

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

PROCÈS-VERBAL

30^e séance tenue le 20 avril 2023 à 17 h 01

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

Alexandre Wolford – Citoyen

Émilie Rachiele-Tremblay – Citoyenne

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Nadine Lafond – Cheffe de service , planification des transports et de la mobilité, Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD)

Louis-Charles Désy – Directeur adjoint, Service des infrastructures et projets

Geneviève Emery – Coordinatrice, circulation et sécurité routière, Service des infrastructures et projets

Patrick Vaillancourt – Inspecteur, Service de police

Serge Beaudry – Lieutenant, Service de police

ABSENCE :

Membre

Aminata Ndiaye – Citoyenne

Séance publique

17 h 01

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 17 h 01.

2. Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

3. Période de questions du public

Personne ne s’est présenté à la période de questions du public.



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 29^e séance tenue le 23 mars 2023

Le procès-verbal de la 29^e séance tenue le 23 mars 2023 est approuvé par les membres.

5. Suivi du procès-verbal de la 29^e séance tenue le 23 mars 2023

On demande s'il est pertinent d'ajouter une phrase à la page 5 du Guide de réalisation d'une étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier (EMPI) faisant référence à un guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Gatineau, pour rendre les normes d'accessibilité universelle plus exigeantes. Actuellement, le code du bâtiment n'est que respecté minimalement.

On précise que la Ville ne s'est pas dotée de normes d'accessibilité universelle établies et votées par le conseil. Les normes utilisées proviennent du gouvernement provincial. Les promoteurs respectent généralement les normes minimales. Un tel guide pourrait être développé de concert avec la Commission. On propose de l'ajouter au plan de travail 2024.

On ajoute que la version définitive du Guide EMPI vient d'être adoptée et publiée sur le site de la Ville. On peut le réviser une fois par an ou aux deux ans.

6. Date de la prochaine séance : 25 mai 2023

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 25 mai 2023.

On souligne que le congrès annuel et salon professionnel de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) aura lieu le 25 mai 2023 à Toronto. On demande de déplacer la séance à une autre date qui conviendra à tous.

7. Mandat du Plan de sécurité routière – Information

Le document *PowerPoint* « Plan d'intervention en sécurité routière » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte;
- Programme d'aide financière;
- Grandes étapes de réalisation d'un Plan d'intervention en sécurité routière (PISR).

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

- On suggère d'inclure les associations de résidents et résidentes et la Commission jeunesse à la réflexion. Certaines associations conçoivent des plans locaux de déplacements de quartier;
- Les centres de services scolaire ont été approchés. Le cégep et l'université de la région ont également été invités;
- Les données d'accidents proviennent du ministère des Transports et de la Mobilité durable, pour des accidents qui ont nécessité un rapport d'accident;
- Les partenaires externes identifieront des endroits problématiques qui se traduisent en quasi-accidents, ce qui pourrait contribuer à réorganiser la priorité des sites au moment de leur choix. Sinon, ce type d'endroits problématiques pourrait être étudié dans un autre mandat qui ne sera pas financé par le gouvernement du Québec;
- Les comparaisons aux autres villes du Québec visent des villes de population semblable;
- Il n'est pas prévu d'organiser des consultations publiques. Plusieurs partenaires externes participent au projet;
- Les critères de priorisation des sites sont le taux d'accidents et l'indice de gravité;
- Le consultant a reçu la demande de mettre en relief les accidents qui impliquent des personnes vulnérables, piétonnes ou cyclistes;
- On suggère de mieux justifier le choix de ne pas tenir de consultations publiques. Ce n'est pas parce que les accidents ont déjà eu lieu que la population ne peut pas se prononcer sur les façons d'améliorer la situation;

- Les 35 sites seront évalués et sélectionnés selon des critères de priorisation. On croit que le nombre de quasi-accidents permettrait une sélection plus précise de ces sites. On rappelle qu'une carte interactive a été développée avec succès lors de l'élaboration du Plan directeur du réseau cyclable, et qu'une telle carte permettrait de cibler les endroits qui provoquent le plus de quasi-accidents.

