

23 septembre 2025

GATINEAU
POUR
LA
VIE



Plan d'intervention en sécurité routière

Pour recommandation

Service de la mobilité

Comité plénier



Objectif de la présentation



Pour recommandation

Accepter le Plan d'intervention en sécurité routière (et son plan d'action) de la Ville de Gatineau.

Mise en contexte

- Objectifs du Plan d'intervention en sécurité routière (PISR) :
 - 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 place des partenariats durables.
- Le PISR est un outil d'aide à la décision. Il vise à identifier certaines problématiques et des pistes de solutions pour augmenter la sécurité, à élaborer un plan d'action et à optimiser les investissements.
- Programme d'aide à la voirie locale.
- Suivi du guide méthodologique élaboré par le MTMD.

Mise en contexte

Historique

- **Juillet 2021** : Demande de la Ville pour participer à l'élaboration d'un Plan en sécurité routière subventionné par le MTMD (CM-2021-472).
- **Novembre 2021** : Réception de la lettre d'acceptation de la demande.
- **Août 2022** : Octroi du contrat de services professionnels à Cima + pour la réalisation du PISR (CE-2022-703).
- **Août 2022 à mai 2024** : Préparation du PISR, incluant plusieurs rencontres de travail, 4 rencontres avec partenaires et 3 présentations à la CTDDS.
- **Juin 2024** : Dépôt du PISR préliminaire au MTMD pour son approbation.
- **Janvier 2025** : Approbation du PISR par le MTMD.

Mise en contexte

Historique

Partenaires ayant pris part aux rencontres et aux échanges concernant le PISR :

- STO
- Mobi-O
- MTMD
- SAAQ
- Action Vélo Outaouais
- CTDDS
- RAPHO
- CISSSO
- Table des aînés de Gatineau
- Cégep de l'Outaouais
- CSSCV
- Service de la mobilité
- Service des travaux publics
- Service de police
- Service de sécurité incendie

