



MISE À JOUR
DU PLAN DIRECTEUR
DU RÉSEAU CYCLABLE
DE LA VILLE DE GATINEAU

RAPPORT DE
CONSULTATION
2017

Table des matières

1	Contexte _____	2
1.1	Rappel de la démarche de mise à jour du plan directeur du réseau cyclable _____	2
1.2	Les objectifs des activités de participation publique _____	2
1.3	Présentation du processus de consultation publique _____	2
2	Consultation en ligne _____	6
2.1	Introduction _____	6
2.1.1	Résultats des questionnaires _____	7
2.1.2	Cartographie participative _____	24
3	Atelier avec les associations et organismes _____	39
3.1.1	Déroulement de l'atelier _____	39
3.1.2	Synthèse des commentaires reçus _____	40
4	Impact des consultations sur la planification du réseau et sur les stratégies _____	52
4.1.1	Modifications au réseau cyclable proposé _____	52
4.1.2	Résultats des consultations et processus de priorisation _____	55
4.1.3	Gestion du réseau cyclable existant _____	55
4.1.4	Politiques et stratégies en faveur d'une culture vélo _____	56
5	Conclusion et prochaines étapes _____	57

Liste des tableaux

Tableau 2.1	Nombre de commentaires recueillis par district électoral _____	26
Tableau 2.2	Endroits du réseau existant jugés problématiques _____	29
Tableau 2.3	Intersections jugées les plus problématiques _____	30
Tableau 2.4	Commentaires ciblant l'intersection entre la Rue Gamelin et la Promenade Lac-des-Fées _____	31
Tableau 2.6	Chaussées en mauvais état _____	33
Tableau 2.5	Liens cyclables manquants les plus mentionnés _____	35
Tableau 3.1	: Commentaires spécifiques – Secteurs Aylmer – Le Plateau _____	41
Tableau 3.2	: Commentaires spécifiques – Secteur Hull _____	43
Tableau 3.3	: Commentaires spécifiques – Secteur Gatineau Ouest _____	45
Tableau 3.4	: Commentaires spécifiques – Gatineau-Est, Masson-Angers, Buckingham _____	46
Tableau 3.5	: Commentaires sur la hiérarchie cyclable _____	48
Tableau 3.6	: Commentaires généraux _____	49

Liste des figures

Figure 2.1	Statistiques sur les répondants _____	7
Figure 2.2	Historique d'utilisation du vélo par les répondants cyclistes _____	7
Figure 2.3	Motivation des participants à pratiquer le vélo _____	8
Figure 2.4	Répartition géographique des répondants au questionnaire en ligne _____	9
Figure 2.5	Répartition géographique des lieux d'emploi ou d'étude des répondants au questionnaire en ligne _____	10
Figure 2.6	Répartition des âges des répondants _____	11
Figure 2.7	Occupation des répondants _____	12
Figure 2.8	Revenu moyen des ménages des répondants _____	13
Figure 2.9	Niveau de scolarité des répondants _____	14
Figure 2.10	Habitudes des participants cyclistes en saison estivale _____	15
Figure 2.11	Habitudes des participants cyclistes en saison hivernale _____	15
Figure 2.12	Modes de transport alternatifs au vélo par les répondants cyclistes _____	16
Figure 2.13	Facteurs influençant la décision d'utiliser le vélo _____	17
Figure 2.14	Satisfaction des aspects cyclables de Gatineau _____	18
Figure 2.15	Appréciation de l'infrastructure actuelle en aménagements pour vélos _____	19
Figure 2.16	Appréciation de l'infrastructure actuelle en aménagements pour vélos _____	20
Figure 2.17	Caractéristiques d'une bonne voie cyclable _____	21
Figure 2.18	Impact des actions politiques incitatives au vélo _____	22
Figure 2.19	Investissement dans les infrastructures cyclables _____	23
Figure 2.20	Problématiques soulevées à travers la cartographie participative _____	25
Figure 2.21	Nombre de commentaires recueillis par district _____	25
Figure 3.1 :	Positionnement des commentaires recueillis sur les secteurs d'Aylmer et le Plateau _____	40
Figure 3.2 :	Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Hull _____	42
Figure 3.3 :	Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Gatineau Ouest _____	44
Figure 3.4	Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Gatineau Est _____	46
Figure 3.5	Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Buckingham _____	47
Figure 4.1	Consultations dans l'élaboration et la priorisation du réseau cyclable hiérarchisé _____	52
Figure 4.2	Dimensions d'une culture du vélo _____	56

Liste des annexes

Annexe A	Invitation des organismes et des associations pour l'atelier du 23 mai 2017
Annexe B	Liste des organismes et associations présentes à l'atelier du 23 mai 2017



1

MISE EN CONTEXTE



1 Contexte

1.1 Rappel de la démarche de mise à jour du plan directeur du réseau cyclable

Au cours des prochaines années, la Ville de Gatineau souhaite devenir un modèle d'avant-garde en se dotant d'un réseau cyclable sécuritaire, connecté et convivial répondant aux besoins actuels et futurs. La Ville a ainsi décidé de faire une mise à jour de son plan directeur des sentiers récréatifs 2007 en y ajoutant une dimension utilitaire pour les déplacements quotidiens. À terme, la Ville souhaite doubler la part modale des déplacements cyclistes. Elle a retenu les services de CIMA+ et Mobycon pour l'accompagner dans cet exercice.

Pour bonifier ses réflexions liées au réseau cyclable et développer une liste de projets prioritaires, la Ville de Gatineau a établi un processus de participation publique ciblant les préoccupations et les opinions des citoyens et des acteurs de la région.

1.2 Les objectifs des activités de participation publique

Les activités de participation publique ont permis de recueillir l'opinion des participants quant à la mise à jour du plan directeur du réseau cyclable, selon un cadre précis et connu de tous.

Objectifs des activités de participation publique :

- Connaître les préoccupations, les préférences et les opinions des citoyens et des organismes sur les principes de hiérarchisation et d'aménagement du réseau cyclable projeté;
- Informer les citoyens et les organismes sur le processus de mise à jour du plan directeur du réseau cyclable utilitaire et récréatif et du processus décisionnel;
- Permettre aux citoyens et aux organismes d'identifier les enjeux de sécurité et les liens cyclables manquants dans le réseau actuel ;
- Déterminer les enjeux et les priorités sur les actions et les champs d'interventions à privilégier lors de la mise à jour du plan directeur du réseau cyclable utilitaire et récréatif.

1.3 Présentation du processus de consultation publique

Le processus consultatif a mobilisé le Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD), la Section de planification stratégique (protocole de participation publique), le Service des communications (plan de communication) de la Ville de Gatineau et leurs consultants respectifs. Sous l'égide du SUDD, la firme CIMA+ et Mobycon devaient élaborer un réseau cyclable proposé sur la base de la demande actuelle et d'une hiérarchie attribuable aux liens cyclables sur le réseau proposé. Les ressources professionnelles de CIMA+ étaient présentes et sont intervenues lors de l'atelier de travail auprès des organismes du milieu.

Le processus de consultation publique s'articule en trois composantes :

1. **Consultation des services de la Ville et des autres services publics** : la première étape de validation consiste en un entretien téléphonique avec les responsables de différents services publics, autant internes à la Ville qu'externes. Cette étape permet d'établir des constats supplémentaires venant de parties travaillant dans l'une des composantes du plan directeur;

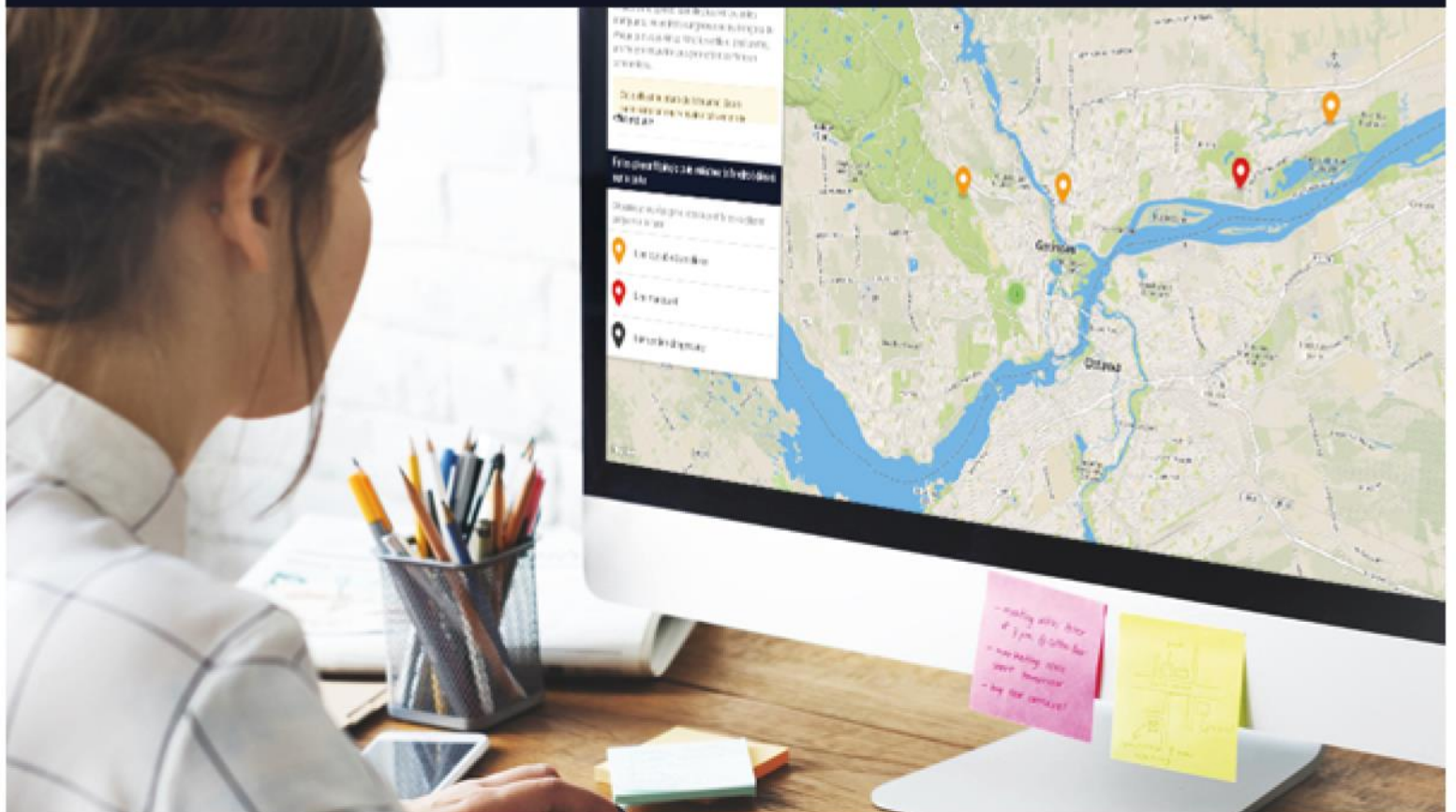
2. **Consultation avec les groupes du milieu** : les groupes du milieu ont une connaissance du terrain. Ces groupes sont des usagers attentifs de l'actuel réseau, et leurs avis permettent d'indiquer précisément les secteurs problématiques et les potentielles pistes de solutions. Ces groupes ont été consultés par l'entremise d'un atelier de travail;
3. **Consultation des citoyens** : les citoyens sont les premiers bénéficiaires d'un plan directeur cyclable efficace. Leurs opinions et préoccupations sont donc importantes afin de répondre à leurs attentes. Les citoyens ont été consultés avec un questionnaire en ligne et une carte interactive.

Ce rapport de consultation publique décrit d'abord le processus de consultation et l'information générée à la faveur des activités publiques. Il présente ensuite les résultats et procède à l'analyse. Une synthèse résume les principales constatations et propose les pistes de réflexion les plus pertinentes pour guider l'ébauche finale du plan directeur du réseau cyclable.



2

CONSULTATION EN LIGNE



2 Consultation en ligne

2.1 Introduction

Le processus consultatif lié au plan directeur du réseau cyclable a été conçu pour que les citoyens partagent leurs connaissances et commentaires sur le territoire en s'assurant de pouvoir les intégrer efficacement aux analyses en cours. La Ville de Gatineau s'est dotée d'une plateforme web permettant aux citoyens de partager leurs idées avec un questionnaire et une carte interactive. Ceci a permis d'en apprendre davantage sur :

- Les déplacements des répondants;
- Les trajets utilitaires et les liens manquants;
- L'expérience de déplacement;
- Les défis de l'actuel réseau cyclable;
- Les stratégies soutenant le développement d'une culture vélo

Le questionnaire et la carte étaient en ligne entre le 30 avril et le 3 juin 2017. Afin d'étendre le bassin de répondants potentiels, le site a été produit en langue française et anglaise. Le questionnaire a été partagé sur plusieurs plateformes médiatiques, des listes d'envoi de la Ville et d'associations partenaires, et à l'intérieur de certaines activités réalisées durant le Mois du Vélo 2017.

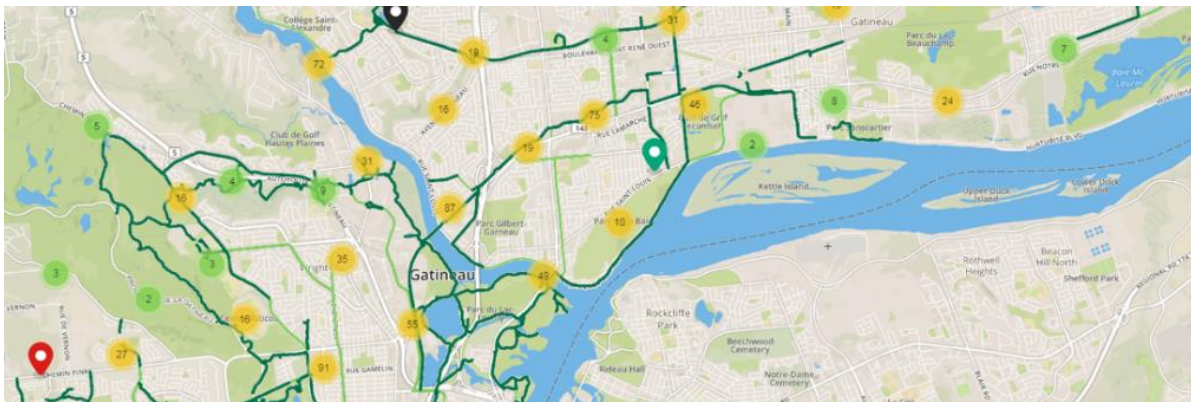
Le site était accessible au lien suivant : <https://www.gatineauvillevelo.ca/>

Questionnaires

Deux questionnaires ont été conçus. Le premier comptait 28 questions adressées aux cyclistes et le second 23 questions adressées aux personnes qui n'utilisent pas ou peu le vélo. Certaines de ces questions étaient subdivisées en sous-questions. Répondre au questionnaire était estimé à environ 20 minutes.

Carte participative

L'approche cartographique permettait aux citoyens de pointer très facilement les endroits qu'ils jugeaient problématiques et de partager plus d'informations au besoin.



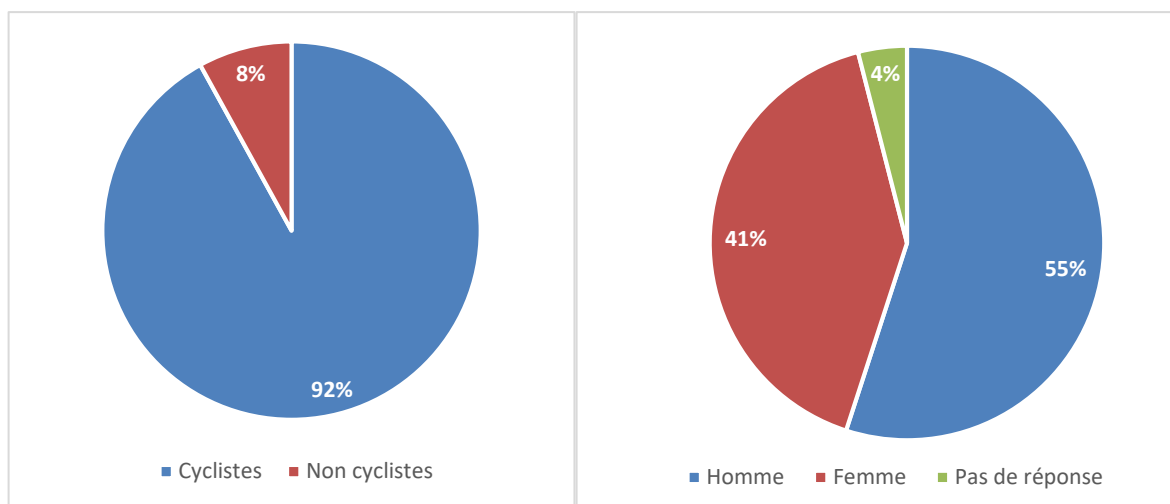
2.1.1 Résultats des questionnaires

Profil des répondants

686 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, dont 90 % de francophones et 10 % d'anglophones. De ce nombre, 631 personnes ont déclaré faire du vélo et 55 personnes ont déclaré ne pas en faire. De tous les répondants, 55 % étaient des hommes et 41 % des femmes. 4 % des citoyens ont préféré ne pas répondre (voir figure 2.1).

Le pourcentage de femmes atteignait 60 % dans la catégorie des personnes ne faisant pas de vélo.

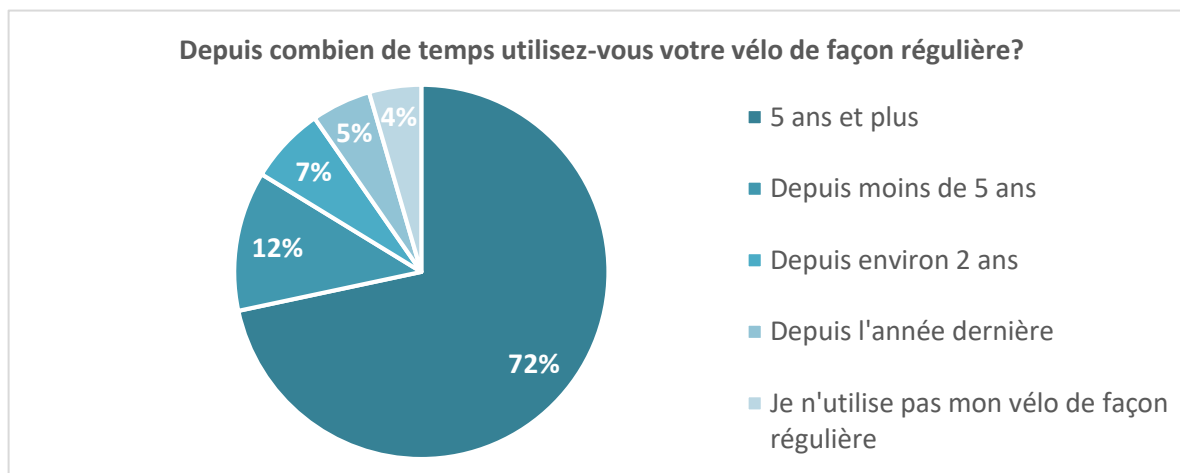
Figure 2.1 Statistiques sur les répondants



La figure ci-dessous montre également que les cyclistes ayant répondu au questionnaire sont en grande majorité des personnes pratiquant régulièrement le vélo depuis quelques années : 72 % des participants déclarent faire du vélo régulièrement depuis cinq ans et plus.

Près de 12 % des répondants cyclistes affirmaient avoir commencé à utiliser leur vélo régulièrement depuis moins de deux ans. Par contre, la part des cyclistes ayant affirmé ne pas utiliser leur vélo de manière régulière ne représente que 4 %.

Figure 2.2 Historique d'utilisation du vélo par les répondants cyclistes

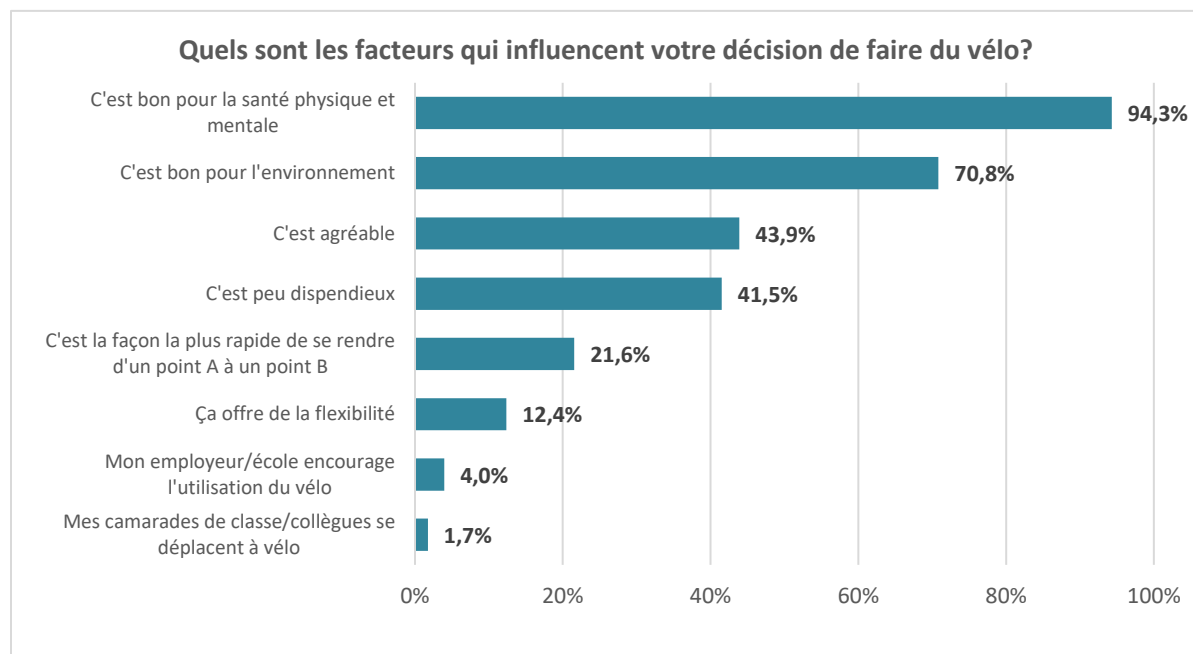


Nombreuses sont les raisons qui motivent les participants à faire du vélo, et la figure 2.3 éclaire ces résultats. La grande majorité des cyclistes, 94,3 %, ont indiqué que les facteurs de santé physique et mentale les influençaient à opter pour le vélo. Parmi les autres raisons les plus souvent invoquées, plus de 70 % des cyclistes soulevaient l'importance du facteur environnemental. Un peu plus de 40 % des cyclistes jugent le vélo attrayant pour son côté agréable ou parce qu'il est peu dispendieux.

Selon les résultats, on observe également que 21,6 % des répondants jugent que le vélo est le moyen de transport le plus rapide pour se rendre d'un point A à un point B, et 12,4 % indiquent que la flexibilité qu'il offre est un facteur considéré.

Un large groupe de répondant n'a pas identifié les mesures déployées sur les lieux d'étude ou de travail, ou l'influence des collègues ou des camarades de classe, comme étant des facteurs influençant la décision d'utiliser le vélo. Il est néanmoins important de rappeler que la plupart des cyclistes ayant répondu au questionnaire pédalent régulièrement depuis plus de deux ans et qu'il s'agit probablement de personnes déjà convaincues des bienfaits du vélo depuis longtemps.

