

**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,  
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**  
PROCÈS-VERBAL  
24<sup>e</sup> séance (extraordinaire) tenue le 13 juin 2022 à 18 h 01  
Vidéoconférence

**PRÉSENCES :**

**Membres**

Olive Kamanyana, présidente – Conseillère, district du Carrefour-de-l’Hôpital (n° 13)  
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, Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD)  
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports, SUDD  
Louis Charles Désy – Directeur par intérim, Service des infrastructures  
Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière, Service des infrastructures  
Sara Welsh – Responsable, optimisation et planification des opérations, Service des travaux publics

**Autres personnes présentes**

Audré Bureau – Cabinet de la mairesse  
Steve Moran – Conseiller, district de Hull-Wright (n° 7)  
Laurence Gillot – Conseillère stratégique, cabinet du conseiller désigné

**ABSENCES :**

**Membres**

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  
Aminata Ndiaye – Citoyenne

**Ressource interne**

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

---

**Séance publique**



**18 h 01**

**1. Constatation des présences et ouverture de la réunion**

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 18 h 01.

**2. Adoption de l’ordre du jour**

L’ordre du jour est adopté.

	
PRÉSIDENTE	SECÉTAIRE

**3. Période de questions du public**

Aucune question du public n'a été reçue par le secrétaire.

**4. Approbation et signature du procès-verbal de la 23<sup>e</sup> séance tenue le 26 mai 2022**

On note une coquille au dernier paragraphe du point 7. Il faudrait lire « à la prochaine séance de la Commission ».

Le procès-verbal de la 23<sup>e</sup> séance tenue le 26 mai 2022 avec la correction de la coquille est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

**5. Suivi du procès-verbal de la 23<sup>e</sup> séance tenue le 26 mai 2022**

Aucun suivi du procès-verbal de la 23<sup>e</sup> séance tenue le 26 mai 2022 n'est effectué.

**6. Date de la prochaine séance : 1<sup>er</sup> septembre 2022**

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 1<sup>er</sup> septembre 2022.

**7. Propositions d'extension du réseau blanc – Recommandation**

Des questions concernant les propositions d'extension du réseau blanc avaient été soulevées lors de la dernière séance.

La première question concernait le déneigement du sentier des pionniers. On proposait de le retirer du projet pilote, puisqu'il n'est pas vraiment connecté à des sentiers déneigés. On estime que les coûts rattachés au déneigement de ce tronçon sont très élevés considérant qu'il n'est pas connecté au reste du réseau.

On répond que le sentier des pionniers entre la rue Broad et le chemin Vanier n'est actuellement pas déneigé en période hivernale. Ce tronçon connecte le secteur Aylmer au secteur du Plateau. De petites parties cyclables manquantes seront complétées cet été. Le déneigement de ce tronçon vise principalement à desservir les personnes piétonnes, puisqu'il se situe à proximité d'une zone commerciale et d'écoles secondaires. Les données démontrent que ce tronçon est utilisé même s'il n'est pas déneigé. Le besoin est là. Il est difficile d'estimer l'achalandage sur ce tronçon lorsque déneigé, mais on s'attend à une clientèle d'environ 200 usagers par jour. Ce tronçon s'étend sur 3,3 km et il en coûterait 99 000 \$ par année pour son déneigement.

Un membre ajoute que le déneigement de ce lien est essentiel, car aucun trottoir n'est accessible à cet endroit pour les personnes piétonnes et qu'il y aura bientôt deux écoles secondaires dans le secteur.

On demande des nouvelles de la voie partagée planifiée par la Société de transport de l'Outaouais (STO) sur le boulevard du Plateau. On répond qu'aucun échéancier précis n'a été établi, mais que le projet chemine. On demande de vérifier l'information auprès de la STO.

On s'interroge sur la continuité de différents trajets cyclables :

- Sur le boulevard du Plateau à partir du boulevard des Grives. On répond qu'un tronçon de 600 m est manquant, et que les cyclistes peuvent circuler dans la rue à cet endroit. La voie partagée planifiée par la STO viendra régler la situation. Entretemps, un membre propose qu'une signalisation permette aux vélos de circuler sur les trottoirs de ce tronçon;
- Sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes. On apprécie la continuation projetée le long de ce boulevard;
- Sur le boulevard Montclair, entre le boulevard de la Carrière et le sentier de l'île. On répond que lorsque les bandes cyclables seront aménagées, le stationnement sur rue sera interdit 365 jours par année, puisque la bande cyclable sera accessible été comme hiver.

Une question concernant les types d'épandages écologiques pour le déglacage des liens cyclables a également été soulevée lors de la dernière séance.

On répond qu'un projet pilote d'épandage de jus de betterave a été réalisé il y a quelques années par le Service des travaux publics. Le jus de betterave n'était pas aussi efficace que le sel, ne fonctionnait pas lors de grand froid, et rendait la logistique plus complexe, car salissant. Pour l'instant, aucun projet pilote d'épandage de copeaux de bois n'est prévu dans les années à venir. On ajoute que l'impossibilité de déneiger certains tronçons ne relève pas du type d'épandage, mais relève plutôt de caractéristiques techniques d'un tronçon. Pour certains tronçons, l'espace est insuffisant, ou ils sont situés trop loin de la route, ce qui rend l'accès difficile pour les équipements de déneigement. On évite l'utilisation de sels dans les zones de milieux humides, car néfastes pour l'environnement.

On demande de présenter à la prochaine séance l'ensemble des endroits qui ne peuvent pas être déneigés pour des raisons techniques. On propose de faire part de cette information aux membres par courriel, et d'y revenir à la prochaine séance si nécessaire.