Plan de la présentation

01

Constats

02

Pistes de solutions

03

Plan d'action

04

Échéancier

05

Recommandations

Constats



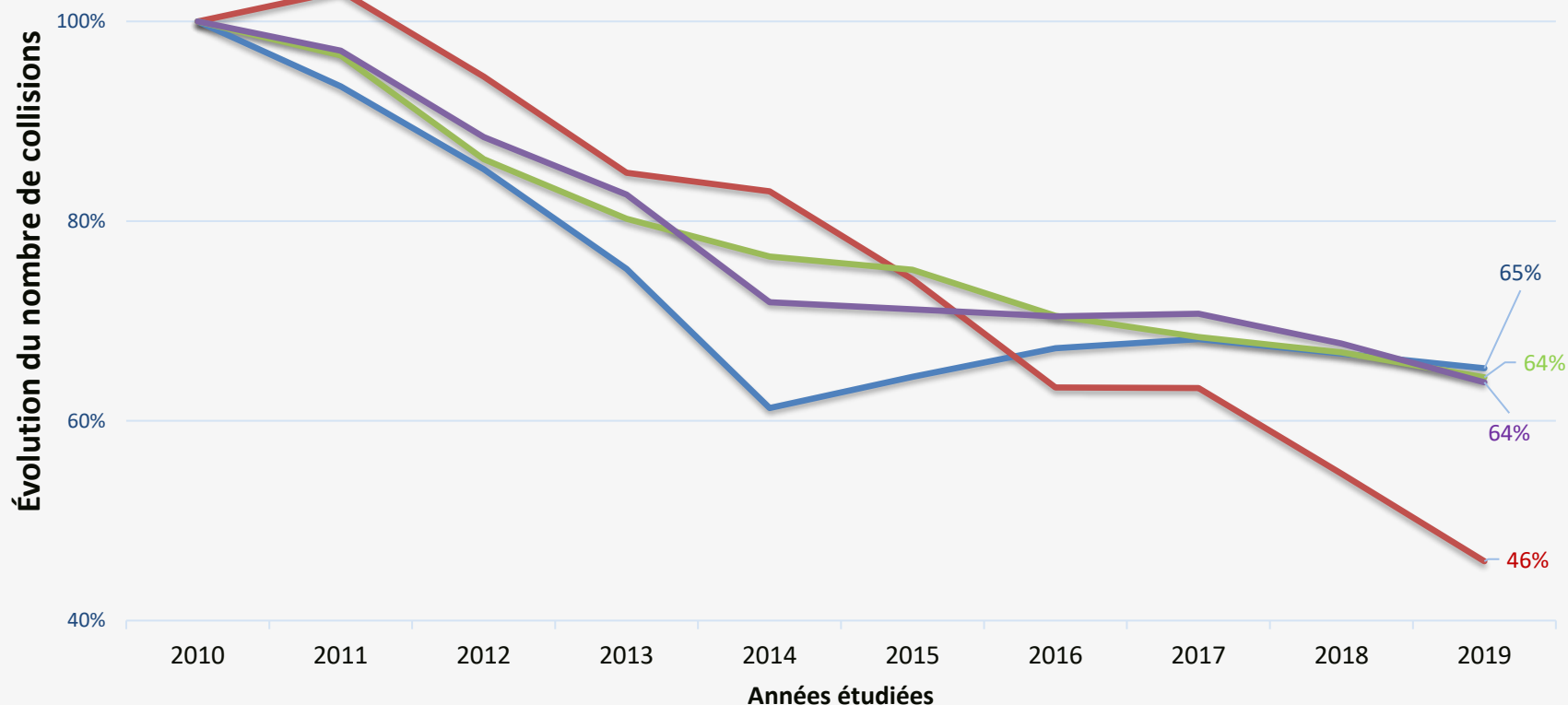
GATINEAU

Analyses effectuées

- Données d'origine : 14 202 collisions survenues entre 2015 et 2019.
- Données exclues :
 - Réseau MTMD.
 - Stationnements/terrains privés.
 - Localisation imprécise.
- Données retenues pour analyse: 13 502 collisions (95,1%).
- Comparaisons avec des groupes comparables (province et autres villes).

Constats

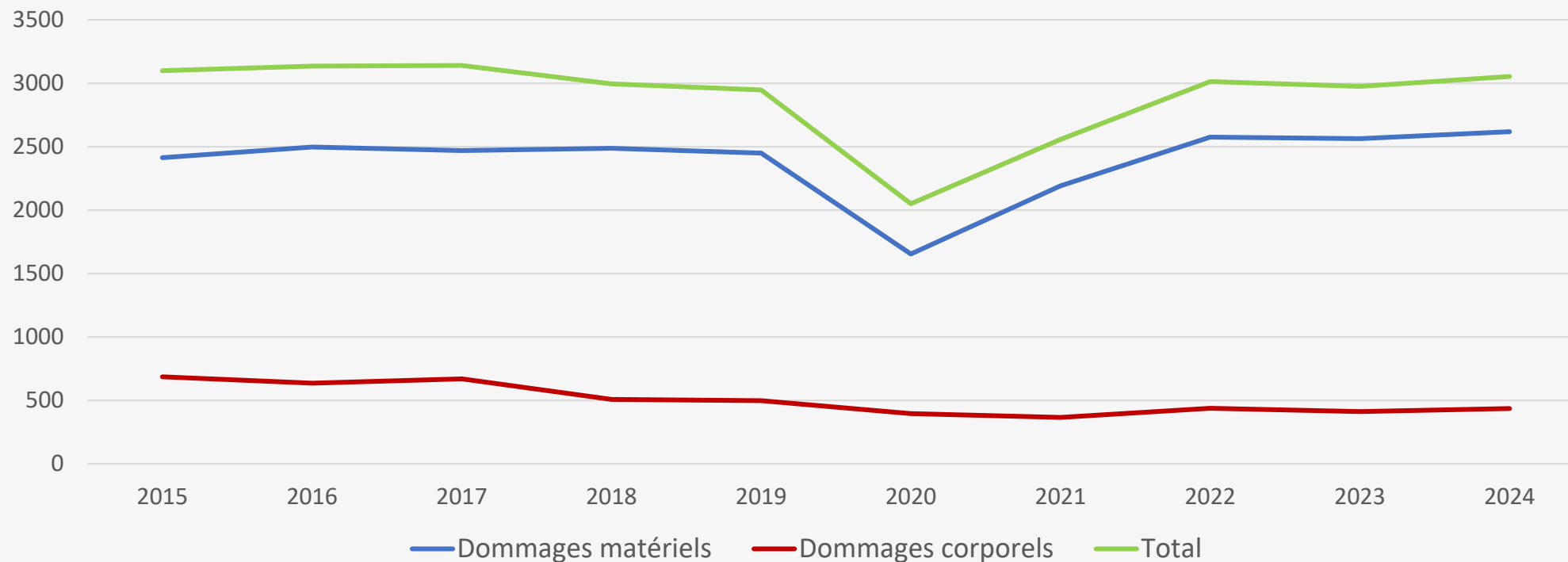
Évolution des collisions à Gatineau et pour les groupes comparables



