette Commission adopte l'ordre du jour 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 1^{re} séance tenue le 15 février 2024

Le procès-verbal de la 1^{re} séance tenue le 15 février 2024 est déposé.

5. Suivi du procès-verbal de la 1^{re} séance tenue le 15 février 2024

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

6. Date de la prochaine séance : 30 mai 2024

On informe les membres que la prochaine séance aura lieu le 30 mai 2024.

7. Collectrices et artères à urbaniser — Information ; analyse et réflexion

Le document Artères et collectrices à urbaniser — Mise à jour en fonction de la sécurité est présenté aux membres. Ce document leur a été transmis avant la tenue de la séance. L'objectif de la présentation est d'évaluer si la priorisation des artères collectrices à urbaniser a évolué depuis 2019, et ce, à partir de la mise à jour de certains critères axés sur la sécurité.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte ;
- État de situation ;
 - Critères de priorisation ;
 - Résultats 2020 ;
 - Mise à jour des critères ;
 - Mise en garde ;
 - Critères de débit ;
 - Critères de sécurité ;
 - Critère activité projetée ;
 - Évaluation globale ;
 - Constats provisoires.

À la suite d'un mandat reçu du conseil municipal, l'administration a réalisé en 2019 un inventaire ainsi qu'une priorisation des artères et des collectrices à urbaniser. Cette priorisation a permis de proposer une hiérarchisation des besoins en investissements municipaux en fonction d'une analyse multicritère basée sur l'accessibilité, la sécurité, le partage de l'espace public et le développement du territoire. Cinquante-deux tronçons de rue sont identifiés dans le périmètre d'urbanisation ; le tout totalise soixante-neuf kilomètres. L'urbanisation des artères et des collectrices porte principalement sur la canalisation de fossés et elle vise à intégrer des éléments de sécurité, tels des trottoirs, des liens cyclables, de l'éclairage ainsi que des services municipaux (si requis).

Au terme de la présentation, on indique que la Commission devrait être invitée à émettre une recommandation à la séance du mois de mai, soit lorsque l'analyse des données sera terminée.

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

- On aurait aimé voir un critère traitant de la proximité de services courants ou semi-courants dans la catégorie de critères de densité d'activité. Les endroits qui sont à proximité de services devraient avoir un poids supplémentaire dans la pondération, ou encore, un nouveau critère devrait être établi. Cela pourrait avoir une incidence sur le séquençage des travaux. La proximité de services entraîne souvent des déplacements courts (par exemple, à pieds ou à vélo) qui demandent également des aménagements sécuritaires. Réponse : On indique qu'il s'agit ici d'un exercice touchant les artères ayant été identifiées en 2019. Cette identification s'inspire du schéma d'aménagement de 2015 ; les choix n'ont pas été effectués en fonction des déplacements actifs s'y produisant.

Il y a eu beaucoup de projets de développement entre 2019 et 2023. Il s'agit d'un exercice de priorisation qui comporte des travaux d'infrastructures afin de transformer des rues locales en véritables artères.

- Pourquoi la liste proposée n'inclut-elle pas l'intersection des boulevards St-René et Labrosse ? Une résidence pour personnes âgées est située à proximité de cette intersection. Réponse : Des travaux d'infrastructures sont prévus à court ou moyen terme à cette intersection. Les principes d'accessibilité universelle sont considérés et appliqués lors des travaux d'infrastructures. L'administration pourra fournir un résumé des travaux prévus ainsi que l'échéancier.
- Est-ce que les personnes en situation de handicap font partie du critère de vulnérabilité ? L'administration devra faire des vérifications et transmettre l'information plus tard. Le critère « situation de handicap » semble difficile à mesurer puisqu'il n'existe pas de données qui permettent de localiser ces personnes sur le territoire.
- Le boulevard de Lucerne est un tronçon très important pour le réseau cyclable permettant des déplacements vers l'est ou l'ouest. Est-ce que le fait qu'il fasse partie du Plan directeur cyclable est un facteur de priorisation ? Réponse : Le réseau cyclable est au niveau 10. Il fait donc partie des critères.

