

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

**PROCÈS-VERBAL**

9<sup>e</sup> séance tenue le 19 février 2020 à 16 h

Maison du citoyen, salle des Comités, 2<sup>e</sup> étage, 25, rue Laurier

**PRÉSENCES :**

**Membres**

M. Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)  
M<sup>me</sup> Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables  
M. Bernard Hurteau – Organisme, transports urbains et déplacements durables  
M<sup>me</sup> France Legault – Citoyenne  
M. Marcel Fallu – Citoyen  
M. Jean-Luc Bourdages - Citoyen

**Secrétaire**

M. Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

**Ressources internes**

M. Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire  
M. François Pirart – Coordonnateur, planification des transports  
M. Claude Martine – Responsable, circulation et sécurité routière

**Autres membres du conseil**

M. Mike Duggan – Conseiller, district de Deschênes (n° 3)  
M<sup>me</sup> Maude Marquis-Bissonnette – Conseillère, district du Plateau (n° 4)

**ABSENCES :**

**Membres**

M<sup>me</sup> Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d'Aylmer (n° 1)  
M. Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)  
M. Ludovic Arès – Citoyen

**Ressources internes**

M<sup>me</sup> Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique  
M. Mathieu Bélanger – Directeur, service de l'urbanisme et du développement durable

---

**1. Constatation des présences et ouverture de la réunion**

Le vice-président constate les présences et ouvre la réunion à 16 h 01.

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

L'ordre du jour est adopté.

**3. Approbation et signature du procès-verbal de la 8<sup>e</sup> séance tenue le 27 novembre 2019**

Le procès-verbal de la 8<sup>e</sup> séance tenue le 27 novembre 2019 est approuvé par les membres et signé par le vice-président.

\_\_\_\_\_  
VICE-PRÉSIDENT

\_\_\_\_\_  
SECRÉTAIRE

#### 4. Date de la prochaine séance

La prochaine séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité aura lieu le 20 avril 2020.

Monsieur Daniel Champagne annonce qu'il ne pourra pas être présent à cette séance. Madame Marion Maurin annonce qu'elle devra partir avant la fin de cette séance.

#### 5. Période de questions des citoyennes et citoyens

Monsieur Bruce Lazenby, au sujet du feu de circulation à la sortie du pont Champlain à l'intersection du boulevard de Lucerne. Il est accompagné du conseiller du district électoral de Deschênes, monsieur Mike Duggan.

Monsieur Duggan remet aux membres de la Commission un document résumant la proposition de monsieur Lazenby.

Monsieur Lazenby mentionne que des milliers de résidents de l'ouest de Gatineau travaillent en Ontario et empruntent le pont Champlain quotidiennement. Au retour à la maison en fin de journée, entre 1200 et 1500 véhicules attendent entre 30 et 45 minutes sur le pont pour atteindre le feu de circulation à l'intersection du boulevard de Lucerne. Cela crée de la frustration chez les automobilistes, en plus de contribuer à l'émission supplémentaire de gaz à effet de serre. Il propose un ajustement mineur au feu de circulation pour permettre d'améliorer la fluidité à la sortie du pont en fin de journée.

Après l'intervention de monsieur Lazenby, des questions, réponses et commentaires sont formulés, concernant entre autres :

- Monsieur Champagne transmettra cette proposition à la conseillère et présidente du conseil d'administration de la Société de transport de l'Outaouais (STO), madame Myriam Nadeau;
- Bien qu'une seule ligne d'autobus circule sur ce pont, l'amélioration de la circulation doit se faire au sens large. Le conseil municipal a d'ailleurs adopté, à sa séance du 18 février 2020, une résolution pressant le gouvernement fédéral de favoriser le télétravail de façon accrue et multiplier les pôles d'emploi;
- Les démarches ne sont pas faites de façon conjointe avec la Ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale (CNN), mais des démarches pourraient également être mises en place du côté ontarien.

#### 6. Mesures d'encouragement, d'éducation et d'encadrement du Plan directeur du réseau cyclable – Information – Information

Lors des deux dernières années, plusieurs présentations au sujet du Plan directeur du réseau cyclable et du réseau blanc ont été amenées à la Commission. La présentation qui suit porte sur l'avancement des mesures d'Encouragement, d'Éducation et d'Encadrement du Plan directeur du réseau cyclable, et dresse le bilan de l'analyse préliminaire sur les stationnements pour vélos.

Le document *PowerPoint* « Plan directeur du réseau cyclable volets Encouragement – Éducation – Encadrement » est présenté aux membres. Les objectifs de la présentation sont :

1. De faire un rappel des actions en Encouragement, Éducation et Encadrement prévues au Plan directeur. Pour chacune des actions, les objectifs pour l'année en cours et dans un horizon 2021-2024 sont discutés;
2. D'ouvrir la discussion sur la mise en œuvre, les partenariats avec la communauté et la structuration des initiatives existantes;
3. De présenter les actions prioritaires pour mettre en œuvre les actions en Encouragement, Éducation et Encadrement;
4. De présenter l'analyse préliminaire de la carte interactive sur les stationnements pour vélos mise à la disposition des citoyennes et citoyens.