Figure 2.3 Motivation des participants à pratiquer le vélo

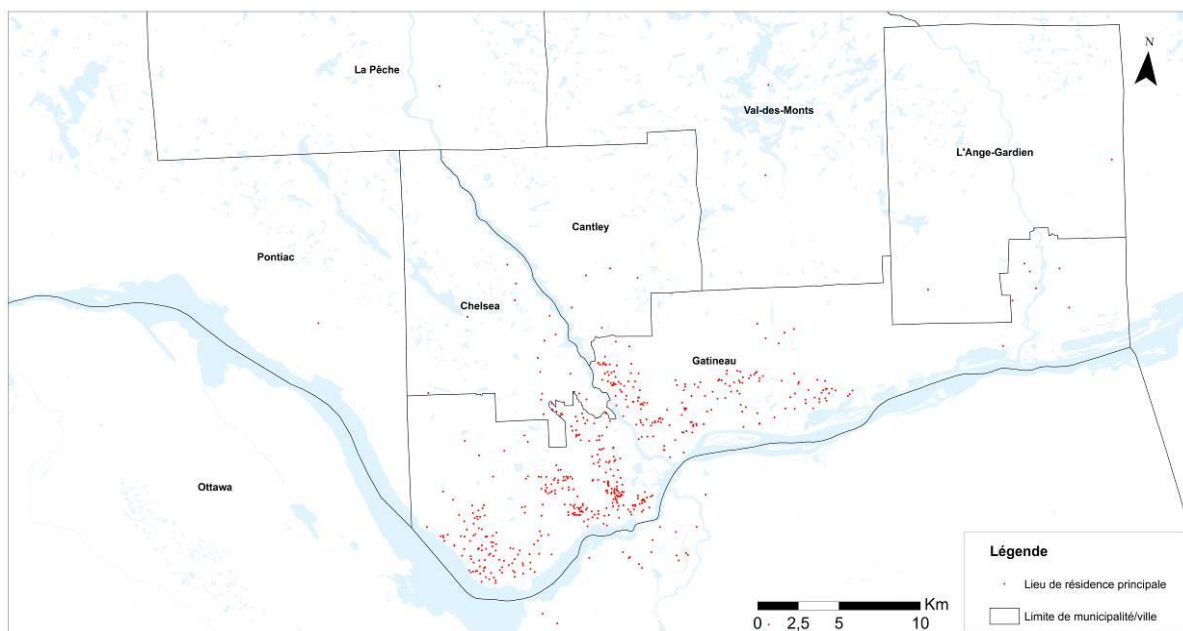


Lieu de résidence principale des répondants

675 participants au questionnaire ont répondu à la question portant sur leur lieu de résidence, et 661 réponses offraient un degré de précision au code postal à 6 chiffres. Ces réponses ont pu être géocodées, permettant de mieux cerner la répartition géographique des participants.

92 % des participants, soit 621 d'entre eux, ont indiqué leur lieu de résidence principale à Gatineau. Parmi les répondants résidant à l'extérieur des limites de la Ville, 4,4 % proviennent des municipalités de la MRC des Collines de l'Outaouais, dont la majorité dans la municipalité de Chelsea, et 3,6 % d'Ottawa. La carte ci-dessous offre un aperçu de la répartition des répondants selon leur lieu de résidence dans la région.

Figure 2.4 Répartition géographique des répondants au questionnaire en ligne

Lieu de résidence principale des répondants

Peu de citoyens de Buckingham ou Masson-Angers ont répondu au questionnaire en ligne. De nombreux facteurs peuvent être avancés pour expliquer la situation, par exemple la distance de ces secteurs par rapport aux principaux pôles d'emploi.

Lieu d'emploi ou d'étude des répondants

Les participants au questionnaire en ligne avaient également l'occasion d'indiquer leur lieu d'emploi ou d'étude. Cette information est intéressante, car elle permet de mieux comprendre les déplacements pendulaires. Rappelons que 77 % des déplacements en période de pointe du matin dans la Région de la Capitale Nationale et que 65 % des déplacements en période de pointe de l'après-midi sont liés au travail et à l'école¹.

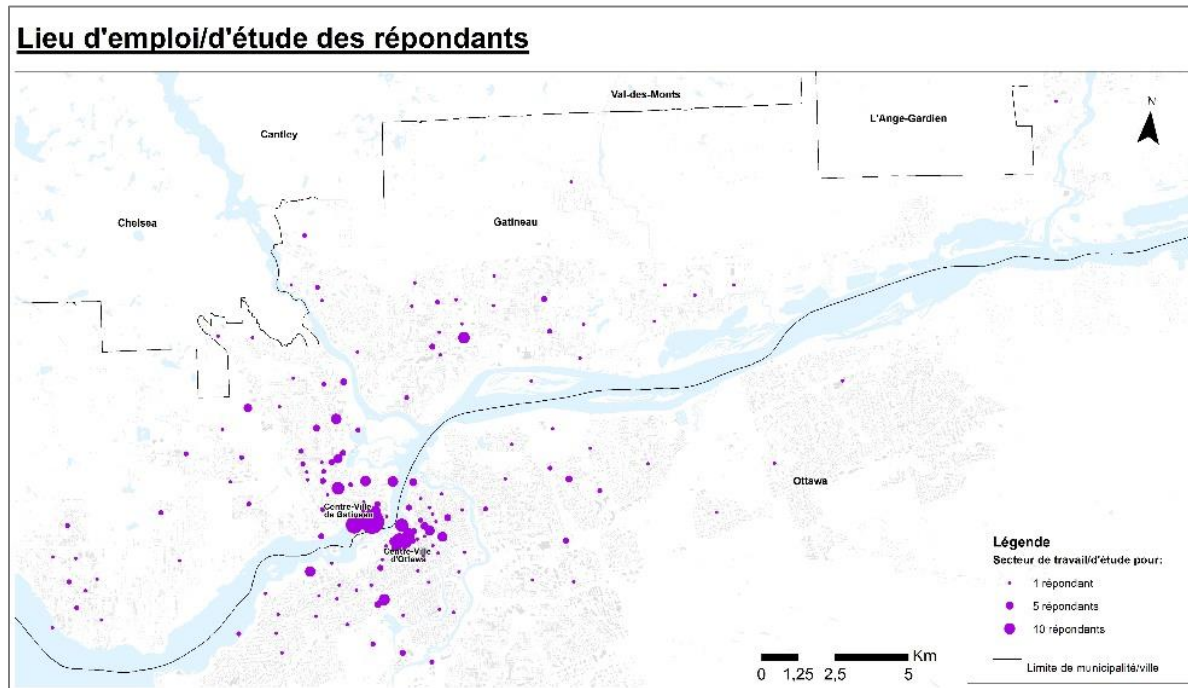
70,8 % des participants, soit 486 personnes, ont répondu à la question sur le lieu d'emploi ou d'étude avec assez de précision pour cette analyse.

La concentration des lieux d'emploi des répondants dans les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa est mise en relief dans la carte ci-dessous. 46,6 % des lieux d'emploi ou d'étude ayant pu être géocodés, pour 222 répondants, se trouvent au centre-ville d'Ottawa ou dans l'Île de Hull. Cet élément reflète fidèlement les résultats de l'enquête 2011 sur les déplacements dans la région de la capitale nationale. Cette étude montrait qu'une large proportion de tous les déplacements liés au travail était à destination d'un centre urbain, soit Ottawa-Centre et l'Île de Hull².

¹ Comité Trans, (2011). Enquête sur les déplacements dans la région de la Capitale National. http://www.ncr-trans-rcn.ca/wp-content/uploads/2013/04/ODTravelsurvey_Brochure_fr.pdf

² Ibid.

Figure 2.5 Répartition géographique des lieux d'emploi ou d'étude des répondants au questionnaire en ligne



Soulignons tout de même que d'autres concentrations de lieux d'emploi, bien que moins importantes, sont visibles en périphérie immédiate de l'île de Hull (boulevard de la Carrière et boulevard Saint-Joseph), ou encore dans le pôle mixte de la Cité dans le secteur Gatineau. À Ottawa, cette carte identifie certains pôles d'emploi, comme ceux de Tunney's Pasture, de la rue Preston ou de l'Université d'Ottawa.

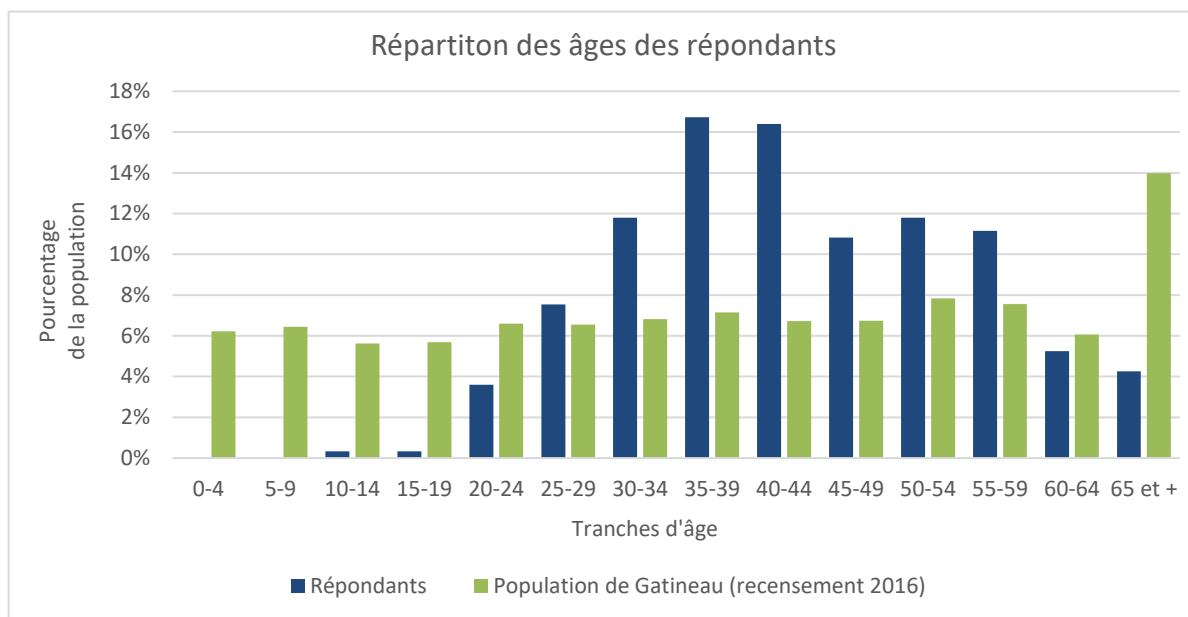
En tout, 218 répondants sur 486, soit 44,9 %, travaillent ou étudient à Ottawa, alors que la plupart des répondants au sondage habitent Gatineau (voir figure 2.4). Ce fait prouve encore l'interconnexion des deux villes et que beaucoup de citoyens de Gatineau vivent à l'échelle régionale.

Profil sociodémographique des répondants

Avant de procéder aux analyses détaillées des résultats des questions portant sur les habitudes de déplacements et les infrastructures, examinons le profil des répondants. Comme le questionnaire était rempli sur une base volontaire, et portait spécifiquement sur le sujet des déplacements à vélo, certaines catégories de personnes peuvent être surreprésentées.

Le questionnaire permettait aux répondants de mentionner leur date de naissance, donc leur âge. Des 686 répondants, 305 ont répondu à cette question, soit 44,5 % de l'échantillon. L'âge moyen des répondants est de 43,7 ans et l'âge médian se situe autour de 42 ans. La figure 2.6 compare les catégories d'âge des répondants aux données du recensement 2016 de Statistique Canada pour Gatineau.

Figure 2.6 Répartition des âges des répondants

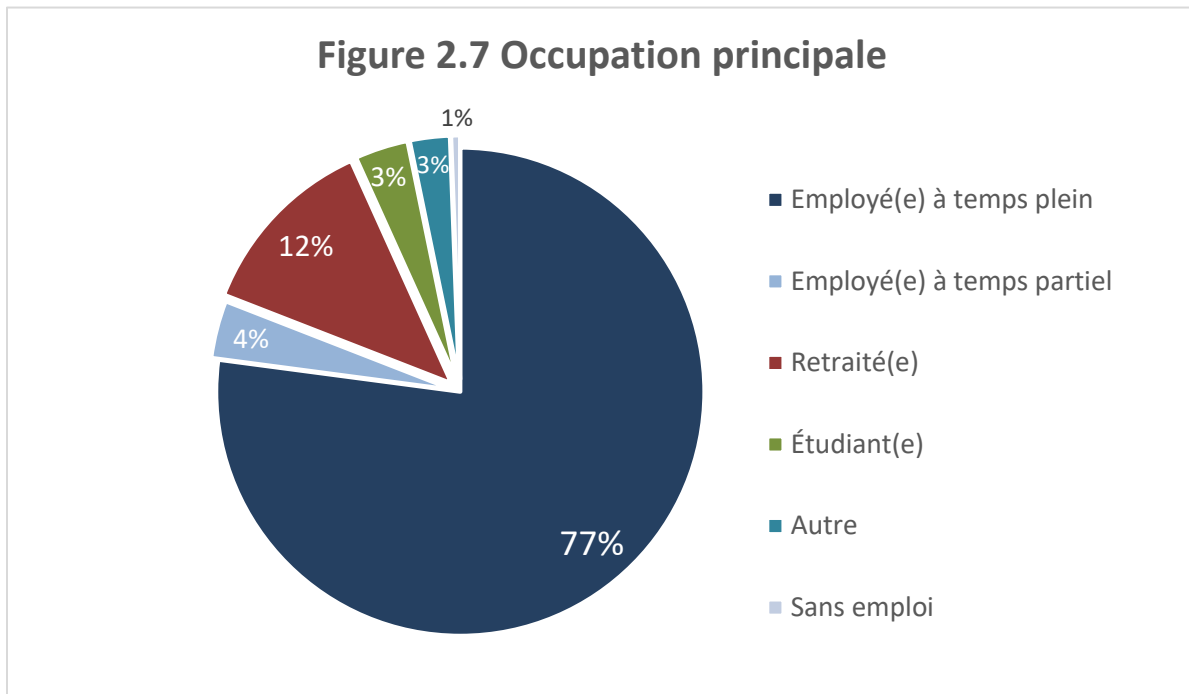


Cette figure indique que certaines tranches de la population sont effectivement surreprésentées. Le pourcentage des répondants entre 25 et 59 ans est plus élevé que la moyenne affichée par le recensement 2016 pour Gatineau. Cette différence est encore plus marquée pour les personnes de 35 à 44 ans, qui représentent 33 % du total des répondants alors qu'elles ne représentent que 14 % des habitants de Gatineau; toujours d'après le dernier recensement. La population active a donc répondu en grand nombre au questionnaire.

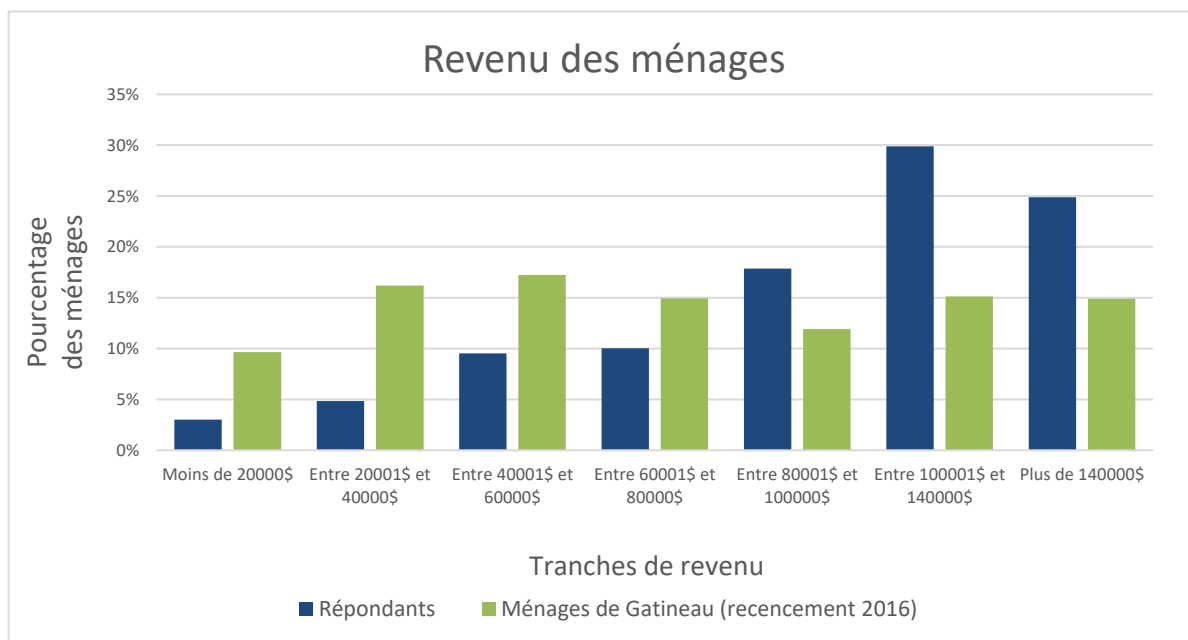
À l'inverse, seulement deux participants de moins de 19 ans ont répondu au questionnaire. Cette remarque ne constitue pas une surprise, car le questionnaire se concentrait principalement sur le vélo utilitaire dans la population active, et certaines questions permettaient d'aborder le vélo chez les jeunes par l'entremise de leurs parents. Par contre, des croisements avec des résultats d'études menées auprès des jeunes seraient intéressants pour explorer leurs perceptions du vélo.

Finalement, le pourcentage de la population de plus de 65 ans ayant répondu au questionnaire est moins important que celui enregistré au recensement 2016.

Figure 2.7 Occupation des répondants



La figure 2.7 montre qu'une majorité de répondants travaille à temps plein (77 %). De plus, 4 % des répondants sont des employés à temps partiel. Cette observation indique que le taux d'emploi des répondants au questionnaire en ligne est de 81%, un taux nettement supérieur à celui de Statistique Canada pour le recensement 2016 qui indique un taux d'emploi de 63,4 %.

Figure 2.8 Revenu moyen des ménages des répondants

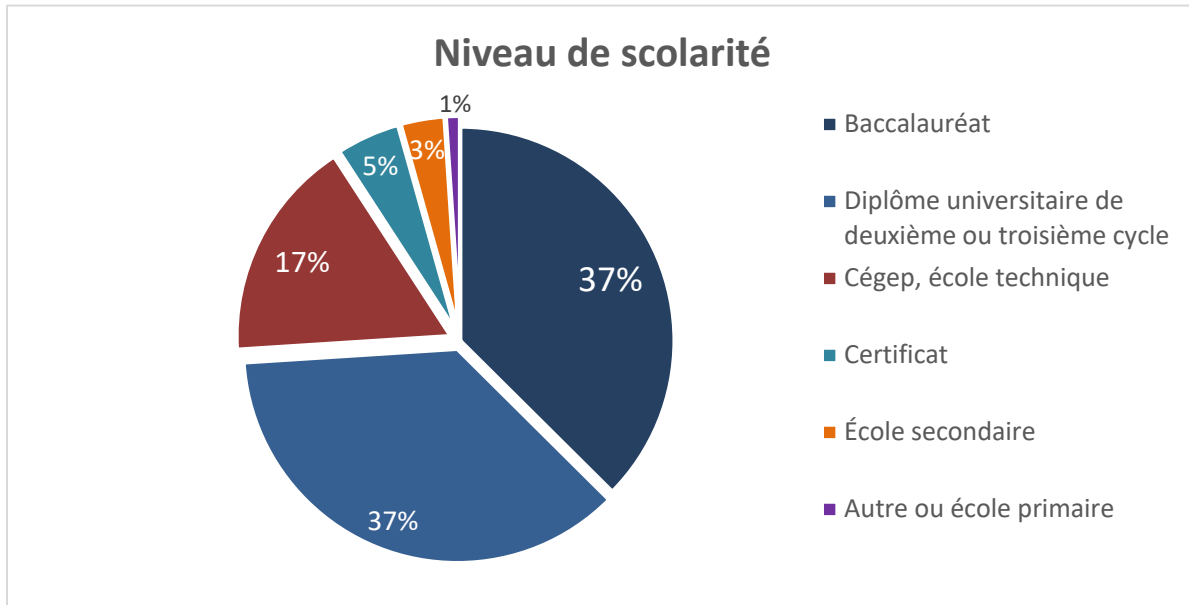
La figure 2.8 illustre la répartition des ménages des répondants selon leur revenu. Ces résultats sont basés sur 599 réponses, les autres personnes ayant préféré ne pas répondre. On observe que plus de la moitié des répondants, soit 55 %, vivent dans des ménages ayant des revenus bruts annuels de 100 000 \$ et plus, alors que ces tranches de revenu ne représentent que 30 % de la population selon le recensement 2016. D'ailleurs, le revenu médian des ménages pour la ville de Gatineau se situe plutôt autour de 68 703 \$³.

La classe moyenne, dont les ménages gagnent de 40 000 \$ à 100 000 \$ bruts annuellement, constitue 32 % de l'échantillon. Seuls 6 % des répondants vivent dans des ménages de moins de 40 000 \$ annuels bruts, dont 3 % seulement sous le seuil des 20 000\$. Selon le recensement 2016⁴, la part des ménages vivant sous ce seuil se rapproche de 10 %.

³ Statistique Canada, (2017). Gatineau, TÉ [Division de recensement], Québec et Canada [Pays] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

⁴ Ibid

Figure 2.9 Niveau de scolarité des répondants



Moins de 1 % des répondants affirment ne posséder aucun diplôme. À titre de comparaison, les données⁵ du recensement 2016 pour la Ville de Gatineau indiquent que le pourcentage de la population âgée de 25 à 64 ans ne possédant aucun certificat, diplôme ou grade est plutôt de 13 % à l'échelle de la ville.

En fait, 74 % des répondants possèdent au minimum un diplôme universitaire de 1^{er} cycle, et la moitié d'entre eux un diplôme de 2^e ou 3^e cycle. Or, selon les données du recensement pour la région⁶, seulement 30 % de la population gatinoise possède un certificat, diplôme ou un grade universitaire de baccalauréat ou supérieur.

En somme, les répondants au questionnaire sont généralement très scolarisés par rapport à la moyenne gatinoise.

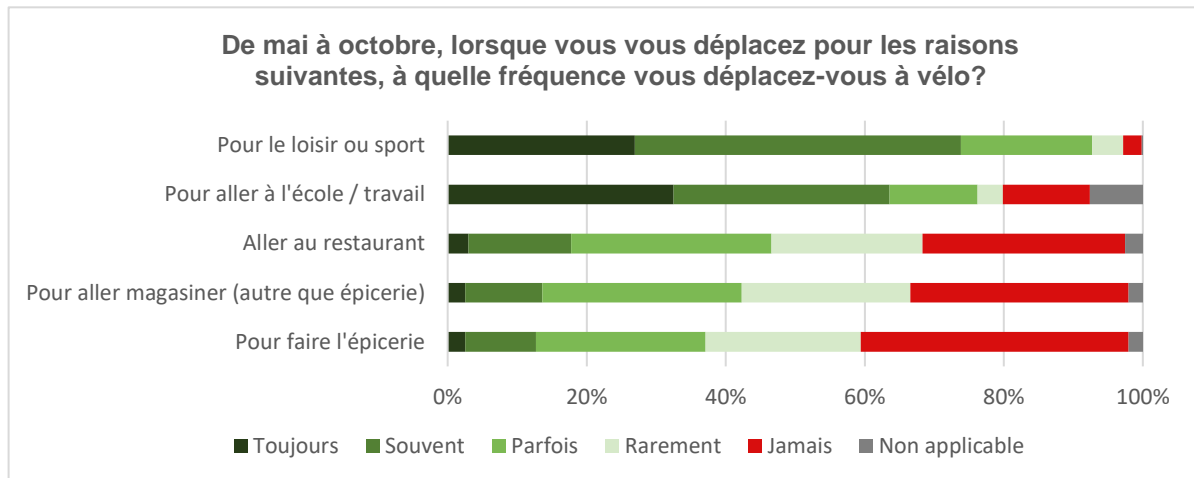
À la lumière de ces constats, il apparaît qu'une proportion assez élevée de personnes ayant participé au questionnaire en ligne sur une base volontaire sont des gens dans la quarantaine avec au moins un diplôme universitaire, travaillant à temps plein, de classe moyenne aisée et pratiquant le vélo sur une base régulière depuis plusieurs années.

