



POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES

DE LA VILLE DE GATINEAU

SEPTEMBRE
2021



UNE RUE POUR TOUS ET TOUTES!





Ce projet est réalisé grâce au Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Ce programme répond aux objectifs du Plan pour une économie verte 2030.

TABLE DES MATIÈRES

+ 01 INTRODUCTION //06	
+ 02 DÉFINITION DE LA RUE CONVIVIALE //07	
+ 03 RÔLE ET PORTÉE DE LA POLITIQUE //08	
+ 04 VISION //09	
+ 05 OBJECTIFS //09	
+ 06 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES RUES CONVIVIALES //10	
+ 6.1 Proposer des aménagements piétonniers permettant à toute personne de se déplacer de façon efficace selon ses capacités, son âge ou ses habiletés	11
+ 6.2 Développer un réseau cyclable et de déplacements actifs universel, accueillant, connecté et sécuritaire	12
+ 6.3 Assurer l'espace nécessaire dans l'emprise publique pour l'aménagement des infrastructures de transport en commun, afin de favoriser l'intermodalité et le respect des normes et standards de la Société de transport de l'Outaouais.....	14
+ 6.4 Aménager le réseau de mobilité de façon à offrir un environnement cohérent avec la limite de vitesse souhaitée selon le milieu environnant.....	15
+ 6.5 Réduire les îlots de chaleur en diminuant les surfaces minéralisées et en augmentant les taux de canopée urbaine.....	16
+ 6.6 Réduire les volumes d'eau de ruissellement en appliquant des pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales.....	17
+ 6.7 Offrir un éclairage sur rue qui assure la sécurité des personnes tout en minimisant la pollution lumineuse	18
+ 6.8 Proposer des aménagements des rues favorisant la pérennité des infrastructures d'utilité publique.....	19



+ 6.9	Assurer la cohésion entre la fonction de transit de la rue et les usages riverains	20
+ 6.10	Améliorer la sécurité de la mobilité active aux intersections.....	21
+ 07	CLASSIFICATION DES RUES //25	
+ 7.1	Grille de classification	27
+ 08	DESCRIPTION DES RUES CONVIVIALES //29	
+ 8.1	Type 1 – Rue piétonne	30
+ 8.2	Type 2 – Rue partagée.....	32
+ 8.3	Type 3 – Rue locale résidentielle.....	34
+ 8.4	Type 4 – Rue locale de quartier	36
+ 8.5	Type 5 – Rue de quartier à sens unique	38
	5A • Rue de quartier à sens unique sans lien cyclable.....	38
	5B • Rue de quartier à sens unique avec lien cyclable	39
+ 8.6	Type 6 – Rue d'emplois.....	40
+ 8.7	Type 7 – Connecteur de quartier	42
	7A • Connecteur de quartier avec bandes cyclables	42
	7B • Connecteur de quartier avec piste multifonctionnelle.....	43
	7C • Connecteur de quartier avec pistes unidirectionnelles	44

+ 8.8	Type 8 – Rue collectrice	45
	8A • Rue collectrice	45
	8B • Rue collectrice en milieu scolaire	47
+ 8.9	Type 9 – Boulevard communautaire	48
	9A • Boulevard communautaire sans terre-plein	48
	9B • Boulevard communautaire avec terre-plein	50
+ 8.10	Type 10 – Boulevard économique	51
	10A • Boulevard économique sans terre-plein	51
	10B • Boulevard économique avec terre-plein	53
+ 8.11	Type 11 – Promenade	54
+ 8.12	Type 12 – Axe de transport structurant	56

+ 09 APPLICATION DE LA POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES //59

+ 9.1	DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES RUES	60
+ 9.2	RÉAMÉNAGEMENT DES RUES EXISTANTES	62
+ 10	CONCLUSION //67	
+ ANNEXE	DEVIS NORMALISÉ //68	

01 INTRODUCTION

En réponse à l'émergence de défis sociaux, économiques et environnementaux de mobilité, la Ville de Gatineau repense l'aménagement de la rue pour replacer la personne, la mobilité active et le partage intelligent de l'espace public au cœur de la planification. À l'instar d'autres villes au Québec et au Canada, la Ville de Gatineau veut offrir des rues sécuritaires et attrayantes, orientées vers la qualité de vie de sa population présente et future.

Les rues conviviales offrent un milieu de vie convenant à davantage de personnes utilisant les corridors de mobilité. Elles se concentrent sur des modes de transport et de déplacement durables en offrant des espaces, des aménagements et des corridors sécuritaires, universellement accessibles, agréables et efficaces.

Le *Schéma d'aménagement et de développement révisé* (SADR) de la Ville de Gatineau préconise le déploiement d'un réseau routier fonctionnel desservant efficacement l'activité économique régionale et un réseau local à l'échelle humaine. Il privilégie une structure urbaine orientée sur la mobilité durable, d'où le lien étroit unissant la planification de l'aménagement du territoire et les choix relatifs au domaine du transport. Parmi les critères d'aménagement et de développement visés, l'aménagement du domaine public doit favoriser le transport collectif et les déplacements à pied et à vélo, notamment par le développement de rues conviviales.

Le *Plan d'urbanisme* (PU) annonce que la Ville adoptera une politique des rues conviviales définissant une nouvelle vision des rues, avec des principes de conception pour les nouvelles rues et de réaménagement pour les rues existantes.

Sur la base des documents de planification du territoire, la Ville prévoit renforcer la mixité des usages, la compacité du cadre bâti et la réalisation de projets plus compacts au pourtour des stations de transport en commun rapide ou situés à proximité des voies réservées. Elle a créé des zones axées sur le transport en commun (ZATC) le long des corridors de transport rapide, existants et proposés. Les ZATC sont des secteurs de densification d'activités conçus pour maximiser l'utilisation du transport collectif et favoriser les déplacements actifs.

La *Politique des rues conviviales de Gatineau* met en relief l'évolution des pratiques qui accompagnent la réalisation des rues conviviales en décrivant les grands principes d'aménagement à considérer pour leur conception. Elle révise la classification des rues et offre un cadre de référence s'inspirant des nouvelles pratiques d'aménagement basées sur la convivialité et l'expérience des personnes piétonnes et cyclistes.

Enfin, la *Politique des rues conviviales de Gatineau* propose de nouvelles coupes de rue pour les projets de développement, et un outil d'aide à la décision pour le réaménagement des rues existantes, afin d'orienter leur transformation vers des lieux publics conviviaux. Elle permet d'outiller l'ensemble des partenaires de l'aménagement souhaitant intervenir dans la conception ou le réaménagement du réseau gatinois.

02 DÉFINITION DE LA RUE CONVIVIALE

La rue conviviale vise à permettre la structuration de l'espace public à une échelle humaine, tout en diminuant l'impact des aménagements minéralisés sur l'environnement.

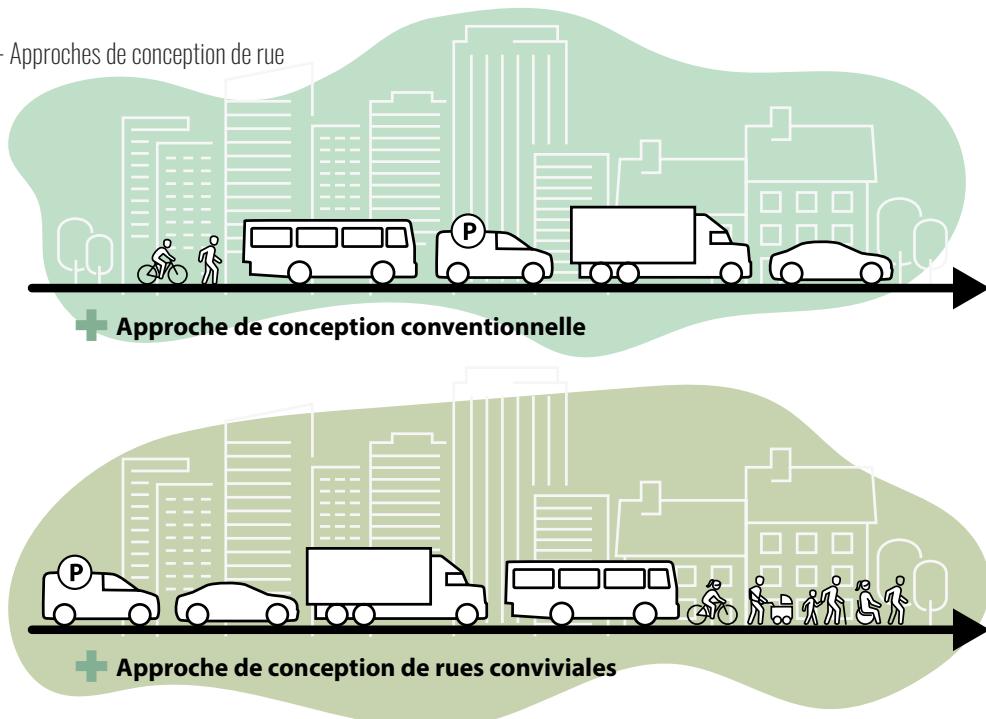
La rue conviviale modifie les priorités établies lors de l'aménagement de la rue « *en recentrant l'aménagement sur les personnes qui l'utilisent, plutôt que sur les véhicules qui l'empruntent¹* ». Elle s'adapte à tous modes de transports, et se soucie des impacts sur l'environnement et la qualité de vie de la population.

Les figures suivantes illustrent l'importance accordée aux modes de déplacement et aux personnes utilisant la rue dans la conception des rues selon l'approche conventionnelle et selon l'approche des rues conviviales.

Une rue conçue pour la voiture consacre la majorité de son espace aux véhicules motorisés en mouvement ou stationnés. Ses espaces piétonniers accueillent les personnes piétonnes, les cyclistes et les utilités publiques, ce qui diminue leur capacité.

1 Centre d'écologie urbaine de Montréal, notamment : www.ruesconviviales.com

Figure 1 - Approches de conception de rue



03 RÔLE ET PORTÉE DE LA POLITIQUE

La *Politique des rues conviviales de Gatineau* encadre le développement de nouvelles rues et le réaménagement de rues existantes.

Dans le cas du développement de nouvelles rues, la Politique se décline par la mise en vigueur d'un nouveau devis normalisé (voir annexe) et par l'amendement des règlements 98-2003, concernant les ententes relatives à des travaux municipaux, et 99-2003, concernant la mise en place des services publics dans la Ville de Gatineau. Le développement de nouvelles rues est effectué lors de la planification des projets immobiliers en fonction des caractéristiques du milieu environnant et des caractéristiques des projets.

Dans le cas des rues existantes, la Politique fournit un outil d'aide à la décision dans les projets de réaménagement du réseau de mobilité et elle s'inscrit dans la réalisation du *Plan d'investissement volet maintien* (PIVM) de la Ville de Gatineau. Suivant les objectifs de planification de la Ville, les rues existantes comprendront certains aménagements en fonction des besoins du milieu bâti existant et des capacités de la Ville pour qu'elles deviennent des rues conviviales.

Par ailleurs, la vision, les objectifs, les principes d'aménagement et la nouvelle classification des rues s'appliquent tant aux nouvelles rues qu'aux rues existantes. Toutefois, le choix du gabarit de la rue diffère en fonction d'une nouvelle rue (car les contraintes concernant l'espace sont moindres) ou d'une rue existante (où il est nécessaire de considérer le milieu bâti existant déjà construit) de même que l'ampleur de l'intervention à réaliser (reconstruction complète ou simple intervention de réfection routière de surface pour le maintien de l'actif). Il faut mettre en lumière que des opportunités d'inclure des mesures de rues conviviales sont tout de même présentes dans les rues existantes et qu'elles sont fonction de la hiérarchie routière. Les opportunités sont plus grandes lorsque les emprises de rues sont plus importantes. Une rue locale existante présentera des opportunités plus réduites comparativement à une rue collectrice ou une artère existante.

Les rues conviviales doivent être conçues pour tous les types de personnes, et les principes et méthodes avancés doivent être accessibles et compréhensibles par tous les partenaires participant à leur conception et déploiement, y compris la population désirant s'impliquer dans le développement de sa communauté.

04 VISION

La Ville de Gatineau considère que les rues ne sont pas uniquement des voies de circulation, mais des lieux publics qui façonnent son territoire et qui contribuent au mieux-être de sa population. Ainsi, la Ville affirme sa volonté pour que toutes ses nouvelles rues soient conviviales en assurant l'aménagement d'espaces sécuritaires et agréables. Ces aménagements permettront de satisfaire aux enjeux de la mobilité durable tout en limitant l'empreinte écologique, notamment en favorisant des choix modaux plus bénéfiques pour l'environnement et mieux adaptés aux changements climatiques. Également, le réaménagement des rues existantes devra se conformer aux mêmes principes directeurs, en considérant les limites imposées par la présence des milieux bâtis.

05 OBJECTIFS



- + Améliorer les milieux de vie en concevant des rues connectées avec les secteurs environnants, offrant un **paysage inspirant et attrayant**;
- + Améliorer le **partage du réseau de mobilité**² entre différents modes de transport et rendre le partage de l'espace plus équitable;
- + Assurer la **sécurité** de tous les types d'usagers et usagères du réseau de mobilité, indépendamment de leurs âges ou capacités;
- + Limiter les espaces minéralisés du réseau de mobilité, augmenter leur verdissement et la gestion durable des eaux de surface pour réduire les impacts négatifs sur l'environnement et lutter contre les changements climatiques;
- + Faciliter l'**entretien des rues**, notamment concernant la gestion de la neige en période hivernale;
- + Prioriser les **modes durables de déplacement** en maintenant la fonctionnalité du réseau de mobilité.

2. On entend par « réseau de mobilité » les voies de circulation et leurs emprises, y compris les aménagements qui s'y trouvent (ex. : banquettes, trottoirs ou encore pistes cyclables).

06 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES RUES CONVIVIALES

La Politique considère les dix principes d'aménagements suivants :

1. Proposer des **aménagements piétonniers** qui permettent à toute personne de se déplacer de façon efficace selon ses capacités, son âge ou ses habiletés;
2. Développer un **réseau cyclable** et de déplacements actifs universel, accueillant, connecté et sécuritaire;
3. Assurer l'espace nécessaire dans l'emprise publique pour l'aménagement des infrastructures de **transport en commun**, afin de favoriser l'intermodalité et le respect des normes et standards de la Société de transport de l'Outaouais (STO);
4. Aménager le **réseau de mobilité** de façon à offrir un environnement cohérent avec la limite de vitesse souhaitée selon le milieu environnant;
5. Réduire les îlots de chaleur en diminuant les surfaces minéralisées et en augmentant les **taux de canopée urbaine**;
6. Réduire les volumes d'eau de ruissellement en appliquant des **pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales**;
7. Offrir un **éclairage sur rue** qui assure la sécurité des personnes tout en minimisant la pollution lumineuse;
8. Proposer des aménagements des rues favorisant la pérennité des infrastructures d'**utilité publique**.
9. Assurer la cohésion entre la fonction de transit de la rue et les **usages riverains**;
10. Améliorer la sécurité de la mobilité active aux **intersections**.