Une membre précise que les villes qui font l'essai du déglacage par l'épandage de copeaux de bois arrivent à la conclusion que ce type d'épandage ne fonctionne pas bien lorsqu'il y a beaucoup de friction causée par la circulation automobile. Les vélos créent beaucoup moins de friction. Les copeaux de bois coûtent plus cher que le sel, mais durent plus longtemps et sont compostables. On souhaite que l'administration étudie cette possibilité.

Un membre ajoute que toutes les villes du Québec recherchent des alternatives écologiques pour le déglacage des routes et liens cyclables et piétonniers. Au lieu de procéder à un projet pilote, qui pourrait être coûteux, on propose de faire une revue de la littérature québécoise disponible à ce sujet, et de mandater une organisation locale pour réaliser cette revue. Sans rattacher de budget à cette proposition, on pourrait présenter au conseil l'occasion d'explorer cette avenue.

On propose alors d'inclure à la recommandation initiale un quatrième point pour explorer les meilleures pratiques au Québec en matière de déglacage écologique. Les membres se rallient unanimement à cet ajout à la recommandation.

On souhaite que les travaux publics acquièrent des équipements spécifiques pour déneiger en site propre les endroits qui ne peuvent pas être déneigés actuellement pour des raisons techniques. On répond qu'on pourrait discuter de cette possibilité lorsque ce sujet reviendra à la Commission, et que cette recommandation très spécifique requiert des dépenses opérationnelles qui relèvent du comité exécutif.

#### R-CTDDS-2022-06-13/02

**EN CONSÉQUENCE**, cette Commission recommande au conseil :

- De réserver un montant suffisant (ajout 124 000 \$ au 110 000 \$ existant pour un total de 234 000 \$) dans le budget 2023 pour le déneigement du sentier des Pionniers entre le chemin Eardley et le chemin Vanier, tout en maintenant le déneigement du corridor du Rapibus et du sentier des Voyageurs, entre la rue Laval et le pont Portage;
- De mener des analyses pour le déneigement des liens cyclables suivants : piste multifonctionnelle de la Cité-des-Jeunes (Collège Héritage à la rue Thérien) et sentier du Moulin (de la rue Saint-Louis au boulevard Maloney);
- D'intégrer à la Politique de déneigement l'analyse pour soufflage de la neige sur les axes comportant des bandes cyclables, soit les boulevards suivants : Plateau, Moussette/Isabelle, Mont-Bleu, Cité-des-Jeunes, des Grives et Montclair;
- D'explorer les meilleures pratiques au Québec en matière de déglacage écologique pour le réseau blanc.

#### RECOMMANDÉ

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

La présentation qui suit vise à illustrer les grandes lignes d'une réglementation somme toute complexe. Cette réglementation détermine la façon dont sont gérées les demandes de révision de la limite de vitesse, et les procédures pour réaliser une telle révision.

Le document *PowerPoint* « Détermination des limites de vitesse Règlement 303-2007 » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectif de la présentation;
- Enjeux liés à la vitesse élevée;
- Principes de base de la détermination des limites de vitesse;
- Règlement 303-2007 sur les limites de vitesse à Gatineau.

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

- Une révision du Règlement 303-2007 est en cours à la demande de citoyens et membres du conseil. Des recommandations seront présentées au conseil à l'automne. La majorité des demandes reçues vise une réduction de la limite de vitesse sur des routes actuellement affichées à plus de 50 km/h;
- On souligne que quelques routes dont la vitesse maximale est de 70 km/h accueillent plusieurs bâtiments résidentiels, et pourtant la limite demeure à 70 km/h, comme les boulevards La Vérendrye et Maloney. On répond que ce type de routes fait partie des analyses en cours. On ajoute qu'on doit toutefois être vigilant et qu'il ne suffit pas de réduire la limite maximale de vitesse, puisque cette façon de procéder n'amène généralement que peu de changements de comportement et ne fait qu'accentuer les écarts de vitesse;
- Les rues à 40 km/h et moins comptent pour la majorité des rues à Gatineau. Ces rues accueillent des milieux de vie. On souhaite un changement de paradigme pour que les personnes, et non les voitures, soient l'élément central de ces rues. Le jeu libre pourrait être autorisé dans toutes ces rues. De plus, on remet peu de contraventions sur ces rues, alors on suggère d'y tenir des campagnes policières ponctuelles. On répond qu'on observe une prise de conscience des usagers ces dernières années. Les changements de comportement prennent du temps. L'adoption par le conseil de la Politique des rues conviviales marque un changement de paradigme. Le jeu libre ne sera plus un projet pilote dès cet été et sera autorisé à plus grande échelle. Le Service de police est présent dans les milieux locaux, mais sa présence est généralement plus importante sur les routes où l'on observe de grands excès de vitesse et des accidents de la route;
- On explique le bon résultat qu'a obtenu Gatineau dans le décompte des meilleures villes vélo en Amérique du Nord par la réduction de la limite de vitesse des rues résidentielles à 40 km/h. Par contre, à part la signalisation, aucun aménagement n'a rendu ces rues plus sécuritaires. Ce qui influence le plus les comportements des usagers, c'est l'environnement routier. On répond qu'il est évidemment impossible de refaire toutes les rues de la ville, en raison de l'impact budgétaire. L'efficacité des campagnes de sensibilisation se fait sentir généralement à plus long terme, mais amène des changements de comportements. Lors de réfections complètes de la chaussée, la Politique des rues conviviales est appliquée. Une Politique des mesures de modération de la vitesse est également appliquée pour les rues où des enjeux de vitesse sont identifiés. Plusieurs programmes visent à rendre les rues plus sécuritaires.

## 9. Varia

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

## 10. Levée de la séance

La séance est levée à 19 h 25.