⁵ Statistique Canada. 2017. Gatineau, TÉ [Division de recensement], Québec et Canada [Pays] (tableau). *Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada*. Ottawa. <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

⁶ Ibid.

Habitudes de déplacement des cyclistes

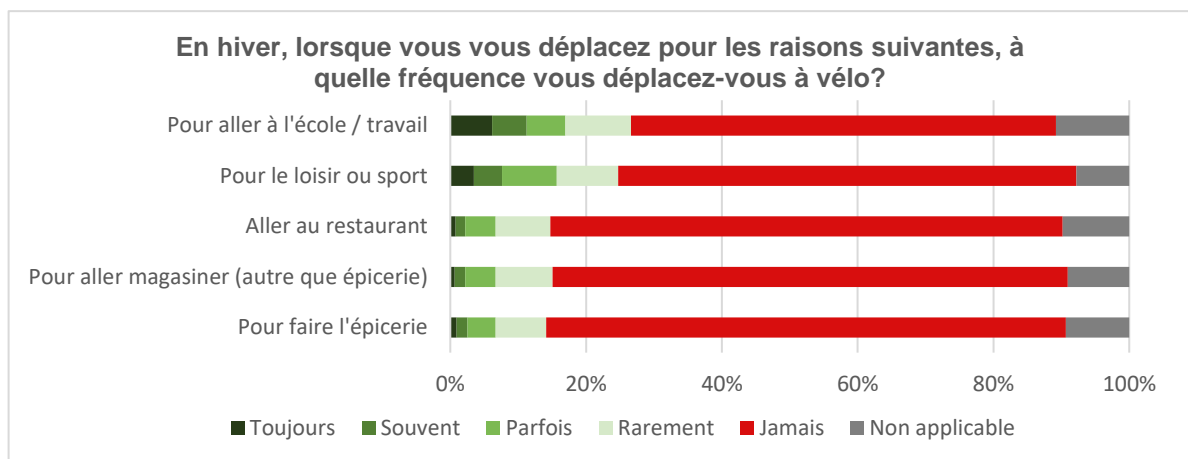
Figure 2.10 Habitudes des participants cyclistes en saison estivale



Le graphique 2.10 montre que les répondants ont une certaine préférence pour le vélo lorsqu'il s'agit de se rendre à leur lieu d'occupation principale (école ou travail), ou à titre d'occupation de loisir ou sportive. Les résultats montrent que plus de 60 % des répondants utilisent « souvent » ou « toujours » leur vélo pour ces motifs. Le vélo constitue donc un mode de déplacement journalier pour les déplacements pendulaires, mais aussi le moyen de prédilection des répondants pour le loisir et le sport.

Par contre, on remarque que moins de 20 % des répondants déclarent utiliser toujours ou souvent leur vélo pour faire « l'épicerie, aller magasiner ou aller au restaurant ». Les résultats montrent que plusieurs cyclistes, entre 29 % et 38 %, déclarent ne jamais emprunter leur vélo pour ces motifs de déplacement. À l'intérieur même de la communauté des cyclistes, il semble qu'il y ait encore un potentiel de report modal pour des déplacements utilitaires secondaires. Notons que la forme urbaine, l'accessibilité aux différentes destinations et le contexte dans lequel ces déplacements ont lieu sont quelques exemples de facteurs qui influencent les citoyens dans leurs choix de déplacement.

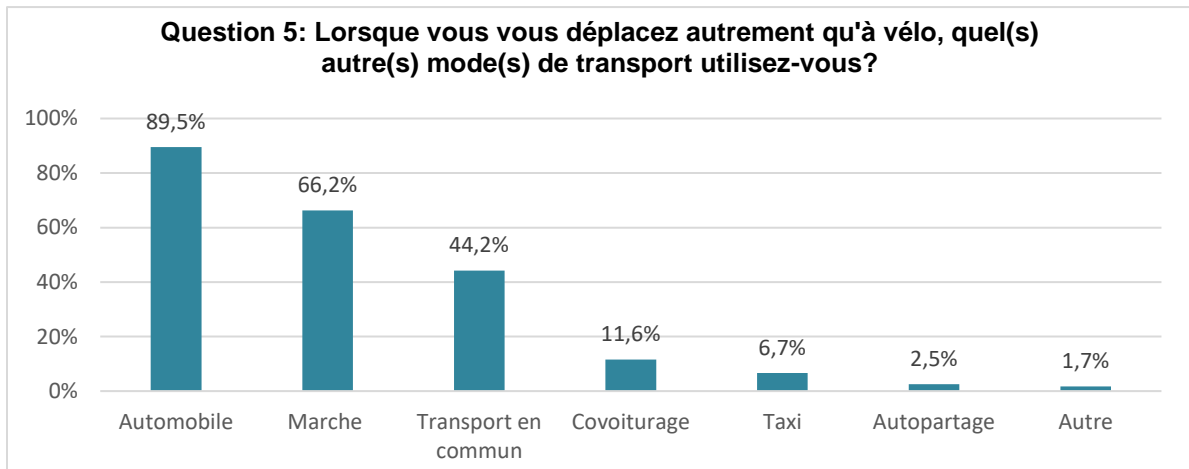
Figure 2.11 Habitudes des participants cyclistes en saison hivernale



En saison hivernale, les réponses recueillies indiquent une baisse assez nette du nombre d'utilisateurs du vélo. Les analyses montrent qu'une proportion non négligeable de cyclistes décide de se déplacer autrement durant cette saison. Plus spécifiquement, la figure 2.11 nous indique que 72 % des répondants spécifiaient faire du vélo « rarement » ou « jamais » pour aller à l'école ou au travail. La saison hivernale affecte également l'utilisation du vélo pour les autres motifs de déplacements. Ainsi, 77 % des cyclistes utilisent leur vélo « rarement » ou « jamais » pour le loisir ou le sport.

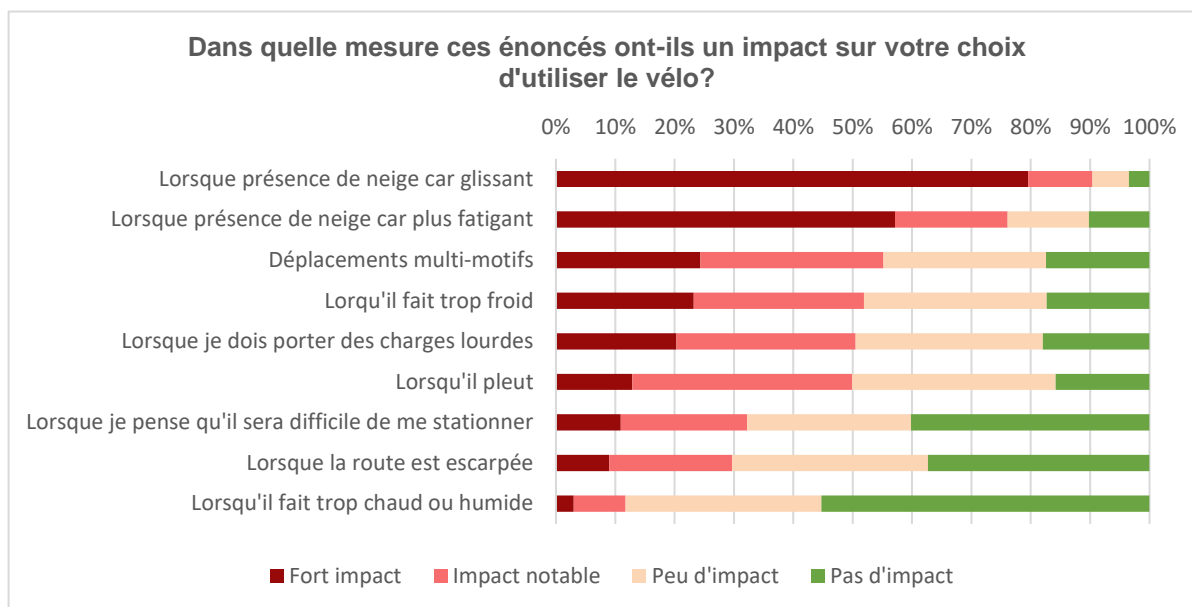
Cependant, soulignons qu'un peu plus de 6 % des cyclistes se déplacent « toujours » à vélo en saison hivernale pour aller travailler ou étudier. De plus, 5 % des répondants cyclistes prennent « souvent » leur vélo pour le même motif, et près de 6 % « rarement ». Ainsi, les données montrent que 17 % des répondants cyclistes utilisent tout de même leur vélo à diverses fréquences pour les déplacements pendulaires.

Figure 2.12 Modes de transport alternatifs au vélo par les répondants cyclistes



La figure 2.12 présente des indications sur les autres modes de transport utilisés par les participants. Il ne s'agit pas des parts modales pour ces modes, mais cet indicateur nous renseigne sur l'utilisation d'autres moyens de transport pour se déplacer. Sans surprise, la voiture l'emporte, avec près de 90 % des cyclistes déclarant utiliser l'automobile en substitution de leur bicyclette. Fait intéressant, la marche arrive seconde dans l'ordre de préférence avec 66 %, démontrant la forte propension des cyclistes à se déplacer en mode actif. L'utilisation du transport en commun apparaît plus élevée chez les répondants que pour l'ensemble des gatinois, avec 44,2%. Le taxi, l'autopartage et le covoiturage ne sont pas des modes de transport populaires auprès des cyclistes gatinois.

Figure 2.13 Facteurs influençant la décision d'utiliser le vélo



Au-delà des motifs de déplacements précédemment discutés, le questionnaire visait également à identifier les facteurs, au-delà des infrastructures cyclables, qui peuvent influencer la décision de prendre son vélo. La figure 2.13 met en relief les facteurs ayant un impact significatif sur la décision de se déplacer à vélo, selon les cyclistes. On remarque notamment que la présence de neige a une forte incidence, ou une incidence notable dissuasive, sur la décision de prendre son vélo dans 90 % des cas, surtout parce qu'elle rend la surface de roulement glissante. De plus, 76 % des répondants cyclistes mentionnent que les efforts additionnels liés à la présence de neige ont également une forte incidence ou une incidence notable. Cette remarque précise les résultats présentés précédemment en lien avec la figure 2.11 sur les habitudes de déplacement en période hivernale.

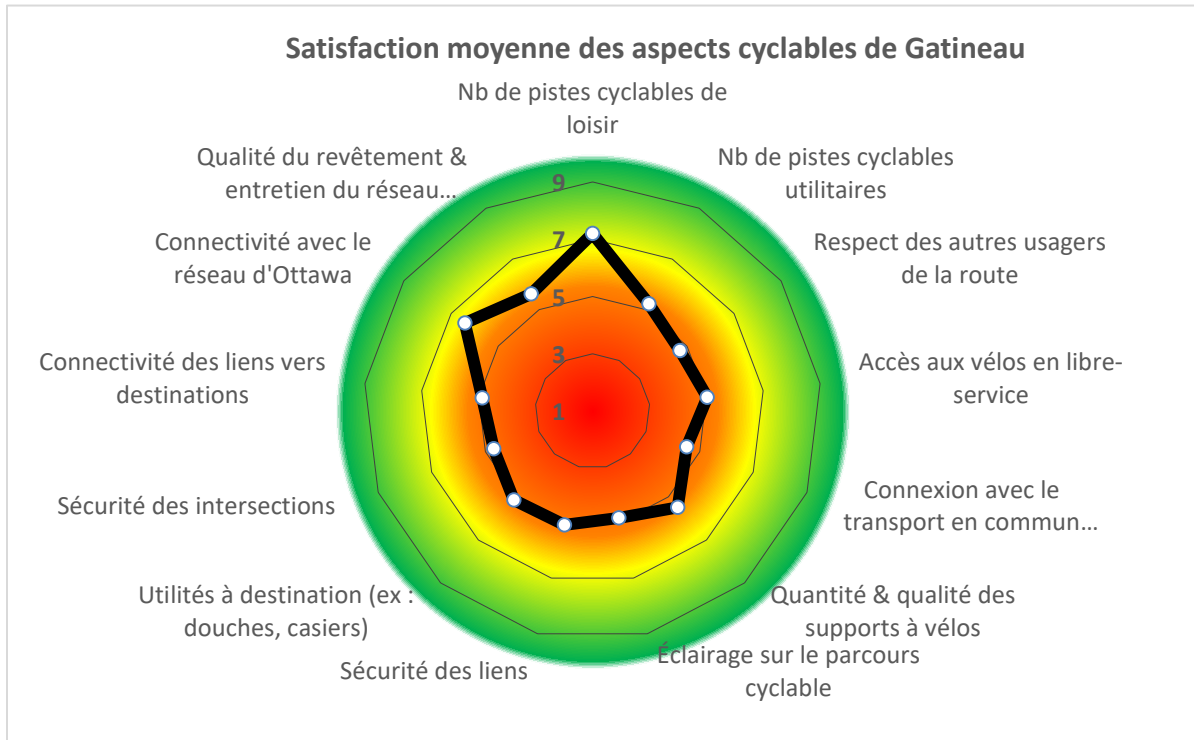
Notons que la pluie, en revanche, a une incidence significative pour environ 50 % des répondants, mais moins de 15 % des cyclistes jugent que ce facteur a une forte incidence sur leur choix de prendre leur vélo.

La chaleur et la topographie du terrain n'ont que peu d'influence sur la décision des répondants à enfourcher leur vélo, avec respectivement 88 % et 71 % des répondants jugeant que ces facteurs n'influencent pas ou peu leur décision de faire du vélo. Signalons que la topographie de Gatineau et d'Ottawa est généralement douce, ce qui peut influencer les réponses concernant son impact sur l'utilisation du vélo.

Évaluation des infrastructures

Il a été demandé à chacun des répondants d'évaluer, en donnant une note de 1 à 10, des éléments caractérisant la pratique du vélo dans la ville de Gatineau. La figure 2.14 dresse le bilan des notes moyennes accordées à chacun de ces aspects. Notons que la note moyenne globale de satisfaction est de 5,3/10 pour les 13 aspects évalués.

Figure 2.14 Satisfaction des aspects cyclables de Gatineau



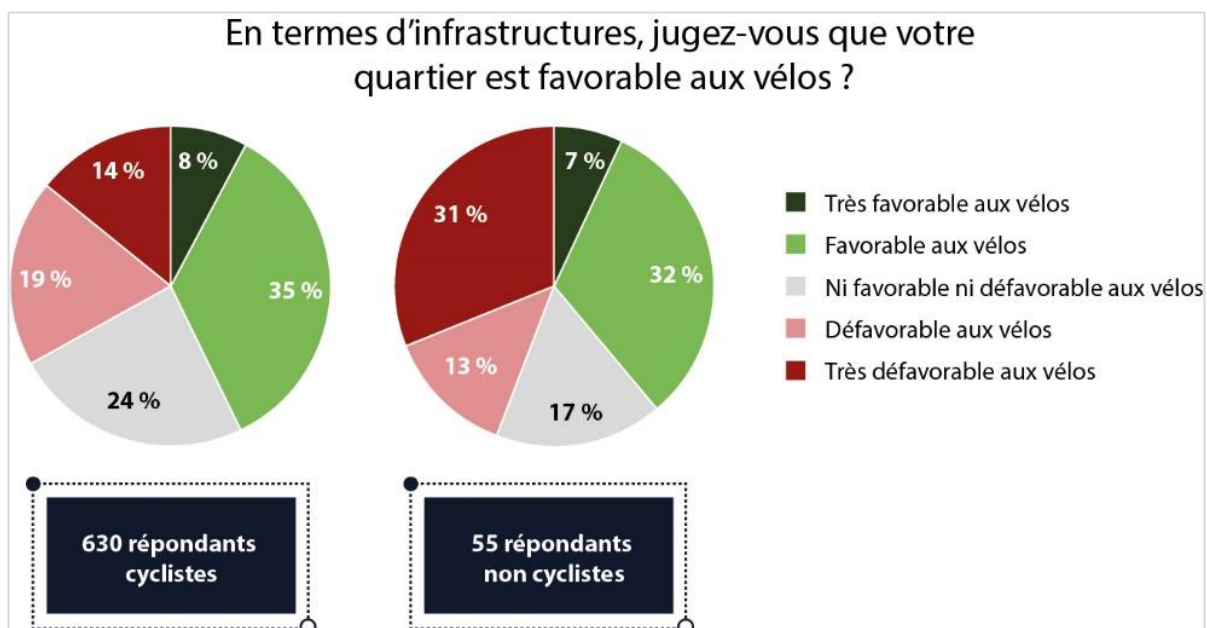
Le nombre de pistes cyclables de loisir est satisfaisant selon la majorité des répondants, car cet aspect remporte la note moyenne la plus élevée de 7,2/10 parmi tous les autres aspects évalués. En comparaison, le nombre de pistes cyclables utilitaires reçoit une note moyenne de 5,2/10, soulignant ainsi l'aspect davantage récréatif du réseau cyclable à Gatineau. À noter que la connectivité avec le réseau d'Ottawa reçoit la deuxième meilleure note d'après les participants, avec 6,4/10.

La qualité du revêtement et de l'entretien du réseau cyclable existant arrive troisième parmi les aspects de l'expérience cyclable à Gatineau, même si cet élément n'obtient tout de même qu'une note moyenne de 5,6/10.

En revanche, certains aspects n'obtiennent pas la note de passage, dont la connectivité des liens cyclables vers les destinations, la connectivité avec le réseau de la STO, la sécurité des intersections, l'accès au système de vélos en libre-service, le respect des autres usagers de la route et l'éclairage sur le parcours cyclable dont la note est inférieure à 5/10. L'aspect qui affiche le résultat le plus faible parmi ceux-ci est la connexion avec la STO.

Les autres aspects ont reçu une note moyenne variant entre 5 et 5,5.

Figure 2.15 Appréciation de l'infrastructure actuelle en aménagements pour vélos

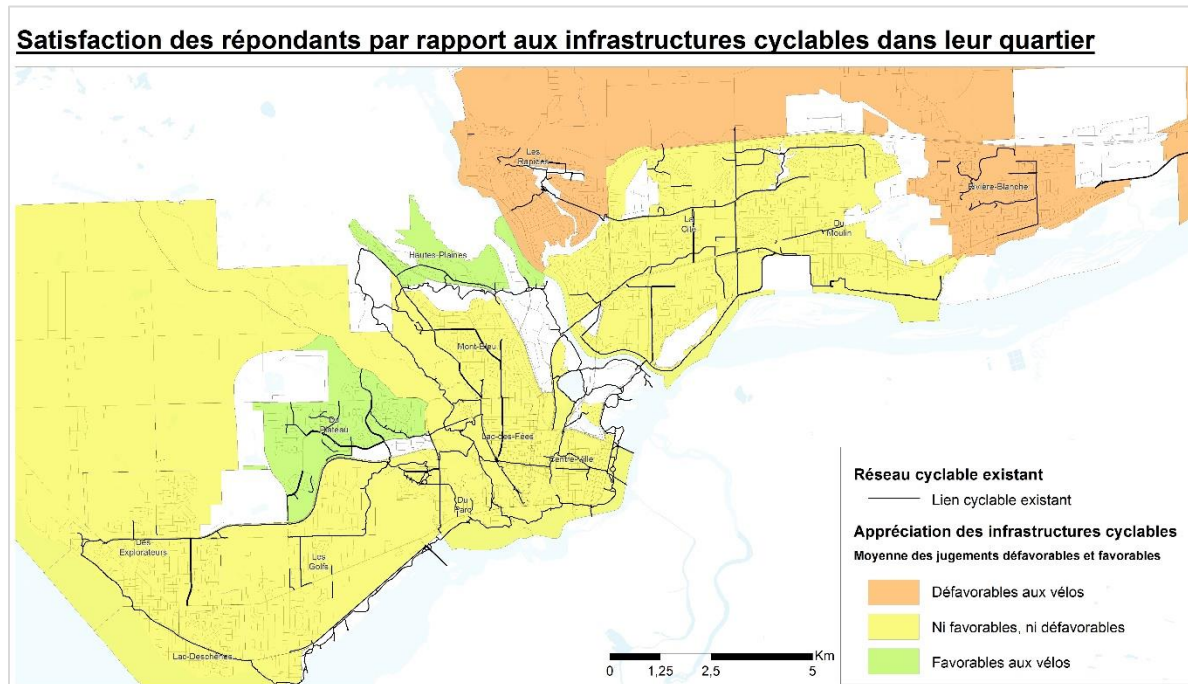


La figure 2.15 illustre l'opinion des répondants cyclistes et non-cyclistes par rapport à la perception qu'ils ont de leur quartier à l'égard des aménagements cyclables. De manière globale, les deux tiers des répondants cyclistes ont une perception « favorable » ou « neutre » de leur quartier en lien avec la pratique du vélo. Cette proportion passe à 56 % lorsqu'on interroge les personnes qui ne font pas de vélo.

La proportion des personnes jugeant leur quartier « très défavorable » aux vélos passe de 14 % pour les répondants cyclistes à 31 % pour les personnes ne pratiquant pas le vélo. Retenons que la formulation de la question est plutôt subjective, mais elle souligne la perception globale des citoyens en considérant l'ensemble des facteurs environnementaux.

L'analyse spatiale des taux de satisfaction des répondants a été possible grâce aux données des adresses de résidence principale. La figure 2.16 présente les résultats rapportés aux différents secteurs de la Ville de Gatineau. Les secteurs apparaissant en blanc dans la figure n'ont simplement pas reçu un nombre suffisamment élevé de réponses pour que l'on puisse attribuer un taux d'appréciation des infrastructures. Cette carte dispose également de données relatives au réseau cyclable existant afin d'en faciliter la lecture.

Figure 2.16 Appréciation de l'infrastructure actuelle en aménagements pour vélos



L'analyse des réponses indique notamment que certaines parties de la ville obtiennent un taux plus élevé de personnes jugeant les infrastructures « défavorables » ou « très défavorables » aux vélos. Le village urbain Les Rapides regroupe notamment de nombreuses personnes insatisfaites. La partie de cette zone, au nord de l'intersection entre la rue St-Louis (307) et le chemin des Érables, est particulièrement problématique pour l'ensemble des citoyens. L'analyse des données de la cartographie participative, disponible à la section suivante de ce rapport (2.1.2), nous indique que le manque d'infrastructure le long de la 307 et du chemin des Érables est responsable de cette perception.

Cette zone est également caractérisée par un manque de connectivité du réseau cyclable au sud du pont Alonzo; le quartier Côte-d'Azur étant séparé du quartier Touraine par un espace vert fort encaissé, traversé par le ruisseau Desjardins.

Une autre zone de la Ville de Gatineau affiche un taux important de citoyens jugeant les infrastructures cyclables défavorables aux vélos : le village urbain de La Rivière Blanche. Le manque de lien cyclable ouest-est entre les boulevards Labrosse et Lorrain est un enjeu pour ce secteur. À l'heure actuelle, les citoyens sont forcés de rouler le long des boulevards Saint-René et Maloney, ou de la rue Notre-Dame, mais ces axes routiers ne présentent aucun aménagement cyclable. De plus, les déplacements nord-sud ne sont pas évidents le long du boulevard Lorrain.

Le district Bellevue, situé directement au nord du village urbain de La Rivière Blanche et de l'autoroute 50, affiche également un taux assez élevé de personnes jugeant les infrastructures défavorables aux vélos. Cette carte révèle le manque de lien nord-sud qui permettrait à ces citoyens de rejoindre les quartiers au sud de l'autoroute.

Le village du Plateau et celui des Hautes-Plaines affichent, à l'inverse, des taux assez élevés de personnes jugeant les infrastructures favorables aux vélos dans leur quartier.

