

PROCÈS-VERBAL — PUBLIC

COMMISSION SUR LES TRANSPORTS, LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ

5^e séance tenue le 24 octobre 2024 de 17 h 01 à 19 h 12
Visioconférence

PRÉSENCES :

Membres

Catherine Craig-St-Louis, présidente et conseillère, district du Carrefour-de-l'Hôpital (n°13)
Caroline Murray, vice-présidente et conseillère, district de Deschênes (n°3)
Edmond Leclerc, conseiller, district de Buckingham (n°19)
François Lacerte-Gagnon — organisme, transports urbains et déplacements durables
Laura Darce — organisme, transports urbains et déplacements durables
Christine Charlebois, représentante des enjeux d'accessibilité universelle
Émilie Rachiele-Tremblay, membre citoyenne
Cybelle Morin, membre citoyenne
Joël Éric Olinga Mebada, membre citoyen

Secrétaire

Élaine Déry, coordonnatrice aux comités et commissions — Direction exécutive

Ressources internes

Claude Martine, directeur par intérim — Service de la mobilité
Nadine Lafond, cheffe de service, planification — Service de la mobilité
Thierry Clément, coordonnateur, planification — Service de la mobilité
Karla Castaneda, coordonnatrice — Service de la mobilité
Véronique Leduc, adjointe administrative aux comités et commissions — Direction exécutive

Personnes invitées

David O'Brien, directeur de projet — mobilité et équipe VivaCité — Ville de Québec
Karine Chalifoux, architecte-paysagiste, équipe VivaCité — Ville de Québec
Jérôme Nadeau, chef d'équipe et ingénieur en transports, équipe VivaCité — Ville de Québec

Autres personnes présentes

Denis Girouard, conseiller municipal, district du Lac-Beauchamp (n°16)
Antoine Cremer, conseiller politique — Cabinet de la mairie

ABSENCES :

Alexandre Wolford, membre citoyen
Catherine Marchand, directrice par intérim, SUDD et Service de la mobilité
Rita Chahine, directrice – Service des infrastructures et des projets
Sylvain Fournier, inspecteur-chef — Service de police de la Ville de Gatineau
Sophie St-Pierre — Société de transport de l'Outaouais

1. Constatation du quorum et ouverture de la séance

La présidente souhaite la bienvenue à toutes et tous. Elle constate le quorum et elle ouvre la séance à 17 h 01.

La séance est enregistrée et elle sera disponible sur le site Web de la Ville.

La présidente souligne que Claude Martine occupe maintenant les fonctions de directeur du Service de la mobilité, et ce, de façon intérimaire.

2. Adoption de l'ordre du jour

La présidente suggère un changement à l'ordre du jour. L'ordre de présentation des dossiers est établi ainsi :

Point 7. Corridors VivaCité : modes de réalisation évolutif et permanent

Point 8. Projet pilote — Casiers sécurisés pour les vélos

Point 9. Résultats sommaires de l'enquête Origine-Destination 2022

Il est proposé par François Lacerte-Gagnon

Appuyé par Émilie Rachiele-Tremblay

Et résolu que cette Commission adopte l'ordre du jour tel que modifié.

Adoptée

3. Période de questions du public

Aucune personne n'est inscrite à la période de questions.

La présidente rappelle que les personnes du public peuvent se rendre sur le site Web de la Ville de Gatineau à la page des Comités et commissions pour poser leurs questions, s'y inscrire à l'avance ou transmettre des requêtes pour les séances.

4. Dépôt du procès-verbal de la 4^e séance tenue le 19 septembre 2024

Le procès-verbal de la 4^e séance tenue le 19 septembre 2024 validé par courriel est déposé.

5. Suivi du procès-verbal de la 4^e séance tenue le 19 septembre 2024

Suivi sur le dossier des stationnements pour les personnes en situation de handicap

Des discussions avec la personne responsable de la réglementation au Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD) ont permis de convenir d'une présentation de ce dossier en vue d'émettre une recommandation. Cette présentation pourrait avoir lieu lors d'une séance de la CTDDS au début de l'année 2025. La date exacte demeure toutefois à confirmer.

