

**PROCÈS-VERBAL – PUBLIC**

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT ET  
DE LA LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES (CELCC)**

3<sup>e</sup> séance – 9 avril 2026 – 15 h 03 à 16 h 39

Salle de direction, rez-de-chaussée

Maison du Citoyen, 25 rue Laurier, Gatineau

Séance en mode hybride

**PRÉSENCES :**

**Membres**

Rachel M. Deslauriers, présidente et conseillère municipale – District de Mitigomijokan (5)

Jean Lessard, vice-président et conseiller municipal – District de la Rivière-Blanche (17)

Ariane Hamel, membre citoyenne – En visioconférence

Benoit Delage, membre organisme – Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais – En visioconférence

Lise Filiatrault, membre citoyenne

François PH Lapointe, membre organisme – Action Climat Outaouais – En visioconférence

Simon Nadeau – Citoyen – En visioconférence

**Secrétaire**

Josée Marcil, coordonnatrice aux comités et commissions – Direction exécutive (DE)

**Ressources internes**

Frédéric Vandal, directeur – Service de transition écologique (STÉ)

Christine Gonthier-Gignac, cheffe de service, projets écologiques – STÉ – En visioconférence

Louise Tremblay, cheffe de service, projets écologique – STÉ – En visioconférence

Yvan Blayo, coordonnateur de projets écologiques – STÉ – En visioconférence

Samantha Rhains, coordonnatrice de projets écologiques – STÉ – En visioconférence

Dominique Lavoie, coordonnatrice de projets écologiques – STÉ – En visioconférence

Olimpia Pantelimon, coordonnatrice de projets – STÉ – En visioconférence

Catherine Bourgeois-Garault, adjointe administrative aux comités et commissions – DE

Séléna Beaumont-Demers, cheffe de service – Commissions et comités – DE – En visioconférence

**Invité(e)s**

**Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité**

Catherine Craig-St-Louis, présidente et conseillère municipale – District du Carrefour-de-l'Hôpital (13)

**ABSENCE :**

**Membre**

Jessy Desjardins, membre organisme – Brigil

---

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

La présidence constate le quorum et ouvre la séance en mode hybride et publique à 15 h 03. Il s'agit de la troisième séance de l'année. La séance portera notamment sur la présentation du Plan directeur de recharge publique et résidentielle, en lien avec le dossier 2 du Plan de travail 2026 de la Commission de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques (CELCC). Considérant les liens étroits entre ce dossier et les

enjeux de mobilité durable, la présidence précise que les membres de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité (CTDDS) ont été invités à assister à la présentation et participer aux échanges. La séance sera enregistrée pour visionnement en différé sur le site Web de la Ville.

Un remerciement est adressé à Mme Lise Filiatrault, membre citoyenne, qui termine son deuxième et dernier mandat au sein de la CELCC. La qualité de sa contribution, la pertinence de ses commentaires ainsi que la richesse des discussions apportées ont permis de faire avancer les réflexions de la Commission. Mme Filiatrault exprime sa reconnaissance pour l'expérience vécue au sein de la CELCC. Elle rappelle que la Commission était relativement nouvelle à ses débuts. Elle souligne l'important chemin parcouru au cours des dernières années et met en valeur le rôle essentiel de la CELCC dans la conciliation des enjeux environnementaux et de la participation citoyenne, laquelle constitue une valeur ajoutée déterminante à l'atteinte des objectifs poursuivis. Mme Filiatrault souligne également les avancées réalisées quant aux interactions entre les services municipaux, les citoyens et les élus. Elle félicite la Ville pour l'ouverture offerte aux citoyens de siéger sur les comités et commissions consultatifs et invite les personnes intéressées à déposer leur candidature afin de s'impliquer activement.

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

Un ajout est proposé au point Divers. Le sujet amené concerne les relations entre Hydro-Québec et la Ville de Gatineau, plus précisément en lien avec les travaux d'élagage et l'entretien des fils électriques.

*Il est proposé par Benoit Delage*

*Appuyé par Jean Lessard*

*Et résolu que cette Commission adopte l'ordre du jour de la présente séance tel que modifié.*

*Adoptée*

## **3. Déclaration de conflit d'intérêts**

Aucun conflit d'intérêts n'est déclaré à la lecture des sujets inscrits à l'ordre du jour.

## **4. Dépôt et suivis du procès-verbal de la séance du 12 mars 2026**

Le procès-verbal de la séance publique du 12 mars 2026, préalablement validé par les membres, est déposé en séance et est disponible sur le site Web de la Ville. Aucun suivi n'est requis.

## **5. Période de questions du public**

Aucune question du public n'est adressée à la Commission lors de cette séance.