- Ville de Gatineau
- Groupe comparable 1 : Villes de Trois-Rivières et Sherbrooke
- Groupe comparable 2 : Villes de Québec, Longueuil et Laval
- Groupe comparable 3 : Province de Québec

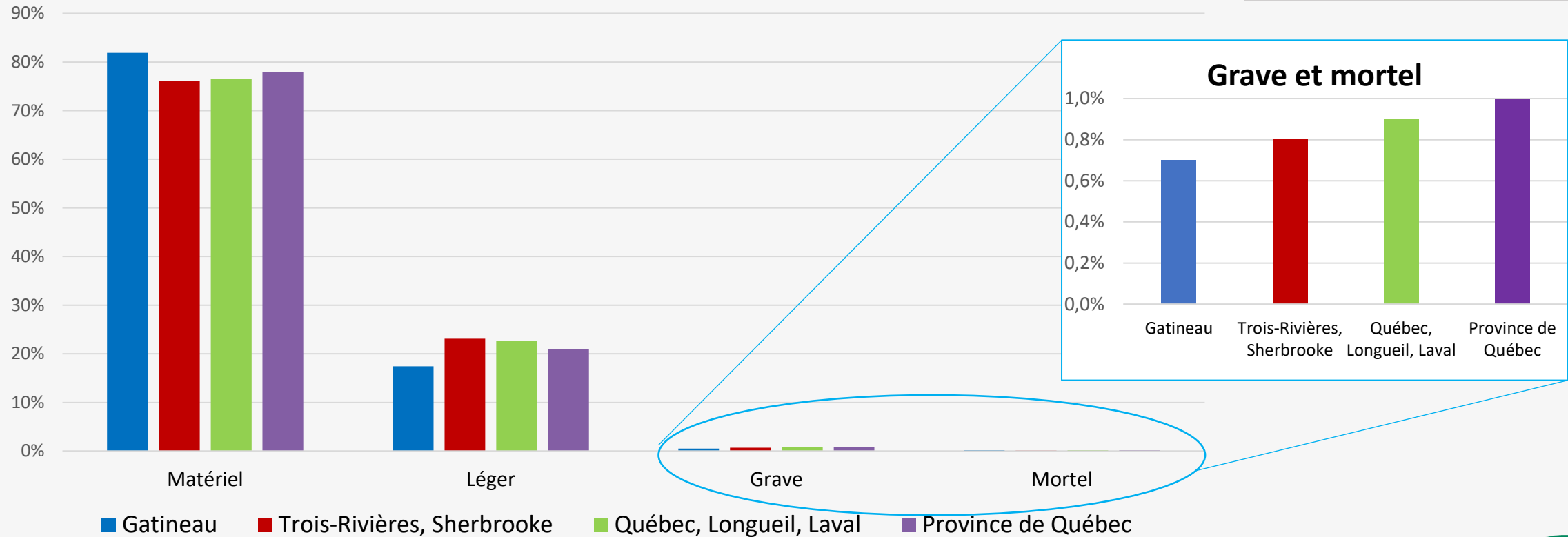
Constats (suite)