Puisque cette carte présente une moyenne des taux d'appréciation des citoyens, il est normal que les données extrêmes positives et négatives ne soient pas représentées. C'est pour cette raison qu'aucun des villages urbains ou des zones représentées n'appartient à une classification « très défavorable aux vélos » ou « très favorables aux vélos ». Par contre, l'appréciation des infrastructures peut varier significativement au sein de ces zones, et même au sein d'un même quartier. La figure ci-contre donne un exemple de variation qui peut être observée dans des distances très faibles, et qui offre un exemple des différents niveaux de sensibilité et profils des participants au questionnaire en ligne.

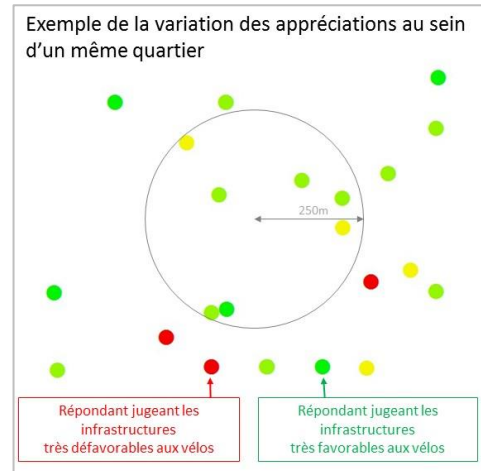
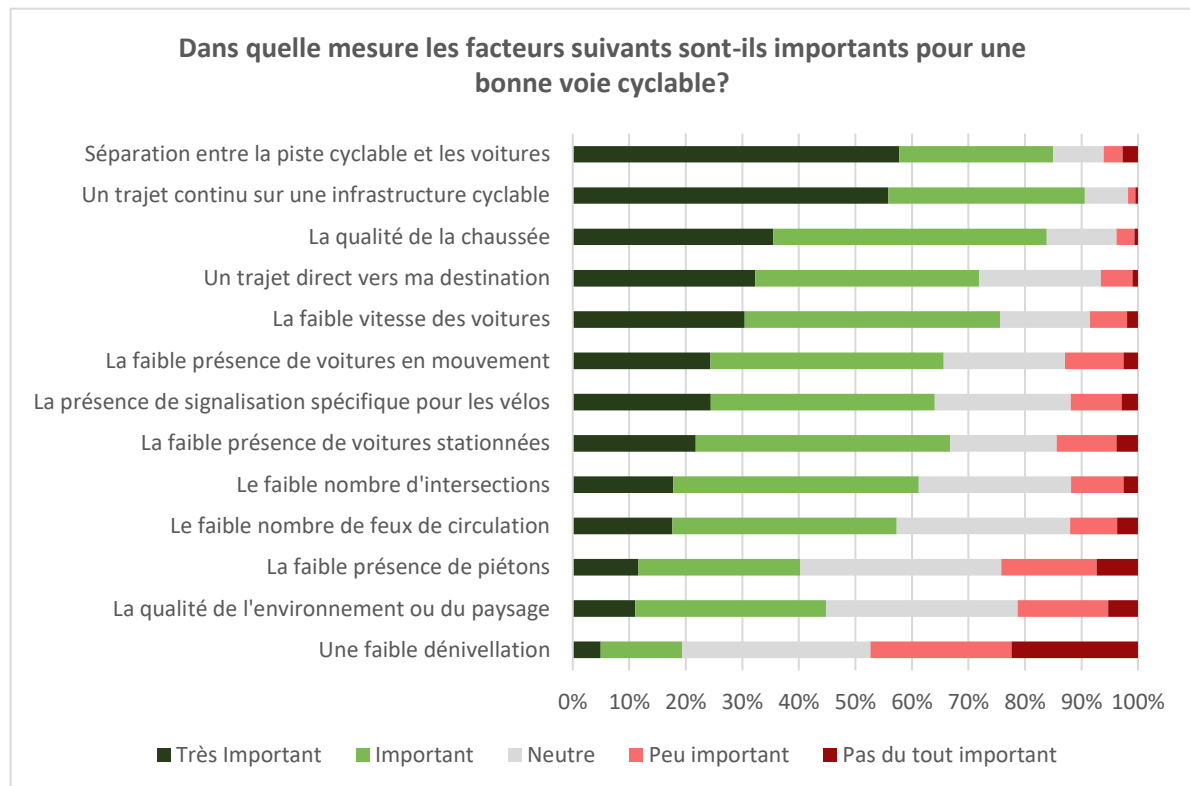


Figure 2.17 Caractéristiques d'une bonne voie cyclable



Les cyclistes ont dû se prononcer sur l'importance de différents aspects caractérisant une bonne voie cyclable. La figure 2.17 rapporte 13 caractéristiques qui ont été évaluées par les répondants, selon leur niveau d'importance. Les deux facteurs considérés comme les plus importants sont la séparation des vélos du reste de la circulation et la continuité du réseau cyclable. Plus de 80 % des répondants ont répondu, au minimum, qu'ils considéraient ces facteurs comme « importants », et plus de 50 % d'entre eux les considèrent « très importants ». La qualité de la chaussée est également jugée « importante » ou « très importante » par plus de 80 % des répondants. Une distinction honorable est à souligner pour la préférence de faible vitesse des voitures et la possibilité de se rendre à destination selon un itinéraire direct. La dénivellation ne semble pas être un déterminant d'une bonne voie cyclable.

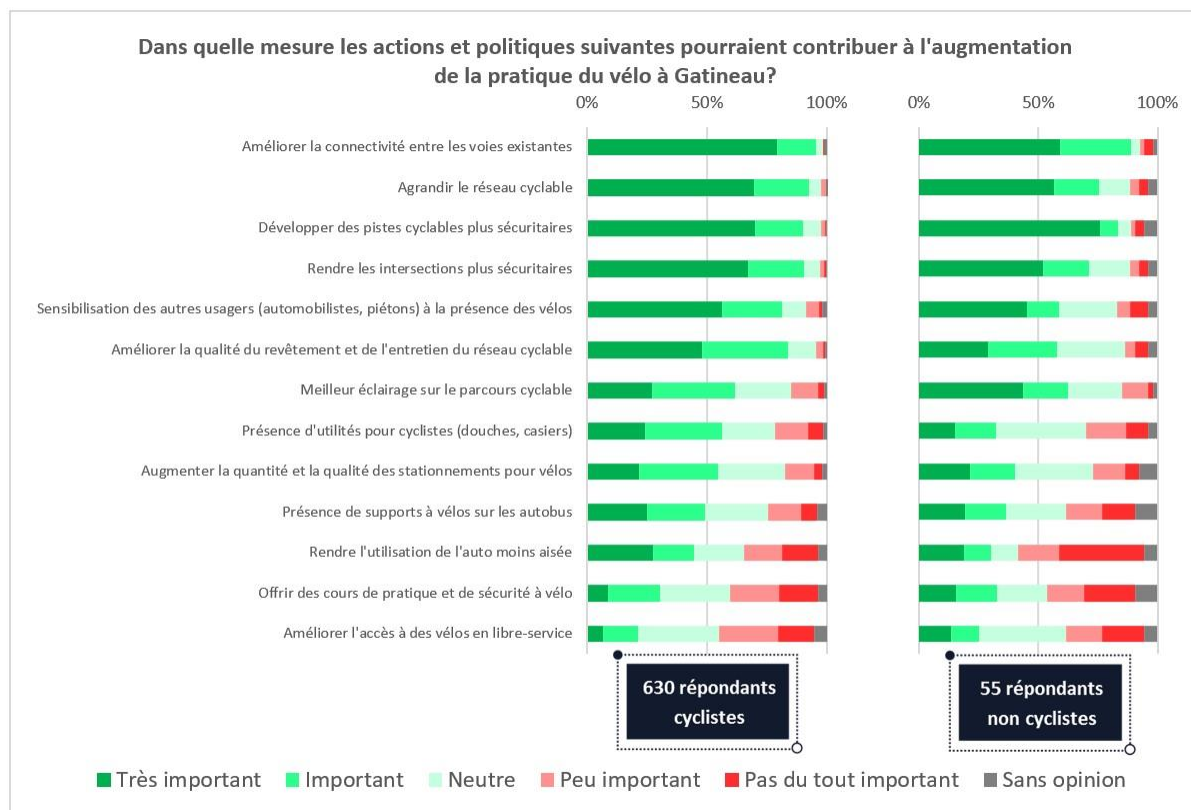
La cohabitation entre cyclistes et piétons sur les pistes cyclables n'est pas un élément jugé crucial par les répondants, puisque seulement 40 % d'entre eux considèrent la faible présence de piétons comme un facteur « important » ou « très important ». Ce résultat est particulièrement intéressant en raison du grand nombre de sentiers polyvalents et de pistes multifonctionnelles dans la région. Il serait intéressant d'obtenir le point de vue des piétons et des autres usagers des sentiers polyvalents pour dresser un tableau plus représentatif de cet enjeu.

Parmi les autres facteurs jugés moins importants par les répondants, notons que seulement 20 % des répondants jugent importante la qualité de l'environnement ou du paysage, et la faible dénivellation, pour qualifier une bonne voie cyclable. Pour le facteur de dénivellation, rappelons que la moyenne d'âge des répondants est assez jeune (voir figure 2.6).

Évaluation des actions et des politiques à mettre en place

Au-delà des questions portant sur la qualité de l'environnement cyclable et de ce qui constitue de bonnes infrastructures, une question sur les actions et politiques pouvant mener à une augmentation de la pratique du vélo à Gatineau faisait également partie du questionnaire, aussi bien pour les cyclistes que les non-cyclistes.

Figure 2.18 Impact des actions politiques incitatives au vélo



La figure 2.18 résume l'ensemble des réponses à cette question pour les deux groupes d'individus. Parmi les actions à entreprendre pour encourager la pratique du vélo à Gatineau, **l'amélioration, le parachèvement de liens, l'expansion du réseau cyclable ainsi que la sécurité des parcours et des intersections** sont les plus importants pour les participants au questionnaire, qu'ils soient cyclistes ou non.

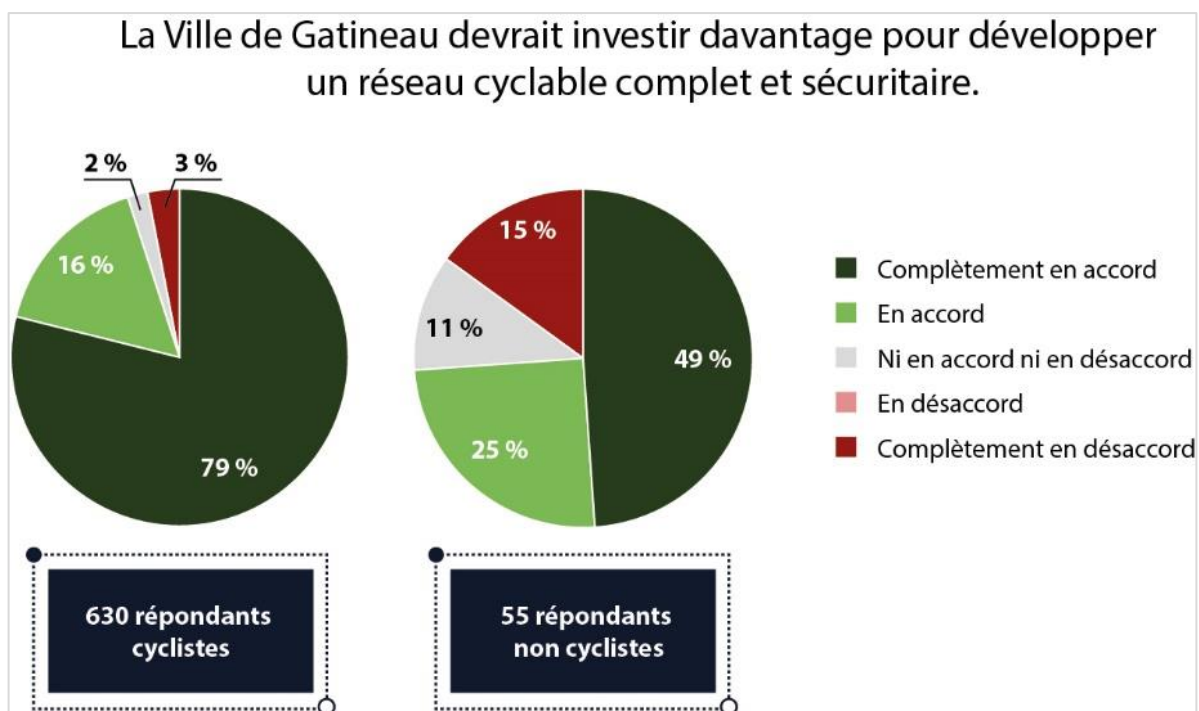
La comparaison des réponses entre les deux groupes de répondants est tout de même intéressante. L'amélioration de la connectivité du réseau existant est l'action jugée la plus importante par les cyclistes, mais pour les personnes ne pratiquant pas le vélo, c'est le développement de pistes cyclables plus sécuritaires qui est ciblé.

Les réponses des cyclistes et non cyclistes sont assez similaires pour les autres actions et politiques, mais les personnes ne faisant pas de vélo jugent que l'amélioration de l'éclairage est un enjeu « important », avec près de 50 % d'entre eux jugeant même cet enjeu « très important ».

Comme la figure 2.18 le montre, certaines actions ou politiques ne sont pas jugées comme étant des facteurs contribuant à l'augmentation du vélo de manière significative. Par exemple, l'amélioration du service des vélos en libre-service n'est pas jugée cruciale par rapport aux autres actions.

Une question sur le financement du réseau cyclable a également été posée dans le questionnaire. Les réponses des citoyens soulignaient de manière assez nette les besoins d'investissements plus importants dans le réseau cyclable à Gatineau. En fait, la figure 2.19 montre que 95 % des répondants cyclistes considèrent que la Ville de Gatineau devrait investir davantage dans son réseau cyclable, et 74 % des répondants non cyclistes étaient « complètement en accord » ou « en accord » sur le besoin d'investissements plus importants.

Figure 2.19 Investissement dans les infrastructures cyclables



2.1.2 Cartographie participative

L'outil de cartographie participative permettait de situer des problématiques sur une carte interactive en fonction de cinq catégories :

- **Intersection problématique** - Traversées ou voies de virage dangereuses, zones de conflit ou autre;
- **Lien cyclable à améliorer** - Infrastructures ou marquages existants ne répondant pas aux besoins (sécurité, rapidité, confort, etc.) des répondants;
- **Lien cyclable manquant** - Tronçons manquants obligeant les cyclistes à faire un détour ou à rouler dans des conditions inconfortables ou dangereuses;
- **Piste/route dégradée** - L'état de la piste ou de la chaussée complique les déplacements à vélo;
- **Autres suggestions** - Besoin de stationnement ou d'autres installations adaptées à l'utilisation du vélo, de signalisation, etc.

Les participants étaient libres d'indiquer sur la carte autant de problématiques que désiré et de formuler un commentaire au besoin pour détailler leurs propos. L'outil de cartographie en ligne offrait une expérience agréable et ludique aux utilisateurs pour maximiser le nombre de commentaires et l'apport des citoyens.

Nombre de commentaires récoltés

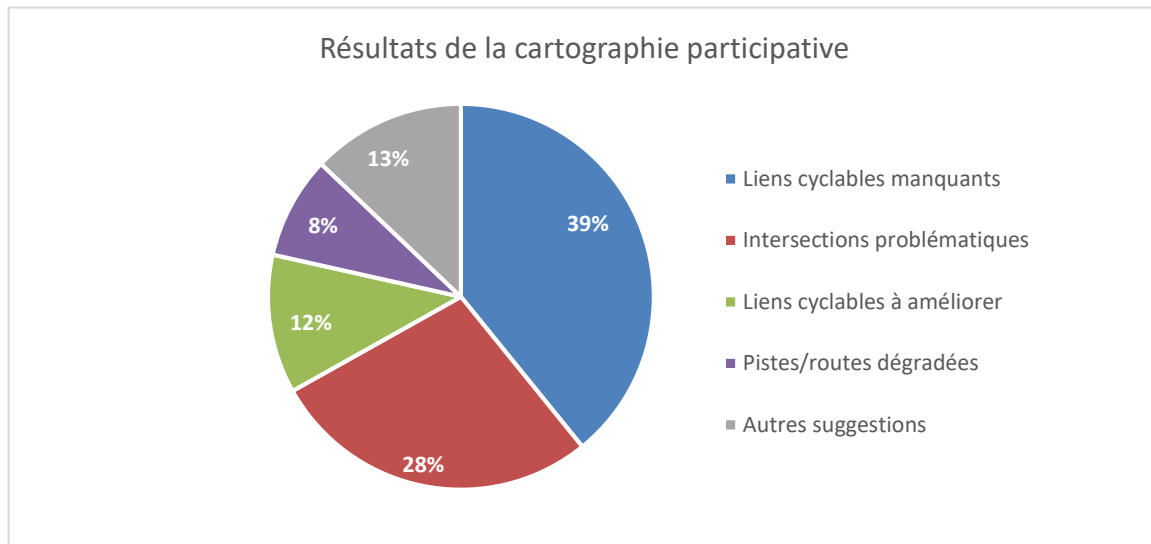
En tout, **2 258 commentaires** ont été recueillis durant la période de consultation grâce à la carte interactive offerte sur le portail de consultation dédié au Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau. Au total, **369 citoyens** se sont prêtés à cet exercice, laissant donc en moyenne six commentaires par participant. La première étape d'analyse consistait à réviser les commentaires des participants pour s'assurer, notamment, que les différentes catégories des problématiques avaient bien été comprises ou utilisées.

Globalement, ce travail a démontré que l'outil a très bien été utilisé par la population. La Ville de Gatineau a tout de même reclassé certains commentaires afin de mieux respecter l'essence des définitions fournies, mais toujours dans le respect du sens des commentaires fournis par les participants.

Un autre correctif visait à retirer les doublons des commentaires qui provenaient d'une même personne et qui visaient un même tronçon. Cette étape visait à rendre les résultats plus équitables, sans pour autant perdre l'information pour les analyses futures.

Les résultats finaux validés sont présentés ci-après et sont basés sur 2 201 commentaires. La figure 2.20 montre le nombre de commentaires selon les cinq catégories décrites ci-dessus. Globalement, cette figure souligne l'intérêt des répondants pour signaler les liens cyclables manquants et les intersections problématiques. 862 épingles, soit 39 % des commentaires reçus, signalaient un lien cyclable manquant, alors que 610 épingles signalaient une intersection problématique, soit 28 % des commentaires.

Figure 2.20 Problématiques soulevées à travers la cartographie participative



Ces résultats démontrent l'intérêt des répondants pour l'outil fourni, et l'analyse des statistiques d'utilisation montre que certains citoyens ont passé de nombreuses minutes à partager leur connaissance du territoire.

Cartographie et analyse des commentaires liés au réseau existant

La répartition géographique des commentaires est loin d'être homogène à l'échelle de la Ville de Gatineau; certains secteurs ayant fait l'objet de plus de commentaires que d'autres. Le centre-ville de Hull et les secteurs qui l'entourent affichent des concentrations plus importantes de commentaires.

La figure 2.21 et le tableau 2.1 illustrent cette remarque à l'échelle des districts électoraux.

Figure 2.21 Nombre de commentaires recueillis par district

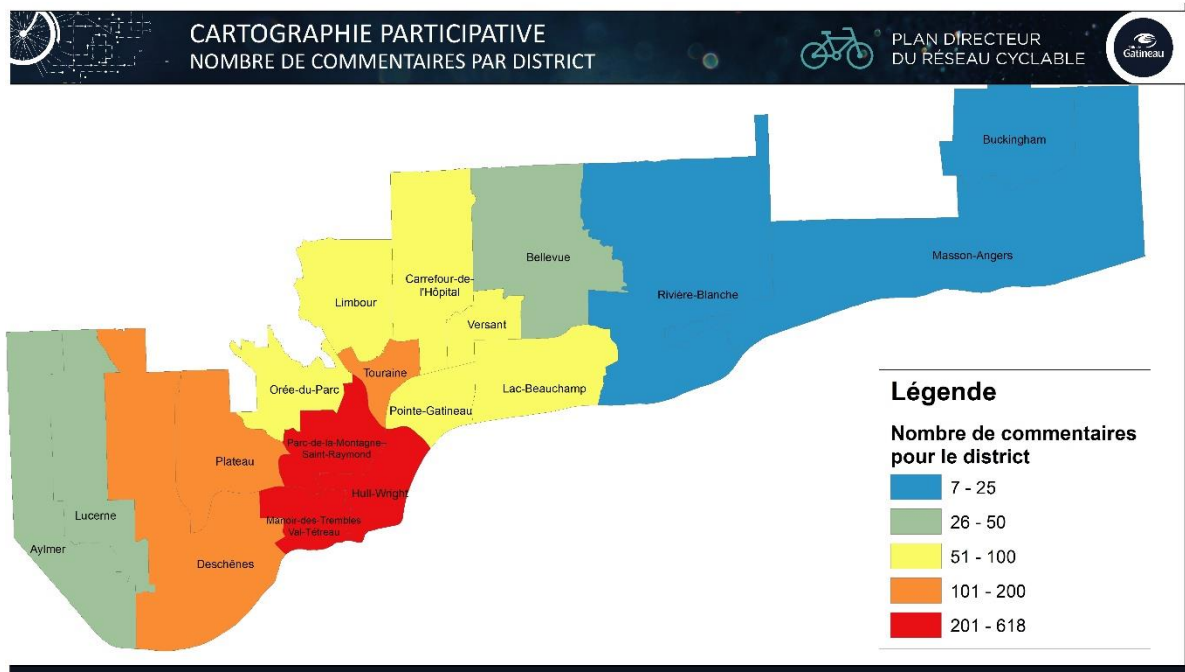


Tableau 2.1 Nombre de commentaires recueillis par district électoral

Liste des districts	Nombre de commentaires
District de Hull-Wright	618
District du Parc-de-la-Montagne Saint-Raymond	281
District du Manoir-des-Trembles Val-Tétreau	235
District de Deschênes	178
District du Plateau	147
District de Touraine	120
District de Limbour	88
District du Lac-Beauchamp	79
District du Versant	74
District de l'Orée-du-Parc	68
District de Pointe-Gatineau	53
District du Carrefour-de-l'Hôpital	52
District de Bellevue	43
District d'Aylmer	29
District de Lucerne	28
District de la Rivière-Blanche	22
District de Masson-Angers	19
District de Buckingham	7

Ainsi, ces chiffres montrent que plus de 50 % des commentaires recueillis à travers l'outil de cartographie participative sont localisés dans les trois districts suivants : Hull-Wright, Parc-de-la-Montagne - Saint-Raymond et Manoir-des-Trembles - Val-Tétreau. Le district de Hull-Wright accueille à lui seul 29 % de l'ensemble des commentaires. Ces résultats sont cohérents avec l'analyse des lieux de destination discutée plus haut (voir figure 2.5), qui révélait qu'un grand nombre de déplacements récurrents ont lieu vers le centre-ville. Dans ces conditions, il est normal qu'une même problématique reçoive plus d'attention dans les quartiers centraux, puisqu'elle a une incidence sur une plus grande communauté de cyclistes.

À l'inverse, certains secteurs n'ont pas fait l'objet de beaucoup de commentaires. Six districts de la Ville ont reçu moins de 50 commentaires : Bellevue, Aylmer, Lucerne, Rivière-Blanche, Masson-Angers et Buckingham. Le faible nombre de répondants au sondage en ligne provenant de ces secteurs s'explique probablement en raison de l'éloignement de ces secteurs par rapport à des destinations.

Les commentaires recueillis ont été traités afin d'en dégager des tendances. La première carte thématique présentée ci-dessous offre un aperçu des problématiques du réseau cyclable existant et des intersections aux yeux des participants.

