

## PROCÈS-VERBAL — PUBLIC

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

6<sup>e</sup> séance tenue le 5 décembre 2024 de 17 h à 18 h 24  
Salle Mont-Bleu, 1<sup>er</sup> étage, Maison du citoyen, 25, rue Laurier  
Séance en mode hybride (Présentiel/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 Darche — organisme, transports urbains et déplacements durables  
Christine Charlebois, représentante des enjeux d'accessibilité universelle  
Émilie Rachiele-Tremblay, membre citoyenne (visioconférence)  
Joël Éric Olinga Mebada, membre citoyen (visioconférence)  
Alexandre Wolford, 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  
Véronique Leduc, adjointe administrative aux comités et commissions — Direction exécutive

##### Ressources externes

Sophie St-Pierre — Société de transport de l'Outaouais (STO)

##### Autre personne présente

Louise Fréchette, citoyenne

#### ABSENCES :

Cybelle Morin, membre citoyenne  
Sylvain Fournier, inspecteur-chef — Service de police de la Ville de Gatineau  
Rita Chahine, directrice — Service des infrastructures et des projets

---

#### 1. Constatation du quorum et ouverture de la séance

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

La séance est enregistrée et l'enregistrement sera disponible sur le site Web de la Ville.

*François Lacerte-Gagnon se joint à la séance à 17 h 01.*

En cette Journée internationale des bénévoles, la présidente remercie chaleureusement tous les membres de la CTDDS pour leur travail assidu, leur engagement et leurs réflexions très pertinentes aux travaux de la Commission.

Il s'agit de la dernière séance pour Monsieur Lacerte-Gagnon. Il a démontré une assiduité exemplaire au cours de son dernier mandat. On le remercie de sa participation à la Commission.

Joël Éric Olinga Mebada se joint à la séance à 17 h 03.

## 2. Adoption de l'ordre du jour

On demande l'ajout d'un sujet au Varia portant sur l'identification des arrêts d'autobus accessibles aux personnes en situation de handicap.

Un autre sujet est ajouté à l'ordre du jour, soit la modification du plan de travail 2024–2025 de la CTDDS. Ce sujet sera le point 9. Les numéros des autres sujets inscrits à l'ordre du jour seront décalés en conséquence.

*Il est proposé par Caroline Murray  
Appuyé par Laura Darche*

*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.

## 4. Dépôt du procès-verbal de la 5<sup>e</sup> séance tenue le 24 octobre 2024

Le procès-verbal de la 5<sup>e</sup> séance tenue le 24 octobre 2024, dont la validation s'est faite par courriel, est déposé.

## 5. Suivi du procès-verbal de la 5<sup>e</sup> séance tenue le 24 octobre 2024

Aucun suivi n'est à faire quant aux sujets discutés lors de la séance.

## 6. Date de la prochaine séance : 30 janvier 2025

Il s'agira de la première séance de l'année 2025 et également de la deuxième et dernière année du plan de travail 2024-2025 de la CTDDS. La séance débutera exceptionnellement à 17 h 30.

La prochaine année sera écourtée par les élections municipales qui auront lieu le 3 novembre 2025. Pendant toute la période que durera la campagne électorale, toutes les séances des commissions seront suspendues. Cela signifie qu'il y aura uniquement 5 séances au cours de l'année 2025 ; la dernière est prévue le 25 septembre. Les séances redébuteront probablement en 2026. Les résultats d'élection pourraient avoir une incidence sur les membres élu-e-s président et siégeant aux commissions.

## 7. Stratégie de stationnements vélos — Analyse et réflexion

Le document *Stratégie d'implantation de stationnements vélos* est présenté. Les membres ont reçu celui-ci avant la séance. L'objectif est de présenter l'état d'avancement de la stratégie d'implantation de stationnements pour vélos.

La nouvelle carte du réseau cyclable hivernal a été mise en ligne le 4 décembre 2024. Seize nouveaux kilomètres de liens cyclables sont entretenus cet hiver.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte ;
- Méthodologie ;
- Diagnostic (État d'avancement) ;
- Constats ;
- Prochaines étapes.