6. Date de la prochaine séance : 5 décembre 2024

La prochaine séance aura lieu le 5 décembre 2024 à la salle Mont-Bleu de la Maison du citoyen. Elle sera offerte en mode hybride ; il sera possible d'y assister en personne ou de s'y joindre par visioconférence.

Caroline Murray se joint à la rencontre à 17 h 08.

Un bilan de l'année 2024 et un plan des présentations prévues en 2025 seront à l'ordre du jour de cette séance.

Certains membres terminant leurs mandats cette année, toute personne désireuse de siéger à la CTDDS et répondant aux exigences des postes à pourvoir peut déposer sa candidature en tout temps en se rendant sur le site Web de la Ville ([Banque de candidatures](#)). Les membres sont invités à partager l'information dans leurs réseaux.

7. Corridors VivaCité : mode de réalisation évolutif et permanent — Information

Le document *Mode de réalisation des projets cyclables structurants* est présenté séance tenante. Une copie sera transmise aux membres après la séance. L'objectif de la présentation est de partager des expériences en lien avec les différents modes de réalisation des projets cyclables structurants de l'équipe VivaCité de la Ville de Québec.

La présidente mentionne qu'elle a proposé un amendement¹ à la recommandation formulée en mai dernier par la CTDDS relative au *Plan directeur du réseau cyclable* afin d'envisager des aménagements cyclables transitoires. L'idée est de réaliser des travaux de manière évolutive ou transitoire même lorsque des travaux plus complexes ou substantiels sont prévus.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Portrait sommaire des villes de Gatineau et de Québec ;
- Un réseau cyclable réfléchi ;
- Les corridors VivaCité : pourquoi et pour qui ;
- Deux types d'aménagement :
 - Aménagement évolutif ;
 - Aménagement permanent ;
- Les défis des « nouveaux » projets de mobilité ;
- Gouvernance et mode de réalisation ;
- Conclusion.

L'équipe VivaCité est née d'une vision de la mobilité active à la Ville de Québec. Travaillant sur différents types de mobilité, elle vise à offrir à la population des moyens de déplacement en mobilité active vers les lieux d'intérêt de la ville, et ce, en toute saison. Du point de vue du cyclisme, cela signifie le maillage de l'ensemble du réseau cyclable ainsi que la réalisation et l'implantation d'infrastructures cyclables à haut niveau de confort et de service. L'objectif est de développer un réseau de cent cinquante kilomètres d'ici les dix prochaines années à un rythme annuel de quinze kilomètres.

Un corridor VivaCité est une infrastructure cyclable de largeur suffisante pour permettre le dépassement ou l'accompagnement à vélo. Cette infrastructure possède une identité visuelle distincte et forte. Elle est généralement séparée de la circulation automobile pour faciliter son utilisation tout au cours des saisons. Elle est donc adaptée au déneigement. En empruntant les principaux axes de mobilité, elle permet des accès directs, efficaces et rapides aux divers lieux d'intérêt de la ville. Complémentaire à celui-ci, elle renforce le réseau local existant.

Deux types d'aménagement sont utilisés pour la réalisation des corridors cyclables, soit :

- Évolutif : façon rapide et peu coûteuse d'implanter un lien cyclable par des travaux principalement réalisés en régie (ajout de mobilier urbain, implantation de balises, marquage au sol, modifications aux feux de circulation, réaménagements géométriques simples, etc.) ;
- Permanent : travaux de réfection majeurs (souterrains ou de surface) réalisés par des entreprises externes.

La réalisation de nouveaux projets comporte des défis tels : acceptabilité sociale, changements climatiques, changements induits par les aménagements, les façons de faire ou dont les services sont rendus aux citoyens, complexité des projets (emprise publique restreinte, stationnements, etc.), collectes de matières résiduelles, entretien et déneigement, etc.

Pour pouvoir réaliser des corridors VivaCité et voir à leur déploiement rapide, une équipe multidisciplinaire a été créée. Cette dernière relève de la direction générale plutôt que d'une seule unité administrative. Composée de treize ressources, son mandat est de faire la planification, la conception et la réalisation des projets.

