

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

PROCÈS-VERBAL

23^e séance tenue le 26 mai 2022 à 18 h 00

Vidéoconférence

PRÉSENCES :

Membres

Olive Kamanyana, présidente – Conseillère, district du Carrefour-de-l’Hôpital (n° 13)
Caroline Murray, vice-présidente – Conseillère, district de Deschênes (n° 3)
Marie-Pier Bouladier – Représentante des enjeux d’accessibilité universelle
François Lacerte-Gagnon – Organisme, transports urbains et déplacements durables
Laura Darche – Organisme, transports urbains et déplacements durables
Marcel Fallu – Citoyen
Jean-Luc Bourdages – Citoyen
Vincent Loiseau – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
Louis Charles Désy – Directeur par intérim, service des infrastructures
Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière
Luc St-Arnaud – Chef de division, services des infrastructures
Serge Beaudry – Lieutenant, service de police

Ressource externe

Cécil Lecoq – Société de transport de l’Outaouais

Autres personnes présentes

Audré Bureau – Cabinet de la mairesse
Mike Duggan – Conseiller, district de Pointe-Gatineau (n° 12)
Éric Lupien – Citoyen

ABSENCES :

Membre

Aminata Ndiaye – Citoyenne

Ressource interne

Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique

Séance publique

18 h 00

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 18 h 00.



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

2. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté avec ajouts aux varia d'un point concernant l'accessibilité universelle d'aménagements réalisés récemment.

La conseillère Caroline Murray, qui participe à sa première séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, se présente aux membres.

Cécile Lecoq de la Société de transport de l'Outaouais (STO), en remplacement de Sandrine Poteau, se présente aux membres. Elle annonce que la STO a lancé une consultation publique il y a deux jours pour mieux définir la mobilité de demain. Cette consultation s'inscrit à la réflexion de la STO pour rendre le réseau de transport en commun plus résilient et équitable. Tous sont invités à y participer.

3. Période de questions du public

La première question provient d'Éric Lupien, qui représente tous les propriétaires de marinas au centre-ville d'Ottawa et Gatineau, les clubs de voile, d'aviron et de bateaux non motorisés. On remarque une recrudescence de l'utilisation de la rivière des Outaouais ces dernières années. Conséquemment, de plus en plus de gros bateaux y circulent à haute vitesse. Il n'y a pas de limite de vitesse sur la rivière. La vitesse augmente les risques d'accident, mais elle crée surtout de grosses vagues et limite les possibilités d'utilisation de la rivière au centre-ville. Seul le ministre de Transports Canada peut en imposer une, et seules les municipalités peuvent demander au ministre d'évaluer la possibilité de réglementer la vitesse. Il demande de considérer l'ajout au plan d'action de la CTDDS le sujet de la vitesse sur la rivière des Outaouais, et mentionne que le support des deux villes, Ottawa et Gatineau, est nécessaire.

Une membre suggère à M. Lupien de contacter les organismes environnementaux pour obtenir leur support, comme Ottawa RiverKeeper, puisque les vagues ont des effets néfastes sur les berges.

Un membre souligne des démarches similaires dans les Laurentides, et mentionne que ce type de demande doit passer par le gouvernement provincial d'abord, car les municipalités sont des créations des provinces.

La présidente répond que cette demande sera analysée.

La deuxième question provient de Christine Charlebois concernant un projet d'amélioration des accès aux espaces de stationnement pour personnes en situation de handicap. Elle souhaite un plus grand contrôle de l'utilisation illégale des espaces de stationnement réservés pour personnes en situation de handicap, et une majoration des contraventions. Elle demande également que ces espaces de stationnement soient agrandis et réglementés pour uniformiser leur grandeur sur tout le territoire de la ville de Gatineau. Elle souhaite également plus d'espaces de stationnement réservés pour personnes en situation de handicap, et souhaite la nomination d'une personne en situation de handicap à la CTDDS.

La présidente répond qu'une personne représentant les enjeux d'accessibilité universelle siège déjà à la CTDDS.

On répond également que la largeur et le nombre d'espaces de stationnement sont normés par la réglementation d'urbanisme. On propose d'étudier la demande et de revenir à Mme Charlebois à une séance ultérieure.

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 22^e séance tenue le 31 mars 2022

Le procès-verbal de la 22^e séance tenue le 31 mars 2022 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

5. Suivi du procès-verbal de la 22^e séance tenue le 31 mars 2022

Liens cyclables AAA

On demande un suivi concernant la demande du nombre de kilomètres de liens cyclables AAA sur le territoire de la ville de Gatineau.

