

JUIN | 2011

# Plan de gestion des déplacements des employés de la Ville de Gatineau

## Phase 1 : Diagnostic

### Produit par :



### Rédaction :

Isabelle Fournier, chargée de projet, Vivre en Ville – Gatineau  
Vanessa Normand, coordonnatrice, Vivre en Ville - Gatineau

### Collaboration :

Annie Lalonde, Chargée de projets - GES, Service de l'environnement, Ville de Gatineau

### Participation financière :

Ville de Gatineau

MTQ



# TABLE DES MATIÈRES

<b>ASPECTS GÉNÉRAUX</b>	<b>9</b>
<b>1 Mise en contexte</b>	<b>10</b>
1.1 Contexte général	10
1.1.1 La gestion des déplacements	10
1.1.2 Situation régionale	11
<b>2 Caractéristiques des pôles d'emploi</b>	<b>13</b>
2.1 Localisation	13
2.2 Données sur les employés	15
2.3 Caractéristiques de l'employeur	15
2.4 L'accès en transport actif	15
2.4.1 L'accès à pied	15
2.4.2 L'accès à vélo	16
2.4.3 Le Vélo en libre service bixi	18
2.5 L'accès en transport en commun	19
2.5.1 Le réseau de la STO	19
2.5.2 Le réseau d'OC Transpo	20
2.5.3 Les systèmes tarifaires en vigueur	20
2.5.4 Voies réservées et feux prioritaires	22
2.5.5 Transport collectif : développements futurs	23
2.5.6 Le crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun	23
2.6 L'accès en voiture	24
2.6.1 L'accès routier	24
2.6.2 L'offre de stationnement externe	26
2.6.3 L'auto-partage au boulot	26
2.6.4 Le covoiturage	28
2.7 Les déplacements multimodes	29
2.7.1 Les stationnements incitatifs	29
2.7.2 Le duo auto+Bus	29
2.7.3 Le vélo dans le transport en commun ou le taxi	29
2.7.4 Autopartage et déplacements interurbain	30
<b>3 L'offre de services interne</b>	<b>31</b>
3.1 Les infrastructures pour cyclistes	31
3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif	31
3.3 L'offre de stationnement interne	32
3.4 Le covoiturage	32
3.5 Les déplacements professionnels	32
3.5.1 Les véhicules d'entreprise	33
3.5.2 Les déplacements en automobile personnelle	33
3.5.3 Les déplacements en taxi et en transport en commun	33
3.5.4 L'utilisation de la conférence téléphonique et de la vidéoconférence	34
3.6 Autres initiatives en transport durable	34
3.7 Promotion et communication	34

<b>4 Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>35</b>
4.1 La répartition géographique des employés	35
<b>5 Habitudes de déplacement des employés</b>	<b>38</b>
5.1 Résumé de l'analyse statistique des habitudes de déplacement	38
5.1.1 Les modes et habitudes de déplacement principaux (p.5 à 7)	38
5.1.2 Principaux éléments influençant les choix de modes de déplacement (p.8 à 50)	39
5.1.3 Connaissance des initiatives existantes favorables au transport alternatif (p.8)	39
5.1.4 Principaux éléments d'amélioration de l'attrait des transports durables (p.51 à 54)	39
5.2 Commentaire des employés	40
5.2.1 Général	40
5.2.2 Transport en commun	40
5.2.3 Transports actifs	40
5.3 Résumé des commentaires	41
5.3.1 Automobile et stationnement	41
5.3.2 Déplacements professionnels	41
<b>ANALYSE PAR PÔLE</b>	<b>43</b>
<b>PÔLE 1</b>	<b>45</b>
<b>PÔLE 2</b>	<b>73</b>
<b>PÔLE 3</b>	<b>97</b>
<b>PÔLE 4</b>	<b>105</b>
<b>PÔLE 5</b>	<b>128</b>
<b>PÔLE 6</b>	<b>155</b>
<b>PÔLE 7</b>	<b>183</b>
<b>BILAN ET RECOMMANDATIONS – GÉNÉRAL</b>	<b>209</b>
<b>1 Bilan</b>	<b>210</b>
1.1 Des horaires réguliers pour une majorité d'employés	210
1.2 Accessibilité variable en transport alternatif	210
1.3 Une répartition géographique des employés généralement favorable	210
1.4 Présence d'autres employeurs à exploiter pour plusieurs pôles	210
1.5 Des habitudes en transport durable déjà en place	211
1.6 Des auto-solistes enclins au changement selon certaines conditions	211
1.7 Un réseau de promotion et de communication en place	211
1.8 Des édifices très dispersés	211
1.9 Certaines mesures de transport durables présentement offertes aux employés	211
<b>2 Recommandations</b>	<b>215</b>