Évolution du nombre total de collisions à Gatineau



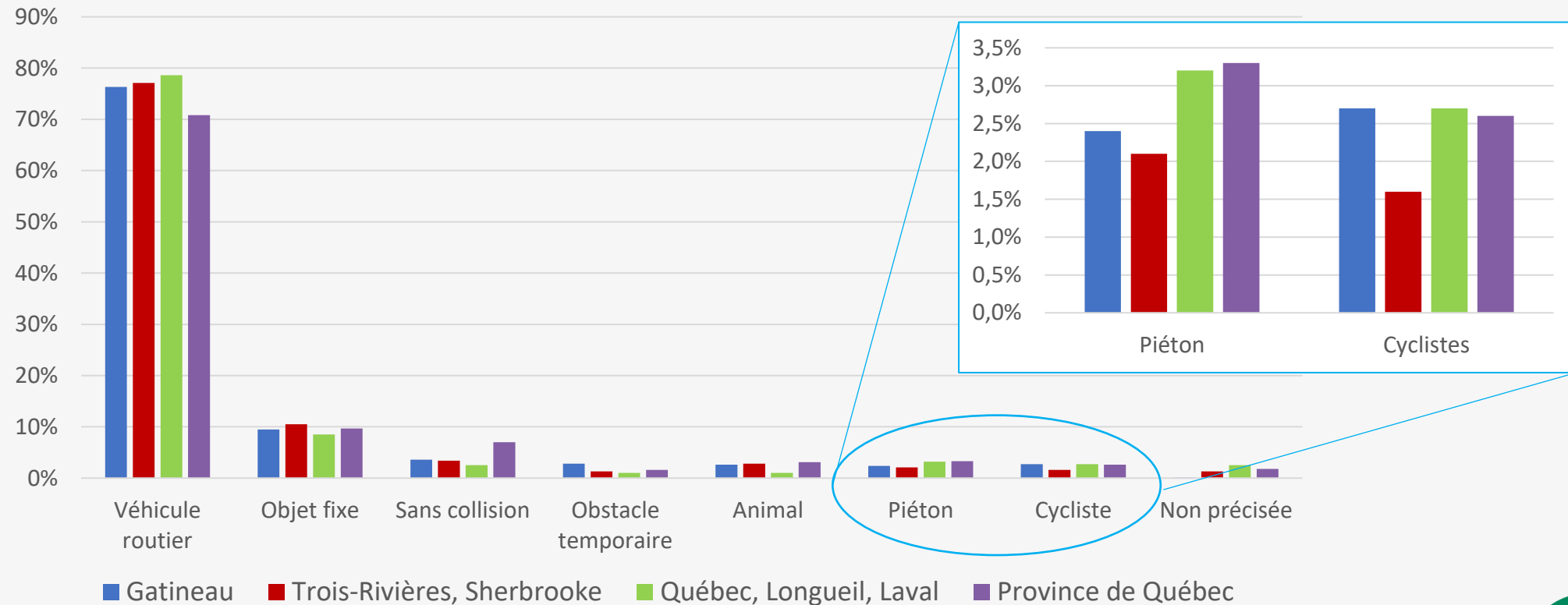
Constats (suite)

Comparaison de la gravité des collisions avec les groupes comparables



Constats (suite)

Comparaison des genres de collisions avec les groupes comparables



Constats (suite)

Constats généraux

- Le secteur Gatineau recense le plus grand nombre de collisions (nombre de collisions par an), alors que celui de Hull présente la plus grande fréquence spatiale de collisions (nombre de collisions par km).
- Le nombre de collisions a diminué dans la ville entre 2010 et 2015, et est relativement stable entre 2014 et 2019.
- Davantage de collisions se produisent durant la période de pointe de l'après-midi, plus particulièrement entre 15 h et 16 h.
- Les collisions impliquant des modes actifs résultent majoritairement en des blessures légères, mais sont parfois plus graves.

