

**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**
PROCÈS-VERBAL
14e séance tenue le 25 novembre 2020 à 16 h
Vidéoconférence

PRÉSENCES :

Membres

Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d’Aylmer (n° 1)
Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)
Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)
Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables
France Legault – Citoyenne
Marcel Fallu – Citoyen
Jean-Luc Bourdages - Citoyen
Ludovic Arès – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports

Ressources externes

Patrick Leclerc – Société de transport de l’Outaouais
Marco Viviani – Vice-président, développement stratégique, Communauto

Autre membre du conseil municipal

Mike Duggan – Conseiller, district de Deschênes (n° 3)

ABSENCES :

Ressources internes

Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique
Mathieu Bélanger – Directeur, service de l’urbanisme et du développement durable

Séance publique

16 h 01

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

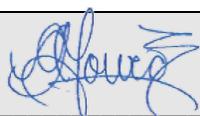
La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 16 h 01.

2. Adoption de l’ordre du jour

On précise que quelques erreurs se sont glissées à l’ordre du jour de la présente séance :

- La présente séance est la 14^e, et non la 13^e;
- L’approbation et la signature du procès-verbal de la 13^e séance du 30 septembre, et non du 23 septembre.

On demande d’inverser les points 7 et 8 à l’ordre du jour, pour que les deux points traitant du même sujet (autopartage) se suivent.



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

L'ordre du jour est adopté, avec l'inversion des points 7 et 8 à l'ordre du jour.

3. Approbation et signature du procès-verbal de la 13^e séance tenue le 30 septembre 2020

Le procès-verbal de la 13^e séance tenue le 30 septembre 2020 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

4. Calendrier et plan de travail 2021

La prochaine séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité aura lieu le 3 février 2020.

5. Période de questions des personnes intéressées

Aucune question adressée à la commission n'a été reçue par le secrétaire.

6. Campagne « Prudence »

La présidente souhaite souligner le prix décerné à la Ville de Gatineau ce mois-ci lors du Gala des prix d'excellence en transport, soit un prix distinction mérite « Prix communication grand public pour la campagne de sensibilisation routière « Prudence ». Les membres ont largement contribué à cette campagne. Cette distinction dénote l'excellence de la campagne et inspire d'autres municipalités.

7. Sécurisation des corridors scolaires – Point d'information

Ce sujet revient périodiquement à la Commission pour permettre aux membres d'être au fait de l'évolution des corridors scolaires et de l'implantation de nouvelles mesures. La présentation qui suit offre un résumé des réalisations de 2020 et celles à suivre en 2021.

Le document *PowerPoint* « Sécurisation des corridors scolaires » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte;
- Bilan 2020
- Programmation 2020-2021
- Critères du choix des écoles pour les projets de sécurisation des corridors scolaires;
- Les corridors scolaires à réaliser en 2021;
- Prochaines étapes.

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

- Un plan des déplacements doit être élaboré avant de projeter la sécurisation de corridors scolaires;
- La nouvelle école créée à l'intersection de la rue Brébeuf et du boulevard Saint-René Ouest suivra le même cours que les autres écoles. Si l'école est intéressée, elle doit manifester son intérêt à Mobio pour la réalisation d'un plan de déplacement scolaire;
- Les écoles sélectionnées dépendent de l'implication de l'école et de la communauté à créer un plan de déplacements. On suggère aux écoles intéressées d'envoyer un courriel à MOBI-O pour signaler leur intérêt;
- Les travaux effectués sur les rues Corbeil et Bédard, ainsi que sur le chemin Eardley, sont soulignés;
- Les lignes sont souvent des mesures temporaires jusqu'à l'aménagement d'un trottoir prévu dans la Politique de gestion des trottoirs ou lors de travaux périodiques;
- Lorsque l'espace dans les avancées de trottoirs est suffisant, en général on privilégie l'aménagement de végétation à l'intérieur de celle-ci. On demande des explications sur l'avancée de trottoir minéralisée près de l'école Parc-de-la-Montagne. Un suivi sera effectué à ce sujet;

- Le nombre de plans de déplacements réalisé dépend des subventions reçues. Vélo Québec, qui subventionnait en partie les plans de déplacements, n'a pu recevoir son financement cette année. Une nouvelle source de financement est maintenant nécessaire;
- Le déploiement de la sécurisation des corridors scolaires est une priorité du conseil municipal, et est apprécié de la population. Si des retards sont prévus, on invite l'administration à faire part des enjeux au conseil pour éviter de prendre du retard.

8. Revue de critères d'implantation et d'opération pour favoriser l'autopartage – Information

L'objectif principal est de présenter les critères d'implantation des stations de service d'autopartage.