Ces principes d'aménagement sont décrits dans les sections suivantes.

6.1 PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS PERMETTANT À TOUTE PERSONNE DE SE DÉPLACER DE FAÇON EFFICACE SELON SES CAPACITÉS, SON ÂGE OU SES HABILETÉS

Le réseau piétonnier doit renforcer la sécurité, encourager la marche et créer des lieux de rencontre. Il doit permettre à toute personne de se déplacer de façon sécuritaire, agréable et efficace, en respect des normes d'accessibilité universelle.

L'emplacement et l'aménagement des passages piétonniers et des trottoirs doivent chercher à rendre sécuritaires les trajets naturels des personnes piétonnes. La signalisation, l'éclairage et le marquage doivent être conséquents avec les bonnes pratiques et normes en vigueur.

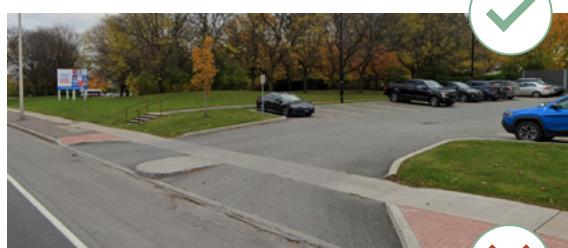
Le principe d'accessibilité universelle prévoit que tout le domaine public comporte des caractéristiques permettant à toute personne d'y accéder et s'y déplacer de façon sécuritaire. Ces aspects incluent, notamment :

- + Une largeur suffisante des corridors piétonniers sans obstacle;
- + En plus des critères d'accessibilité universelle, la largeur des trottoirs est influencée par le milieu dans lequel ils sont implantés :
 - + Des pentes permettant le cheminement des personnes à mobilité réduite;
 - + Des indicateurs permettant aux personnes avec une vision limitée de se situer dans l'espace.

En plus de respecter les pentes face aux entrées charretières, il est essentiel d'assurer la continuité des composantes du réseau piétonnier pour formaliser la priorité des personnes piétonnes auprès des véhicules. L'aménagement doit permettre d'énoncer que ce sont les automobilistes qui traversent le trottoir et non les personnes piétonnes qui traversent la chaussée.

Ce type d'aménagement peut également être implanté face aux allées et aux ruelles.

Figure 2 - Trottoir traversant (bonne pratique) et interruption de trottoir (à proscrire)



Source : Google Streetview

L'aménagement du réseau piétonnier doit satisfaire aux besoins suivants :

+ Accessibilité universelle

Tous les aménagements doivent présenter des caractéristiques permettant à toute personne de se déplacer de façon efficace, selon ses capacités, son âge ou ses habiletés.

+ Passages piétonniers sécuritaires

Les croisements des réseaux piétonniers avec les réseaux cyclables et routiers doivent comporter des aménagements cohérents avec le milieu et être sécuritaires.



6.2 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE ET DE DÉPLACEMENTS ACTIFS UNIVERSEL, ACCUEILLANT, CONNECTÉ ET SÉCURITAIRE

Les infrastructures cyclables, une alternative aux déplacements motorisés, doivent être conçues pour protéger les personnes, et assurer un parcours accueillant et des tracés plus directs. Cette situation encourage les déplacements à vélo et réduit considérablement la durée des déplacements utilitaires.

L'aménagement des infrastructures cyclables, de même que leur entretien, signalisation, éclairage et marquage doivent respecter les orientations définies dans le *Plan directeur du réseau cyclable de Gatineau*. De plus, l'aménagement doit se baser sur les normes québécoises et s'inspirer des bonnes pratiques.

L'aménagement du réseau cyclable doit satisfaire aux besoins suivants :

Prévoir des espaces pour implanter des équipements offerts aux cyclistes

L'aménagement de la rue doit prévoir des espaces pour incorporer des supports à vélo et des stations de réparation aux endroits pertinents.

Entretenir adéquatement

Les aménagements doivent être conçus pour faciliter l'entretien.

Le stationnement pour vélos doit être offert en quantité suffisante et offrir une sécurité adéquate. Le stationnement est un élément important pour encourager les déplacements actifs. Il doit se situer à proximité des générateurs importants et être offert de façon régulière dans les secteurs à densité commerciale ou résidentielle plus forte.

Le Règlement de zonage 532-2020 prévoit des exigences minimales en termes de stationnement pour vélos dans les nouveaux projets de développement. Ainsi, le minimum de stationnements pour vélos est défini pour les différents usages. Par ailleurs, plusieurs actions identifiées dans le *Plan directeur du réseau cyclable* visent à améliorer les exigences et l'aménagement des stationnements pour vélos. L'amélioration des pratiques pourra s'inspirer des recommandations de Vélo Québec, qui abordent notamment l'implantation à proximité d'édifices, de l'aire de jeu d'un parc, du quai des stations du Rapibus, etc.

De plus, avec le développement d'un réseau blanc à Gatineau (réseau cyclable accessible en hiver), il est par ailleurs important d'aménager un réseau cyclable qui peut être déneigé. L'aménagement de la piste cyclable contigu au trottoir et séparé de la circulation par la bande de végétation peut faciliter le déneigement du lien cyclable tout en offrant une zone d'entreposage de la neige. Ces aspects ont été considérés dans le cadre de la Politique.

Enfin, parmi les aménagements favorables au développement de la pratique du vélo, notons l'utilité et la popularité des bornes de réparation qui permettent de réaliser un entretien de base et la maintenance d'un vélo (changement d'un pneu crevé, ajustement des freins et du dérailleur, etc.). Celles-ci contiennent un assortiment d'outils nécessaires à l'ajustement et à la réparation d'un vélo. Le *Plan directeur du réseau cyclable* vise leur déploiement le long des itinéraires cyclables achalandés, aux points d'intérêt et à proximité de générateurs de déplacements.

Figure 3 - Exemples de supports à vélo et de borne de réparation



6.3 ASSURER L'ESPACE NÉCESSAIRE DANS L'EMPRISE PUBLIQUE POUR L'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN, AFIN DE FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET LE RESPECT DES NORMES ET STANDARDS DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS

L'aménagement des rues influence la fonctionnalité et l'efficacité du transport en commun. Pour augmenter l'attractivité du transport en commun et parvenir à concurrencer l'automobile, l'aménagement des rues doit permettre de réduire les temps de parcours par l'implantation de voies réservées et autres mesures préférentielles. Par ailleurs, afin d'assurer le confort et la sécurité des personnes qui utilisent les services de la Société de transport de l'Outaouais (STO), l'emprise publique doit prévoir suffisamment d'espace pour l'aménagement d'arrêts et d'abribus, si requis.

Le développement de l'intermodalité implique d'organiser et de coordonner l'offre pour rendre efficaces des déplacements ayant recours à plus d'un mode de transport, par exemple la combinaison de l'autobus et du covoiturage ou du vélo et de la marche. La diversification de l'offre en transport et le renforcement de la complémentarité des mobilités permettent d'offrir un service efficace et, conséquemment, une alternative à l'automobile.

L'aménagement et les actions pour favoriser l'intermodalité sont essentiels pour atteindre les objectifs de mobilité durable de la Ville. C'est d'autant plus vrai dans les secteurs dont le potentiel des modes de transport durable est important. L'aménagement des rues, le choix de la trame active et l'offre en transport en commun permettront de consolider les ZATC. À cette fin, les rues prévues sous la forme de grilles orthogonales sont à privilégier.

La STO propose deux guides d'aménagement à l'intention des concepteurs dans l'aménagement des composantes de soutien au transport en commun (trajets de service,

marquage, arrêts, abribus, etc.) : *Guide des principes d'aménagement et d'accessibilité universelle* et *Guide de conception et de normes de services*.

La *Politique des rues conviviales de Gatineau* considère ces guides qui permettent de mieux satisfaire aux besoins du transport en commun dans l'aménagement des rues conviviales, et propose des largeurs d'emprise et des coupes types permettant d'appliquer plus facilement les bonnes pratiques inscrites dans les documents de la STO.

L'aménagement de l'emprise publique doit satisfaire aux besoins suivants :

Partage équitable de l'espace public

Les aménagements pour les modes motorisés de déplacement influencent le partage avec les autres modes.

Améliorer l'intermodalité

L'aménagement de liens piétonniers et cyclables vers les stations d'autobus et l'implantation de casiers sécurisés pour les vélos dans l'emprise publique favorisent les transferts modaux.

6.4 AMÉNAGER LE RÉSEAU DE MOBILITÉ DE FAÇON À OFFRIR UN ENVIRONNEMENT COHÉRENT AVEC LA LIMITÉ DE VITESSE SOUHAITÉE SELON LE MILIEU ENVIRONNANT

L'aménagement des voies de circulation véhiculaires doit considérer le réseau de mobilité dans son ensemble. Une rue destinée à une fonction de transit ne peut pas être aménagée comme une rue dédiée exclusivement à la circulation locale. Si la rue est destinée aux déplacements de véhicules lourds comme les camions et les autobus, un aménagement conséquent doit être considéré.

Pour leur part, les limites de vitesse ne sont pas fixées de façon arbitraire. Elles sont établies en fonction des limites physiologiques humaines (perception visuelle, temps de réaction, résistance aux impacts), des lois de la physique (distances d'arrêt, vitesse et énergie des impacts) et de l'environnement routier. À Gatineau, la hiérarchie des limites de vitesse se présente comme suit :

- 30 km/h : écoles primaires, zones de terrains de jeux
- 40 km/h : rues locales résidentielles
- 50 km/h et plus : artères et routes collectrices³

Lorsqu'une problématique de sécurité est identifiée, notamment en raison de vitesses élevées, l'utilisation de techniques de modération de la circulation est recommandée. Les techniques de modération de la circulation sont une combinaison de mesures, surtout physiques, réduisant les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifiant le comportement des conducteurs et améliorant les conditions pour les autres personnes utilisant la rue. La boîte à outils est composée d'une panoplie des mesures de modération de la circulation (saillies de trottoir, dos d'âne allongé, carrefour giratoire, intersection surélevée, balises flexibles de ralentissement, marquage, signalisation,

réduction de la largeur de la chaussée par l'ajout de bandes cyclables ou espaces de stationnements, etc.) qui peuvent être implantées sur un site donné pour réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles⁴.

Les mesures de modération de la circulation sont plus efficaces lorsqu'elles sont implantées en fonction d'une approche dite sectorielle, plutôt que ponctuelle, pour éviter les détours et un transfert des problèmes sur d'autres rues.

La rue doit être conçue pour que les automobilistes et camionneurs adoptent une vitesse respectant celle affichée sur les panneaux.

La rue est un élément du quartier résidentiel. Les rues favorisent souvent les rassemblements de quartiers et les interactions sociales, notamment lors d'événements comme des ventes-débarres, des festivals ou des fêtes de voisinage. Elles permettent également aux enfants d'occuper l'espace public en jouant dans la rue. À cet égard, la Ville de Gatineau a réalisé un projet pilote pour le jeu dans la rue en 2020.

L'aménagement du réseau routier doit satisfaire aux besoins suivants :

 **Réseau hiérarchisé et cohérent**

Les rues ne sont pas uniquement des voies de transit.

 **Apaisement de la circulation**

La forme est un outil de contrôle de la vitesse.

3 https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet_municipal/vitesse_securite_routiere/prudence_quartier&ref=navigation-secondaire

4 https://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/administration_municipale/politiques_vision/politique_mesures_moderation_circulation.fr-CA.pdf.

6.5 RÉDUIRE LES ÎLOTS DE CHALEUR EN DIMINUANT LES SURFACES MINÉRALISÉES ET EN AUGMENTANT LES TAUX DE CANOPÉE URBAINE

Le verdissement des espaces urbains peut avoir un impact positif sur la santé physique et mentale des populations urbaines. Les infrastructures vertes peuvent contribuer aux efforts de lutte aux changements climatiques. En fonction de leur type et de leur dimension, les plantations peuvent contribuer à la captation du CO₂ dans l'air. Parallèlement, elles peuvent aussi contribuer à diminuer les îlots de chaleur en diminuant les surfaces minéralisées et en augmentant la proportion de canopée urbaine dans une partie de la ville.

Retirer une part de la surface dédiée aux modes motorisés de déplacement dans les rues existantes libère de l'espace pour l'intégration d'infrastructures vertes. Certaines techniques de modération de la circulation, même si elles ne sont pas dédiées à cette fin, libèrent de l'espace pour l'intégration d'infrastructures vertes.

Les surfaces foncées (notamment l'asphalte) emmagasinent la chaleur du soleil. L'usage de surfaces pâles, zones gazonnées, plantes et arbres compense cette problématique et favorise autant l'usage des modes actifs de déplacement que l'usage de l'espace public pour la marche.

Figure 4 - Avancée de trottoir avec végétation



L'aménagement du réseau doit satisfaire au besoin suivant :

Réduction des îlots de chaleur

Diminuer le pourcentage de surface minéralisée et augmenter la canopée urbaine.

6.6 RÉDUIRE LES VOLUMES D'EAU DE RUISELLEMENT EN APPLIQUANT DES PRATIQUES DE GESTION OPTIMALE (PGO) DES EAUX PLUVIALES

Les surfaces perméables possèdent une capacité supérieure de rétention et d'infiltration des eaux pluviales. Ces infrastructures réduisent le débit de pointe pour les égouts pluviaux, diminuant ainsi les risques de débordements d'eaux usées dans l'environnement. Ces aménagements contribuent aussi à filtrer les eaux pluviales.

Les aires de biorétention consistent en de petites dépressions peu profondes végétalisées reproduisant les caractéristiques naturelles. Ces aires permettent de retenir des précipitations trop abondantes. L'infiltration naturelle s'effectue sur des surfaces végétalisées, lesquelles sont perméables, ce qui contribue à réduire le besoin en canalisations souterraines.

Figure 5 - Infiltration naturelle



L'aménagement du réseau doit satisfaire aux besoins suivants :

+ Réduction du volume d'eau de ruissellement
Capacité de rétention et capacité en drainage naturel.

+ Réduction des impacts environnementaux
Réduction des dimensions des infrastructures souterraines et des rejets dans l'environnement.

6.7 OFFRIR UN ÉCLAIRAGE SUR RUE QUI ASSURE LA SÉCURITÉ DES PERSONNES TOUT EN MINIMISANT LA POLLUTION LUMINEUSE

L'éclairage urbain peut être une source de pollution lumineuse, mais aussi un danger pour les personnes utilisant la route lorsqu'il est inadéquat. Un éclairage déficient peut augmenter le sentiment d'insécurité et les risques d'accident. Quant à la pollution lumineuse, elle affecte négativement la qualité de vie en plus de nuire à la faune.

L'éclairage contribue à la sécurité des personnes, influence l'ambiance des lieux et peut stimuler l'activité économique. L'éclairage doit avant tout être suffisant, mais conséquent avec les différents aménagements routiers. Par exemple, l'éclairage d'un aménagement autoroutier n'est pas adapté à une rue partagée. De plus, la Ville réfléchira à assumer l'éclairage des sentiers pour améliorer le sentiment de sécurité.

