



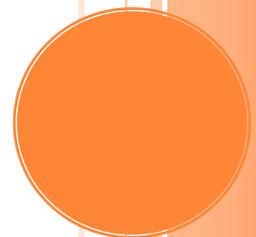
# COMPTE RENDU SÉANCE D'INFORMATION EN LIGNE – AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PROJETÉS POUR LE SECTEUR HULL

*19 octobre 2023*

Rédigé par la Service de l'interaction citoyenne  
avec la collaboration du Service de l'urbanisme et du  
développement durable

Ville de Gatineau

Novembre 2023



## Table des matières

INTRODUCTION .....	3
PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES.....	5
QUESTIONS NON-RÉPONDUES LORS DE LA SOIRÉE .....	22
EN CONCLUSION.....	29

# Introduction

Ce compte rendu de la séance d'information en ligne du 19 octobre 2023 s'inscrit dans le cadre projets d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull. Via les projets envisagés d'ici 2025 dans le Plan directeur du réseau cyclable, l'aménagement de 350 kilomètres de voies cyclables y étaient prévus, dont 150 kilomètres d'ici 2025.

La conception des liens cyclables a fortement évolué dans les dernières années, suivant l'intérêt grandissant des villes et de leurs citoyens pour des environnements favorables aux déplacements à vélo. Les progrès des techniques de construction, l'évolution de l'approche préconisée le long des axes routiers et des intersections, ainsi que la prise de conscience des problématiques vécues par les cyclistes, exercent une influence significative sur la planification et la qualité de réalisation des liens cyclables.

Le Service de l'urbanisme et du développement durable désireait présenter à la population les propositions d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull et plus précisément pour les quatre endroits suivants :

- Axe Gamelin
- Axe Saint-Joseph
- Axe centre-ville
- Axe Mont-Bleu

L'ensemble de la population de Gatineau était convié à cette séance d'information en ligne. Précisément, près de 200 représentants d'organismes ainsi que 750 citoyens intéressés par les consultations publiques à Gatineau ont reçu une invitation par courriel pour assister à cette séance d'information en ligne.

Cette séance d'information en ligne s'est déroulée en mode virtuel via la plateforme de la Ville. 122 citoyens ou représentants d'organismes ont répondu à l'invitation lancée par la Ville. Le but de cette séance d'information en ligne était de :

- Présenter à la population les différentes propositions d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull;
- Expliquer les impacts et les retombées prévues pour chacun des aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull;
- Répondre aux interrogations des participants à la séance d'information en ligne (webinaire) à la suite de la présentation;
- Permettre aux participants d'émettre leurs commentaires sur les propositions d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull.

## **Déroulement**

La rencontre d'information, en mode virtuel, a débuté à 19 h et s'est terminée à 21 h. L'activité s'est déroulée de la façon suivante :

- Mot de bienvenue par madame Olive Kamanyana, conseillère municipale du district du Carrefour-de-l'Hôpital et présidente de la Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité
- Présentation des propositions d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull par madame Nadine Lafond, cheffe de service au Service de l'urbanisme et du développement durable

- Contexte de la démarche de propositions d'aménagements cyclables projetées pour le secteur Hull;
  - Les propositions d'aménagements cyclables projetées pour l'axe Gamelin en particulier;
  - Période de questions et de commentaires pour l'axe Gamelin;
  - Les propositions d'aménagements cyclables projetées pour l'axe Saint-Joseph en particulier;
  - Période de questions et de commentaires pour l'axe Saint-Joseph;
  - Les propositions d'aménagements cyclables projetées pour l'axe centre-ville en particulier;
  - Période de questions et de commentaires pour l'axe centre-ville
  - Les propositions d'aménagements cyclables projetées pour l'axe Mont-Bleu en particulier;
  - Période de questions et de commentaires pour l'axe Mont-Bleu;
  - Les prochaines étapes de la démarche de propositions d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull.
- Mot de clôture

## Période de questions et commentaires

Lors de la période de questions et de commentaires, 100 interventions ont été recensées. Ce sommaire ne constitue pas un verbatim en tant que tel, mais plutôt un résumé des différentes interventions.

*Note au lecteur :*

*Q = Question du participant*

*C = Commentaire d'un participant*

*R = Réponse d'un représentant de la Ville*

### **Première intervention**

C : Le boulevard Mont-Bleu, avec un débit de 8000 à 16 000 véhicules par jour à 50 km/h, selon votre nomogramme, doit être équipé de voies cyclables séparées de la circulation. La conservation des zones de stationnement proposée entre Cité-des-Jeunes et Riel, se fait pour une moyenne de 16 véhicules par jour. Il serait plus judicieux d'utiliser cet espace pour respecter la norme minimale du nomogramme.

R : Idéalement, la piste serait effectivement séparée physiquement de la circulation. La construction de piste à hauteur de trottoir a été évaluée, mais s'avère très coûteuse et nécessite le déplacement des puisards. Comme les travaux routiers prévus à cet endroit ne sont que des travaux de pavage, il n'y a pas d'opportunité de revoir l'aménagement complet du boulevard.

La séparation de la piste par une bordure de béton a été étudiée, mais n'a pas été retenue pour des questions d'entretien hivernal. Les travaux publics nécessitent une largeur de chaussée de 4,5 m pour le déneigement des rues. Comme il y a un terre-plein central, l'ajout d'un obstacle physique vient réduire l'espace pour le déneigement. Le concept retenu prévoit toutefois des bandes cyclables larges (entre 1,8 m et 2 m) et des espaces tampons ce qui permettra d'éloigner la circulation automobile des cyclistes. Le stationnement entre le boul. de la Cité-des-Jeunes et le boul. Riel est conservé pour répondre entre autres au besoin de l'école primaire.

### **Deuxième intervention**

C : Les conducteurs ont l'habitude de vouloir rouler à la limite de vitesse et les chaussées désignées exposent les cyclistes à la frustration des conducteurs. Les chaussées désignées devraient être accompagnées de limite de vitesse de 30 km/h plutôt que 40 km/h et 50 km/h comme il est suggéré dans tous les aménagements prévus.

R : Nous comprenons qu'il ne s'agit pas d'une situation idéale et l'endroit où nous en proposons, le débit est plus faible ou il y a une alternative pas trop loin et qui est plus sécuritaire.

### **Troisième intervention**

C : La rue des Oliviers étant un corridor scolaire, il serait davantage sécuritaire d'avoir des bandes cyclables des deux côtés, en enlevant le stationnement complètement, afin que les élèves (et leurs parents) se sentent en sécurité dans leurs déplacements.

R : C'est un excellent point et il est certain que nous sommes dans une situation de compromis où nous essayons d'améliorer la sécurité des cyclistes. En contrepartie, enlever l'ensemble du stationnement sur rue pour les résidents est un gros changement. Nous voyons cela comme un aménagement qui peut évoluer dans le temps où on débute avec une bande cyclable d'un côté et sur chaussée désignée de l'autre côté au fur et à mesure que le nombre de cyclistes augmentera, nous pourront réévaluer la pertinence de retirer le stationnement sur rue.

### **Quatrième intervention**

C : Je souhaite de tout cœur que les travaux publics donnent leur accord pour l'installation de bordures de béton, qui permettrait à la Ville de Gatineau de faire l'aménagement de pistes cyclables protégées à plus faible coût, comme il s'en fait partout.

### **Cinquième intervention**

Q : Pourquoi ne pas créer une piste cyclable protégée par le stationnement en inversant stationnement et bande cyclable? C'est ce qui se fait partout ailleurs.

R : Ce type d'aménagement se fait de plus en plus, mais pas nécessairement recommandé par Vélo-Québec. Cependant, ce type d'aménagement amène des enjeux pour le déneigement et nous sommes en discussion avec le Service des travaux publics pour faire des projets pilotes pour ce type de lien cyclable.

### **Sixième intervention**

Q : Sur les images de chaussée désignées, le cycliste se trouve directement devant le véhicule. En pratique, qui a la priorité sur ces chaussées? Est-ce que le cycliste doit céder le passage aux voitures?

R : Il s'agit d'un lien qui doit être partagé entre les cyclistes et les automobilistes. Donc, il pourrait être côté-à-côté où le cycliste pourrait être plus près de la bordure de rue. Dans tous les cas, les cyclistes et les piétons devront avoir priorités aux intersections.

### **Septième intervention**

Q : Les bandes cyclables sur Isabelle sont très dangereuses parce que les automobilistes respectent rarement la ligne de peinture de 0.1m au sol. Est-il prévu de faire une piste bidirectionnelle un jour? Ça conviendrait au quartier qui est rempli d'écoles et de familles.

R : Si on réalisait ce lien cyclable aujourd'hui, on ne serait pas en bande cyclable dû au fort débit automobile, mais idéalement en piste cyclable séparée de la circulation (physiquement ou avec une zone tampon) . Cela fait partie du plan directeur de bonifier des aménagements existants, mais pour faire un nouveau lien cyclable sur Isabelle, cela prendrait un réaménagement complet de la rue Isabelle et cela n'est pas prévu à court terme.