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : PÔLES ET ÉDIFICES TRAITÉS .....	13
TABLEAU 2 : COMPARATIF DES COÛTS MENSUELS DE L'AUTOMOBILE PAR RAPPORT AU TRANSPORT EN COMMUN .....	20
TABLEAU 3 : GRILLE TARIFAIRE DE LA STO .....	21
TABLEAU 4 : GRILLE TARIFAIRE 2011 D'OC TRANSPO.....	22
TABLEAU 5 : DOUCHES ET VESTIAIRES PAR D'EMPLOYÉS .....	31
TABLEAU 6 : DROIT AU STATIONNEMENT – 25 RUE LAURIER.....	32
TABLEAU 7 : TYPE ET NOMBRE DE VÉHICULES – VILLE DE GATINEAU (EN DATE DE 2011) .....	33
TABLEAU 8 : CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS ET VISITEURS DU PÔLE 1 .....	48
TABLEAU 9 : DESSERTE EN SEMAINE ET FRÉQUENCE DES PARCOURS D'AUTOBUS DE LA STO À PROXIMITÉ DU PÔLE 1 .....	54
TABLEAU 10 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES .....	59
TABLEAU 11 : DONNÉES SUR LE STATIONNEMENT INTERNE DU PÔLE 1.....	60
TABLEAU 12 : RÉPARTITION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 1 EN FONCTION DU SECTEUR DE PROVENANCE ET DE LA DISTANCE AU LIEU D'EMPLOI.....	64
TABLEAU 13 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO.....	69
TABLEAU 14 : CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS ET VISITEURS DU PÔLE 2.....	76
TABLEAU 15 : DESSERTE EN SEMAINE ET FRÉQUENCE DES PARCOURS D'AUTOBUS DE LA STO À PROXIMITÉ DU PÔLE 2 .....	81
TABLEAU 16 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 250, RUE CHARLES .....	83
TABLEAU 17 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 515, RUE CHARLES .....	84
TABLEAU 18 : DONNÉES SUR LE STATIONNEMENT DES ÉDIFICES DU PÔLE 2.....	85
TABLEAU 19 : RÉPARTITION DES EMPLOYÉS EN FONCTION DU SECTEUR DE PROVENANCE ET DE LA DISTANCE AU LIEU D'EMPLOI .....	88
TABLEAU 20 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO.....	93
TABLEAU 21 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO.....	102
TABLEAU 22 : CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS ET VISITEURS PAR ÉDIFICE DU PÔLE 4.....	108
TABLEAU 23 : DESSERTE EN SEMAINE ET FRÉQUENCE DES PARCOURS D'AUTOBUS DE LA STO À PROXIMITÉ DE L'ÉDIFICE.....	112
TABLEAU 24 : DONNÉES SUR LE STATIONNEMENT DES ÉDIFICES DU PÔLE 4.....	115
TABLEAU 25 : RÉPARTITION DES EMPLOYÉS EN FONCTION DU SECTEUR DE PROVENANCE ET DE LA DISTANCE AU LIEU D'EMPLOI .....	119
TABLEAU 26 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO.....	124
TABLEAU 27 : CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS ET VISITEURS PAR ÉDIFICE DU PÔLE 5.....	131
TABLEAU 28 : DESSERTE EN SEMAINE ET FRÉQUENCE DES PARCOURS D'AUTOBUS DE LA STO À PROXIMITÉ DU PÔLE 5.....	136
TABLEAU 29 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 144, DE L'HÔPITAL.....	141
TABLEAU 30 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 855, DE LA GAPPE.....	142
TABLEAU 31 : DONNÉES SUR LE STATIONNEMENT INTERNE DU PÔLE 5 .....	143
TABLEAU 32 : RÉPARTITION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 5 EN FONCTION DU SECTEUR DE PROVENANCE ET DE LA DISTANCE AU LIEU D'EMPLOI.....	147
TABLEAU 33 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO.....	152
TABLEAU 34 : CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS ET VISITEURS PAR ÉDIFICE DU PÔLE 6.....	158
TABLEAU 35 : DESSERTE EN SEMAINE ET FRÉQUENCE DES PARCOURS D'AUTOBUS DE LA STO À PROXIMITÉ DU PÔLE 6.....	163
TABLEAU 36 : DESSERTE DES LIGNES DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN D'OC TRANSPO VERS GATINEAU.....	165
TABLEAU 37 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 25, RUE LAURIER.....	169
TABLEAU 38 : DONNÉES SUR LE STATIONNEMENT DU PÔLE 6 .....	170
TABLEAU 39 : RÉPARTITION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 6 EN FONCTION DU SECTEUR DE PROVENANCE ET DE LA DISTANCE AU LIEU D'EMPLOI.....	174
TABLEAU 40 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO POUR LE PÔLE 6 .....	179

TABLEAU 41 : CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS ET VISITEURS PAR ÉDIFICE DU PÔLE 7.....	186
TABLEAU 42 : DESSERTE EN SEMAINE ET FRÉQUENCE DES PARCOURS D'AUTOBUS DE LA STO À PROXIMITÉ DES ÉDIFICES.....	191
TABLEAU 43 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 100, RUE EDMONTON .....	195
TABLEAU 44 : INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES – 100, RUE EDMONTON .....	195
TABLEAU 45 : DONNÉES SUR LE STATIONNEMENT DES ÉDIFICES DU PÔLE 7.....	196
TABLEAU 46 : RÉPARTITION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 7 EN FONCTION DU SECTEUR DE PROVENANCE ET DE LA DISTANCE AU LIEU D'EMPLOI.....	200
TABLEAU 47 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO (PÔLE 7) .....	205
TABLEAU 48 : ACCESSIBILITÉ ET POTENTIEL D'UTILISATION DES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO.....	212

