

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

PROCÈS-VERBAL

28^e séance tenue le 16 février 2023 à 17 h 01

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)

Edmond Leclerc – Conseiller, district de Buckingham (n° 19)

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

Vincent Loiseau – Citoyen

Aminata Ndiaye – Citoyenne

Alexandre Wolford – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Nadine Lafond – Responsable, planification des transports, Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD)

Karla Castaneda – Coordonnatrice, 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

Geneviève Emery – Coordonnatrice en circulation et sécurité routière, Service des infrastructures

Yvon Desjardins – Directeur, Service des travaux publics

Patrick Larose – Directeur adjoint, Service des travaux publics

Donald Lapointe – Chef de division, Service des travaux publics

Autres personnes présentes

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

Antoine Cremer – Attaché politique

Martin Bisson – Attaché politique

Séance publique

17 h 01

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

Puisque plusieurs nouveaux membres sont présents, la présidente fait la lecture du mandat de la Commission.

Tous les membres de la Commission et de l’administration se présentent un à un.

La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 17 h 01.

2. Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

	
PRÉSIDENTE	SECRÉTAIRE

3. Période de questions du public

Personne ne s'est présentée pour la période de questions du public.

Une citoyenne, Caroline Leblond, assistera à la séance pour s'assurer que les personnes à mobilité réduite ne soient pas oubliées.

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 27^e séance tenue le 17 novembre 2022

Le procès-verbal de la 27^e séance tenue le 17 novembre 2022 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

5. Suivi du procès-verbal de la 27^e séance tenue le 17 novembre 2022

La présidente mentionne qu'elle discutera prochainement avec Marc Bureau, le nouveau président de la Commission de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques (CELCC), d'une possible collaboration entre les deux commissions concernant le plan d'électrification de la flotte municipale de véhicules légers. La CELCC est responsable de l'étude de ce plan.

6. Date de la prochaine séance : 23 mars 2023

On informe les membres que la prochaine séance de la Commission aura lieu le 23 mars 2023.

7. Plan de travail 2023

Le plan de travail 2023 de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité (CTDDS) a été adopté par le conseil à sa séance du 14 février dernier.

La présidente relit chaque point inscrit au plan de travail 2023.

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

- On fait remarquer que le rôle de la Commission n'est pas le même selon les bilans inscrits au plan de travail. On répond que plusieurs raisons expliquent cette situation :
 - Certains dossiers ne sont pas assez avancés pour formuler une recommandation;
 - Le Plan directeur du réseau cyclable a déjà été adopté par le conseil municipal. Son bilan ne sert qu'à présenter un état de situation. Son bilan est donc présenté pour information seulement;
 - Le réseau 4 saisons est en évolution. Un bilan est présenté chaque année pour analyse et réflexion par la Commission pour permettre l'évolution de ce réseau;
 - Certains dossiers requièrent une recommandation de l'administration directement au conseil municipal. La Commission en est alors seulement informée.

8. Contribuer à la Politique de déneigement – Information

Les membres sont invités à formuler des recommandations au conseil municipal qui les considèrera lors de la prise de décision.

Le document *PowerPoint* « Révision de la Politique de déneigement » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Mise en contexte;
- Échéancier;
- Consultations réalisées;
- Faits saillants des consultations;
- La Politique de déneigement révisée :
 - 5 grandes orientations;

- Portée;
- Situations hivernales;
- Priorisation des réseaux;
- Opération d'épandage;
- Opération de déblaiement sur les rues;
- Opération de déblaiement sur les trottoirs et liens piétonniers;
- Opération de déblaiement sur le réseau cyclable 4 saisons;
- Opération de soufflage de la neige;
- Développement durable.
- Conclusion.

