

**COMMISSION SUR LES TRANSPORTS,
LES DÉPLACEMENTS DURABLES ET LA SÉCURITÉ**
PROCÈS-VERBAL
19^e séance tenue le 25 août 2021 à 16 h
Vidéoconférence

PRÉSENCES :

Membres

Audrey Bureau, présidente – Conseillère, district d’Aylmer (n° 1)
Daniel Champagne, vice-président – Conseiller, district du Versant (n° 13)
Pierre Lanthier – Conseiller, district de Bellevue (n° 14)
Marie-Pier Bouladier – Représentante des enjeux d’accessibilité universelle
Laura Darche – Organisme, transports urbains et déplacements durables
François Lacerte-Gagnon – Organisme, transports urbains et déplacements durables
France Legault – Citoyenne
Marcel Fallu – Citoyen
Jean-Luc Bourdages – Citoyen
Vincent Loïselle – Citoyen

Secrétaire

Mathieu Archambault – Responsable, comités et commissions

Ressources internes

Jean Audet – Directeur, service des infrastructures
Luc St-Arnaud – Chef de division, service des infrastructures
Nadine Lafond – Responsable, planification des transports
Mathieu Bélanger – Directeur, service de l’urbanisme et du développement durable
Fabio Jiménez – Directeur adjoint, planification et gestion du territoire

Ressource externe

Sandrine Poteau – Société de transport de l’Outaouais

ABSENCE :

Ressources internes

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

Séance publique

16 h

1. Constatation des présences et ouverture de la réunion

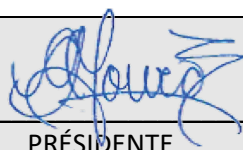
La présidente constate les présences et ouvre la réunion à 16 h.

2. Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

3. Période de questions du public

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



PRÉSIDENTE



SECRÉTAIRE

4. Approbation et signature du procès-verbal de la 18^e séance tenue le 16 juin 2021

Le procès-verbal de la 18^e séance tenue le 16 juin 2021 est approuvé par les membres et sera signé par la présidente.

5. Politique des rues conviviales – Recommandation

Le sujet de la Politique des rues conviviales a fait l'objet de plusieurs présentations et discussions dans les dernières années, et a mobilisé plusieurs commissions. Cette Politique est maintenant complétée et présentée aux membres pour recommandation à la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement, qui la recommandera ensuite au conseil municipal pour adoption.

Le document *PowerPoint* « Politique des rues conviviales – Version finale » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Principales étapes;
- Élaboration de la Politique;
- Rôle et portée de la Politique;
- Vision;
- Objectifs;
- Principes d'aménagement;
- Classification des rues;
- Description des rues;
- Application de la Politique;
- Conclusion;
- Recommandation.

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

- Les couloirs piétonniers seront d'une largeur de 1,8 m, et devront être libres de tout obstacle;
- Les baissières des trottoirs aux intersections seront mieux réglementées pour respecter les besoins des personnes à mobilité réduite;
- Une seule coupe type prévoit un trottoir d'un seul côté de la rue;
- L'aménagement adopté par le conseil pour le boulevard Saint-Joseph, entre la rue Gamelin et le boulevard Saint-Raymond, est un accotement de 0,75 m et un trottoir partagé. Toutefois, le promoteur a formulé une nouvelle proposition qui sera examinée par l'administration;
- Le projet de réfection du boulevard Saint-Joseph est bien réfléchi, même s'il est réalisé avant l'adoption de la Politique des rues conviviales;
- En général, les partenaires de la Ville ont une réelle volonté de se conformer aux exigences. Lorsque les partenaires sont moins convaincus, la Ville se montre plus convaincante;
- Toutes les nouvelles rues devront respecter les nouvelles exigences d'aménagement. Pour les rues existantes, cela dépendra des contraintes sur le terrain et des budgets disponibles;
- Une période transitoire est requise pour le déploiement du nouveau devis normalisé, et les promoteurs ont déjà commencé à modifier leurs pratiques;
- Des compromis devront être concédés lorsqu'une entente est déjà conclue sur la largeur de l'emprise et qu'il n'est pas possible de réaliser tous les aménagements;
- Les impacts financiers de la Politique ont été présentés au conseil. Une augmentation des coûts de 10 % est estimée pour les travaux de réhabilitation de services municipaux souterrains (aqueduc, égouts). Par contre, lorsque des travaux de pavage sont requis, et en fonction du type de projet, l'augmentation peut atteindre 100 %;
- La prochaine étude du budget alloué au déploiement de la Politique relèvera du prochain conseil municipal, en novembre après les élections;
- On fait remarquer qu'une plus grande plantation d'arbres, même si les coûts au départ sont plus élevés, entraînera une diminution des gaz à effet de serre, et ultimement, des économies. On suggère d'intégrer cette notion à la Politique. On répond que le Plan Climat, en élaboration, intégrera ces éléments.