L'aménagement du réseau doit satisfaire au besoin suivant :

 **Optimiser l'éclairage sur les réseaux de mobilité**

Sécurité des personnes et diminution de la pollution lumineuse.



6.8 PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS DES RUES FAVORISANT LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES D'UTILITÉ PUBLIQUE

En milieu urbain, les infrastructures d'utilité publique sont nombreuses : aqueduc, égouts, réseaux de télécommunication, électricité, gaz, etc. Ces infrastructures constituent les réseaux techniques urbains (RTU), et leur emplacement doit s'adapter au contexte et considérer les bonnes pratiques proposées par le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU).

Les RTU ont une durée de vie qui dépasse souvent plusieurs décennies. Leur entretien ou remplacement représente des dépenses majeures et ces travaux peuvent nuire aux activités en surface. Ces réseaux doivent être conçus pour l'avenir et considérer la demande future.

L'aménagement du réseau doit satisfaire au besoin suivant :

 **Optimiser le positionnement des réseaux techniques urbains**

Durabilité et facilité d'entretien.



6.9 ASSURER LA COHÉSION ENTRE LA FONCTION DE TRANSIT DE LA RUE ET LES USAGES RIVERAINS

Les rues conviviales doivent s'intégrer à leur milieu. Aménager des rues de façon conviviale ne se limite pas à fournir des aménagements sécuritaires: la conception de la rue doit considérer le contexte des usages adjacents.

L'aménagement du réseau doit satisfaire aux besoins suivants :

Intégration aux caractéristiques locales

Assurer un aménagement routier harmonieux et considérant le contexte local validé par la consultation des riverains et des personnes l'utilisant.

Amélioration du paysage urbain

Offrir un milieu de vie inspirant, attrayant et fonctionnel.



6.10 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE LA MOBILITÉ ACTIVE AUX INTERSECTIONS

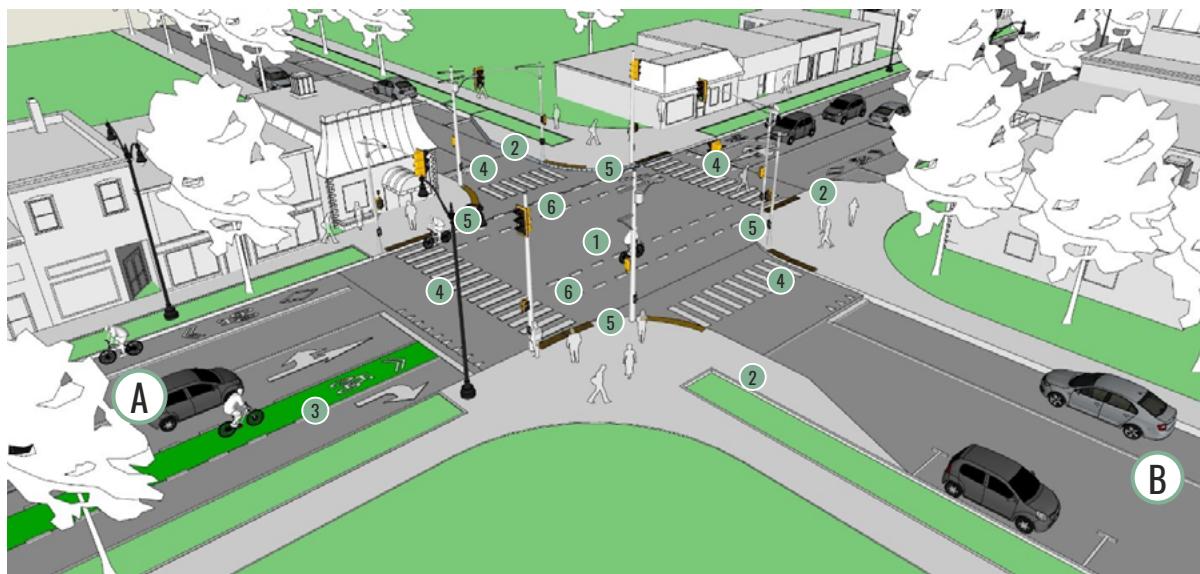
Un carrefour, nonobstant l'importance hiérarchique des liens qui le composent, doit être conçu pour s'adapter à son milieu d'insertion.

Considérant les nombreuses configurations possibles aux intersections, cette section présente deux exemples illustrant les principes généraux guidant leur aménagement. Ces derniers visent à assurer la sécurité de tous les types de personnes, notamment celles se déplaçant en transport actif ou du transport en commun (embarquement et débarquement à proximité d'aménagements cyclables), tout en maintenant une certaine fluidité de la circulation automobile.

Par ailleurs, la configuration précise des intersections dans un projet immobilier découle des discussions entre le promoteur et les services municipaux en considérant les documents de planification de la Ville et les résultats des études réalisées par le promoteur.

Figure 6 - Exemple 1 – Intersection entre rue locale de quartier et connecteur de quartier

La figure suivante illustre une intersection entre une rue locale de quartier (d'une voie par direction) et un connecteur de quartier (avec bandes cyclables unidirectionnelles).



(A) Connecteur de quartier

(B) Rue locale de quartier



ALLER À LA TABLE DES MATIÈRES

21

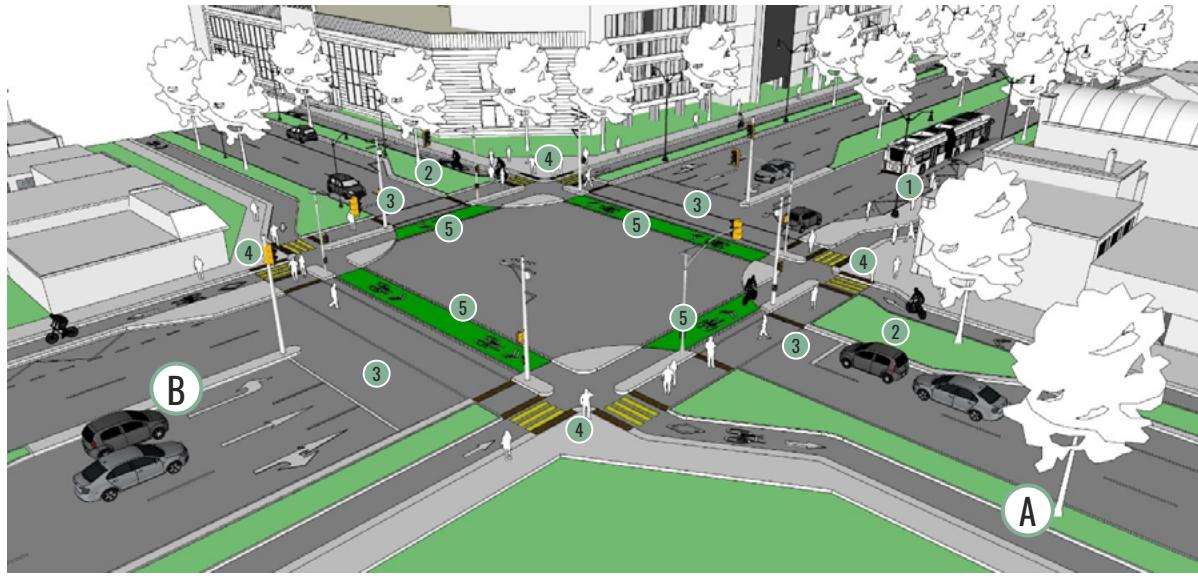
Cette figure permet d'illustrer certaines stratégies et bonnes pratiques visant à offrir plus de sécurité et de confort aux personnes piétonnes et cyclistes :

- 1 Carrefour surélevé en raison de la faible vitesse pratiquée, favorisant visibilité et confort des personnes piétonnes;
- 2 Saillie de trottoir en aval face à une voie auxiliaire de virage à droite ou en présence d'une voie de stationnement sur rue pour minimiser la longueur des passages piétonniers et éviter le stationnement ou les arrêts illégaux;
- 3 Alignement des bandes cyclables maintenu à travers le carrefour, positionnant la bande cyclable à gauche d'une voie auxiliaire de virage à droite :
 - + Évite les conflits de virage à droite (cause fréquente de collision avec les cyclistes), surtout quand le virage à droite au feu rouge est autorisé;
 - + Lorsque la voie cyclable est entre deux voies de circulation, elle doit être signalée par du marquage vert ou un renforcement du marquage, le reste étant constitué de lignes continues;
 - + La longueur de la voie auxiliaire et de son biseau est restreinte pour garer seulement quelques véhicules, puisque la circulation cycliste entre deux voies peut réduire le sentiment de confort.
- 4 Passages piétonniers en léger retrait du carrefour et usage de bandes pour optimiser la visibilité et la prévisibilité des manœuvres des personnes piétonnes. De plus, la ligne d'arrêt véhiculaire se trouve en retrait des passages piétonniers pour les mêmes raisons;
- 5 Plaques podotactiles prévues à chaque extrémité des passages piétonniers pour sécuriser les personnes vulnérables. Leur présence est incontournable dans le cas des carrefours ou des passages surélevés, puisqu'il n'y a pas de dénivellation entre la rue et le trottoir;
- 6 À défaut de marquage vert dans le carrefour, des lignes discontinues marquent le prolongement d'une voie cyclable dans le carrefour.

D'autres stratégies non illustrées par cette image peuvent également être mises en place.

Figure 7 - Exemple 2 – Intersection entre rue collectrice et boulevard communautaire

Cette intersection montre un carrefour entre un boulevard communautaire (de deux voies par direction et d'une voie de virage à gauche au carrefour) et une rue collectrice (d'une voie par direction). Des pistes cyclables unidirectionnelles sont aménagées sur les deux rues.



A Intersection entre rue collectrice **B** Boulevard communautaire

Cette figure permet d'illustrer les stratégies possibles afin de sécuriser les intersections le long de collectrices plus importantes. Elle présente une plus grande séparation entre les cyclistes et les véhicules, ainsi que des aménagements spécifiques pour le transport en commun. Voici les stratégies d'aménagement illustrées pour ce type d'« intersection protégée » :

- 1 Sur le boulevard communautaire, un circuit d'autobus dont les arrêts sont positionnés en aval du carrefour et situés dans une voie auxiliaire dédiée :
 - + Dans la piste, le passage piétonnier se situe face à la porte avant de l'autobus;
 - + Entre la piste et la chaussée, le passage piétonnier se situe derrière l'abri d'autobus.

- 2 Saillie de trottoir dans la voie de stationnement à l'approche du carrefour sur la rue collectrice pour minimiser la longueur des passages piétonniers et éviter le stationnement ou les arrêts illégaux;
- 3 Positionnement des passages piétonniers en léger retrait du carrefour et positionnement de la ligne d'arrêt véhiculaire en retrait des passages piétonniers, optimisant la visibilité et la prévisibilité des manœuvres des personnes piétonnes;
- 4 Plaques podotactiles prévues à chaque extrémité des passages piétonniers, sécurisant les personnes vulnérables;
- 5 Passages cyclables peints en vert pour optimiser leur visibilité.

Il faut tout de même noter qu'un positionnement trop éloigné du carrefour des passages piétonniers (3) peut avoir un effet inverse que celui recherché.

07 CLASSIFICATION DES RUES

Le SADR édicte la classification fonctionnelle du réseau routier présent sur le territoire de la Ville de Gatineau. Cette classification (rues locales, collectrices, artères, etc.) respecte les principes et orientations du gouvernement du Québec dans ce domaine, notamment en ce qui a trait au transport des personnes et des biens.

La *Politique des rues conviviales de Gatineau* considère la hiérarchie fonctionnelle des rues édictée au SADR, tout en considérant le milieu où elles s'insèrent. La Politique propose ainsi une nouvelle classification s'appliquant tant aux nouvelles rues qu'aux rues existantes. Cette classification se décline en 12 types présentant des caractéristiques particulières selon l'ambiance souhaitée, la fonction dominante, l'utilisation du sol existante et planifiée et la compacité du cadre bâti. Pour certains types, des variantes sont proposées. Ces variantes A, B ou C représentent différents aménagements possibles, soit en matière de lien cyclable, par la présence, ou non, de terre-plein central ou selon le milieu d'insertion.

Les caractéristiques particulières des rues conviviales sont définies de la manière suivante :

Ambiance

Cette notion permet de catégoriser les différents types de rues. Elle évoque la nature de la rue et la dimension globale dans laquelle elle se trouve. En complément des termes généralement employés dans la hiérarchisation des rues (locales, collectrices, etc.), il est plus facile de formaliser les éléments à mettre en relief pour chaque type de rue par un qualificatif plus évocateur des intentions de la Ville de Gatineau.

Fonction

La fonction décrit l'utilité de la rue en matière d'accessibilité et de transit. Elle permet de chiffrer et distinguer la quantité de déplacements aux fins d'accessibilité à un bâtiment sur la rue (résidence, commerce, etc.) et la quantité de déplacements aux fins de transit (traverser un secteur).

Utilisation du sol

La nature de chaque rue est largement définie par l'utilisation adjacente au sol. En effet, selon qu'il s'agit de quartiers à dominance résidentielle, commerciale, industrielle ou mixte, les comportements des personnes diffèrent. Les différents groupes d'usages du Règlement de zonage 532-2020 ont permis de déterminer la nature de chaque rue.

Le diagnostic territorial de Gatineau a permis de constater que plusieurs types d'usages nécessitaient des aménagements relativement semblables. Ainsi, les groupes d'usages résidentiels, communautaires et récréatifs sont souvent regroupés. La même approche a été utilisée pour les usages agricoles et industriels.

Compacité du cadre bâti

La compacité est définie par des niveaux faible, moyen et élevé. À titre d'exemple, un cadre bâti clairsemé sera décrit comme ayant une compacité faible. La compacité est intimement liée à la densité, mais à la différence de cette dernière, la compacité ne réfère pas à un nombre



absolu de logements sur une superficie donnée. En effet, la compacité réfère davantage à la perception du rapport entre les surfaces bâties et non bâties. Si la densité renvoi à un nombre d'utilisateurs des espaces communs, la compacité est la dimension qui permet d'y intégrer de façon harmonieuse des aménagements correspondant au milieu.

Hiérarchie fonctionnelle

La hiérarchie fonctionnelle réfère aux catégories de la hiérarchie actuelle de la Ville de Gatineau.

DJMA

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est une valeur du débit de circulation dans les rues qui renseigne sur le nombre de véhicules qui y circulent. Celui-ci est généralement estimé sur base de comptages véhiculaires. Les DJMA présentés dans ce document sont à titre indicatif seulement et représentent un ordre de grandeur. Ils ne constituent pas un critère pour déterminer le type de rue, mais renseignent plutôt sur le niveau d'achalandage véhiculaire.

7.1 GRILLE DE CLASSIFICATION

Le tableau suivant présente la grille de classification de la *Politique des rues conviviales de Gatineau*.