Constats (suite)

Constats généraux (suite)

- Les mois de janvier et février sont davantage voient plus de collisions que tous les autres mois de l'année.
- Les collisions par temps clairs sont prépondérantes.
- Les collisions de types autres (deux véhicules ou plus) sont prépondérantes. Les collisions à angle droit et arrière sont respectivement deuxièmes et troisièmes dans l'ordre d'importance.

Constats (suite)

Constats spécifiques

Permet de cerner les situations ou enjeux à des endroits précis dans le but d'apporter des pistes de solutions tangibles.

Le *Guide méthodologique d'élaboration d'un plan de sécurité* suggère l'utilisation d'une méthode reconnue pour cibler les sites les plus pertinents à analyser. Les principaux critères suivants ont été considérés afin de cibler 40 sites potentiellement problématiques :

- Grand écart entre le taux d'accident et le taux d'accident critique
- Historique de collision impliquant des usagers vulnérables
- Environnement du site demeuré inchangé depuis la période d'analyse
- Indice de gravité élevé
- Fréquence des collisions

Constats (suite)

Constats spécifiques (suite)

Liste des 40 sites ciblés pour analyses détaillées :

1	Intersection place Samuel-De Champlain et boulevard de Lucerne	15	Tronçon boulevard Gréber (Lafortune à Pointe-Gatineau)
2	Intersection chemin Vanier et chemin McConnell	16	Tronçon boulevard Saint-René Ouest (Hôpital à Cité)
3	Intersection chemin d'Aylmer et rue Chaudière	17	Tronçon boulevard Saint-René Est (Sunset à Bécancour)
4	Intersection chemin d'Aylmer et chemin Fraser	18	Tronçon boulevard Saint-René Ouest (Cité à Paiement)
5	Intersection rue Principale et avenue Frank-Robinson	19	Intersection rue de Cannes et boulevard La Vérendrye Ouest
6	Intersection rue Park et rue Principale	20	Intersection rue Bellehumeur et boulevard Maloney Ouest
7	Tronçon chemin Vanier (McConnell à Allumettières)	21	Intersection boulevard Maloney Ouest et rue de l'Alliance
8	Tronçon chemin d'Aylmer / rue Principale (Bordeaux à Colline)	22	Intersection boulevard Gréber et rue Saint-Louis
9	Tronçon boulevard Wilfrid-Lavigne (au nord d'Allumettières)	23	Intersection rue Jacques-Cartier et boulevard Gréber
10	Intersection rue Maclaren Est et avenue Lépine	24	Intersection boulevard La Vérendrye Ouest et rue Du Barry
11	Intersection boulevard Saint-René Est et boulevard Labrosse	25	Intersection rue Saint-Antoine et rue de Pointe-Gatineau
12	Intersection boulevard Maloney Est et rue Brian	26	Intersection boulevard de la Gappe et rue de l'Alliance
13	Intersection boulevard Maloney Ouest et rue Main	27	Intersection rue Saint-Antoine et Rue Saint-Louis
14	Tronçon rue Saint-Louis (Jacques-Cartier à Vallières)	28	Tronçon boulevard de la Gappe (Gréber à Alliance)



Constats (suite)

