



Comité des transports

Procès-verbal 9

Le mercredi 3 juin 2020

9 h 30

Participation par voie électronique

La participation à cette réunion a eu lieu par voie électronique, conformément à l'article 238 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, dans sa version modifiée par le projet de loi 197, soit la *Loi de 2020 visant à favoriser la reprise économique face à la COVID-19*.

- Nota : 1. Veuillez noter que ces procès-verbaux doivent être considérés comme étant PRÉLIMINAIRES jusqu'à ce qu'ils soient confirmés par le Comité.*
- 2. Le soulignement indique qu'il s'agit d'une nouvelle recommandation ou d'une recommandation modifiée approuvée par le Comité.*
- 3. À moins d'avis contraire, les rapports nécessitant un examen par le Conseil municipal seront présentés au Conseil le 10 juin 2020 dans le Rapport No 8 du Comité des transports.*

Présents : Président : T. Tierney
 Vice-Président : J. Leiper
 Conseillers : G. Darouze, L. Dudas, E. El-Chantiry, M. Fleury, A. Hubley, M. Luloff, S. Menard

Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêts n'est déposée

Adoption de procès-verbaux

Procès-verbal 8 - 5 février 2020

CONFIRMÉ

Services des transports

1. Étude d'évaluation environnementale relative à l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et au prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant) – Énoncé des travaux

ACS2020-TSD-PLN-0004

Kanata nord (4); Stittsville (6); et
Rideau-Goulbourn (21)

Recommandation du rapport

Que le Comité des transports approuve l'énoncé des travaux de l'étude d'évaluation environnementale relative à l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et au prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant), comme l'indique le présent rapport et le précise le document 1.

Deux intervenants de la Direction générale des transports, Vivi Chi, gestionnaire, Planification des transports et Frank McKinney, gestionnaire de programme, Évaluations environnementales pour la planification des transports, sont présents pour répondre aux questions.

Au terme de la période de discussion et de questions du personnel, le Comité ADOPTE le rapport tel quel.

2. Stratégie et projet pilote relatifs aux trottinettes électriques

ACS2020-TSD-PLN-0003

À l'échelle de la ville

Recommandations du comité

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

1. **d'approuver le projet pilote relatif aux trottinettes électriques, comme le précise le présent rapport;**
2. **d'approuver le nouveau règlement municipal sur les trottinettes électriques, comme le précisent le présent rapport et le document 1 ci-joint; et**
3. **de demander au personnel de présenter un rapport au Comité des transports et au Conseil au terme du projet pilote.**

Le président précise d'abord que le Comité étudiera conjointement les points 2 et 3 de l'ordre du jour. Vivi Chi, directrice, Planification des transports (Direction générale des transports) prononce un mot d'ouverture, avant la présentation PowerPoint détaillée offerte par Kornel Musci, gestionnaire de programme, Réseaux et Politique de transport et Kathleen Wilker, agente de projet, Gestion de la demande en transport, de la Direction générale des transports, et Diana Knight, spécialiste, Révision des règlements municipaux, de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique. Une copie de la présentation est conservée au greffe municipal.

Les employés suivants répondent également aux questions :

- Direction générale des transports – Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et Planification du transport en commun;
- Direction générale des services de protection et d'urgence – Jake Gravelle, gestionnaire de programme, Services d'application des règlements municipaux;
- Direction générale des travaux publics et de l'environnement – Bryden Denyes, gestionnaire de secteur, Services routiers;
- Direction générale des services novateurs pour la clientèle –

Nazgol Namazi, conseillère juridique associée.

Après la présentation, le Comité reçoit les trois intervenants suivants (ceux suivis d'un astérisque ont soumis des commentaires écrits, qui sont conservés dans les dossiers) :

