



PROCÈS-VERBAL — PUBLIC

COMMISSION SUR LES TRANSPORTS, LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ (CTDDS)

4^e séance — 29 mai 2025 — 17 h 30 à 19 h 33

Salle Mont-Bleu, 1^{er} étage

Maison du Citoyen, 25 rue Laurier, Gatineau

Séance en mode hybride

PRÉSENCES :

Membres

Catherine Craig-St-Louis, présidente et conseillère municipale — District du Carrefour-de-l'Hôpital (No 13)

Caroline Murray, vice-présidente et conseillère municipale — District de Deschênes (No 3) (visioconférence)

Edmond Leclerc, membre élu et conseiller municipal — District de Buckingham (No 19)

Pier-Adam Turcotte — Action Vélo Outaouais

Myriam Nadeau — Réseau des centres d'expertise en mobilité (visioconférence)

Christine Charlebois, représentante des enjeux d'accessibilité (visioconférence)

Alexandre Wolford, membre citoyen (visioconférence)

Émilie Rachiele-Tremblay, membre citoyenne

Joël Éric Olinga Mebada, membre citoyen (visioconférence)

Secrétaire

Élaine Déry — coordonnatrice aux comités et commissions — Direction exécutive (DE)

Ressources internes

Claude Martine, directeur par intérim — Service de la mobilité

Nadine Lafond, cheffe de service, planification — Service de la mobilité

Geneviève Emery, cheffe de service par intérim, sécurité et gestion de la mobilité — Service de la mobilité

Thierry Clément, coordonnateur, planification — Service de la mobilité

Olivier Viger-Beaudin, coordonnateur, planification — Service de la mobilité

Véronique Leduc, adjointe administrative aux comités et commissions — DE

Ressource externe

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

Invitée

Josée Bouchard, agente — Service de police de la Ville de Gatineau (SPVG) (visioconférence)

Autres personnes présentes

Solène Aubin — MOBI-O

Alain Joly, citoyen (visioconférence)

Marine Poirier Defoy, coordonnatrice, planification — Service de la mobilité (visioconférence)

Marianne Strauss, directrice territoriale — Direction des centres de service - Centre de service d'Aylmer (visioconférence)

ABSENCES :

Membres

Cybelle Morin, membre citoyenne

Invitée

Roxanne Mercier, sergente — Service de police de la Ville de Gatineau

1. Constatation du quorum et ouverture de la séance

La présidente constate le quorum et elle ouvre la séance publique à 17 h 30.

La présidente félicite Caroline Murray, vice-présidente de la CTDDS, à titre de récipiendaire du Prix de la relève municipale 2025 plus tôt en mai. Ce prix est remis annuellement par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) à une personne élue qui s'est illustrée dans le cadre de ses fonctions.

2. Adoption de l'ordre du jour

Le sujet suivant est ajouté au Varia : Augmenter la sécurité sur le pont Alonzo-Wright.

Il est proposé par Émilie Rachiele-Tremblay

Appuyé par Pier-Adam Turcotte

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

Adoptée

Christine Charlebois et Edmond Leclerc se joignent à la séance 17 h 32.

3. Déclaration de conflit d'intérêts

Émilie Rachiele-Tremblay déclare un conflit d'intérêts avec les deux premiers sujets qui seront traités au point 8 portant sur la sécurisation des corridors scolaires.

4. Période questions du public

Alain Joly, citoyen

Les propos d'Alain Joly portent sur la question de la sécurité des piétons sur les pistes multifonctionnelles. Il demande à la CTDDS d'examiner la possibilité que les pistes comportant des usages multiples disposent d'une signalisation indiquant aux piétons la travée préférentielle à utiliser en fonction de la direction de la circulation (à gauche ou en sens contraire de celle-ci). De telles initiatives existent dans d'autres municipalités au Québec. Il a fait parvenir aux membres de la CTDDS des photographies de pistes où la cohabitation peut s'avérer difficile en raison de divers facteurs (encombrement, végétation, etc.).