Chaque tronçon du réseau cyclable est illustré d'une couleur en fonction du nombre de commentaires localisés le long de ceux-ci et selon les types suivants : lien cyclable à améliorer, piste/route dégradée et intersection problématique. L'étude du confort et de la sécurité des infrastructures du réseau cyclable et du réseau routier exige de s'intéresser à l'ensemble des facteurs soulevés par les répondants. Il était donc important de mettre en relief la combinaison des trois types de commentaires afin d'offrir un aperçu pertinent de la perception globale de l'environnement cyclable.

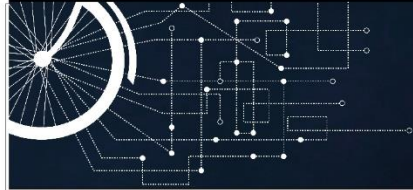
De plus, la carte permet d'identifier les intersections perçues comme problématiques par les participants. Elles sont identifiées par des points dont la taille varie en fonction du nombre de commentaires qui les concernent.

Ces données sont liées à la perception des utilisateurs réels. Elles apportent des informations complémentaires précieuses pour la Ville de Gatineau, qui dispose elle aussi des données tirées d'analyses et d'observations de son réseau cyclable.

Les liens cyclables ressortant de la carte affichent bien souvent une combinaison de facteurs diminuant le confort et la sécurité des cyclistes. Les tronçons ayant généré le plus grand nombre de commentaires sont généralement des liens cyclables traversant une ou plusieurs intersections jugées problématiques, et dont le profil d'aménagement ou l'état de la piste semblent aussi problématique.

Le tableau 2.2, ci-dessous, offre un aperçu des données récoltées pour 15 endroits problématiques qui font actuellement partie du réseau cyclable et qui ont reçu un grand nombre de commentaires. Ce tableau n'est pas exhaustif, mais il identifie les liens les plus problématiques aux yeux des répondants.

Précisons que l'outil cartographique n'offrait pas d'informations sur les propriétaires des réseaux cyclables ou du réseau routier aux participants, ce qui a permis de conserver leur attention exclusivement sur leur expérience cyclable, peu importe ceux qui possèdent les tronçons utilisés ou ceux qui les entretiennent. Il est certain qu'un bon nombre de commentaires et de propositions concernent les réseaux des partenaires; un élément à considérer pour la suite.



CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE ÉTAT DU RÉSEAU ET DES INTERSECTIONS SELON LES CITOYENS



PLAN DIRECTEUR
DU RÉSEAU CYCLABLE

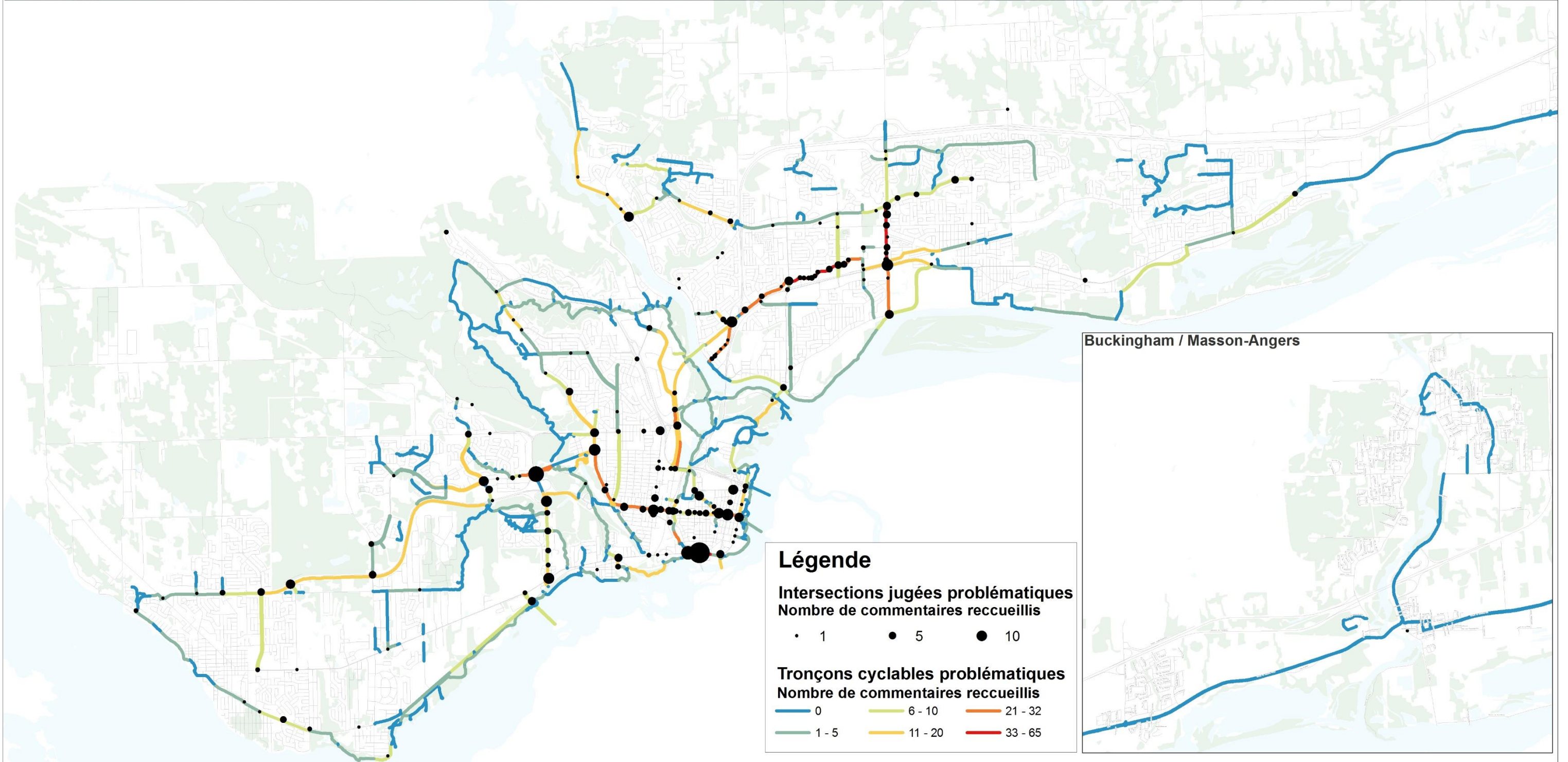


Tableau 2.2 Endroits du réseau existant jugés problématiques

Tronçons cyclables identifiés	Problématiques principales soulevées	Informations complémentaires provenant de la cartographie participative
Sentier des voyageurs, à hauteur de l'intersection Eddy/Laurier	Sécuriser les intersections	Le sentier des voyageurs traverse l'intersection Eddy/Laurier, qui est l'intersection ayant reçu le plus de commentaires négatifs à Gatineau. Celle-ci semble diminuer fortement le niveau de confort et le sentiment de sécurité des cyclistes qui doivent la traverser.
Piste multifonctionnelle le long du boul. de la Gappe	Lien cyclable à améliorer Intersections problématiques Améliorer l'état de la piste/route	La piste cyclable le long du boulevard de la Gappe a reçu un nombre très important de commentaires négatifs sur presque l'ensemble de sa longueur. Le nombre important d'entrées charretières commerciales, la présence d'intersections jugées problématiques et le conflit avec les piétons font partie des points les plus soulevés des cyclistes. La présence du trottoir confiné entre la piste cyclable et la rue amène les piétons à emprunter la piste cyclable, car ils s'y sentent plus en sécurité.
Piste multifonctionnelle le long de Montée Paiement, entre le boulevard de La Vérendrye Ouest et la rue Saint-Louis	Intersections problématiques	La piste cyclable le long de Montée Paiement et le prolongement vers la rue Saint-Louis traverse de nombreuses entrées charretières et des intersections avec des axes routiers majeurs. Le profil bidirectionnel de la piste changeant de côté à plusieurs reprises, est également une source de commentaires reçus.
Sentier de l'ancienne rue Gamelin à hauteur de l'intersection avec le boulevard St-Raymond (en face de la caserne de pompier)	Intersections problématiques	L'intersection entre le sentier du Lac des Fées et le boulevard Saint-Raymond a reçu un grand nombre de commentaires. Elle semble être la source de nombreuses critiques et diminue le confort et la sécurité des cyclistes qui la traversent.
Piste multifonctionnelle le long du boulevard des Allumettières, de la promenade du Lac de Fées à l'autoroute 50	Intersections problématiques	Cette piste a été l'objet de nombreux commentaires aux traverses des trois giratoires et de l'intersection à hauteur de la bretelle de l'autoroute. Les priorités des piétons et des cyclistes ne semblent pas respectées et certains cyclistes se plaignent de la lisibilité des traverses.
Piste multifonctionnelle le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes, de Riel à Haute-Plaines	Lien cyclable à améliorer	Il semble y avoir un consensus pour changer la piste cyclable bidirectionnelle de côté et la mettre du côté Ouest.
Sentier du Ruisseau de la Brasserie, à partir de la rue Taylor	Améliorer l'état de la piste/route	Le sentier polyvalent du Ruisseau de la Brasserie disparaît à hauteur de la rue Taylor. Les commentaires soulignent le besoin d'aménager une piste et/ou refaire la route, tout en améliorant la signalisation.
Piste cyclable le long du Rapibus, du boulevard Montclair au lien actif vers le Casino	Améliorer l'état de la piste/route	Un grand nombre de commentaires indiquent que la piste se transforme en surface de béton assez dégradée à hauteur du Casino et que le pavage doit être refait.
Le sentier des voyageurs, le long du boulevard Fournier	Lien cyclable à améliorer	La piste cyclable le long du boulevard Fournier est bien appréciée et fortement utilisée en période estivale, mais celle-ci est régulièrement fermée au printemps.
Lien sur la rue Gouin le long du Rapibus, entre Montée Paiement et la rue Laviolette	Lien cyclable à améliorer	De nombreux cyclistes s'étonnent du manque de signalisation et aimeraient que ce lien soit formalisé.
Sentier des Voyageurs en arrière de l'UQO	Lien cyclable à améliorer	Plusieurs cyclistes se plaignent de la courbe de la piste cyclable en arrière de l'UQO le long du sentier des Voyageurs.
Piste cyclable sur le Pont du Portage	Lien cyclable à améliorer	Les commentaires des citoyens vont dans le sens d'une augmentation de la ségrégation de la piste cyclable bidirectionnelle. La vitesse excessive des autobus de la STO en direction de Gatineau est soulevée par certains répondants.
Sentier de l'Île, entre les rues Saint-Rédempteur et Laurier	Lien cyclable à améliorer Intersections problématiques	Certaines problématiques sont soulevées le long du sentier de l'Île. Les traverses des artères principaux (St-Rédempteur, Laval, Maisonneuve, Laurier) sont les endroits regroupant le plus de commentaires négatifs (détours, conflits, temps d'attente, etc.). Certains autres commentaires liés à la signalisation, la cohabitation avec les piétons, ou l'état de la piste ont également été soumis.
Détour du sentier des Pionniers à hauteur du sentier du Lac-des-Fées	Lien cyclable à améliorer	Afin de sécuriser les déplacements des cyclistes à hauteur de la bretelle du boulevard des Allumettières joignant la Promenade du Lac-des-Fées, les aménagements du Ministère des Transports entraînent un détour faisant passer les cyclistes en dessous de la bretelle, pour ensuite remonter à hauteur du boulevard. De nombreux cyclistes critiquent l'absence d'une option plus directe ou d'une signalisation plus claire.
Sentier des Pionniers, le long du boulevard des Allumettières, à l'ouest du Boulevard des Grives	Intersections problématiques Lien cyclable à améliorer	Dans la section du sentier des Pionniers, à l'ouest du boulevard des Grives, les analyses montrent principalement que les cyclistes jugent que les intersections pourraient être améliorées. Les commentaires sont de plusieurs natures : boutons de traverse mal localisés, demandes de renforcement de la sécurité pour traverser les voies de virage ou enjeux de priorité entre les virages à droite des véhicules et les transports actifs. D'autres suggestions d'amélioration (plantation, éclairage, cohabitation, etc.) ont été relevées.

Intersections problématiques

Il est intéressant de se pencher sur la question des intersections problématiques de manière individuelle. Sur les 2 201 commentaires totaux cartographiés, on en dénombre 610 qui portaient sur les intersections problématiques.

Les commentaires recueillis sur les intersections problématiques avec l'outil cartographique apportent des informations intéressantes pour les équipes de la Ville de Gatineau. Cette dernière dispose de données aux intersections qui sont collectées pour guider les décisions d'aménagement, de sécurisation ou d'optimisation : comptages, relevés des accidents et autres études spécifiques.

Une étude a d'ailleurs été menée par AECOM en 2013 sur 10 intersections jugées problématiques par la Ville de Gatineau⁷, en fonction de leur nombre élevé de collisions, et/ou par le rapport élevé entre le taux d'accidents et le taux critique associé à une intersection équivalente. Il s'agissait des intersections suivantes :

- Saint-Joseph/Gamelin
- Maloney/Saint-Louis
- Labrosse/Maloney
- Eddy/Laurier
- Maloney/Lorrain
- Saint-René/Paiement
- Gréber/de Pointe-Gatineau
- Maisonneuve/Sacré-Cœur
- Du Mont-Bleu/Saint-Joseph
- De La Vérendrye/Cannes

Les résultats de la cartographie en ligne démontrent néanmoins que la perception de la communauté des cyclistes ne reflète pas forcément les données des accidents recensés, mais apportent des informations complémentaires sur les perceptions et le confort des usagers. En effet, à l'exception des intersections Eddy/Laurier et Maisonneuve/Sacré-Cœur, où un nombre plus important de signalements lors de la consultation est comparable avec le nombre important de collisions, les autres intersections citées ci-dessus n'ont pas récolté un grand nombre de commentaires en mai dernier. Le tableau 2.3 présente l'ensemble des intersections ayant reçu plus de cinq commentaires lors des consultations.

Tableau 2.3 Intersections jugées les plus problématiques

Intersections (1/2)	Nb de commentaires recensés	Intersections (2/2)	Nb de commentaires recensés
Rue Eddy / Rue Laurier	39	Boul. St-Raymond/Boul. de la Cité-des-Jeunes	7
Boul. Saint-Raymond / Piste Gamelin	22	Boul. St-Joseph / Boul. St-Raymond	7
Boul. Alexandre-Taché / Rue Montcalm	17	Boul. Gréber / Boul. de La Gappe	7
Boul. des Allumetières / Boul. Maisonneuve	12	Piste Jacques Cartier / Rue St-Louis	7
Rue Gamelin / Prom. du Lac-des-Fées	12	Boul. Alexandre-Taché/Rue Belleau	6
Boul. Maloney Ouest / Montée Paiement	12	Rue Laurier/Boul. Maisonneuve	6
Boul. Alexandre-Taché/Boul. St-Raymond	11	Boul. du Casino/Boul. de la Carrière	6
Boul. St-Raymond/Sentier des Pionniers	11	Boul. La Vérendrye O/Montée Paiement	6
Corridor du Rapibus / Boul. de La Gappe	11	Montée Paiement Rue Filiatrealt	6
Boul. Allumetières / Giratoire St-Joseph	11	Boul. Lucerne / Pl. Samuel-De Champlain	6
Boul. Allumetières/ Bretelles Autoroute 5	10	Boul. des Allumetières / Rue Labelle	6
Boul. des Allumetières/Rue Laval	10	Rue Amherst / Boul. Saint-Joseph	5
Boul. des Grives / Boul. du Plateau	9	Rue Thérien / Boul. de la Cité-des-Jeunes	5
Boul. Sacré-Cœur / Boul. Maisonneuve	9	Boul. des Grives / Commerces du Plateau	5
Rue Saint-Louis / Boul. Vérendrye Ouest	9	Boul. Allumetières / Boul. Wilfrid-Lavigne	5
Rue Saint-Hyacinthe / Edgar-Chénier	8	Boul. Allumetières / Chemin Vanier	5
Rue Laurier / Boul. des Allumetières	8	Boul. La Vérendrye O / Rue Paquette	5
Boul. Allumetières/Rue Samuel-Edey	8	Boul. de l'Hôpital / Boul. de la Gappe	5

⁷ Étude de sécurité pour diverses intersections accidentogènes, AECOM, 2013

Comme discuté, de nombreuses intersections inscrites au tableau 2.3 sont en lien direct avec l'identification de certains tronçons problématiques du réseau cyclable dans le tableau précédent (tableau 2.2). Cette liste des 36 intersections ayant reçu plus de cinq commentaires des répondants n'est pas une liste exhaustive des intersections problématiques à l'échelle de la Ville de Gatineau. Elle offre néanmoins une aide précieuse pour mener une comparaison et soutiendra les réflexions liées à la mise à jour du Plan directeur du réseau cyclable.

En observant les commentaires individuels laissés par les citoyens, on peut réellement mesurer l'ampleur, la qualité, mais également la diversité des données récoltées par l'outil de cartographie participative mis à la disposition des citoyens. Prenons, par exemple, l'intersection formée par la rue Gamelin et la Promenade Lac-des-Fées, qui figure parmi les intersections ayant récolté le plus de commentaires en regard du tableau 2.3 ci-dessus. Le tableau 2.4 regroupe les 12 commentaires des participants visant spécifiquement cette intersection.

Tableau 2.4 Commentaires ciblant l'intersection entre la Rue Gamelin et la Promenade Lac-des-Fées

Intersection	Commentaires détaillés des répondants
	« Signalisation pas claire pour automobiliste et cycliste, souvent auto pense qu'on continu sur la piste, mais beaucoup de cyclistes venant de Lac-des-fées continuent sur la bande de Gamelin. »
	« Cohabitation vélo/auto difficile. La priorité n'est pas toujours respectée, d'un côté comme de l'autre (cyclistes et automobilistes). »
	« J'arrive à l'intersection, je traverse pour aller sur la piste cyclable, je fais 300 mètres jusqu'à St-Raymond et je dois retraverser pour rejoindre l'autre lien cyclable? Ça ne fait pas de sens. »
	« Difficile d'identifier les priorités entre les cyclistes et les automobilistes. Signalisation rarement respectée par les deux clans »
	« Difficile de faire respecter la priorité aux cyclistes sur la rue Gamelin qui traversent la route à multivoie de cité-des-jeunes/promenade du Lac-des-fées »
	« Difficile pour les cyclistes de savoir à qui le tour. »
Rue Gamelin et Promenade Lac-des-Fées	« Difficile de savoir quand traverser ici lorsqu'il y a du trafic. Les automobilistes sont parfois deux dans la même rue (un continuant et l'autre tournant à droite) et ne respectent plus les règles de priorité. »
	« Intersection dangereuse, 4 voies à traverser dans bien des sens. »
	« Intersection très dangereuse, car il n'y a pas deux voies sur Gamelin et les autos qui tournent à droite ne respectent pas le cycliste qui continue tout droit pour aller rejoindre la piste cyclable de l'autre côté de l'intersection sur Gamelin. Je risque de me faire écraser à chaque soir! »
	« Intersection très dangereuse - un feu de circulation aiderait? »
	« Wide,busy intersection with high volumes of cars and cyclists. Sometimes seems like a free for all with both cars and cyclists having little regard for making proper stops and following turn order. »
	« Ici, quand on monte la promenade des fées et une fois arrivé à Gamelin, il y a une piste cyclable. Mais il faut traverser la rue et retraverser ensuite rendue à St-Raymond si on veut monter Cité-de-jeunes. »

L'analyse du nombre de commentaires par intersection permet d'identifier rapidement les endroits pointés par le plus grand nombre de répondants, alors que le tableau 2.3 permet de mieux comprendre les frustrations individuelles vécues par les citoyens.

À cette étape, il n'est pas prévu de se lancer dans une analyse qualitative détaillée des commentaires liés aux intersections à l'échelle de la Ville de Gatineau. Les analyses ayant mené à la carte de l'état du réseau cyclable et des intersections problématiques présentée précédemment offrent déjà une bonne vision d'ensemble permettant de bonifier la réflexion sur les intersections prioritaires à l'échelle de la Ville.

Néanmoins, la révision des commentaires des participants aux intersections permet d'identifier certains éléments clés. En effet, malgré leur grande diversité, les commentaires identifient certaines thématiques récurrentes dont voici certains exemples :

- Différents problèmes liés aux feux de circulation (mauvais positionnement ou fonctionnement du bouton poussoir, temps d'attente trop long, temps de traverse trop court, etc.)
- Mauvaise visibilité des cyclistes (végétation, autres obstacles, courbe, etc.)
- Mauvais état des infrastructures (traverses, abaissées, qualité du revêtement, etc.)
- Beaucoup de trafic et/ou une vitesse excessive des automobilistes ou camionneurs
- Présence de voies de virage ou de bretelles d'accès
- Présence de virages à droite au feu rouge
- Non-respect de la ligne d'arrêt, des signaux ou des feux de la part des automobilistes

Cette liste sommaire des types de problématiques perçues offre une idée des actions attendues de la Ville de Gatineau ou de ses partenaires aux intersections afin d'augmenter le confort ou la sécurité de cyclistes.

Liens cyclables à améliorer

Pour rappel, la définition des liens cyclables à améliorer offerte aux participants dans l'outil cartographique était la suivante : **infrastructures ou marquages existants ne répondant pas aux besoins de sécurité, rapidité ou confort. Au total, 256 commentaires de cette nature ont été fournis par les répondants.**

Ces commentaires étaient fréquemment en lien avec le choix d'aménagement lui-même. Parmi les critiques des tronçons cyclables, les points suivants semblaient particulièrement fréquents :

- Niveau de ségrégation (séparation) trop faible ou inadapté au milieu;
- Changement fréquent de côté des pistes bidirectionnelles;
- Rétrécissement ou disparition abrupte d'un aménagement;
- Présence d'un détour le long du chemin;
- Courbe ou pente raide rendant les déplacements dangereux ou inconfortables;
- Largeur de piste inadaptée, surtout lorsque partagée avec d'autres usagers;
- Choix d'une piste bidirectionnelle, alors des pistes unidirectionnelles semblent souhaitées.

Chaque situation est unique et il est difficile de définir une solution généralisable, mais les commentaires sur les aménagements récoltés offrent de bonnes pistes de bonification du réseau existant lorsqu'une piste ou un tronçon de rue doivent être refaits. Ces commentaires ne peuvent cependant pas être dissociés des problématiques aux intersections, qui constituent bien souvent les nœuds les moins sécuritaires du réseau.

Au-delà des commentaires portant sur améliorations d'infrastructures cyclables, certaines thématiques émergent des analyses sur les liens cyclables à améliorer, telles que :

- Le besoin d'un entretien hivernal sur certains tronçons;
- Les crues du printemps, rendant impraticable certains tronçons importants;
- La problématique de cohabitation piétons/cyclistes;
- Le manque de signalisation;
- Le sentiment d'isolement de certains tronçons situés à l'écart;
- Le manque d'éclairage.

Pistes ou routes dégradées

L'état de dégradation d'une piste cyclable ou d'une route peut être un facteur déterminant dans le choix modal des déplacements des gatinois. En plus d'assurer un certain confort, une chaussée en bon état est aussi un facteur contribuant à la sécurité des cyclistes. L'absence de nids-de-poule et un bon drainage de surface sont des caractéristiques d'une chaussée en bon état. Selon les données du questionnaire, 284 cas de pistes ou chaussées endommagées ont été répertoriés.