## LISTE DES CARTES

CARTE 1 : LOCALISATION DE TOUS LES ÉDIFICES MUNICIPAUX.....	14
CARTE 2 : RÉSEAU CYCLABLE DE LA RÉGION DE GATINEAU .....	17
CARTE 3 : LOCALISATION DES STATIONS BIXI.....	18
CARTE 4 : TRACÉ DU FUTUR RAPIBUS .....	23
CARTE 5 : LE RÉSEAU ROUTIER DE LA RÉGION DE GATINEAU.....	25
CARTE 6 : LOCALISATION DES STATIONS COMMUNAUTO ET VRTUCAR.....	27
CARTE 7 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DES 7 PÔLES À L'ÉTUDE DE LA VILLE DE GATINEAU – JANVIER 2011 .....	36
CARTE 8 : LOCALISATION DU PÔLE 1.....	47
CARTE 9 : LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 1.....	50
CARTE 10 : PHOTO AÉRIENNE DU PÔLE 1.....	51
CARTE 11: PISTE CYCLABLE À PROXIMITÉ DU PÔLE 1 .....	53
CARTE 12 : LOCALISATION DES STATIONS COMMUNAUTO À PROXIMITÉ DU PÔLE 1.....	57
CARTE 13 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PÔLE 1 - JANVIER 2011 .....	63
CARTE 14 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE D'EMPLOI 1 EN AUTOBUS.....	66
CARTE 15 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 1 EN VÉLO .....	67
CARTE 16: LOCALISATION DU PÔLE 2.....	75
CARTE 17 : LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 2.....	77
CARTE 18 : PHOTO AÉRIENNE DU PÔLE 2.....	78
CARTE 19 : PISTE CYCLABLE À PROXIMITÉ DU PÔLE 2 .....	80
CARTE 20: LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DE LA VILLE DE GATINEAU PÔLE 2 - JANVIER 2011.....	87
CARTE 21 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE D'EMPLOI 2 EN AUTOBUS.....	90
CARTE 22 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 2 EN VÉLO.....	91
CARTE 23 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PÔLE 3 – JANVIER 2011 .....	101
CARTE 24: LOCALISATION DU PÔLE 4.....	107
CARTE 25 : LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 4.....	109
CARTE 26 : PHOTO AÉRIENNE DU PÔLE 4.....	110
CARTE 27 : PISTES CYCLABLES À PROXIMITÉ DU PÔLE 4 .....	111
CARTE 28 : LOCALISATION DES STATIONS COMMUNAUTO .....	114
CARTE 29 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PÔLE 4 – JANVIER 2011 .....	118
CARTE 30 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE D'EMPLOI 4 EN AUTOBUS.....	121
CARTE 31 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 4 EN VÉLO .....	122
CARTE 32 : LOCALISATION DU PÔLE 5 .....	130
CARTE 33: LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 5.....	132
CARTE 34 : PHOTO AÉRIENNE DU PÔLE 5.....	133

CARTE 35 : PISTE CYCLABLE À PROXIMITÉ DU PÔLE 5 .....	135
CARTE 36 : LOCALISATION DES STATIONS COMMUNAUTO À PROXIMITÉ DU PÔLE 5.....	139
CARTE 37 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PÔLE 5 – JANVIER 2011 .....	146
CARTE 38 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE D’EMPLOI 5 EN AUTOBUS.....	149
CARTE 39 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 5 EN VÉLO .....	150
CARTE 40 : LOCALISATION DU PÔLE 6 .....	157
CARTE 41 : LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 6.....	159
CARTE 42 : PHOTO AÉRIENNE DU PÔLE 6 : 25, RUE LAURIER.....	160
CARTE 43 : RÉSEAU CYCLABLE À PROXIMITÉ AU PÔLE 6.....	161
CARTE 44 : LOCALISATION DES STATIONS COMMUNAUTO À PROXIMITÉ DU PÔLE 6.....	167
CARTE 45 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PÔLE 6 DE LA VILLE DE GATINEAU, JANVIER 2011 .....	173
CARTE 46 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE D’EMPLOI 6 EN AUTOBUS.....	176
CARTE 47: ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 6 EN VÉLO .....	177
CARTE 48 : LOCALISATION DU PÔLE 7 .....	185
CARTE 49 : LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 7 .....	187
CARTE 50 : PHOTO AÉRIENNE DU PÔLE 7.....	188
CARTE 51 : PISTE CYCLABLE À PROXIMITÉ DU PÔLE 7 .....	189
CARTE 52 : LOCALISATION DES STATIONS COMMUNAUTO À PROXIMITÉ DU PÔLE 7.....	193
CARTE 53 : LOCALISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PÔLE 7 – JANVIER 2011 .....	199
CARTE 54 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE D’EMPLOI 7 EN AUTOBUS.....	202
CARTE 55 : ACCESSIBILITÉ DU PÔLE 7 EN VÉLO .....	203

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : PISTES CYCLABLES À GATINEAU .....	16
FIGURE 2 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DES 7 PÔLES SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	37
FIGURE 3 : SUPPORTS À VÉLOS AU 115, RUE PRINCIPALE.....	58
FIGURE 4 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 1 SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	64
FIGURE 5 : SUPPORT À VÉLOS AU 515, RUE CHARLES.....	83
FIGURE 6 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 2 SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	88
FIGURE 7 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 4 SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	119
FIGURE 8 ARRÊTS ET CIRCUITS D’AUTOBUS À PROXIMITÉ DU CENTRE SPORTIF .....	137
FIGURE 9 : SUPPORT À VÉLOS AU 144, DE L’HÔPITAL .....	140
FIGURE 10 : SUPPORTS À VÉLOS AU 855, DE LA GAPPE.....	141
FIGURE 11 : SUPPORTS À VÉLOS AVANT AU 855, DE LA GAPPE.....	142
FIGURE 12 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 5 SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	147
FIGURE 13 : SUPPORTS À VÉLOS AU 25, RUE LAURIER.....	168
FIGURE 14 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 6 SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	174
FIGURE 15 : SUPPORTS À VÉLOS AU 100, RUE D’EDMONTON (RÂTELIER COLS BLEUS À GAUCHE, RÂTELIER COLS BLANCS À DROITE).....	194
FIGURE 16 : SUPPORTS À VÉLOS AU 775, DE LA CARRIÈRE.....	195
FIGURE 17 : LOCALISATION DES EMPLOYÉS DU PÔLE 7 SELON LES SECTEURS D’ORIGINE.....	200