À sa séance d'avril, la CTDDS a entamé une réflexion sur la question de la réglementation sur les vélos électriques et les autres équipements de micromobilité. Les questions de sécurité y ont notamment été abordées afin de faciliter la cohabitation des divers usagers.

Bien connu, l'enjeu est grandement tributaire des comportements adoptés par certaines personnes utilisant les pistes. La Ville suit les recommandations émises par Vélo Québec voulant que les piétons se déplacent à la droite des pistes. Il en est de même pour la Commission de la capitale nationale (CCN) et la Ville d'Ottawa. Le fait que les piétons se déplacent à la droite de la piste et que les dépassements se font par la gauche est également une pratique généralisée ailleurs au Québec.

Association des résidents de l'île de Hull

Une autre demande est en provenance de l'Association des résidents de l'île de Hull (ARIH). Reçue par courriel, elle a été partagée avec les membres. Elle porte sur la reconfiguration de l'intersection des rues Mance et Edgar-Chénier.

On rappelle de faire une requête au 311 lorsqu'il s'agit d'intersection ou de problématique précises.

Un projet de réfection est prévu dans ce secteur qui pourrait également inclure l'intersection mentionnée. À ce moment-ci, il est impossible de se prononcer sur la nature des travaux qui seront réalisés. La demande de l'ARIH fera partie du traitement du dossier.

Enfants du projet « Enquête en zone scolaire »

Les enfants posent cette question à la CTDDS : qu'allez-vous faire pour répondre à nos attentes ? Selon eux, il faut rendre les corridors scolaires plus sécuritaires, plus faciles à voir et mieux pour les enfants.

La présentation portant sur la sécurisation des corridors scolaires apportera des éléments de réponse à certaines de leurs interrogations.

5. Dépôt du procès-verbal de la 3^e séance tenue le 3 avril 2025

Validé par courriel, le procès-verbal de la 3^e séance ayant eu lieu le 3 avril 2025 est déposé.

6. Suivis du procès-verbal de la 3^e séance tenue le 3 avril 2025

Les membres ont reçu par courriel de l'information du Service des travaux publics en guise de suivi à la question de modifier la *Politique de viabilité hivernale* pour y inscrire le déneigement par défaut des pistes multifonctionnelles lorsqu'il y a présence d'une piste et d'un trottoir. Il s'avère qu'en présence d'une rue où un seul des deux côtés répond aux critères de déneigement selon la *Politique de viabilité hivernale*, la priorité au déneigement est donnée au côté comportant une piste multifonctionnelle.

7. Date de la prochaine séance : 25 septembre 2025

On informe les membres que la prochaine séance aura lieu le 25 septembre 2025 à compter de 17 h 30. La séance sera en mode hybride. Il s'agit de la dernière séance prévue au calendrier de l'année 2025. Les séances devraient reprendre après les élections, soit au cours de l'hiver 2026.

Le bilan biennal (2024-2025) sera déposé lors de cette séance. Une proposition de plan de travail pour l'année 2026 sera aussi présentée.

8. Sécurisation des corridors scolaires — Analyse et réflexion

Le document *Sécurisation des corridors scolaires* est présenté. Les membres ont reçu celui-ci avant la séance. L'objectif est : d'informer de la programmation 2025 de la sécurisation des corridors scolaires et des rues-écoles ainsi que de recueillir les commentaires des membres sur le nouveau *Guide sur les corridors scolaires*.

La présentation est l'occasion de faire des suivis de la programmation 2025 de la sécurisation des corridors scolaires ainsi que du projet des rues-écoles. Il ressort de cette présentation que :

- En 2024, un Plan de déplacement scolaire (PDS) et la sécurisation des corridors scolaires ont été complétés pour l'ensemble des écoles primaires publiques de Gatineau ;
- Un projet-pilote de Plan de déplacement scolaire secondaire est en cours à la polyvalente Nicolas-Gatineau ;
- Des initiatives et des actions diverses sont entreprises autour des écoles telles des rues-écoles et des mesures ponctuelles de sécurisation.

Diverses mesures prévues en 2025 pour la sécurisation des corridors scolaires sont également présentées.