8. Bilan du Plan directeur du réseau cyclable 2022 – Information

Le document *PowerPoint* « Bilan du Plan directeur du réseau cyclable 2022 » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- Principales réalisations en 2022 :
 - Environnement cyclable;
 - Encouragement;
 - Éducation;
 - Encadrement;
 - Planification et réalisation.
- Constats.

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

- Les résultats du projet pilote des casiers à vélos sont plutôt mitigés. Certains casiers seront déplacés, et d'autres sites sont évalués. On suggère d'en installer un à Buckingham près de l'hôpital de Papineau, qui constitue un pôle d'emploi dans le secteur;
- La Ville loue les casiers à vélos, mais pourra les acheter à la fin du projet pilote si elle le souhaite;
- Une piste multifonctionnelle est juxtaposée à la rue, et un sentier polyvalent est en site propre;
- Excluant les engagements, 9 % du budget du Plan directeur du réseau cyclable reste disponible jusqu'en décembre 2024. Des subventions du ministère des Transports et des Déplacements durables s'ajouteront. On prévoit avoir réalisé environ 75 % du Plan d'ici décembre 2024. On s'assurera d'obtenir du financement pour les années subséquentes;
- Les comptages réalisés ne font pas de distinction entre les vélos et les équipements d'aide à la mobilité motorisée. Pour faire cette distinction, des comptages manuels doivent être réalisés;
- On souhaite que soient inclus les équipements d'aide à la mobilité aux campagnes de sensibilisation et aux événements faisant la promotion de la mobilité durable. On répond que ce ne sont pas tous les types d'équipements d'aide à la mobilité qui sont autorisés sur les pistes cyclables;
- Les associations sont créées par des mouvements citoyens, et non par la Ville. La Ville peut par contre soutenir ces associations une fois créées;
- On propose de réfléchir à l'inclusion de la micromobilité au nouveau Plan directeur du réseau cyclable à partir de 2025, pour que ce plan ne soit pas réservé exclusivement aux vélos. Les pistes cyclables ne sont pas utilisées exclusivement par le vélo. On songera à la manière d'inclure la micromobilité à la Campagne *Gatineau ville vélo*;
- L'organisme *Entre deux roues* offre des services aux personnes à mobilité réduite, et on propose d'impliquer cet organisme à la réflexion du nouveau Plan;
- Les sites visés par les patrouilles policières à vélo varient d'une semaine à l'autre, particulièrement durant la période scolaire. On propose de revenir aux membres par courriel sur les sites visés, plus précisément, et sur les types d'intervention. Le Service de police s'est engagé à augmenter la présence policière à vélo de plusieurs centaines d'heures. Leur plan d'action prévoit également de maximiser leur présence sur le réseau récréotouristique;
- Le bilan présente seulement les coûts de construction. Le bilan du coût des autres actions pourrait être présenté lors des prochains bilans, pour plus de transparence;
- Le Plan directeur du réseau cyclable a été élaboré dans une vision de vélo utilitaire, et non récréatif. Les interventions pour assurer la connectivité du réseau cyclable s'arriment principalement aux projets d'infrastructures.

9. Portrait de la situation de la réglementation sur les vélos à assistance électrique et autres équipements de micromobilité – Information

Le document *PowerPoint* « Portrait de la situation de la réglementation sur les vélos à assistance électrique et autres équipements de micromobilité » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- Aide-mémoire pour l'encadrement prévu au CSR/Réglementation municipale pour certains moyens de déplacement :
 - Bicyclette;
 - Bicyclette assistée (vélo électrique);
 - Bicyclette assistée style *e-bike*;
 - Cyclomoteur essence ou électrique;
 - Trottinette non motorisée;
 - Trottinette électrique projet pilote;
 - Aide à la mobilité motorisée (AMM);
 - Autres moyens de déplacement.
- Points d'informations;
- Statistiques