*Ariane Hamel se joint à la séance à 15 h 11.*

## **6. Plan directeur de recharge publique et résidentielle – Présentation**

Le Plan directeur de recharge publique et résidentielle (Plan directeur) est présenté par Yvan Blayo, coordonnateur de projets écologiques pour le Service de transition écologique (STÉ) de la Ville. Les objectifs sont de présenter la situation sur l'ensemble des projets d'électrification des transports portés par la Ville de Gatineau et de

présenter l'état d'avancement pour la mise en place d'un plan directeur de recharge publique et résidentielle de la Ville de Gatineau. La présentation est pour analyse et orientation. Une question centrale guide la démarche : comment assurer un accès équitable à la recharge électrique pour tous les Gatinois, peu importe le type de logement. Une mise en contexte, un état de situation actuel, un résumé des enjeux identifiés, une liste des recommandations réglementaires, un cadre de réalisation ainsi que les prochaines étapes sont présentés.

Il est rappelé que le point de départ du Plan directeur de recharge publique et résidentielle est le Plan climat, adopté en 2021, dans lequel le sujet de l'électrification des transports a été identifié comme une priorité, soit le chantier prioritaire no 5. Ce chantier comprend trois volets : l'électrification de la flotte municipale; le développement du réseau de bornes de recharge publique ainsi que l'élaboration d'une stratégie globale de développement de l'électrification des transports. La présentation porte plus particulièrement sur ce troisième volet. Les subventions obtenues depuis 2022 en lien avec l'électrification sont également présentées, de même que les projets plus structurants réalisés ou financés avec l'appui de partenaires, notamment Hydro-Québec et le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP).

À la suite de la phase I des travaux, il est observé que Gatineau suit la tendance provinciale, ce qui nécessite une planification rigoureuse dès maintenant. La répartition actuelle des bornes de recharge est toutefois inégale sur le territoire : les quartiers où les besoins sont les plus importants sont souvent ceux qui disposent du moins de bornes. On compte actuellement 240 ports de recharge publiques actives, majoritairement de recharge lente. La ville est propriétaire de 43 bornes de recharges. Ces bornes sont principalement concentrées dans les secteurs commerciaux et les zones à fort achalandage. Le réseau existant répond surtout à une logique commerciale, alors que le Plan directeur propose une approche axée davantage sur l'équité territoriale.

Le cadre fédéral et provincial est ensuite présenté. Selon les tendances, Gatineau pourrait compter environ 61 000 véhicules électriques d'ici 2030, et la disponibilité d'infrastructures locales sera déterminante pour assurer la résilience du réseau. Des programmes de financement sont actuellement accessibles, mais pour une période limitée, notamment : le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) et le programme 4 500 bornes d'Hydro-Québec. La fenêtre d'opportunité est qualifiée d'active. Trois enjeux sont identifiés : l'accès équitable à la recharge; l'adaptation aux nouvelles réalités en matière de mobilité électrique; les leviers d'action municipaux.

D'importants ajustements réglementaires sont envisagés, notamment l'intégration d'orientations spécifiques aux infrastructures de recharge dans les documents de planification et les politiques municipales, la mise à jour des règlements encadrant le développement de stations, l'augmentation du nombre de bornes dans les usages résidentiels et non résidentiels et la promotion du partage des installations électriques dans les aires de stationnement partagées.

La vision, les indicateurs et les cibles de la stratégie sont ensuite présentés. Les mécanismes de priorisation des zones de déploiement des infrastructures de recharge et la méthode pour déterminer le nombre de bornes à installer au cours des prochaines

années sont expliqués. En conclusion, il est précisé que le travail présenté est de nature analytique, ayant permis d'établir le portrait, les enjeux et les bases du Plan directeur. La prochaine phase portera sur l'action, soit la validation et la planification des ajustements réglementaires, l'élaboration d'outils d'aide à la décision et, ultimement, l'adoption du Plan directeur. L'objectif global est de faire de Gatineau une ville où l'accès à la recharge électrique répond aux besoins de l'ensemble de la population, peu importe le type de logement et le milieu de vie.

### *Période d'échanges*

#### Commentaires généraux

Des remerciements sont adressés au présentateur pour la qualité de la présentation. Un membre partage son expérience personnelle et souligne avoir observé une évolution positive et une diminution progressive des difficultés d'accès aux bornes de recharge. Il félicite le Service pour le travail accompli, tout en reconnaissant l'existence de certains freins. Un membre souligne apprécier les principes exposés, notamment en matière d'équité et de localisation des infrastructures de recharge.

#### Bonification

Un portrait préalable de la motorisation des ménages, incluant notamment le nombre de véhicules par ménage et une comparaison avec d'autres territoires, serait pertinent à inclure à l'analyse. Il est mentionné qu'un discours axé non seulement sur l'électrification, mais également sur la réduction de l'usage de l'automobile serait souhaitable.