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

- Après la présentation aux membres du conseil, des améliorations ont été apportées à la présentation;
- On aurait souhaité que la présentation mentionne des objectifs de la Politique de déneigement, par exemple celle d'assurer le transport sécuritaire des personnes sur le territoire;
- On estime que les espaces de stationnement sur rue pourraient servir d'espaces d'entreposage de la neige. On ajoute que plusieurs villes interdisent le stationnement sur rue en période hivernale. On répond que l'entreposage de la neige dans les espaces de stationnement sur rue pourrait créer des enjeux de visibilité;
- Les résultats plus détaillés des consultations publiques sont disponibles sur le site de la Ville sur la page de la révision de la Politique de déneigement;
- Les opérations de déneigement sont sensiblement les mêmes qu'au moment de l'adoption de la dernière politique qui date de 2006;
- Le Bureau de la transition écologique a été consulté à deux reprises. La section écologique de la Politique a été révisée. On ajoute que le Service de l'environnement avait également été consulté avant la création du Bureau de la transition écologique. On demande d'inscrire cette information à la présentation;
- On estime que la Politique favorise la voiture, qu'elle n'est pas inclusive et même qu'elle est sexiste. On souhaite une Politique qui priorise le transport actif. On répond qu'il y a peu d'améliorations pour les rues pour automobiles comparativement à la politique de 2006, et que la grande majorité des bonifications visent les trottoirs, corridors scolaires, pistes cyclables et liens piétonniers. La nouvelle politique est davantage orientée vers les personnes piétonnes, cyclistes, et à mobilité réduite;
- On mentionne que la Politique de déneigement de la Ville de Québec a pour objectif de terminer les opérations de déneigement des corridors scolaires à 7 h. On répond que si par exemple il fallait 12 heures pour déneiger les corridors scolaires à la suite à une chute de neige de 15 cm de neige, et qu'il neigeait jusqu'à 4 h du matin, il serait alors impossible de terminer pour 7 h du matin. Il n'est pas possible de fixer une heure butoir. Les niveaux de service ne débutent qu'à la fin des précipitations. On ajoute qu'il n'y a pas d'équipe de soir, donc les travaux ne peuvent pas commencer avant que les équipes de nuit entrent en fonction, à moins d'avoir des équipes en surtemps, ce qui est généralement le cas dans une situation de tempête. Malgré ceci, selon la fin des précipitations, il n'est pas possible de garantir le déneigement de tous les corridors scolaires pour 7h. L'administration révéifiera la Politique de déneigement de la Ville de Québec;
- On demande s'il est possible de prioriser les opérations de déneigement des corridors scolaires en fonction des heures du début des classes des écoles;
- On demande s'il est possible de rendre accessible un rapport de progression des opérations en temps réel. La frustration de la population provient possiblement des entreprises privées de déneigement qui ne sont pas arrimées avec les opérations de la Ville. On répond que l'ensemble des entreprises privées de déneigement a été rencontré cette année et qu'un lien leur a été offert pour visualiser l'état d'avancement des travaux de déneigement de la Ville. Maintenant, lorsque la Ville a terminé ses opérations, les entreprises privées suivent;
- On croit qu'il serait pertinent d'améliorer la signalisation lors des opérations de soufflage. On répond qu'il est possible d'embaucher plus de signaleurs. Ces possibles améliorations seront présentées au comité plénier;
- On demande pourquoi seulement un trottoir est déneigé dans un corridor scolaire sur une rue locale, et non les deux trottoirs de chaque côté de la rue. On répond qu'il y a peu de circulation dans une rue locale. Pour déneiger les deux trottoirs, la neige doit être poussée dans la rue, la rendant plus étroite. Il faudrait alors augmenter les opérations de soufflage et les délais seraient difficiles à respecter. Les défis sont davantage budgétaires, puisque des ressources devront être

embauchées et de la machinerie devra être acquise. On précise que l'emplacement des corridors scolaires est déterminé par le Service de police, et qu'il est rare qu'une rue locale soit munie de trottoirs de chaque côté de la rue. Le Service de police ne commente pas le niveau de déneigement, mais peut par exemple demander de déneiger le côté sud au lieu du côté nord lorsque plus d'élèves empruntent le trottoir du côté sud;

