



PROCÈS-VERBAL — PUBLIC

COMMISSION SUR LES TRANSPORTS, LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ

3^e séance — 3 avril 2025 — 17 h à 19 h 05

Salle Mont-Bleu, 1^{er} étage

Maison du Citoyen, 25 rue Laurier, Gatineau

Séance en mode hybride

PRÉSENCES :

Membres

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

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

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

Pier-Adam Turcotte — Action Vélo Outaouais

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

Christine Charlebois, représentante des enjeux d'accessibilité

Alexandre Wolford, membre citoyen (visioconférence)

Émilie Rachiele-Tremblay, membre citoyenne

Cybelle Morin, membre citoyenne (visioconférence)

Joël Éric Olinga Mebada, membre citoyen (visioconférence)

Secrétaire

Élaine Déry — coordonnatrice aux comités et commissions — Direction exécutive

Ressources internes

Claude Martine, directeur par intérim — Service de la mobilité

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

Thierry Clément, coordonnateur, planification — Service de la mobilité

Julien Plouffe, coordonnateur, sécurité et gestion de la mobilité — Service de la mobilité

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

Alexandre Leblanc, responsable — Service des travaux publics (visioconférence)

Serge Beaudry, lieutenant — Service de police de la Ville de Gatineau (visioconférence)

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

Chantal Blais, adjointe administrative aux comités et commissions — Direction exécutive

Autre personne présente

Catherine Ferron

ABSENCES :

Ressources internes

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

Marc-André Dessureault, responsable – Service des travaux publics

Invitée

Elyse McCann, directrice du développement des affaires – EnviroCentre

Ressource externe

Sophie St-Pierre – Société de transport de l'Outaouais

1. Constatation du quorum et ouverture de la séance

La présidence constate le quorum et elle ouvre la séance à 17 h.

La séance publique est enregistrée. Il est possible de visionner celle-ci en différé sur le site Web de la Ville.

Il s'agit d'une première séance pour Myriam Nadeau – Membre en provenance d'un organisme œuvrant dans les dossiers de transport urbain et de déplacement durable, soit le Réseau des centres d'expertise en mobilité.

2. Adoption de l'ordre du jour

Il est proposé par Edmond Leclerc

Appuyé par Caroline Murray

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

Adoptée

3. Déclaration de conflit d'intérêts

Aucun membre ne déclare de conflit d'intérêts relativement aux sujets inscrits à l'ordre du jour.

4. Période questions du public

Aucune personne n'est inscrite à la période de questions.

5. Dépôt du procès-verbal de la 2^e séance tenue le 27 février 2025

Validé par courriel, le procès-verbal de la 2^e séance tenue le 27 février 2025 est déposé.

La présidente mentionne que des modifications mineures ont été apportées au contenu de certains passages du procès-verbal à la suite de la validation effectuée par les membres. Cette version du procès-verbal a été envoyée aux membres et elle est celle déposée à cette séance-ci.

6. **Suivis du procès-verbal de la 2^e séance tenue le 27 février 2025**

Les membres ont reçu de l'information par courriel en guise de suivi à la présentation sur la Politique de bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti, et plus spécifiquement, sur les critères de déneigement des passages piétons de la Politique de viabilité hivernale.

D'autres sujets abordés lors de cette séance, notamment la réglementation sur le stationnement pour les personnes en situation de handicap, comportent également des suivis qui se feront au fur et à mesure de l'évolution des dossiers.

7. **Date de la prochaine séance : 29 mai 2025**

La prochaine séance aura lieu le 29 mai 2025 et elle débutera exceptionnellement à 17 h 30. Ce sera la dernière séance avant la pause estivale. Elle sera suivie d'une séance le 25 septembre qui clôturera le calendrier de l'année 2025.

8. **Réseau 4 saisons — Analyse, réflexion et recommandation**

Le document *Plan directeur du réseau cyclable — Réseau cyclable 4 saisons 2025-2026* est présenté. Les membres ont reçu celui-ci avant la séance. L'objectif est de : dresser un bilan sommaire du réseau cyclable 4 saisons 2024-2025 ; présenter les liens analysés pour le prolongement de ce réseau en 2025-2026 ; et, faire une recommandation au conseil municipal pour le réseau 4 saisons 2025-2026.

Cybelle Morin se joint à la rencontre à 17 h 10.

Le réseau cyclable 4 saisons comporte 101 km de liens cyclables entretenus. 50 km sont des bandes cyclables et 16 km des sentiers damés. Il est le réseau hivernal le plus long au Québec après celui de la Ville de Montréal.