#### Enjeu d'équité et réglementaire

Concernant les bornes de recharge publiques, il est mentionné que leur accessibilité et leur coût demeurent variables. Le gain économique par rapport à la recharge résidentielle est parfois limité, certains tarifs étant élevés (par exemple, des frais fixes par connexion). Le recours au secteur privé pour l'offre de recharge peut engendrer des enjeux d'équité, puisque l'installation de bornes demeure un choix relevant du modèle d'affaires des commerces. Des interrogations sont formulées quant aux enjeux réglementaires, notamment sur l'imposition éventuelle de bornes de recharge dans les projets commerciaux. Il est question de la cohérence entre l'obligation, sous toutes réserves, d'installer des bornes et les objectifs de réduction de l'offre de stationnement, soulevant une certaine contradiction entre les politiques d'encouragement à la mobilité active et la notion de stationnement.

#### Capacité énergétique disponible

Sur le plan énergétique, il est rappelé que le nombre de ménages utilisant un véhicule électrique est considéré pour le moment relativement faible. Une augmentation rapide du nombre de véhicules électriques pourrait entraîner une demande importante en puissance, si celle-ci n'est pas adéquatement modulée. Il est souligné qu'une évaluation de la capacité du réseau électrique local est nécessaire, notamment afin d'éviter des impacts négatifs sur le réseau résidentiel. L'électrification des transports doit donc tenir compte non seulement du nombre de véhicules, mais également de la capacité énergétique disponible sur le territoire.

Certains programmes, tels que les projets pilotes de type Hilo, prévoient des mécanismes permettant de réduire la consommation et la demande en puissance lors de périodes critiques. La protection du capital de puissance de la Ville est identifiée comme un enjeu. Il est également indiqué que les pannes électriques et les appels de

puissance constituent des défis pour les équipements, notamment les transformateurs, et peuvent allonger les délais de rétablissement du service, le réseau n'étant pas toujours adapté à ces réalités. Il est souligné qu'une planification énergétique intégrée est essentielle et doit inclure ces préoccupations, notamment l'intégration d'une intelligence accrue du réseau électrique afin de soutenir adéquatement le développement de l'électrification des transports.

#### Rôle de la Ville

Une membre indique toutefois que plusieurs questions de fond émergent en amont de la démarche. Il est souhaité d'entendre davantage la réflexion entourant le rôle respectif des gouvernements, des municipalités et du marché privé, ainsi que sur la transition énergétique « post-pétrole ». Plus spécifiquement, la question porte sur la pertinence de l'intervention municipale en matière d'accès à l'électricité : à qui revient la responsabilité de l'offre de recharge — la Ville, le secteur privé ou Hydro-Québec ? Les modèles d'affaires liés à l'énergie électrique sont questionnés. On évoque la notion de coût d'opportunité, dans un contexte où la Ville cherche à se densifier et à réduire l'offre de stationnement. À cet égard, quel serait le meilleur investissement public ? On se questionne sur la possibilité que des investissements accrus en transport collectif puissent inciter certains citoyens à se passer de l'automobile. Les questions adressées portent aussi sur la présence d'une analyse globale visant à établir un juste équilibre entre ces différentes orientations et le souhait de savoir si une réflexion commune existe à l'échelle du Québec, incluant les pratiques mises en œuvre par d'autres villes.

En réponse, le Service précise que depuis l'adoption du Plan climat en 2021, le contexte a considérablement évolué, tant en ce qui concerne l'accès aux bornes de recharge que la mobilité durable sur le territoire. Il est indiqué que plusieurs services municipaux travaillent actuellement sur la planification de la mobilité afin d'arrimer l'électrification des transports avec le déploiement des transports actifs et collectifs. La Ville se situe « entre deux réalités » : d'une part, la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'électrification et, d'autre part, le questionnement sur l'utilisation optimale des fonds publics. Les programmes de subvention offerts par les gouvernements provincial et fédéral rendent certaines interventions opportunes, tout en rappelant que le développement du transport actif et collectif, notamment les projets structurants, demeure une priorité. Une réflexion collective devra être menée afin de clarifier les rôles et responsabilités de chacun à l'horizon 2027. On indique que ces questions sont légitimes et rappelle que, dans le cadre de ses compétences, la Ville intervient principalement par la réglementation des nouvelles constructions, la gestion et l'utilisation des espaces de stationnement ainsi que l'aménagement des espaces publics. Les orientations provinciales et fédérales en matière de réduction des GES offrent des leviers concrets au palier municipal, notamment à travers des programmes comme celui du déploiement de 4 500 bornes, qui finance à 100 % l'installation de bornes de recharge. La Ville peut ainsi orienter les investissements vers les secteurs qui présentent les plus grands besoins, afin d'assurer un déploiement cohérent et équitable du réseau de recharge. Il est précisé que le rôle de la Ville dans la réduction des GES et l'électrification des transports est bien défini, tandis que les enjeux liés à la mobilité durable dans son ensemble sont principalement portés par le Service de la mobilité durable, avec lequel une coordination étroite est nécessaire afin d'anticiper les impacts du déploiement de l'électrification.