- Stewart Lyons*, de Bird Canada, une entreprise canadienne qui offre actuellement ses services à Calgary, Edmonton et Montréal, et qui devrait le faire à Victoria et Toronto d'ici la fin de 2020. Dans son intervention, il présente la trottinette électrique comme un moyen de transport susceptible de remplacer certains déplacements en automobile et plus sécuritaire que le vélo. Dans le contexte de la pandémie de COVID 19, il précise que les trottinettes électriques sont désinfectées deux à trois fois par jour. Il présente en outre les avantages de ce moyen de transport après la pandémie, notamment pour la mobilité et la distanciation physique.
- Phillip B. Turcotte*, président du Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA), remercie d'abord le personnel d'avoir consulté le CCA, puis relaie les réserves et les recommandations de ce dernier. Il parle entre autres de ses préoccupations relatives au stationnement sur rue, qui pourrait éliminer des places de stationnement accessibles, aux obstacles engendrés par le stationnement sur les trottoirs et au traitement des plaintes. M. Turcotte recommande de reformuler certains passages du règlement municipal et demande que le projet pilote soit conforme aux motions du CCA visant la préservation des places de stationnement accessibles, adoptées en septembre 2018, et à celles concernant le sentier polyvalent, adoptées en mai 2020.
- Sam Sadle*, directeur des relations gouvernementales de Lime, remercie M. Turcotte d'avoir fait part de ses préoccupations relatives à l'accessibilité, indiquant qu'il est de la responsabilité des fournisseurs de veiller à ce que les services soient les meilleurs possible. Lime est impatient d'offrir ses services à Ottawa, en partenariat avec Bird. Par contre, même si elle appuie globalement la recommandation du personnel, l'entreprise a certaines réserves quant à la taille du parc de véhicules et aux frais.

Outre ces intervenants, les communications écrites suivantes ont été reçues :

- Courriel de Sheryl Manson, daté du 29 mai;
- Courriel de Sheila Perry, Fédération des associations civiques d'Ottawa, daté du 1^{er} juin;
- Courriel de Kathleen Forestell, Institut national canadien pour les aveugles, Ontario Est, daté du 2 juin.

Au terme des interventions et de la période de questions du personnel, le Comité ADOPTE les motions suivantes :

Motion No. TRC 2020-9/1

Motion du Vice-Président J. Leiper

ATTENDU QUE le rapport du personnel sur le programme pilote et la stratégie relative aux trottinettes électriques d'Ottawa (ACS2020-TSD-PLN-0003), inscrit au point 2 de l'ordre du jour d'aujourd'hui du Comité des transports, compte neuf documents à l'appui;

ATTENDU QUE la version provisoire du document 3 (Santé publique Ottawa et l'épidémiologie des blessures liées aux trottinettes électriques) et du document 5 (Mémoire du 25 février 2020 du Comité consultatif sur l'accessibilité concernant le programme pilote de trottinettes électriques) a été incluse par erreur dans l'ordre du jour du Comité des transports diffusé le 25 mai 2020;

ATTENDU QUE la version révisée des documents 3 et 5 a été distribuée au Conseil et publiée sur ottawa.ca le 29 mai 2020;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports approuve que les documents 3 et 5 soient remplacés par leur version révisée, et que celle-ci soit incluse dans le rapport au Conseil.

ADOPTÉE

Motion No. TRC 2020-9/2

Motion du conseiller S. Menard

ATTENDU QUE la Ville a déclaré l'état d'urgence climatique et doit

encourager l'utilisation des transports en commun et offrir davantage d'options de transport écologique permettant la distanciation physique;

ATTENDU QU'une étude publiée par le Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI) en 2019 démontre que le vélopartage est la meilleure méthode de déplacement pour compléter les trajets en transport en commun lorsqu'il reste 3 km ou moins au parcours;

ATTENDU QU'à son arrivée à Ottawa en 2009, l'industrie du vélopartage ne s'est pas avérée profitable et n'a pas eu de succès;

ATTENDU QU'on a de nouveau introduit un programme de vélopartage en 2014, et que de 2014 à 2018, Ottawa a reçu les services de plusieurs fournisseurs de vélopartage, sans qu'aucun d'entre eux ne procure de services à long terme aux résidents;

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa a toujours offert des conditions avantageuses aux fournisseurs de vélopartage menant leurs activités dans la municipalité et sur les terrains municipaux;

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa ne comptait aucun service de vélopartage en 2019 et qu'elle n'a reçu qu'une seule proposition en 2020;

ATTENDU QUE le secteur privé n'a pas su offrir avec fiabilité un programme de vélopartage à la Ville d'Ottawa;