En général, l'accueil a été très bon du côté de la communauté cycliste au cours de l'année 2024-2025 ; de plus en plus de membres de celle-ci profitent du réseau. Un compteur a permis de récolter des données indiquant un taux de rétention¹ de 70 % de piétons et de 10 % de cyclistes.

Les liens analysés pour la saison 2025-2026 sont passés en revue, et ce, tant pour l'ouest que l'est de la ville. Le déneigement pourrait être possible pour certains liens (3,72 km) alors que d'autres sont toujours en analyse (18,8 km). À l'hiver 2025-2026, le réseau 4 saisons pourrait potentiellement compter entre 3,72 km et 22,2 km de nouveaux liens cyclables en site propre. Il pourrait donc totaliser 123 km de liens en site propre.

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

¹ Issu d'un comparatif du débit journalier moyen entre les saisons estivale et hivernale au cours des deux dernières années.

- Le terrain de la section du sentier des Voyageurs présentée appartient à Hydro-Québec qui est cédé par bail à la Ville de Gatineau. Une validation devra être faite pour voir si une autorisation d'Hydro-Québec sera nécessaire si jamais il est envisagé de le déneiger.
- Depuis l'hiver 2024-2025, la Ville est responsable du déneigement du sentier du Vallon qu'elle confie à un entrepreneur. Bien qu'il n'y ait pas d'entente formelle, l'Association des résidents de Limbour pourrait effectuer le travail sur la section qui n'est pas déneigée par la Ville.
- Le sentier autour du lac Leamy est damé par la Ville de Gatineau suivant une entente avec la Commission de la capitale nationale (CCN). Cela inclut le tronçon de sentier longeant le boulevard Fournier. Les déplacements à vélo y sont problématiques si l'on ne possède pas de vélo à pneus surdimensionnés. L'ajout de feux de circulation ou d'une signalisation pourrait possiblement faciliter des déplacements à vélo sur le boulevard Fournier lorsque le sentier est fermé.
- La bande cyclable de la rue Saint-Antoine est citée en exemple d'un déneigement ne donnant pas de résultat probant en matière d'accessibilité ou d'usage convivial. Cela soulève la question de l'évaluation de rendement des opérations de déneigement ou de damage. Ces opérations permettent-elles l'usage ou la convivialité espérés du réseau cyclable hivernal ? Par ailleurs, il serait bien d'interdire le stationnement des automobiles à longueur d'année afin de réellement considérer des bandes cyclables comme étant déneigées. On précise qu'il n'y a pas de processus d'évaluation lié aux sentiers damés par la Ville puisqu'ils sont sous la responsabilité de la CCN. Le déneigement des bandes cyclables est affecté par plusieurs facteurs, dont la nécessité d'y aménager des espaces pour les andains de neige avant les opérations de soufflage. L'aménagement des bandes cyclables laisse de plus en plus de place à des zones tampons où la neige peut être entreposée.
- On rappelle que les requêtes faites au 311 permettent de retracer des problématiques en vue de l'amélioration future du réseau cyclable hivernal.
- Il est suggéré de modifier la Politique de viabilité hivernale de manière à y inscrire le déneigement par défaut des pistes multifonctionnelles lorsqu'il y a présence d'une piste sur un côté de la rue et d'un trottoir de l'autre. Cette suggestion peut être analysée et un suivi effectué par la suite auprès de la CTDDS. Le Service des travaux publics mentionne par ailleurs qu'à l'heure actuelle, les pistes multifonctionnelles ne sont pas déneigées automatiquement lors de nouvelles constructions.
- Le processus ayant conduit aux choix des liens cyclables analysés tient compte des requêtes ainsi que des liens manquants au réseau 4 saisons.
- À la question de modifier l'appellation « pistes cyclables » pour la rendre plus inclusive, on répond que la seule piste cyclable à Gatineau se situe sur la rue Laurier. Les autres liens sont appelés « sentiers multifonctionnels ».

Ces sentiers ne sont pas réservés uniquement aux cyclistes ; ils sont accessibles aux usagers de divers modes actifs de déplacement. L'enjeu de la cohabitation entre les différents usages y est fréquent.