## **PHASE 1 - DIAGNOSTIC**

### **Objectif**

Analyser la situation actuelle des déplacements (selon les différents modes de transport) pour 13 bâtiments municipaux regroupant 42% des employés de la Ville de Gatineau.

Mettre en évidence les enjeux, les atouts et les irritants afin de faire émerger des solutions.

### **Principales tâches**

- Analyse de l'accessibilité multimodale (voiture, autobus, vélo et marche) et identification des principaux obstacles et irritants par pôle;
- Caractéristiques de l'offre et de la demande de stationnement (auto et vélo) sur les sites et à aux abords immédiats;
- Collecte et mise à jour des données - sondage, cartographie;
- Diagnostic de la mobilité des employés (parts modales, temps de parcours, difficultés d'accès).



# **ASPECTS GÉNÉRAUX**

# 1 MISE EN CONTEXTE

## 1.1 Contexte général

La Ville de Gatineau, dans le cadre de sa politique environnementale, s'est engagée à réduire les déplacements automobiles et les émissions de gaz à effet de serre qu'elle produit.

C'est dans ce contexte, et dans le cadre du plan stratégique de la Ville de Gatineau que la Ville a décidé de mettre en œuvre un Plan de gestion des déplacements pour ses employés afin, entre autres, d'innover en matière de développement durable et de combattre les changements climatiques.

### 1.1.1 LA GESTION DES DÉPLACEMENTS

---

La gestion des déplacements est une approche de plus en plus utilisée pour tenter de réduire les problèmes liés aux déplacements dans les centres urbains et combattre les impacts environnementaux du secteur des transports, qui représente à lui seul 26% des émissions canadiennes de GES. Elle vise à augmenter l'utilisation des transports viables alternatifs à l'auto-solo par la mise en place d'une série de politiques, mesures et/ou programmes influençant les facteurs qui déterminent les choix de modes de déplacement de la population.

Un plan de gestion des déplacements vise la mise en œuvre de mesures de gestion des déplacements au sein d'une organisation. Il peut inclure tous les produits et services nécessaires à l'implantation d'une solution spécifique et adaptée à la situation de l'employeur par un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles (trajets domicile-travail et déplacements professionnels des employés, collaborateurs, clients et partenaires) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Suite à l'étape de démarrage, visant entre autres à créer un comité interne de transport, son processus d'implantation passe par le diagnostic de la situation, l'identification d'un plan d'actions, la définition des solutions adéquates, l'implantation des mesures et l'évaluation et suivi des résultats.

La mise en œuvre d'un PGD répond à une logique de développement durable, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental :

- économique, car le PGD permet des économies dues à la réduction des besoins en stationnement et des économies au chapitre du navettage des employés (par exemple, diminution des allocations pour l'utilisation des voitures personnelles des employés à des fins professionnelles) et pour les employés (réduction des dépenses en transport des ménages).
- social, car le PGD améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort) et la réputation de l'employeur dans des domaines comme le leadership environnemental, la responsabilité sociale et les relations avec la communauté. Le PGD est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise.
- environnemental, car le PGD, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit, etc.), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

### 1.1.2 SITUATION RÉGIONALE

La Ville de Gatineau s'étend sur 339,4 km<sup>2</sup>. Quatrième ville en importance au Québec, Gatineau compte une population de 260 920 habitants<sup>1</sup> et est une ville reconnue pour sa qualité de vie liée aux espaces verts et bleus. Elle forme, avec Ottawa, la quatrième agglomération urbaine au Canada avec plus d'un million de personnes. Le profil démographique fait état d'une population jeune et hautement scolarisée ayant accès à plusieurs universités, cégeps et collèges sur le territoire ou aux abords de celui-ci (Ottawa).

Selon la *Stratégie de gestion des déplacements pour Gatineau et sa région*<sup>2</sup>, les déplacements réalisés dans la région de la Capitale Nationale sont concentrés pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi et sont majoritairement des déplacements pendulaires entre le lieu de résidence et le lieu de travail ou d'études. Ainsi, agir sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études dans la région de Gatineau permettrait de toucher plus de 80% des déplacements pendant la période de pointe du matin. De plus, selon *L'Enquête Origine - Destination 2005* de la région de la Capitale Nationale, même si la croissance des déplacements en automobile du territoire tend à ralentir depuis 1995, elle a connu une augmentation de 32% entre 1986 et 2005 alors que la population a augmenté de 18 % durant la même période. Le taux de motorisation des ménages a ainsi augmenté, passant de 1,27 auto par ménage en 1995 à 1,41 en 2005. Les parts modales des différents modes de déplacement sur une période de 24h sont de 68% pour l'auto-solo, 13% pour le transport collectif, 13% pour le covoiturage et 12% pour les transports actifs.