ATTENDU QUE, le dimanche 31 mai 2020, un organisme de vélopartage à but non lucratif s'est proposé pour tenter de sauver le programme de vélopartage de Hamilton temporairement après que celui-ci ait été annulé par Uber plus tôt cette année;

ATTENDU QUE la mise en place d'un projet pilote sur les trottinettes électriques représente une occasion pour la Ville d'intégrer des trottinettes électriques à un programme de vélopartage;

ATTENDU QUE l'un des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement est de « promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables (transport en commun, vélo et marche), les modes de transport écologiques, comme les véhicules électriques et l'autopartage, et les technologies émergentes »;

ATTENDU QUE selon la Stratégie municipale de gestion du stationnement, les revenus générés par le Programme municipal de gestion du stationnement doivent servir à financer ledit programme, ce qui comprend « l'installation et l'entretien de stationnements pour bicyclettes »;

ATTENDU QUE le personnel présentera un rapport sur la Stratégie de stationnement pour vélos au premier trimestre de 2021;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Conseil municipal demande au personnel de faire l'étude d'un programme de vélopartage interne et de présenter ses conclusions au Comité des transports dans le cadre de la Stratégie de stationnement pour vélos au début de 2021.

Le Comité ADOPTE ensuite la recommandation du rapport, dans sa version modifiée par les motions n^{os} TRC 2020-9/1 et TRC 2020-9/2.

Services de planification, de l'infrastructure et de développement économique

3. Ententes avec des fournisseurs de services de partage de vélos et de trottinettes électriques

ACS2020-PIE-RHU-0007

À l'échelle de la ville

Recommandations du comité

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

1. de poursuivre le projet pilote de vélo-partage sans station en 2020;
2. d'intégrer au projet pilote les trottinettes électriques sans station;
3. d'approuver la structure tarifaire pour les systèmes de micromobilité, comme le précise le document 1;
4. de lever les exigences du Règlement en matière d'empiètement sur les voies publiques de la Ville (no 2003-446) pour permettre l'aménagement d'installations ou de stationnements pour le vélo-

partage et les trottinettes électriques là où c'est nécessaire;

- 5. de déléguer au gestionnaire, Emprises, Patrimoine et Design urbain le pouvoir de conclure des ententes pour le projet pilote de services de vélo-partage et de trottinettes électriques sur le territoire de la Ville en 2020, conformément au présent rapport.**

Le Comité étudie conjointement les points 2 et 3 de l'ordre du jour.

4. Mises à jour et modifications mineures de règlements sur les emprises
ACS2020-PIE-RHU-0003 À l'échelle de la ville
-

Recommandation du comité

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver des modifications mineures visant à améliorer l'administration des règlements suivants, à les clarifier et à les harmoniser, comme l'expose en détail le document 1 :

- a) **Règlement municipal sur les activités routières**
- b) **Règlement municipal régissant les véhicules surdimensionnés**
- c) **Règlement régissant les terrasses sur emprise**
- d) **Règlement en matière d'empiétement sur les voies publiques de la Ville**
- e) **Règlement sur les voies d'accès privées**
- f) **Règlement sur l'affichage sur la voie publique**
- g) **Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes**

ADOPTÉE

5. Prolongement de la promenade Vanguard (de la promenade Lanthier au chemin de la Mer-Bleue) - Étude environnementale

ACS2020-PIE-PS-0048

Cumberland (19)

Recommandations du comité

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal :

- 1. d'approuver le plan fonctionnel de l'étude d'évaluation environnementale pour le prolongement de la promenade Vanguard, tel que présenté dans ce rapport et dans les documents à l'appui;**
- 2. de demander au personnel de parachever le rapport de l'étude environnementale et de procéder à sa publication aux fins de consultation publique pour une période de 30 jours conformément au processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale de l'Ontario.**

Doug James, directeur, Services de planification, Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, répond aux questions des membres.

Au terme de la période de questions du personnel, le Comité ADOPTE le rapport tel quel.

Articles des conseillers

Conseiller R. King

6. Panneaux d'arrêt toutes directions à l'intersection des rues Ben et Côté

ACS2018-CCS-TRC-0004

RIDEAU-ROCKCLIFFE (13)

Recommandation du comité

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions à l'intersection des rues Ben et Côté.