Deux rues-écoles sont prévues pendant la semaine du 26 mai 2025 aux écoles du Lac-des-Fées et Saint-Rédempteur. Le projet est piloté par MOBI-O avec le soutien du Service de la mobilité et du Service de police de la Ville de Gatineau (SPVG).

Des détails sont présentés relatifs à un projet en cours avec le Centre d'écologie urbaine (CÉU) pour la création d'un guide pour la mise en place de rues-écoles permanentes à Gatineau.

Les membres sont également informés du processus qui conduira à l'élaboration du nouveau *Guide sur les corridors scolaires*. Ce guide aura pour objectif de clarifier, d'optimiser et de systématiser la mise en place des corridors scolaires. La version préliminaire du guide devrait être présentée à la CTDDS vers l'hiver 2026.

Au terme de la présentation, les échanges mettent en évidence les principaux éléments suivants :

- On juge restrictif le fait de ne pas considérer les passerelles empêchant de voir les enfants au bout de leurs axes. On demande si une réflexion est en cours quant à la distance de tels axes. Des endroits plus protégés de la circulation automobile mettent à l’abri les usagers plus vulnérables. Les passerelles peuvent donc être des atouts. Le cas d’un corridor vert situé dans le secteur d’Aylmer (chemin Robert-Stewart) est cité en exemple. Ce cas a donné lieu à une mobilisation des parents afin que les enfants puissent emprunter celui-ci. De quelle manière ces demandes cheminent-elles dans la réflexion en cours ? On précise que la réception des demandes liées aux corridors scolaires sera centralisée au Service de la mobilité. Pour ce qui est de la question des passerelles, une réflexion coordonnée au sein d’un comité interne regroupant différents services aura lieu sous peu. Dans ce cadre, une révision des critères des corridors scolaires sera notamment faite.
- Est-ce que le guide prévoira une bonification des corridors scolaires existants ? L’étroitesse de certains trottoirs et le stationnement des voitures en bordure de rue rendent difficiles les déplacements à vélo. On précise que l’élaboration du guide ne découlera pas en une vérification de tous les corridors scolaires existants. Le guide sera issu de réflexions générales visant à réviser, bonifier ou ajouter des critères pour les parcours des corridors scolaires. Les Plans de déplacements scolaires sont utilisés lors de travaux de réfection ; ils permettent d’apporter des modifications à certains éléments des parcours des corridors scolaires.
- On précise que des panneaux d’interdiction de stationnement sont installés dans les corridors scolaires spécialement lorsqu’il n’y a pas de trottoirs. L’interdiction est en vigueur durant les heures des classes. Si des enjeux n’ont pas été soulevés lors de l’élaboration des Plans de déplacements scolaires, il est possible de faire des requêtes en ce sens au 311. Cela permet d’apporter des changements de manière ponctuelle.
- Le coût des services policiers pour assurer la sécurité des rues-écoles est souvent un frein. Afin de contrer cet enjeu, la réflexion entourant l’élaboration du guide permettra-t-elle de définir une procédure pour établir les zones de sécurité et les mesures devant être mises en place ? Ce type de procédure serait utile aux écoles et aux parents souhaitant se porter bénévoles. On mentionne que les révisions réglementaires seront examinées par un comité interne auquel participe le SPVG. Parallèlement au travail s’amorçant avec le CÉU, un chantier interne débutera au cours des prochaines semaines pour réfléchir à tout ce qui est relatif aux entraves lors d’événements (dont les rues-écoles). Les questions en lien avec la signalisation ou la présence policière requise en vertu de la loi y seront, par exemple, examinées. Des personnes-ressources assureront la liaison entre les travaux des deux comités.
- Simultanément au travail qui sera réalisé, se poursuivent les réflexions sur l’abaissement du seuil de vitesse en lien avec la *Politique sur les mesures de modération de la circulation* et la priorisation autour de lieux plus sensibles telles les écoles par exemple. Touchant également à la mise en œuvre des rues-écoles, le déploiement du *Plan d’intervention en sécurité routière* chemine aussi.

9. **Stratégie d'implantation 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 de stationnements pour vélos et les prochaines actions prévues.