Dans un autre ordre d'idées, une récente étude de Transport Canada évalue que les coûts rattachés à la congestion automobile **dans la région d'Ottawa-Gatineau sont de 40 à 88 millions de \$ annuellement**<sup>3</sup>. Les facteurs qui ont été considérés afin d'évaluer ces coûts sont le temps perdu par les conducteurs et les passagers dans la circulation, l'augmentation de la consommation de carburant et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

C'est dans ce contexte, et dans le contexte de la nouvelle ville formée depuis 2002 du regroupement de plusieurs municipalités (Hull, Aylmer, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham) qui implique une grande dispersion des employés et des bâtiments, que la Ville de Gatineau a mis de l'avant une initiative d'intervention sur les déplacements des employés de l'organisation (déplacements domicile-travail et déplacements professionnels). Ce plan de gestion des déplacements (PGD) des employés municipaux s'intègre dans le cadre du plan stratégique de la Ville de Gatineau, visant entre autres à :

- « Mettre en place des actions visant à faire face aux nouveaux enjeux liés aux ressources humaines comme la rétention, la relève et la formation de la main-d'œuvre »,
- « Poursuivre les initiatives municipales de conservation énergétique, de diminution de la consommation des ressources naturelles et de gestion des matières résiduelles »,
- « Mettre en œuvre un processus de sensibilisation des employés municipaux aux principes du développement durable » et
- « Adapter des pratiques organisationnelles et des façons de faire durables dans toutes les sphères de responsabilité de la Ville ».

Le PGD sera réalisé pour 13 places d'affaires réparties sur le territoire municipal. Le choix de ces places d'affaires a été déterminé en fonction du type de fonctions et activités exercées dans les édifices dont il s'agit, des 5 secteurs de la Ville, ainsi que du nombre d'employés rassemblés par chacun. Ainsi, ce

<sup>1</sup> Ministère des affaires municipales, régions et occupation du territoire, <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/81017/>, 2011

<sup>2</sup> Stratégie de gestion des déplacements pour Gatineau et sa région, volet 1, Vivre en Ville et AECOM-Tecsult, 2009

<sup>3</sup> Transport Canada (2006). Le coût de la congestion urbaine au Canada. [www.tc.gc.ca/fra/medias/communiqués-nat-2006-06-h006f-2353.htm#information](http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiqués-nat-2006-06-h006f-2353.htm#information)

diagnostic initial couvrira les centres de services et ateliers municipaux des différents secteurs de la Ville ainsi que la Maison du citoyen. Quelques édifices situés à immédiate proximité de ces derniers seront également traités. Le PGD concernera donc initialement 1426 employés soit environ 42% des 3400 employés municipaux de la Ville de Gatineau.

Le plan d'action sera étendu, dans une étape ultérieure et après évaluation des résultats des mesures mises en œuvre, à tous les autres édifices et employés de la Ville. Il est à noter que compte tenu de la spécificité d'emplois et d'horaires de travail des corps de police et de sécurité incendie, ils seront inclus dans cette 2<sup>e</sup> phase afin de pouvoir traiter adéquatement leurs particularités.

Parmi les 13 édifices identifiés comme prioritaires, ceux localisés dans des quadrilatères restreints (500m environ) ont été regroupés dans un même pôle afin de rendre la démarche plus efficace (les spécificités de chaque bâtiment seront néanmoins prises en compte le cas échéant). Ainsi, le diagnostic sera effectué pour **7 pôles d'activités**.

## 2 CARACTÉRISTIQUES DES PÔLES D'EMPLOI

### 2.1 Localisation

Les pôles traités par ce diagnostic sont listés dans le tableau ci-dessous.