Le document *PowerPoint* « Revue de critères d'implantation et opération pour favoriser l'autopartage » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Autopartage : considérations générales;
- État de la situation à Gatineau;
- Véhicules Flex : nouvelle offre de service en discussion avec les villes de Gatineau et Ottawa.

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

- La Société de transport de l'Outaouais (STO) souscrit à l'autopartage de la même manière que la Ville de Gatineau. L'autopartage est complémentaire au transport en commun, et non en compétition. L'offre va conditionner la demande. Le Plan stratégique 2017-2026 de la STO favorise la multimodalité. Des discussions sont en cours entre la STO et Communauto pour bonifier l'offre d'autopartage et pour pousser plus loin leur collaboration;
- On fait remarquer une disparité géographique par rapport à la population dans le secteur Gatineau, qui compte le plus d'habitants et plusieurs pôles de déplacements importants. On répond que le produit proposé par Communauto demeure méconnu par la majorité et qu'il progresse simultanément aux valeurs de la société et aux habitudes de mobilité. Le produit progresse de façon organique et respecte la capacité de la demande de se matérialiser.
- On demande pourquoi Communauto est revenue aux voitures à essence. On répond qu'il y a une pénurie de voitures hybrides. Les véhicules électriques, en raison de leur coût élevé et leur autonomie pas assez grande, entraînent une perte nette chaque mois. Malgré tout, 50 véhicules électriques ont été commandés pour l'année prochaine. Le plus grand bénéfice de l'autopartage est le changement de comportement et des habitudes de mobilité;
- On mentionne que le CREDDO possède des fonds pour aider à l'achat de véhicules électriques;
- Le véhicule électrique en autopartage à la Maison du Citoyen offre l'occasion à la population de faire l'essai d'un véhicule électrique;
- On propose que Communauto communique avec l'Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ);
- Il n'y a pas eu de discussions entre la Ville et Communauto sur les critères retenus par Communauto pour l'implantation de nouvelles stations. De plus, après la mise en marché, des impondérables qui échappent à l'analyse influent également sur le succès d'une station;
- Il est difficile de faire des comparaisons entre Gatineau et d'autres villes sur l'offre et la popularité de l'autopartage. Par contre, il y a un potentiel certain, notamment au niveau d'un service intégré avec Ottawa. Un travail politique doit être effectué par la Ville de Gatineau auprès de la Ville d'Ottawa pour permettre à Communauto d'approcher la Ville d'Ottawa avec plus d'assurance;
- Certains incitatifs, tels que le stationnement gratuit pour les utilisateurs de Communauto, sont très ponctuels et ne fonctionnent pas partout. La Ville peut par contre faciliter le déploiement de l'offre et travailler avec la STO pour créer plus de partenariats.

La recommandation suivante a été réalisée lors de la séance à huis clos, mais apparaît à la section publique.

R-CTDDS-2020-09-30/05

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande au conseil que les conseillères et conseillers municipaux soient informés de tout ajout ou refus de stations de service d'autopartage dans leur district respectif.

RECOMMANDÉ

Les membres prennent une pause de 30 minutes.

Séance huis clos

17 h 34

9. L'approche de Communauto au déploiement de la voiture en libre-service sans réservation (représentant invité) – Information

L'objectif de la présentation est d'expliquer l'approche de Communauto dans le déploiement de ses services sans réservation.

Le document *PowerPoint* « Communauto » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Présentation de l'entreprise;
- L'offre de Communauto;
- L'abonnement des ménages à l'autopartage à Gatineau;
- L'utilisation du transport en commun et des modes actifs en complément de l'autopartage;
- La mission de Communauto;
- L'auto en libre service sans réservation : avantages et défis;
- L'intégration modale de Communauto.

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

- La Ville de Québec, comme la Ville de Gatineau, interdit le stationnement sur rue la nuit lors des opérations de déneigement de la chaussée. Une solution a été mise de l'avant par Communauto afin de retirer de la chaussée ses voitures sans réservation durant ces opérations, mais un bon nombre d'utilisateurs est nécessaire pour assurer son fonctionnement. Il serait par contre plus difficile de gérer les interdictions de stationnement sur rue d'une ou deux heures à certains endroits sur le territoire de la ville;
- La réglementation devra être adaptée pour faciliter l'intégration et l'essor de l'autopartage;
- L'opportunité d'offrir un service intégré avec la Ville d'Ottawa est très prometteuse et on invite les deux villes à discuter à ce sujet.

10. État de l'avancement – Politiques des rues conviviales : rues existantes

Le document *PowerPoint* « Politique des rues conviviales : État d'Avancement » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Table des matières de la Politique;
- La composition du comité technique;
- État d'avancement par chapitre;
- Premières réflexions sur les rues existantes;
- Prochaines étapes.