Une première présentation de ce dossier a été faite à la séance de décembre 2024.

Un coup d'œil rapide est porté aux dix actions du *Plan directeur du réseau cyclable* visant l'amélioration des équipements offerts à destination dans l'environnement cyclable.

Le Service de la mobilité a confié à MOBI-O le mandat d'élaborer la stratégie d'implantation de stationnements pour vélos.

La stratégie établie des standards souhaités quant aux différents contextes entourant la localisation de stationnements pour vélos, soit dans les nouveaux aménagements (nécessitant un ajustement aux règlements d'urbanisme), dans les aménagements existants (proposant des actions pour ceux-ci), et dans d'autres contextes (proposant des actions pour des situations particulières). Les standards visés pour l'implantation de stationnements pour vélos sont pour le stationnement de courte, moyenne et longue durée ainsi que pour des vélos spéciaux.

Les détails de chacun des contextes sont passés en revue ainsi que les actions transversales envisagées pour l'ensemble des contextes d'implantation de stationnements pour vélos.

Au terme de la présentation, les échanges mettent en évidence les principaux éléments suivants :

- Bien que l'on prenne en considération les divers usages et types de milieux accueillant les stationnements pour vélos, on demande si la notion « événementielle » fait également partie des réflexions en cours (par exemple, la tenue d'un événement pour lequel existe le besoin de disposer de davantage de stationnements pour vélos). On mentionne que les événements promus par le Bureau des événements de la Ville font partie de la réflexion entourant l'élaboration du guide d'aménagement. Pour ce qui est des autres types d'événements, une attention particulière devra leur être portée dans le guide d'aménagement ainsi que dans la stratégie de sensibilisation.
- Les considérations transversales pourraient-elles également inclure la notion d'équité environnementale ? On songe ici à favoriser, par exemple, des secteurs ayant un fort ratio de déplacements automobiles ou d'îlots de chaleur, ou encore, un zonage plus axé sur l'usage commercial. Cette équité environnementale serait, de plus, l'occasion de faire converger d'autres initiatives mises en place par la Ville (taxe sur les stationnements, etc.).

On indique que la réglementation sera appliquée lors de nouveaux aménagements. S'il s'agit d'aménagements existants, le rôle de la Ville se limitera à faire de la sensibilisation. La Ville n'investira pas dans l'installation de supports à vélos sur le domaine privé; elle le fera plutôt dans les rues commerciales ou les projets de réaménagement. L'installation de supports à vélos a comme condition préalable le fait de pouvoir s'y rendre de façon sécuritaire.

- Au-delà des usages, ne devrait-on pas inclure un indicateur d'équité environnementale permettant de viser des secteurs plus problématiques (secteurs ayant davantage de voitures, de centres d'achat, etc.) tant pour les nouveaux aménagements que ceux existants. On mentionne qu'il manque de données à petite échelle pour procéder à ce type d'analyse. Par ailleurs, les endroits où cela s'avérerait favorable pour l'équité environnementale sont peut-être moins bien desservis pour les cyclistes. Étant donné la nécessité actuelle d'établir des priorités, on privilégie les endroits plus facilement accessibles. La suggestion est toutefois prise en note.
- Pour ce qui est de l'usage en habitation, on souhaite savoir s'il sera considéré de demander l'aménagement d'un minimum de stationnements pour vélos de courte durée destinés aux visiteurs. On indique que l'une des difficultés pour donner suite à une telle demande réside dans le paramètre utilisé pour déterminer un ratio (superficie du bâtiment, etc.). On attire aussi l'attention sur le fait que lorsqu'il y a une construction d'édifices à logements, des espaces sont aménagés sur la rue pour faciliter l'installation de stationnements pour vélos.
- Des milieux tels que les parcs industriels devront également faire partie des réflexions, notamment en ce qui a trait au développement d'incitatifs.
- Il serait utile d'installer des stationnements pour vélos aux arrêts d'autobus et pas uniquement dans les stationnements incitatifs. On signale que l'objectif est d'aménager des stationnements sécuritaires qui permettent d'y laisser les vélos durant un certain temps. Des discussions avec la Société de transport de l'Outaouais (STO) ont permis d'apprendre qu'elle est à réviser ses devis pour la construction des abribus. Des changements surviendront peut-être de ce côté.