De manière générale, les cas de chaussée endommagée se concentrent sur certains axes, dont les plus critiques aux yeux des participants sont listés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2.6 Chaussées en mauvais état

Nom des tronçons routiers et de liens cyclables	Localisation (longueur du tronçon)	Nb de signalements de chaussée/piste dégradée
Corridor du Rapibus	Entre station Casino et le boul. Montclair (550 m)	23
Boulevard Alexandre-Taché	Entre le boul. Saint-Joseph et la rue Eddy (1 km)	16
Rue Taylor	Entre les rues Montcalm et Wright (430 m)	16
Boulevard Saint-Joseph	Entre les boul. Saint-Raymond et Alexandre-Taché (2,7 km)	15
Piste cyclable le long du boulevard du plateau	Entre la rue de l'Atmosphère et le boul. Saint-Raymond (550 m)	13
Piste le long du boulevard de la Gappe	Entre la bretelle de l'autoroute 50 et le boul. de la Cité (2,7km)	12
Rue Notre-Dame	Entre l'avenue du Cheval-Blanc et la rue Monseigneur Lemieux (3,7 km)	10
Boulevard de Lucerne	Entre la Place Samuel de Champlain et la rue Belleau (2,1 km)	10
Sentier du Vallon	Entre la rue du Sommelier et le chemin Lebaudy (800 m)	9
Boulevard Montclair et rue St-Rédempteur	Entre le boulevard Saint-Joseph et le boulevard des Allumetières (1,7 km)	9

2

Consultation en ligne

Les données sur la dégradation des chaussées ou des pistes cyclables recueillies avec l'outil de cartographie participative complètent le travail réalisé par les équipes de la Ville de Gatineau.

Le Service des travaux publics de la Ville a mis sur pied un programme d'inspection de ces infrastructures cyclables. Un rapport annuel est réalisé sur base d'une auscultation faite par un technicien-inspecteur durant la période estivale. Celui-ci offre une évaluation qualitative des sentiers, des recommandations sur les tronçons à prioriser dans le cadre de réfections majeures et des recommandations pour les années futures.

Le technicien-inspecteur est également chargé d'introduire des requêtes par le système PIVOTAL pour les problématiques susceptibles d'être réglées par des réparations mineures. Les requêtes sont acheminées directement aux intervenants responsables de la réalisation des travaux. En 2017, le Service des travaux publics a résolu 151 requêtes introduites par le technicien-inspecteur.

Les données de la consultation en ligne sont un bon complément au travail réalisé en interne, car elles identifient les endroits où le nombre de cyclistes est plus important, mais aussi les problématiques vécues par les cyclistes sur le réseau routier.

Liens cyclables manquants

Les citoyens avaient également l'occasion de signaler des liens manquants sur base de leur connaissance du territoire et du réseau cyclable. Pour rappel, les liens cyclables manquants étaient définis ainsi : *tronçons manquants qui obligent les cyclistes à faire un détour ou à rouler dans des conditions inconfortables ou dangereuses.*

862 commentaires indiquant des liens cyclables manquants ont été répertoriés. Une analyse cartographique des cas recensés permet d'établir les liens ayant suscité le plus de réactions de la part des répondants.

Tableau 2.5 Liens cyclables manquants les plus mentionnés

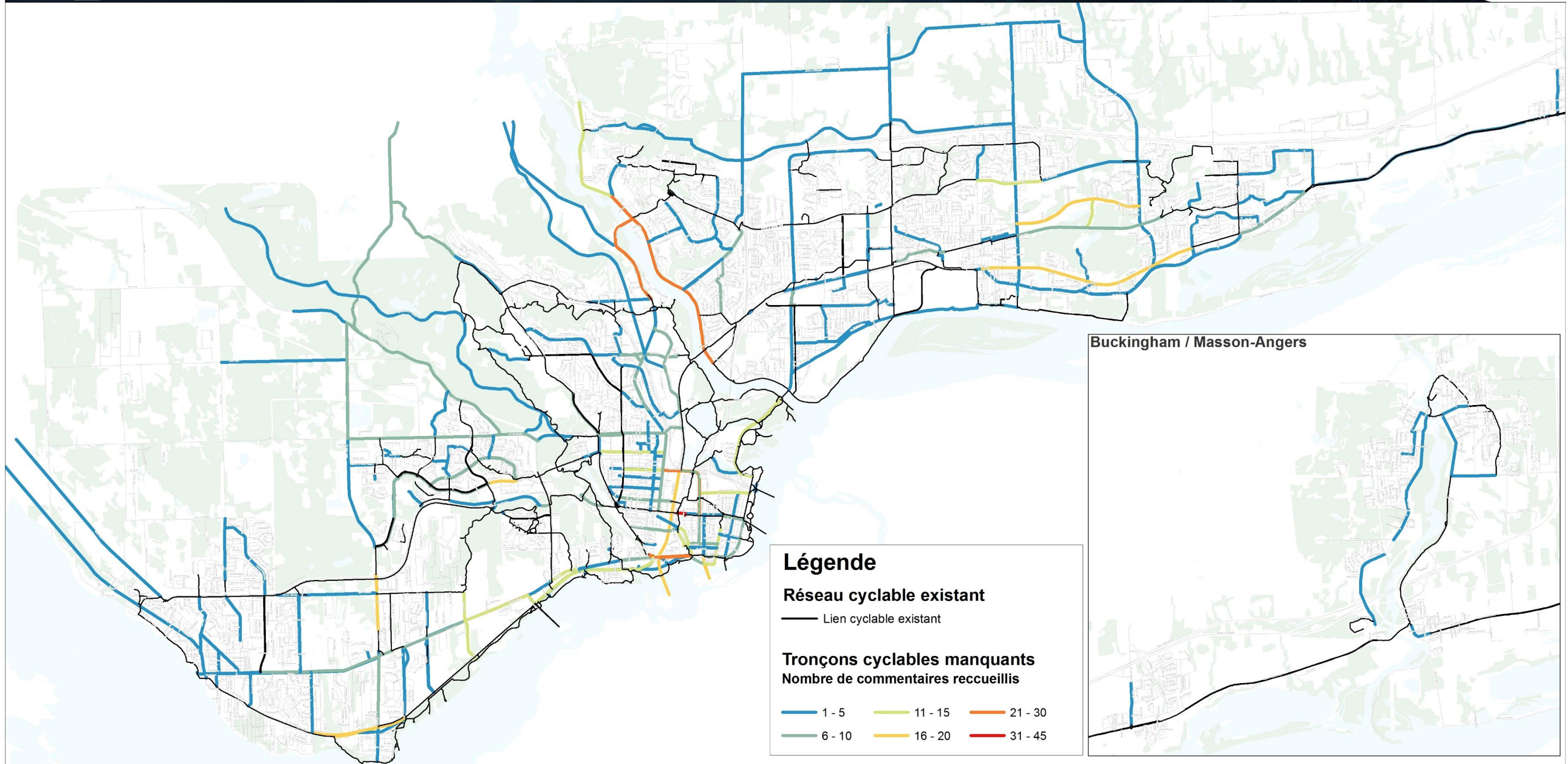
Nom de l'axe routier	Localisation	Longueur du tronçon proposé	Nombre de signalements de liens manquants
Boulevard des Allumettières	Entre la bretelle de l'A50 et rue Morin	175 m	45
Boulevard Saint-Joseph	Entre pont Alonzo-Wright et la rue du Havre	2 km	30
Boulevard Montclair et rue St-Rédempteur	Entre les boulevards Saint-Joseph et des Allumettières et	1,6 km	28
Lien manquant à l'extrémité sud du sentier du Lac des Fées	Entre la fin du sentier du Lac des Fées (rue Scott) et l'intersection des boul. Alexandre-Taché/Saint-Joseph	116 m	26
Boulevard Alexandre-Taché	Entre le Boulevard Saint-Joseph et la rue Montcalm	840 m	26
Rue Saint-Louis	Entre le chemin des Érables et le boulevard de la Gappe (vers Corridor Rapibus)	4,4 km	23
Boulevard Maloney Est	Entre La rue Notre-Dame et la rue Bédard	4,8 km	20
Pont Chaudière	Entre Ottawa et l'intersection Laurier/Eddy	400 m	20
Saint-René Est	Entre les boulevards Labrosse et Lorrain	2,8 km	19
Boulevard de Lucerne	Entre les Chemins Fraser et Robert-Stewart	2,1 km	19
Boulevard du Plateau	Entre le boulevard des Grives et la Rue de l'Atmosphère	603 m	17
Corridor du Rapibus	Entre le pont Prince de Galles et le boulevard Montclair	2,3 km	17
Pont Prince de Galles	Au-dessus de la Rivière des Outaouais	445 m	17
Chemin Vanier	Entre le nord du Boulevard des Allumettières à la rue Stuart	1,1 km	16
Rue Gamelin	Entre la Promenade du Lac des Fées et la rue Berry	1 km	15
Boulevard Fournier	Entre la rue Dussault et le pont Aberdeen	2,3 km	15
Rue Saint-Louis	Au nord du chemin des Érables	2,4 km	15
Traverse manquante	Sentier des pionniers à hauteur du sentier du Lac-des-Fées	15 m	15
Chemin Allen	Entre les Chemins McConnel et d'Aylmer	620 m	14



CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE LIEN MANQUANTS SELON LES CITOYENS



PLAN DIRECTEUR
DU RÉSEAU CYCLABLE



L'observation de la carte des liens manquants montre que la densité des liens manquants proposés par les participants est élevée au centre-ville de Hull et dans les secteurs en périphérie. Ceci reflète que le nombre de commentaires reçus est plus important dans les quartiers centraux. L'île de Hull représente une destination journalière pour de nombreux répondants, comme illustrée par la figure 2.5 plus haut.

L'analyse de la carte des liens manquants présente d'autres informations intéressantes. Certains tronçons routiers, même dans les secteurs plus éloignés du centre-ville, ont récolté de nombreux commentaires signalant un lien manquant. Par exemple, le boulevard Saint-René Est, entre Labrosse et Lorrain, et le boulevard Maloney Est dans le même secteur ont récolté respectivement 19 et 20 commentaires. La rue Saint-Louis et la section nord du Boulevard Saint-Joseph, entre le pont Alonzo-Wright et la rue du Havre, sont deux autres axes comptabilisant respectivement 23 et 30 commentaires.

Ces tronçons s'insèrent dans des environnements n'offrant pas ou très peu d'alternatives cyclables sécuritaires pour les cyclistes. Dans ces cas, l'utilisation du réseau routier constitue souvent la seule façon de se rendre de A à B et il est donc normal que les axes routiers les plus directs reçoivent beaucoup de commentaires des citoyens.

Dans d'autres cas, les données sur les liens manquants permettent aussi d'identifier des sections de réseau cyclable qui ne semblent pas répondre entièrement aux besoins des cyclistes. C'est ce qu'on remarque notamment avec le sentier des Voyageurs le long du boulevard Fournier, entre la rue Dussault et le Pont Aberdeen. Dans ce cas-ci, les données indiquent que deux sections du sentier polyvalent sont impraticables plusieurs mois par année. Un autre cas d'inadéquation des infrastructures menant à des commentaires de lien manquant se trouve à l'extrémité est de la piste cyclable du boulevard des Allumetières, entre la rue Laval et la rue Laurier. Ici, les aménagements forcent les cyclistes à changer de côté deux fois, à rouler sur le trottoir ou à rouler dans la circulation.

Mentionnons finalement que certains tronçons du réseau cyclables, caractérisés par des accotements pavés ou les chaussées désignées, sont identifiés par certains cyclistes comme des liens manquants. Ceci prouve que ces types d'aménagements sont souvent considérés insuffisants ou inexistantes par la communauté, surtout dans les cas où les conditions routières (débits, vitesse, nombre de voies de circulation, etc.) suggéreraient un niveau de ségrégation plus élevé entre le trafic motorisé et les cyclistes. Deux bons exemples sont la rue Saint-Louis au nord de La Vérendrye et la rue Saint-Rédempteur entre le corridor du Rapibus et le boulevard des Allumetières.

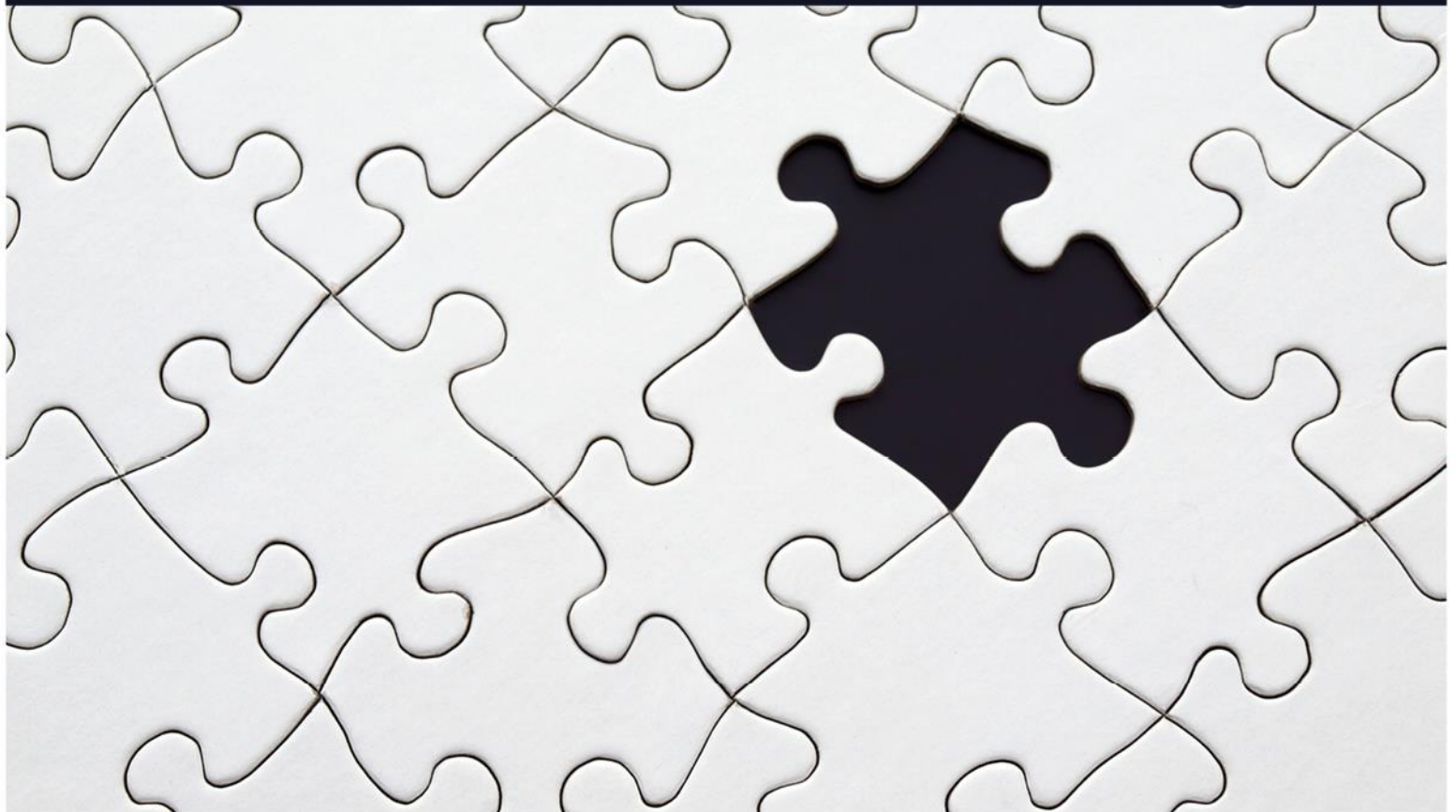
Dans ces cas de figure, les données issues de l'exercice de cartographie participative ont beaucoup de valeur pour la Ville de Gatineau et ses partenaires. Même s'il existe un grand nombre de types de cyclistes - évaluant les infrastructures cyclables selon des critères et des niveaux d'acceptabilité variables - la figure 2.17 de l'analyse du questionnaire indiquait également que la séparation des vélos du reste de la circulation constituait un élément essentiel d'une bonne infrastructure cyclable aux yeux de la majorité des gens.

Les données de la consultation en ligne suggèrent qu'il serait souhaitable d'augmenter le niveau de ségrégation de certains tronçons cyclables et de planifier des liens en site propre pour le confort des cyclistes et pour convaincre les citoyens qui manifestent un intérêt pour le cyclisme.



3

ATELIER AVEC LES ASSOCIATIONS ET ORGANISMES



3 Atelier avec les associations et organismes

L'atelier de travail a regroupé, en tables rondes, de nombreux organismes de la région de la capitale nationale associés au cyclisme. L'atelier de travail s'est déroulé le 23 mai 2017 de 18 h 30 à 21 h 30 au Centre sportif de Gatineau (850, boulevard de la Gappe). Une vingtaine de représentants d'organismes ont répondu à l'invitation de la Ville; invitation lancée à plus de 75 représentants d'organismes par courriel. La copie de cette invitation se retrouve en **annexe A** de ce rapport.

L'objectif était de sensibiliser les organismes aux enjeux entourant la mise à jour du plan directeur du réseau cyclable utilitaire et récréatif, tout en identifiant les préoccupations et les attentes, et de discuter de leur place dans la réalisation du plan directeur du réseau cyclable utilitaire et récréatif.

3.1.1 Déroulement de l'atelier

L'atelier s'est déroulé en deux parties, soit un volet de présentation du mandat et des analyses, et ensuite la tenue de groupes de discussion sur les liens cyclables projetés. La liste des organismes présents se retrouve en **annexe B**.

Première partie : présentation

Les éléments suivants ont été présentés aux participants :

- Le mandat, les objectifs, le contexte;
- Les constats et les enjeux sur le réseau cyclable actuel;
- Les résultats de la demande potentielle en déplacements cyclables;
- Le réseau proposé sur la base de la demande potentielle, qui a déjà fait l'objet d'une analyse de contraintes anthropiques et naturelles;
- La démarche d'analyse de la hiérarchisation du réseau;

Deuxième partie

Les représentants d'organismes ont été ensuite appelés à commenter le réseau cyclable proposé sur la base de la demande actuelle. Des cartes de travail ont été annotées pour le recueil de commentaires. Quatre tables de travail, regroupant ± 5 à 7 intervenants, ainsi qu'un animateur, ont travaillé indépendamment :

- Pendant environ 60 minutes, le réseau proposé, ainsi que les liens souhaités (en wish-list), ont été passés en revue. Cette étape a permis d'obtenir les commentaires des intervenants sur la pertinence des liens et de bonifier l'analyse des contraintes, en identifiant des sites problématiques ponctuels additionnels. Chaque secteur de la Ville (Aylmer/Plateau, centre-ville, Gatineau et Gatineau-Est) a été passé en revue, pendant ± 15 minutes;
- Pendant environ 15 minutes, les intervenants ont été appelés à se prononcer sur la hiérarchie attribuable aux liens cyclables sur le réseau proposé, et ce, à l'échelle de la Ville dans sa globalité.

3.1.2 Synthèse des commentaires reçus

Les tableaux 3.1 à 3.5 détaillent, pour chaque ensemble sectoriel municipal, les commentaires reçus sur le réseau proposé par secteur municipal. Les figures 3.1 à 3.5 illustrent le positionnement des éléments identifiés aux tableaux 3.1 à 3.4. Le tableau 3.5 regroupe les commentaires sur la hiérarchie du réseau cyclable, alors que le tableau 3.6 présente les commentaires généraux (qui ne sont pas applicables à un endroit spécifique ou qui concernent plus d'un secteur municipal). Les tableaux détaillent également l'occurrence des commentaires, afin de voir s'ils ont été soulevés par un seul ou plusieurs intervenants.

Secteurs d'Aylmer et le Plateau

Le secteur d'Aylmer est caractérisé par une trame cyclable partielle et décousue. Il compte deux grands axes cyclables (des Allumettières et l'ex-emprise ferroviaire du boulevard de Lucerne) permettant de traverser d'est en ouest le secteur, et une bande cyclable sur le boulevard Wilfrid-Lavigne. Tout le reste est à faire selon une majorité de participants présents aux tables de discussion. Pour ce qui est du secteur du Plateau, un début de trame cyclable est déjà en place, mais plusieurs tronçons semblent à être parachevés afin d'intégrer le quartier et l'ensemble du réseau de la ville.

Figure 3.1 : Positionnement des commentaires recueillis sur les secteurs d'Aylmer et le Plateau

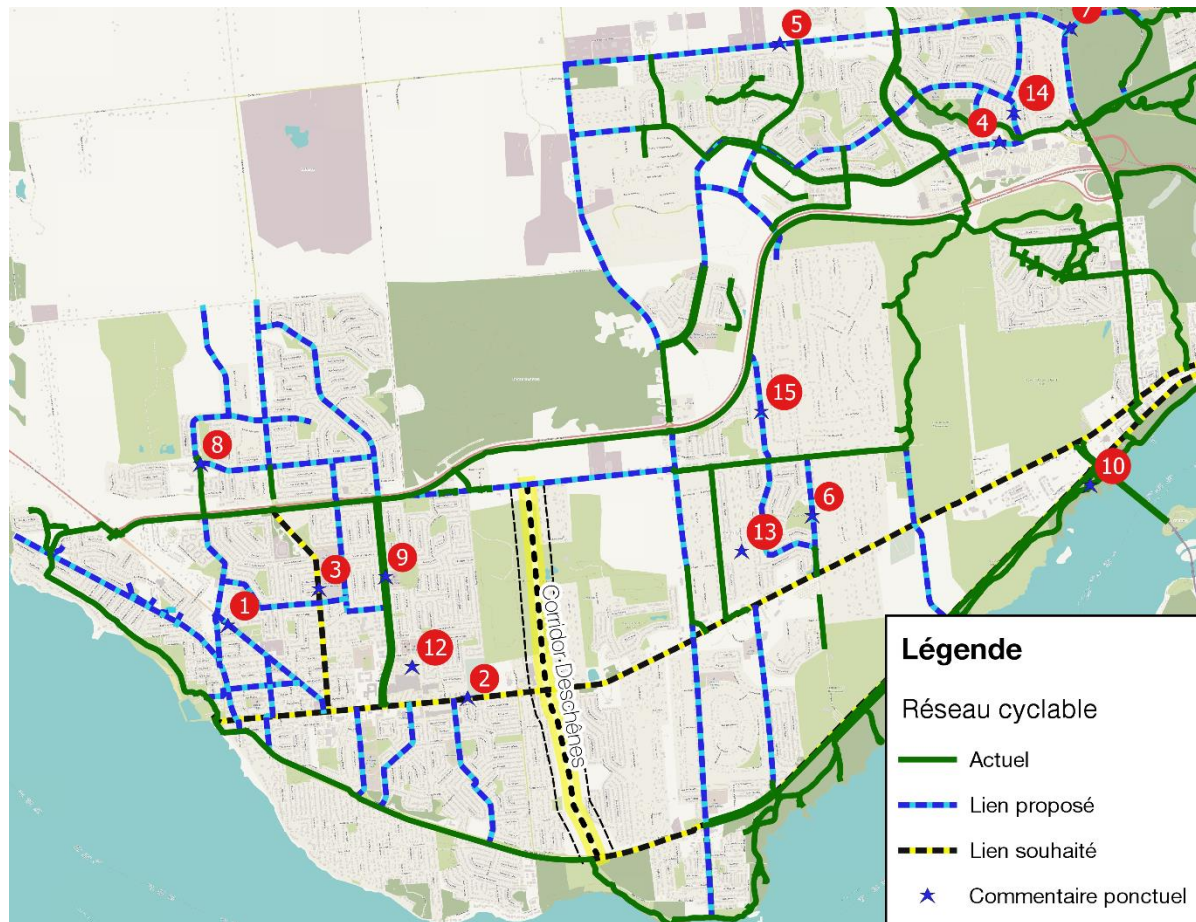


Tableau 3.1 : Commentaires spécifiques – Secteurs Aylmer – Le Plateau

Id. (voir carte)	Commentaires	Occurrence
1	<ul style="list-style-type: none"> Le chemin Eardley : devrait être priorisé. 	Simple
2	<ul style="list-style-type: none"> Rue Principale/Chemin d'Aylmer : (Axe) à sécuriser; Section à l'ouest du chemin Vanier : très problématique; Rue Principale : mise à sens unique possible. 	Multiple : axe cyclable sur Aylmer unanimement souhaité
3	<ul style="list-style-type: none"> Rue Broad : À sécuriser dans le secteur de l'école + raccorder à Klock. 	Multiple
4	<ul style="list-style-type: none"> Parachèvement du lien sur le boulevard du Plateau, à l'est du boulevard des Grives : à prioriser. 	Multiple
5	<ul style="list-style-type: none"> Chemin Pink : lien souhaité. 	Simple
6	<ul style="list-style-type: none"> Lien sur rue Jean-de-la-Fontaine : pas pertinent. Devrait plutôt être sur le chemin Rivermead, pour assurer le lien direct entre le chemin McConnell et le chemin d'Aylmer; Accessibilité au Parc-O-Bus : prioritaire. 	Multiple
8	<ul style="list-style-type: none"> Problèmes de sécurité (vitesse élevée) sur Front/du Verger/de la Fabrique; Réseau rue Front/chemin Klock/rue du Verger/boulevard Wilfrid-Lavigne/rue de la Clématite souhaité. 	Multiple
9	<ul style="list-style-type: none"> Boulevard Wilfrid-Lavigne : à sécuriser dans la zone scolaire (installation de bollards ?). 	Simple
10	<ul style="list-style-type: none"> Inondations récurrentes sur le sentier des Voyageurs, notamment près du pont Champlain. 	Multiple
12	<ul style="list-style-type: none"> Galleries d'Aylmer : accès difficile par l'arrière. 	Simple
13	<ul style="list-style-type: none"> Chemin de Castelbeau devrait être prioritaire à Vanier. 	Simple
14	<ul style="list-style-type: none"> Parachèvement du lien proposé sur la rue de l'Atmosphère jusqu'au boulevard du Plateau, à l'est de la rue de la Sapinière. 	Simple
15	<ul style="list-style-type: none"> Manque lien nord-sud au nord du chemin McConnell, à l'est du chemin Vanier. La rue de Beaumarchais pourrait être une solution. 	Simple

Secteur de Hull

Le secteur de Hull est caractérisé par un réseau cyclable récréatif bien développé le long de la rivière des Outaouais ainsi que dans le secteur de la Promenade de la Gatineau. En revanche, le réseau cyclable utilitaire est plutôt partiel et ne permet pas de desservir adéquatement les grands attracteurs de déplacements que sont les secteurs du centre-ville de Hull, l'UQO et les commerces sur le boulevard Saint-Joseph. Le secteur de Wrightville semble avoir un grand potentiel d'après les avis recueillis.

