

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

PROCÈS-VERBAL

6^e séance tenue le 28 mai 2019 à 17 h

Maison du citoyen, salle des Comités, 2^e étage, 25, rue Laurier

PRÉSENCES :

Membres

M^{me} Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d'Aylmer (n° 1)
M. Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)
M. Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)
M^{me} Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables
M^{me} France Legault – Citoyenne
M. Éric Thibault – Citoyen
M. Marcel Fallu – Citoyen

Secrétaire

M. Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

M^{me} Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique
M^{me} Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
M. Claude Martine – Responsable, circulation et sécurité routière
M. Steve Dessureault – Inspecteur, service de police

Ressource externe

M. Patrick Leclerc – Société de transport de l'Outaouais

Autres membres du conseil

M. Mike Duggan – Conseiller, district de Deschênes (n° 3)
M. Gilles Carpentier – Conseiller, district du Carrefour-de-l'Hôpital (n° 12)

ABSENCES :

Membres

M. Bernard Hurteau – Organisme, transports urbains et déplacements durables
M. Ludovic Arès – Citoyen

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 17 h 30.

2. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté avec ajout, aux variés, d'un suivi sur le Plan directeur vélo et d'un point sur les policiers épouvantails.

3. Approbation et signature du procès-verbal de la 5^e séance tenue le 27 mars 2019

Le procès-verbal de la 5^e séance tenue le 27 mars est approuvé par les membres et signé par la présidente.

 PRÉSIDENTE	 SECRÉTAIRE
---	--

4. Suivi du procès-verbal de la 5^e séance tenue le 27 mars 2019

Aucun suivi n'a été effectué.

5. Période de questions des citoyennes et citoyens

Arrivée de M. André Simonson.

M. Simonson remet un document aux membres de la Commission, et en fait ensuite la lecture. Son intervention vise à promouvoir le covoiturage, en complément au service de transport en commun existant.

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

- La Commission ne traite pas des questions reliées aux opérations de la STO. M. Simonson est invité à se présenter à la période d'interventions citoyennes du conseil d'administration de la STO. L'horaire est disponible en ligne.
- Selon son plan de travail, la Commission doit étudier la question du covoiturage d'ici la fin 2020. Le covoiturage offre un très grand potentiel, en raison d'un grand pourcentage de la population qui converge vers deux pôles;
- M. Duggan mentionne qu'un groupe de travail s'était penché sur la question du covoiturage au dernier mandat du conseil, duquel a découlé l'application Netlift qui offre des options et solutions en mobilité.

Départ de M. André Simonson.

Arrivée de M. Sylvain Michaud, de l'Association des Véhicules Électriques du Québec.

M. Michaud demande si un échéancier est prévu pour déposer un plan d'action au sujet de l'électrification des transports. Il demande également si la Ville prévoit d'enregistrer les séances des commissions publiques pour les rendre plus accessibles.

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

- La Commission est encore en période d'analyse et réflexion concernant l'électrification des transports. Des recommandations pourraient être émises à l'automne;
- L'enregistrement des séances n'est pas prévu. Le procès-verbal est par contre public après avoir été adopté par le conseil.

Départ de M. Sylvain Michaud

6. Examiner certaines modifications à la Politique sur les mesures de modération de la vitesse en milieu rural – Analyse et réflexion

L'examen de certaines modifications à la Politique sur les mesures de modération de la vitesse en milieu rural émane d'un mandat du conseil municipal. La présentation vise à alimenter la réflexion en vue d'une recommandation au conseil municipal sur de nouvelles mesures à mettre en place et sur les secteurs qui pourraient être considérés. Ce sujet sera de retour à la Commission à l'automne, pour recommandation.

La présentation fait état de la Politique INFRA-2012-01 sur les mesures de modération de la circulation, des principes de base de la détermination des limites de vitesse, des principaux enjeux des mesures de modération de la circulation en milieu rural, de la littérature concernant ces mesures et d'un bref portrait des chemins ruraux de la Ville de Gatineau.