### Modèle d'affaires et données statistiques

Un membre de la Commission demande si la Ville a pris contact avec l'Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ) afin d'obtenir des statistiques plus détaillées sur la possession de véhicules électriques par les citoyens. Il réitère l'importance de se doter d'un modèle d'affaires clair pour la mise en place des bornes de recharge municipales et souligne que le plan présenté est structurant et que la Ville semble être sur la bonne voie. En réponse, le Service précise que, dans le cadre de la première phase du Plan directeur, la Ville a retenu les services professionnels de WSP et a collaboré avec l'AVÉQ, notamment pour l'obtention d'un mémoire portant sur le territoire de la Ville de Gatineau. Cette démarche visait à mieux orienter les recommandations réglementaires, particulièrement pour le secteur résidentiel. Il est indiqué que les données statistiques nécessaires sont actuellement disponibles. Concernant le modèle d'affaires municipal, le Service reconnaît la légitimité des questionnements soulevés et précise que le futur plan d'action pourrait inclure des mesures dont les coûts seraient nuls ou limités. Il est rappelé que la recharge est actuellement tarifée à l'heure, notamment via le réseau de recharge *Le Circuit électrique*, avec des coûts variants approximativement entre 1 \$ et 3 \$ de l'heure, tant pour les bornes publiques que privées. Il est mentionné que les tarifs ne peuvent actuellement dépasser ces seuils. À titre illustratif, un tarif de 2 \$ de l'heure serait plus élevé que la recharge à domicile, mais demeurerait quatre à cinq fois moins coûteux qu'un plein d'essence.

Certaines données issues de Ressources naturelles Canada (2023) sont partagées par un membre selon lesquelles, environ 93 % des ménages possédant un véhicule électrique rechargent principalement à domicile. Il est souligné que l'on compte environ sept fois plus de propriétaires de véhicules hybrides que de véhicules entièrement électriques, ce qui entraîne des comportements de recharge différents, notamment en raison des variations d'autonomie. Une question de réflexion est amenée en lien avec le profil des utilisateurs des bornes publiques de la Ville, souhaitant savoir s'il s'agit principalement de résidents gatinois ou d'usagers en transit. Il est important de mieux connaître cette information afin de s'assurer que les indicateurs et paramètres utilisés, actuellement principalement locaux, soient en adéquation avec les usages réels.

Bien que les facteurs considérés pour l'implantation de nouvelles bornes soient clairs, les formules de calcul ne sont pas clairement présentées. Il est mentionné qu'il serait souhaité, pour des raisons de transparence, que le Service précise comment sont déterminés le nombre et l'emplacement des bornes, notamment à l'échelle des villages urbains. Il est également souligné que les bornes, comme toutes infrastructures, devront être entretenues et remplacées à long terme. Ainsi, si les sources de financement externes venaient à disparaître, la Ville se retrouverait avec de nouvelles infrastructures à maintenir. En réponse, le Service indique que les données détaillées sur l'origine des utilisateurs des bornes ne sont pas actuellement disponibles. Toutefois, l'évolution de la consommation aux bornes est suivie et il est rappelé que la majorité des déplacements quotidiens s'effectuent sur des distances de 10 à 15 km autour du domicile, ce qui permet d'estimer que la majorité des usagers sont probablement des résidents. Le Service insiste sur la nécessité d'assurer un accès équitable à la recharge pour l'ensemble de la population. Il est précisé que le programme 4 500 bornes répondrait notamment au besoin de recharge publique dans les secteurs de multilogements existants, en particulier pour la recharge nocturne.

### Outil d'aide à la décision cartographique

Concernant la détermination du nombre et de l'emplacement des bornes, le Service reconnaît la complexité de l'exercice et mentionne que l'objectif est de se doter d'un

outil d'aide à la décision cartographique. À ce stade, un travail a été réalisé avec WSP à partir du découpage du territoire selon les aires de diffusion de Statistique Canada, soit plus d'une centaine d'unités territoriales. Cette approche vise à tenir compte, au moment de la planification, des réalités locales telles que la présence de multilogements, l'accès équitable, le nombre de véhicules et le ratio de bornes par 1 000 habitants. Selon les analyses, différents indicateurs peuvent être priorités afin de répondre adéquatement aux besoins. À terme, il est estimé que le territoire pourrait nécessiter plus de 3 000 bornes, dont une majorité serait toutefois implantée par le biais des stationnements commerciaux et privés. L'enjeu demeure d'identifier adéquatement les besoins afin de compléter efficacement l'offre existante. À la suite de ces échanges, une question de clarification est posée concernant la notion d'aire de diffusion. Le Service précise qu'il s'agit d'un découpage territorial établi par Statistique Canada, fondé sur des données démographiques et socioéconomiques (population, revenus, etc.), et utilisé afin de caractériser les différentes zones du territoire dans le cadre de l'analyse.