Six éléments du Plan directeur du réseau cyclable réfèrent spécifiquement au dossier du stationnement à vélo, soit : réaliser un inventaire des stationnements à vélo ; intégrer l'offre de stationnement pour le vélo dans les projets d'aménagement ; développer une offre de stationnement au vélo sur la base des meilleures pratiques aux abords des édifices municipaux et du domaine public ; collaborer avec la STO afin d'améliorer le nombre, l'accessibilité et la sécurité des stationnements pour vélos au pôle de transports en commun ; développer un guide des bonnes pratiques à l'intention des générateurs de déplacements et en faire la promotion ; et ; étudier la possibilité d'introduire des mesures incitatives pour l'installation de stationnement vélo sur le domaine privé.

Réalisé en collaboration avec MOBI-O, le projet sur les stationnements vélos se penche principalement sur les supports permettant de stationner les vélos. La nécessité de faire l'inventaire de ceux-ci a émergé du fait que le territoire de Gatineau est vaste et que les données sur les supports existants sont limitées. À la suite de cet inventaire suivront une catégorisation des différents contextes d'intervention et une priorisation des actions ainsi que des investissements à faire.

Le projet se divise en trois étapes : diagnostic ; constats ; stratégie d'implantation. Les deux premières étapes sont en cours. Pour ce qui est des types de supports, l'analyse prendra en considération les divers besoins (équipements spéciaux ou pour les personnes en situation de handicap, utilisation hivernale, de longue ou de courte durée, etc.). Le travail réalisé orientera l'élaboration d'une stratégie utile à l'implantation des supports à vélo sur le domaine public de la ville de Gatineau, à l'élaboration d'un guide de stationnement à vélo, à la révision de la réglementation des stationnements à vélo et à l'élaboration de mesures incitatives pour l'ajout de support à vélo sur le domaine privé.

Le territoire de la ville a été divisé en secteurs de collecte de données. Les critères de priorisation ont permis un croisement de données géomatiques. Une carte présente les résultats regroupés selon quatre grandes priorités. En date du 10 octobre 2024, 667 supports à vélos ont été répertoriés. Les données font état du type de support ainsi que leur nombre par secteurs. Pour les fins d'analyse, six grands contextes d'implantation ont été identifiés : commercial ; résidentiel ; emploi ; intermodalité ; lieux publics et autres. Ces contextes auront une incidence sur les solutions qui seront mises de l'avant.

Le diagnostic en cours du contexte commercial est présenté ainsi qu'une carte des stationnements à vélo à proximité des commerces. Des constats ont été établis :

- Besoins multiples liés aux différentes personnes utilisant les commerces : gestionnaires, personnel, clients, livreurs, etc. (ex. : courte durée vs longue durée, etc.) ;
- Concentration des espaces commerciaux à proximité des grands axes routiers pour lesquels l'accessibilité cyclable est variable (51,5 % des zones d'activités commerciales ne sont présentement pas desservies directement par le réseau cyclable) ;
- Actuellement, la réglementation pour un usage commercial oblige l'installation de 3 unités de stationnement pour des superficies inférieures ou égales à 500 m<sup>2</sup> puis l'ajout d'une unité supplémentaire par 500 m<sup>2</sup> ;
- Il n'y a pas d'information quant au respect de cette réglementation et les moyens d'en assurer le respect sont très limités ;
- Emprise au sol disponible pour l'ajout de stationnements à vélos parfois très limitée et parfois très vaste à cause des stationnements automobiles ;
- Accès aux commerces en transport actif, parfois complexe à cause de la présence fréquente de grands stationnements ;
- Nombreuses entrées et sorties à desservir pour les centres d'achats intérieurs.

Les prochaines étapes comprennent la finalisation du diagnostic et des constats ainsi que l'élaboration de la stratégie. Une prochaine présentation à la CTDDS pourrait avoir lieu en mai 2025.