### **Huitième intervention**

C : S'assurer que les bandes cyclables soient au moins aussi lisse ou même, moins cahoteuses que la voie automobile, si non, les cyclistes sortent de leur bande pour aller dans la voie auto (bouches d'égout etc.).

R : Effectivement, nous tentons d'arrimer l'ajout de lien cyclable avec des travaux de pavage. Toutefois, comme les besoins sont très grands en pavage et les ressources financières limitées, ce n'est pas toujours possible.

### **Neuvième intervention**

Q : Un cycliste qui empruntera Bourque et qui voudrait tourner à gauche sur Moussette se retrouvera à une intersection où il n'y a pas d'arrêts toutes directions. Qu'avez-vous prévu pour sécuriser le virage à gauche? Je crains que les cyclistes choisissent de rester sur Gamelin qu'ils considéreront comme une option plus sécuritaire.

R : Lors de nos discussions avec les associations, il s'agit d'un élément qui est revenu à plusieurs reprises. Si nous faisons un lien sur la rue Bourque, les associations mentionnaient qu'ils ne

voulaient pas que pour chaque intersection, la priorité soit sur la rue transversale et que l'arrêt soit sur Bourque. Ce sera une situation que nous étudierons plus en détail lors des prochaines étapes de planification.

### **Dixième intervention**

C : Bravo! Une très belle initiative de la ville. Nous avons une bonne infrastructure pour le cyclisme de plaisance, mais celle pour les déplacements quotidiens et fonctionnels est clairement manquante dans Wrightville. La portion surélevée sur Gamelin est particulièrement importante.

### **Onzième intervention**

C : Il faudrait absolument que l'intersection Cité-des-Jeunes / Gamelin soit une intersection protégée avec détection cycliste.

R : L'ajout d'une phase protégée (rouge pour tous les véhicules, donc possibilité de traverser en diagonal) est à l'étude. L'ajout de détection cycliste sera également évalué.

### **Douzième intervention**

Q : Le sentier qui traverse le Domaine Fairview est en gravier ocre qui s'écoule vers Gamelin à chaque orage. Serait-il possible de le convertir en piste cyclable à la place? Ça ferait un lien cyclable logique entre Sœur-Éna-Charland et Joffre, en plus de régler le problème du sentier de mauvaise qualité.

R : Ce lien n'est pas prévu pour l'instant dans le plan directeur du réseau cyclable. Il faut voir ce qu'il va arriver avec le réaménagement de ce secteur. Cependant, nous sommes actuellement en révision du plan directeur du réseau cyclable pour les prochaines années et on pourrait avoir une réflexion sur ce lien.

### **Treizième intervention**

Q : Concernant le feu sur Gamelin et Cité-des-Jeunes avez-vous prévu une plus grande fluidité pour les cyclistes et piétons?

R : Effectivement, on regardait à cette intersection de faire une phase exclusive. Cela signifie que les piétons et les cyclistes pourrait traverser l'intersection en diagonale puisque l'ensemble des feux de circulation serait rouge pour les automobilistes et vert pour les cyclistes. Cependant, on n'a pas encore statué si ce sera le type d'aménagement que nous allons faire, mais la traversée des cyclistes et des piétons à cette intersection est importante du fait qu'il y a des aménagements cyclables dans les quatre coins de cette intersection.

### **Quatorzième intervention**

Q : Avez-vous considéré des options pour éviter un changement de bord de rue de la piste cyclable entre Saint-Raymond et Gamelin sur Lac-des-Fées? Changer de côté pour suivre la piste pour ensuite retourner sur Gamelin est vraiment contre-productif, ce qui fait que beaucoup de gens préfèrent rouler sur le trottoir en sens inverse sur Lac-des-fées entre Saint-Raymond et Gamelin.

R : Une bande cyclable en direction nord a été aménagée sur le boul. de la Cité-des-Jeunes, entre la rue Gamelin et le boul. Saint-Raymond ce qui permet à un cycliste en direction nord de demeurer du côté est de la rue. Nous sommes toutefois conscients de cet enjeu, mais qui ne fait pas partie du plan directeur du réseau cyclable actuel, mais que nous pourrions évaluer lors de la mise à jour de celui-ci.

### **Quinzième intervention**

Q : Dans le même secteur, est-ce qu'il existe un plan pour mieux sécuriser la bande cyclable sur Cité-des-Jeunes entre St-Raymond et Thérien?

R : L'idéal serait d'avoir une piste bidirectionnelle du côté du parc de la Gatineau, ce qui est prévu au plan directeur du réseau cyclable. Cependant, il s'agit d'un projet majeur qui nécessitera un réaménagement de la rue et qui n'est pas planifié à court terme, mais sur lequel nous nous pencherons dans les prochaines années.

### **Seizième intervention**

Q : Avez-vous envisagé de mettre du traçage sur les trottoirs partagés? Présentement, avec les piétons qui s'y trouvent et sont inattentifs, ce n'est pas une option viable pour les déplacements à vélo et donc les cyclistes restent dans la rue avec un espace restreint.

R : Non, l'idée était de donner accès aux commerces sur le boulevard Saint-Joseph, par exemple, parce qu'il n'avait pas suffisamment d'espace pour faire un lien cyclable. Donc, il s'agit d'un espace partagé entre piétons et cyclistes. Le cycliste doit donner la priorité aux piétons.

### **Dix-septième intervention**

Q : Je ne suis pas certaine de comprendre les sens uniques sur Berri. Est-ce que la piste à niveau de trottoir change de côté à l'intersection Montclair et Berri?

R : Oui, c'est exactement cela. La piste cyclable à hauteur de trottoir est dans le sens opposé du trafic véhiculaire. Entre Gamelin et Montclair, le sens unique est vers le sud; la piste cyclable est donc en direction nord. Entre Montclair et Wigwàs, le sens unique est vers le nord et la piste cyclable est donc en direction sud. Ainsi un cycliste qui circule sur la rue Berri en direction nord sera sur une bande cyclable entre Wigwàs et Montclair et sur une piste cyclable entre Montclair et Gamelin.

### **Dix-huitième intervention**

Q : Sur Montclair entre Richelieu et Lionel-Émond, est-ce que ce sera une bande cyclable? Il n'y avait pas de ligne au sol sur votre schéma.

R : Oui, ce sera une bande cyclable dans chacune des directions entre Richelieu et Moussette.

### **Dix-neuvième intervention**

Q : Bravo et merci pour ce plan. Que prévoyez-vous comme signalisation pour amener les cyclistes circulant sur la piste cyclable le long des Allumettières vers le nouvel axe cyclable Berri au lieu de sur les rues Demontigny ou St-Joseph?

R : La Ville de Gatineau a également réalisé un plan de signalisation pour le réseau cyclable. Donc, il aura de la signalisation qui sera déployée dans les prochaines années et il faudra l'ajuster pour ce nouvel aménagement et adéquate.

### **Vingtième intervention**

Q : Est-ce que la section entre Montclair et le casino sera réaménagée?

R : Oui et nous travaillons actuellement sur cette section pour lancer le projet le plus rapidement possible afin de faire la réfection des 400 mètres de ce tronçon et ainsi permettre la connexion du nouveau lien cyclable sur Montclair.

### **Vingt-et-unième intervention**

- Q : Dans l'axe St-Joseph. Pourquoi ne pas faire la connexion directe entre le pont Commanda tout droit vers Alexandre Taché ? Ceci sera alors directement en lien avec la piste cyclable le long de Taché ce qui améliore la connexion avec St-Joseph (cohérence et continuité du lien cyclable)
- R : Le nouveau lien entre le boulevard Alexandre-Taché et le pont Commanda est prévu dans le plan directeur d'aménagement du réseau cyclable, mais à plus long terme parce qu'il y a plusieurs éléments à évaluer, compte tenu de la voie ferrée qui existe encore. C'est pourquoi nous avons prévu immédiatement un lien cyclable sur le boulevard Alexandre-Taché.

### **Vingt-deuxième intervention**

- Q : Sur Lois dans la section avec une bidirectionnelle, y'a pas trop d'entrées charretières pour ça?
- R : Le principal problème que nous avons constaté est du côté est de la rue, il y a un stationnement à 90 degrés. Donc, il n'est pas possible d'aménager quoi que ce soit de ce côté de la rue. C'est pourquoi nous avons retenu la piste bidirectionnelle du côté ouest.

### **Vingt-troisième intervention**

- Q : Est-ce que bollards sont prévus éventuellement sur la bande cyclable de Saint-Joseph étant donné le haut débit de véhicules sur ce boulevard, surtout aux intersections?
- R : Il n'y a pas de bollards prévus sur toute la longueur de Saint-Joseph. On évalue la possibilité de mettre des bollards à l'approche d'une intersection lorsque le virage à droite empiète sur la bande cyclable. On n'a pas encore fait l'analyse pour le boulevard Saint-Joseph, au niveau des intersections et si cela serait requis. Ce sera plus facile à évaluer lorsque nous viendront marquer la bande cyclable, mais ce ne sera pas sur toute la longueur du boulevard Saint-Joseph.