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

- Une réflexion est à faire sur la localisation des bornes de recharge pour véhicules électriques sur certains types de rues;
- Les emprises publiques doivent être récupérées pour la plantation d'arbres et de végétation. Le taux de canopée doit être augmenté;

- Des représentants spécialisés dans le domaine de l'accessibilité universelle doivent être intégrés au processus de planification, puisque bien que les professionnels du comité technique sont au fait des normes d'accessibilité universelle, il n'en compte aucun;
- L'aménagement réalisé de la partie sud de la rue Samuel-Edey près de l'école secondaire est considéré comme étant plus dangereux qu'auparavant et est remis en question (absence de piste cyclable, aménagement d'une bordure de béton côté Est). On répond que les projets déjà planifiés et réalisés n'ont pas bénéficié d'un budget attribué pour l'aménagement de rues conviviales, puisque la politique n'est toujours pas adoptée. On répond également qu'il est possible de faire des représentations à ce sujet auprès du conseiller du district;
- Les espaces piétonniers de niveau 1 devront s'assurer d'être favorables aux piétons et permettre une accessibilité universelle. On répond que les espaces piétonniers de niveau 1 se situent sur les rues sans aucune circulation de transit et destinées entièrement à la circulation locale. Il n'est pas possible d'aménager deux trottoirs sur l'entièreté des rues, des choix devront être faits;
- Plusieurs rues ne devraient pas accueillir de service de transport en commun, mais constituent actuellement les seules options. Un arrêt d'autobus qui ne profite pas d'une accessibilité universelle ne devrait pas être dans les orientations de la STO et de la Ville;
- L'élément financier est en tout temps au cœur du processus décisionnel du conseil municipal. La Politique sur les rues conviviales servira d'outil d'aide à la décision;
- La présidente annonce avoir demandé au conseil municipal l'ajout aux statuts et règlements de la Commission d'un 10^e membre spécialisé dans l'accessibilité universelle.

11. Varia

a) Supports pour vélos au stationnement incitatif Lorrain

Pierre Lanthier a assisté le 24 novembre dernier à la soirée d'information en ligne offerte par la STO concernant le projet du prolongement du corridor Rapibus vers l'Est entre les stations Labrosse et Lorrain. Il conseille aux membres qui n'ont pu y assister d'en prendre connaissance. Par contre, il s'interroge sur le nombre de places de stationnement pour vélos projeté au stationnement incitatif Lorrain, soit 14. Il demande s'il est possible d'en rajouter, puisque la demande sera assez forte et que le corridor du Rapibus se termine à cet endroit.

On répond que la station Lorrain sera développée en deux phases, et que son achalandage sera évalué. De plus, la situation sanitaire a modifié les plans et le budget prévus, notamment concernant les stations sécurisées pour vélo. Dépendamment de l'achalandage, la STO pourrait rapidement et facilement bonifier l'offre de supports réguliers à vélo. Par contre, pour des stations pour vélos plus évoluées, ce sera plus complexe.

Daniel Champagne mentionne que les transports en commun et actifs doivent être concertés pour être efficaces, de la porte du résident à la porte du lieu de travail. Il estime que des stations sécurisées pour vélos sont primordiales pour inciter les gens à se rendre en vélos et vélos électriques aux stationnements incitatifs. Par contre, il comprend la situation actuelle et souhaite qu'il soit possible en 2022 de préciser le fonctionnement des stations sécurisées pour vélos dans tous les stationnements incitatifs. Un membre de la STO répond qu'une mobilité intégrée est effectivement l'objectif. Dans l'ordre, les développements devraient prioriser les déplacements à pieds, suivi par le vélo, le transport en commun et l'autopartage.

Audrey Bureau demande s'il est possible d'inscrire au Plan directeur du réseau cyclable la notion de vélo-partage pour tenter de développer ce type d'offre. On répond que ce type d'offre est principalement développé par le secteur privé. La Ville peut faciliter son implantation, mais ne peut pas le mettre en place. Une membre précise qu'un arrimage avec Ottawa sera important, sinon tous les vélos resteront à Ottawa. La CTDDS pourrait participer à la réflexion pour aider au développement de l'offre. La Commission de la capitale nationale doit aussi être incluse à la réflexion.

b) Document sur le covoiturage d'André Simonson

Un document sur le covoiturage préparé par André Simonson a été transféré par courriel aux membres de la CTDDS, à sa demande. Un membre se demande s'il doit se pencher sur la question. On lui répond que ce document a été transféré aux membres pour considérations

seulement, car la Commission et l'administration sont assez occupées pour le moment. Par contre, des discussions se sont tenues au sujet de ce document avec la STO et le cabinet du maire.

12. Levée de la séance

La séance est levée à 18 h 54.