Un processus de consultation publique accompagne la réalisation des projets. L'ensemble des citoyennes et des citoyens est invité à commenter les projets via un questionnaire. Des ateliers d'échanges sur la proposition d'aménagement peuvent suivre cette démarche. Tous les intrants servent à la bonification des plans

¹ Cet amendement a été fait au comité plénier du 17 septembre 2024.

d'aménagement. Au terme du processus, une séance d'information publique a lieu pour présenter le projet.

Des conditions doivent être réunies pour favoriser le succès des projets telles : un appui politique ainsi que de la direction générale ; une adhésion organisationnelle forte quant à la priorisation des projets ; une orientation claire ; une équipe multidisciplinaire dédiée reposant sur des partenaires internes agiles en mesure d'effectuer des changements aux modes opérationnels ; un comité de gouvernance permettant la participation des partenaires externes ; divers moyens favorisant la participation publique ; une évaluation et une cueillette de données pour mesurer l'impact des projets ; l'acceptation de l'aspect évolutif des projets et de leurs bonifications ultérieures éventuelles.

La présentation suscite les commentaires, les questions ou les précisions suivants :

- Très impressionnée par la présence d'une équipe multidisciplinaire pour la réalisation des projets.
- On précise que des balises flexibles sont utilisées et elles sont installées en tout temps. Elles permettent de réduire la force des impacts avec les véhicules. Le déneigement des pistes cyclables est réalisé de façon séparée de la chaussée réservée aux automobiles (comme les trottoirs).
- Le ratio entre les projets de type évolutif et permanent est comme suit : dans la planification des six prochaines années, 50 % des kilomètres projetés sont permanents.
- Les enjeux liés à la collecte mécanisée des matières résiduelles dépendent des milieux dans lesquels les pistes cyclables sont implantées. Des zones tampons permettent aux gens d'y déposer leurs bacs, ce qui rend possible une collecte mécanisée sans risque d'impact avec les cyclistes.
- On demande s'il y a des enjeux d'accessibilité universelle et si les personnes en situation de handicap ou aînées utilisent les pistes cyclables. On indique que tous les aspects des infrastructures sont travaillés en fonction de tous les types d'usagers (cyclistes, personnes à mobilité réduite, piétons, usagers de la micromobilité, etc.). Pour les personnes en situation de handicap, ce sont surtout les trottoirs et les traverses de piétons aux intersections qui font l'objet d'interventions. Au niveau des infrastructures cyclables, les femmes ont besoin de plus d'infrastructures, notamment pour combler leurs besoins en sécurité.
- En ce qui a trait aux coûts d'entretien, ceux-ci sont comparables à ceux de l'entretien des trottoirs.
- On demande si la même approche est recommandée pour la gestion de tels projets à la Ville de Gatineau. On précise que chaque ville a des particularités et des enjeux qui lui sont propres. Une recommandation serait de mettre en place une équipe multidisciplinaire pour relever efficacement les défis.
- Pour ce qui est de la question des coûts de réalisation des projets de type évolutif ou permanent, la réponse est que ceux-ci dépendent des besoins. De façon générale, les projets permanents sont dix fois plus coûteux que ceux de type évolutif (évalués à peu près à 100 000 \$ par kilomètre) qui permettent de couvrir une distance linéaire à moindre coût.

À Gatineau, le Service de la mobilité a été créé récemment afin de rassembler les gens autour d'une mission.

Le *Plan directeur du réseau cyclable* en est à sa première mouture. Il est davantage axé sur le rapprochement entre les gens et les pistes cyclables que sur des accès à haut niveau de service. La présente présentation fournit des exemples qui pourront s'intégrer dans les réflexions sur le réseau cyclable de Gatineau.

8. Projet pilote — Casiers sécurisés pour les vélos – Analyse et réflexion/Recommandation

Une version révisée du document *Projet pilote de casiers à vélo sécurisé — Vélo-Transit* a été envoyé aux membres avant la séance. Les objectifs de la présentation sont de :

dévoiler les analyses concernant le projet pilote de casiers sécurisés pour vélo « Vélo-Transit », et faire des recommandations pour la suite du projet.

Edmond Leclerc quitte la rencontre à 17 h 54. Le quorum est maintenu.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte ;
- État de situation ;
- Évaluation du projet ;
- Évaluation des coûts ;
- Constats ;
- Recommandation.