- L'épandage d'autres types de fondants ou matériaux peut constituer une alternative et limiter les impacts sur l'environnement pour certains tronçons de sentiers. On rappelle que les autres types de fondants sont en analyse avec le Service des travaux publics, notamment la saumure. Certains déjà utilisés n'ont pas donné de résultats probants (par exemple, le jus de betterave). Un suivi a été fait auprès des responsables de la Commission sur l'environnement et la lutte aux changements climatiques visant à les inviter à réfléchir également à ces questions. Les préoccupations liées au déneigement du sentier des Pionniers et de celui longeant le boulevard Fournier ont également été partagées avec des responsables de la CCN et des députés fédéraux. La présidente poursuivra le suivi avec eux.
- On demande si des stratégies sont envisagées afin d'augmenter les utilisateurs et de davantage rentabiliser les sommes investies dans le réseau cyclable hivernal. On indique qu'une plus grande connectivité de secteurs permet le développement d'un réseau continu, fiable et prévisible, contribuant à inciter les gens à effectuer leurs déplacements à vélo. Un travail se poursuit pour résoudre les enjeux liés aux bandes cyclables et contrer certains aléas météorologiques.

À la fin des échanges, les membres s'expriment en faveur de la recommandation.

Recommandation

CTDDS-2025-02

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, lors de sa séance régulière du 3 avril 2025, recommande l'adoption par le conseil municipal des nouveaux liens cyclables au réseau cyclable 4 saisons pour l'hiver 2025-2026 sous réserve des budgets disponibles et des analyses menées conjointement entre le Service de la mobilité et le Service des travaux publics.

Proposé par Émilie Rachiele-Tremblay

Appuyé par Joël Éric Olinga Mebada

Adoptée

9. Vélo-partage – Analyse et réflexion

Le document *Étude de faisabilité sur le retour du vélo-partage* est présenté. Les membres ont reçu celui-ci avant la séance. La présentation vise à dévoiler des résultats préliminaires de l'étude de faisabilité portant sur le vélo-partage ainsi qu'à établir des orientations pour les prochaines étapes du projet.

Un état de la situation du vélo-partage a été fait lors d’une présentation à la CTDDS en septembre 2024. Une étude de faisabilité se déroulant à Ottawa-Gatineau et se terminant vers la fin mars 2025 avait alors été annoncée. L’Ottawa Climat Action Fund (OCAF), la Ville d’Ottawa, la Ville de Gatineau, la Société de transport de l’Outaouais (STO), la CCN et MOBI-O collaborent à cette étude est toujours en cours.

Le système de vélo-partage à implanter doit prendre en considération des visées telles :

- Soutenir le développement d’un système de transport multimodal complémentaire au transport en commun, supportant le vélo utilitaire comme alternative au transport automobile ;
- Développer un service sur demande fiable et pérenne ;
- Effectuer des choix tarifaires et de localisation de service soutenant une équité socioterritoriale ;
- Réduire la congestion et les émissions de gaz à effet de serre.

Les détails des options suivantes sont présentés aux membres :

Éléments d’analyse	Options		
Gouvernance	Propriété publique des équipements	ET	Société privée opérante
Arrimage des vélos	En station	OU	Hybride
Types de vélos	Vélos acoustiques	ET/OU	Vélos électriques
Saisonnalité	+ / – 8 mois par année	OU	Service 4-saisons
Stratégie de déploiement	Par étape	OU	Rapide

Une période d’échanges est l’occasion de faire ressortir les éléments suivants :

- Le système de vélo-partage devrait inclure une offre de vélos-cargos munis d’une batterie dont la capacité permet des distances aller-retour.
- Plusieurs membres soulignent leurs préférences pour les options suivantes :
 - Une gouvernance publique ;
 - Un seul opérateur d’expérience en vue de garantir un meilleur succès ;
 - L’option en station pour ce qui est de l’arrimage des vélos ;
 - Considérant la topographie de Gatineau, des vélos électriques permettraient une meilleure accessibilité et inclusion ;
 - Un déploiement par étape pour mesurer la viabilité et prévoir les investissements à faire ;

- Une offre quatre saisons.
- La superficie de déploiement est toujours en analyse par le consultant.
- Les raisons ayant conduit à la fin des opérations de VéloGo devraient faire partie de l'analyse en cours. On indique que ces informations ont été prises en considération dans l'étude de pré faisabilité. Des articles relatant les diverses raisons pourraient être partagés avec les membres.
- Des stations pouvant accueillir à la fois des vélos acoustiques et électriques. Le déploiement des stations doit créer un réseau pratique où il est possible de laisser ou de prendre un vélo.
- Le réseau de vélo-partage devrait respecter la morphologie de Gatineau en offrant une desserte qui respecte ses zones denses ou ses noyaux urbains. L'idée est d'offrir plusieurs zones concentrées au lieu d'un déploiement concentré autour d'une seule zone. On précise que bien que le souhait soit d'éviter un réseau comportant des stations isolées, les choix sont tributaires des ressources financières.
- Des abris protégeant les vélos pourraient pallier la problématique du déneigement et de la durabilité des vélos affectée par les aléas de la météo. Des incitatifs financiers favorisant l'installation de stations de vélos pourraient être offerts aux entreprises.