Figure 3.2 : Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Hull

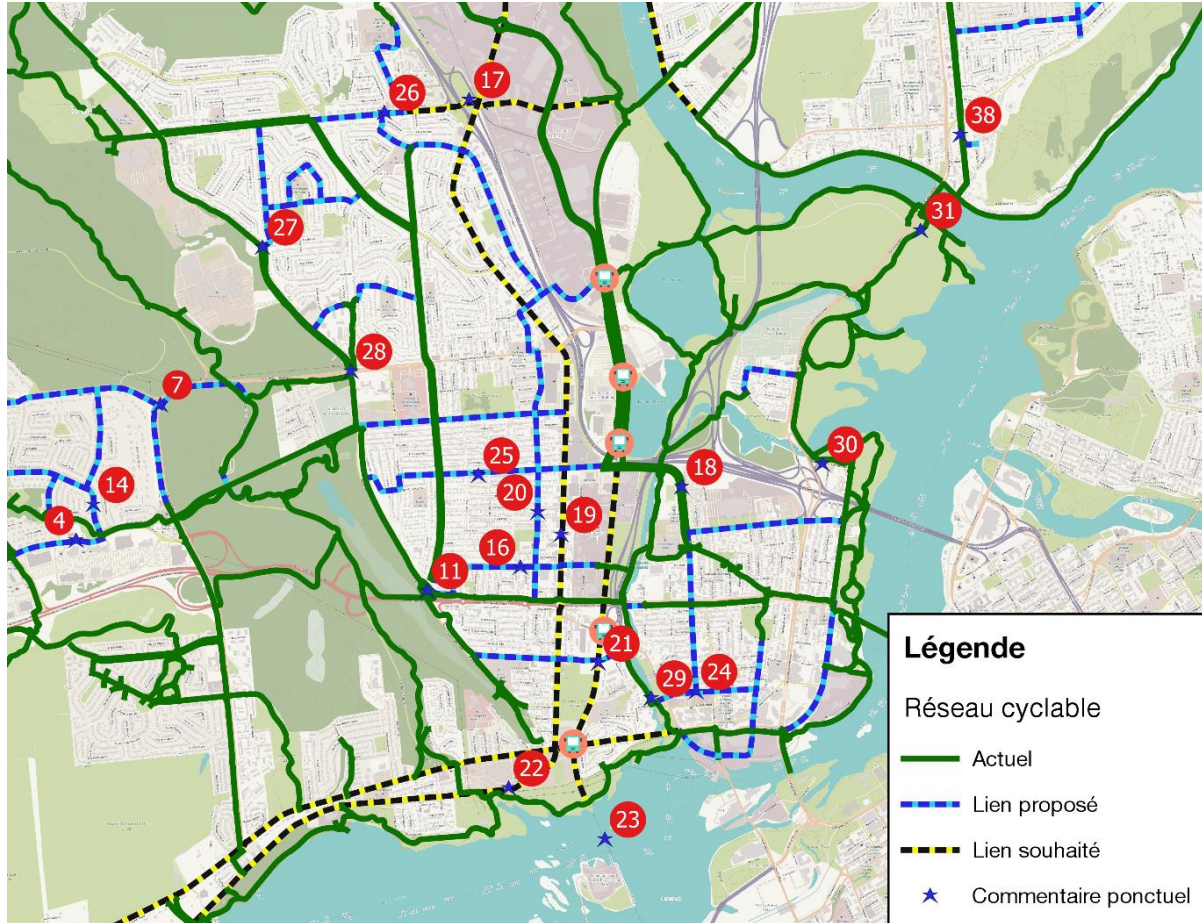


Tableau 3.2 : Commentaires spécifiques – Secteur Hull

Id. (voir carte)	Commentaires	Occurrence
7	<ul style="list-style-type: none"> • Liens sur le boulevard St-Raymond, à l'intersection avec le chemin Pink : Bonne idée. 	Simple
11	<ul style="list-style-type: none"> • Connexion boulevard des Allumettières / boulevard Moussette / promenade Lac-des-Fées : <ul style="list-style-type: none"> ○ Confusion totale; ○ Manque de signalisation; • Détours, mauvaises jonctions. 	Multiple
16	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur Wrightville : contraintes topographiques; • Augmenter les connexions est-ouest pour rejoindre le sentier du Lac-des-Fées; • Rue Amherst, entre le boulevard Moussette et le Ruisseau : souhaitable pour augmenter les connexions est-ouest dans ce secteur où il y a un dénivelé important. De plus, cela permet de profiter du passage souterrain existant. 	Multiple
17	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel sous l'autoroute : mettre en wishlist. Très souhaité, mais très contraignant (\$\$\$). 	Multiple
18	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard Montclair : à sécuriser. 	Multiple
19	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard St-Joseph : à ajouter. Vœux assez généralisés d'offrir des liens cyclables sur les artères commerciales. 	Multiple
20	<ul style="list-style-type: none"> • Rue Berri : <ul style="list-style-type: none"> ○ Souhaitable par plusieurs. Mise à sens unique possible pour les véhicules ? ○ Pour d'autres, le boulevard St-Joseph devrait être la priorité et non la rue Berri. 	Multiple
21	<ul style="list-style-type: none"> • Emprise du Rapibus : <ul style="list-style-type: none"> ○ Souhaitable de continuer le lien cyclable au sud du boulevard Montclair jusqu'à Taché; ○ Problème de connexion au niveau de Pilon (angle Montclair). Problèmes d'emprise gérable ? 	Multiple
22	<ul style="list-style-type: none"> • En alternative à Aylmer : évaluer la possibilité de passer sur le site de l'UQO. 	Multiple
23	<ul style="list-style-type: none"> • Passage cyclable sur le pont ferroviaire (continuité emprise du Rapibus) : essentiel! Grands attracteurs de déplacements directement de l'autre côté de la rivière. 	Multiple
24	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-Ville : Liens rue St-Rédempteur/rue Wright/rue Laval/boulevard Sacré-Cœur bien reçus. On a bien identifié les liens pertinents; • Demandes sur le potentiel de continuer la piste le long boulevard des Allumettières entre la rue Laval et le pont Alexandra; • Voir la possibilité de mettre des liens cyclables unidirectionnels pour profiter de la trame de rues orthogonales. 	Multiple
25	<ul style="list-style-type: none"> • Boul. Montclair devrait être priorisé, au lieu de la rue Gamelin. 	Simple

26	<ul style="list-style-type: none"> Boul. du Mont-Bleu à l'est du boul. Riel, jusqu'au Rapibus : souhaité par plusieurs. Intersection boul. St-Joseph/autoroute : à sécuriser. 	Multiple
27	<ul style="list-style-type: none"> Intersection boul. de la Cité-des-Jeunes/rue Thérien : à sécuriser. 	Simple
28	<ul style="list-style-type: none"> Intersection boulevard de la Cité-des-Jeunes/boulevard St-Raymond : pas sécuritaire; Boulevard de la Cité-des-Jeunes : typologie cyclable pas sécuritaire selon certains. 	Simple
29	<ul style="list-style-type: none"> Passages du Ruisseau de la Brasserie et parachèvement du lien longeant le ruisseau du côté ouest : à prioriser. 	Multiple
30	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la connexion entre Laurier et le lien longeant Fournier. 	Simple
31	<ul style="list-style-type: none"> Boulevard Fournier : secteur souvent inondé en périodes de crues printanières 	Simple

Secteur de Gatineau Ouest

Le secteur de Gatineau Ouest possède un grand potentiel de transfert modal, des modes motorisés au vélo, en raison de l'importante diversité d'usages qu'on y trouve (résidentiel, commercial, institutionnel). Toutefois le réseau cyclable utilitaire est partiel et mal intégré au niveau régional. Ainsi, des pistes cyclables sur certains grands axes (Vérendrye, Rapibus) sont inefficacement reliées aux points de destination.

Figure 3.3 : Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Gatineau Ouest

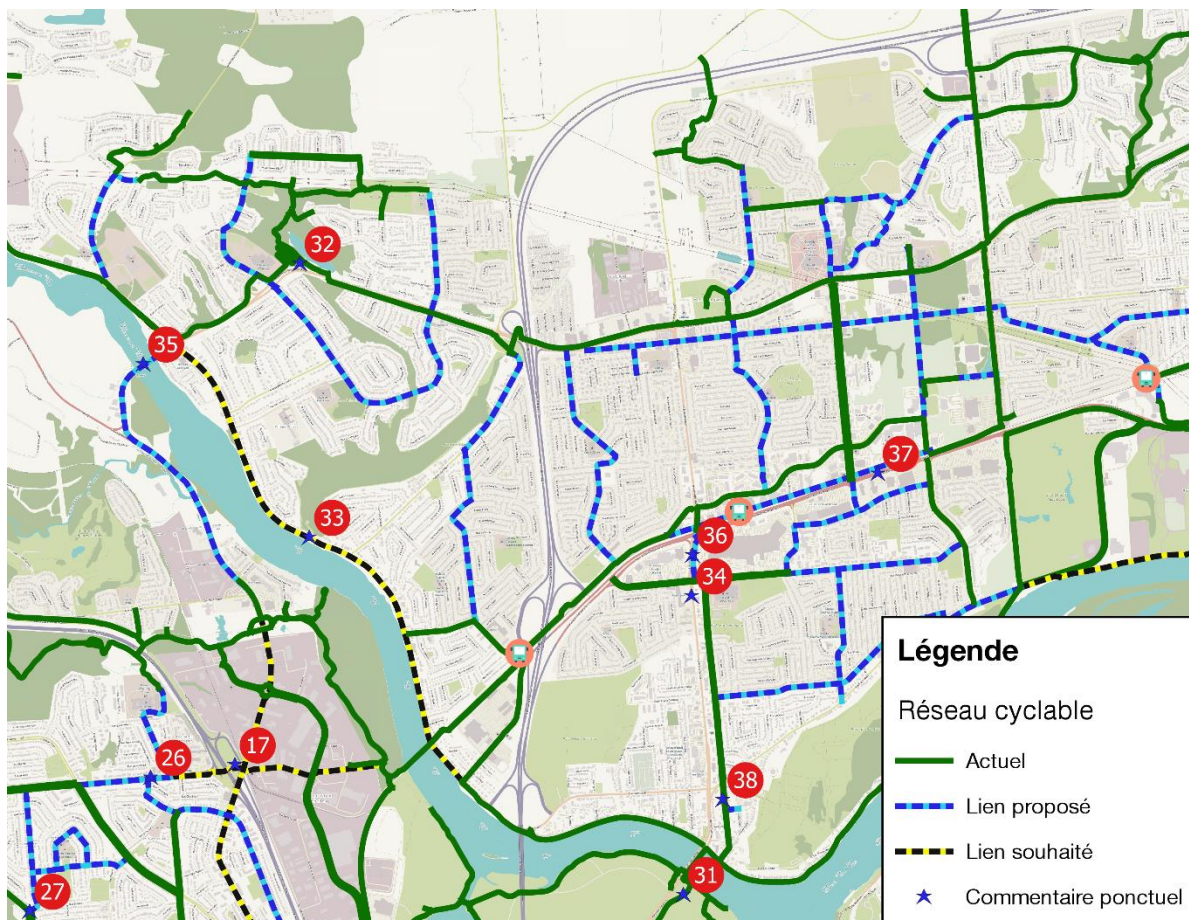


Tableau 3.3 : Commentaires spécifiques – Secteur Gatineau Ouest

Id. (voir carte)	Commentaires	Occurrence
32	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard de La Vérendrye : devrait être plus direct dans la partie ouest. 	Simple
33	<ul style="list-style-type: none"> • Rue St-Louis : <ul style="list-style-type: none"> ○ Très souhaité. Beau parcours; ○ Potentiel utilitaire majeur; ○ Inondations... 	Multiple
34	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard Gréber : souhaitable. 	Multiple
35	<ul style="list-style-type: none"> • Pont Alonzo-Wright : considéré comme très dangereux. Route 105/Pont Alonzo-Wright : fort potentiel. 	Multiple
36	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de la Savane et connexion boulevard Gréber/boulevard de la Gappe : problématique de sécurité. 	Simple
37	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard Maloney : avis divergents. Souhaitable pour certains, inutile pour d'autres. Pas de consensus. 	Variable
38	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin d'une alternative à la rue St-Antoine pour connecter la rue de la Pointe-Gatineau au boulevard Fournier. 	Simple

Secteur de Gatineau Est

Le secteur de Gatineau situé à l'est de la rue Main possède une barrière physique importante : le parc du Lac-Beauchamp. La circulation est-ouest dans ce secteur est limitée à trois axes routiers (boulevard Saint-René, boulevard Maloney, rue Notre-Dame) dont aucun ne possède un lien cyclable formel. Seule une piste récréative le long de la rivière des Outaouais lie l'est-ouest dans ce secteur. Or, cette dernière est située relativement à l'écart des zones habitées. Aussi, selon les témoignages obtenus pendant la consultation, ce secteur de la ville compte davantage de foyers de populations plus défavorisées.

Figure 3.4 Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Gatineau Est

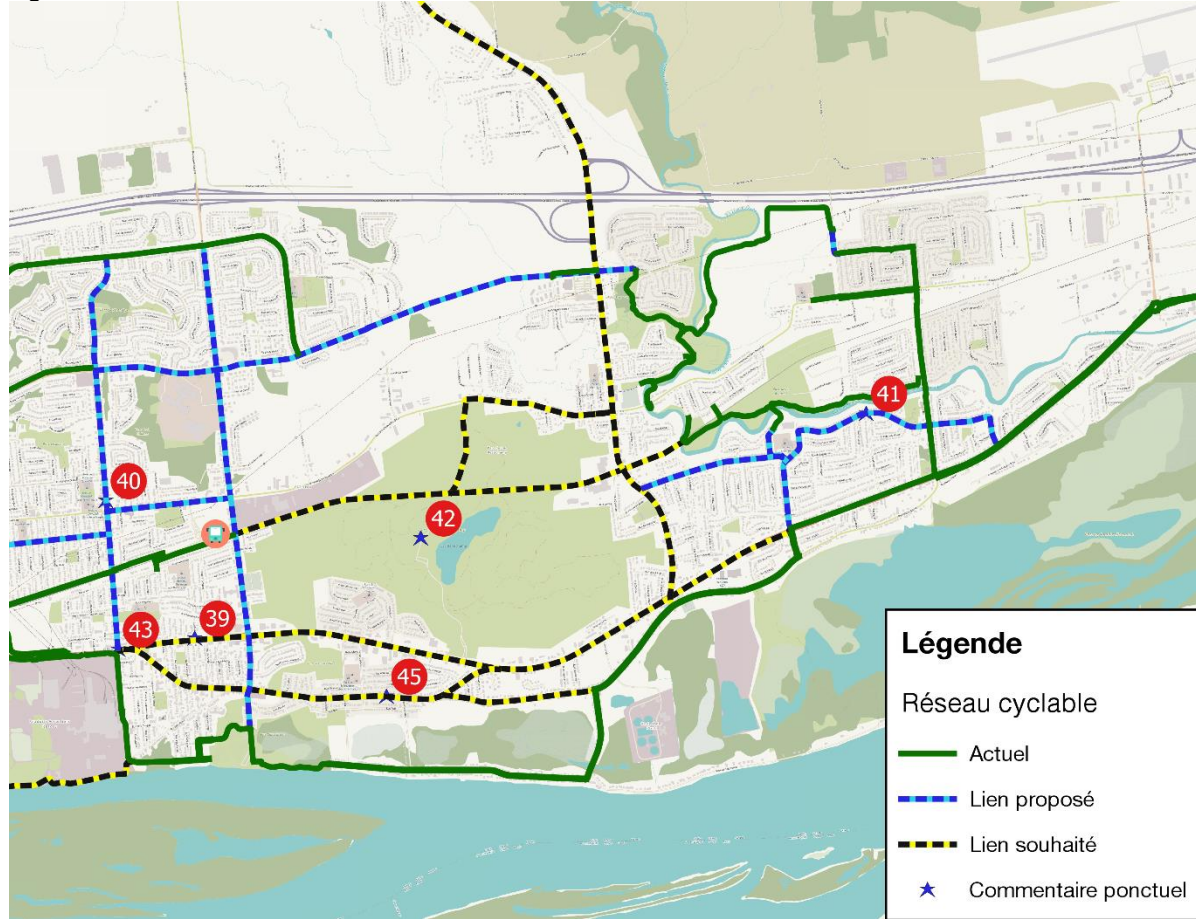


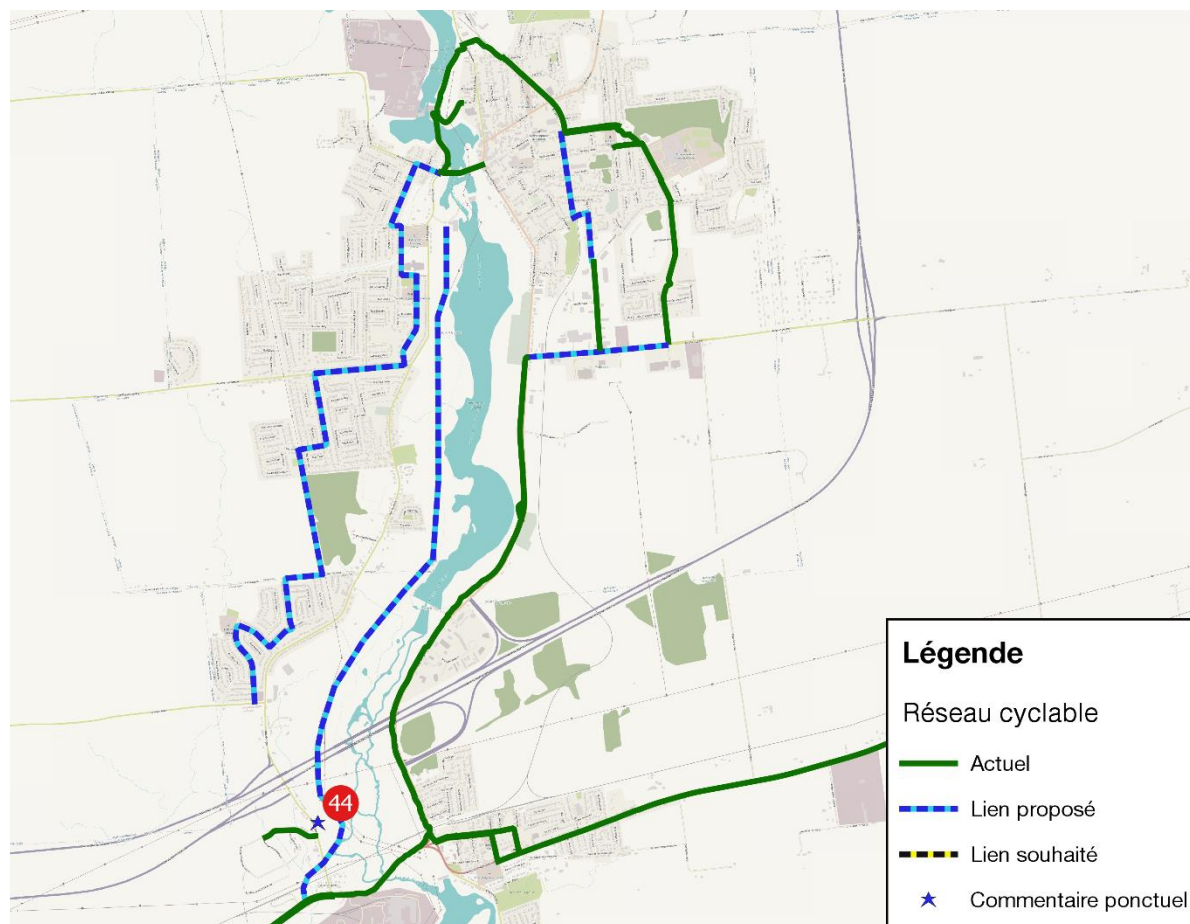
Tableau 3.4 : Commentaires spécifiques – Gatineau-Est, Masson-Angers, Buckingham

Id. (voir carte)	Commentaires	Occurrence
39	<ul style="list-style-type: none"> Boulevard Maloney, à l'est de la rue Main : frustrations par rapport aux choix d'aménagement de la Ville. Espace de pavage rouge qui aurait pu être utilisé pour implanter un lien cyclable. 	Multiple
40	<ul style="list-style-type: none"> Rue Main : très fort potentiel. Souhaitable et prioritaire. 	Multiple
41	<ul style="list-style-type: none"> Rue Châteauguay : potentiel intéressant. 	Simple
42	<ul style="list-style-type: none"> Passage dans le parc du lac Beauchamp : souhaité par plusieurs. Potentiel à la fois récréatif et utilitaire. Doit être sécuritaire. 	Multiple
43	<ul style="list-style-type: none"> Intersection rue Main/ boulevard Maloney et boulevard Maloney/ rue Notre-Dame : problème de sécurité. 	Multiple
44 (secteur Buckingham)	<ul style="list-style-type: none"> Aménager un lien sur le chemin Fillion entre Masson et Angers. 	Simple
45	<ul style="list-style-type: none"> Rue Notre-Dame : révision géométrique à faire. 	