ADOPTÉE

Conseiller G. Darouze

7. Réduction de la limite de vitesse sur le chemin Stagecoach, d'un point situé à environ 840 m au nord du chemin Snake Island jusqu'au chemin Snake

ACS2020-OCC-TRC-0005

Osgoode (20)

Recommandation du comité

Que le Comité des transports recommande au Conseil de réduire la limite de Vitesse sur le chemin Stagecoach, d'un point situé à environ 840 m au nord du chemin Snake Island jusqu'au chemin Snake Island, de 70 km/h à 60 km/h.

ADOPTÉE

Autres questions

8. Soutien pour l'adaptation des petites entreprises aux exigences en matière de distanciation physique

ACS2020-OCC-TRC-0006

À l'échelle de la ville

Motion No. TRC 2020-9/3

Motion du Vice-Président J. Leiper

IL EST RÉSOLU QUE, conformément au paragraphe 89(3) et à l'alinéa 83(4)a) du Règlement de procédure, le Comité des transports suspende les Règles de procédure afin de recevoir le compte-rendu verbal du personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique (DGPIDE) sur les possibilités de vente au détail lors de la réunion d'aujourd'hui, et dispense le personnel de l'obligation de déposer un rapport écrit distinct sur ce compte-rendu verbal et cette présentation.

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le Comité des transports suspende les Règles de procédure afin de permettre l'introduction de la motion suivante visant à intervenir rapidement pour soutenir l'économie locale à la suite des restrictions imposées en réponse à la pandémie de COVID-19

ADOPTÉE

Court Curry, gestionnaire, Emprises, Patrimoine et Design urbain, Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et Laila Gibbons, directrice, Services des routes et du stationnement, Direction générale des travaux publics et de l'environnement donnent une présentation PowerPoint au Comité. Une copie de la présentation est conservée au greffe municipal.

Au terme de la période de discussion et de questions du personnel, le Comité ADOPTE la motion suivante :

Motion No. TRC 2020-9/4

Motion du conseiller E. El-Chantiry

ATTENDU QUE la pandémie de COVID-19 continue d'évoluer et engendre des répercussions économiques importantes dans le monde entier et ici, à Ottawa;

ATTENDU QUE le 17 mars 2020, par voie du décret 518/2020, une situation d'urgence liée à l'épidémie de COVID-19 a été déclarée dans l'ensemble de la province de l'Ontario en vertu de l'article 7.0.1 de la Loi sur la protection civile et la gestion des situations d'urgence;

ATTENDU QUE dans le cadre de cette situation d'urgence, les commerces de détail ont dû grandement réduire leurs activités, ce qui a eu d'importantes conséquences économiques à l'échelle locale;

ATTENDU QU'en raison de la situation qui se poursuit, des restrictions de capacité prévues par le gouvernement provincial et des recommandations de Santé publique Ottawa concernant les règles de distanciation physique à respecter pour diminuer la transmission du virus, le nombre de clients dans les commerces avec pignon sur rue sera limité comparativement aux années précédentes;

ATTENDU QUE le Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes (n° 2003-498) limite le commerce sur les emprises;

ATTENDU QUE les entreprises locales et le Groupe de travail des partenaires économiques ont réclamé une diminution de la réglementation afin de soutenir les petites entreprises durant la reprise;

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa peut soutenir l'économie locale en autorisant le commerce sur les emprises sous forme d'espaces temporaires et de terrasses de vente au détail;

IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver ce qui suit :

- 1. Renoncer aux dispositions du Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes, pour l'année 2020 seulement, afin que les commerçants puissent aménager des espaces temporaires de vente au détail le long de la façade de leur établissement, sous réserve des droits de demande de 62 \$, comme pour les petites terrasses de café dans le Règlement régissant les terrasses sur emprise (n° 2017-92), ou des terrasses de vente au détail, sous réserve des droits de demande de 340 \$, tout en laissant un minimum de deux mètres de voie piétonne et en se conformant aux normes de conception accessible ainsi qu'à toutes autres considérations nécessaires pour réduire au minimum les effets sur les propriétés voisines ou les opérations municipales, à la discrétion du directeur général, DGPIDE;**
- 2. Demander au personnel d'établir un processus d'attribution des**

permis en 10 jours et déléguer ce processus opérationnel au directeur général, DGPIDE.