Tableau 1 - Grille de classification

No	Type	Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicules/jour (DJMA) ⁵
			Transit	Accès				
1	Rue piétonne	Apaisée	S.O.	S.O.	Commerciale	-	Piétonne	0
2	Rue partagée		S.O.	100 %	Habitation/Commerciale	-	Partagée	< 1500 ⁶
3	Rue locale résidentielle	Proximité	< 5 %	> 95 %	Habitation/Communautaire/Récréative	Faible	Locale	< 500
4	Rue locale de quartier		< 10 %	> 90 %	Habitation/Communautaire/Récréative	Moyen	Locale	< 1 500
5 A-B	Rue de quartier à sens unique		< 10 %	> 90 %	Habitation/Communautaire/Récréative	Moyen	Locale	< 2 000
6	Rue d'emplois		< 25 %	> 75 %	Industrielle et agricole	Faible-Moyen	Locale	400 - 3 000
7 A-B-C	Connecteur de quartier	Collection/Distribution	< 15 %	> 85 %	Habitation/ Communautaire/Récréative/ Commerciale	Moyen-Élevé	Locale/Collectrice	1 500 - 3 000
8 A-B	Rue collectrice		50 %	50 %	Habitation/Commerciale/Espace économique	Moyen-Élevé	Collectrice	3 000 - 10 000
9 A-B	Boulevard communautaire	Structurant	> 60 %	< 40 %	Habitation/Commerciale	Élevé/Très élevé	Collectrice/Artère	5 000 - 12 000
10 A-B	Boulevard économique		> 80 %	< 20 %	Industrielle et agricole	Moyen-Élevé	Collectrice/Artère	10A : 3 000 - 10 000 10B : > 8 000
11	Promenade		> 80 %	< 20 %	Récréative/communautaire/commerciale	Faible	Artère	Variable
12	Axe de transport structurant		> 95 %	< 5 %	Toutes	-	Artère	10 000 - 30 000

5 Le DJMA est à titre indicatif et représente un ordre de grandeur. La typologie doit être déterminée par l'ambiance, le milieu, la compacité et la fonction.

6 Les débits de véhicules doivent être inférieurs à 1 500 véhicules par jour pour une rue partagée selon le *Guide d'application du ministère des Transports*. Cependant, la Ville de Gatineau pourra se montrer plus stricte et fixer une limite maximum inférieure en fonction des caractéristiques de la rue et du milieu.

08 DESCRIPTION DES RUES CONVIVIALES



L'aménagement des rues conviviales est centré autour du contexte environnant. Il est important, dans le cas des nouvelles rues, d'identifier le type d'utilisation du sol qui sera desservi par le réseau de mobilité et les priorités modales déterminées pour chaque type de rue. En ce sens, le rôle de la nouvelle rue est représenté par une typologie et une priorité inhérente aux différents modes de déplacement.

8.1 TYPE 1 – RUE PIÉTONNE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Apaisée	S.O.	S.O.	Commerciale	-	Piétonne	0	S.O.



Espace piétonnier	La rue est aménagée pour la circulation et l'expérience des personnes piétonnes. L'aménagement de terrasses en façade et la présence accrue de mobilier urbain viennent accroître la vitalité et la convivialité de la rue.
Aménagements cyclables	Des espaces de stationnement pour vélos de qualité et en quantité suffisante sont prévus.
Transport en commun	S.O.
Voie de circulation	Il n'y a pas de voie de circulation. Un corridor de 6 m doit néanmoins être libre d'obstacle pour le passage des véhicules d'urgence et d'entretien.
Stationnement sur rue	S.O.
Végétation	Un îlot de plantation d'un minimum de 2 m est aménagé au moins d'un côté de la rue.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'aménagement d'un système de gestion optimale des eaux pluviales, permettant l'infiltration des eaux, doit être priorisé.
Éclairage	Des lampadaires sont installés de chaque côté de la rue.

La rue piétonne est une rue où la circulation automobile est prohibée en tout temps ou pendant des périodes définies (par exemple, pour la saison estivale). Elle se trouve surtout dans les quartiers denses comme le centre-ville. Les accès et les largeurs doivent permettre la circulation de véhicules d'urgence et d'entretien.

Les rues piétonnes se caractérisent par :

- + La circulation automobile y est interdite en tout temps ou ponctuellement;
- + Elles sont surtout situées en secteurs denses;
- + Leurs accès et leurs largeurs doivent permettre la circulation de véhicules d'urgence et d'entretien (la voie centrale doit comporter un corridor de 6 m libre d'obstacle);
- + Lorsqu'en milieu commercial, l'absence de trottoir permet l'utilisation de l'espace public en façade par les commerces riverains;
- + Le dynamisme du milieu et la réduction (voire l'élimination) des inconvénients générés par les automobiles (nuisances sonores, pollution, etc.).

Exemple :

Rue Aubry, Gatineau



8.2 TYPE 2 – RUE PARTAGÉE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Apaisée	S.O.	100 %	Habitation/ Commerciale	-	Partagée	< 1 500 ⁷	20



Espace piétonnier	La rue partagée est avant tout aménagée pour la circulation et l'expérience des personnes piétonnes. La personne piétonne a la priorité : le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à toute personne piétonne circulant sur une rue partagée et adapter sa vitesse en conséquence.
Aménagements cyclables	L'espace partagé offre un environnement confortable et sécuritaire. Ceux-ci y ont d'ailleurs priorité sur les véhicules et dans le cas d'une rue partagée à sens unique, la circulation des cyclistes à contresens peut être permise.
Transport en commun	Idéalement, la rue partagée ne fait pas partie d'un circuit d'autobus.
Voie de circulation	L'espace partagé entre les personnes piétonnes, les cyclistes et les automobilistes est aménagé de façon à réduire la vitesse pratiquée des véhicules. Celui-ci doit offrir un corridor de 6 m minimum libre d'obstacle pour le passage des véhicules d'urgence et d'entretien.
Stationnement sur rue	Les espaces de stationnement sont limitées et leur utilisation contrôlée.
Végétation	Un îlot de plantation d'un minimum de 2 m est aménagé au moins d'un côté de la rue.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'aménagement d'un système de gestion optimale des eaux pluviales, permettant l'infiltration des eaux, doit être priorisé.
Éclairage	Des lampadaires sont installés de chaque côté de la rue.

⁷ Les débits de véhicules doivent être inférieurs à 1 500 véhicules par jour pour une rue partagée selon le *Guide d'application du ministère des Transports*. Cependant, la Ville de Gatineau pourra se montrer plus stricte et fixer une limite maximum inférieure en fonction des caractéristiques de la rue et du milieu.

La rue partagée ressemble à la rue piétonne, mais elle permet la circulation véhiculaire. Elle est souvent utilisée pour améliorer la sécurité routière et réduire la friction entre les modes de déplacement aux intersections dans les milieux présentant des usages particuliers. Sans signalisation ou restriction, la limite de vitesse véhiculaire y est basse, et lorsqu'en milieu résidentiel, les enfants peuvent y jouer et les voisins s'y rencontrer.

La rue partagée ne peut pas être aisément représentée sur des coupes types, puisque sa conception s'établit en fonction de l'environnement concerné et de son utilisation. Certaines caractéristiques doivent s'y retrouver, ou être considérées, comme le fait qu'il s'agit généralement d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir où la circulation est apaisée par différents moyens comme des arbres, du stationnement ou du mobilier urbain. Ces caractéristiques entraînent généralement une vitesse de circulation très faible (20 km/h) qui permet une diversité de modes de déplacements.

La rue partagée peut être implantée dans différents contextes, mais est principalement déployée en milieu commercial ou en milieu mixte. En milieu commercial, la rue partagée permet de rendre la rue plus agréable et permet aux commerces d'installer des terrasses en bordure de rue. En toute circonstance, le débit journalier sur ce type de rue ne doit pas dépasser 1 500 véhicules en moyenne.

Les rues partagées se caractérisent par :

- + Les cyclistes sont autorisés à circuler à contresens et au centre de la voie;
- + Des espaces sont dédiés exclusivement à la circulation des personnes piétonnes, mais elles peuvent circuler et traverser à n'importe quel endroit sur la chaussée;
- + La priorité est accordée selon la vulnérabilité des personnes;
- + La signalisation routière y est réduite au minimum pour responsabiliser les personnes.

Exemples :

Rue partagée en milieu commercial à Montréal (Rue Émery)



Source : Vivre en Ville



8.3 TYPE 3 – RUE LOCALE RÉSIDENTIELLE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Proximité	< 5 %	> 95 %	Habitation/ Communautaire/ Récréative	Faible	Locale	< 500	40



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,8 m est aménagé d'un seul côté de la rue.
Aménagements cyclables	La chaussée est confortable et sécuritaire pour la majorité des cyclistes. La bonne cohabitation entre cyclistes et automobilistes est permise grâce aux caractéristiques de la rue et du milieu.
Transport en commun	Aucun service de transport en commun n'est prévu dans ces rues.
Voie de circulation	La largeur de la chaussée est de 8,5 m, permettant une voie par direction.
Stationnement sur rue	Le stationnement sur rue est généralement permis des deux côtés de la rue, sauf en hiver où il est permis d'un seul côté.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée et les surfaces engazonnées aident le drainage des autres surfaces imperméabilisées.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des réseaux de drainage de type conventionnel sont utilisés.
Éclairage	Des lampadaires sont installés du côté du trottoir, dans l'alignement de la banquette végétalisée.

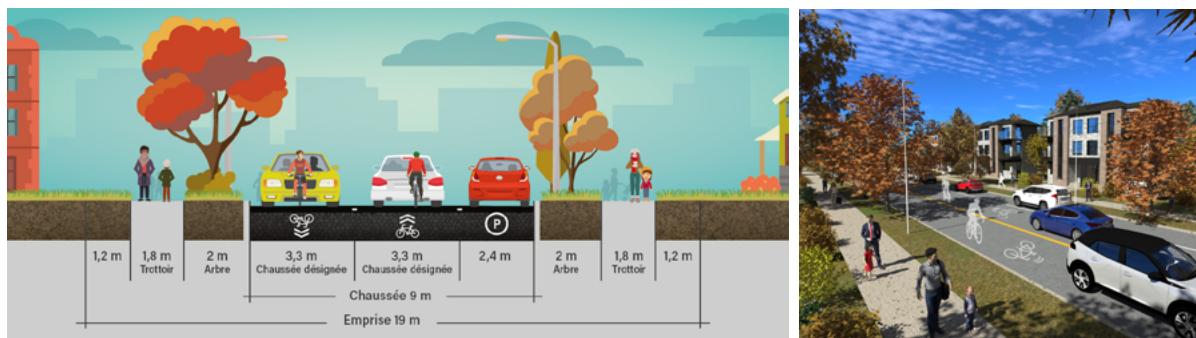
Ce type de rue est applicable aux milieux résidentiels, communautaires ou récréatifs. Il est principalement destiné à donner accès aux résidences en bordure. Le débit journalier sur ces rues est inférieur à 500 véhicules en moyenne. Comme la limite de vitesse visée y est de 40 km/h, des aménagements minimaux sont suffisants pour les personnes piétonnes et cyclistes. La largeur de la chaussée est limitée à 8,5 m et le stationnement est généralement permis des deux côtés de la rue. En l'absence d'accumulation de neige, si des véhicules sont garés de chaque côté de la rue, la circulation se fait en alternance. Ces petits goulets d'étranglement sont acceptables en milieu résidentiel. Toutefois, en période hivernale avec l'accumulation de neige, l'espace résiduel sur la chaussée peut être réduit jusqu'à 6 m et la circulation n'est plus possible si le stationnement est permis des deux côtés de la rue. Conséquemment, le stationnement doit être interdit d'un côté de la rue en hiver.

La largeur limitée de la chaussée et la végétation bordant la chaussée permettent de diminuer la vitesse véhiculaire, particulièrement si le stationnement est utilisé.

Ces rues favorisent les rassemblements de quartiers et les interactions sociales, notamment lors d'évènements comme des ventre-débarras, festivals ou fêtes de voisinage. Elles permettent également aux enfants d'occuper l'espace public en jouant dans la rue.

8.4 TYPE 4 – RUE LOCALE DE QUARTIER

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Proximité	< 10 %	> 90 %	Habitation/ Communautaire/ Récréative	Moyen	Locale	< 1500	40



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	La chaussée est confortable et sécuritaire pour la majorité des cyclistes. Le marquage d'une chaussée désignée est ajouté seulement si la rue fait partie d'un itinéraire cyclable.
Transport en commun	Aucun service de transport en commun n'est prévu dans ces rues.
Voie de circulation	La chaussée d'une largeur de 9 m permet la circulation à double sens.
Stationnement sur rue	Le stationnement est permis des deux côtés de la rue, mais interdit d'un côté en hiver.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des réseaux de drainage de type conventionnel sont utilisés pour la chaussée et les surfaces engazonnées aident le drainage des autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

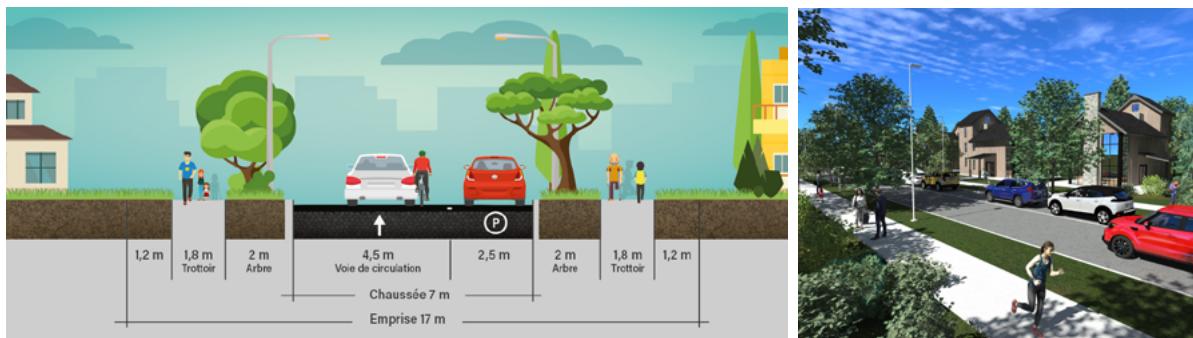
Ce type de rue est également une rue avec une ambiance de « proximité ». Il peut être considéré comme une rue locale. Contrairement au type 3 précédent, ces rues se retrouvent en milieux bâties avec une compacité moyenne ou élevée où, incidemment, le débit de circulation peut être un peu plus élevé.

Bien que ce type de rue soit également dédié majoritairement à l'accès aux résidences ou aux aménagements en bordure, il est probable que le débit véhiculaire soit plus élevé en raison de la compacité du cadre bâti. Ce type de rue se retrouve surtout en secteurs résidentiels avec quelques usages communautaires ou récréatifs. Comme le débit journalier y est inférieur à 1 500 véhicules en moyenne, les cyclistes peuvent partager la chaussée avec les véhicules.