### **Vingt-quatrième intervention**

- C : Un gros wow pour Berri!

### **Vingt-cinquième intervention**

- C : Bravo pour ces nettes améliorations sur Montclair!

### **Vingt-sixième intervention**

- C : Je suis tellement heureuse de voir ces changements! Cette sécurité ajoutée va me donner le goût de prendre mon vélo pour aller au travail au lieu de marcher 40 minutes.

### **Vingt-septième intervention**

- C : La rue Isabelle est dangereuse et on y trouve deux zones scolaires. Je vois très peu d'enfants et d'adolescents utiliser les voies cyclables sur cette rue puisqu'elles ne sont pas sécuritaires. Une sécurité renforcée permettrait à plus de gens de profiter de ce chemin et stimulerait les modes de transports alternatifs à la voiture solo.
- R : Si on réalisait ce lien cyclable aujourd'hui, on n'aménagerait pas une bande cyclable de 1,5 m dû au fort débit automobile, mais idéalement une piste cyclable séparée de la circulation (physiquement ou avec une zone tampon). Cela fait partie du plan directeur de bonifier des

aménagements existants, mais pour faire un nouveau lien cyclable sur Isabelle, cela prendrait un réaménagement complet de la rue Isabelle et cela n'est pas prévu à court terme.

### **Vingt-huitième intervention**

C : Rue Gamelin à l'ouest du boulevard. Du Lac-des-Fées devaient être délimité par une bordure de béton afin d'assurer un corridor scolaire pour les enfants du secteur des Fées qui pourraient ainsi marcher pour aller à l'école.

R : Cet aménagement est actuellement à l'étude.

### **Vingt-neuvième intervention**

C : Bravo et merci de décourager la circulation de transit sur Berri par les sens uniques, et d'envisager des intersections surélevées.

### **Trentième intervention**

C : C'est vraiment super d'avoir une piste cyclable sur l'entièreté d'un axe majeur comme Montclair!

### **Trente-et-unième intervention**

C : Sur Caron, inverser la bande cyclable et le stationnement permettrait de créer une piste cyclable protégée. SVP, faites des projets pilotes pour permettre ce type d'aménagement. Les travaux publics pourraient s'inspirer des pratiques de Montréal et Ottawa pour le déneigement.

R : Nous allons évaluer cette option avec le service des travaux publics.

### **Trente-deuxième intervention**

C : Piste cyclable entre Montclair et Casino à refaire.

### **Trente-troisième intervention**

C : De beaux changements en vue pour le vélo utilitaire au centre-ville. Reste à améliorer le lien avec le MDT!

### **Trente-quatrième intervention**

C : La qualité de la chaussée est très importante peu importe le type d'aménagements.

R : Tout à fait, ce pourquoi nous tentons lorsque possible d'arrimer l'ajout de lien cyclable aux travaux de pavage.

### **Trente-cinquième intervention**

C : Rue Wigwas, entre Moussette et Dufferin, la zone tampon de 0.3m est insuffisante pour protéger les cyclistes des emportières (75 places de stationnement, débit de 3000 véhicules).

R : Comme il n'y a pas de travaux d'infrastructure à cet endroit, nous devons réaliser l'aménagement cyclable dans l'espace disponible sur la chaussée. Les largeurs ont été proposées par le consultant et compte-tenu de l'espace disponible, il est difficile d'augmenter cette zone tampon.

### **Trente-sixième intervention**

C : Bravo pour ces améliorations!

### **Trente-septième intervention**

C : Je tiens déjà à saluer l'aménagement Saint-Rédempteur et Sacré-Cœur, les sens uniques sur Berri, les unidirectionnelles au niveau du trottoir et la volonté d'améliorer la mobilité active. Merci pour votre travail pour élever les standards et proposer les meilleures pratiques en vigueur. Malheureusement, une partie importante des aménagements proposés ne sont pas dans la même veine que les aménagements mentionnés ci-haut. Il y a beaucoup de peinture, alors que l'on sait que la peinture n'est pas de l'infrastructure. La littérature est claire, la peinture améliore peu le sentiment de sécurité. De ce fait, plusieurs changements proposés ne vont pas permettre d'accentuer le changement de part modal; les aménagements proposés sont aussi disparates. Les infrastructures au centre-ville ne favorisent pas la continuité, la prévisibilité et la cohérence des pratiques (les bandes cyclables avec ou sans bollard s'entremêlent de chaussées désignées, de bidirectionnelles et parfois d'unidirectionnelles au niveau du trottoir). De plus, à plusieurs reprises les baies de virages sont conservées alors que le niveau de dangerosité de ces aménagements sont bien documentés.

R : De manière générale, les aménagements proposés respectent les standards adoptés par la Ville. Nous sommes conscients que des aménagements séparés physiquement de la circulation participent plus grandement à modifier les parts modales. Nous avons toutefois des ressources financières limitées et tentons d'optimiser les investissements.

### **Trente-huitième intervention**

C : Merci pour la réfection à venir entre Montclair et le Casino! On a trèèèès hâte!

### **Trente-neuvième intervention**

C : Excellente idée pour les 2 sens uniques opposés sur Berri, qui devrait réduire la circulation de transit. J'aimerais qu'on aborde le concept de complémentarité du plan directeur cyclable et du plan climat de la Ville. Assumons pleinement notre désir collectif de réduction de la place accordée à la voiture. Merci!

### **Quarantième intervention**

C : Bonne décision sur Sacré-Coeur!

### **Quarante-et-unième intervention**

Q : Est-ce qu'un lien entre le boulevard Taché et le pont Commanda est prévu?

R : Le nouveau lien entre le boulevard Alexandre-Taché et le pont Commanda est prévu dans le plan directeur d'aménagement du réseau cyclable, mais à plus long terme parce qu'il y a plusieurs éléments à évaluer, compte tenu de la voie ferrée qui existe encore. C'est pourquoi nous avons prévu immédiatement un lien cyclable sur le boulevard Alexandre-Taché.

### **Quarante-deuxième intervention**

Q : Le feu de circulation à St-Joseph et Taché sera-t-il ajusté pour les cyclistes ou faudra-t-il peser sur un bouton à chaque fois?

R : Il faudra peser sur un bouton à chaque fois.

### **Quarante-troisième intervention**

Q : Le lien manquant sur Taché, coin St-Joseph, L'UQO prévoit construire une résidence sur ce terrain, sont-ils au courant de la piste projetée?

R : Oui, nous sommes actuellement en communication avec l'Université du Québec en Outaouais.

### **Quarante-quatrième intervention**

Q : Merci beaucoup pour le 100 mètres sur Alexandre-Taché au coin St-Joseph vers le Rapibus. Mais est-ce possible de considérer une réparation de la piste par-dessus le ruisseau de la brasserie (côté sud de Taché)? La piste se termine sur environ 20m et le trottoir est dénivélé et brisé. Piste très achalandée.

R : Oui, ce tronçon de piste fera l'objet d'une amélioration dans le cadre de la liste de nos projets.

### **Quarante-cinquième intervention**

Q : Comment les cyclistes traverseront-ils le boulevard des Allumetières sur la rue Lois?

R : C'est via la traverse piétonnière où il y a déjà un feu de circulation. On retrouve un passage à côté du mur anti-bruit qui permettra de rejoindre la rue Lois.

### **Quarante-sixième intervention**

Q : Est-ce que la piste cyclable le long de la promenade du Lac des Fées entre Gamelin et des Allumetières sera déneigé cet hiver ?

R : Cet hiver, cette piste ne sera malheureusement pas déneigée. Pour information, ce sentier appartient à la Commission de la capitale nationale et nous avons déjà fait une demande afin que ce sentier soit déneigé. Nous sommes toujours en attente d'une réponse de leur part.

### **Quarante-septième intervention**

Q : Quels sont les aménagements prévus aux intersections sur Sacré-Cœur, en particulier à Maisonneuve et Laurier? Les feux seront-ils ajustés pour permettre aux cyclistes de passer sans appuyer sur un bouton?

R : Il est difficile de répondre à cette question puisque le phasage des travaux sur le boulevard Maisonneuve est complexe. Toutefois, nous avons précisés à l'intersection de la rue Laval, que nous souhaitons que les gens qui arrivent de la piste bidirectionnelle n'aient pas à attendre et c'est pourquoi nous avons demandé de la détection cycliste.

### **Quarante-huitième intervention**

Q : Considérant le haut débit (13 000) et la limite de vitesse de 50 km/h sur la rue Laurier, entre le boulevard des Allumettières et la rue Victoria, prévoyez-vous installer des balises bollard pour améliorer la sécurité des cyclistes?

R : D'un côté, il y a une piste bidirectionnelle à hauteur de trottoir et qui est très sécuritaire. Pour la bande cyclable, c'est plus dans une perspective de continuité. Les bollards sont prévus seulement à l'intersection Victoria pour éviter lors des virages à droite l'empiètement dans la bande cyclable.