ADOPTÉE

Information distribuée auparavant

A Résultats de 2019 du programme À vos pinceaux!

ACS2020-PWE-BTS-0001

B Rapport sur l'utilisation de délégation de pouvoirs en 2019 par la Direction générale des services des transports, comme il est indiqué à l'annexe G, du régulant 2019-280

ACS2020-TSD-GEN-0001

Avis de motions (pour examen lors d'une réunion subséquente)

Motion No. TRC 2020-9/5

Motion du conseiller S. Menard

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa – au même titre que l'Ontario, le Canada et le monde entier – est actuellement aux prises avec la pandémie de COVID 19;

ATTENDU QU'en raison de cette pandémie, tous les ordres de gouvernement ont mis en place des mesures et des directives d'urgence pour préserver la santé du plus grand nombre de résidents possible;

ATTENDU QUE les autorités de la ville, de la province et du pays demandent la coopération des résidents par l'adaptation de leurs habitudes, de leurs activités et de leur mode de vie en fonction des lignes directrices sur la distanciation physique;

ATTENDU QUE le Conseil de santé d'Ottawa a adopté à l'unanimité une motion pour encourager la Ville d'Ottawa et les gouvernements fédéral et provincial à augmenter le

nombre d'espaces extérieurs sécuritaires pour le transport actif afin de permettre entre autres aux résidents d'accéder aux services essentiels et d'améliorer leur santé physique et mentale sans déroger aux directives municipales et fédérales de distanciation physique;

ATTENDU QUE les Services de la circulation de la Ville rapportent que le débit de circulation a diminué considérablement, alors que la police municipale indique que le nombre d'infractions liées à la vitesse de circulation a augmenté;

ATTENDU QUE SPO a toujours reconnu l'importance pour les résidents d'avoir accès aux services essentiels et encourage les résidents à sortir pour maintenir une bonne santé physique et mentale;

ATTENDU QUE le rapport de 2019 de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de la Ville d'Ottawa, intitulé Fondements d'Ottawa, ville en santé, souligne le lien entre une infrastructure de transport actif et le bien-être psychologique et physique;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE la Ville d'Ottawa adopte cet été un plan (Active Ottawa Actif) visant la mise en place efficace d'un réseau de transport actif mieux intégré, de voies plus larges pour ce type de transport et de mesures de sécurité pour freiner les excès de vitesse, afin de répondre aux besoins des résidents pendant la pandémie de COVID-19.

Le conseiller Menard retire la motion n° TRC 2020-9/5, qu'il avait annoncée lors de la réunion du 3 juin 2020.

Demandes de renseignements

Conseiller M. Fleury

Politique

À l'été 2004, en réponse aux problèmes associés à la conception traditionnelle des trottoirs, et en particulier pour contrer leur effet « montagnes russes », on a aménagé des trottoirs de style rampe d'accès sur deux sites pilotes différents, qui présentaient des conditions, des contraintes et des normes distinctes. Il s'agissait de l'avenue Holland (largeur de trottoir réglementaire de 1,8 m ou plus) et de l'avenue Delaware (largeur de trottoir non réglementaire de 1,5 m).

Le personnel a élaboré un plan de suivi pour les deux sites pilotes afin de permettre aux usagers et aux autres parties intéressées de formuler des commentaires. Ce plan a été conçu pour tenir compte de considérations telles que l'accessibilité, les déplacements et la sécurité des piétons, les effets sur le stationnement et la circulation à vélo, la circulation routière ainsi que l'entretien et les entrées et sorties des véhicules.

En 2005, l'aménagement de rampes selon la nouvelle norme a été étendu à d'autres endroits, notamment l'avenue Sunnyside; l'avenue Fifth, la rue Craig et la rue Lyon; et la place Allan, l'avenue Cobalt et l'avenue Strathcona. Ce type de trottoir a aussi été envisagé lors du processus de conception de certains projets, comme ceux de l'avenue Parkdale et de la rue Somerset.

En 2006, au vu des résultats des projets pilotes, la norme des « rampes d'accès » a été intégrée aux Documents d'appel d'offres normalisés pour les marchés à prix unitaires.