8. Révision des seuils de vitesse de la Politique sur les mesures de modération de la circulation — Analyse et réflexion/Recommandation

Le document Révision des seuils liés à la vitesse de la Politique sur les mesures de modération de la circulation est présenté aux membres. Ce document leur a été transmis avant la tenue de la séance. L'objectif de la présentation est d'évaluer l'impact qu'aurait une baisse des seuils liés à la vitesse de circulation de la Politique sur les mesures de modération de la circulation (MMC) sur le nombre de sites qui pourraient potentiellement être qualifiés. Il s'agit d'une deuxième présentation sur ce sujet.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Plan de présentation ;
- État de situation ;
- Scénarios-Options ;
- Impacts et enjeux ;
- Annexes.

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

- La présentation a fait ressortir que les enjeux de sécurité routière liés aux collisions, particulièrement celles avec dommages corporels ou impliquant des usagers vulnérables, se retrouvent principalement sur le réseau artériel. Est-il possible d'intégrer les rues à plus de 50 km/h dans une éventuelle réflexion sur la Politique sur les MMC ? Réponse : Les rues où la vitesse est de plus de 50 km/h ainsi que le réseau artériel ne sont pas ciblés dans la Politique sur les MMC ; cette dernière cible plutôt les rues collectrices et locales. Lors de travaux de réaménagement routier des artères, les situations sont évaluées au cas par cas. Il importe de savoir que le réseau artériel compte des routes prioritaires utilisées par les services d'urgence. La prudence est de mise quant au type d'aménagement pouvant y être fait.
- Le scénario priorisant un nombre maximum de sites est l'option qui devrait être priorisé pour rendre les rues sécuritaires. Bien qu'il fera augmenter considérablement le nombre de sites, cette augmentation ne devrait pas se répéter tous les ans. Un rehaussement des standards devrait faire diminuer le nombre de requêtes. La décision appartiendra au conseil municipal de financer ou non cette option. Réponse : On attire l'attention sur le fait que le nombre sera néanmoins très élevé et que plusieurs des mesures qui seront mises en place ne sont pas permanentes. Il s'agit de bollards qui nécessitent un entretien et un financement récurrent annuel.

- Relativement au scénario 2 ciblant les zones à 30 km/h (scolaires et parcs), on indique qu'il y a parfois plus de demandes de relevés de vitesse sur les rues de 40 km/h dans certains districts. D'autres villes comme Laval ont un seuil de 8 km/h. La Ville de Gatineau pourrait ainsi faire mieux que d'autres villes.
- Il est mentionné que la baisse du seuil lié à la vitesse devrait impliquer une analyse rétroactive (trois ans sont ici suggérés) afin d'inclure les sites dont les relevés de vitesse effectués rencontrent maintenant le nouveau seuil établi.
- Plus le nombre de sites à réaliser est élevé, plus le délai de réalisation risque d'être grand. Le scénario 1 demande un plan d'action avec un échéancier puisque basé sur les relevés des 3 dernières années, 388 nouveaux sites se qualifient. Ce plan ne sera pas produit avant que le conseil municipal soit saisi de la recommandation.
- Le budget 2024 est de 400 000 \$ tel que mentionné à la présentation, mais auquel on doit y ajouter un budget spécial de 1,5M\$ déjà adopté par le conseil.
- Les budgets sont pour la mise en place des MMC et non pour de potentiel besoin en ressources humaines. Une augmentation substantielle du nombre de sites pourrait affecter la capacité de réalisation des équipes.
- Est-il possible d'installer des bordures de béton ou des quick kurb pour aménager des bandes cyclables? Réponse : Le sujet est toujours en discussion entre différents services. Il s'agit d'une option intéressante, mais qui présente potentiellement des enjeux d'entretien et de drainage.

CTDDS-2024-02

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, lors de sa séance régulière du 11 avril 2024, recommande au conseil municipal :

- d'adopter le scénario 1 soit l'abaissement du seuil à 5 km/h quant au critère d'admissibilité lié à la vitesse.

*Il est proposé par Edmond Leclerc
Appuyé par Caroline Murray*

Recommandé

9. Varia

Aucun sujet n'est inscrit au point varia.

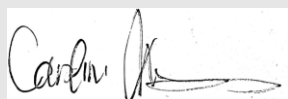
10. Levée de la séance

*Il est proposé par Caroline Murray
Appuyé par Laura Darche*

Et résolu que cette Commission accepte de lever la séance à 18 h 44.

DISTRIBUTION :

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



VICE-PRÉSIDENTE
CAROLINE MURRAY

Élaine Déry

SECRÉTAIRE
ÉLAINE DÉRY