#### **Quarante-neuvième intervention**

Q : Sur la rue Caron, entre la rue Berri et le boulevard Saint-Joseph, il y a risque d'emportière par les voitures stationnées du côté nord pour les cyclistes circulant en direction ouest. Ne serait-il pas plus sécuritaire d'avoir une chaussée désignée accompagnée d'une limite de vitesse de 30 km/h?

R : Il s'agit d'un bon commentaire et nous allons ajouter cette idée dans nos réflexions.

#### **Cinquantième intervention**

C : Il serait pertinent d'avoir un prolongement cyclable du côté nord (stationnement-tennis) de l'école secondaire de l'île qui mènerait au boulevard Sacré-Cœur, surtout considérant la nouvelle voie cyclable sur cet axe routier.

#### **Cinquante-et-unième intervention**

C : Il y a des liens cyclables qui sont attendus depuis longtemps qui sont enfin dans les plans. Ce sont de bonnes nouvelles.

#### **Cinquante-deuxième intervention**

C : Le nouveau sentier dans le parc des Chars de combats devrait être assez large et séparé entre vélos et piétons.

R : Le parc des Chars-de-combat appartient à la Commission de la Capitale Nationale (CCN). La CCN désire limiter les impacts environnementaux de ce lien et conséquemment d'avoir une largeur limitée à 3m.

#### **Cinquante-troisième intervention**

C : En consultant le plan directeur et spécifiquement le secteur de l'île de Hull, on remarque effectivement qu'il y a peu de liens nord-sud au nord du boulevard des Allumettières. On constate qu'il y a un lien sur la rue Laurier et un autre sur la rue Saint-Rédempteur, mais c'est tout. La rue Laval, qui se trouve entre ces deux rues, serait un ajout judicieux afin d'accueillir un nouveau lien cyclable. Ce lien permettrait facilement aux cyclistes d'emprunter le futur lien sur le boulevard Sacré-Cœur qui mènera notamment à l'Imprimerie nationale, le campus Reboul du Cégep de l'Outaouais et le jardin communautaire Reboul qui sont situés sur le boulevard Sacré-Cœur.

R : C'est une très bonne idée que nous prenons en note et qui sera évaluée dans le cadre de la mise à jour du plan directeur d'aménagement du réseau cyclable.

#### **Cinquante-quatrième intervention**

C : Il y a risque d'emportière sur Victoria dans le segment 3 (Notre-Dame à Laurier).

R : Ce lien est déjà marqué, il n'y pas de modifications prévues pour l'instant.

### **Cinquante-cinquième intervention**

C : Sur la rue Notre-Dame-de-l'Île et Laurier, il y a risque d'emportière par les voitures stationnées du côté nord pour les cyclistes circulant en direction ouest, la zone de sécurité de 0.5m est insuffisante. Il serait préférable d'avoir une chaussée désignée accompagnée d'une limite de vitesse de 30 km/h.

R : Ce lien est déjà marqué, il n'y pas de modifications prévues pour l'instant.

### **Cinquante-sixième intervention**

C : Les avancées de trottoir sur la rue Eddy dans la piste sont dangereuses pour les vélos.

R : Le projet en place a l'été 2023 était un lien actif temporaire. Son évaluation est en cours et s'il est aménagé de façon permanente, il sera fait selon les normes.

### **Cinquante-septième intervention**

C : C'est vraiment une excellente nouvelle de voir une première intersection protégée à Gatineau! Mais les îlots de béton devraient être en amande pour éviter de devoir faire un virage à 90 degrés à vélo. L'accessibilité aux personnes malvoyantes demande aussi des aménagements particuliers. Je vous invite à consulter la Ville d'Ottawa (Emmett Proulx) qui en a réalisé un grand nombre et a développé un guide de conception. Comme à Ottawa, toutes les intersections avec lien cyclable devraient dorénavant être protégées. Plusieurs occasions ont été manquées récemment (Allumettières/Morin, Allumettières/Laval, Gamelin/Cité-des-Jeunes, etc.).

R : Nous travaillons en collaboration avec la Ville d'Ottawa et nous solliciterons leur expérience pour l'aménagement des intersections protégées.

### **Cinquante-huitième intervention**

C : Je rêve d'une rue Laval complètement piétonne entre Portage et de l'Hôtel-de-ville 365 jours par année.

### **Cinquante-neuvième intervention**

C : Je me questionne sur la convivialité de la bande cyclable et de la chaussée désignée sur une même rue.

R : L'aménagement d'une bande cyclable et d'une chaussée désignée sur une même rue n'est généralement pas idéale. Cet aménagement est souvent un compromis pour conserver du stationnement d'un côté de la rue. Dans bien des cas, il peut s'agir d'un aménagement qui peut évoluer dans le temps. Au fur et à mesure que le nombre de cyclistes augmentera et que les mentalités évolueront, nous pourrions réévaluer la pertinence de retirer le stationnement sur rue et d'avoir des bandes cyclables des deux côtés.

### **Soixantième intervention**

C : Pistes cyclables versus arrêts d'autobus: par expérience, ces endroits sont dangereux pour les usagers du transport en commun qui embarquent-débarquent et les cyclistes...parce que les usagers des autobus oublient qu'ils 'traversent' une piste cyclable entre l'arrêt et l'autobus. Une fois sur deux, lorsque je roule et croise un tel endroit, je risque d'entrer en collision avec un usager du transport en commun. Ce type d'aménagement est aussi un problème pour les non-voyants (voir dans La Presse 'Le danger invisible des pistes cyclables' - très

intéressant). L'idéal serait d'inverser la piste cyclable avec le trottoir: rue, trottoir, piste cyclable, terrain.

R : Il a été recommandé par Vélo-Québec de toujours avoir la piste cyclable entre la voie de circulation et le trottoir, sinon, les piétons qui cherchent à être le plus éloignés de la circulation se trouveront à marcher dans la piste cyclable. Des aménagements sont toutefois à préconiser aux arrêts d'autobus, soit d'avoir une banquette plus large pour permettre l'embarquement et le débarquement des passagers et de marquer des traverses piétonnes sur la piste cyclable.

### **Soixante-et-unième intervention**

Q : Merci pour la présentation et pour les bonnes nouvelles concernant la rue Berri. La végétation je crois que ça sera pour une autre consultation mais à noter que des arbres toute la longueur de Berri rendraient ça encore plus agréable pour les cyclistes! Pour les intersections de rues, est-ce qu'on planifie de les surélever, ou y a-t-il d'autres mesures de réduction de vitesse envisagées?

R : Effectivement, nous aurions aimés pouvoir inclure davantage de végétation sur la rue Berri, mais nous allons quand même en avoir à certains endroits où nous avons suffisamment d'espace dans l'emprise de la Ville. Pour les intersections de rues, nous prévoyons de surélever et il s'agit de la seule mesure que nous allons apporter afin de réduire la vitesse. Ne pas oublier les arrêts à chacune des intersections.

### **Soixante-deuxième intervention**

Q : Sur Sacré-Cœur, pourquoi ne pas y installer une piste bidirectionnelle tout le long? Ainsi, un cycliste qui circule direction ouest n'aurait pas à traverser la rue en allant vers saint Rédempteur.

R : De plus en plus, on tente d'aménager des liens unidirectionnels et c'est ce qui est recommandé dans les guides de réseaux cyclables. Nous avons toutefois une contrainte au boulevard Maisonneuve et c'est pourquoi nous revenons à un lien bidirectionnel. En revanche, la piste unidirectionnelle est mieux connectée à St-Rédempteur et Montclair. Pour terminer, avoir des pistes bidirectionnelles des deux côtés de la rue ferait beaucoup d'asphalte, surtout quand on tente de réduire les surfaces perméables et les îlots de chaleur.

### **Soixante-troisième intervention**

Q : Laval est une rue traversante du centre-ville. Pourquoi ne rien prévoir à partir de Sacré-Cœur?

R : C'est quelque chose qui ne figure pas au plan directeur d'aménagement du réseau cyclable, mais nous prenons note de cette suggestion qui sera prise en considération dans nos prochaines analyses.

### **Soixante-quatrième intervention**

Q : Une chaussée désignée sur Hôtel-de-Ville, compte tenu du nombre important de voitures et surtout de bus, est-ce vraiment sécuritaire pour les cyclistes?

R : Effectivement, il ne s'agit pas de l'aménagement idéal, mais cet aménagement est complémentaire à la rue Victoria où il y a une bande cyclable et une chaussée désignée dans les directions opposées de la rue Hôtel-de-Ville.

### **Soixante-cinquième intervention**

Q : Pourquoi avoir fait une rue à sens unique sur Victoria?

R : On a analysé différentes options et nous avons évalué qu'il serait plus avantageux de conserver du stationnement sur rue ainsi que conserver le sens unique.

### **Soixante-sixième intervention**

Q : Sera-t-il possible d'améliorer la connexion entre la bande cyclable sur Laurier et le pont McDonald-Cartier?

