

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

PROCÈS-VERBAL

31<sup>e</sup> séance tenue le 8 juin 2023 à 17 h 02

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)  
François Lacerte-Gagnon – Organisme, transports urbains et déplacements durables  
Laura Darche – Organisme, transports urbains et déplacements durables  
Christine Charlebois – Représentante des enjeux d’accessibilité universelle  
Jean-Luc Bourdages – Citoyen  
Aminata Ndiaye – Citoyenne  
Alexandre Wolford – Citoyen

**Secrétaire**

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

**Ressources internes**

Nadine Lafond – Cheffe de service, planification et développement de la mobilité, Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD)  
Chantal Lanoix – Cheffe de service, analyse et rédaction réglementaire (SUDD)  
Louis-Charles Désy – Directeur adjoint, Service des infrastructures et projets  
Claude Martine – Chef de division, circulation et sécurité routière, Service des infrastructures et projets

**Autres personnes présentes**

Louis Sabourin – Conseiller, district de Limbour (n° 10)  
Renée Amyot - Citoyenne  
Nicole Lapointe-Milot – Citoyenne  
Derik Maltais – Citoyen  
Pierre Dumoulin – Citoyen

**ABSENCES :**

**Membres**

Edmond Leclerc – Conseiller, district de Buckingham (n° 19)  
Émilie Rachiele-Tremblay – Citoyenne

---

**Séance publique**

**17 h 02**

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

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 17 h 02.

**2. Adoption de l’ordre du jour**

L’ordre du jour est adopté.



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

### 3. Période de questions du public

Des représentants de l'Association des résidents de Limbour (ARL) sont présents à la Commission, soit Renée Amyot, présidente, Pierre Dumoulin, vice-président et Derik Maltais et Nicole Lapointe-Milot, membres du conseil d'administration.

Le document *PowerPoint* « Présentation à la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité (CTDDS) » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Association des résidents de Limbour (ARL);
- Sentier du Vallon : piste cyclable utilitaire;
- Le Plan directeur du réseau cyclable 2018, district de Limbour;
- Le réseau quatre saisons;
- Demande de l'ARL;
- Résolution du conseil d'administration de l'ARL;
- Membres du conseil d'administration.

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

- On ne voit aucun problème à acquiescer à la demande de l'ARL pour ajouter le sentier du Vallon au réseau 4 saisons;
- Le réseau cyclable présente plusieurs défis au niveau de la connectivité;
- Si la Commission en fait la recommandation, l'ajout du sentier du Vallon au réseau 4 saisons devra être présenté au comité exécutif, qui demandera ensuite au Service des travaux publics de faire une analyse de faisabilité et d'estimer les coûts;
- On croit qu'il sera difficile d'ajouter ce sentier au réseau 4 saisons pour l'hiver prochain, en raison des étapes à suivre;
- Actuellement, la responsabilité en cas de blessures est imputable à l'ARL, puisqu'elle s'occupe du déneigement du sentier du Vallon. Cette responsabilité sera transférée à la Ville dans le cas où elle s'occuperait du déneigement de ce sentier;
- La demande de l'ARL est considérée comme reçue et cheminera selon les procédures établies;
- Le conseiller du district appuie les démarches de l'ARL.

### 4. Approbation et signature du procès-verbal de la 30<sup>e</sup> séance tenue le 20 avril 2023

Le procès-verbal de la 30<sup>e</sup> séance tenue le 20 avril 2023 est approuvé par les membres.

### 5. Suivi du procès-verbal de la 30<sup>e</sup> séance tenue le 20 avril 2023

Des suivis concernant les sites visés par les patrouilles policières à vélo et sur les types d'intervention de ces patrouilles ont été demandés par les membres à la 30<sup>e</sup> séance tenue le 20 avril 2023. Ces suivis seront effectués ultérieurement.

### 6. Date de la prochaine séance : 7 septembre 2023

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 7 septembre 2023.

### 7. Politique de la gestion des trottoirs en milieu bâti – Information

Ce sujet est reporté à une séance ultérieure.

## 8. Avancement du Plan d'intervention en sécurité routière – Information

Lors de la dernière séance de la Commission, les membres ont été informés de ce qu'est un Plan d'intervention en sécurité routière (PISR). Depuis, le consultant externe a identifié des sites qui présentent un potentiel élevé d'accident. Pour y arriver, les taux d'accident, l'indice de gravité, le nombre minimal d'accidents et les accidents impliquant des usagers vulnérables ont été considérés, entre autres. Au total, 40 sites ont été ciblés et seront analysés davantage durant les trois prochains mois. Théoriquement, le mandat du PISR devait être complété à la fin du mois de décembre, mais il est plus probable qu'il le soit en février 2024 en raison de la pénurie de main-d'œuvre et de la charge de travail.