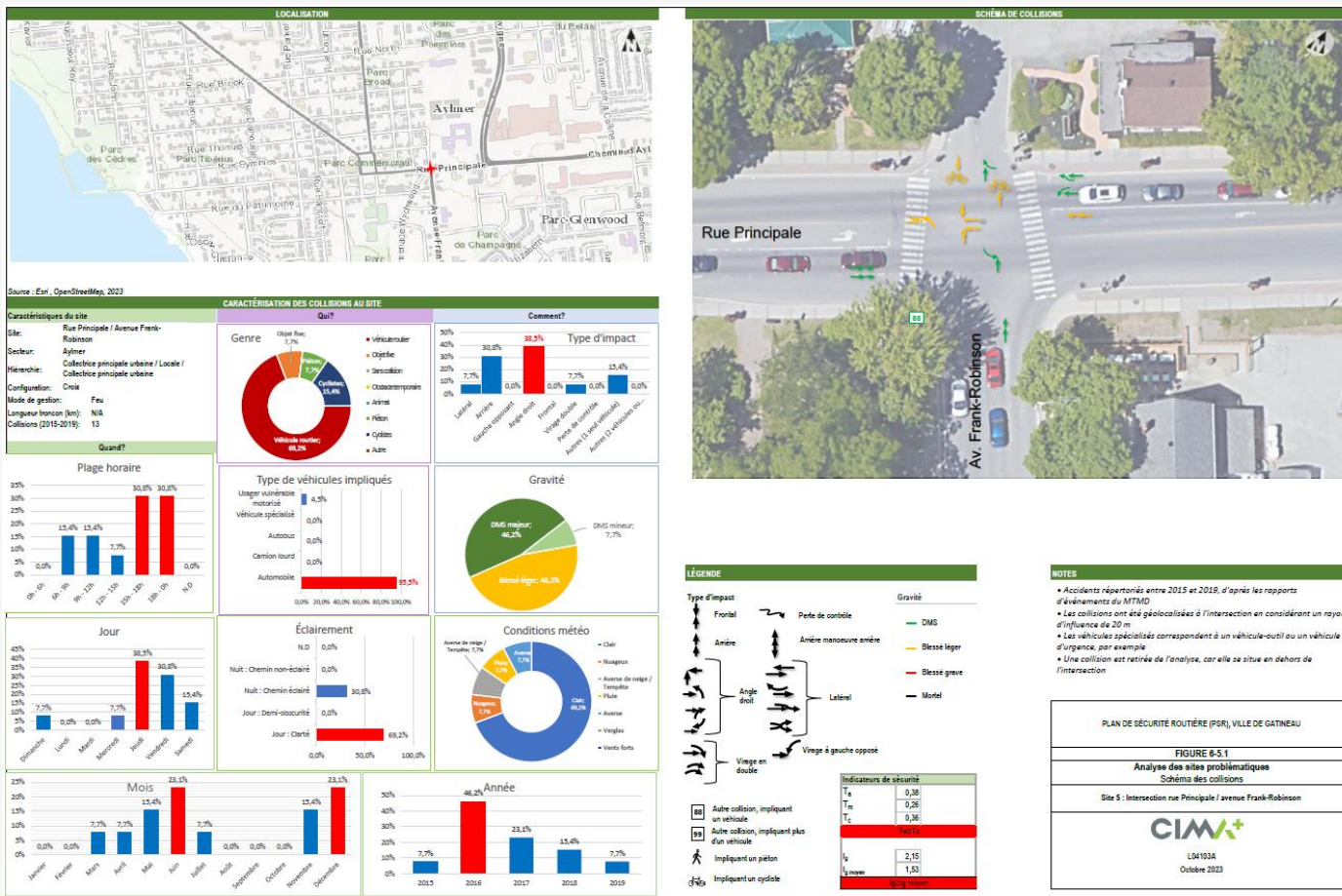
Constats spécifiques (suite)

Liste des 40 sites ciblés pour analyses détaillées :