R : Nous avons déjà eu des réflexions à ce sujet, mais il faudrait voir avec la Commission de la capitale nationale et nous prenons bonne note de la suggestion.

### **Soixante-septième intervention**

Q : Il y a une bande cyclable sur la rue Laval plus près du Centre-ville puis à travers le parc Fontaine. Est-il envisagé éventuellement de poursuivre sur le reste de la rue Laval entre Allumetière et Sacré-Cœur pour faire des liens pour les citoyens du quartier?

R : C'est vraiment une bonne idée et nous allons l'ajouter dans notre planification.

### **Soixante-huitième intervention**

Q : Qu'avez-vous prévu pour sécuriser la traversée de Maisonneuve via la piste bidirectionnelle sur Sacré-Cœur?

R : Nous savons qu'une piste traversera à cet endroit, mais la question de sécurité sera traitée lors de la réalisation des plans et devis.

### **Soixante-neuvième intervention**

Q : Un problème que plusieurs ont constaté cet été sur la rue Eddy était le non-respect de la bande cyclable par des véhicules qui y stationnaient. Des activités de sensibilisation sont-elles prévues ?

R : Nous sommes actuellement en évaluation de ce projet avec des sondages de différents acteurs, tel que les commerçants. De plus, des bollards ont été ajoutés au cours de l'été parce qu'il y avait trop de voitures qui se stationnaient dans la bande cyclable. De plus, avec un nouvel aménagement, il y a toujours une période d'adaptation et nous évaluerons à la suite de notre analyse, ce que nous allons faire pour l'été prochain.

### **Soixante-dixième intervention**

Q : Pourquoi ne pas supprimer la voie de virage à droite sur Cité-des-Jeunes vers Mont-Bleu? Les voies de virage sont un anachronisme dont la dangerosité pour les usagers vulnérables est bien documentée.

R : La suppression de cette voie dépassait l'envergure des travaux.

### **Soixante-dix-et-unième intervention**

Q : Le plan prévoit-il une augmentation du nombre de traverses pour vélo et piétons sur l'ensemble de l'axe Mont-Bleu? Entre les boulevards de la Cité-des-Jeunes et Saint-Joseph, l'on retrouve seulement 3 traverses piétonnes sur 2 kilomètres, soit 30 minutes de marche. L'une d'entre-elles (Daniel-Johnson) ne permet de traverser que d'un seul côté de la rue.

R : On n'ajoutera pas de nouvelles traverses, mais des analyses sont faites actuellement pour avoir des avancées de trottoir qui permettrait de faciliter la traverse des piétons. De plus, nous

avons identifiés plusieurs intersections sur le boulevard Mont-Bleu feront l'objet d'améliorations par l'ajout de feux de circulation par exemple.

### **Soixante-douzième intervention**

Q : Prévoyez-vous ajouter de la protection qui attendent dans la "boite verte" à l'intersection Mont-Bleu et Saint-Joseph?

R : Il n'y a pas de protection prévue dans la « boîte verte ». Il s'agit d'une zone aménagée qui n'a pas de circulation et qui est généralement sécuritaire.

### **Soixante-treizième intervention**

Q : Est-ce que du marquage est prévu dans tous ces aménagements pour que ce soit plus facile pour les cyclistes de savoir où se poursuivent les pistes cyclables. Par exemple le lien de la rue Deveault, stationnement Hydro-Québec, etc. s'il n'y a pas de marquage pour indiquer où sont les liens, ce sera difficile. Aussi peut-être indiquer où mènent ultimement ces liens (dans ce cas-ci, la piste du Rapibus?).

R : Nous développons actuellement un guide d'aménagement pour nos pistes cyclables où nous voulons davantage de marquage aux intersections qui permettraient d'avoir un meilleur cheminement dans les itinéraires. Nous avons également fait un plan de signalisation pour le réseau cyclable qu'on va débiter au courant de la prochaine année.

### **Soixante-quatorzième intervention**

Q : Prévoyez-vous des consultations avec la population pour la création du prochain plan quinquennal?

R : Initialement, ce n'était pas prévu puisque les liens actuels ont émané d'une vaste démarche consultative de 2017. Nous sommes davantage dans la phase de la poursuite de la mise en œuvre du plan directeur d'aménagement du réseau cyclable. Il y a beaucoup de liens prioritaires identifiés dans le plan directeur qui n'ont pas été réalisés. Une vaste démarche consultative surviendrait davantage lors de la révision du plan directeur et qui est planifié dans cinq ans.

### **Soixante-quinzième intervention**

Q : Mont-Bleu, avec 8000 à 16 000 véhicules par jour à 50 km/h, doit comprendre des voies cyclables protégées selon votre nomogramme. Le stationnement qu'on propose d'y conserver sert pour 16 véhicules en moyenne. Est-ce vraiment nécessaire de ne pas respecter nos propres normes pour 16 voitures?

R : Sur Mont-Bleu, ce sont seulement des travaux de pavage qui sont prévus et on n'a pas l'obtenir de revoir l'ensemble du gabarit de la rue qui permettrait de faire une piste cyclable à hauteur de trottoir. C'est pourquoi on retrouve une piste cyclable large comprenant une bande tampon.

### **Soixante-seizième intervention**

Q : Sacré-Cœur: comment va se connecter la piste cyclable qui se trouvera du côté Nord à partir de St-Rédempteur à la piste cyclable qui se trouvera du côté Sud pour les deux tiers Est de Sacré-Cœur?

R : De plus en plus, on tente d'aménager des liens unidirectionnels et c'est ce qui est recommandé dans les guides de réseaux cyclables. Nous avons également une contrainte à Maisonneuve et c'est pourquoi nous revenons à un lien bidirectionnel. En revanche,

l'unidirectionnelle est mieux connecté à St-Rédempteur et Montclair. Pour terminer, avoir du bidirectionnel des deux côtés de la rue ferait beaucoup d'asphalte, surtout quand on tente de réduire les surfaces perméables. De la détection cycliste est prévue à l'intersection de la rue Laval pour faciliter la traverse du boul. Sacré-Cœur.

### **Soixante-dix-septième intervention**

- Q : Est-ce qu'il y a une traverse prévue pour passer de St-Joseph à Carrière sur St-Raymond? C'est une connexion cruciale qui est complètement ignorée dans les plans.
- R : C'est prévu au plan directeur, mais sa réalisation sera à plus long terme et qui nécessitera un projet routier important, accompagné d'une réflexion.

### **Soixante-dix-huitième intervention**

- Q : L'hiver dernier le déneigement sur la piste bidirectionnelle sur Cité-des-Jeunes était tellement mal fait qu'il était impossible de rouler en fat bike dessus. Est-il prévu de l'améliorer cette année?
- R : La Ville de Gatineau prévoit de faire une présentation dans les prochaines semaines sur son déneigement hivernal et de rester à l'affût des changements qui seront apportés à la politique de déneigement.

### **Soixante-dix-neuvième intervention**

- Q : Est-ce que la ville de Gatineau va poursuivre la sécurisation des bandes cyclables avec la fameuse peinture blanche sur la chaussée en fin d'été, début d'automne? Le peinturage serait plus sécuritaire en début de saison (fin avril, mai) ...et il faudrait définitivement songer à mettre plus de bollards le long de toutes les bandes cyclables.
- R : On comprend l'insatisfaction du moment où le marquage est effectué, mais il faut comprendre que l'ensemble des municipalités aimeraient avoir leur marquage en même temps et qu'il existe peu de firme et que cela nécessite plusieurs journées consécutives avec du beau temps. C'est pourquoi on se retrouve souvent tard dans la saison. Pour les bollards, nous désirons les placer à des endroits stratégiques et non les multiplier. La littérature démontre que mettre des bollards a pour effet que dès que les automobilistes ne voient pas de bollards, ils en profitent pour se stationner dans la bande cyclable. Il faut les placer de façon stratégique et c'est pourquoi nous visons près des intersections qui comprennent des virages à droites ou pour une bande cyclable à sens inverse de la circulation.

### **Quatre-vingtième intervention**

- Q : Encore sur Alexandre Taché, proche de l'édifice Eddy qui est en risque d'effondrement, pouvez-vous nous rassurer que la solution temporaire ne soit pas retirée tant que le risque d'effondrement de l'édifice ne sera pas corrigé ?
- R : Nous n'avons pas la réponse à cette question pour l'instant.

### **Quatre-vingts-et-unième intervention**

- Q : Le sentier cyclable de béton le long du Rapibus, entre Montclair et le casino est en très mauvaise condition. Est-ce qu'un repavage est prévu dans le court terme.
- R : Oui, c'est un projet de réfection prioritaire et sa réalisation est prévue à court terme.

### **Quatre-vingt-deuxième intervention**

Q : La sortie de l'autoroute 5 vers Saint-Joseph Nord comprend un arrêt qui n'est pas systématiquement respecté et où les automobilistes ne remarquent pas toujours les piétons. Quelle infrastructure sera prévue pour la bretelle ?