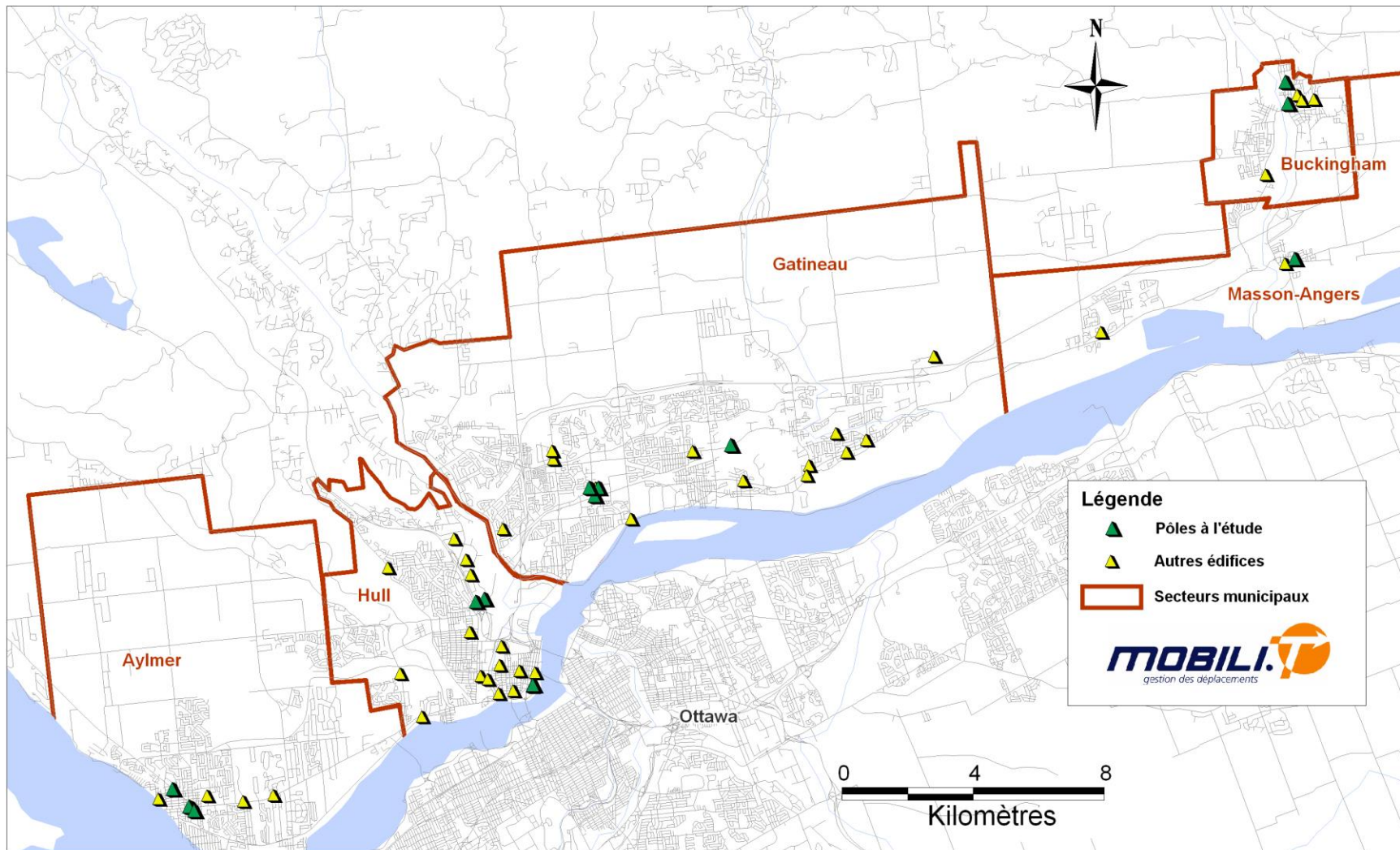
**Tableau 1 : Pôles et édifices traités**

Pôles	Édifices et adresses	Nombre d'employés <sup>4</sup>
1.	Centre de services – Aylmer 115 Principale, Aylmer	82
	Centre culturel du Vieux-Aylmer 120, Principale, Aylmer (traité avec le 115, Principale)	3
	Ateliers municipaux – Aylmer 44, Eardley, Aylmer	44
2.	Ateliers municipaux – Buckingham 250 Charles, Buckingham	47
	Centre de services – Buckingham 515 Charles, Buckingham	7
3.	Centre de services - Masson-Angers 57, chemin Montréal, Masson-Angers	6
4.	Ateliers municipaux – Gatineau 476, St-René Est, Gatineau	268
5.	Centre de services – Gatineau 144, de l'Hôpital, Gatineau	203
	Centre sportif 850, de La Gappe, Gatineau	13
	Maison de la culture de Gatineau 855, de La Gappe, Gatineau	43
6.	Maison du citoyen 25, Laurier, Hull	346
7.	Ateliers municipaux – Hull 100, Edmonton, Hull	325
	Centre de services – Hull 775, de la Carrière, Hull	39
	<b>Total</b>	<b>1426</b>

Il est à noter que les édifices localisés à proximité des pôles traités peuvent parfois être rattachés aux diagnostics effectués dans le présent document, lorsque les conditions de travail des employés sont similaires.

<sup>4</sup> Selon les données des payes. À noter : 970 payes sont livrées à domicile et ne peuvent donc pas être affiliées à un édifice en particulier.

Carte 1 : Localisation de tous les édifices municipaux



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : Mobilis.T, juin 2011

## 2.2 Caractéristiques de l'employeur

La Ville de Gatineau est un employeur municipal comptant environ 3400 employés (cols blancs, cols bleus et cadres). Les centres de services et ateliers municipaux sont présents dans les cinq secteurs de la ville (Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham). La Ville gère aussi des complexes sportifs, centres culturels, Maison du citoyen, etc.

La Ville de Gatineau participe au *Programme d'aide aux employés* en offrant à ses employés du soutien en cas de deuil, de dépression, de dépendances, de stress, au niveau des relations de travail, etc. Soucieuse de favoriser un lieu de travail sain et sécuritaire pour ses employés, la Ville de Gatineau possède également une *Politique sur l'usage du tabac*. Ses engagements environnementaux l'ont également amenée à participer à différentes activités environnementales dont le Défi-Climat et la Semaine des transports collectifs et actifs.

## 2.3 Données sur les employés

Les quarts de travail varient en fonction des services et des différentes catégories d'emploi. Globalement:

- Les **cols blancs** travaillent majoritairement entre 8h-9h et 16h-17h, puisqu'ils effectuent majoritairement un travail de bureau nécessitant peu de déplacements d'affaires pendant la journée. Certains doivent par contre effectuer des quarts de nuit ;
- Les **cols bleus** ont des horaires très variables dépendamment de leur service, avec possibilité de quarts de nuit (notamment pour la conciergerie et aux usines). La majorité travaille entre 6h-8h30 et 14h-16h30. Par contre, leurs tâches nécessitent de nombreux déplacements sur le territoire pendant la journée de travail et peuvent occasionner des horaires différents selon les saisons ;
- Les **cadres** ont des horaires variés, dépendamment du service, avec possibilité de quarts de nuit. Par exemple, les cadres aux travaux publics doivent commencer plus tôt. La majorité des employés cadres travaillent entre 7h-9h et 15h-17h.