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

- Les sentiers polyvalents ne sont pas réglementés par le Code de la sécurité routière;
- Un règlement municipal pourrait encadrer l'ensemble des équipements de micromobilité. Certaines villes s'orientent en ce sens. On propose d'inclure cet élément au prochain plan de travail de la Commission;
- On ne connaît pas le fondement du Code de la sécurité routière qui permet le port d'un écouteur pour les véhicules qui peuvent se déplacer à plus de 70 km/h, mais qui l'interdit pour les personnes à vélo, en vélo à assistance électrique et en trottinette. On croit que le législateur a voulu protéger les personnes à vélo, en vélo à assistance électrique et en trottinette, qui sont considérées comme étant plus vulnérables;
- Les trottoirs font partie de la voie publique, mais les sentiers récréatifs, pistes cyclables et pistes multifonctionnelles n'en font pas partie;
- On invite les membres à envoyer par courriel toutes questions sur l'interprétation de la réglementation, au besoin;
- La vitesse maximale sur une piste cyclable est fixée à 32 km/h, et sur le trottoir à 10 km/h;
- Les personnes en fauteuil roulant doivent respecter les mêmes normes qu'un cycliste. L'utilisation d'un cellulaire est donc interdite, à moins d'utiliser un dispositif mains libres ou d'être en position arrêtée;
- Un *e-bike* peut circuler sur les pistes cyclables. Les patins à roues sont interdits sur la chaussée et sont autorisés sur les sentiers récréatifs. Les trottinettes électriques et motorisées sont interdites sur les pistes cyclables. Les équipements d'aide à la mobilité motorisés peuvent circuler sur les pistes cyclables jusqu'à un maximum de 32 km/h;
- Il n'y a pas de vitesse maximale pour les vélos dans les sentiers récréatifs de la Commission de la capitale nationale. Les vitesses affichées sont des vitesses recommandées;
- Il n'y a pas de définition précise de ce qu'est un vélo. Par contre, des équipements de sécurité sont obligatoires sur un vélo, comme un système de freins sur les roues arrière, et des réflecteurs avant et arrière, sur les roues et sur les pédales. Si aucun effort physique n'est requis, le vélo est considéré comme un véhicule assisté;
- On spécifie qu'un véhicule assisté, dans le cas d'un vélo, doit avoir des pédales fonctionnelles;
- Les personnes qui modifient leur véhicule assisté de façon non conforme à l'article 214 du Code de la sécurité routière s'exposent à des contraventions;
- Certains types de vélos à assistance électrique peuvent circuler sans avoir à fournir un effort physique, d'autres de 250 W nécessitent un effort physique constant. Tous les vélos à assistance électrique sont verrouillés à une vitesse maximale de 32 km/h;
- Une personne utilisant un vélo à assistance électrique doit obligatoirement porter un casque, tandis que le casque n'est pas obligatoire pour une personne utilisant un vélo sans assistance;
- On mentionne que le casque n'est pas obligatoire pour les personnes utilisant un vélo sans assistance, puisqu'une telle obligation entraînerait une diminution globale de l'utilisation du vélo.

L'avantage du port du casque s'est révélé moins important que les bienfaits sur la santé publique de l'utilisation du vélo pour les déplacements;

- On fait remarquer que certaines personnes arrivent à déverrouiller les vélos à assistance électrique qui sont verrouillés à 32 km/h;
- Le Service de police participe à plusieurs événements pour passer leurs messages concernant la prévention, la sensibilisation et la cohabitation;
- La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) présentera dans les prochains mois un nouveau plan concernant les équipements de micromobilité. Le Service de police analysera ce plan, et s'engage à revenir à la Commission pour présenter un état de situation, possiblement après les vacances estivales.

10. Varia

a) Journée de formation offerte par *Piétons Québec*

On informe les membres que *Piétons Québec*, en collaboration avec *Vélo Québec*, offrira une journée de formation le 25 mai 2023 à la Maison du citoyen. Plus de détails sont disponibles sur le site de *Piétons Québec*.

On demande d'envoyer ces informations par courriel au secrétaire, qui les relatera aux membres.

11. Levée de la séance

La séance est levée à 19 h 01.