Depuis juillet 2022, le projet pilote est réalisé avec le fournisseur Vélo-Transit et la Société de transport de l'Outaouais (STO). L'entente actuelle se termine le 30 novembre 2024. L'objectif est d'offrir des stationnements sécurisés pour vélos dans un contexte où les vélos, notamment les vélos à assistance électrique (VAÉ), sont en pleine expansion. Trois modules fournissent six casiers de rangement. La STO s'est procurée un 4^e module en juin 2023 dont la location se termine en juin 2025.

Caroline Murray quitte la rencontre à 18 h 01. Le quorum est maintenu.

Le projet a été financé aux deux tiers par Vélo-Transit et le ministère de l'Économie et de l'Innovation. L'autre tiers est financé par la Ville de Gatineau et la STO. L'ensemble des modules coûtent 64 237 \$, taxes incluses. La part de la Ville se chiffre à 25 266 \$, taxes incluses.

Subséquentement à la réalisation et l'évaluation du projet pilote, des constats peuvent être dressés :

- Les usagers des casiers sécurisés sont peu nombreux, mais généralement satisfaits du service offert ;
- De nombreux problèmes techniques sont survenus tout au cours du projet pilote ;
- Les casiers semblent répondre à un besoin, particulièrement pour les propriétaires de VAÉ ;
- Les commerces et les lieux de travail semblent être les endroits à privilégier pour offrir des casiers sécurisés : ceux-ci ne devraient pas nécessairement être financés par la Ville ;
- Les données démontrent que les casiers sont sous-utilisés : l'utilisation moyenne des modules de six casiers a été entre une et trente-quatre utilisations par mois ;
- Le casier de la Maison du citoyen est celui qui a été le plus utilisé à Gatineau. La plus forte demande a été observée au mois de mai 2024 avec un taux d'utilisation moyen de 40 % ;
- L'application Vélo-Transit est en évolution, mais elle connaît encore des ratés technologiques ;
- Le manque de données depuis juillet 2024 ne permet pas d'évaluer l'utilisation récente des casiers ;
- Les coûts d'achat et de location sont élevés ; les budgets requis pour conserver ou étendre le projet sont importants ;
- Selon les utilisateurs, les coûts d'utilisation doivent être minimaux. Il n'apparaît pas judicieux de financer les casiers par des coûts élevés de location ;
- La STO n'a pas statué quant à son intention de poursuivre ou non le projet au-delà de juin 2025 ;
- Le projet pilote a permis de cibler les endroits où les casiers sont les plus pertinents ;
- Le projet pilote a permis de faire connaître ce type de stationnement auprès de la population ;
- Un mandat relatif à une stratégie pour le stationnement vélo est en cours avec Mobi-O dans le cadre duquel des orientations et des recommandations concernant les casiers sécurisés seront développées ;

- En ce qui concerne les bureaux municipaux, particulièrement la Maison du citoyen, l'ajout de stationnement sécurisé pour vélo sera évalué dans le cadre du Plan de gestion des déplacements.

À la lumière des résultats obtenus, trois scénarios sont proposés :

Scénario	Coûts	Avantages/Inconvénients
Terminer l'entente avec Vélo-Transit	s.o.	– Bris de service – Financement affecté à d'autres types de stationnement vélo
Poursuivre la location des quatre modules pour une autre année	26 400 \$ 13 200 \$ — Ville 13 200 \$ — STO	– Meilleure évaluation de la nouvelle application de Vélo-Transit – Meilleure connaissance de l'évolution de l'utilisation – Réduction du financement disponible pour d'autres types de stationnement vélo (13 200 \$ + taxes pour la Ville)
Acheter les quatre modules	37 600 \$ + 4 560 \$/an	– Impossible de valider la fiabilité de la nouvelle application de Vélo-Transit – Occasionne des coûts récurrents – Coûts importants pour étendre l'offre par la suite (31 000 \$ par nouveau module) – Forte réduction du financement disponible pour d'autres types de stationnement vélo (16 680 \$ + taxes pour la Ville pour la première année et 2 280 \$/an + taxes par la suite)

Le choix du deuxième scénario est suggéré afin d'éviter un bris de service et de prendre le temps nécessaire pour établir un plan de match quant à la continuité ou non du projet.