Des questions, réponses et commentaires sont formulés concernant, entre autres :

- On rappelle le courriel reçu de la part d'une membre, concernant la sécurité de certaines intersections, particulièrement à l'intersection des boulevards Saint-René Est et Labrosse. Elle souhaite que le passage pour personnes piétonnes y soit plus sécuritaire, notamment la signalisation. Cette intersection se situe à proximité d'une résidence pour personnes âgées. On répond que d'importants travaux de réfection y sont planifiés dans les prochaines années, et qu'une attention particulière sera portée aux éléments soulevés;
- On souhaite la réalisation d'un plan d'action pour mieux planifier l'aménagement des traverses piétonnes aux intersections, et que ce plan d'actions respecte les notions d'accessibilité universelle et de parcours sans obstacle. On répond que la réalisation d'un tel plan n'est pas prévue, mais qu'une réflexion s'impose. Le courriel de la membre a été partagé avec le consultant qui réalise le PISR pour obtenir des recommandations plus générales;
- On souligne le danger que posent les routes en mauvais état pour l'ensemble des usagers, et on cite le boulevard Saint-Raymond. On demande si la planification de la réfection des routes est analysée par le consultant. On répond que les actions du PISR visent à cibler des actions pour améliorer le bilan de sécurité à des endroits problématiques. On ajoute que le boulevard Saint-Raymond est d'autorité provinciale;
- On rappelle que les investissements requis pour entretenir le réseau routier sont énormes. Les besoins pour simplement maintenir le niveau actuel sont évalués à 60 millions de dollars. On tente d'augmenter le budget disponible à l'aide de subventions pour non seulement entretenir, mais améliorer la condition du réseau. Pour l'instant, les entretiens sont ciblés par priorisation.

## 9. Réseau 4 saisons – Suivi et propositions d'extension – Analyse et réflexion

Le document *PowerPoint* « Réseau 4 saisons – Suivi et propositions d'extension » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Retour sur le réseau 4 saisons hiver 2022-23;
- Propositions de bonification.

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

- Les analyses démontrent la faisabilité de prolonger le réseau 4 saisons de 5,4 km. Si le budget est octroyé, ces 5,4 km seront déneigés. D'autres analyses devront être effectuées pour évaluer l'ajout de 7,8 km supplémentaires;
- Il est possible d'ajouter le sentier des Vallons au 7,8 km de sentiers polyvalents supplémentaires qui devront être analysés. Il sera par contre difficile d'ajouter ce tronçon au réseau 4 saisons pour l'hiver prochain;
- On demande également d'ajouter à l'analyse le tronçon entre le boulevard de la Cité et la montée Paiement en bordure du corridor du Rapibus. On croit que ce tronçon n'est pas déneigé en raison de la présence d'un trottoir de l'autre côté du boulevard Maloney;
- Le tronçon du sentier sur la promenade du Lac-des-Fées entre les boulevards des Allumettières et Alexandre-Taché n'est pas inclus dans les analyses actuelles pour le déneigement puisque le mouvement le plus important se situe entre la rue Gamelin et le boulevard des Allumettières. De plus, la connexion au sud de la promenade du Lac-des-Fées est moins bonne, puisqu'elle ne donne

pas accès à une piste cyclable. On rétorque qu'il y a quand même une école et une université à proximité;