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

- Les grands centres ou espaces commerciaux ne constituent pas nécessairement des destinations conviviales pour le vélo. Dans la priorisation pour l'installation de supports à vélo, il serait important de ne pas négliger la hiérarchie commerciale de la Ville et les centres de village urbain. Bien qu'ils ne constituent pas de grandes destinations commerciales, ils offrent des biens et des services courants. Plus conviviaux, ces endroits sont souvent les lieux vers lesquels il y a davantage de déplacements. On indique que ces endroits seront effectivement pris en considération. Les stratégies devront être adaptées aux divers contextes.
- Les contextes d'implantation ne semblent pas contenir des sites de rassemblement récréatifs (historiques, naturels, touristiques ou autres) qui font l'objet de déplacements à vélo et qui bénéficieraient de stationnement pour une période prolongée. On mentionne que les lieux publics font partie des cartes présentées. Toutefois, la capacité d'intervention est limitée dû au fait qu'il ne s'agit pas de propriétés municipales. La Ville ne pourra émettre que des recommandations.
- On demande si les critères de priorisation tiennent compte de la sécurité (vandalisme, vol, etc.). On précise qu'aucune donnée n'a été analysée relativement à la sécurité. Cependant, cet aspect sera pris en considération dans les recommandations formulées, notamment pour le stationnement de longue durée qui comporte plus de risques de vol. Ces recommandations présenteront également ce qui constitue un bon stationnement à vélo.
- On souhaite des précisions sur le fait qu'il n'y a pas d'information ou peu de capacités de mise en vigueur de la réglementation. On indique que les enjeux se trouvent du côté des inspecteurs. Les supports à vélo sont fréquemment ajoutés à la toute fin des plans de réalisation de projets.
- Des groupes seront consultés pour identifier entre autres les besoins en accessibilité universelle et en itinérance. Toute autre suggestion est la bienvenue.
- La carte relative à la priorisation des secteurs de collecte de données ne présentant pas l'information quant à la priorité 2, une vérification sera faite à ce sujet.
- On souligne que les critères devraient inclure une fixation des supports à vélo au sol. La suggestion est notée et on verra à la faisabilité d'ajouter des champs à la recherche.
- La proximité avec les pistes cyclables ne semble pas un bon critère puisque les cyclistes peuvent se rendre là où ils veulent. Les lieux de loisirs ont fréquemment des stationnements à vélo qui sont pleins ; le fait qu'il y ait des stationnements à vélo ne signifie donc pas que leur nombre est suffisant. La carte participative permettait de trouver les intersections problématiques. Pourquoi ne pas faire une telle carte pour connaître les destinations des cyclistes ainsi que les endroits où il manque de stationnements? Cela pourrait aider à prioriser des emplacements. On indique qu'il y a quelques années, la Ville avait débuté l'analyse avec la carte participative. Cette démarche a toutefois été mise de côté puisque MOBI-O est maintenant responsable de la collecte de données. Le commentaire est toutefois noté dans l'optique d'une bonification éventuelle de l'outil.
- Lors d'une plainte au 311, il n'est pas assuré qu'un inspecteur se rende sur les lieux pour faire un suivi. Des recommandations seront toutefois émises.
- On souhaite qu'une attention particulière soit portée aux personnes en situation de handicap lors de l'installation de supports à vélo afin qu'ils n'obstruent pas la mobilité de ces personnes.
- Les recommandations formulées viseront à établir des proratas quant au nombre de places afin d'être les plus inclusives possibles pour ce qui est des divers types de vélos (vélos cargo, vélo à trois roues, vélos tandem, etc.).
- Lors de leur installation, il importe que les arceaux soient installés dans le bon sens. Actuellement, ce n'est pas le cas.
- Les galeries de Buckingham ne figurent pas dans la liste des centres commerciaux. Il serait pertinent d'en faire l'analyse. On verra à combler ce manque.

Cette présentation est en continuité avec celle sur les casiers sécurisés. Ces présentations contribuent aux réflexions visant à prendre les meilleures décisions sur les notions de localisation, de sécurité, etc.

#### **8. Dépôt du bilan 2024 — Information**

Le bilan provisoire du plan de travail 2024-2025 de la CTDDS est déposé.

L'état d'avancement indique une réalisation d'approximativement 50 % des activités prévues.