La présentation suscite les commentaires, les questions ou les précisions suivants :

- On précise que le budget annuel global consacré au projet pilote est approximativement de 50 000 \$. Aucune conclusion n'a été tirée quant à la stratégie de communication mise en œuvre dans le cadre du projet-pilote.
- Des précisions sont demandées sur les objectifs du projet pilote et sur la capacité des modules (par exemple, pouvoir y ranger un chariot). On rappelle que les modules permettent un rangement sécuritaire des vélos notamment pour ceux à assistance électrique. Le rangement de plus gros accessoires n'est pas possible.
- On suggère d'envisager des partenariats avec de grands employeurs tel le gouvernement fédéral. On indique que les données montrent une utilisation plus grande près des employeurs et des grands commerces. Les employeurs devraient offrir des stationnements sécurisés à leurs employés sur leurs propres terrains (privés). Il n'est pas du rôle de la Ville d'y installer ses modules ; ceux-ci sont installés sur des terrains municipaux. Beaucoup de travail est à faire avec les employeurs et les grands commerces afin de les inciter à offrir ce type de stationnement à leurs employés ou clientèles.
- À la suite d'une interrogation, on précise que les modules comprennent des casiers pour des vélos et qu'un quadriporteur ne peut sans doute y prendre place. Quant à faciliter le paiement sans une carte de crédit, cet élément avait été noté notamment pour la clientèle étudiante. Toutefois, Vélo-Transit est responsable de cet aspect.
- On émet le souhait de prévoir que des personnes âgées utilisant des vélos électriques à trois roues avec un panier à l'arrière auront besoin de plus d'espace que les utilisateurs de vélo de route.
- Une campagne de communication devrait mieux expliquer le pourquoi et le fonctionnement des modules pour le stationnement des vélos. On se questionne à savoir si c'est effectivement le rôle de la Ville de fournir ce type d'installations. De grands employeurs offrent souvent du stationnement dans leurs espaces souterrains. Les modules devraient être installés à des endroits municipaux où il n'y a pas d'espace souterrain et servir d'exemples pour les autres employeurs. La

poursuite du projet pilote devrait viser les employés de la Ville et les stations de la STO. Ces dernières pouvant connaître un achalandage accru avec le retour au travail effectué récemment.

- On suggère de modifier le libellé de la recommandation afin d'inclure une réflexion sur la campagne de communication pour repositionner les modules à un endroit assurant un meilleur achalandage.
- On précise que les modules n'offrent pas la possibilité de recharger les batteries des vélos.

Tous les membres sont en accord avec la recommandation suggérée à laquelle l'ajout suivant est fait à la deuxième puce : *et en améliorer sa promotion.*

Recommandation

CONSIDÉRANT QUE la fiabilité du système de Vélo-Transit n'a pas encore été clairement démontrée ;

CONSIDÉRANT QUE le taux d'utilisation des casiers Vélo-Transit semble être en croissance, même s'il demeure relativement faible ;

CONSIDÉRANT QUE l'entente pour la location de 3 modules se termine le 30 novembre 2024 et celle du 4^e module en juin 2025 ;

CONSIDÉRANT QUE l'arrêt du projet pilote à ce stade-ci occasionnerait un bris de service ;

CONSIDÉRANT QUE la Ville est favorable à une offre adaptée aux différents besoins en matière de stationnement vélo ;

CONSIDÉRANT QUE le projet pilote a permis de cibler les endroits où les casiers sont les plus utilisés et souhaités ;

CTDDS-2024-07

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, lors de sa séance régulière du 24 octobre 2024, recommande au conseil municipal de :

- *renouveler l'entente avec Vélo-Transit jusqu'au 30 novembre 2025 ;*
- *évaluer la possibilité de déplacer les casiers (au coût de 375 \$ par casier), poursuivre l'évaluation du projet et en améliorer sa promotion ;*
- *poursuivre l'évaluation d'options alternatives d'espace sécurisé dans le cadre de la stratégie de stationnement vélo en cours avec Mobi-O ;*
- *évaluer l'ajout de stationnements sécurisés pour vélo dans les édifices municipaux selon les recommandations du Plan de gestion des déplacements des employés municipaux ;*
- *revenir en septembre 2025 avec une proposition pour répondre aux besoins en stationnement sécurisé pour vélo.*