R : Cette bretelle appartient au Ministère des transports et la Ville de Gatineau ne peut décider de son réaligement. Cependant, nous avons déjà souligné cette idée au ministère

### **Quatre-vingt-troisième intervention**

Q : Quels est le délai pour l'aménagement de ces liens cyclables? 1 à 5 ans? Plus? On a bien hâte! Simplement pour mieux gérer mon impatience.

R : Chaque projet à son échéancier et certains aménagement cyclable projetés se grefferont à des travaux prévus, tel que du pavage, réfection d'égouts et d'aqueducs et autres. Nos prévisions de réalisation à court terme (2024 à 2027) et à moyen terme (2027 à 2030). Cependant, nous n'avons pas de date précise pour un projet en particulier.

### **Quatre-vingt-quatrième intervention**

Q : Avez-vous prévu de créer un réseau cyclable supérieur et lisible, comme le REV de Montréal ou Vélocité à Québec?

R : Nous avons une hiérarchie dans notre réseau cyclable où nous avons des artères cyclables. Sans avoir de nom, ces artères jouent le même rôle que le REV. Avec l'implantation de la signalisation du réseau cyclable, cela va venir mettre en évidence ce réseau supérieur.

### **Quatre-vingt-cinquième intervention**

Q : Dans le secteur Mont-Bleu - et un peu hors de cette discussion - est-ce qu'il y des considérations en cours pour finalement faire le lien entre le Chemin Freeman (ou le secteur de la Sportèque) et la véloroute Chelsea-Wakefield en utilisant l'ancien chemin de fers.

R : Nous sommes tous conscient que ce serait un ajout extraordinaire. La portion du tronçon mentionné est principalement sur le territoire de la Ville de Chelsea et cela reviendrait à eux de prendre une décision à ce sujet.

### **Quatre-vingt-sixième intervention**

Q : Serait-il possible d'envisager l'ajout de boucles de détection pour les cyclistes comme à Ottawa? Les poteaux sont souvent mal positionnés par rapport au parcours logique d'un cycliste et demandent des détours et demi-tours pour appuyer sur le bouton.

R : On a plusieurs systèmes de détection des cyclistes par caméra. Par exemple, celui sur la rue Wigwas fonctionne assez bien et nous désirons en rajouter davantage de ce type de système qui permet de changer le phasage.

### **Quatre-vingt-septième intervention**

Q : Pourquoi l'aménagement de Mont-Bleu ne respecte pas le nomogramme? 8000 -16 000 véhicules à 50 km/h = voies protégées

R : Sur Mont-Bleu, ce sont seulement des travaux de pavage qui sont prévus et on n'a pas l'obtenir de revoir l'ensemble du gabarit de la rue qui permettrait de faire une piste cyclable à hauteur de trottoir. C'est pourquoi on retrouve une piste cyclable large comprenant une bande tampon.

### **Quatre-vingt-huitième intervention**

- C : Rue Laurier près du musée de l'Histoire: la piste cyclable du côté Est est super dangereuse...avec les gens qui vont débarquer des autobus = recette gagnante pour des collisions, des blessures et beaucoup, mais beaucoup de frustrations. La piste cyclable devrait être du côté Ouest. Ou sinon, les arrêts-débarcadères pour les autobus devraient être collés le long des trottoirs. Ainsi, dans l'ordre, on aurait: rue, piste ou bande cyclable (si la piste cyclable est du côté Ouest de Laurier), débarcadère des autobus, trottoir, terrain.
- R : La piste est du côté est car elle forme une boucle avec la Ville d'Ottawa et les ponts Alexandra et Portage. Des aménagements seront mis en place pour canaliser les déplacements des visiteurs lors de l'embarquement et du débarquement des autobus.

### **Quatre-vingt-neuvième intervention**

- C : J'espère que vous considérerez ajouter une rampe à vélo pour l'escalier de la rue de l'Escalier. L'accès au quartier en haut de celui-ci est présentement difficile en raison de l'inclinaison des rues, en particulier pour les plus jeunes, et du fait que seulement deux rues éloignées du boulevard Mont-Bleu vont dans le quartier (dont Jumonville qui est impraticable en vélo).
- R : Nous prenons en note cet élément.

### **Quatre-vingt-dixième intervention**

- C : Le stationnement sur Mont-Bleu sert souvent aux étudiants qui ne veulent pas payer le stationnement du Cégep. Oui, il est un peu plus occupé, mais ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'options de stationnements.

### **Quatre-vingt-onzième intervention**

- C : Bravo, belles présentations. Plusieurs bonnes améliorations.

### **Quatre-vingt-douzième intervention**

- C : Un peu de demi-mesures qui ne font pas trop de sens, mais en général ce sont plusieurs pas dans la bonne direction, bravo! ON ROULE.

### **Quatre-vingt-treizième intervention**

- C : Dans la présentation complète du centre-ville à la page 25, vous indiquez que la rue Hôtel-de-Ville est empruntée par deux lignes d'autobus. Or la portion Portage-Laurier est utilisée par un très grand nombre de lignes. La chaussée désignée est loin d'être idéale, d'autant qu'en se mettant sur le côté si on craint les autobus, on se retrouve dans la zone d'emportière. Une bande cyclable devrait être aménagée sur cette section.
- R : L'aménagement sur la rue Hôtel-de-Ville est complémentaire à ce qui vient d'être aménagé sur la rue Victoria (bande cyclable dans une direction et chaussée désignée dans l'autre). Lors de travaux d'infrastructure sur l'une de ces deux rues, une piste à hauteur de trottoir sera considérée.

### **Quatre-vingt-quatorzième intervention**

- C : Étant que je suis autant cycliste qu'automobiliste dans le centre-ville, je crois, à mon avis, qu'il faudrait privilégier autant que faire se peut des bandes cyclables bidirectionnelles

protégées d'un côté de la rue et une voie de stationnement de l'autre. Pensons aussi au recours à des rues à sens unique pour faciliter le déplacement des cyclistes et pourquoi pas à des autoroutes-vélos dans des axes très prisés.

#### **Quatre-vingt-quinzième intervention**

C : SVP arrêter de toujours mettre une bande de trottoir (en ciment) à chaque fois qu'une piste cyclable croise une rue. Ce p'tit bout de trottoir devient une (grosse) bosse puisque l'asphalte de part et d'autre du ciment a tendance à s'affaisser. C'est très inconfortable et ça donne des gros coups sur le corps et à la 'machine à deux roues'.

R : Un projet-pilote de piste sans bordure de béton sera réalisé sur la piste de la rue Berri.

#### **Quatre-vingt-seizième intervention**

C : Prévoir lors de traversées de rues, par exemple piste cyclable qui traverse St-Joseph à la hauteur des Allumettières, que les cyclistes ou les gens en fauteuil roulant n'aient pas à affronter une bordure de 45 degrés pour traverser la rue.

#### **Quatre-vingt-dix-septième intervention**

C : Bravo, excellent travail!

#### **Quatre-vingt-dix-huitième intervention**

C : Bravo, beau travail! On a bien hâte de rouler sur tous ces liens!

#### **Quatre-vingt-dix-neuvième intervention**

C : Merci à toutes et tous pour cette rencontre virtuelle.

#### **Centième intervention**

Q : Une personne qui voyage direction est sur la rue Bourque devra arrêter aux nombreux arrêts. Donc, les cyclistes prioriseront probablement de plutôt circuler sur Gamelin. Comment planifiez-vous influencer les cyclistes à utiliser Bourque? Exemple : ajouter des arrêts pour les voitures qui circulent sur les rues perpendiculaires.

R : On n'a pas encore analysé en détail l'objectif d'avoir des arrêts dans toutes les directions.

## Questions non-répondues lors de la soirée

Dans le cadre de séance d'information en ligne, 23 questions n'ont été abordées et voici les réponses à celles-ci.

### **Première question**

Q : Est-ce qu'on peut écouter cette présentation en différée?

R : Oui. Elle se trouve désormais dans la section « Comment participer » de la page Web de l'événement, sur le site Web de la Ville :

### **Deuxième question**

Q : Est-ce qu'il serait possible d'envisager éventuellement qu'on ait plus besoin de toujours peser sur les boutons? Que pour certaines artères, ça devienne automatiques, qu'on assume qu'il y a presque toujours des cyclistes piétons.

R : Cette réflexion doit être tenue pour l'ensemble du territoire. Pour l'instant, nous tentons d'ajouter de la détection cycliste à certains endroits.

### **Troisième question**

Q : Les infrastructures avec bollard ou bloc de bétons sont trop souvent sale, remplit de gravier ou endommager et les usagers, à cause des bollard et bloc n'ont alors aucune option. Y a-t-il des entretiens préventifs de prévu pour ces aménagements?

R : Effectivement, l'entretien des liens cyclables situés entre deux bordures de béton est plus complexe. Dans les prochaines années, nous tentons d'aménager de plus en plus de piste à hauteur du trottoir (comme la piste sur la rue Laurier), ce qui facilite l'entretien.