10. **Réglementation sur les vélos à assistance électrique et autres équipements de micromobilité – Recommandation**

Le document *Réglementation sur les vélos à assistance électrique et autres équipements de micromobilité* est présenté pour fins de recommandation. Les membres ont reçu celui-ci avant la séance. L'objectif de la présentation est de proposer des modifications au règlement 300-2006 relativement à l'utilisation de différents appareils de micromobilité sur le territoire de la ville de Gatineau dans le but notamment d'éliminer des divergences entre les réglementations municipale et provinciale.

Il s'agit de la deuxième présentation en 2025 portant sur ce sujet. La présentation précédente avait mis en relief les divergences entre les réglementations municipale et provinciale relativement à l'utilisation de différents appareils de micromobilité sur le territoire de la ville de Gatineau, et ainsi, donné l'occasion de recueillir les commentaires des membres de la CTDDS.

Une mise en contexte est l'occasion de rappeler des définitions et une typologie des vélos à assistance électrique et d'équipements de micromobilité.

Trois scénarios sont présentés aux membres, soit :

1. Application de la réglementation provinciale à l'ensemble de la Ville tant sur les chemins publics que sur les sentiers récréatifs.

2. Application de la réglementation provinciale à l'ensemble de la Ville à l'exception des sentiers récréatifs, où parmi les appareils de transport personnels motorisés (ATPM), seules les trottinettes électriques sont permises.
3. Application de la réglementation provinciale à l'ensemble de la Ville à l'exception de certains tronçons de sentiers récréatifs menant aux sentiers de la CCN où tous les ATPM sont actuellement interdits.

Le Service de la mobilité préconise le troisième scénario. Celui-ci présente moins de disparités avec la réglementation provinciale tout en conservant une logique avec la réglementation actuelle de la CCN. Uniquement quelques petits segments de sentiers seront affectés. La CCN a été avisée que la Ville révisé son règlement et que cette révision s'aligne sur la réglementation provinciale.

En résumé, les changements proposent :

- Un ajout et une mise à jour de certaines définitions ;
- Une uniformisation avec la réglementation provinciale ;
- Une incitation aux modes actifs de déplacement ;
- Une prise en compte des enjeux liés à la nouvelle réglementation et des responsabilités civiles qui en découlent (avis du Service des affaires juridiques) ;
- Un soutien du Service de police de la Ville de Gatineau (SPVG).

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

- Toutes les options laissent en plan la présence de plus en plus remarquée des triporteurs sur les sentiers multifonctionnels. Leur usage ne semble pas toujours être en lien avec l'aide à la mobilité. La réglementation doit encadrer des usages plus problématiques et la surveillance permettre l'émission de constats d'infraction aux personnes qui ne la respectent pas. On précise qu'un article interdisant toute vitesse ou action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou de la propriété fait partie du scénario proposé. Tout autre usage se situe à l'extérieur du cadre municipal. Par ailleurs, il est relevé que le Code de la sécurité routière régit l'appareil en tant que tel et non la personne qui l'utilise.
- L'enjeu de la cohabitation est tributaire de la largeur des sentiers. Ceux-ci doivent être conçus de manière à permettre une utilisation par tous les types d'usagers. On préfère le scénario 1 qui prône un alignement avec la réglementation provinciale et qui pourrait inciter la CCN à aller dans une direction similaire.
- On rappelle que les résultats de la révision de la réglementation de la CCN n'étant pas encore connus, l'arrimage avec celle-ci n'est actuellement pas possible. Dans l'état actuel des choses, certains véhicules assistés peuvent circuler dans les rues et non sur les bandes cyclables.

La révision effectuée par la Ville doit assurer un arrimage plus logique avec la réglementation provinciale.

- La révision du règlement vise à tenir compte notamment de l'évolution de divers appareils. Les quadriporteurs avec habitacles sont interdits sur le réseau routier. Ces habitacles ne sont pas jugés sécuritaires puisqu'ils ne font pas l'objet d'une normalisation. La création de normes pourra baliser leur autorisation éventuelle.