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

- Les préoccupations des membres du Comité consultatif agricole (CCA), relevées à leur dernière séance, sont résumées à la Commission par M^{me} la Présidente;

- Les mesures de modération de la vitesse possibles sont limitées en milieu rural en comparaison avec le milieu urbain;
- Certaines rues locales résidentielles déjà affichées à 40 km/h à l'extérieur du périmètre d'urbanisation pourraient être considérées et profiter de ces mesures;
- Les municipalités voisines n'ont pas de politique sur les mesures de la modération de la circulation;
- Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé publie ponctuellement des stratégies de contre-mesure;
- Le bilan routier n'est actuellement pas un critère dans la politique; l'exercice devra identifier les rues à prioriser; le type d'accident pourrait également être considéré;
- Les mesures se transposent difficilement d'un endroit à l'autre;
- L'efficacité réelle des mesures de modération de la circulation en milieu rural varie beaucoup d'un site à l'autre selon la littérature;
- Les mesures diffèrent de celles utilisées en milieu urbain;
- La vitesse de 50 km/h est critique; les piétons heurtés à cette vitesse ont 75 % de probabilité de succomber à leurs blessures;
- Beaucoup de plaintes de citoyens sont enregistrées concernant la vitesse en milieu rural;
- Évaluer la possibilité d'installer un affichage qui annonce l'entrée en zone agricole, comme on le fait, à l'inverse, pour l'entrée en zone habitée;
- Les photoradars sont installés en milieux accidentogènes pour obtenir une acceptabilité sociale; les zones les plus accidentogènes ne sont pas situées en milieu rural;
- Le choix des sites où sont installés les photoradars est réfléchi; la Ville de Gatineau est la seule grande ville dont le programme s'autosuffit; la quantité de photoradars est régie par le ministère des Transports
- La possibilité d'installer des radars pédagogiques est abordée, mais il pourrait être complexe considérant qu'il y a moins de support disponibles en milieu rural pour installer ce type de dispositif;
- Les critères d'évaluation pour déterminer les sites où seront installés les radars pédagogiques; la possibilité d'abaisser certains critères pour permettre l'installation de radars pédagogiques hors du périmètre urbain;
- La rareté de la documentation disponible au Québec sur les mesures de modération de la vitesse en milieu rural et l'occasion d'en créer;
- La densification chez les municipalités voisines et l'étalement urbain a une incidence sur le débit de circulation en milieu rural;
- La possibilité de sauver des vies;
- Le *statu quo* n'est pas une solution;
- La sécurité routière, plus particulièrement le sentiment de sécurité, et au-delà de la question financière, revêt une importance particulière pour les citoyens;
- Les mesures de modération de la vitesse sont un des éléments de succès de la sécurité routière et non le seul; ces mesures entrent dans le premier E du principe des 5E (*engineering, enforcement, education, encouragement, evaluation*);
- Le service de police évaluera si plus de ressources financières sont nécessaires pour le milieu rural;
- La Ville a une approche globale; la campagne « Prudence! » est très efficace et durera trois ans.

7. Examiner certaines mesures visant à favoriser l'utilisation de véhicules électriques, 2^e partie – Analyse et réflexion

Pour faire suite à la présentation de la dernière séance et aux interventions de personnes-ressources invitées, l'administration effectue un bref retour sur les mesures visant à favoriser l'électrification des transports à la Ville de Gatineau, notamment au niveau des voies réservées, de l'exigence d'installer une sortie électrique extérieure de 240 V sur chaque nouvelle résidence et de la localisation et du déploiement de bornes électriques à la Ville de Gatineau.