R-CTDDS-2021-08-25/06

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité recommande à la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement d'approuver l'ensemble de la Politique des rues conviviales, incluant le nouveau devis normalisé.

RECOMMANDÉ

6. Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti – Analyse et réflexion

Une première présentation à ce sujet a eu lieu le 30 septembre 2020. La présentation d'aujourd'hui offre un portrait plus détaillée et répond aux points soulevés par les membres.

Le document *PowerPoint* « Politique sur la gestion des trottoirs en milieu bâti » est présenté aux membres.

La présentation se décline selon les sous-thèmes suivants :

- Contexte;
- Objectifs de la présentation;
- Bonification des trottoirs – Évaluation par critères;
- Bonification des passages piétonniers – Évaluation par critères;
- Politique de déneigement;
- Évaluation des investissements
- Sommaire/Orientation;
- Prochaines étapes.

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

- La largeur des trottoirs sera de 1,8 m, comme prévu à la Politique des rues conviviales;
- Le réseau de transport en commun sur un tronçon est l'un des critères pouvant justifier l'ajout d'un trottoir;
- Les surfaces des passages piétons devront être sécuritaires et faciles d'entretien. Des aménagements plus verts que l'asphalte, comme du pavé alvéolé, pourraient être privilégiés aux endroits à débit moins important. On souligne que le gros gravier peut causer des problèmes aux personnes en fauteuil roulant. On répond que tout matériau granulaire est exclu;
- Les projections, comme l'arrivée d'une école dans un secteur, n'ont pas été insérées dans les critères d'évaluation. La liste des trottoirs qui ont besoin d'être bonifiés n'est pas fixe; elle sera révisée régulièrement;
- On demande un suivi concernant l'aménagement des trottoirs sur les trajets de la Société de transport de l'Outaouais (STO), à savoir si un trottoir d'un côté de la rue, ou deux trottoirs de chaque côté, sera privilégié. Il en va du confort des usagers. La STO n'a pas la responsabilité d'aménager des trottoirs;
- On demande équité et vigilance dans l'établissement de l'imputabilité des frais liés à la bonification des trottoirs dans un même corridor scolaire, notamment pour les rues avec bordures, et les rues sans bordures. On ajoute que les citoyens ne doivent pas payer pour réparer des erreurs d'aménagement. On répond que l'orientation, selon les politiques en vigueur, est de facturer en partie au citoyen le premier ajout de base, comme une bordure, un drainage pluvial ou un éclairage;
- Les secteurs sans trottoir perdent des points au critère 6 « Connexion avec trottoir existant », puisqu'ils ne comptent aucun trottoir, mais ce critère ne compte que pour dix points, donc il ne devrait pas trop avoir d'impact sur l'évaluation finale;
- On suggère de faire l'exercice d'évaluation de bonification des trottoirs pour les tronçons qui sont d'autorité du ministère des Transports du Québec, et de partager avec eux les résultats obtenus;
- On demande de vérifier quels pouvoirs détient la Ville concernant la végétation sur des propriétés privées qui nuit à la sécurité et à la convivialité de trottoirs existants. On suggère de signaler ces situations au 311. Elles sont généralement traitées dans l'année en cours;
- Lorsqu'au critère 1 l'on vérifie la présence d'un autre lien actif sur un tronçon, on doit s'assurer qu'il soit accessible universellement;
- La bonification des trottoirs existants non sécuritaires est traitée dans le Plan directeur de réfection;