29	Tronçon boulevard de la Gappe (Oxford au corridor Rapibus)
30	Intersection rue Saint-Rédempteur et boulevard des Allumettières
31	Intersection boulevard du Plateau et boulevard des Grives
32	Intersection rue Georges-Bilodeau et rue Philias-Fortin
33	Intersection boulevard Riel et rue Jolicoeur
34	Intersection rue de l'Atmosphère et boulevard du Plateau
35	Intersection boulevard de la Cité-des-Jeunes et rue Perras
36	Intersection rue René-Marengère et boulevard Saint-Joseph
37	Intersection rue Wellington et rue Eddy
38	Tronçon boulevard Saint-Joseph (A5 à Jean-Proulx Nord)
39	Tronçon boulevard Saint-Joseph (Jean-Proulx sud à bretelle sortie A-5 Nord)
40	Tronçon rue Georges (Fillion à Liards)

- 27 intersections
- 13 tronçons

Exemple d'une fiche de site



Pistes de solutions



GATINEAU

Pistes de solutions

Des pistes de solutions ont été élaborées afin de répondre aux différentes problématiques identifiées dans le diagnostic de sécurité routière :

- Pistes de solutions génériques → À plus grande échelle
- Pistes de solutions spécifiques → Local aux sites ciblés

Pistes de solutions génériques

- Voir à mettre en œuvre une stratégie en sécurité routière de type Vision Zéro sur le territoire de Gatineau.
- Poursuivre les analyses de sécurité routière faites sur le réseau routier municipal et apporter les corrections/bonifications au besoin.
- Effectuer les interventions policières aux endroits stratégiques et aux plages horaires problématiques.
- Offrir des infrastructures sécuritaires, conviviales et confortables répondant aux besoins des modes actifs.
- Concevoir le réseau de mobilité de façon à encourager la cohabitation des différents modes.

Pistes de solutions génériques

(suite)

- Assurer un entretien saisonnier adéquat de la chaussée et de ses abords, des aménagements cyclables et piétonniers.
- Favoriser les actions visant à accroître l'accessibilité universelle.
- Développer un programme de rue-école.
- Poursuivre la réalisation de plans de déplacements scolaires (PDS).
- Encourager la mise en place de projet pilote de rue partagée ou de vélo rue, lorsqu'applicable.
- Instaurer les mesures et recommandations émises dans Plan directeur du réseau cyclable.

Pistes de solutions génériques

(suite)

- Promouvoir et sensibiliser les écoliers et leurs parents sur la sécurité aux abords des écoles.
- Promouvoir et sensibiliser la population à l'usage des modes actifs et à la cohabitation harmonieuse des usagers.
- Promouvoir et sensibiliser la population à l'usage des modes actifs et alternatifs à l'auto-solo.
- Promouvoir et sensibiliser la population à la cohabitation des modes et à la sécurité routière.

Pistes de solutions spécifiques

Élaborées spécifiquement pour les sites identifiés.

Voici quelques exemples :

- Programmation des feux de circulation.
- Réaménagement géométrique.
- Signalisation et marquage.
- Réfection de trottoir/chaussée.
- Améliorer le déneigement.
- Solutionner les enjeux de visibilité.

Des plans concepts sont proposés pour certains sites où un réaménagement géométrique est recommandé.

Plan d'action



GATINEAU

Plan d'action

- Permet de suggérer une priorité dans les pistes de solutions à mettre en place.
- Vise notamment à faciliter la gestion des investissements sur le réseau routier.
- Permet d'identifier les responsables des différentes actions.

Plan d'action (suite)

Priorisation des pistes de solutions génériques :

Actions à entreprendre en lien avec l'analyse thématique et spatiale traitées selon 2 niveaux de priorisation:

- Priorité 1 → Action visant à mitiger une problématique susceptible d'occasionner des blessures plus graves aux usagers.
- Priorité 2 → Action visant à mitiger une problématique susceptible d'occasionner des blessures moins graves aux usagers.

Plan d'action (suite)

Priorisation des 40 sites analysés :

- Permet de distinguer les sites entre eux sur une base qualitative.
- Quatre niveaux de priorité établis à l'aide de l'indice équivalent de dommages matériels seulement (IEDMS), ainsi que la proportion d'utilisateurs vulnérables impliqués dans les collisions.

