

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

PROCÈS-VERBAL

10e séance tenue le 20 mai 2020 à 16 h

Vidéoconférence

PRÉSENCES :

Membres

M^{me} Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d’Aylmer (n° 1)

M. Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)

M. Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)

M. Bernard Hurteau – Organisme, transports urbains et déplacements durables

M^{me} France Legault – Citoyenne

M. Marcel Fallu – Citoyen

M. Jean-Luc Bourdages - Citoyen

M. Ludovic Arès – Citoyen

Secrétaire

M. Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

M. Mathieu Bélanger – Directeur, service de l’urbanisme et du développement durable

M^{me} Nadine Lafond – Responsable, planification des transports

M. Claude Martine – Responsable, circulation et sécurité routière

M^{me} Denise Martin – Coordinatrice, planification des transports

Ressource externe

M^{me} Sandrine Poteau – Société de transport de l’Outaouais

Autres membres du conseil

M. Mike Duggan – Conseiller, district de Deschênes (n° 3)

M. Jean-François LeBlanc – Conseiller, district du Lac-Beauchamp (n° 15)

ABSENCES :

Membre

M^{me} Marion Maurin – Organisme, transports urbains et déplacements durables

Ressources internes

M^{me} Catherine Marchand – Directrice Module, aménagement du territoire et développement économique

M. Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

Le vice-président constate les présences et ouvre la réunion à 16 h 02.

2. Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

La présente séance n’est pas disponible en webdiffusion sur le site de la Ville.

PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRE

Madame la présidente mentionne que les travaux de la Commission ont pris un peu de retard en raison de la pandémie (annulation de la séance d'avril) et que des séances de rattrapage seront ajoutées au mois de juin et d'août.

Concernant les corridors sanitaires, plusieurs villes du Québec s'ajustent à la réalité actuelle. Toutes les villes observent une demande accrue des infrastructures sportives et de transport actif. Gatineau examine actuellement la demande et cible certains endroits. Certains organismes comme Action Vélo Outaouais, et d'autres partenaires, ont fait parvenir plusieurs demandes. Des mesures seront prises et annoncées dans les prochaines semaines.

Monsieur Champagne annonce qu'il sera en entrevue demain matin concernant les corridors sanitaires. Il précise que la Ville a fait des observations au niveau des parcs et qu'elle a tenu plusieurs rencontres avec Action Vélo Outaouais pour instaurer des mesures concrètes favorisant les déplacements actifs. La Ville de Gatineau investit massivement, le plus *par personne* à l'échelle nationale, et particulièrement pour la promotion du vélo. Le travail se poursuit pour respecter la majorité des demandes, entre autres, d'Action Vélo Outaouais. Une réflexion reste à être menée pour évaluer la priorisation des mesures et les coûts associés. Il répète que des annonces suivront au cours des prochaines semaines après l'analyse.

Madame Bureau précise que le comité exécutif de la Ville est responsable du dossier des corridors sanitaires et que des annonces viendront avant la prochaine séance de la CTDDS prévue le 10 juin. Les membres seront informés du plan établi par courriel.

Un membre mentionne qu'il est nécessaire de revendiquer des espaces cyclistes. Le climat favorable permet des essais, notamment des couloirs temporaires. Les pistes cyclables accueillent toujours plus de piétons et deviennent saturées, et les vacanciers demeureront probablement dans la région, ajoutant à l'affluence sur les pistes cyclables.

Monsieur Lanthier ajoute qu'il y a plusieurs enjeux à créer des corridors sanitaires, notamment au niveau de la sécurité, et qu'il faudra s'assurer de trouver des façons de rendre ces corridors sécuritaires pour tous.

3. Approbation et signature du procès-verbal de la 9^e séance tenue le 19 février 2020

Le procès-verbal de la 9^e séance tenue le 19 février 2020 est approuvé par les membres et sera signé par le vice-président, puisque madame la présidente n'était pas présente à cette séance.