#### Accompagnement municipal

Un membre souligne que la Ville de Gatineau offre déjà un accompagnement aux industries, commerces et institutions (ICI) dans le cadre de l'implantation de la collecte des matières organiques. La possibilité d'offrir un accompagnement similaire pour l'implantation de bornes de recharge, notamment dans les milieux plus complexes tels que les copropriétés et les condominiums, afin de maximiser les gains et l'efficacité des projets est mise de l'avant. Certaines solutions ont déjà été mises en œuvre sur d'autres territoires, incluant des bornes de recharge dites « publiques », mais dont l'accès est restreint ou encadré. L'importance de choisir le bon fournisseur de services et la technologie appropriée est mentionné. Il est rappelé que le Conseil régional de l'environnement et du développement durable (CREDDO) a déjà bénéficié de financement pour faciliter l'implantation de bornes dans des entreprises commerciales.

#### Préoccupations

Il est mentionné qu'Hydro-Québec a annoncé son intention de se retirer graduellement du marché de l'exploitation des bornes, laissant une plus grande place au secteur privé, notamment à de grands fournisseurs de carburant qui investissent le créneau. D'autres préoccupations concernant les bornes de niveau 2 sont soulevées par les membres, estimant que la planification actuelle repose sur une vision linéaire de l'évolution technologique, alors que les temps de recharge évoluent de façon rapide et exponentielle. Le modèle de recharge nocturne comme solution à long terme est remis en question. On s'interroge sur sa pertinence dans un horizon de quelques années, considérant l'émergence de modes de recharge plus rapides, comparables à l'expérience des stations-service. Des réserves quant à une approche réglementaire uniforme pour l'ensemble du secteur commercial sont exprimées, soulignant qu'il serait pertinent de distinguer les types d'activités (ex. entreprises touristiques versus commerces d'alimentation). Il apparaît inapproprié d'imposer des coûts à des entreprises lorsque l'installation de bornes ne s'inscrit pas dans leur modèle d'affaires ou leurs besoins. Une flexibilité dans l'approche serait recommandée afin d'engager une discussion plus large et ouverte avant d'imposer de telles obligations. Le Service précise que la Ville est étroitement liée au programme des 4 500 bornes et au réseau Le Circuit électrique. Dans ce contexte, la Ville ne définit pas les orientations technologiques ou stratégiques, mais s'inscrit dans le cadre établi par Hydro-Québec. Une réflexion est actuellement menée par Hydro-Québec sur les nouveaux modes de recharge, visant des infrastructures moins invasives en milieu urbain, par exemple des systèmes où le

véhicule fournit son propre câble. Pour le secteur multirésidentiel, des projets pilotes de recharge partagée sont en développement, notamment dans des lieux comme les écoles, les institutions et les commerces, permettant une utilisation nocturne par les résidents. Le Service précise que ces bornes constituent des bornes d'opportunité, et non un usage exclusif ou garanti pour chaque utilisateur. Par ailleurs, il est rappelé que les stations de recharge rapide, comparables aux stations-service, sont envisagées pour des besoins différents : plus la recharge est rapide, plus les coûts sont élevés, ce qui pose des enjeux d'accessibilité financière. Ces différents éléments – accessibilité, évolution technologique, coûts et usages – structurent actuellement la réflexion et les orientations du plan directeur en matière d'infrastructures de recharge. La présidence souligne que l'accessibilité et l'équité à une énergie abordable constituent un axe central de la planification stratégique, dans un contexte de transformation énergétique. Cette approche vise à offrir une diversité de solutions adaptées à une large palette d'utilisateurs.