Les membres sont d'accord avec une modification de la recommandation proposée initialement dans le document de présentation. Le nouveau libellé tient compte du fait qu'un arrimage sera fait aussitôt que la CCN aura dévoilé le contenu révisé de sa réglementation. Dans l'intervalle, la Ville s'aligne avec la réglementation provinciale et elle maintient une interdiction temporaire sur les tronçons de sentiers menant à ceux de la CCN.

Recommandation

CONSIDÉRANT QUE :

- Il est nécessaire de revoir certaines définitions de notre règlement 300-2006 afin de tenir compte de divers appareils de micromobilité sur le marché ;
- Il est complexe pour les citoyens de savoir précisément où il leur est permis de circuler lorsqu'il y a un manque d'uniformité dans les réglementations fédérales, provinciales et municipales ;
- Il est difficile pour les agents de la paix d'appliquer des règlements municipaux qui vont à l'encontre du Code de la sécurité routière ;
- Afin d'encourager l'utilisation d'appareils de micromobilité sur le territoire de la ville, il nous apparaît pertinent de permettre les mêmes appareils sur les sentiers récréatifs que sur le chemin public ;
- La CCN ne permet pas la circulation des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) sur ses sentiers récréatifs ;
- Les réseaux de sentiers récréatifs de la Ville et de la CCN sont interconnectés ;
- Il faut éviter qu'un citoyen circulant sur les sentiers récréatifs de la Ville se retrouve en situation d'interdiction une fois rendu sur le réseau de la CCN ;
- La Ville pourrait aisément ajuster sa réglementation advenant une modification de la réglementation fédérale après le processus de révision en cours par la CCN ;
- Un projet-pilote est en cours au niveau provincial qui encadre l'utilisation des trottinettes électriques et des autres appareils de transport personnel motorisés dans les bandes cyclables ainsi que sur le chemin public ;
- La réglementation provinciale interdit la circulation des véhicules assistés à l'apparence d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur sur le chemin public ;
- La réglementation provinciale ne permet pas la circulation d'appareils d'aide à la mobilité motorisés possédant un habitacle ;

- Le Service des affaires juridiques a été avisé des modifications proposées et qu'un retour est attendu à savoir si des enjeux liés à la réglementation et à la responsabilité civile sont anticipés ;
- Le Service de police a collaboré activement à l'identification des enjeux, à la recherche d'information et à l'analyse des scénarios et qu'il est favorable à la recommandation formulée.

CTDDS-2025-03

Recommander l'adoption, par le conseil municipal, et sous réserve d'un avis favorable du Service des affaires juridiques, d'une mise à jour du règlement 300-2006 selon le scénario 3 de façon transitoire pour migrer vers le scénario 1 si la CCN modifie sa réglementation de façon à s'harmoniser avec celle de la Ville de Gatineau.

Cette modification réglementaire pourrait se résumer à :

- Ajouter les définitions « Bicyclette assistée », « Trotinettes électriques » et « Appareil de transport personnel motorisé (ATPM) » ;
- Remplacer la définition de « Fauteuil roulant » par « Aide à la mobilité motorisée » afin de tenir compte des restrictions concernant la présence d'habitacle dans la réglementation provinciale ;
- Modifier la définition de « Véhicule assisté » afin de tenir compte des nouvelles définitions ;
- Permettre la circulation des bicyclettes assistées (incluant les bicyclettes assistées cargo), des trotinettes électriques et des ATPM sur les bandes cyclables et sentiers récréatifs de la Ville, à l'exception des celles menant aux sentiers de la CCN ;
- Interdire la circulation de véhicules assistés à l'apparence de motocyclette/cyclomoteur sur les sentiers récréatifs de la Ville, telle que le stipule la réglementation provinciale ;
- Ajouter un article interdisant toute vitesse ou action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou de la propriété afin de faciliter le travail des agents de la paix sur les sentiers récréatifs.

Proposée par Joël Éric Olinga Mebada

Appuyée par Edmond Leclerc

Adoptée

11. Suivis — Dossiers généraux

Les dossiers présentés à la séance de février (tramway et Politique de bonification des trottoirs et passages piétonniers en milieu bâti) ont attiré l'attention médiatique. Le dossier sur les mesures de modération de la circulation a été présenté au comité plénier en mars dernier.

12. Varia

Aucun sujet n'est inscrit au Varia.

13. Levée de la séance

Il est proposé par Caroline Murray

Appuyé par Christine Charlebois

Et résolu que cette Commission lève la séance à 19 h 05.

Adoptée

DISTRIBUTION :

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



PRÉSIDENTE
CATHERINE CRAIG-ST-LOUIS



SECRÉTAIRE
ÉLAINE DÉRY