### **Quatrième question**

Q : Est-ce qu'il y aura une consultation comme celle-ci pour la rue Isabelle?

R : L'amélioration de l'aménagement cyclable de la rue Isabelle ne se trouve pas dans le plan directeur du réseau cyclable actuel mais son amélioration pourrait être envisagé pour la prochaine période 2025-2030. Comme la majorité des projets cyclables, des représentants d'Action Vélo Outaouais seront consultés.

### **Cinquième question**

Q : Dans le secteur Mont-Bleu, est-ce qu'il y des considérations en cours pour finalement faire le lien entre le Chemin Freeman (ou le secteur de la Sportèque) et la véloroute Chelsea-Wakefield en utilisant l'ancien chemin de fers?

R : L'emprise ferroviaire de ce tronçon est principalement située sur le territoire de la municipalité de Chelsea. Si cette dernière décidait de réaménager le lien pour qu'il soit accessible, la Ville de Gatineau pourrait envisager de compléter la petite portion au nord du chemin Freeman qui est sur son territoire.

### **Sixième question**

Q : Est-ce possible de terminer et réparer les vingt mètres de piste du ruisseau de la Brasserie, du côté sud de Taché? La piste devient le trottoir et est dénivelé et brisé.

R : L'amélioration de ce tronçon sera analysée dans les prochaines années en collaboration avec les partenaires concernés. La Ville n'est pas propriétaire du pont et ne peut donc pas y faire les aménagements qu'elle souhaite.

### **Septième question**

Q : Peut-être un peu hors secteur, mais les bandes cyclables sur Saint-Joseph entre Mont-Bleu et le pont Alonzo sont étroites, inégales (disparaissent complètement à certains endroits) et généralement dangereuses. Est-il prévu d'améliorer la situation à long terme?

R : Les accotements sur le pont Alonzo et à son approche doivent être revus dans le cadre du projet de la réfection du pont prévu en collaboration avec le MTMD. La portion plus au sud jusqu'au chemin Freeman est prévu être refait en collaboration avec le projet de développement immobilier du côté est de Saint-Joseph.

### **Huitième question**

Q : Est-ce qu'il va y avoir un plan pour améliorer la qualité des bandes cyclables? Souvent, il est essentiel de déborder dans la rue à cause de la qualité de la chaussée.

R : Il n'existe pas de programme de financement spécifique pour cet enjeu. Les bandes cyclables sont refaites en même temps que le re-surfage de la rue.

### **Neuvième question**

Q : Sur Taché, pourriez-vous considérer de raccorder le nouveau lien au stationnement de l'UQO? Ce raccourci est déjà bien apprécié comme on peut le voir sur les vues satellites, il serait bien de l'officialiser.

R : Ce terrain appartient à l'UQO mais nous tenterons de planifier l'aménagement de celui-ci en priorité pendant la période 2025-2030.

### **Dixième question**

Q : Bravo et merci d'améliorer ce réseau cyclable. Est-ce que la ville de Gatineau prévoit offrir des subventions pour l'achat de vélos électriques? Cela permettrait de réduire le trafic et d'améliorer la qualité de l'air.

R : Ceci n'est pas prévu à court terme, il n'y a pas de budget prévu au plan directeur du réseau cyclable.

### **Onzième question**

Q : Est-il considéré de faire une séance de travail avec les équipes d'Ottawa ou de Montréal pour voir les bonnes pratiques de ces villes (par exemple inverser bandes cyclables/stationnements et déneigement de ces axes), améliorer nos pratiques et finalement convaincre nos équipes de travaux publics de la faisabilité de ces aménagements?

R : Nous échangeons sur les meilleures pratiques d'aménagement et d'entretien avec d'autres villes lors de rencontres périodiques ou ponctuelles.

### **Douzième question**

Q : Est-il considéré de mettre une piste bidirectionnelle sur Labelle un jour? Il y aurait eu amplement d'espace pour le faire sans les aménagements en béton qui empiètent dans la rue (et qui forcent les cyclistes à rouler plus près des voitures). Ça connecterait Gamelin à Allumetières et correspondrait au quartier (écoles et familles).

R : Nous comprenons que les avancées de trottoir installées afin de modérer la circulation automobile n'avantage pas les cyclistes sur cette rue. Le réaménagement de celle-ci n'est toutefois pas prévu dans le plan directeur du réseau cyclable. Il peut être envisager de circuler sur les bandes cyclables que l'on retrouve sur le boulevard Moussette et, éventuellement, sur la rue Berri.

### **Treizième question**

Q : Y aurait-il possibilité de connecter le collège Héritage et le centre Asticou? Plusieurs personnes passent déjà là.

R : Le prolongement de la piste multifonctionnelle le long du boul. de la Cité-des-Jeunes entre la rue Thérien et le boul. Saint-Raymond est prévu. Ce projet devra toutefois s'arrimer à un projet routier dans ce secteur. Pour l'instant, il n'y a pas d'échéancier précis pour ce projet.

### **Quatorzième question**

Q : Les bonnes pratiques recommandent les chaussées désignées pour des limites de vitesse à 30 Km/h mais la vitesse max sur la rue des Oliviers est fixée à 40km/h. Des changements prévus? Est-ce qu'une signalisation sera ajoutée pour annoncer les chaussées désignées.

R : Selon le ministère des transports de la mobilité durable (MTMD), les chaussées désignées peuvent être aménagées en milieu urbain lorsque la vitesse affichée est de 50 km/h ou moins où le débit journalier moyen estival est inférieur à 3000 véhicules par jour. Sur la rue des Oliviers, le débit journaliers est de 1 100 véhicules par jour et la vitesse maximale est de 40 km/h et respectent donc les normes provinciales. Nous sommes conscients qu'il ne s'agit pas d'un aménagement idéal. De la signalisation au sol et sur des panneaux viendront annoncer la bande cyclable et la chaussée désignée. Le rétrécissement des voies de circulation par l'ajout de la bande cyclable contribuera à faire réduire la vitesse des automobilistes, mais la vitesse affichée demeurera à 40 km/h.

### **Quinzième question**

Q : Les pistes cyclables protégées par un stationnement est une pratique beaucoup plus sécuritaire. Pourquoi proposez-vous le contraire?

R : Pour l'instant, le guide de Vélo-Québec recommande d'implanter la bande cyclable entre la voie de circulation et la zone de stationnement. Afin d'avoir la bande cyclable entre le trottoir et le stationnement, celle-ci est généralement accompagnée d'une mesure physique (bordure de béton) pour éviter que les véhicules ne stationnement dans la bande cyclable. Nous évaluons ce type d'aménagement, des contraintes résident dans son entretien hivernal.

### **Seizième question**

Q : À quelle étape en sommes-nous au niveau du processus décisionnel de l'aménagement du réseau?

R : Le plan directeur du réseau cyclable adopté en 2018 a établi des priorités d'aménagement pour la période 2019-2024 et pour après 2025 avec du financement prévu jusqu'à la fin 2024. La Ville de Gatineau est donc présentement en analyse afin de re-prioriser et financer les aménagements pour la période 2025-2030.

### **Dix-septième question**

Q : Pourquoi ne pas poursuivre jusqu'à St-Joseph et sur Bourque?

R : Si la question concerne la rue Gamelin, il est prévu que des pistes unidirectionnelles à hauteur de trottoir soient aménagées entre Berri et Saint-Joseph. Sur la rue Bourque, une bande cyclable vers l'est sera aménagée entre les rues Maurice et Berri pour pallier l'absence d'une telle bande sur la rue Gamelin.

### **Dix-huitième question**

Q : Quand on traverse Cité-Des-Jeunes d'est en ouest sur Gamelin, on tombe sur un tronçon de piste cyclable désuet (la CCN a coupé le bout qui est près du terrain de soccer). Les cyclistes doivent donc continuer sur Gamelin en sens inverse (!?) et traverser un peu n'importe quand. Est-il prévu de reconnecter la piste cyclable à celle qui se rend jusqu'à P3?

R : Oui. Il y aura des bandes cyclables de 2 mètres de chaque côté de la rue Gamelin entre Cité-des-Jeunes et la rue des Fées.

### **Dix-neuvième question**

Q : On voit que des pistes ou bandes cyclables sont projetées sur des portions de Saint-Raymond. Pourquoi ne pas aménager une piste cyclable sur l'ensemble de Saint-Raymond plutôt que de créer tous ces détours sur les rues avoisinantes? Il est presque assuré que les cyclistes se déplaçant à Saint-Raymond n'emprunteront pas ces rues pour seulement quelques mètres de distance.

R : Le boulevard Saint-Raymond n'a pas été priorisé pour l'aménagement de voies cyclables au plan directeur du réseau cyclable. Cela dit, si jamais celui-ci était réaménagé, les principes de la politique sur les rues conviviales y seraient appliqués.

### **Vingtème question**

Q : Est-ce qu'il y aura de la signalisation au sol pour indiquer aux cyclistes où se poursuivent les liens cyclables et leurs options? Pour mieux les diriger.