- La présence d'un autre lien actif, comme une piste multifonctionnelle, pourrait nuire à l'évaluation pour l'ajout d'un trottoir. Pourtant, le partage des pistes multifonctionnelles par les différents modes de transports n'est pas toujours adéquat. L'ajout d'un trottoir permettrait de retirer les piétons d'une piste multifonctionnelle et d'augmenter la limite de vitesse pour les cyclistes;
- On suggère d'augmenter l'importance du critère pour les requêtes citoyennes et de considérer le nombre de requêtes reçues pour un même endroit;
- On souligne qu'il n'y a souvent pas de descentes de trottoirs aux accès aux passages à piétons. On répond que c'est probablement pour des raisons de sécurité, puisque les passages piétons ne sont pas, pour la plupart, situés à une intersection. Plus de vérifications devront être menées;
- Les parts modales ont été évaluées par une enquête origine-destination et sont inscrites au Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau. Les données n'ont pu être actualisées dans la dernière année en raison de la situation sanitaire, mais elles le seront en 2022;
- Le budget présenté s'appuie sur la bonification des trottoirs d'un seul côté de la rue. Une révision sera nécessaire pour évaluer les coûts de l'aménagement de trottoirs des deux côtés de la rue, lorsque justifiée;
- Peu de tronçons ont obtenu un résultat entre 80 et 100. Les tronçons avec un résultat de 60 et plus ont donc été intégrés au besoin budgétaire, puisque la cartographie semblait cibler des secteurs très pertinents;
- On suggère de présenter différentes options de besoins budgétaires, puisque les coûts projetés semblent assez élevés, par exemple une option des besoins budgétaires seulement pour les sites ayant obtenu un résultat de 80 ou plus. Cela permettra de voir ce qu'il sera possible de faire dans un budget restreint;
- On cite le boulevard des Trembles, qui accueille un parcours de transport en commun et sur lequel est aménagé un trottoir continu d'un seul côté de la rue. Dans ce cas-ci, puisqu'un trottoir est aménagé, le critère 2 est escamoté, même si le trottoir n'est que d'un côté de la rue. Pourtant, il serait important qu'un trottoir de chaque côté de la rue soit aménagé sur une collectrice avec un parcours de transport en commun. De plus, le seul trottoir est déneigé seulement aux arrêts d'autobus en période hivernale;
- Pour des raisons de sécurité, l'éclairage des passages piétons ne doit pas seulement se faire dans les corridors scolaires. Certains passages piétons couvrent une bonne distance et ne sont pas éclairés. On demande de vérifier les pratiques d'autres municipalités pour installer un éclairage moins nuisible aux propriétés à proximité;
- Le revêtement carrelé de type ancestral sur une portion de la rue Principale ne respecte pas les principes d'accessibilité universelle. Plusieurs plaintes citoyennes ont été reçues. Un revêtement carrelé plus lisse pourrait être acceptable;
- On demande de vérifier si les personnes à mobilité réduite sont considérées comme des piétons ou cyclistes au niveau de la Loi;
- On note que certains trottoirs finissent leur parcours à des endroits saugrenus, comme dans un bosquet. On demande d'identifier ces endroits et de se doter d'un plan. On répond que la présente politique de bonification des trottoirs permettra de justifier les prolongements.

7. Varia

a) Séance du 15 septembre

On informe les membres que la séance du 15 septembre pourrait commencer légèrement plus tôt, soit vers 15 h ou 15 h 30, en fonction de l'ordre du jour. Quelques membres pourraient difficilement se libérer pour 15 h.

Aussi, la prochaine séance sera la dernière avant les élections municipales. Par la suite, le choix des plages horaires de la Commission sera laissé à la discrétion de la prochaine présidence.

8. Levée de la séance

La séance est levée à 18 h 03.