- En plus de présenter des défis budgétaires, l'ajout d'équipes de soufflage présente des défis d'embauche de ressources humaines. La pénurie de main-d'œuvre rend encore plus difficile l'embauche de personnel saisonnier;
- On aime qu'une formation sur l'accessibilité universelle soit offerte au personnel. On suggère de leur faire vivre l'expérience d'être en situation de handicap;
- Les débarcadères pour personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap doivent être mieux déneigés et déglacés;
- De plus en plus de services seront offerts à domicile pour la population vieillissante et les personnes à mobilité réduite. Des espaces de stationnement sur rues doivent être disponibles pour ce type de desserte;
- Si l'on souhaite séparer les bandes cyclables de la chaussée par une bordure de béton, l'administration devra évaluer comment les autres villes procèdent aux travaux de déneigement sur ce type de bandes cyclables. Les coûts projetés au kilomètre, les ressources humaines et les nouveaux équipements mécaniques nécessaires devront également être évalués. Actuellement, l'administration favorise l'aménagement de bandes cyclables qui peuvent être déneigées avec l'équipement qu'elle possède;
- Il n'y a pas de budget prévu au Plan directeur vélo pour le déneigement des aménagements cyclables;
- On propose d'intégrer à la présentation la différence de coût entre le soufflage de la neige en rive par rapport au ramassage de la neige vers des dépôts à neige. La Ville devra se doter de dépôts à neige supplémentaires pour augmenter le ramassage de la neige;
- La problématique du déneigement n'est pas la seule raison qui explique l'absence d'aménagements cyclables séparés de la chaussée par une bordure de béton. L'emprise publique disponible est également un enjeu, particulièrement dans les quartiers existants;
- On propose d'évaluer les alternatives aux épandages traditionnels, notamment pour les pistes cyclables. On répond que rien n'est plus efficace que le sel pour des raisons chimiques. Le bon type d'épandage doit être utilisé au bon moment selon la température, le type de précipitation et la température de la chaussée pour rendre les routes sécuritaires, mais sans en mettre trop pour réduire l'empreinte écologique. On demande de bonifier la diapositive 21 concernant le développement durable en y ajoutant ces éléments;
- Au besoin, des équipes sont affectées au dégagement des puisards juste avant les pluies ou les fontes. La ville compte 28 000 puisards. Pour dégager un puisard, on doit déneiger la chaussée jusqu'à la bordure. Il est impossible de dégager la neige jusqu'à la bordure pour l'entièreté des puisards. Les puisards sur les artères plus problématiques sont ciblés, comme lorsqu'il y a des arrêts d'autobus, des corridors scolaires, etc. L'ajout de personnel pour le dégagement de puisards peut être évalué;
- On demande d'évaluer l'utilisation de copeaux de bois pour le déglacage des trottoirs et pistes cyclables au lieu du sel. Les petites roches actuellement utilisées ne remontent pas à la surface, contrairement aux copeaux de bois;
- On mentionne que des équipements qui font du balayage sont utilisés à Montréal pour déneiger les bandes cyclables séparées de la chaussée par une bordure de béton. En appliquant une saumure au sol avant des précipitations, la neige ne colle pas sur la chaussée. On demande d'évaluer cette option;
- Les normes de déblaiement des pistes cyclables présentées commencent lorsqu'il y a 5 cm de neige. On estime que la majorité des personnes ne sont plus capables de rouler à vélo à ce moment. Le 5 cm a été basé sur ce qui est confortable en auto;
- Lors de situations courantes, la priorité de parcours R-P3 à 12 h pour le déblaiement sur les rues locales est plus prioritaire que le déblaiement des trottoirs de niveau T-P3 qui est de 16 h. On proposera une alternative au conseil pour offrir le même niveau de service pour les trottoirs et pistes cyclables que pour les rues;
- Une bande cyclable en chaussée aura le même niveau de service que la rue adjacente. On demande de clarifier à la présentation les niveaux de services pour les pistes cyclables, puisque pas présentés;
- On souhaite ajouter à la Politique un logigramme décisionnel, élaboré conjointement avec le Bureau de la transition écologique, pour évaluer si un quartier se qualifie ou non à la définition de quartier écologique. Par la suite, les quartiers qui se qualifient pourront être recommandés et

intégrés. Pour le moment, il n'y a pas eu de recommandation pour ajouter de nouveaux quartiers écologiques;

- Lors de l'élaboration de nouveaux axes cyclables, on prend autant que possible en considération les critères d'évaluation qui rendent possible leur déneigement pour qu'ils soient admissibles au réseau 4 saisons;
- Pour permettre son déneigement, une piste cyclable doit être conçue adéquatement, c'est-à-dire avoir une fondation et être asphaltée. Cette information sera ajoutée à la présentation.

On propose d'envoyer les recommandations de la Commission au conseil municipal qui auront été analysées et évaluées par l'administration. Lors de la présentation au conseil municipal, on propose d'ajouter une diapositive qui comprend toutes les recommandations de la Commission.

9. Plan d'intervention en sécurité routière – Information

Sujet reporté à une séance ultérieure.

10. Guide de mobilité pour les projets immobiliers – Recommandation

Le Guide de mobilité pour les projets immobiliers servira simplement à des fins administratives et n'a pas à être adopté par le conseil.

En raison de l'heure avancée, on propose aux membres d'envoyer leurs questions ou commentaires par courriel au secrétaire. Le secrétaire relaiera ces questions et commentaires à Nadine Lafond, qui prendra le temps d'y répondre. Elle retournera ensuite l'ensemble des questions, commentaires et réponses au secrétaire qui les partagera avec les membres.

11. Varia

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

12. Levée de la séance

La séance est levée à 20 h 01.