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

- La question des systèmes de vélos en libre-service est évaluée en ce moment en collaboration avec la CCN et la Ville d'Ottawa. Les partenaires régionaux souhaiteraient qu'un nouveau système de vélo en libre-service soit offert dans la région. Les questions des modes d'opération, d'efficacité et du support financier nécessaire pour soutenir ce type de service sont à l'étude. Chaque système a des forces et des faiblesses, et vise des profils de déplacements différents; leur gestion est également différente;
- Les quartiers plus excentrés, où l'on enregistre des déplacements plus longs, pourraient profiter de flotte de vélos électriques en libre-service;
- Les vélos en libre-service VeloGo n'ont pas été disponibles en 2019, après une décision de la compagnie responsable du service. Il n'y aura probablement pas de service en 2020;
- Il faut inciter le gouvernement fédéral à favoriser les déplacements autrement qu'en taxi, notamment en offrant à leurs employés l'utilisation de vélos en libre-service;
- Le développement de nouvelles flottes de vélos communautaires pouvant être empruntées pour une plus longue période pourrait être intéressant pour couvrir un territoire plus large que les systèmes classiques de vélos en libre-service. Plusieurs projets visant des quartiers défavorisés existent déjà à Gatineau en ce moment. Les employeurs pourraient également être intégrés à l'offre de vélo communautaire en faisant des prêts de vélos à long terme à leurs employés, avec ou sans option d'achat;
- La réflexion sur la trottinette en libre-service est liée à celle du vélo en libre-service, car certaines entreprises veulent pouvoir offrir des trottinettes et des vélos. Cependant, de nombreuses questions subsistent quant à ce nouveau mode de microbilité;
- Un projet pilote visant les trottinettes électriques est en cours au Québec depuis 2018. Un projet a pris place à Montréal en 2019. Deux arrondissements ont été les premiers à participer. D'une durée prévue de trois ans, ce projet pilote permettra de collecter des informations, afin, entre autres :
  - d'évaluer l'intégration, à la circulation routière, des trottinettes électriques en location libre-service;
  - d'établir des normes en matière d'équipement pour ces véhicules. Un projet pilote de la trottinette en libre-service a lieu au Québec depuis 2018, notamment à Montréal qui vient d'annoncer la fin de la trottinette en libre-service dans la métropole.
- Un article est sorti le jour de la CTDDS, annonçant que les trottinettes ne seraient pas de retour à Montréal en 2020;
- Une réflexion doit être portée sur la cohabitation entre les différents usagers de la route. Les règles sont à clarifier pour les citoyens et il faut travailler sur le respect des usagers vulnérables. Avec l'arrivée des vélos électriques, la question de la cohabitation sur le réseau cyclable devra également inclure les différents types de cyclistes;
- Il y a moyen de travailler avec les employeurs et de créer une politique sur les déplacements professionnels qui favoriserait les déplacements actifs;
- Le gouvernement fédéral doit être un partenaire aux municipalités pour relancer le service de vélo en libre-service et en faire un succès;
- De plus en plus d'institutions fédérales favorisent les déplacements en vélo;
- Plus d'éducation doit être faite auprès des employeurs des secteurs privés et publics;
- La cartographie participative pour recueillir les commentaires sur les stationnements pour vélos à l'échelle de la Ville sera accessible jusqu'à la fin mars 2020. Jusqu'à maintenant, 250 commentaires ont été posés sur la carte. Les commentaires reçus ne représentent pas l'ensemble des enjeux, mais ils permettent d'orienter les actions pour les années à venir;
- Il serait notamment intéressant de faire un guide des meilleures pratiques sur les supports à vélo et le transmettre à la communauté;
- Il faut cibler les comportements dangereux envers tous les usagers, et non seulement les usagers vulnérables;
- Un lien est à faire entre les plans de gestion des déplacements et les stationnements pour vélos pour employés. Les infrastructures doivent être développées et les approches, arrimées;
- Les promoteurs doivent être responsabilisés par rapport aux stationnements pour vélos, soit par la mise en place de mesures réglementaires, par l'adoption d'un Plan de stationnements pour vélos ou par un guide des meilleures pratiques;
- Certains Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ont des critères d'évaluation en ce qui concerne les stationnements pour vélos;
- Les exigences pour les supports à vélo dans le cadre de nouveaux projets immobiliers pourraient être bonifiées. Ces exigences ne seraient pas rétroactives pour l'existant;

- Certaines mesures rétroactives pour l'aménagement de stationnements pour vélos commencent à voir le jour au Québec, notamment dans certains arrondissements de la Ville de Montréal;
- Les normes de stationnements pour vélos, au-delà du nombre de cases, devraient également prévoir la localisation et les types de supports;
- Les secteurs publics et parapublics doivent montrer la voie en terme de stationnements pour vélos adéquats et sécuritaires;
- Le volet éducation doit viser la cohabitation de tous les types d'usagers du réseau, y compris les automobilistes. Des actions avaient été menées par le Service de Police par le passé pour sensibiliser les automobilistes de la distance à respecter entre les voitures et les vélos. Ces actions pourraient être bonifiées et reconduites. Le Service de Police est d'ailleurs de plus en plus sensible aux comportements dangereux des automobilistes envers les cyclistes;
- Le volet éducation doit aussi se déployer pour tous les services de la Ville afin de s'assurer de l'harmonisation des mesures à promouvoir et à appliquer à l'interne.