10. **Guide d'aménagement cyclable — Information**

Le document *Guide d'aménagement cyclable* est présenté. Les membres ont reçu celui-ci avant la séance. L'objectif est de : présenter une version préliminaire du *Guide d'aménagement cyclable* et obtenir les commentaires et les suggestions des membres sur celui-ci.

Bien que le sujet ne soit pas inscrit au calendrier des présentations, il est en lien avec le *Plan directeur du réseau cyclable*.

Cette première version du guide vise à préciser l'aménagement, le marquage et la signalisation des liens cyclables gatinois qui ne sont pas encadrés par un contenu réglementaire des normes provinciales ou municipales. Ces dernières doivent prévaloir en cas de divergence avec ce guide.

Vélo Québec a commenté et révisé le guide. Une mise à jour sera faite avant le dépôt de la version finale.

Le guide tient compte et précise des composantes de divers autres documents :

- Collections Normes — Ouvrages routiers (Tommes I et V) — ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTQ) ;
- Politique des rues conviviales — Ville de Gatineau ;
- Devis normalisés — Ville de Gatineau ;
- Règlement 300-2006 concernant la circulation et le stationnement dans les limites de la Ville de Gatineau — Ville de Gatineau.

Le guide englobe divers types d'aménagement cyclable :

- Chaussée désignée ;
- Accotement pavé ;
- Bandes cyclables ;
- Pistes cyclables ;
- Pistes multifonctionnelles ;
- Sentiers polyvalents.

Divers détails prévus au guide sont présentés suivant les deux sections qui le constituent soit : intersections contrôlées et intersections non contrôlées.

Au terme de la présentation sur les intersections contrôlées, les échanges mettent en évidence les principaux éléments suivants :

- Les coûts pour effectuer le marquage sont élevés et celui-ci doit être refait annuellement. Il serait plus avantageux d'investir dans des mesures plus pérennes.
- En plus du marquage, de la sensibilisation devra être faite pour assurer le respect des zones réservées aux SAS pour les vélos, une mesure destinée à assurer la sécurité des cyclistes.
- Cette première version constitue un bon début. Il y a cependant une distinction à établir entre ce qui est relatif à l'existant et au réaménagement. Lors de réaménagement, il faudrait, par exemple, et lorsque possible, enlever les bretelles de virage à droite qui ne sont pas des plus sécuritaires pour les usagers vulnérables. Un marquage temporaire pourrait pallier certains enjeux. Un autre élément concerne la hiérarchie fonctionnelle des routes. Lorsqu'il s'agit de traverser quatre voies, est-il possible d'installer un îlot protégé pour le virage à gauche des cyclistes ? L'aménagement des rues Saint-Raymond et Saint-Joseph est cité en exemple.
- Une problématique rencontrée sur les bandes cyclables est le fait qu'il n'y a pas de détecteur permettant un changement automatique du feu de traverse. Cela oblige les cyclistes à appuyer manuellement sur le bouton pour effectuer le changement. On précise que le guide propose une amélioration de la visibilité aux traverses.

Contrairement au MTMD, la Ville a choisi l'ajout de chevrons aux intersections plutôt que de lignes pointillées. Le marquage effectué par des sous-traitants se référant souvent aux normes du MTMD, le guide établit clairement celles définies par la Ville.