4. Date de la prochaine séance

La prochaine séance de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité aura lieu le 10 juin 2020.

5. Période de questions des citoyennes et citoyens

Aucun citoyen ou citoyenne n'a fait parvenir de question à la Commission.

6. Politique sur les rues conviviales : nouveau devis normalisé – Information

Ce point, initialement prévu à la présente séance pour recommandation au conseil, sera présenté en point d'information. Deux commissions, soit la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité (CTDDS) et la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement (CDTHE), travaillent conjointement sur ce dossier. Des discussions sont toujours en cours avec certains partenaires externes. Ce dossier reviendra à la CTDDS du mois de juin pour recommandation au conseil municipal. Jusqu'à la séance du mois de juin, les membres sont invités, s'ils le souhaitent, à faire parvenir leurs commentaires sur le nouveau devis normalisé par courriel, au secrétaire ou à la présidente.

On précise que les coupes de rues présentées restent à être raffinées. L'essentiel est complété, mais certaines informations restent à être vérifiées auprès des partenaires externes (Bell, Hydro-Québec, Gazifère) pour vérifier si les coupes de rues présentées peuvent être optimisées. Un espace dédié aux réseaux techniques urbains, sous les pistes cyclables et trottoirs, offrirait plus d'occasions aux aménagements de surface, au lieu de laisser ces espaces vacants, comme c'est actuellement le cas. La présentation portant sur le sujet lors de la séance de juin sera probablement plus courte, et ciblera précisément les coupes de rues et les résultats des optimisations proposées.

La présentation qui suit vise à présenter la Politique sur les rues conviviales de manière générale et les modifications au devis normalisé. Le document *PowerPoint* « Politique sur les rues conviviales – Nouveau devis normalisé » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Contexte de la création de la Politique : favoriser la sécurité, les saines habitudes de vie, les transports actifs et collectifs, et réviser le devis normalisé des nouvelles rues et les principes d'aménagement des rues existantes;
- La définition d'une rue conviviale, la vision, la portée et les objectifs de la Politique;
- Les lignes directrices de la Politique, soit les principes d'aménagement;
- La classification et coupe-types proposées du nouveau devis normalisé pour les nouvelles rues;
- Les principaux défis du nouveau devis normalisé pour les nouvelles rues;
- Les prochaines étapes, jusqu'à l'adoption de la Politique par le conseil, prévue au printemps 2021.

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

- L'approche traditionnelle d'aménagement des rues, où la voiture est priorisée, contre la nouvelle approche des rues conviviales offrant une place à tous les types de transports;
- Dans le cas de la réhabilitation des rues existantes, un outil de décision pour chaque type de rue sera développé pour prioriser les modes de déplacement lorsque l'emprise de la voie publique est limitée;
- On demande si l'installation de stations de réparation pour vélo pourrait être intégrée à la Politique des rues conviviales. On répond que l'installation de stations est déjà intégrée au Plan directeur du réseau cyclable. Il sera vérifié si ceci pourrait être intégré dans la Politique de rue conviviale, dans la section du mobilier urbain. Cette information doit être vérifiée;
- Les piétons circulent parfois sur la piste cyclable lorsque celle-ci est adjacente au trottoir, comme c'est le cas sur la rue Laurier. On recommande d'avoir des trottoirs de 1,8 m ou plus pour permettre à deux piétons de marcher côte à côte sans empiéter sur la piste cyclable. Des bandes podotactiles entre la piste et le trottoir sont également recommandées;
- Une campagne de sensibilisation, lorsque les rues conviviales commenceront à être déployées, n'est pour l'instant pas prévue, mais pourrait être intégrée à la Politique;
- La bande cyclable unidirectionnelle sur rue entre les stationnements sur rue et la voie de circulation, lorsque les débits véhiculaires sont modérés, respecte les recommandations de Vélo-Québec. Un membre estime que l'aménagement d'une bande cyclable unidirectionnelle sur rue entre le trottoir et le stationnement sur rue préviendrait davantage l'emportière;
- Les aménagements des intersections seront intégrés à la Politique, et non au devis normalisé;
- Le devis normalisé est très technique et présente une coupe type d'une section de rue. La Politique traitera des aménagements de surface de façon moins normative. Le guide d'aménagement cyclable précisera comment construire des aménagements cyclables spécifiques;
- Le devis normalisé est intimement lié à l'élaboration des Plans d'implantation et d'intégration (PIIA) d'envergure, lui-même lié aux travaux de concordance du Plan d'urbanisme au Schéma d'aménagement et de développement révisé. Actuellement, la Ville ne dispose pas d'outils efficaces pour encadrer les grands développements, et le devis normalisé palliera en partie ce manque;
- La Politique ne sera pas opposable au tiers, mais les PIIA d'envergure le sont et feront mention de la Politique;
- Le devis normalisé constituera la base de la discussion entre la Ville et les promoteurs;
- L'ouverture de nouvelles rues se réalisera en grande majorité sur les parties du territoire identifiées pour les projets d'envergure;