*Il est proposé par Joël Éric Olinga Mebada
Appuyé par Cybelle Morin*

Recommandée

9. Résultats sommaires de l'enquête Origine-Destination 2022 — Information

Le document *Premier portrait de l'enquête Origine-Destination (OD) 2022* a été envoyé aux membres avant la séance. L'objectif est de présenter un premier portrait des résultats globaux de l'enquête OD 2022 dans la Région de la capitale nationale, en

mettant l'accent sur les données de la région métropolitaine régionale (RMR) de Gatineau.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte ;
- Indicateurs clés ;
- Indicateurs en déplacements ;
- Constats.

À l'automne 2022, l'enquête OD a été menée sur les déplacements journaliers dans la Ville d'Ottawa et la RMR de Gatineau (dont la ville de Gatineau représente environ 84 % de la population totale). Plus de 30 000 ménages ont été sondés (près de 70 000 résidents de 5 ans et plus), soit 5 % de la population. Cette enquête est sous la direction du Comité TRANS (ville de Gatineau, ville d'Ottawa, Commission de la capitale nationale, ministère des Transports et de la Mobilité durable, ministère des Transports de l'Ontario, STO et OC Transpo).

Les résultats ne sont disponibles actuellement qu'à l'échelle de la région métropolitaine de recensement de Gatineau (RMR). Des analyses sont en cours pour étudier les données par district TRANS et les différents facteurs socio-économiques afin de mieux comprendre les raisons de l'évolution des habitudes de déplacement et les différences spatiales.

Entre 2011 et 2022, il y a eu une croissance de la population plus élevée dans la RMR de Gatineau (13,7 %) qu'à Ottawa (10,8 %). La hausse du nombre de véhicules est plus élevée que la hausse de population dans la RMR de Gatineau (18 %). Du côté d'Ottawa, le nombre de véhicules a crû de façon moindre que la population. On constate une diminution du nombre de personnes par ménage, particulièrement du côté de Gatineau. Le télétravail est plus important dans notre région que dans l'ensemble du Québec. Il y a eu une croissance du nombre de déplacements sur notre territoire de 10,3 %. Cependant, cette croissance étant plus faible que la croissance de la population (13,7 %), cela a pour effet que le nombre de déplacements par personne a diminué. Le taux est passé de 2,43 déplacements par personne à 2,35 pour la RMR de Gatineau. On note une hausse des déplacements non professionnels qui peut être attribuable au télétravail et à une plus grande présence des personnes à la maison. Les distances de déplacements ont diminué. La part modale des déplacements en auto a peu changé entre 2011 et 2022; la part modale a toutefois doublé pour les déplacements à vélo et augmenté considérablement pour les déplacements à pied. La part modale du transport en commun a connu une forte baisse entre 2011 et 2022. L'achalandage du transport en commun a cependant augmenté depuis les résultats de l'enquête; à l'automne 2024, il atteignait presque un niveau avant la pandémie, mais on ne connaît pas encore l'impact sur la part modale. Les déplacements vers les centres-villes ont connu une très forte baisse sans doute en raison de la concentration des emplois fédéraux dans les centres-villes et le télétravail.

Un portrait plus détaillé suivra incluant des données relatives à divers autres facteurs (aménagement du territoire, caractéristiques des ménages, données socio-économiques, infrastructures en transport). Les données servent à élaborer des matrices origines-destinations pour l'ensemble de la région ainsi que la mise à jour du modèle de planification des déplacements régionaux (TRANS). Le comité TRANS souhaite réduire les échanciers des enquêtes, rendre celles-ci moins exhaustives et à moins grande échelle, et ce, pour assurer un meilleur suivi des habitudes de déplacement.