- À Masson-Angers, le déneigement de la piste cyclable sur la rue de la Forteresse sera prolongé de 100 m;
- Les propositions d'extension ont été sélectionnées en analysant toutes les pistes multifonctionnelles déneigées pour cibler les connexions manquantes, et en analysant toutes les demandes soumises à la Ville soit par le 311 ou tout autre mode de communication avec la Ville. Aucune donnée de comptage n'a été utilisée, puisque les pistes cyclables non déneigées ne sont pas utilisées et qu'il est difficile d'estimer la demande;
- On croit que l'achalandage estival des pistes cyclables peut donner une idée de la demande hivernale. On estime qu'il est important de s'appuyer sur plusieurs indicateurs, et de baser les décisions sur plus de données normées;
- Les cartes Strava sont également utilisées pour estimer la demande;
- La présidente rappelle qu'elle a déposé un avis de proposition au conseil municipal pour qu'une personne scientifique mène les différentes études, la sélection d'indicateurs, la récolte de données, etc.;
- On croit qu'il manque de liaisons nord-sud dans le secteur d'Aylmer, pour rejoindre tout ce qui est au sud du chemin d'Aylmer;
- On estime que les sentiers de vélo d'hiver, de ski de fond et de raquette, illustrés en rose sur la carte, peuvent mener à des conflits d'usagers puisque ces types d'usagers ne se jumellent pas bien;
- On se dit surpris du nombre de personnes piétonnes sur les sentiers, jusqu'à 30 fois plus que les cyclistes. Cette statistique peut s'expliquer par le type de déneigement des pistes multifonctionnelles, de qualité piétonne, qui peut repousser certains cyclistes qui préfèrent une surface complètement déneigée;
- Le réseau 4 saisons ne pourrait pas être complètement déneigé jusqu'à l'asphalte en raison de son étendue et des coûts qui en découleraient. Le niveau de sécurité offert par le déneigement de qualité piéton est acceptable;
- Les bandes cyclables sur les rues qui n'offrent pas de stationnement sur rue sont appréciées par les cyclistes hivernaux. Leur utilisation et leur entretien sont plus faciles;
- On demande de partager par courriel les pourcentages des bandes cyclables versus des pistes multifonctionnelles qui sont déneigées sur l'ensemble du réseau 4 saisons. On répond qu'on tentera de trouver une réponse, mais que ces données ne sont pas facilement accessibles;
- Plusieurs bandes cyclables servent de dépôt de neige;
- Les appels d'offres reçues pour procéder à la réfection du boulevard de Lucerne seront connus dans quelques semaines. Cette réfection est prévue pour l'année prochaine;
- La largeur standard d'une piste multifonctionnelle est de 3 m. Selon le milieu dans lequel elle s'insère, si plusieurs utilisateurs de modes différents y circulent, notamment des quadriporteurs, la largeur peut atteindre 4 à 5 m.

#### **10. Projet réglementaire relatif aux stationnements réservés aux personnes en situation de handicap (PSH) – Analyse et réflexion**

Le document *PowerPoint* « Portrait réglementaire relatif aux stationnements réservés aux personnes en situation de handicap » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Objectifs de la présentation;
- Contexte des cases pour personnes en situation de handicap;
- Contexte du Règlement de zonage;
- Exigences au Règlement de zonage;
- Comparaisons.

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

- On doit bien cibler la problématique pour savoir si elle se situe au niveau de la sécurité, l'accessibilité, la disponibilité, ou autres;
- Un stationnement existant dérogatoire est protégé par droits acquis. Par contre, une mise à niveau est exigée lorsqu'un projet a un impact sur le stationnement;

- Le retraçage des lignes d'un stationnement existant est considéré comme un entretien et ne requiert pas la mise aux normes d'un stationnement dérogatoire protégé par droits acquis. La mise à niveau est exigée lors de travaux qui visent la réfection ou l'agrandissement d'un stationnement ou des modifications à un bâtiment;
- Les équipes d'inspection en urbanisme interviennent principalement lorsque des plaintes sont reçues au 311;
- Le règlement de zonage exige 1,5 case de stationnement par logement. Lorsque le calcul du nombre minimal de cases de stationnement donne un résultat fractionnaire, le résultat doit être arrondi à l'unité supérieure. Une case de stationnement destinée aux personnes en situation de handicap doit être située le plus près possible d'une entrée principale de bâtiment. Il est de la responsabilité de la personne requérante de démontrer que cet objectif est atteint;
- Plusieurs commerces ont retracé les lignes de stationnement pour faciliter le ramassage de commandes en ligne. Ces travaux ne sont pas régis par le règlement de zonage;
- L'allée latérale hachurée de 2,5 m d'une case de stationnement destinée aux personnes en situation de handicap incite à la délinquance, puisqu'elle est assez large pour qu'une voiture s'y stationne. On croit qu'une largeur moindre l'en empêcherait;
- Le Code de construction du Québec ne répond plus aux besoins actuels et doit être modernisé. On doit répondre aux besoins des personnes en situation de handicap;
- On souhaite que l'article 61.1. de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* soit inscrit à la présentation, et qu'y soit également spécifié pourquoi l'aménagement de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap est nécessaire;
- Le déneigement de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap doit être adéquat, et la Ville doit être exemplaire et susciter la sensibilisation;
- L'allée latérale hachurée ne doit pas être plus petite;
- L'inscription d'un pictogramme bleu au sol n'est pas obligatoire, mais demeure importante;
- On suggère l'ajout d'une enseigne pour des cases de stationnement réservées aux véhicules adaptés avec rampe d'accès ou élévateur;
- Des vignettes de stationnement pour personnes en situation de handicap sont empruntées ou contrefaites et il n'y a pas de vérification. On demande plus de vérifications de la part du Service de police;
- Le nombre de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap dans les résidences pour personnes âgées est insuffisant et leur localisation n'est pas assez proche de l'entrée principale. L'offre insuffisante crée également des problèmes d'accessibilité à des logements adaptés;
- On croit qu'il est important de mentionner les parcours sans obstacle, et on souhaite que ce type de parcours soit obligatoire;
- Le nombre de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap de certains types d'usages est insuffisant, comme les hôpitaux, épiceries et pharmacies, entre autres;
- On souhaite l'installation de bornes de recharge pour les quadriporteurs;
- Le règlement de zonage exige l'installation de minimalement une borne de recharge par tranche de 50 cases de stationnement;
- Au Québec en 2015, 16,1 % des personnes de 15 ans et plus ont une incapacité. En 2030, on prévoit que ce pourcentage passera à 25 %. Le pourcentage exigé de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap doit être plus élevé;
- On suggère de développer un portail virtuel pour connaître la localisation des cases de stationnement pour personnes en situation de handicap, leur nombre, si elles sont en pentes et si elles sont déneigées, etc.;
- On lit un extrait d'une chronique de Stéphane Laporte parue dans le journal *La Presse* :