Les services ayant des horaires plus particuliers inclus les services suivants : Travaux publics (déneigement, conciergerie); Arts, culture et lettre; Fêtes et festival (bal de neige, festival des montgolfières, etc.); Planifications stratégique; Communications (événements en soirée) et environnement (usines).

Les ententes concernant les horaires de travail flexibles sont à la discrétion de l'employeur, par secteurs d'emploi. Par contre, il existe un contrat d'horaire flexible et de semaine compressée pour les cols blancs permanents. La convention collective des employés cadres stipule également que « là où les besoins du service le permettent, le directeur du service pourra autoriser un horaire de travail flexible à l'égard des heures de fin et de début de travail ».

Le télétravail n'est pas permis à la Ville de Gatineau, mais il est probable que certains services le pratiquent de manière non officielle et ponctuelle.

## 2.4 L'accès en transport actif

### 2.4.1 L'ACCÈS À PIED

La Ville de Gatineau entretient 601 kilomètres de trottoirs et de sentiers pédestres sur son territoire. Cela

représente globalement un trottoir par rue et deux trottoirs sur les artères principales et certaines rues collectrices.

Le déblaiement hivernal des trottoirs se fait en continu dès qu'il y a une accumulation au sol de cinq centimètres ou dès qu'ils deviennent glacés et est complété dans un délai de 24h après la fin des précipitations.

Des mesures physiques d'atténuation de la vitesse ont également été installées pour assurer la sécurité sur certaines rues de la ville, là où une problématique de vitesse a été soulevée, soit 18 sites identifiés où ont été installés des dos-d'âne, ilots, avancées de trottoirs, refuges pour piétons en îlot central, réduction des largeurs des voies de circulation et carrefours giratoires. Ces mesures contribuent à réduire la vitesse automobile de ceux et de celles qui roulent au-dessus des limites prescrites, en plus d'accroître la sécurité des piétons dans les quartiers résidentiels.

Par ailleurs, la CCN offre l'accès à plus de 236 km du Sentier de la capitale (dont elle gère directement 175km) ouvert tant aux cyclistes qu'aux piétons et autres usagers actifs. Les sentiers récréatifs ne sont pas entretenus en période hivernale. Des patrouilleurs de la CCN, des policiers de la Ville d'Ottawa ou de Gatineau, des agents de la GRC, des bénévoles de la patrouille de sentier bénévole de la Ville d'Ottawa et de la vélo-patrouille de la Ville de Gatineau assurent une certaine sécurité sur le réseau.

• **INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES** Le feuillet Piéton de *Mobili.T* : en annexe du présent document

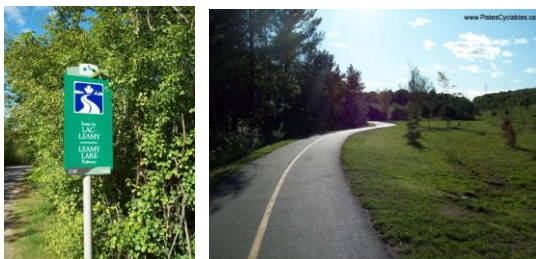
- Sentier de la capitale : [http://www.canadacapital.gc.ca/bins/ncc\\_web\\_content\\_page.asp?cid=16297-16299-9970-9971&lang=2](http://www.canadacapital.gc.ca/bins/ncc_web_content_page.asp?cid=16297-16299-9970-9971&lang=2)
- Entretien hivernale – Ville de Gatineau : [http://www.gatineau.ca/page.asp?p=transport\\_voirie/deneigement/deneigement\\_trottoirs](http://www.gatineau.ca/page.asp?p=transport_voirie/deneigement/deneigement_trottoirs)

## 2.4.2 L'ACCÈS À VÉLO

Le réseau cyclable de Gatineau compte actuellement plus de 180 kilomètres de pistes et de bandes cyclables, ce qui représentait 7,5 km pour 10 000 habitants en 2009 – l'un des plus hauts ratios au Québec.

De façon générale, le réseau cyclable **récréatif** de la région est de grande qualité, continu et dense et l'un des plus complets au pays. Cependant, le réseau cyclable **utilitaire** de Gatineau est intermittent, constitué de différentes portions de voies cyclables n'ayant pas nécessairement de liens entre elles. De plus, les pistes cyclables sont inutilisables en hiver car elles ne sont pas déneigées.