Secteur de Masson-Angers, Buckingham

Peu de commentaires concernent les secteurs de Buckingham et Masson-Angers. Ces secteurs fonctionnent de manière indépendante par rapport au reste du territoire de la Ville de Gatineau en raison de la distance qui les sépare du centre-ville de Gatineau (environ 30-40 km).

Figure 3.5 Positionnement des commentaires recueillis sur le secteur de Buckingham



Le commentaire numéro 44 est inscrit dans le tableau 3.4.

Commentaires sur la hiérarchie

Les participants de l'atelier ont été interrogés sur la hiérarchisation du réseau cyclable proposé. À cette étape du projet, la question posée concernait la désignation d'un axe artériel principal, le *backbone* ou épine dorsale, du nouveau réseau cyclable de Gatineau. CIMA+, en partenariat avec les consultants de Mobycon, a identifié la séquence suivante, d'ouest en est, pour servir d'axe artériel principal à partir duquel la hiérarchie globale serait construite :

- Chemin d'Aylmer;
- Boulevard Alexandre-Taché;
- Emprise du Rapibus;
- Boulevard Maloney.

Tableau 3.5 : Commentaires sur la hiérarchie cyclable

Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> Bonne approche de la problématique.
<ul style="list-style-type: none"> Bonne logique hiérarchique de la part de l'équipe de travail.
<ul style="list-style-type: none"> Beaucoup de questionnements sur le tracé du <i>backbone</i> (épine dorsale). Le commentaire le plus souvent formulé est que le tracé ne permet pas de joindre les attracteurs de déplacements. Il y a vraisemblablement une incompréhension quant à son rôle : cette artère est plutôt réfléchie de façon à se déplacer efficacement d'un secteur à l'autre, et non en fonction de l'accès direct aux attracteurs de déplacements.
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser les liens nord-sud pour se raccorder au chemin d'Aylmer, dans un contexte où celui-ci offre un lien cyclable.
<ul style="list-style-type: none"> Secteur du Plateau : donner une forte importance hiérarchique aux liens cyclables (beaucoup de collecteurs potentiels).
<ul style="list-style-type: none"> Proposition de deux <i>backbones</i> (épine dorsale) parallèles, soit : <ul style="list-style-type: none"> Rue Principale/ Chemin d'Aylmer/ Piste du Rapibus/ Boulevard Maloney; Boulevard de Lucerne/ Rue Laurier/ Boulevard Fournier /Sentier rue Jacques Cartier.
<ul style="list-style-type: none"> Boulevard De la Gappe : pas adéquat pour remplir un rôle d'épine dorsale. Ramener sur le boulevard Maloney.
<ul style="list-style-type: none"> Boulevard Gréber/ rue St-Antoine : ne pas sous-estimer. Axe très important, avec report modal potentiellement élevé. Rôle collecteur principal.
<ul style="list-style-type: none"> Boulevard Moussette, rue Gamelin, boulevard Maloney, boulevard des Allumettières, corridor du Rapibus + pont ferroviaire, rue Laurier, pont Alexandra = socle artériel selon une table de travail.
<ul style="list-style-type: none"> Boulevard des Allumettières : fort potentiel artériel, depuis les secteurs environnants.

Commentaires généraux

La fin de l'atelier de travail a permis de regrouper plusieurs commentaires généraux. Cette discussion donnait l'occasion aux associations et organismes de partager leurs opinions sur des enjeux dépassant la question des infrastructures cyclables. Le tableau 3.6 ci-dessous résume les points abordés lors de cet échange.

Tableau 3.6 : Commentaires généraux

Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Exercice très bien mené. Formule appréciée. L'équipe de travail a bien identifié les besoins et la logique des liens proposée est pleine de sens.
<ul style="list-style-type: none"> • Il y a une certaine demande pour un réseau blanc, notamment pour le secteur de Wrightville
<ul style="list-style-type: none"> • La consultation citoyenne arrive au bon moment dans le processus.
<ul style="list-style-type: none"> • Participants généralement heureux du nombre de liens envisagés.
<ul style="list-style-type: none"> • Souhait que cette consultation se matérialise par des actions concrètes de la part de la Ville.
<ul style="list-style-type: none"> • En général, la Ville de Gatineau présente beaucoup de contraintes environnementales. La réalisation de liens cyclables risque d'être ralentie par ces contraintes.
<ul style="list-style-type: none"> • Comment considérer les vélos électriques, vélos assistés et les quadriporteurs dans la planification ? Plusieurs flous à cet égard. L'utilisation accrue du vélo électrique et des quadriporteurs (vieillessement de la population) nécessite que la Ville de Gatineau se penche sur la façon d'intégrer ces modes sur ses réseaux de déplacements.
<ul style="list-style-type: none"> • L'arrimage entre le vélo et le transport collectif interpelle plusieurs personnes.
<ul style="list-style-type: none"> • Une politique quant aux projets domiciliaires (intégration des liens cyclables) est souhaitée.
<ul style="list-style-type: none"> • Les participants souhaitent, en général, l'intégration de liens cyclables sur les artères commerciales.
<ul style="list-style-type: none"> • Marquage, signalisation et éclairage : trois aspects qui préoccupent les usagers.



4

IMPACT DES CONSULTATIONS SUR LA PLANIFICATION DU RÉSEAU ET SUR LES STRATÉGIES



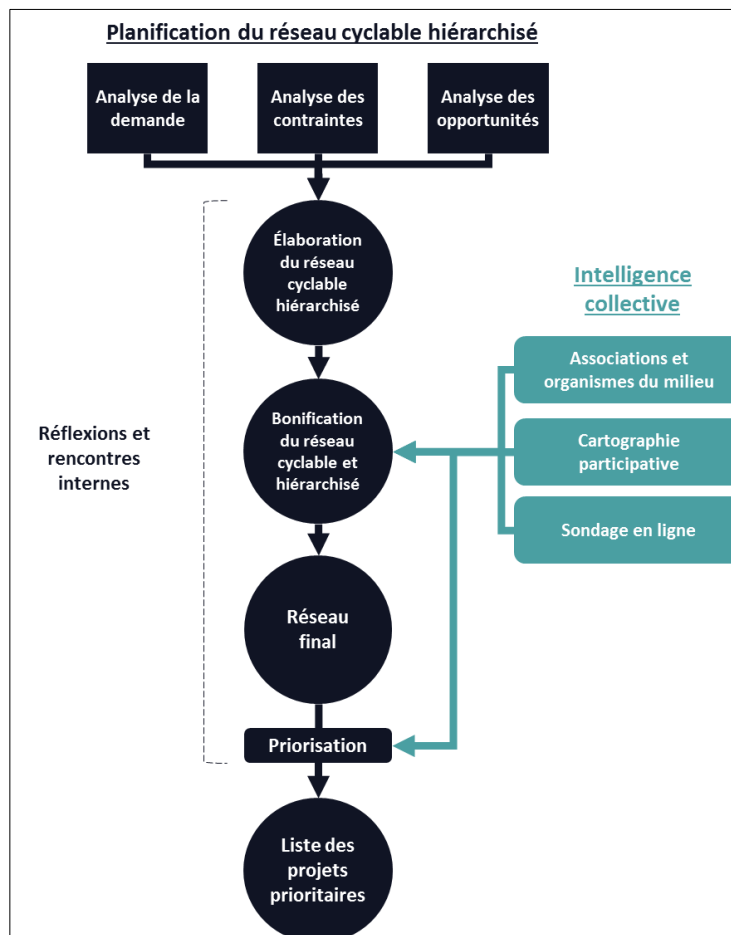
4 Impact des consultations sur la planification du réseau et sur les stratégies

4.1.1 Modifications au réseau cyclable proposé

Les réflexions menées sur le réseau cyclable de la Ville de Gatineau se déclinent en plusieurs étapes clés. Premièrement, les expertises de CIMA+ et de la firme néerlandaise Mobycon ont contribué à fournir une analyse de la demande potentielle et des opportunités, ce qui a permis de dresser des lignes de désir importantes à l'échelle de la ville. Ce premier travail a défini un réseau cyclable caractérisé par un grand potentiel de report modal, selon l'enquête OD de 2011, en tenant compte des contraintes du milieu.

À travers les consultations, la Ville de Gatineau a voulu profiter des connaissances des groupes du milieu et de la population pour approfondir ses analyses. Les informations recueillies ont permis de bonifier la liste des nouveaux liens qui seront proposés dans le nouveau plan directeur. De plus, les données de l'outil de cartographie participative joueront un rôle à l'étape de priorisation des projets cyclables. En effet, le nombre de commentaires attribués à un tronçon cyclable manquant aura une influence sur la priorité qui lui sera accordée. La figure 2.22 ci-dessous permet de visualiser le processus de planification du réseau en cours et l'influence du processus consultatif.

Figure 4.1 Consultations dans l'élaboration et la priorisation du réseau cyclable hiérarchisé



Les informations récoltées auprès de la population et des parties prenantes ont complété la réflexion menée sur le réseau cyclable et vérifié la validité des liens cyclables réfléchis par la Ville de Gatineau, CIMA+ et Mobycon, par l'ajout de liens supplémentaires.

Incidences de l'atelier de travail avec les associations et organismes sur le réseau proposé

Globalement, les liens du réseau cyclable issus des analyses ayant précédé l'atelier de travail du 23 mai semblaient répondre à la plupart des attentes des participants. Néanmoins, l'atelier a tout de même permis d'ajouter certains liens dans le réseau cyclable proposé. En voici quelques exemples :

- Axe Amherst : l'intérêt de ce lien est-ouest dans le secteur de Wrightville a été souligné par plusieurs groupes de travail durant l'atelier. La rue Amherst est parallèle à la piste des Allumettières qui croise trois carrefours giratoires et une bretelle d'autoroute. Elle traverse un milieu plus résidentiel et connecte, à son extrémité est, avec un tunnel permettant de franchir de manière confortable et sécuritaire l'autoroute 50, et qui rejoint le sentier du ruisseau de la Brasserie;
- Rue Beaumarchais : ce prolongement vers le nord du lien proposé sur Jean-de-la-Fontaine permet de relier efficacement ce quartier avec l'axe artériel du boulevard des Allumettières;
- Axe Notre-Dame : ce lien est un désir citoyen exprimé lors des consultations publiques avec les associations et organismes du milieu. Un axe cyclable à cet endroit permettrait de desservir un quartier à fort potentiel de déplacements. De plus, il s'agit d'un quartier plutôt défavorisé et ce lien cyclable serait une bonne occasion de requalification urbaine;
- Axe Rivermead : ce lien nord-sud a été soulevé par les citoyens, car il leur semblait plus intéressant que la rue Jean-de-la-Fontaine pour relier le stationnement incitatif de la STO Rivermead de manière efficace pour les résidences au nord du chemin McConnell et les cyclistes provenant de l'ouest d'Aylmer;
- Parachèvement de certains liens : la longueur de certains liens proposés a parfois été revue grâce à l'atelier de travail du 23 mai 2017. C'est notamment le cas pour le lien proposé sur la rue de l'Atmosphère, qui sera prolongé jusqu'au boulevard du Plateau, ou encore pour le lien sur la rue de la Clématite qui connecterait avec l'avenue du Bois-Franc.

Les réflexions sur la hiérarchie du réseau cyclable ont également progressé grâce aux échanges avec les parties prenantes au cours de l'atelier de travail et des discussions internes qui se sont poursuivies. Initialement proposée avec une seule artère principale servant de colonne vertébrale au réseau, la hiérarchie a soulevé beaucoup de questionnements lors de la rencontre des associations et groupes du milieu.

Les commentaires sur la hiérarchisation du réseau ont notamment permis de s'apercevoir qu'il était étonnant que l'épine dorsale ne passe pas directement par le centre-ville. Les discussions avec les associations et les organismes suggéraient que cette épine dorsale passe par les axes Alexandre-Taché, Laurier, Fournier et Saint-Antoine.

Incidences de la consultation en ligne sur le réseau proposé

La forme du réseau cyclable proposé a également évolué grâce aux commentaires de liens manquants récoltés grâce à l'outil de cartographie participative. Les 862 commentaires, discutés et cartographiés à la section précédente, étaient en grande partie localisés le long de tronçons qui avaient été identifiés à la suite des analyses de la Ville de Gatineau, CIMA+ et Mobycon. Plusieurs propositions intéressantes de liens manquants ont pu être identifiées grâce à ce processus consultatif.

À l'état des réflexions en janvier 2018, notons que **le réseau cyclable proposé**, toujours en cours de finalisation, **répond à plus de 730 suggestions de liens manquants sur 862, soit 85% des commentaires reçus des participants lors de la cartographie participative.**

La pertinence et les contraintes des liens proposés par la population, qui n'avaient pas été identifiées précédemment par les analyses, ont dû être analysées à leur tour. La proposition de réseau cyclable doit en effet tenir compte du milieu pour que les ambitions de la Ville de Gatineau et de ses citoyens restent réalistes. Voici une liste d'exemples d'ajout de liens :

- Prolongement du boulevard Riel, au nord du boulevard Mont-Bleu : plusieurs citoyens ont soulevé l'intérêt de continuer l'infrastructure cyclable du boulevard Riel au nord de l'intersection du boulevard Mont-Bleu, jusqu'au boulevard de la Cité-des-Jeunes;
- Prolongement du boulevard Riel, à l'est de la rue Isabelle : plusieurs citoyens ont soulevé l'intérêt de continuer l'infrastructure cyclable du boulevard Riel à l'est de l'intersection avec la rue Isabelle, jusqu'au boulevard Saint-Joseph;
- Avenue Gatineau, entre la rue de la Touraine et la rue Saint-Louis : l'emprise de la rue semble assez limitée, mais ce lien présentera un bon potentiel, à condition qu'un aménagement cyclable soit aménagé sur la rue Saint-Louis;
- Rue Montcalm : de nombreux citoyens aimeraient qu'un lien cyclable se concrétise sur la rue Montcalm, au nord de l'intersection avec la rue Laurier. À noter que ce lien sera ajouté aux liens proposés, mais que sa faisabilité dépendra de l'aménagement des rives du ruisseau de la Brasserie et donc d'une collaboration avec la CCN. Entre temps, le lien de la rue Taylor devrait être priorisé;
- Liens manquants autour de la station Gouin du Rapibus : la cartographie participative a relevé le manque d'accessibilité pour les cyclistes vers et autour de la station Gouin. La rue Gouin est considérée comme un lien manquant et souffrant d'un manque de signalisation et le lien au sud du corridor devrait être formalisé. Ce dernier passe actuellement à travers le stationnement de Compétences Outaouais;
- Boulevard Saint-René Est, entre les boulevards Labrosse et Lorrain : beaucoup de commentaires liés à la dangerosité de cette section du boulevard St-René et au manque d'infrastructures cyclables ont été reçus par la cartographie participative. La faisabilité de ce lien n'est pas évidente et elle traverse également une zone industrielle, ce qui avait fait en sorte de se reporter sur le corridor du Rapibus. Malgré les contraintes, cet axe a été ajouté au réseau proposé, comme alternative (difficile) au corridor;
- Boulevard Saint-Raymond, entre les boulevards de la Cité-des-Jeunes et Moussette : le boulevard Saint-Raymond est désigné comme un lien manquant à l'est du boulevard de la Cité-des-Jeunes, jusqu'au corridor du Rapibus, par beaucoup de participants. Le tronçon jusqu'au boulevard Moussette a été jugé plus réaliste que la section descendant vers le

boulevard Saint-Joseph. Ce tronçon offre une connexion intéressante avec le boulevard Moussette et permettrait de desservir efficacement l'hôpital de Hull.

Le tableau 2.5 et la carte des liens manquants présentés plus haut dans ce rapport montrent que la cartographie participative a également permis d'identifier d'autres petits liens manquants et de s'apercevoir qu'ils sont parfois jugés cruciaux au sein de la communauté. C'est notamment le cas du petit lien manquant reliant l'extrémité sud du sentier du Lac des Fées à l'intersection des boulevards Alexandre-Taché et Saint-Joseph.

Les liens faisant partie du réseau cyclable proposé, à l'état des réflexions en mai 2017, ne comportaient pas l'ensemble des liens à vocation de desserte locale. Ce type de lien, malgré son intérêt pour l'amélioration de la desserte à l'intérieur des quartiers, ne ressortait pas vraiment des analyses de potentiel de report modal à l'échelle de la Ville. Il est également difficile d'étudier l'ensemble des rues locales d'une ville de la taille de Gatineau pour vérifier l'opportunité d'y aménager une bande cyclable ou des mesures favorisant le trafic cyclable.

C'est encore une fois là où les commentaires des citoyens sont utiles, car la connaissance de leur quartier permet souvent d'identifier le potentiel d'une rue. Notons, par exemple, deux tronçons identifiés par des citoyens qui semblent apporter une amélioration de la desserte pour leur quartier :

- Rue Daniel Johnson, entre le boulevard du Mont-Bleu et l'école Philemon Wright;
- Rue de la Gravité, pour améliorer la desserte de l'école du Plateau.

4.1.2 Résultats des consultations et processus de priorisation

La figure 4.1 montre que les informations recueillies lors des consultations publiques pourront également être utilisées dans le processus de priorisation des projets cyclables, lorsque le réseau cyclable hiérarchisé final aura été déterminé.

Les données les plus intéressantes pour ce processus de priorisation proviennent de l'exercice de cartographie participative, et plus particulièrement des commentaires sur les liens manquants fournis par les participants. Le nombre de commentaires signalant un lien manquant pour un tronçon donné représente en effet une bonne estimation de la demande latente et des inconvénients qui lui sont associés.

En résumé, plus un lien cyclable proposé est souhaité par les citoyens, plus sa priorité augmentera dans la liste des projets retenus.

4.1.3 Gestion du réseau cyclable existant

Les consultations publiques ont également permis de regrouper, dans un même processus, des informations très utiles pour l'amélioration de la gestion du réseau cyclable existant.

Les différentes thématiques abordées dans les commentaires de la cartographie participative, les réponses au questionnaire en ligne et l'atelier de travail du 23 mai 2017 ont permis d'identifier des

problématiques récurrentes. Voici quelques exemples liés à la gestion du réseau cyclable qui montrent l'incidence potentiel des commentaires reçus :

- Amélioration des pratiques d'entretien des tronçons cyclables;
- Amélioration de la compréhension des problématiques de luminosité ou d'isolement à travers la municipalité;
- Identification des intersections problématiques aux yeux des cyclistes et amélioration des concepts de réaménagement;
- Identification des endroits les plus problématiques en termes de signalisation;
- Définition des aménagements existants problématiques et amélioration des pratiques futures pour répondre aux enjeux des cyclistes;
- Identification des tronçons montrant un potentiel de réseau blanc aux yeux des citoyens;

4.1.4 Politiques et stratégies en faveur d'une culture vélo

Au-delà de la définition du réseau cyclable et de sa gestion (réfection, entretien, etc.), le développement d'une vraie culture du vélo à Gatineau requière le déploiement d'un plan d'actions transversales agissant sur diverses dimensions.

Figure 4.2 Dimensions d'une culture du vélo



5 Conclusion et prochaines étapes

Le processus consultatif du plan directeur du réseau cyclable 2017 a offert l'occasion à un maximum de citoyens de s'impliquer réellement dans la réflexion de planification. La Ville de Gatineau a décidé de réaliser un processus consultatif en trois étapes :

1. **Consultation des services de la Ville et des autres services publics** : la première étape de validation consistait en un entretien téléphonique avec les responsables de différents services publics, autant internes à la Ville qu'externes. Cette étape a établi des constats supplémentaires venant de parties travaillant dans l'une des composantes du plan directeur;
2. **Consultation avec les groupes du milieu** : les groupes du milieu ont une connaissance terrain. Ces groupes sont des usagers du réseau actuel et leurs avis indiquent précisément les secteurs problématiques et les pistes de solutions potentielles. Ces groupes ont été consultés lors d'un atelier de travail;
3. **Consultation des citoyens** : les citoyens sont les premiers bénéficiaires d'un plan directeur cyclable efficace. Leurs opinions et préoccupations sont importantes pour répondre à leurs attentes. Les citoyens ont été consultés à l'aide d'un questionnaire en ligne et d'une carte interactive.

Ce rapport fait état des résultats de la consultation avec les groupes du milieu et de la consultation en ligne proposée aux citoyens en mai 2017. Les consultations des services de la Ville de Gatineau et des autres services publics se font davantage à travers des rencontres de travail tout au long du processus de planification.

Tout d'abord, beaucoup d'informations ont été récoltées durant le processus de consultation en ligne et durant l'atelier. Avec **675 participants au questionnaire** en ligne, **2 258 commentaires cartographiés** par le portail de consultation sur mesure et près de **20 associations et organismes présents à l'atelier de travail**, les objectifs de cette démarche ont été atteints.

À la lumière de ces consultations, le réseau cyclable, réfléchi initialement par les équipes de la Ville de Gatineau, de CIMA+ et de Mobycon sur la base d'une analyse de la demande, des occasions et des contraintes, répondait globalement aux problématiques des citoyens.

Par contre, les consultations ont réellement permis de recueillir l'opinion et les suggestions des citoyens et organismes sur le réseau cyclable proposé. Ces précieuses informations ont profité à la bonification du réseau et des autres étapes de réflexion. Près de **85% des liens proposés actuellement répondent directement à un besoin identifié** durant les consultations et **la demande citoyenne sera également intégrée dans le processus de priorisation**.

La Ville de Gatineau, accompagnée par la firme d'experts CIMA+, travaille actuellement à la finalisation de la liste des projets prioritaires, un guide de bonnes pratiques en aménagement et le plan d'action qui accompagnera les propositions liées aux infrastructures.

Une présentation du réseau cyclable à l'ultime, des principes de priorisation et du plan d'action préliminaire est prévue au printemps 2018. Le plan directeur du réseau cyclable final devrait être entériné par le conseil municipal de la Ville de Gatineau ce printemps.



ANNEXES



Annexe A Invitation des organismes et des associations pour l'atelier du 23 mai 2017



PARTICIPATION PUBLIQUE



VOS IDÉES. VOTRE RÉSEAU. PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE

Chers partenaires,

La Ville de Gatineau a récemment amorcé l'exercice de mise à jour du plan directeur de son réseau cyclable qui vise à définir un réseau cyclable complet, intégré, sécuritaire et favorable à la croissance du vélo comme mode utilitaire de déplacement à l'échelle municipale. L'exercice entrepris en novembre 2016 doit s'achever en septembre 2017.

Le 23 mai prochain, vous êtes invités à un atelier de travail qui nous permettra d'œuvrer ensemble à des propositions d'amélioration du réseau et à des stratégies de développement de la « culture vélo » à Gatineau.

Soyez-y en grand nombre : votre voix compte!



Centre sportif de Gatineau, salle 254
850, boulevard de la Gappe
De 18 h 30 à 21 h



Prière de confirmer votre présence à l'adresse de courriel suivante : plancyclable@gatineau.ca. En nous écrivant, vous pourrez également obtenir de plus amples renseignements sur l'atelier.

Participez individuellement et partagez le sondage en ligne afin d'entendre la parole citoyenne.

gatineauvillevelo.ca

Merci de votre précieuse collaboration!

Annexe B Liste des organismes et associations présentes à l'atelier du 23 mai 2017

Organismes présents à l'atelier du 23 mai 2017**Vélo-Services****CVQ du Vieux-Gatineau****Grenier du petit sportif****Vision Centre-Ville****Association des résidents Wrightville****Action Vélo Outaouais****Vélo-Services****AGAP du Vieux-Gatineau****Association des résidents des Terrasses Lakeview****Action Vélo Outaouais****Association des résidents des Jardins Taché****Citizens for safe cycling (Bike Ottawa)****CREDDO****Maison du vélo****CISSO****MOBI-O****Vélo-Services****Destination rue Principale (APICA)****RAPHO****Autres personnes présentes à l'atelier du 23 mai 2017****Margaret McKinnon****Audrey Bureau**