### Mobilité durable

Un lien direct est établi par la présidence de la CTDDS entre les réflexions sur les bornes de recharge et la démarche plus large en mobilité durable, inscrite au plan de travail de la Commission invitée. Il est estimé que cette réflexion est appelée à s'accélérer. À ce stade, les travaux présentés à la CTDDS visaient principalement une cartographie des grandes orientations, appelées à s'enrichir avec les réflexions en cours. Depuis les deux dernières années, la notion de recharge suscite de nombreuses questions, tant de la part d'entrepreneurs privés intéressés par le partage de bornes que d'organismes. Plusieurs de ces échanges passent par le prisme de la mobilité, ce qui explique le rôle de relais de la présidence de cette Commission sur ces enjeux. En suivi de séance, le lien vers un rapport de Dunsky (*Charging Ahead : Unlocking Vehicle-Grid Integration in Canada*) portant sur la compatibilité entre l'électrification et la réflexion municipale en mobilité notamment à partir d'exemples de la Colombie-Britannique sera transmis aux membres. Le document s'appuie sur l'équation reconnue en mobilité, soit réduire, transférer et améliorer (RTA), et présente des encadrés pertinents sur l'électrification. La littérature démontre des liens clairs entre la stratégie de stationnement et les options de recharge, et que l'approche RTA demeure compatible avec une réflexion concertée impliquant la Ville et d'autres partenaires. La nécessité de lier l'électrification aux enjeux d'autopartage, à l'utilisation des bornes et au déploiement de stations de vélos en libre-service est soulevée. Bien que ces réflexions soient encore en amont, il est estimé essentiel de les connecter à l'approche RTA et à la planification des infrastructures énergétiques. Le Service réitère l'importance du cadre « réduire, transférer, améliorer » dans la planification. L'outil d'aide à la décision, actuellement en cours de finalisation, est conçu pour s'adapter dans le temps et intégrer l'évolution des stratégies de mobilité durable, notamment la réduction du nombre de véhicules automobiles et de l'auto solo. Ces données seront considérées lors de la priorisation des zones, en accordant une attention particulière aux secteurs à forte proportion de multilogements. Concernant l'autopartage, les bornes et le vélo en libre-service, le Service précise que l'outil pourrait permettre d'identifier, selon les aires de diffusion, des environnements propices à la création de pôles favorisant l'installation de bornes, l'autopartage ainsi que des infrastructures de vélo sécurisé ou en libre-service. Ces options demeurent toutefois à définir. Le Service rappelle que la démarche actuelle est avant tout analytique, visant à préciser le positionnement de la Ville et à obtenir une vision juste des dynamiques territoriales. Les orientations dégagées pourront ensuite s'intégrer dans un plan d'action concret, en cohérence avec l'objectif d'équité d'accès aux infrastructures de recharge.

### Échanges sur l'équité, la réglementation et la gestion de la recharge

La présidence de la CTDDS indique que les échanges apportent des éléments de réponse et permettent de mieux comprendre les jalons temporels ainsi que la suite des travaux, notamment à travers les outils d'aide à la décision. En lien avec la notion d'équité, les préoccupations soulevées lors des discussions au conseil sont rappelées concernant le règlement omnibus, notamment les craintes de spéculation associées à l'obligation de prévoir des branchements dans les habitations unifamiliales en prévision de logements additionnels. L'approche axée sur l'équité et les multilogements, combinée à d'autres mécanismes réglementaires, ne semblerait pas générer de pression supplémentaire sur le secteur unifamilial ni avoir d'impact significatif sur les coûts du logement. L'orientation retenue en matière d'équité étant encourageante. La question du rôle de la Ville, ainsi que la possibilité de miser sur la mise en commun des infrastructures existantes, incluant les bornes privées ou sous-utilisées, dans un esprit d'économie solidaire et de partage revient. Les possibilités de valorisation de l'existant et les différences entre recharge rapide et recharge standard sont à étudier. En réponse, le Service précise que les multilogements représentent l'enjeu principal, ce qui permettrait de limiter les impacts négatifs potentiels sur le secteur unifamilial. Cette réalité guiderait les priorités réglementaires. La réglementation pourrait offrir un levier important en matière de gestion de la demande énergétique, notamment par l'imposition de systèmes intelligents de gestion des bornes permettant une puissance modulable selon les périodes de pointe. Cela permettrait aux résidents de recharger leurs véhicules, bien que sur une durée plus longue, tout en respectant la capacité du réseau. Contrairement aux bornes publiques, la Ville doit offrir une puissance pleine lors de la recharge. Ainsi, l'intégration de systèmes de gestion dans les futurs multilogements contribuerait à une demande énergétique mieux adaptée à la capacité du territoire. L'impact de ces exigences sur le coût des logements doit être approfondi lors de l'élaboration du plan d'action concret.

### Accessibilité universelle

Des commentaires ont été transmis en amont de la séance par une membre de la CTDDS concernant l'accessibilité universelle, incluant des recommandations relatives à l'intégration de guides d'accessibilité dans le déploiement des infrastructures d'électrification et des bornes de recharge. Ces éléments ont déjà été acheminés aux équipes concernées. L'importance d'inscrire ces considérations dans une vision globale de la mobilité, incluant l'implantation des bornes est soulignée.