Ensuite, monsieur Jean-Luc Bourdages, nouveau membre citoyen de la CTDDS, se présente à la Commission. Il a été rencontré en entrevue par madame la présidente, monsieur Pierre Lanthier et un membre de l'administration. Il a œuvré pendant 28 ans pour le gouvernement fédéral. Il faisait la navette en vélo, mais pas durant l'hiver.

Un membre demande quelles sont les étapes à venir, après le courriel envoyé aux membres pour sonder leur intérêt à renouveler leur mandat pour un autre deux ans. On leur répond qu'une résolution sera envoyée à la séance du conseil du 17 mars 2020 pour que le renouvellement de leur mandat soit officialisé.

## 7. Souper

Les membres profitent d'une pause de 30 minutes.

## 8. Examiner les mesures visant à favoriser les déplacements à pieds : nouvelle réglementation sur les traverses piétonnes – Information

En juin 2019, les normes provinciales de signalisation routière pour les passages pour personnes ont été modifiées au niveau des panneaux de signalisation de prescription des passages pour personnes et par l'ajout d'un nouveau mode de contrôle d'un passage pour personnes.

Le document *PowerPoint* « Nouvelle réglementation sur les passages pour personnes » est présenté aux membres pour montrer les panneaux de signalisation modifiés et les nouveaux modes de contrôle de passage pour personnes.

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

- Un fonds d'entretien annuel des équipements est prévu;
- Un programme annuel de marquage au sol est en vigueur. Afin d'assurer une meilleure durabilité du marquage, un contrat annuel de marquage de moyenne durée a été donné. Au cours des dernières années, les efforts ont été particulièrement dirigés vers les passages pour personnes;
- Le nouveau mode de contrôle d'un passage pour personnes, soit les feux rectangulaires à clignotement rapide, ne sera pas installé à chacun des passages; il doit respecter certaines exigences. L'objectif est de cibler les endroits les plus à risque, soit des routes avec un fort débit de circulation, une vitesse affichée élevée ou plusieurs voies à traverser.
- Les temps de réponse pour l'appel du cycle pour les passages piétons varient selon les différents types de feux et d'intersections;
- Certains axes offrent un rappel automatique pour les passages piétons, sans avoir à appuyer sur un bouton poussoir. Il s'agit essentiellement des passages situés parallèlement aux grands axes routiers;
- Le bouton poussoir pour faire l'appel du cycle pour les passages piétons est souvent loin de la chaussée, à des endroits mal déneigés, difficiles d'accès et dangereux. Lors des travaux de réfection, une attention particulière est faite pour assurer un positionnement répondant aux exigences de l'accessibilité universelle;

- Au cours des prochaines années, les boutons poussoirs seront retirés où il sera possible de le faire, pour être remplacés par un rappel automatique;
- Les travaux de réfection sur le boulevard Saint-Joseph offrent l'occasion de revoir la programmation des feux de circulation et des passages pour personnes. Entretemps, il serait souhaitable d'instaurer des mesures intermédiaires pour rendre les traverses piétonnes plus sécuritaires durant les travaux, puisque le quartier se situe dans un milieu résidentiel assez dense et compte plusieurs services pour personnes âgées;
- La Ville de Gatineau devra produire une campagne de communication pour sensibiliser les citoyens à l'ajout des feux rectangulaires à clignotement rapide et aux rôles et responsabilités de chacun des usagers;
- La signalisation routière a un certain impact sur la sécurité, mais le plus grand impact se situe dans l'aménagement des routes et de leur environnement. Le déploiement des rues conviviales est encouragé;
- Une réflexion et un inventaire doivent être menés sur les temps de traverses, insuffisants à certains endroits. Les piétons, particulièrement ceux à mobilité réduite, doivent être au centre des préoccupations;
- Les conseillères et conseillers municipaux sont souvent interpellés par les citoyennes et citoyens au sujet de la signalisation routière. Des outils de justification, comme les critères spécifiques d'évaluation de passages pour personnes, devraient être partagés avec les conseillères et conseillers municipaux afin de ne pas toujours renvoyer les citoyennes et citoyens vers l'administration.

**9. Varia**

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

**10. Levée de la séance**

La séance est levée à 18 h 55.