Pour y répondre, le document *PowerPoint* « Bilan du plan directeur du réseau cyclable 2021 – Suivi – Liens cyclables AAA » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Rappel du plan directeur;
- Analyse des réalisations en fonction des critères de conception.

L'estimation des coûts du plan directeur du réseau cyclable pour développer un réseau cyclable connecté, sécuritaire et convivial dépend du type d'aménagement. Les critères de conception des aménagements sont choisis en fonction du volume de circulation quotidien moyen et de la vitesse de circulation des véhicules motorisés. 70% des liens cyclables réalisés entre 2019 et 2021 respectent ou dépassent les critères de conception. 28% des liens cyclables réalisés entre 2019 et 2021 sont de catégories AAA. On présente aux membres quelques explications qui motivent la réalisation de certains liens cyclables en deçà des critères de conception.

Nids de poule en bordure de la chaussée

On demande un suivi concernant la demande de traiter les nids de poule en bordure de la chaussée, qui importunent davantage les cyclistes, aussi rapidement que ceux au centre de la chaussée.

On répond qu'un suivi à ce sujet sera effectué ultérieurement.

Points prospectifs 2023 du plan d'action

On informe les membres que de courts descriptifs ont été ajoutés aux points prospectifs 2023 du plan d'action de la CTDDS adopté par le conseil.

Catégories au centre d'appel non urgent 311

On demande un suivi concernant les catégories offertes au centre d'appel non urgent, notamment celle du transport actif.

On répond qu'un suivi à ce sujet sera effectué ultérieurement.

Étude de mobilité de la rue Saint-Louis

On demande un suivi concernant l'étude de mobilité de la rue Saint-Louis, qui est la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ).

On répond que les ingénieurs du MTQ sont présentement en grève. On devra attendre la fin de la grève pour obtenir plus d'informations de leur part.

Déneigement des pistes cyclables

On demande un suivi concernant le déneigement hâtif des pistes cyclables.

Un représentant des travaux publics, service responsable du déneigement, devait être présent à la séance, mais les mesures d'urgence actuellement en vigueur l'en ont empêché.

6. Date de la prochaine séance : 1^{er} septembre 2022

On informe les membres de la date de la prochaine séance de la Commission qui aura lieu le 1^{er} septembre 2022.

7. Propositions d'extension du réseau blanc – Recommandation

Le document *PowerPoint* « Réseau blanc – Propositions d'extension » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- Rôle de la Commission;
- Historique;
- Réseau déneigé – Données actualisées;
- Analyses sur la bonification du réseau;
- Recommandations.

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

- On appuie les conclusions présentées aux membres. Le sentier des Pionniers n'est pas déneigé et aucun trottoir ne longe le boulevard des Allumettières, ce qui fait qu'un grand lien n'est pas accessible en période hivernale. Le lien sur le boulevard du Plateau est acceptable;
- On a l'impression que le sentier des Pionniers, du fait qu'il ne se rend pas à Hull, est un chemin qui ne mène nulle part. On souhaite un vrai lien est-ouest le plus court possible. Si des gens doivent faire des détours, ils n'utiliseront pas les transports actifs. L'offre influencera la demande. On répond qu'on aurait préféré un lien direct, mais une alternative est disponible par le boulevard du Plateau et la rue Gamelin. Une autre alternative s'ajoutera lorsque le projet d'Ambassade Champlain sera complété;
- On demande si des données sur les utilisateurs du réseau blanc sont disponibles, et on s'inquiète que le sentier des Pionniers ne serait pas suffisamment utilisé considérant l'estimation des coûts qui y sont rattachés. On répond qu'on pourrait obtenir le profil des utilisateurs par saison. On ajoute que plusieurs plaintes ont été reçues de différents types d'utilisateurs, dont des personnes piétonnes, concernant le déneigement du sentier des Pionniers, particulièrement près de l'école D'Arcy McGee;
- On demande à l'administration d'évaluer des alternatives plus écologiques pour le déglacage des liens cyclables, et on cite le projet pilote de la Ville de Rosemère qui utilise des copeaux de bois. On répond que ce sera suggéré au service des travaux publics;
- On croit que l'intention d'étendre le réseau blanc nécessitera des modifications au Règlement 300-2006 concernant la circulation et le stationnement dans les limites de la ville de Gatineau, notamment l'article 40 qui ne parle pas de bandes cyclables. Aussi, il faudrait interdire le stationnement dans les bandes cyclables déneigées 365 jours par année, et pas seulement du 1^{er} avril au 1^{er} décembre;
- L'ajout des pistes cyclables damées dans la carte du réseau blanc donne l'impression d'un réseau blanc plus important qu'il ne l'est. On répond que cette information reste pertinente. Le nombre de kilomètres de pistes damées n'est pas comptabilisé dans le nombre de kilomètres totaux du réseau blanc. On suggère de changer la couleur des pistes damées illustrées dans la carte du réseau blanc, autre que le rose, pour qu'elles soient moins visibles;
- Le déneigement du tronçon entre la rue Laval et le pont Portage est de la responsabilité de la Ville, mais est réalisé par le même entrepreneur que les tronçons de la responsabilité de la Commission de la capitale nationale (CCN);
- L'aménagement de bandes cyclables est prévu cet été sur le boulevard du Plateau entre la rue des Scouts et le boulevard de l'Amérique-Française;
- Il y a une coupure de bande cyclable sur le boulevard du Plateau entre le boulevard des Grives et la rue de l'Atmosphère. Les cyclistes doivent circuler dans la rue à cet endroit;
- La neige qui déborde du terre-plein sur la rue Moussette pousse les automobilistes à circuler dans la bande cyclable. On répond qu'il a été inscrit dans l'analyse que les travaux publics devront améliorer le soufflage de la neige pour éviter de l'envoyer sur les bandes cyclables;
- On demande de partager par courriel une carte du réseau cyclable qui identifie les propriétaires des tronçons cyclables, soit la Ville de Gatineau ou la CCN;