8.5 TYPE 5 – RUE DE QUARTIER À SENS UNIQUE

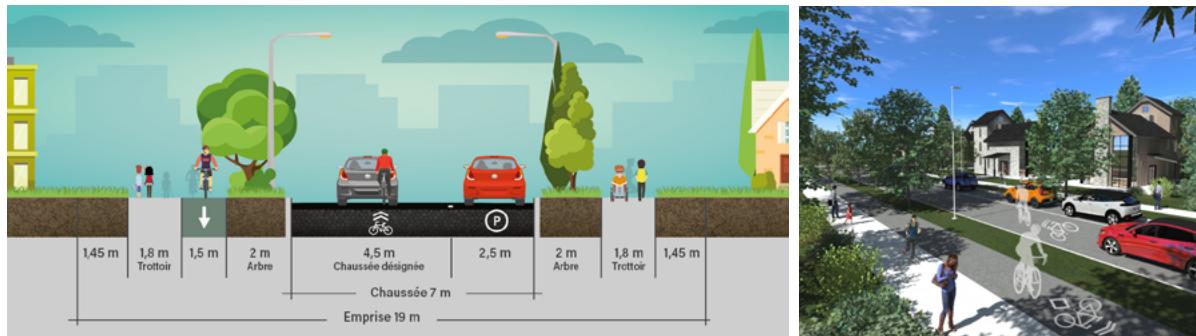
Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Proximité	< 10 %	> 90 %	Habitation/ Communautaire/ Récréative	Moyen	Locale	< 2 000	40

TYPE 5A – RUE DE QUARTIER À SENS UNIQUE SANS LIEN CYCLABLE



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	S.O.
Transport en commun	Aucun service de transport en commun n'est prévu dans ces rues.
Voie de circulation	La chaussée comporte une voie de circulation unidirectionnelle d'une largeur de 4,5 m.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,5 m d'un seul côté.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des réseaux de drainage de type conventionnel sont utilisés pour la chaussée et les surfaces engazonnées aident le drainage des autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

TYPE 5B – RUE DE QUARTIER À SENS UNIQUE AVEC LIEN CYCLABLE



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1.8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Une piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur de 1.5 m, contiguë au trottoir et séparée de la chaussée par une banquette végétalisée est aménagée à contresens de la voie de circulation. Une chaussée désignée est également aménagée dans la voie de circulation.
Transport en commun	Aucun service de transport en commun n'est prévu dans ces rues.
Voie de circulation	La chaussée comporte une voie de circulation unidirectionnelle d'une largeur de 4,5 m.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,5 m d'un seul côté.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des réseaux de drainage de type conventionnel sont utilisés pour la chaussée et les surfaces engazonnées aident le drainage des autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Ce type de rue s'inscrit dans les mêmes contextes et conditions que le type 4, mais avec une configuration unidirectionnelle de la voie de circulation. Les objectifs et les caractéristiques des rues de type 4 s'appliquent également aux rues de type 5.

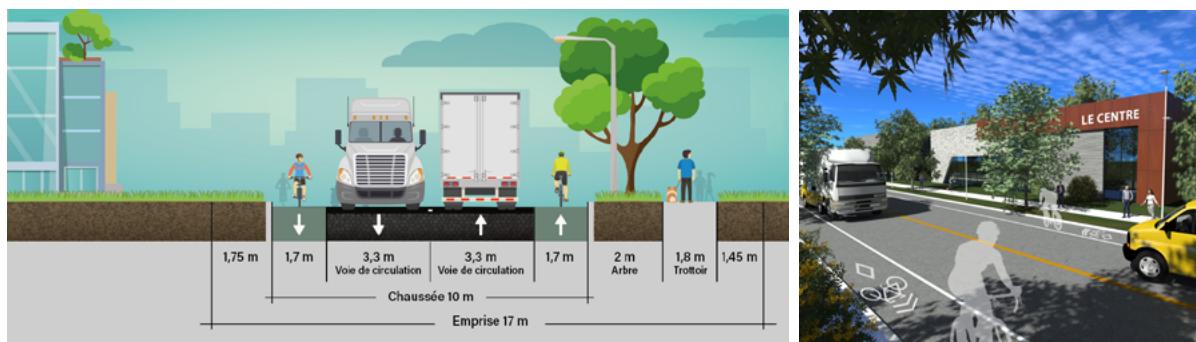
Le concept de Vélorue est une autre option pour ce type de rue. Il peut être intéressant si le débit journalier et la limite de vitesse véhiculaire sont faibles, puisque les cyclistes s'y sentent généralement plus en sécurité que

sur une simple chaussée désignée. Dans ce contexte, les automobilistes ne peuvent pas dépasser les cyclistes qui sont autorisés à occuper toute la largeur de la rue et qui peuvent circuler côté à côté. Également, les cyclistes peuvent être autorisés à circuler dans les deux sens même si la rue est unidirectionnelle pour les véhicules.



8.6 TYPE 6 – RUE D'EMPLOIS

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Proximité	< 25 %	> 75 %	Espace économique	Faible-Moyen	Locale	400 - 3 000	50



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,8 m est aménagé d'un seul côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux bandes cyclables d'une largeur de 1,7 m peuvent être aménagées selon les besoins.
Transport en commun	Ces rues sont généralement sans service de transport en commun, mais pourrait accueillir un service local ou sporadique.
Voie de circulation	La chaussée d'une largeur de 10 m permet la circulation de véhicules lourds et d'autres aménagements selon les besoins (bande cyclable, stationnement ou voie de virage).
Stationnement sur rue	Le stationnement sur rue est généralement interdit en raison de l'offre importante en stationnement hors rue. Toutefois, la chaussée de 10 m offre la possibilité d'inclure du stationnement sur rue en l'absence de bandes cyclables, en fonction des besoins du milieu.
Végétation	Une banquette végétalisée d'une largeur de 2 m est aménagée du côté du trottoir.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un système de gestion optimale des eaux pluviales est déployé pour gérer les eaux de ruissellement de la totalité de l'emprise.
Éclairage	Des lampadaires sont installés du côté du trottoir, dans l'alignement de la banquette végétalisée.

La rue d'emplois est également une rue locale, mais elle s'inscrit dans un milieu où l'utilisation du sol est industrielle et agricole. Dans ces milieux, on retrouve des industries, légères à lourdes, et des terrains agricoles en secteurs périphériques de la ville. Les bâtiments en bordure de ces rues sont souvent des bâtiments à bureaux sur plusieurs étages, des entrepôts, des manufactures et magasins à grande surface. La marge de recul est souvent beaucoup plus importante que dans les secteurs résidentiels ou commerciaux de proximité.

En raison de la nature des activités qui bordent ces rues, il est fréquent que la proportion de véhicules lourds augmente par rapport aux autres rues locales. Aussi, selon le type d'industrie, le débit journalier peut atteindre 3 000 véhicules en moyenne et l'intensité de la circulation véhiculaire est importante aux heures de pointe. Ce type de rue est un lien important pour le mouvement des marchandises, mais souvent moins important concernant la connectivité globale pour la ville.

Les infrastructures destinées aux modes actifs de déplacement doivent comporter un certain niveau de protection, notamment à cause de la présence fréquente de camions. Les emprises de ces rues sont relativement larges pour accueillir des véhicules lourds ayant de grands rayons de virage. En raison de l'abondance du stationnement hors rue, le stationnement sur rue n'y est pas essentiel.

8.7 TYPE 7 – CONNECTEUR DE QUARTIER

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Collection/ Distribution	< 15 %	> 85 %	Habitation/ Communautaire/ Récréative/ Commerciale	Moyen-Élevé	Locale/ Collectrice	1 500 - 3 000	40

TYPE 7A – CONNECTEUR DE QUARTIER AVEC BANDES CYCLABLES

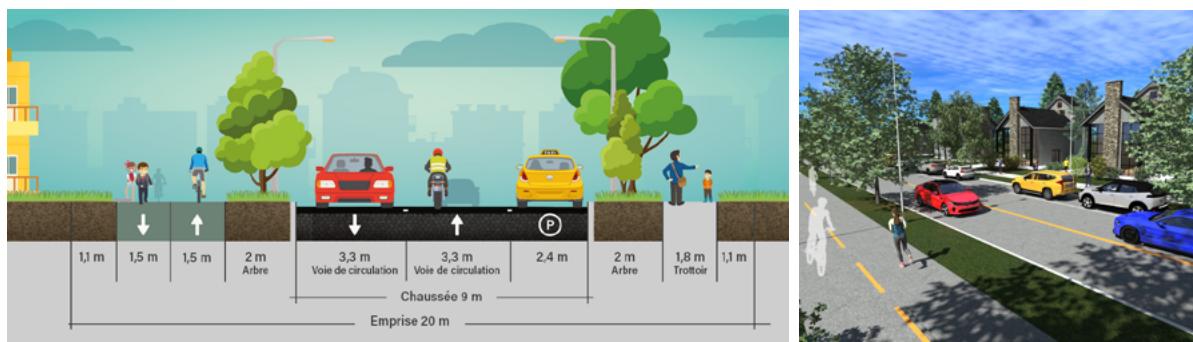


Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux bandes cyclables d'une largeur de 1,8 m sont aménagées sur la chaussée.
Transport en commun	Ces rues sont généralement sans service de transport en commun, mais pourrait accueillir un service local ou sporadique.
Voie de circulation	La chaussée comporte deux voies de circulation, une par direction, d'une largeur de 3,3 m.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,3 m d'un seul côté de la rue, entre la bordure et la bande cyclable.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Bien que ce type de rue soit dédié majoritairement à l'accès aux résidences ou aux aménagements en bordure, il est probable que le débit journalier véhiculaire soit plus élevé en raison de la compacité du cadre bâti. Ce type de rue se retrouve surtout en secteurs résidentiels avec quelques

usages communautaires ou récréatifs. Comme le débit journalier est supérieur à 1 500 véhicules en moyenne, les cyclistes doivent disposer d'aménagements séparés. Cela dit, comme ce débit est inférieur à 3 000, une séparation visuelle suffit.

TYPE 7B – CONNECTEUR DE QUARTIER AVEC PISTE MULTIFONCTIONNELLE

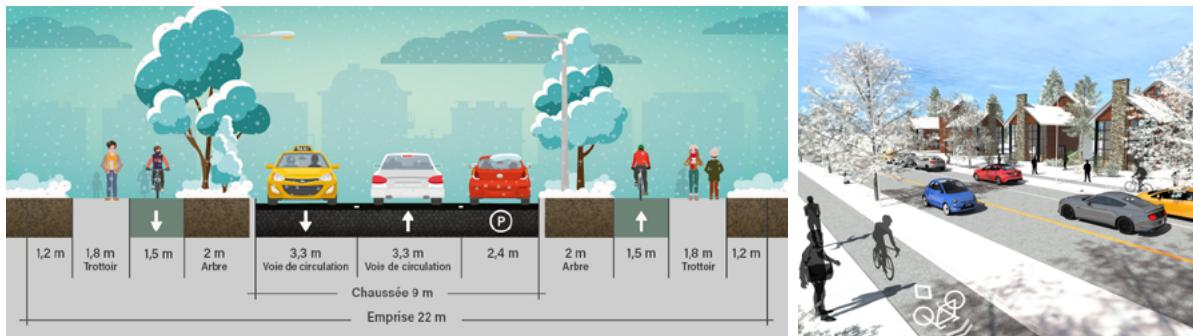


Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,8 m est aménagé d'un seul côté de la rue et une piste multifonctionnelle d'une largeur de 3 m minimum est aménagée de l'autre.
Aménagements cyclables	La piste multifonctionnelle permet la circulation des cyclistes et des personnes piétonnes dans les deux sens.
Transport en commun	Ces rues sont généralement sans service de transport en commun, mais pourraient accueillir un service local ou sporadique.
Voie de circulation	La chaussée comporte deux voies de circulation, une par direction, d'une largeur de 3,3 m.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,4 m d'un seul côté.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Selon l'emprise disponible et le type d'usages sur les lots adjacents, de même que la configuration du réseau cyclable auquel il est connecté, le connecteur de quartier peut disposer d'une piste multifonctionnelle pour séparer les

cyclistes de la circulation véhiculaire. Cet aménagement a l'avantage de réduire la largeur de la chaussée et de l'emprise, mais doit être utilisé seulement lorsque le nombre d'accès est limité du côté de la piste multifonctionnelle.

TYPE 7C – CONNECTEUR DE QUARTIER AVEC PISTES UNIDIRECTIONNELLES



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 1,5 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Ces rues sont généralement sans service de transport en commun, mais pourraient accueillir un service local ou sporadique.
Voie de circulation	La chaussée comporte deux voies de circulation, une par direction, d'une largeur de 3,3 m.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,4 m d'un seul côté.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Selon l'emprise disponible et le type d'usages sur les lots adjacents, de même que la configuration du réseau cyclable auquel il est connecté, le connecteur de quartier peut disposer de pistes unidirectionnelles pour séparer les cyclistes de la circulation véhiculaire. Lorsque situées dans l'emprise routière, et sauf exception, les pistes unidirectionnelles sont préférables aux aménagements

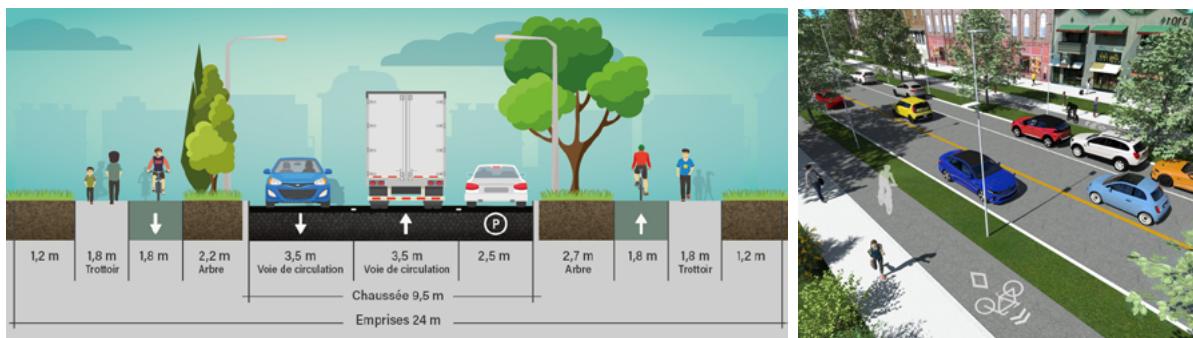
bidirectionnels. La coupe-type 7C nécessite une emprise plus large que celle de type 7B, puisqu'elle dispose d'un trottoir supplémentaire, l'aménagement cyclable n'étant pas multifonctionnel. En retirant la piste de la chaussée, cette configuration permet de réduire la largeur de la chaussée comparativement à la coupe 7A.

POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES

8.8 TYPE 8 – RUE COLLECTRICE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Collection/ Distribution	50 %	50 %	Habitation/ Commerciale/ Espace économique	Moyen-Élevé	Collectrice	3 000 - 10 000	40

TYPE 8A – RUE COLLECTRICE



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 1,8 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Certaines lignes régulières de transport en commun empruntent les voies de circulation.
Voie de circulation	La chaussée comporte deux voies de circulation, une par direction, d'une largeur de 3,5 m pour accommoder la circulation d'autobus.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,5 m d'un seul côté. En milieu commercial, il est préconisé d'offrir le stationnement en alternance, d'un côté et de l'autre de la rue.
Végétation	Une banquette végétalisée d'une largeur de 2,2 m est aménagée d'un côté de la chaussée et une autre d'une largeur de 2,7 m du côté où le stationnement est permis.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Les rues collectrices constituent des liens essentiels entre les milieux locaux et les axes de déplacements importants. Leurs fonctions sont à mi-chemin entre la circulation de transit et l'accès aux usages adjacents. En effet, ce type de rue peut se trouver en milieu relativement dense. Les rues collectrices se retrouvent aussi dans plusieurs types de milieux incluant les secteurs résidentiels, commerciaux, industriels et mixtes.

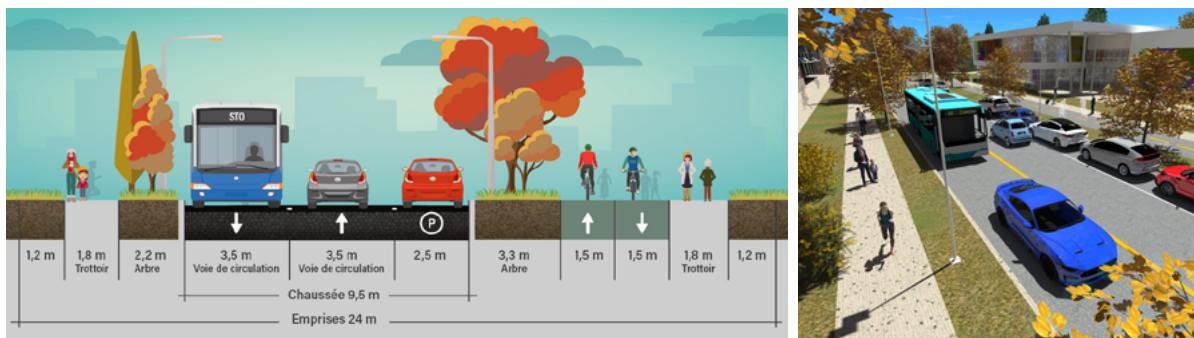
Le gabarit des bâtiments où se retrouvent les rues collectrices est de 4 à 6 étages, lesquels sont composés d'équipements publics importants comme les lieux de culte, bureaux municipaux, écoles et commerces.

En raison de sa forme et de son emprise relativement étroite, ce type de rue, en milieu commercial, offre souvent une vitrine aux commerces locaux à la population du secteur et aux personnes de l'extérieur. Les aménagements, tout au long de la rue, permettent d'ailleurs de créer une ambiance agréable avec la présence de terrasses sur rue, combinées avec de la végétation et d'affichages divers.

Ce type de rue est également caractérisé par une circulation plus dense autant pour les modes actifs et véhiculaires de déplacement, d'autant plus que la plupart des rues de ce type devraient accueillir des services de transport en commun, souvent sous la forme d'autobus.



TYPE 8B – RUE COLLECTRICE EN MILIEU SCOLAIRE



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3 m est aménagée d'un côté de la rue. Celle-ci est séparée de la chaussée par une banquette végétalisée.
Transport en commun	Certaines lignes régulières de transport en commun et les autobus scolaires empruntent les voies de circulation.
Voie de circulation	La chaussée comporte deux voies de circulation, une par direction, d'une largeur de 3,5 m.
Stationnement sur rue	La chaussée comporte une voie de stationnement d'une largeur de 2,5 m d'un seul côté.
Végétation	Une banquette végétalisée d'une largeur de 2,2 m est aménagée d'un côté de la chaussée et une autre d'une largeur de 3,3 m du côté de la piste cyclable bidirectionnelle.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

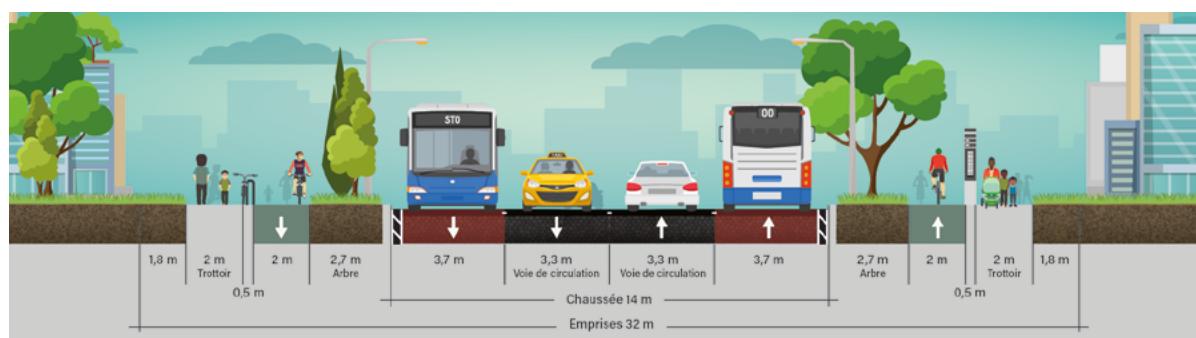
En milieux plus résidentiels ou industriels, la configuration des aménagements destinés aux différents modes de transport devra s'adapter au contexte. Si la circulation de personnes vulnérables, comme des élèves, est importante en raison de la proximité d'une école, il sera pertinent d'offrir des trottoirs plus larges et adéquatement séparés des voies cyclables.

POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES

8.9 TYPE 9 – BOULEVARD COMMUNAUTAIRE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Structurant	> 60 %	< 40 %	Habitation/ Commerciale	Élevé/Très élevé	Collectrice/ Artère	5 000 - 12 000	50

TYPE 9A – BOULEVARD COMMUNAUTAIRE SANS TERRE-PLEIN



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 2 m, ainsi que des espaces contigus de 0,5 m destinés au mobilier urbain, sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Des services de transport en commun sont fréquents sur ce type de rue. Des voies réservées à l'usage exclusif des autobus, des taxis et du covoiturage peuvent être aménagées.
Voie de circulation	La chaussée d'une largeur de 14 m permet différentes configurations. Selon les besoins, la voie de droite peut être une voie de circulation, une voie réservée ou du stationnement sur rue. Des voies de virage peuvent également être aménagées aux approches des intersections.
Stationnement sur rue	Selon les besoins, la voie réservée peut être utilisée par du stationnement sur rue en dehors des heures de pointe.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2,7 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Contrairement aux types de rues précédents, les boulevards communautaires sont généralement conçus pour accueillir davantage de déplacements en transit que de déplacements ayant pour destination finale un bâtiment en bordure de celles-ci. Ces liens fournissent des connexions essentielles entre les différents secteurs de la ville incluant le centre-ville pour l'ensemble des modes de déplacement. D'importants générateurs de déplacements peuvent se trouver en bordure de rue, ce qui entraîne également davantage de conflits pour les modes actifs de déplacement. L'utilisation du sol en bordure de ces rues peut être variable et comporte une mixité d'usages. Il est courant d'y retrouver des commerces et des résidences présentant une compacité moyenne ou élevée, dont le gabarit des bâtiments est de plus grande hauteur (plus de cinq étages).

Même s'il est attendu que le débit journalier véhiculaire soit plus élevé sur ces rues, la vision privilégiée consiste à offrir en priorité des aménagements sécuritaires et efficaces pour les modes actifs et collectifs. Ainsi, chaque mode de déplacement devrait posséder un corridor qui lui est propre, sauf concernant le transport en commun, si le service demeure ponctuel et efficace. Bien que l'ambiance soit moins « locale » que sur une rue collectrice de quartier, l'espace piétonnier peut être animé et il requiert une largeur supplémentaire pour accommoder par exemple des terrasses, des placotteries et du mobilier urbain. Le réseau cyclable doit également permettre les déplacements utilitaires entre les différents secteurs de la ville reliés par ces rues.



TYPE 9B – BOULEVARD COMMUNAUTAIRE AVEC TERRE-PLEIN



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 2 m, ainsi que des espaces contigus de 0,5 m destinés au mobilier urbain, sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Des services de transport en commun sont fréquents sur ce type de rue. Des voies réservées à l'usage exclusif des autobus, des taxis et du covoiturage peuvent être aménagées.
Voie de circulation	La chaussée d'une largeur de 7,3 m par direction permet différentes configurations. Selon les besoins, la voie de droite peut être une voie de circulation, une voie réservée ou du stationnement sur rue. Des voies de virage peuvent également être aménagées dans le terre-plein aux approches des intersections.
Stationnement sur rue	Selon les besoins, la voie réservée peut être utilisée par du stationnement sur rue en dehors des heures de pointe.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2,7 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Le terre-plein central de 5 m permet également la plantation.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Selon l'emprise disponible et le type d'usages sur les lots adjacents, un terre-plein peut être aménagé pour séparer les voies de circulation. Pour permettre l'aménagement de voies de virage ou d'îlots de refuges pour personne piétonne aux intersections, la largeur du terre-plein doit être d'environ 5 m.

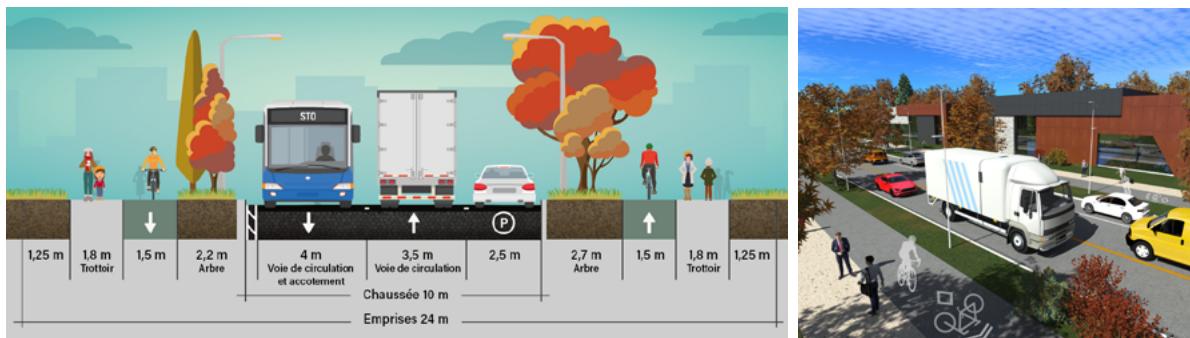


POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES

8.10 TYPE 10 – BOULEVARD ÉCONOMIQUE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Structurant	> 80 %	< 20 %	Espace économique	Moyen-Élevé	Collectrice/Artère	A : 3 000 - 10 000 B : > 8 000	50-70

TYPE 10A – BOULEVARD ÉCONOMIQUE SANS TERRE-PLEIN



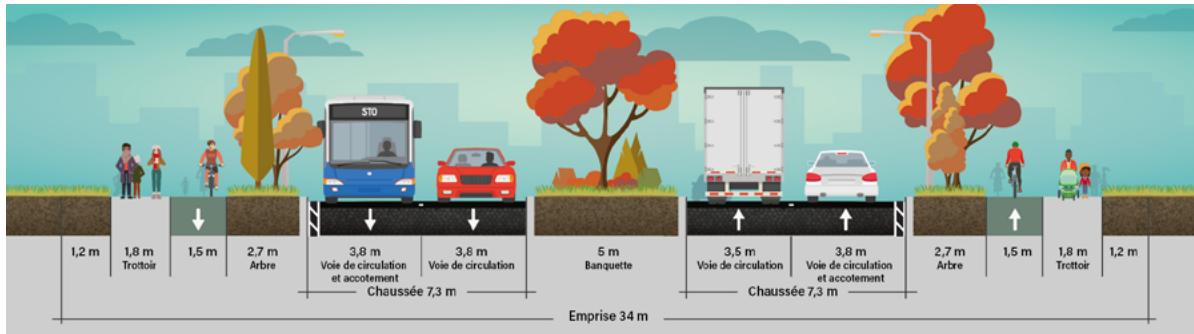
Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 1,5 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Les véhicules de transport en commun empruntent les voies de circulation.
Voie de circulation	La largeur de 10 m permet l'ajout d'une voie de virage aux approches des intersections.
Stationnement sur rue	La chaussée permet d'offrir du stationnement sur rue, si requis.
Végétation	Une banquette végétalisée d'une largeur de 2,2 m est aménagée d'un côté de la chaussée et une autre d'une largeur de 2,7 m du côté du stationnement.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un système de gestion optimale des eaux pluviales est déployé pour gérer les eaux de ruissellement de la totalité de l'emprise.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Le boulevard économique se trouve surtout en milieu industriel. Il supporte un débit véhiculaire journalier relativement élevé et est caractérisé par une forte proportion de déplacement en transit. Le ratio de véhicules lourds y est généralement plus élevé en raison de la présence d'industries.

Ce type de rue joue un rôle de connectivité important à l'échelle de la ville, raison pour laquelle les réseaux piétonniers, cyclables et de transport en commun ne doivent pas être négligés.

Lorsque l'emprise routière est limitée ou que le débit journalier attendu est inférieur à 10 000 véhicules en moyenne, le boulevard économique peut être aménagé sans terre-plein. Dans cette configuration, il n'a qu'une voie par direction, avec la possibilité d'ajouter une voie de virage à l'approche des intersections. Considérant la présence d'une circulation lourde, les usagers et usagères actives y sont séparés de la circulation véhiculaire par une banquette comportant des arbres. De part et d'autre du boulevard, on retrouve une piste cyclable unidirectionnelle et un trottoir. La largeur des aménagements pour les modes actifs est cependant plus étroite que dans le cas du boulevard communautaire, car l'achalandage attendu y est moindre.

TYPE 10B – BOULEVARD ÉCONOMIQUE AVEC TERRE-PLEIN



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 1,8 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 1,5 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Les véhicules de transport en commun empruntent les voies de circulation.
Voie de circulation	La chaussée comporte quatre voies de circulation, deux par direction. Dans chaque direction, on retrouve une voie circulation de 3,8 m, comprenant un accotement, et une voie de circulation de 3,5 m.
Stationnement sur rue	Le stationnement sur rue est généralement interdit.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2,7 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Le terre-plein central de 5 m permet également la plantation.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un système de gestion optimale des eaux pluviales est déployé pour gérer les eaux de ruissellement de la totalité de l'emprise.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

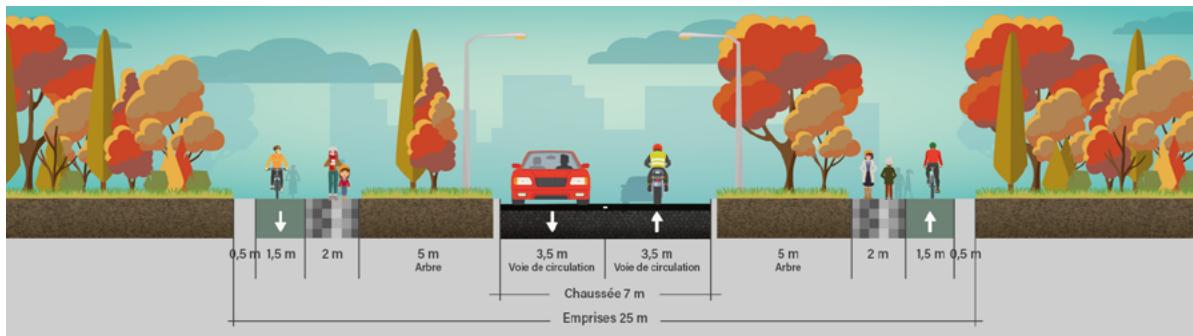
Selon l'emprise disponible et le type d'usages sur les lots adjacents, un terre-plein peut être aménagé pour séparer les voies de circulation. Pour permettre l'aménagement de voies de virage ou d'îlots de refuge pour personne piétonne aux intersections, la largeur du terre-plein doit être d'environ 5 m.



POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES

8.11 TYPE 11 – PROMENADE

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Structurant	> 80 %	< 20 %	Récréatif/communautaire/commercial	Faible	Artère	Variable	50-70



Espace piétonnier	Des sentiers polyvalents ou autres liens actifs conviviaux et sécuritaires d'une largeur minimum de 3,5 m sont aménagés à une bonne distance de la chaussée.
Aménagements cyclables	
Transport en commun	Les véhicules de transport en commun sont surtout en transit sur ce type de rue.
Voie de circulation	La chaussée comporte deux voies de circulation, une par direction, d'une largeur de 3,5 m.
Stationnement sur rue	Le stationnement sur rue est interdit en tout temps.
Végétation	La chaussée est bordée de larges espaces végétalisés de part et d'autre. Ceux-ci ont une largeur minimale de 5 m.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un système de gestion optimale des eaux pluviales est aménagé, facilité par les larges espaces végétalisés.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue.

La promenade constitue un type de rue particulier, au même titre que les autoroutes, où les accès sont limités. Au sens historique du terme, les promenades (parkway) étaient généralement conçues pour être panoramiques pour les automobilistes, traversant souvent des parcs ou autres espaces verts. Aujourd'hui, en Amérique du Nord, ce type de rue est souvent utilisé pour structurer le transport urbain et suburbain en offrant une capacité routière étendue.

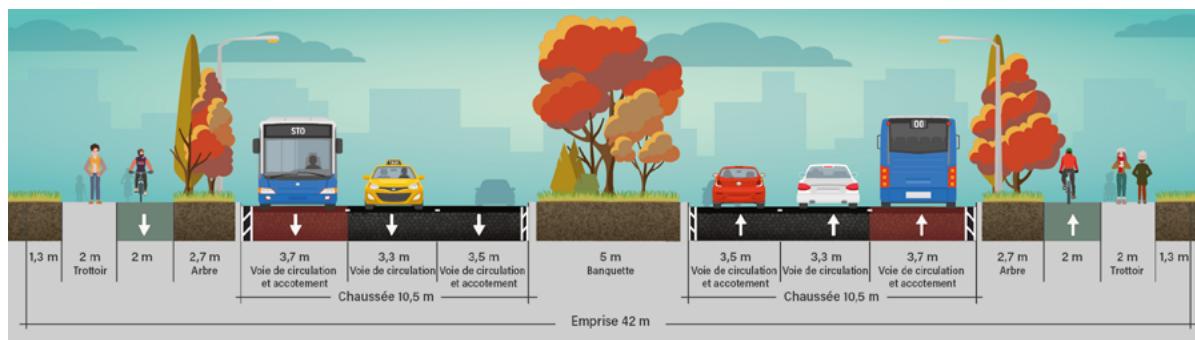
En contexte gatinois, ce type de rue est implanté en milieu naturel ou non bâti, mais il est possible d'y trouver des commerces de faible gabarit aux abords. Les intersections sont souvent très espacées et la limite de vitesse véhiculaire peut être élevée. Pour cette raison, il est peu fréquent de voir des aménagements pour cyclistes et personnes piétonnes sur la chaussée ou en bordure de celle-ci. Malgré tout, des infrastructures destinées à ces modes de déplacement sont essentielles pour structurer la circulation et permettre d'accéder à certains services autrement qu'en véhicule motorisé. Sur ce type de rue, il est préférable d'implanter des voies piétonnes et cyclables à l'extérieur de l'emprise fonctionnelle de la chaussée véhiculaire.

Selon les secteurs reliés par ce type de rue, il est possible que le camionnage de transit soit interdit, notamment pour permettre d'aménager des voies plus étroites et des dégagements verticaux plus faibles. Également, il est peu commun d'y voir un réseau de transport en commun.



8.12 TYPE 12 – AXE DE TRANSPORT STRUCTURANT

Ambiance	Fonction		Utilisation du sol	Compacité du cadre bâti adjacent	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier (véhicules/jour)	Vitesse (km/h)
	Transit	Accès					
Structurant	> 95 %	< 5 %	Toutes	-	Artère	10 000 - 30 000	50-70



Espace piétonnier	Deux trottoirs d'une largeur de 2 m sont aménagés de chaque côté de la rue.
Aménagements cyclables	Deux pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 2 m sont aménagées de chaque côté de la rue. Celles-ci sont contiguës aux trottoirs et séparées de la chaussée par les banquettes végétalisées.
Transport en commun	Des services de transport en commun sont fréquents sur ce type de rue. Des voies réservées à l'usage exclusif des autobus, des taxis et du covoiturage peuvent être aménagées.
Voie de circulation	La largeur de la chaussée est variable et en fonction des besoins. Avec trois voies par direction, la largeur est de 10,5 m par direction. La voie de droite peut être aménagée en voie réservée.
Stationnement sur rue	Le stationnement sur rue est interdit en tout temps.
Végétation	Des banquettes végétalisées d'une largeur de 2,7 m sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Le terre-plein central de 5 m permet également la plantation.
Gestion durable de l'eau pluviale	L'implantation de stratégies de gestion optimale des eaux pluviales permettant de drainer la totalité de l'emprise est priorisée. Des réseaux de drainage de type conventionnel peuvent encore être utilisés pour la chaussée au besoin, mais les surfaces engazonnées sont aménagées pour drainer les autres surfaces imperméables.
Éclairage	Des lampadaires sont installés des deux côtés de la rue, dans l'alignement des banquettes végétalisées.

Ce dernier type de rue concerne les artères structurantes de la Ville de Gatineau. Celles-ci jouent un rôle essentiel dans l'organisation des déplacements et du transport en général dans la ville. C'est sur ces rues que le débit journalier et la limite de vitesse véhiculaire sont généralement les plus élevés. La majorité des déplacements sur ces axes sont des déplacements en transit, pour tous les modes de déplacement.

Malgré l'emprise relativement large que requiert ce type de rue, son intégration au cadre urbain demeure importante. En effet, cette rue peut être implantée dans des milieux présentant des cadres bâties très différents et des compacités très faibles ou très élevées. Ainsi, selon le milieu d'implantation, les aménagements pour les différents modes de déplacement doivent être adaptés en conséquence. De plus, il demeure important de limiter l'impact sur l'environnement en augmentant la couverture végétale et en gérant adéquatement les eaux de surface.

En raison du débit attendu sur une telle rue, il est généralement nécessaire d'y planter deux voies de circulation par direction, qui sont souvent séparées par un terre-plein pour permettre l'aménagement de voies de virage exclusives aux intersections. Selon le type de transport en commun qui y est implanté, l'aménagement des voies pourrait différer. En effet, puisque ces rues traversent souvent la ville pour relier des secteurs importants, un service de transport en commun à grande capacité et grande fréquence est souhaitable. Ainsi, ce type de rue pourrait accueillir un service rapide de bus (SRB), un tramway ou un système léger sur rail (SLR). Selon la nature de ce service, les voies exclusives peuvent se trouver au centre de l'emprise ou en rive de la chaussée.

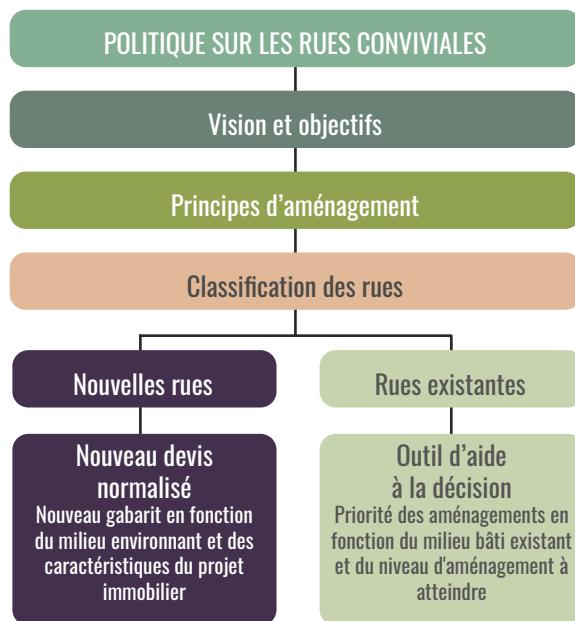
En ce qui concerne les modes actifs de déplacement, il est généralement entendu qu'une séparation physique importante entre la circulation motorisée soit nécessaire pour réduire les inconvénients d'une densité de véhicules importante (bruit, poussière, etc.). Ainsi, les cyclistes devraient bénéficier d'une piste cyclable surélevée unidirectionnelle séparée de la circulation par une bande végétalisée. Le trottoir devrait être adapté au contexte des usages adjacents. Dans un milieu commercial dense, les trottoirs devraient être généreux et présenter des attributs permettant d'améliorer l'expérience des personnes piétonnes. Si la rue traverse des milieux peu denses pour relier entre eux des secteurs de la ville, alors les aménagements pour les modes actifs de déplacement peuvent prendre d'autres formes, notamment un sentier polyvalent, si le débit piétonnier et cycliste le permet.



09 APPLICATION DE LA POLITIQUE DES RUES CONVIVIALES

L’arbre décisionnel présenté à la *Figure 8* de cette Politique détermine le cheminement de planification pour une nouvelle rue ou le réaménagement d’une rue existante.

Figure 8 - Arbre décisionnel de la *Politique des rues conviviales de Gatineau*



Lors de la planification d’un projet immobilier d’investissement privé⁸, et dans le cadre des discussions menant à la signature d’une entente relative à des travaux municipaux, le promoteur devra s’assurer que le projet respecte les exigences de la Politique, qui sont traduites au nouveau devis normalisé.

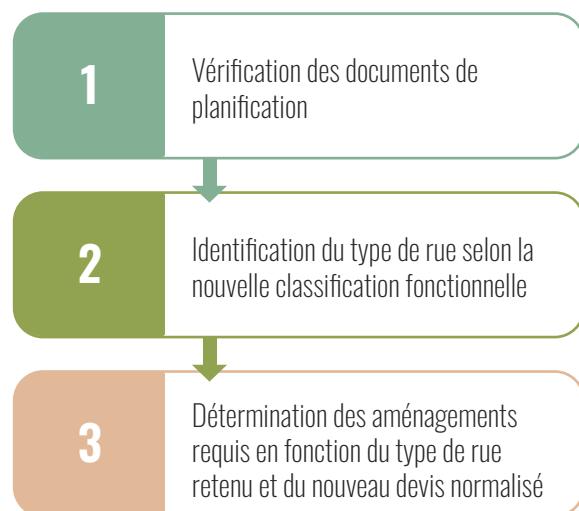
Ainsi, la conception d’une nouvelle rue doit être conforme à ce devis normalisé, tandis que le réaménagement d’une rue existante dépend du niveau d’aménagement que la Ville de Gatineau souhaite atteindre. Le niveau d’aménagement est déterminé par le type de rue visé dans la démarche de la Ville et par les capacités de cette dernière pour sa réalisation.

⁸ Pour que les projets immobiliers s’inscrivent dans la vision du SADR et du PU, la Ville uniformisera ses exigences d’études de mobilité par un nouveau guide. Ce dernier établira les exigences relatives à la préparation des études de mobilité produites par les promoteurs immobiliers privés et publics, dans le cadre des discussions menant à la signature d’ententes relatives à des travaux municipaux. Le guide reflètera les objectifs du *Plan de déplacements durables*, du *Plan directeur du réseau cyclable* et de la *Politique des rues conviviales de Gatineau*. D’ici la mise en application de ce nouveau guide, la *Politique des rues conviviales de Gatineau* permettra de baliser les exigences d’études de mobilité.

9.1 DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES RUES

Un projet immobilier d'investissement privé comportant de nouvelles rues passe par plusieurs étapes avant sa réalisation sur le terrain. Lors de la planification d'un tel projet, le promoteur exprime ses intentions et les services municipaux lui présentent le cadre de planification applicable, tout en lui offrant le soutien nécessaire dans ses démarches.

La *Politique des rues conviviales de Gatineau* s'applique à ce projet de la manière suivante :



Étape 1 : Vérification des documents de planification

Avant d'élaborer la coupe type pour la rue, les documents de planification de la Ville de Gatineau et de ses partenaires, notamment la STO et, lorsque pertinent, la Commission de la capitale nationale (CCN) doivent être consultés pour s'assurer que l'aménagement proposé intégrera les éléments identifiés dans ces documents de planification. Parmi ceux-ci, mentionnons :

- + Carte des corridors scolaires;
- + Plan de déplacements scolaires;
- + Politique des trottoirs manquants;
- + Plan directeur du réseau cyclable;
- + Programme particulier d'urbanisme pour le centre-ville de Gatineau;
- + Programmes particuliers d'urbanisme pour le vieux-Aylmer, le noyau urbain de Buckingham et la rue Notre-Dame;
- + Planifications particulières élaborées par la STO, et lorsque pertinent, la CCN.

Étape 2 : Identification du type de rue selon la nouvelle classification fonctionnelle

Le type de rue fait référence à la classification fonctionnelle (*Tableau 1*) adoptée par la *Politique des rues conviviales de Gatineau* expliquée au chapitre précédent. Le type de rue est déterminé en fonction de la hiérarchie fonctionnelle, de l'ambiance, de la fonction, de l'utilisation du sol et de la compacité du cadre bâti.

Étape 3 : Détermination des aménagements requis en fonction du type de rue retenu et du nouveau devis normalisé

Le type de rue et le nouveau devis normalisé déterminent les aménagements requis pour chaque nouvelle rue dans un projet immobilier d'investissement privé.



9.2 RÉAMÉNAGEMENT DES RUES EXISTANTES

Le réaménagement des rues existantes doit composer avec des contraintes particulières, comme des emprises réduites, l'impossibilité ou la complexité de déplacer certaines infrastructures d'utilité publique, un budget limité, ainsi qu'une volonté de la Ville de minimiser, de façon générale, les impacts sur le milieu environnant. Il est donc rarement possible d'appliquer intégralement les coupes types du devis normalisé dans le contexte de réaménagement d'une rue existante, et ce pour des raisons d'espace ou de financement.