Plan d'action (suite)

- Considérant l'envergure des propositions émises dans le PISR, le Service de la mobilité évaluera chacune d'elles et proposera une stratégie pour la mise en place des recommandations retenues.
- Certaines pistes de solutions ont déjà été intégrées dans des projets ou mises en place sur le terrain.

Plan d'action (suite)

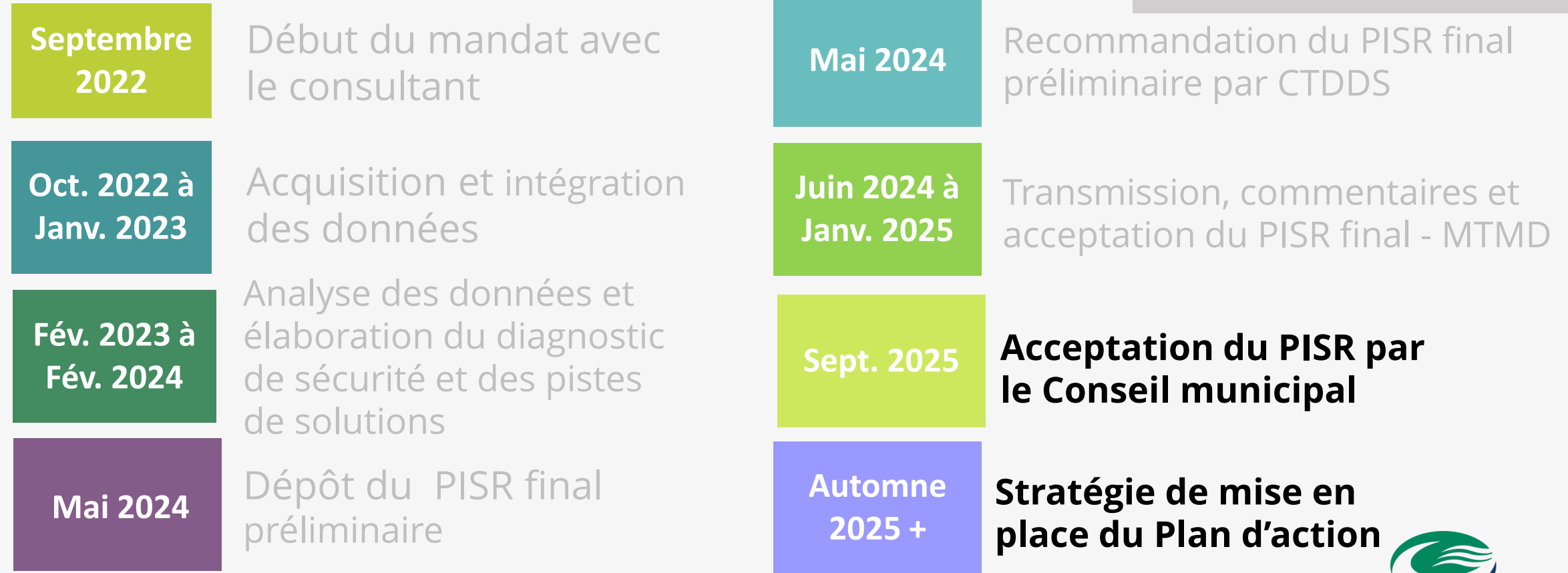
- Le MTMD confirme que l'adoption du PISR et de son plan d'action par la Ville ne l'engage aucunement à réaliser les travaux ou à mettre en place les recommandations formulées.
- La Ville de Gatineau n'est pas admissible à des subventions dans le cadre du programme d'aide à la voirie locale.

Échéancier



GATINEAU

Échéancier



Recommandation



GATINEAU

Recommandation de la CTTDS

CTDDS-2024-05

Recommander la transmission du Plan d'intervention en sécurité routière (PISR) final au ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD) pour son acceptation.

Recommandation

CP-MOB-2025-002

Que ce Conseil accepte le Plan d'intervention en sécurité routière approuvé par le MTMD et le plan d'action qui en fait partie intégrante.

Merci!