- On demande de préciser les enjeux de déneigement sur le passage au-dessus du boulevard des Allumettières du tronçon des Pionniers, à la diapo 18. On cite le pont noir, semblable, qui lui est déneigé, et on ajoute que le déglacage aux copeaux de bois imbibés de chlorure de magnésium réglerait la situation. On répond que la question sera transmise au service des travaux publics;
- On demande quand sera réaménagé le boulevard de Lucerne, qui constitue un lien est-ouest majeur et pour lequel on dénote une grande demande. On répond que les travaux sont prévus pour l'été 2024, du chemin Vanier à la rue Frank-Robinson;
- Le tronçon cyclable du boulevard de Lucerne entre le pont Champlain et l'UQO mériterait aussi d'être réaménagé;
- Le sentier Champlain, entre le chemin McConnell et le boulevard des Allumettières, pourrait offrir une alternative en attendant la fin des travaux du projet Ambassade Champlain pour pouvoir rejoindre le boulevard de Lucerne. On répond que ce sentier appartient à la CCN. On demande si l'extension du réseau blanc est négociée avec la CCN. On répond qu'effectivement, ce point peut être présenté à la CCN dans les discussions concernant le réseau blanc. On demande de revenir à ce sujet à la Commission;
- Plusieurs études sont en cours pour évaluer d'autres produits que le sel pour déglacer les pistes cyclables. La question est de savoir le niveau de déglacage requis;
- On propose de donner plus de pouvoir aux citoyens, et de mettre à profit les milliers de souffleuses sur le territoire de la ville, en leur permettant de s'occuper du déneigement de certains tronçons. Pour les encourager, la Ville pourrait, par exemple, payer l'essence. On demande si d'autres villes au Québec encouragent une telle collaboration. On répond que c'est le cas pour deux tronçons actuellement, mais que ce n'est pas organisé par la Ville. Dans ces deux cas, le service des travaux publics ne peut pas être responsable de la qualité du déneigement. Il faudrait réfléchir à une meilleure collaboration entre la Ville et les citoyens;
- Le taux de rétention élevé des piétons permet de maintenir de bonnes habitudes de transport actif en toutes saisons;
- Le damage offre une surface de qualité variable et imprévisible. Il est difficile de maintenir une bonne qualité de damage. De plus, la neige des sentiers damés prend plus de temps à fondre au printemps. Le damage est moins apprécié par les piétons que par les *fat bikes*;
- On propose l'ajout d'une signalisation annonçant la présence d'autres types d'usagers. On croit que plus peut être fait concernant la sécurité;
- La qualité variable des sentiers de ski de fond peut en décourager certains usagers. On répond que contrairement à la CCN, la Ville ne diffuse pas d'information en temps réel sur le déneigement des sentiers de ski de fond. La possibilité d'offrir ce type d'information en temps réel devra être étudiée par le service des loisirs.

Les membres ne sont pas prêts à procéder à une recommandation. On demande de revenir avec des réponses aux questions à la prochaine séance de la Commission avant de recommander les extensions proposées du réseau blanc. En raison des échéanciers, et si nécessaire, cette recommandation pourrait être réalisée par courriel dès que l'ensemble des questions auront été répondues.