- Dans le cas des trottoirs d'une largeur de 1,8 m ou plus (largeur privilégiée par la Ville) qui jouxtent la chaussée, il convient d'aménager des trottoirs de style rampe d'accès (comme à Toronto).
- Il convient d'aménager des trottoirs de style traditionnel (de style « montagnes russes ») dans les entrées très fréquentées de commerces et d'institutions. Dans le cas d'entrées successives rapprochées, on procédera à des examens pour déterminer s'il est plus indiqué d'appliquer la norme « traditionnelle » ou la norme des « rampes d'accès ». Ces trottoirs pourraient aussi être aménagés là où les conditions le justifient, notamment aux endroits où la pente longitudinale est de plus de 5 % ou aux endroits où les entrées de cour d'une largeur de plus de 20 m sont fréquentes.

Notre contexte

À mesure que la norme a été appliquée à des rues et des projets un peu partout dans notre ville, et en particulier dans mon quartier, j'ai remarqué une augmentation des problèmes sur les rues résidentielles. Il y a eu des incidents où des véhicules ont été endommagés, car les automobilistes qui circulent près des bordures peuvent accrocher les rampes. Les trottoirs ont aussi une incidence sur les opérations d'entretien hivernal parce que les véhicules de déneigement ne peuvent s'approcher des bordures. Résultat : il arrive souvent que des véhicules soient endommagés, que des parties des trottoirs ne soient pas déneigées et que l'accumulation de glace pose un risque pour les piétons et les automobilistes. Durant la belle saison, les rampes

nuisent à l'accessibilité pour les fauteuils roulants et les marchettes, dont les roues peuvent se coincer lors du passage de la rue au trottoir. Qui plus est, comme la largeur réglementaire est de 1,8 m et qu'une partie du trottoir est aménagée en pente pour servir de rampe d'accès, de nombreux piétons sont d'avis que la partie plane et accessible du trottoir est trop petite. Dans certains cas, elle ne fait que 1 m ou 1,25 m de large, ce qui n'est pas suffisant pour les personnes qui promènent leur chien, les familles et les couples, et nuit à l'accessibilité sur les tronçons très empruntés. C'est particulièrement vrai aux endroits où des poteaux de services publics, des arbustes ou des murs de soutènement viennent réduire davantage la largeur des trottoirs. La plupart du temps, les poteaux de services publics nuisent aux déplacements des personnes qui utilisent des aides à la mobilité en créant des passages étroits et dangereux.

Demande de renseignements

- Quels problèmes de sécurité des piétons la norme des « rampes d'accès » a-t-elle résolus?
- À quelles préoccupations en matière d'accessibilité la norme des « rampes d'accès » répond-elle?
- Quel groupe de personnes handicapées a bénéficié de l'application de la norme des « rampes d'accès »?
- De quelle façon les usagers en quête d'accessibilité ont-ils été consultés?
- Depuis que la largeur des trottoirs dans les secteurs résidentiels est passée de 1,5 m à 1,8 m, de quelle façon les nouvelles normes concernant la largeur et le style des trottoirs ont-elles contribué à la création d'espaces piétonniers?

Étant donné les préoccupations soulevées par les aînés, les familles et les résidents ayant des besoins en matière d'accessibilité, j'aimerais que la norme soit revue et qu'on définisse clairement les endroits où son application est appropriée et les endroits où elle ne l'est pas.

Le remplacement des trottoirs est l'occasion pour la Ville de bien faire les choses, d'assurer le respect de ses normes et d'investir prudemment.

Les questions suivantes pourraient-elles aussi être prises en compte dans le cadre de l'examen?

- Quel style devrait être privilégié lorsqu'il n'est pas possible de maintenir une largeur de trottoir de 1,8 m sur toute la surface plane?
- Quel est le style le plus approprié selon le secteur résidentiel (au centre-ville ou dans les collectivités suburbaines), notamment lorsqu'il y a de nombreuses entrées de cour, des dénivellations, des sentiers ou des entrées successives (aménagement intercalaire)?
- Quelles sont les normes pour les aires piétonnières très utilisées sur les rues résidentielles?
- Quelles sont les normes pour les rues résidentielles où l'on trouve des arrêts d'autobus?
- Comment les opérations hivernales permettent-elles d'assurer le dégagement approprié des trottoirs de style rampe d'accès?

Levée de la séance

Séance levée à 12 h 42.

Coordonnatrice du comité

Président