### Situation particulière de l'Outaouais et coût nul ou préférentiel

La situation particulière de l'Outaouais, où le prix de l'essence est généralement plus bas en Ontario, tandis que le coût de l'électricité est plus avantageux au Québec est relevée. Un membre nomme l'importance d'analyser adéquatement qui sont les utilisateurs des bornes et quels publics sont réellement desservis, notamment les citoyens et les résidents, en tenant compte de la proximité territoriale. La présidence encourage la Ville à privilégier des initiatives à coût nul. L'absence de données probantes, l'impact réel d'une tarification subventionnée (ex. 1\$/h) sur l'attractivité et l'utilisation des bornes sont relevés. L'importance d'examiner des modèles permettant une opération à coût neutre est soulignée. L'exploration d'un tarif préférentiel pour les résidents de Gatineau, par exemple par l'utilisation de la carte Accès Gatineau pour l'accès aux bornes est suggéré par une membre. Enfin, l'importance d'évaluer la fenêtre d'opportunité, tant du point de vue des coûts que des modalités d'implantation est rappelée.

## 7. **Bons coups : Environnement et transition écologique – Point d’information**

Un tour de table est effectué afin de permettre aux membres de la Commission de partager une nouvelle ou un bon coup en lien avec les sujets traités par la Commission. Ce moment vise à faire rayonner des initiatives, projets et collaborations, ainsi qu’à poser un regard positif sur l’actualité environnementale et climatique.

Dans ce contexte, le Service de la transition écologique (STÉ) informe les membres de plusieurs bons coups réalisés depuis la séance de mars. Une collaboration a notamment été amorcée avec l’Université Laval dans le cadre d’une démarche structurante sur l’action climatique, incluant un vaste sondage visant à mieux comprendre les pratiques et perceptions liées aux enjeux de changements climatiques. Dans le même esprit, une rencontre de concertation s’est tenue en mars dernier au parc du Lac-Beauchamp, réunissant des collègues municipaux et divers partenaires en environnement, afin d’identifier les principaux défis, les axes d’intervention et les pistes de solution. Cette démarche se poursuivra au cours des prochains mois, notamment pour recueillir le point de vue de la population sur les actions en cours sur le territoire et leur contribution à l’atteinte des objectifs climatiques. Le STÉ annonce l’arrivée de deux nouvelles employées, Samantha et Dominique, qui se joignent à l’équipe pour contribuer respectivement au Plan de biodiversité et au Plan de gestion de l’eau. Le Service souligne également une annonce récente du gouvernement du Québec concernant l’octroi d’un investissement de 22,5 M pour la réhabilitation du ruisseau Wabasse afin de limiter les débordements. Un membre souligne également comme bon coup cet investissement visant la réduction des risques d’inondation, notamment par des interventions autour du ruisseau.

Parmi les autres bons coups, notons :

- Le déneigement hivernal de la piste cyclable à Aylmer, dans le secteur de la Marina, entre Wychwood et Deschênes. Cette initiative rend la piste accessible tout au long de l’hiver et plus tôt au printemps, alors que son utilisation était auparavant difficile hors saison estivale. Des félicitations sont adressées à la Ville pour cette mesure.
- Les avancées dans le cheminement pour la réfection éventuelle de la piste cyclable longeant le Casino, un tronçon névralgique. Bien que les travaux ne soient pas encore amorcés sur le terrain, les démarches actuelles constituent un pas important.
- L’annonce récente d’Hydro-Québec concernant de nouveaux appuis financiers pour accélérer l’autoproduction solaire. Dans ce contexte, le CREDDO a amorcé une réflexion et mandaté des spécialistes afin d’évaluer le potentiel de production solaire sur les toits, notamment sur le territoire de la Ville de Gatineau.
- La réalisation, à l’automne 2025, du lien cyclable entre l’escarpement de Limbour et le reste du district, permettant de désenclaver ce secteur. Bien que le district demeure encore que partiellement connecté au reste de la Ville, cette intervention constitue un premier pas significatif, particulièrement du point de vue de la sécurité des cyclistes.
- La présidence informe les membres qu’une présentation par l’organisme Ouranos s’est tenue auprès de différents services municipaux et des élu(e)s du conseil municipal, dans une perspective de sécurité publique et d’adaptation aux changements climatiques. La qualité et la portée de cette présentation sont soulignées, qui, bien que pouvant susciter une certaine écoanxiété, demeurent

essentielles pour mieux comprendre les impacts des changements climatiques et soutenir une prise de décision éclairée. Il s'agit d'un bon coup de la Ville d'avoir favorisé ce partage d'expertise. Un suivi sera effectué par le Service afin de vérifier si cette présentation peut être rendue publique, tout en précisant que plusieurs informations sont déjà disponibles sur le site de l'organisme Ouranos.

## **8. Vigie – Point statutaire**

La présidence rappelle qu'un point statutaire de vigie est ajouté à l'ordre du jour afin de permettre le suivi de certains dossiers, le cas échéant. Aucun élément additionnel de vigie n'est discuté lors de cette séance.

## **9. Divers**

### **9.1 Suivi des recommandations**

Il est rappelé que le point Divers permet maintenant de faire un suivi sur les recommandations de la Commission qui sont transmises au CM, s'il y a lieu. Le plan de travail 2026 de la Commission (CELCC-2026-01) a été adopté au conseil municipal du 17 mars 2026.