Les informations présentées dans le bilan permettent de comprendre l'évolution de la réalisation du plan de travail et des contributions de la Commission à celle-ci.

#### **9. Modification au plan de travail 2024-2025 de la CTDDS**

Le plan de travail 2024-2025 doit être modifié par l'ajout d'un dossier présenté antérieurement à la CTDDS. Il s'agit de la *Politique de bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti*. Bien que ce dossier ait connu certains développements, une recommandation est maintenant nécessaire sur la politique en tant que telle.

Cette politique vise notamment à établir des critères pour justifier la bonification des trottoirs et des passages piétonniers ainsi que des niveaux de priorisation. Une présentation serait faite au début de l'année 2025.

Les membres sont d'accord pour recommander une version modifiée du plan de travail au conseil municipal puisque ce dernier doit entériner la modification.

#### **Recommandation**

##### **CTDDS-2024-08**

*La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, à sa séance régulière du 5 décembre 2024, recommande au conseil municipal d'adopter la version modifiée de son plan de travail 2024-2025.*

*Il est proposé par Joël Éric Olinga Mebada*

*Appuyé par François Lacerte-Gagnon*

*Adoptée*

On demande si l'adoption de nouvelles orientations gouvernementales relatives au développement du territoire et l'obligation de mettre à jour le schéma d'aménagement pourraient faire l'objet d'une présentation à la CTDDS. On indique qu'il est trop tôt pour établir ce qui touchera à la mobilité. D'autres sujets potentiels relatifs à la mobilité (tramway et plan de mobilité et de développement des infrastructures de la STO) devraient s'insérer dans le calendrier des présentations prévues en 2025.

#### **10. Présentation d'une proposition de plan des présentations des dossiers pour 2025 — Information**

Ce plan de présentation vise essentiellement à planifier les sujets qui seront abordés à la CTDDS au cours de l'année 2025. Ce document est déposé ; il sera modifié pour y insérer le dossier portant sur la *Politique de bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti*.

Deux sujets doivent être reportés (stationnement des véhicules récréatifs et remorques sur les chemins publics et stationnement au centre-ville).

On demande ce qu'il en sera des éléments liés au dossier des corridors scolaires et lequel fera l'objet d'une présentation en mai 2025. On mentionne que la présentation portera uniquement sur la révision des critères pour les corridors scolaires.

En ce qui concerne le réseau 4 saisons, on souhaite savoir où en sont les réflexions quant à l'utilisation des copeaux de bois en remplacement du sel comme abrasif. Un suivi devra être fait auprès du Service des travaux publics afin d'obtenir de l'information à cet effet.

Des membres y vont de quelques suggestions quant à des sujets dont pourrait être saisie la CTDDS :

- Camionnage et transport de marchandises. L'augmentation des livraisons au cours des dernières années génère beaucoup de circulation. On parle de plus en plus de voies réservées aux camions. Le tout pourrait avoir des impacts sur le transport actif et les usagers plus vulnérables.
- Décarbonation, chaîne de transport, transition intermodale pour le transport de marchandises.
- Stationnement dynamique.
- Évaluation des infrastructures de la Ville en termes d'accessibilité.

#### 11. Suivis — Dossiers généraux - Information

Une présentation sur les mesures de modération de la circulation était prévue au comité plénier en novembre 2024 mais elle a été reportée en 2025.

#### 12. Varia

Identification des arrêts d'autobus accessibles aux personnes en situation de handicap  
Des explications sont données par une représentante de la STO sur l'identification des arrêts et des autobus accessibles aux personnes en situation de handicap. Des arrêts universels sont ajoutés d'année en année.

Une entente existe entre la Ville et la STO sur le déneigement des débarcadères. Malgré qu'il puisse y avoir des enjeux de phasage, les arrêts de la STO sont priorisés par la Ville. La STO est responsable du déneigement des débarcadères.

#### 13. Levée de la séance

*Il est proposé par Christine Charlebois  
Appuyé par Caroline Murray*

*Et résolu que cette Commission lève la séance à 18 h 24.*

#### 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