8. Guide de réalisation des études de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier – Information

Le document *PowerPoint* « Guide de réalisation des études de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- Rôle de la Commission;
- Contenu du guide;
- Avantages du guide;
- Prochaines étapes.

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

- Concernant la collaboration avec la Société de transport de l'Outaouais (STO) et les critères relatifs au transport en commun, on demande de prendre en considération la fréquence et l'amplitude du service, et non seulement sa proximité;

- On demande si une modification de la réglementation est envisagée pour retirer les exigences minimales du nombre de cases de stationnement. On répond qu'une réflexion en ce sens est en cours pour le secteur du Programme particulier d'urbanisme (PPU) centre-ville;
- On mentionne que les exigences minimales du nombre de cases de stationnement sont inscrites à la réglementation des municipalités seulement parce que d'autres municipalités les ont inscrites à leur réglementation;
- Concernant le contenu du chapitre 7, les analyses des répercussions du projet prendront en considération les réseaux cyclables et piétonniers existants et projetés;
- On demande si sont prévus des mécanismes pour éviter que des projets tombent dans des catégories inférieures. On répond qu'on réfléchit à un texte à ajouter qui permettrait de demander au promoteur une étude supplémentaire si nécessaire;
- Si plusieurs projets sont à proximité, l'ensemble du nombre de déplacements générés par tous ces projets sera considéré;
- On projet entièrement résidentiel génère plus de déplacements qu'un projet mixte, car les déplacements d'un projet mixte se feront davantage à l'intérieur même d'un projet. Cet élément est considéré pour favoriser les projets mixtes;
- Il n'y a aucune exigence dans le guide concernant les allées d'accès véhiculaires, mais la notion des accès doit être évaluée et doit faire partie des études soumises par le consultant;
- Mobi-O est impliqué dans le développement du guide et la version préliminaire leur sera partagée prochainement.

9. Présenter les principes directeurs menant à la révision de la réglementation sur les limites de vitesse (règlement numéro 303-2007) – Information

En raison de l'heure tardive, on suggère de reporter l'une des deux présentations restantes à la prochaine séance prévue le 1^{er} septembre 2022.

Après discussion, on convient que sera repoussée la présentation sur les principes directeurs menant à la révision de la réglementation sur les limites de vitesse. Lors de sa présentation à la séance du 1^{er} septembre, on demande s'il est possible d'y ajouter le sujet des mesures de modération de la vitesse. On répond par l'affirmative. On demande que le temps de présentation de ces deux sujets n'excède pas le temps prévu pour le seul sujet des principes directeurs menant à la révision de la réglementation sur les limites de vitesse.

10. Présenter l'état d'avancement de la Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti et des aménagements piétons – Information

Cette présentation constitue une mise à jour de la présentation du même sujet offerte aux membres l'année dernière.

Le document *PowerPoint* « Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Contexte;
- Objectifs de la présentation;
- Trottoirs – Évaluation par critère;
- Passages piétonniers – Évaluation par critère;
- Politique de déneigement;
- Besoin budgétaire – Construction;
- Réponses commentaires CTDDS 25 août 2021;
- Sommaire / Orientation;
- Prochaines étapes.

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

- La Commission a déjà commenté et recommandé l'adoption de cette politique au conseil. La politique a d'ailleurs été ajustée en fonction des commentaires des membres. La prochaine étape

est de présenter la politique au conseil à l'automne, pour adoption de la politique et de son financement;

- Pour compléter certains corridors scolaires, deux modes de financement seraient nécessaires, dont un assujéti au refus des résidents, soit la taxe d'amélioration locale. On croit que la taxe d'amélioration locale ne devrait pas s'appliquer dans certaines situations, comme pour l'aménagement de corridors scolaires ou d'infrastructures majeures;
- Les coûts de construction ont monté en flèche. Si le budget reste le même, il faudra en réaliser moins. Sinon il faudra augmenter le budget;
- Le règlement est un document technique qui reprend les orientations de la politique recommandée par la Commission, et il n'est pas prévu d'amener de nouveau ce règlement à la Commission;

11. Varia

a) Accessibilité universelle d'aménagements réalisés récemment

Un membre a envoyé un courriel à l'administration contenant trois photos d'aménagements réalisés récemment. Il considère que ces aménagements ne sont pas encore au niveau que l'on souhaiterait atteindre, notamment concernant l'accessibilité universelle. Il mentionne qu'on doit être plus attentif au contrôle de la qualité des aménagements par rapport à l'accessibilité universelle.

12. Levée de la séance

La séance est levée à 20 h 26.