### **9.2 Élagage des arbres par Hydro-Québec**

Comme convenu lors de l'adoption de l'ordre du jour, un membre souhaite discuter de l'élagage des arbres par Hydro-Québec. Une situation rapportée récemment dans le bulletin d'Aylmer concernant des travaux d'élagage importants réalisés par Hydro-Québec aux abords du CLSC d'Aylmer est soulevée. L'intervention a suscité une vive réaction des citoyens, affectés par l'ampleur des coupes, tant sur le plan esthétique que sur la valeur des propriétés et la perte de canopée. Il est rappelé que ce n'est pas la première fois que des inquiétudes sont exprimées à la Commission quant aux pratiques d'élagage d'Hydro-Québec. Bien que tout le monde reconnaisse la nécessité d'assurer la sécurité sous les lignes électriques, l'importance de maintenir une canopée urbaine de qualité et de favoriser un élagage responsable est souligné. La question posée porte sur le rôle et le lien entre la Ville et Hydro-Québec, notamment lorsque les travaux ont lieu dans l'emprise municipale. Comment un dialogue pourrait être renforcé afin de concilier les objectifs municipaux (dont le PFU) et ceux d'Hydro-Québec? À ce sujet, la présidence ajoute que, selon son expérience, les meilleures pratiques d'élagage ne semblent pas toujours appliquées, l'intervention étant principalement guidée par des considérations de sécurité et de dégagement. La possibilité, dans les échanges avec Hydro-Québec, de mieux tenir compte de la survie et de la santé des arbres est relevée.

Le Service indique qu'il s'agit d'une question pertinente et qu'une requête a déjà été reçue à ce sujet. Il est précisé que les rôles et responsabilités d'Hydro-Québec en matière d'élagage sont particuliers, compte tenu de ses pouvoirs et obligations. Le Service souligne que, de manière générale, la collaboration est bonne et que les façons de faire sont souvent similaires, mais qu'un suivi sera assuré sur cette question.

La vice-présidence précise que, dans le cas des lignes principales, Hydro-Québec applique des pratiques plus drastiques, allant jusqu'au dégagement complet de la végétation, parfois jusqu'au sol, sur de longues périodes (ex. environ tous les 15 ans). Il est mentionné que ces interventions peuvent transformer les secteurs concernés en espaces dégarnis et rappelle que les procédures d'Hydro-Québec varient selon le type de ligne (principale, arrière-cour, emprise). Un membre ajoute que, pour les lignes à haute tension, les directives d'Hydro-Québec ne tolèrent aucune végétation dépassant

environ trois mètres de hauteur. Il mentionne qu'une piste de réflexion pourrait consister à prendre en charge la végétation sous ces lignes afin de transformer ces espaces en milieux adaptés, par exemple en prés fleuris ou aménagements alternatifs, plus favorables à la biodiversité.

### **9.3 Fonds vert**

Un autre élément est apporté pour discussion au point Divers : l'avancement du dossier du Fonds vert, notamment quant à l'échéancier de reprise du programme. Le Service précise que la démarche est toujours en cours, mais qu'elle a connu un léger retard en raison de l'absence d'une personne-ressource responsable de ce dossier. L'objectif demeure de soumettre une proposition formelle avant l'étude du budget 2027, incluant un montage financier complet. Il est souligné que le principal défi consiste à boucler l'équation financière afin d'assurer la cohérence du programme avec les futures orientations budgétaires. Le Service poursuit actuellement le travail en ce sens.

### **9.4 Règlementation sur l'arrosage**

Un autre élément est ajouté au point Divers : l'interdiction de l'arrosage des pelouses. La position de Gatineau pour la saison estivale à venir est questionnée en lien avec l'annonce récente de l'interdiction d'arrosage des pelouses dans plusieurs villes québécoises cet été. Il est précisé par le Service que cette réglementation relève du Service de l'eau et des matières résiduelles (SEMR). La réglementation actuelle demeure en vigueur et prévoit des restrictions d'arrosage lors des périodes de sécheresse.

## **10. Prochaine séance**

Il est indiqué que la prochaine séance de la Commission se tiendra le 7 mai 2026, 15 h. La présidence remercie les membres de la CELCC et de la CTDDS pour leur participation à la Commission et remercie à nouveau Mme Filiatrault pour son implication et sa contribution à la CELCC.

## **11. Levée de la séance**

*Il est proposé par Benoit Delage*

*Appuyé par Lise Filiatrault*

*Et résolu que cette Commission accepte de lever la séance à 16 h 39.*

*Adoptée*

### **DISTRIBUTION :**

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

 _____ PRÉSIDENTE RACHEL M. DESLAURIERS	 _____ SECRÉTAIRE JOSÉE MARCIL
---	--