R : En partie oui. La Ville conçoit présentement un guide d'aménagement des voies cyclables qui inclura notamment des directives en matière de marquage des voies cyclables. Selon le type de voie cyclable et d'intersection, du marquage au sol sera prévu dans les prochains aménagements. De plus, un plan de signalisation du réseau cyclable a été réalisé, sa mise en œuvre débutera dans les prochaines années.

### **Vingt-et-unième question**

Q : Quel est l'aménagement prévu pour l'intersection Mont-Bleu/Daniel Johnson? il n'y a présentement pas de traverse du boulevard du côté est de l'intersection. Si la piste multi

début à cet endroit, les cyclistes devront traverser du côté est pour rejoindre la bande cyclable du côté nord.

R : Une traverse sera aménagée à cette intersection gérée par un feu de circulation.

### **Vingt-deuxième question**

Q : Une bande cyclable entre des voitures stationnées et des voitures circulant sont prévues à plusieurs endroits. Par exemple sur la Rue Caron entre les rues Berri et Saint-Joseph (axe St-Joseph). Sachant le risque élevé d'emportière que ce genre d'aménagement comporte j'aimerais savoir ce qui a mené à ce choix plutôt qu'une chaussée désignée?

R : La bande cyclable offre un environnement dédié au vélo contrairement à la chaussée désignée qui partage la chaussée avec les véhicules. Suite aux commentaires reçus concernant cette bande cyclable, il sera évalué si elle pourrait être plutôt être à la hauteur du trottoir et donc séparée physiquement de la circulation.

### **Vingt-troisième question**

En vue de la séance d'information de ce soir, j'aimerais partager quelques commentaires et questions concernant l'axe Gamelin. Tout d'abord, j'aimerais questionner le plan ci-dessous.

- Flèches rouges : sentier cyclable qui n'existe plus depuis longtemps. Pourquoi est-ce encore sur le plan ?

**Effectivement, cette portion de sentier est fermée. Merci pour ce signalement, nous allons mettre à jour nos données géomatiques.**

- Flèche bleue : Aménagement du coin Gamelin et Maurice. Quels seront les impacts du stationnement sur la rue Maurice ? Je devine qu'il y aura un petit bout de piste cyclable sur Maurice pour aller rejoindre Bourque. Mais le coin Maurice/Gamelin n'est pas très clair, ni défini sur le plan. De plus, s'il ne reste qu'une voie direction ouest sur Gamelin, il y a aura une file plus longue de voitures. Il sera donc assez difficile, voir impossible de tourner à gauche sur Gamelin depuis Maurice.

**Le bout de piste manquant pour rejoindre la rue Maurice est sur un terrain appartenant à la CCN. Nous sommes en discussion avec eux pour ajouter cette piste afin d'aller rejoindre la rue Bourque. Lorsque cette piste sera ajoutée, le stationnement sera interdit sur la rue Maurice de part et d'autre de cette piste. Ceci améliorera la visibilité des piétons et cyclistes.**

**Les interventions planifiées visent à améliorer la sécurité et le confort des usagers en modes actifs, pour y parvenir, il est possible que la capacité routière soit réduite.**



## **Voici d'autres commentaires et questions concernant l'intersection Cité-des-Jeunes/Gamelin**

### **1. Traverse en diagonale**

- Belle idée ! Qu'en est-il concrètement sur la fluidité de la circulation et la patience des usagers ?

**Compte-tenu des déplacements en diagonal, la phase exclusive semble une bonne alternative pour cette intersection. Ceci a toutefois un impact sur le temps d'attente des automobilistes et sur les autobus de la STO. Des validations restent à faire auprès de la STO afin de ne pas trop retarder leurs usagers. Rappelons que les interventions planifiées visent à améliorer la sécurité et le confort des usagers en modes actifs, pour y parvenir, il est possible que la capacité routière soit réduite.**

### **2. Éclairage insuffisant**

- Je traverse cette intersection tous les jours à pieds avec mon chien. J'ai d'ailleurs évité deux collisions avec une voiture l'hiver dernier, malgré le fait que mon chien avait un collier lumineux. Il a fallu 3 requêtes pour que l'on vienne changer l'ampoule (brûlée depuis longtemps) du lampadaire qui est accroché au poteau électrique. Et bien que le grand lampadaire fonctionne maintenant, ce n'est pas encore assez éclairé.

**L'éclairage sera analysé dans une prochaine étape lors de la préparation des plans et devis.**

### **3. Plus de présence policière**

- Ça serait bien de voir, à l'heure de pointe, des policiers être présents sur place, à l'extérieur de leur véhicule pour sensibiliser, avertir et informer. Il y a un brigadier à la sortie des classes mais à 16h, il est parti. L'heure de pointe ne fait que débiter à cette heure.

**Nous n'avons pas de contrôle sur le travail des policiers. La meilleure façon d'arriver à votre fin est de signaler des enjeux observés au 311 ou, pour des comportements contraires au Code de la sécurité routière, directement à la police.**

### **4. Intersection problématique**

- J'habite la rue Maurice et je vois les feux de circulation de ma fenêtre. Et surtout, j'entends des klaxons tous les jours, signe que cette intersection est problématique. Étant donné un grand volume de circulation de cyclistes et de piétons aux heures de pointe, est-ce que le virage à droite sur un feu rouge devrait être interdit (dans les 4 sens) ?

**Des boucles de détection des véhicules sont présentes aux quatre approches de cette intersection, ce qui permet d'ajuster le phasage en fonction de la demande. Les usagers en mode actifs doivent quant à eux appuyer sur le bouton poussoir pour avoir la phase piétonne. Le phasage ainsi que le virage à droite au feu rouge seront révisés lors de la mise en place du lien cyclable sur la rue Gamelin.**

## **5. Boutons d'activation des feux pour piétons**

- Certains boutons sont à repositionner car les gens n'allument pas les bons feux (confusion) et donc ils perdent leur tour (frustration) et traversent sans respecter les feux.

**Effectivement, dans le quadrant sud-est, le bouton est positionné pour usagers qui sont sur le trottoir plutôt que ceux qui viennent de la piste multifonctionnelle. Nous allons voir à corriger cette situation.**

## **6. Passage pour les ambulances**

Les ambulances venant de St-Raymond et de la Promenade du Lac-des-Fées passent plusieurs fois par jour sur Gamelin entre Cité-des-Jeunes et Lionel-Émond, soit devant le collège Nouvelles-Frontières. D'ailleurs, le trafic est assez chaotique à la sortie des classes avec tous les parents qui viennent chercher leurs enfants. Si ce passage est bloqué par la circulation, comment ne pas nuire au trajet des ambulances pour se rendre à l'hôpital dont l'accès est sur Gamelin (entre Lionel-Émond et Moussette) ?

**Selon les résultats de simulation, les interventions planifiées ne devraient pas faire croître la congestion de façon substantielle. Il est également à prévoir qu'en réduisant la capacité routière de l'intersection Cité-des-Jeunes/Gamelin par l'ajout d'une phase exclusive, certains automobilistes emprunteront le boulevard Saint-Raymond plutôt que la rue Gamelin**

## En conclusion

Cette séance d'information en ligne a permis aux citoyens et représentants d'organismes de s'informer et de poser des questions sur les propositions d'aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull. Les principales préoccupations soulevées par les participants sont :

- Plusieurs questions de compréhension sur les types d'aménagements cyclables proposés pour les secteurs Mont-Bleu, Saint-Raymond, Saint-Joseph et centre-ville;
- Les différentes mesures de sécurité pour les cyclistes qui seront mis en place lors de ces nouveaux aménagements cyclables;
- Plusieurs commentaires positifs quant aux aménagements cyclables proposés pour les différents secteurs;
- Les échéanciers de réalisation des différents aménagements cyclables proposés pour les différents secteurs.

Voici les grandes étapes du chantier à retenir dans le cadre de ce projet, ainsi que les étapes d'approbation prévues pour les aménagements cyclables projetés pour le secteur Hull :

Réalisation de **plans conceptuels et d'études de faisabilité**

**Présentations** aux différents partenaires, conseillers municipaux et associations

**Séance d'information publique** pour répondre aux questions de la population

Production **des plans et devis**: en cours

**Réalisation** des travaux

*Les personnes-ressources de la Ville ayant contribué à cette séance d'information en ligne sont :*

- *Martin Beaulieu – directeur territorial adjoint des centres de services d'Aylmer et Hull*
- *Thierry Clément – coordonnateur aux transports du Service de l'urbanisme et du développement durable*
- *Maria Forero Betancourt – coordonnatrice en planification au Service Infrastructures et projets*
- *Jérôme Hubert-Dugas – responsable de projets au Service Infrastructures et projets*
- *Olive Kamanyana, conseillère municipale du district du Carrefour-de-l'Hôpital et présidente de la CTDDS*
- *Nadine Lafond, cheffe de service au Service de l'urbanisme et du développement durable*
- *Pascal Thivierge, chargé de projets en participation publique Service de l'interaction citoyenne*