*« Il fut un temps où certains endroits publics étaient interdits aux femmes et aux gens qui n'avaient pas la même couleur de peau que la classe dominante. C'était une aberration, une honte et la chose est du passé dans notre partie du globe. Tout le monde peut aller partout, tout le monde, sauf ceux qui ne peuvent pas monter d'escalier ou qui sont à mobilité réduite. Ce sont les derniers laissés de côté, tellement laissés de côté que ça ne soulève même pas le débat. Les clients dans les restaurants ne savent même pas que la personne à mobilité réduite a dû rebrousser chemin. C'est quoi le problème avec le handicap ? On n'en voit nulle part. Il est là le problème : c'est parce que ce n'est pas accessible. L'accès aux endroits publics est une grande injustice qui ne révolte personne. Comprendons-nous bien, il y a plein de places accessibles, plein de lieux accueillants. Bravo. Il y en a encore trop qui ne le sont pas ».*

- On souhaite que l'ensemble des comités et commissions de la Ville de Gatineau compte un membre représentant les enjeux d'accessibilité universelle;
- On suggère d'ajuster le ratio exigé de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap en fonction de l'usage exercé sur le terrain;
- On suggère de développer davantage l'installation de bornes de recharge pour camionnettes électriques dans les cases de stationnement pour personnes en situation de handicap. On se demande quel niveau gouvernemental financera l'installation de ces bornes, et si c'est la Ville qui les finance, et si celles-ci doivent être priorisées. De plus, ces bornes de recharge doivent s'insérer dans un parcours sans obstacles;
- La présentation porte sur le stationnement hors rue, et on s'interroge à savoir s'il est pertinent de considérer le stationnement sur rue également;
- On suggère d'évaluer la possibilité d'exiger des cases de stationnement pour la micromobilité électrique, et de mener une réflexion globale sur l'ensemble des cases de stationnement réservées et la réglementation municipale afférente. Une priorisation selon les types de clientèle est suggérée. En plus des cases de stationnement pour personnes en situation de handicap, on cite la présence de cases réservées pour femmes enceintes, familles, véhicules électriques, ramassage de colis, etc.;
- On souligne l'importance de respecter les largeurs minimales des cases de stationnement et allées latérales hachurées à 2,5 m chacune pour permettre aux personnes en fauteuil roulant d'effectuer de libres mouvements circulaires à la sortie d'un véhicule;
- Un nombre supplémentaire de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap ne peut pas être exigé si l'offre actuelle est conforme à la réglementation. Seul un changement à la réglementation pourrait permettre l'exigence d'aménagement d'un plus grand nombre de cases;
- On souligne qu'une Ville peut décider qu'une nouvelle réglementation doit s'appliquer à l'existant également;
- Concernant les bornes de recharge, la Ville a reçu, ou va recevoir, une subvention pour l'installation de 87 nouvelles bornes, dont 60 de niveau 2. Les bornes de niveau 2 sont moins performantes, mais sont souvent celles qui sont placées à proximité des entrées des commerces;
- On rappelle que la Ville exige la mise aux normes à la réglementation pour les piscines, même pour celles existantes. On croit qu'on serait en mesure de faire la même chose pour les cases de stationnement;
- On demande si une réflexion sur les exigences minimales de cases de stationnement pour vélos est prévue, puisqu'on estime ces exigences insuffisantes. On répond que c'est dans les plans, mais qu'un manque de ressources repousse cette réflexion;
- On comprend que la Ville souhaite réduire l'offre de cases de stationnement au profit du développement durable, mais on demande de ne pas diminuer l'offre de cases de stationnement pour personnes en situation de handicap.

#### **11. Varia**

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

#### **12. Levée de la séance**

La séance est levée à 19 h 40.