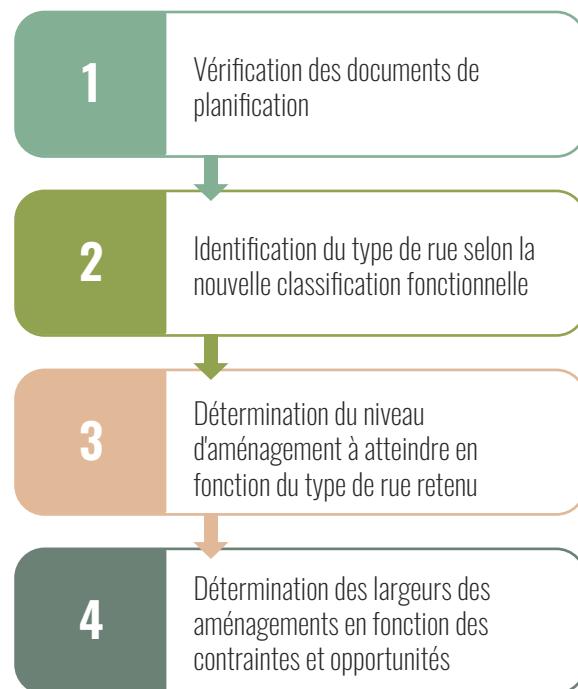
C'est pourquoi la Politique s'appuie sur une méthodologie spécifique aux rues existantes pour identifier les aménagements souhaitables et réalisables lors de travaux de reconstruction complète. Au même titre que pour les nouvelles rues, la vision, les objectifs et les principes d'aménagement de la Politique s'appliquent aux rues existantes. À ce titre, ces éléments ont guidé le développement d'un outil d'aide à la décision lors de travaux de reconstruction complète.

Cet outil d'aide à la décision permet d'appliquer de manière uniforme une méthodologie pour guider le Service des infrastructures et ses partenaires lors de la planification des projets de reconstruction complète des infrastructures municipales (égout / aqueduc / chaussée). Toutefois, des analyses plus poussées sont généralement requises pour déterminer la coupe type retenue en raison des grandes variabilités des aménagements existants.

OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION

L'outil d'aide à la décision pour le réaménagement des rues existantes repose sur les quatre étapes suivantes :

Figure 9 - Étapes pour la transformation de rues existantes en rues conviviales



Étapes 1 et 2

Les étapes 1 et 2 pour le réaménagement d'une rue existante sont les mêmes que pour le développement d'une nouvelle rue.

Étape 3 : Détermination du niveau d'aménagement à atteindre en fonction du type de rue retenu

Afin de cibler les aménagements à réaliser dans un espace souvent restreint, pour chacun des types de rues, un niveau d'aménagement (entre 1 et 5) a été déterminé pour les différents éléments de la rue, comme présentés au *Tableau 2*.

Les aménagements selon les niveaux précédents sont présentés dans le tableau suivant (*Tableau 2*), où une explication de l'aménagement visé est donnée. Les propositions de ce tableau doivent être adaptées pour être cohérentes avec les documents de planification identifiés à l'étape 1.

Tableau 2 - Niveaux d'aménagement à atteindre selon chaque type de rue

1	Limité
2	Élémentaire
3	Normal
4	Élevé
5	Supérieur

No	Type de rue	Espace piétonnier	Aménagement cyclable	Transport en commun	Voies de circulation	Stationnement sur rue	Végétation	Gestion durable de l'eau pluviale
1	Rue piétonne	5	4	1	1	1	4	5
2	Rue partagée	5	3	1	1	2	4	5
3	Rue résidentielle	1	1	1	2	3	2	1
4	Rue de quartier	2	2	2	2	3	2	2
6	Rues d'emplois	2	2	2	3	2	1	4
7	Connecteur de quartier	3	4	2	2	4	3	3
8	Rue collectrice	4	4	3	3	4	4	3
9	Boulevard communautaire	4	5	4	4	5	5	3
10	Boulevard économique	4	4	4	4	2	2	4
11	Promenade	3	4	2	4	1	2	5
12	Axe de transport structurant	4	5	5	5	1	4	1



Les aménagements selon les niveaux précédents sont présentés dans le tableau suivant (*Tableau 3*), où une explication de l'aménagement visé est donnée. Les

propositions de ce tableau doivent être adaptées pour être cohérentes avec les documents de planification identifiés à l'étape 1.

Tableau 3 - Niveaux d'aménagement à atteindre selon les volets d'intervention dans la rue

VOLETS D'INTERVENTION	NIVEAUX D'AMÉNAGEMENT		
	1	2	3
Espace piétonnier	<ul style="list-style-type: none"> – Aucun aménagement piétonnier spécifique, sauf si corridor scolaire ou besoin de continuité 	<ul style="list-style-type: none"> – Trottoir d'un seul côté, à moins que des trottoirs soient déjà présents des deux côtés 	<ul style="list-style-type: none"> – Trottoir minimalement d'un côté, mais viser des deux côtés (si corridor scolaire, continuité, parc) ou une piste multifonctionnelle – Présence sporadique de mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.)
Aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> – Aucun aménagement cyclable spécifique 	<ul style="list-style-type: none"> – Aménagements partagés avec les véhicules motorisés – Environnement confortable pour la majorité des cyclistes – Stationnement vélo où une demande est observée (privé) 	<ul style="list-style-type: none"> – Aménagements partagés où la circulation véhiculaire est apaisée ou aménagements séparés visuellement – Environnement confortable pour la majorité des cyclistes – Stationnement vélo disposé régulièrement
Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> – Pas de service de transport en commun, sauf exception. Dans ce cas, les arrêts peuvent être sans trottoir 	<ul style="list-style-type: none"> – Service local, sporadique ou sans service – On peut retrouver une combinaison d'arrêts avec et sans trottoir 	<ul style="list-style-type: none"> – Service régulier – Bancs et abribus offert selon la demande – Accessibilité et aménagements aux arrêts, selon la demande – La majorité des arrêts ont un trottoir, mais certains arrêts peuvent être sans trottoir
Voies de circulation	<ul style="list-style-type: none"> – La rue est davantage une « place publique » – La capacité routière est limitée et la limite de vitesse faible – Le transit est limité ou impossible dû à la géométrie – Le camionnage est difficile ou impossible, mais possibilité de mesures d'accommodement (livraison, débarcadère) 	<ul style="list-style-type: none"> – L'accent demeure sur la sécurité des modes actifs de déplacement – Une certaine proportion de transit est acceptable et la limite de vitesse est un peu élevée ($\leq 50 \text{ km/h}$) – Pas de camionnage régulier – livraison locale uniquement 	<ul style="list-style-type: none"> – Les voies sont un peu plus larges pour accueillir le transport en commun et la limite de vitesse est plus élevée ($\leq 50 \text{ km/h}$) – La capacité routière est plus grande, selon les besoins – Les intersections sont parfois gérées par des feux de circulation
Stationnement sur rue	<ul style="list-style-type: none"> – Pas de stationnement sur rue, sauf exception 	<ul style="list-style-type: none"> – Le stationnement n'est pas favorisé, mais peut être permis en fonction des besoins 	<ul style="list-style-type: none"> – Offert sur un côté de la rue – Ne requiert pas nécessairement d'affichage (le stationnement peut être permis des deux côtés de la rue, mais l'espace alloué sur la chaussée correspond à un espace de stationnement)
Végétation	<ul style="list-style-type: none"> - Assure l'application des normes en vigueur dans le règlement de zonage en ce qui concerne la plantation et la protection des arbres 		
Gestion durable de l'eau pluviale	<ul style="list-style-type: none"> – Des réseaux de drainage de type conventionnel sont utilisés. 	<ul style="list-style-type: none"> – À minima, les eaux de ruissellement des surfaces imperméables autre que la chaussée sont drainées dans des dépressions situées dans les surfaces engazonnées, avant d'être captées par le réseau de drainage conventionnel de la rue. – La chaussée est drainée par un réseau de drainage de type conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> – À minima, les eaux de ruissellement des surfaces imperméables autre que la chaussée sont drainées dans des dépressions situées dans des surfaces engazonnées, avant d'être captées par le réseau de captage conventionnel de la rue. – Néanmoins, la possibilité de recourir à des stratégies de pratiques de gestion optimale des eaux pluviales devrait être analysée, notamment dans les bassins versants problématiques connus.

4	5
<ul style="list-style-type: none"> – Trottoir des deux côtés – Trottoir séparé des voies de circulation par une banquette – Présence fréquente de mobilier urbain – Éléments améliorant l'expérience des personnes piétonnes (ombre, végétation, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Présence accrue de mobilier urbain – Éléments améliorant l'expérience des personnes piétonnes (ombre, végétation, etc.) – Animation de l'espace piétonnier grâce aux façades rapprochées et attrayantes – Présence de nombreuses places publiques
<ul style="list-style-type: none"> – Aménagements séparés visuellement ou partagés avec les personnes piétonnes – Zones de conflit mises en évidence, surtout aux intersections – Stationnement vélo régulier et permettant d'accueillir la demande en pointe – Possibilité de stations de réparation de vélo 	<ul style="list-style-type: none"> – Aménagements séparés physiquement – Environnement permettant d'accueillir tous les types d'utilisateurs, surtout aux intersections – Stationnement vélo sécurisé à proximité des générateurs importants – Station de réapparition de vélo aux endroits stratégiques
<ul style="list-style-type: none"> – Service fréquent – Possibilité de voies réservées durant les pointes ou de mesures préférentielles pour autobus (MPB) à certaines intersections – Arrêts généralement aménagés (banc, abribus, poubelle, etc.) avec parfois l'information en temps réel – Possibilité de baie de refuge 	<ul style="list-style-type: none"> – Service fréquent ou express structurant le transport dans la ville – Possibilité d'aménagement en site propre ou avec des voies réservées en pointe ou permanentes – Arrêts généralement aménagés (banc, abribus, poubelle, etc.) avec parfois l'information en temps réel
<ul style="list-style-type: none"> – Une proportion importante des véhicules est en transit et le camionnage est plus fréquent – La géométrie est adaptée à des véhicules plus gros – Plusieurs intersections sont gérées par des feux de circulation, parfois coordonnés sur un corridor et la limite de vitesse est parfois plus élevée (< 70 km/h) 	<ul style="list-style-type: none"> – La rue est davantage un « corridor » – Priorité mise sur le transit des véhicules – Capacité élevée, généralement deux voies et plus par direction – Plus grande distance entre les intersections – Limite de vitesse parfois plus élevée (< 70 km/h)
<ul style="list-style-type: none"> – Stationnement offert minimalement d'un côté de la rue, parfois des deux côtés – Favorise le stationnement en alternance des deux côtés de la rue – Présence de débarcadère et d'espaces de livraison 	<ul style="list-style-type: none"> – Demande en stationnement importante, peut être offert des deux côtés de la rue – Possibilité d'intégration d'une gestion dynamique la demande par borne de paiement virtuelle – Accent mis sur la nouvelle mobilité (véhicules électriques, autonomes, etc.) – Favoriser le stationnement en alternance des deux côtés de la rue
<ul style="list-style-type: none"> – Assure l'application des normes en vigueur dans le règlement de zonage en ce qui concerne la plantation et la protection des arbres <p>En présence de terre-plein, y favoriser la plantation d'arbres</p>	
<ul style="list-style-type: none"> – Des stratégies utilisant des pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales sont régulièrement déployées pour gérer les eaux de ruissellement de la totalité de l'emprise de la rue, notamment à l'aide d'infrastructures vertes (fossés, noues, biorétentions, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> – Des stratégies utilisant des pratiques de gestion optimale des eaux pluviales (PGO) sont déployées pour gérer les eaux de ruissellement de la totalité de l'emprise de la rue, notamment à l'aide d'infrastructures vertes (fossés, noues, biorétentions, etc.). – L'utilisation de techniques avec infiltration est aussi encouragée (par exemple, pavage perméable).



Étape 4 : Détermination des largeurs des aménagements en fonction des contraintes et opportunités

Lorsque les types d'aménagements visés sont connus, le tableau qui suit permet de statuer sur les largeurs minimales et souhaitables. Les largeurs sont déterminées en fonction de l'emprise, des contraintes et des opportunités sur le terrain.

Tableau 4 - Proposition de largeur des aménagements pour les rues existantes

Élément	Hiérarchie fonctionnelle/Type de rue/Milieu	Largeur (m)		
		Minimale	Souhaitable	Maximale
Trottoir : couloir piétonnier libre d'obstacle	Rue locale ou collectrice. Milieu industriel, résidentiel à faible ou moyenne densité	1,5	1,8	-
	Boulevard commercial ou artère. Milieu résidentiel à haute densité	1,8	2,5	5,0
Bande ou piste cyclable unidirectionnelle	Tous	1,5	1,8	2,0
Piste cyclable bidirectionnelle	Tous	2,8	3,0	4,0
Piste multifonctionnelle	Tous	3,0	3,5	5,0
Banquette végétalisée	Tous	1,5	2,2	-
Banquette gazonnée	Rue locale ou collectrice	1,0	1,5	-
Chaussée*	Rue locale avec stationnement	6,0	8,5	9,0
	Rue locale sans stationnement	6,0	7,5	8,0
	Rue à sens unique avec stationnement	6,0	7,0	7,5
	Rue collectrice	9,0	9,5	10,0
Voie de circulation	Boulevard/artère voie de gauche (avec terre-plein)	3,0	3,5	3,8
	Boulevard/artère voie de gauche (sans terre-plein)	3,0	3,3	3,5
	Boulevard/artère voie de droite (incluant accotement, sans stationnement)	3,5	3,7	4,0
	Boulevard/artère voie de droite (avec stationnement et/ou bande cyclable)	3,3	3,5	3,7
	Boulevard/artère voie de virage	3,0	3,3	3,5
Stationnement sur rue	Rue locale	2,1	2,3	2,5
	Rue collectrice/boulevard/artère	2,3	2,5	2,5
Accotement pavé	Milieu rural	-	1,5	1,8

*Lorsque la largeur de la chaussée existante est moindre que la largeur minimale indiquée, elle peut être conservée si elle ne cause pas de problème de sécurité.

10 CONCLUSION

La *Politique des rues conviviales de Gatineau* confirme l'engagement de la Ville de Gatineau, ainsi que celui de tous les partenaires œuvrant au développement de son territoire.

Élaborée dans une perspective de développement durable, elle préconise un virage dans la conception des rues pour satisfaire aux nouveaux défis sociaux, économiques et environnementaux de mobilité. Elle concrétise une vision commune à l'action.

La rue conviviale est un élément clé permettant d'élever Gatineau au rang de ville sécuritaire, agréable, dynamique et responsable. Elle est un pas de plus vers le développement d'une ville orientée sur les principes du développement durable et la qualité de vie de sa population.

« **UNE RUE POUR TOUS ET TOUTES !** » conjugue le souhait de jouir d'espaces, d'aménagements et de corridors de mobilité sécuritaires, universellement accessibles, agréables et efficaces, à la volonté de la Ville à satisfaire la population.



ANNEXE

DEVIS NORMALISÉ