La présentation suscite les commentaires, les questions ou les précisions suivants :

- Certains constats sont préoccupants dont la part modale des déplacements en automobile qui n'a pas changé. Des efforts restent à déployer pour offrir des options de mobilité telles des réseaux inclusifs sécuritaires.
- Il serait intéressant de ventiler les données par groupes d'âge quant à l'augmentation du taux de possession de véhicule par personne. On demande si le

vieillesse de la population aurait un lien avec cette augmentation et celle des déplacements. Est-ce que le moment et la durée de la pointe des déplacements sont différents ? Un retour au travail à raison de deux ou trois jours par semaine fait sans doute en sorte qu'il est moins cher de prendre une voiture pour les déplacements que de payer un laissez-passer mensuel pour le transport en commun. On mentionne qu'il serait effectivement intéressant de déterminer quel est le taux de possession de véhicules par groupes d'âge. L'accessibilité à l'automobile a un impact sur le choix du mode de déplacement. Il y a eu de légers changements dans la pointe des déplacements ; les déplacements hors des pointes sont plus élevés.

- Comment s'explique la différence du ratio de transport en commun entre Ottawa et Gatineau ? Est-ce que la bonification du réseau de transport en commun à Ottawa par l'arrivée du O-Train peut expliquer la diminution du taux de possession de véhicules par habitant à Ottawa ? On souligne qu'une équipe est à analyser les données pour déterminer l'impact en lien avec de nouveaux aménagements ou infrastructures. On attire l'attention sur le fait que la part modale du transport en commun a également diminué à Ottawa en passant de 14 % à 8 %.
- L'augmentation du nombre de voitures peut être liée au fait que plusieurs personnes ont déménagé à la campagne. Le retour au travail en présentiel aura peut-être pour effet de ramener certaines personnes en ville. On indique que les comportements diffèrent selon les secteurs de la Ville. Le nombre de ménages sans véhicule a diminué.
- Le point de départ des déplacements est une variable qu'il serait intéressant à ajouter aux analyses. Il y a des secteurs de la Ville où il est plus difficile d'effectuer des déplacements en transport en commun. Est-ce que des analyses prospectives sont faites ? Si le nombre de jours en présentiel augmente au gouvernement fédéral, il est possible que la prédominance des déplacements en voiture augmente encore. On indique qu'il existe un modèle régional de prévision des déplacements pour l'année 2046 prenant en compte diverses données. Ce modèle permet de faire des tests et des modélisations de comportements futurs en prenant en considération divers scénarios (nouveau pont, tramway, etc.).
- On mentionne que les études montrent que le vieillissement de la population change les patrons de déplacements. Ces déplacements ont davantage lieu en période hors pointe et vers d'autres destinations que celles liées au travail comme les centres-villes. Les raisons des déplacements sont plus liées aux loisirs par exemple.
- On souligne que l'offre en transport en commun doit être ajustée à ces périodes hors pointe et vers d'autres destinations. Des changements aux parts modales pourraient être induits par l'offre de nouvelles alternatives comme le transport à la demande en période hors pointe.
- Une amélioration de l'offre du transport adapté permettrait d'éviter que les personnes à mobilité réduite prennent leurs voitures pour leurs déplacements.

10. Suivis — Dossiers généraux - Information

Le *Plan directeur du réseau cyclable* a été présenté au comité plénier.

Le dernier procès-verbal mentionnait que des changements réglementaires seraient prochainement proposés. L'assemblée publique de consultation en lien avec ceux-ci a eu lieu le 15 octobre dernier. Le dossier suit son cours.

Des résidents de Limbour ont présenté leurs besoins ainsi que leurs enjeux au dernier conseil municipal relativement au *Plan directeur du réseau cyclable*. Des membres de Mères au front et certains sympathisants ont également souligné l'importance de financer adéquatement ce plan.

11. Varia

Une initiative régionale pour le climat sera lancée le 28 octobre. Cette initiative inclurait un chantier sur la mobilité.

Une ciné-causerie aura lieu le 16 novembre prochain sur le thème de la mobilité. Cette activité est organisée par les Mères au front.

12. Levée de la séance

Il est proposé par Laura Darche

Appuyé par François Lacerte-Gagnon

Et résolu que cette Commission lève la séance à 19 h 12.

DISTRIBUTION :

Aux membres de la présente Commission, aux personnes-ressources, aux membres du conseil municipal et à la Greffière



PRÉSIDENTE
CATHERINE CRAIG-ST-LOUIS



SECRÉTAIRE
ÉLAINE DÉRY