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

- Le mandat de la Commission sur le développement du territoire, de l'habitation et l'environnement sur la stratégie d'adaptation aux changements climatiques;
- D'autres mesures pourraient être mises en place, soit des incitatifs financiers;

- Des spécialistes offrent leurs services pour évaluer les potentiels et contraintes de l'électrification des transports d'une ville;
- Faire la comparaison avec d'autres municipalités sur le ratio exigé de bornes de recharge par nombre de cases de stationnement dans les espaces de stationnement publics;
- Évaluer la possibilité de mettre à la disposition des citoyens les bornes de recharge de la flotte légère municipale;
- Le nombre et la disposition des bornes de recharge sur le territoire de la Ville;
- Un ratio de bornes de recharge devrait être intégré au concept en cours d'élaboration de rues conviviales;
- Le peu d'intérêt à installer des bornes de recharge dans les stationnements incitatifs de la STO; comparer ce que font les autres sociétés de transport;
- Éviter de prendre des mesures seulement symboliques.

8. Élaborer une politique sur la nouvelle hiérarchie routière (rues conviviales) – Émettre un avis à la Commission sur le développement du territoire, de l'habitation et l'environnement

L'élaboration d'une politique sur la nouvelle hiérarchie routière (rues conviviales) émane d'un mandat du conseil municipal. La présentation vise à alimenter la réflexion, et émettre un avis à la Commission sur le développement du territoire, de l'habitation et l'environnement (CDTHE), sur les possibles mesures à intégrer à une éventuelle politique sur la nouvelle hiérarchie routière.

La présentation fait état du contexte actuel des liens routiers sur le territoire de la Ville, les étapes subséquentes en vue d'une recommandation au conseil à l'hiver 2020, la définition de l'approche et d'une rue conviviale, ainsi que la nouvelle classification proposée des différents types de rues.

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

- Dans certaines situations, les sentiers bidirectionnels peuvent s'avérer dangereux; par contre, il ne faut pas les éliminer totalement, puisqu'ils présentent également certains avantages, notamment au niveau du déneigement; il faudra réfléchir où et comment les aménager;
- La classification du réseau routier actuel selon s'il remplit les critères des rues conviviales ne semble pas tout à fait juste; le diagnostic sera affiné, ce n'est qu'un début de réflexion;
- Certains types de rues sans trottoirs selon la classification proposée devraient avoir un trottoir; d'autres, avec un trottoir, devraient en avoir deux;
- Amorcer une réflexion sur le transport à la demande;
- Faire plus de place au transport en commun;
- La question de l'éclairage devra être abordée; une rue conviviale n'est plus conviviale si elle est mal éclairée; la perception de sécurité est primordiale;
- Le mandat est de prioriser les artères et collectrices à urbaniser identifiées au schéma d'aménagement et de développement révisé;
- Les bandes cyclables entre une voie automobile et un stationnement sur rue sont à éviter; cela crée des risques d'emportierage;
- Les utilisateurs du réseau cyclable doivent pouvoir apporter leur point de vue à la rédaction du guide d'aménagement des rues conviviales;
- Le prix « Vélo sympathique » attribué par Vélo Québec à la Ville de Gatineau;
- Vélo Québec et Piétons Québec seront rencontrés au sujet de l'aménagement des rues conviviales;
- Une membre de la Commission enverra au responsable des Comités et Commissions ses commentaires par courriel;
- Les coupes de rue types 4 à 7 sont à revoir;
- Il est primordial d'arrimer l'aménagement des rues conviviales aux travaux de déneigement;
- L'aménagement des intersections, l'accessibilité universelle, le type de pavage, les terrasses pour commerçants, le pourcentage de canopée, l'éclairage, la signalisation adaptée, le mobilier urbain, les bornes électriques et les supports à vélo sont à prendre en considération;
- Revoir auprès du consultant les critères pour l'aménagement de terre-pleins optionnels.

9. Varia

Les ajouts aux varia sur le suivi sur le Plan directeur vélo et les policiers épouvantails sont remis à la prochaine séance. Entre-temps, M^{me} la présidente et M. Champagne se rendront, au mois de juin, à la 12^e édition du gala des grands prix d'excellence de l'Association québécoise des transports.

10. Levée de la séance

La séance est levée à 20 h 14.