- Une réflexion s'est amorcée sur les PIIA, autres que celui concernant les projets d'envergure, pour les simplifier, puisqu'ils sont assez complexes. Il faut éviter d'ajouter d'autres couches de réglementation et de garder en vue les objectifs à atteindre;
- L'aménagement de végétation entre un trottoir et une piste cyclable minimise les possibles conflits, mais rend l'entretien plus difficile, particulièrement le déneigement. Les conflits entre piétons et cyclistes peuvent être par moment désagréables, mais ne sont pas dangereux comparativement aux voitures;
- Les trottoirs très larges avec délimitation des cyclistes, soit par un marquage ou différentes textures au sol, sont encouragés;
- La Politique sur les rues conviviales suggérera un taux de canopée minimal à atteindre;
- Les bornes de recharge pour véhicules électriques ne seront pas au devis normalisé, et pourront être installées selon les besoins;
- Pour les rues existantes qui feront l'objet de travaux, un outil est en cours de développement pour évaluer la façon de les réaménager en fonction du milieu. Un budget devra être alloué au réaménagement de ces rues existantes, qui font l'objet de travaux, en rues conviviales;
- Le Guide d'étude de mobilité pour les projets immobiliers est développé parallèlement à la Politique sur les rues conviviales. Ce guide quantifiera la demande et permettra de spécifier les besoins;
- Les coupes-types présentées ont fait l'objet de discussions en amont avec la Société de transport de l'Outaouais (STO);
- L'aménagement de nouveaux tronçons de rues conviviales devra être réalisé en cohérence avec les aménagements existants pour éviter l'aménagement de pistes cyclables qui terminent à des endroits incongrus. Il faudra prévoir des règles de transition;
- En moyenne dans les cinq dernières années, 3,9 km de nouvelles rues ont été aménagés par année;
- Il faudra éviter certaines erreurs d'aménagement, comme sur le Boulevard d'Amsterdam qui ne peut pas être desservi par les autobus de la STO en raison d'une courbe trop prononcée. Cette situation aurait été réglée en créant une surlargeur et en interdisant le stationnement sur rue à cet endroit;
- Les arbres et arbustes qui s'avancent parfois sur les pistes cyclables prennent souvent racine sur des propriétés privées. Ces arbres et arbustes, en plus d'être dérangeants, peuvent nuire à la visibilité des cyclistes. Lorsqu'ils sont situés sur des terrains privés, la Ville ne peut pas les entretenir et fait la demande aux propriétaires. La Politique devrait considérer cet aspect;
- L'inclusion à la Politique de l'interdiction de stationnement sur un côté de la rue en période hivernale, sur les rues locales, doit être considérée.

7. Varia

Aucun sujet n'est ajouté aux varia.

8. Levée de la séance

La séance est levée à 17 h 46.