- Le marquage blanc n'est pas très utile l'hiver. Des bollards ou un muret de protection sont plus utiles pour la sécurité des cyclistes en saison hivernale.
- On précise que les fiches présentent un croquis de ce qui est souhaité lors de situations existantes (bandes cyclables, etc.) et non de l'aménagement optimal qu'un lien cyclable devrait avoir si on devait le réaménager. Le marquage présente effectivement des défis du côté des coûts et de la durabilité du produit. La Ville s'est beaucoup améliorée du côté de la détection des vélos aux feux de traverse. En effet, la majorité des axes routiers disposent d'un rappel automatique aux feux de circulation dans l'axe de la rue principale. Sur les approches secondaires des intersections contrôlées par des feux de circulation, une attention est portée au fait d'installer le bouton d'appel de feu à proximité des cyclistes. La Ville a également débuté l'ajout de boucles ou de radars pour la détection automatique des cyclistes dans les bandes cyclables.
- On souhaite des mesures de sécurité ou des campagnes de sensibilisation pour les personnes en situation de handicap ou celles à mobilité réduite. On souligne que ce type d'aménagement ne s'inscrit pas directement dans l'objectif du guide. Les couleurs attribuées au marquage sont régies par des normes établies au Québec.

Au terme de la présentation sur les intersections non contrôlées, les échanges mettent en évidence les principaux éléments suivants :

- Le guide présenté s'attarde beaucoup à la signalisation et au marquage et peu aux aménagements. Il serait intéressant d'avoir un réel guide d'aménagement qui considère à la fois les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite. L'arrimage avec les autres outils est aussi à mettre en relief.
- La suggestion est notée quant à l'ajout de bollards indiquant aux automobilistes de faire attention aux cyclistes dans la fiche INC-03.
- On précise que cette version du guide sera revue puisque des échanges ont permis de voir que des situations sont manquantes (par exemple, les carrefours giratoires). Les suggestions sont les bienvenues si d'autres manques d'aménagement sont notés. Les fiches offrent l'avantage d'une mise à jour sans avoir à modifier l'ensemble du guide. Beaucoup d'éléments présentés sont déjà inscrits dans les pratiques à la Ville.

11. Suivis — Dossiers généraux

Balayage et marquage des rues

Des mises à jour de l'état d'avancement du balayage des rues ont été envoyées aux membres du conseil municipal. On indique que le balayage est presque terminé.

Des informations sont données sur les différents contrats de marquage octroyés et leur évolution.

Étude sur l'occupation du stationnement au centre-ville

Cette étude va de l'avant. La Ville y évalue l'offre et la demande de stationnements au centre-ville. Il y aura peut-être un point de suivi à la CTDDS de septembre.

Actualités SPVG : partage de la route et SPH

Un bilan du SPVG mentionne qu'une campagne de sensibilisation sur les stationnements pour les personnes en situation de handicap se tiendra du 1^{er} au 7 juin 2025.

Colloque sur la mobilité

L'événement se tiendra le 10 juin prochain au Hilton du Lac-Leamy. Organisé par l'Association québécoise des transports (AQTR), ce colloque s'inscrit sous la thématique « Tournée des Villes 2025 : pour une mobilité innovante et durable ». Bien que la programmation du colloque soit en cours de finalisation, on souligne toutefois la participation active de la Ville, le MTMD, TramGO, la STO, la CCN et MOBI-O.

Autres sujets :

- Le Tour du silence a eu lieu au cours de la semaine précédant la séance de la CTDDS.
- Une conférence de presse avec le CÉU aura lieu le 30 mai à la sortie des classes de l'école du Lac-des-Fées. On y abordera certains sujets ayant été discutés au cours de la séance sur les rues-écoles.
- La *Politique de bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti* a été présentée au comité plénier de la semaine dernière. Le dossier chemine toujours.
- Un bilan des opérations du déneigement a également été présenté au comité plénier.

12. Varia

La configuration actuelle du pont Alonzo-Wright présente des enjeux de sécurité pour les cyclistes. La largeur du pont est problématique. Des cyclistes utilisent le trottoir; d'autres utilisant la voie de circulation se font klaxonner par des automobilistes. L'ajout de signalisation contribuerait à la sécurité des cyclistes.

On mentionne que ce pont est sous la responsabilité du MTMD. La demande peut être transmise au Service de la mobilité qui se chargera de la faire suivre au MTMD.

13. Levée de la séance

Il est proposé par Émilie Rachiele-Tremblay

Appuyé par Edmond Leclerc

Et résolu que cette Commission accepte de lever la séance à 19 h 33.

Adoptée

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