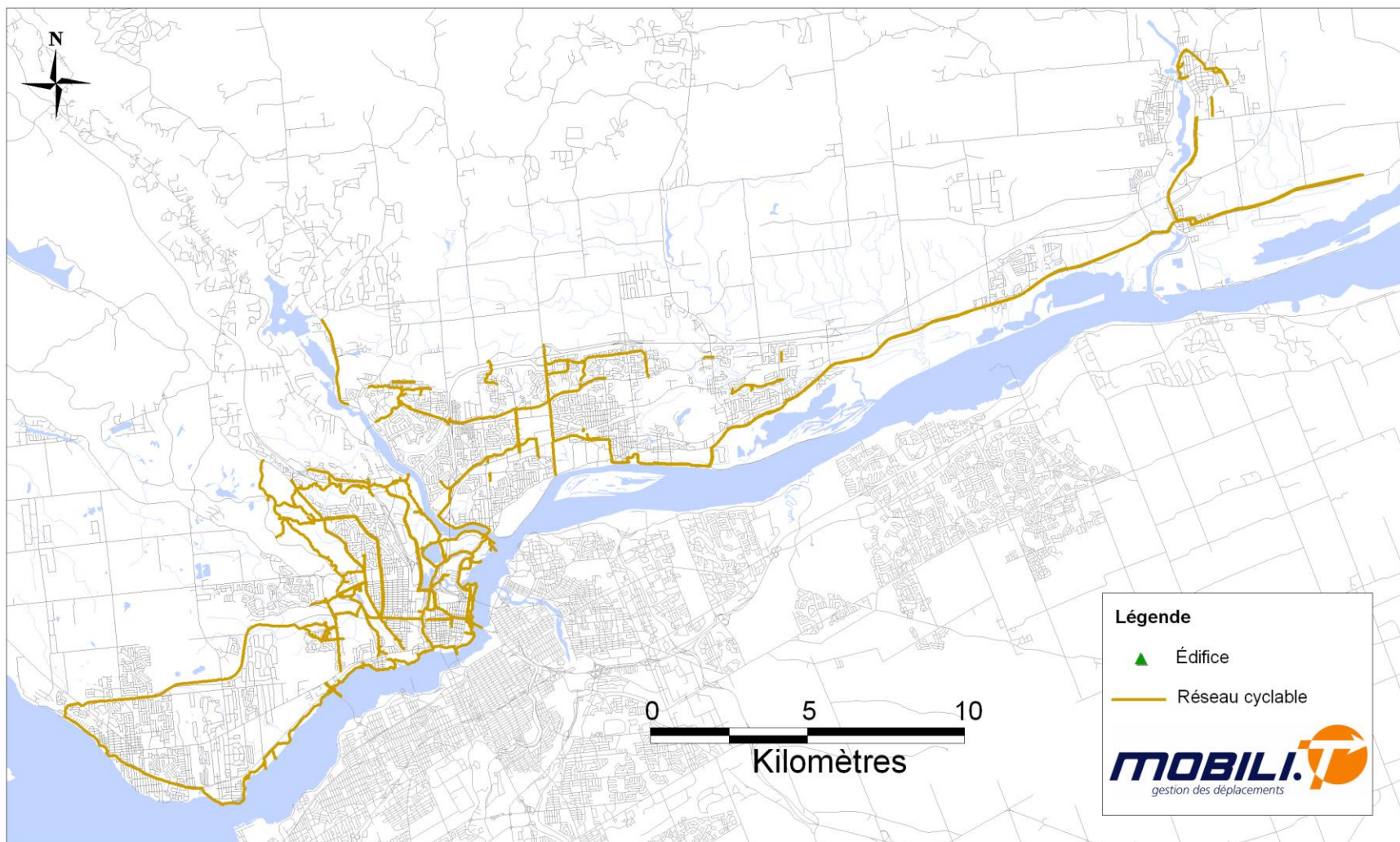
**Figure 1 : Pistes cyclables à Gatineau**



Source : [www.pistescyclables.ca](http://www.pistescyclables.ca)



Carte 2 : Réseau cyclable de la région de Gatineau



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, 2010

Plusieurs outils sont disponibles pour les employeurs et les employés qui désirent promouvoir et utiliser le vélo comme moyen de déplacement vers le lieu de travail. Par exemple, le *Guide de l'entreprise vélosympathique* de Vélo Québec offre un outil pratique aux entreprises désireuses de développer des mesures en ce sens. Le Réseau Vélo-Boulot de l'Outaouais offre également un portail de réseautage et d'informations aux cyclistes utilitaires de la région.

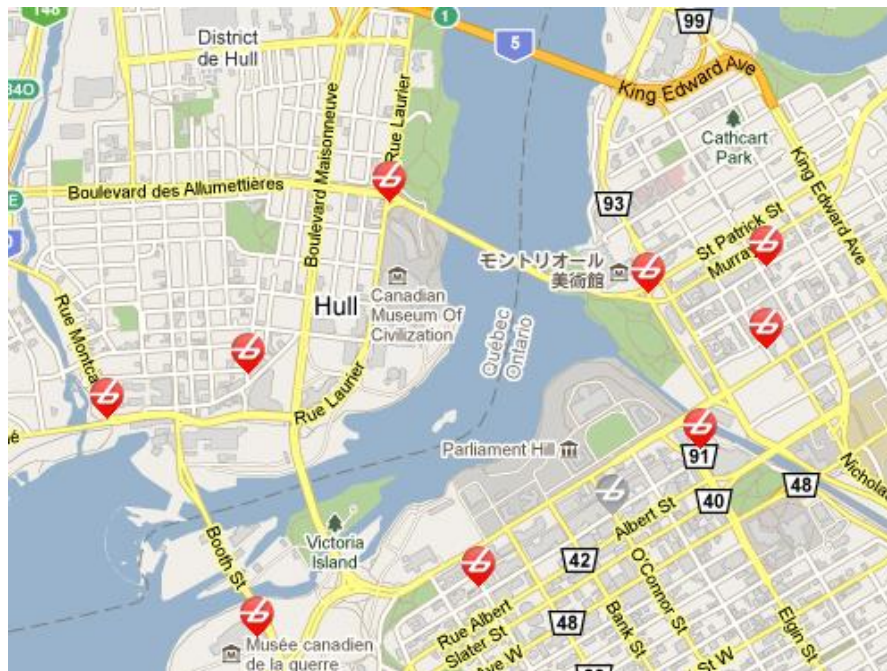
#### INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Le petit manuel du cycliste urbain : [www.veloquebec.info/documents/OVB07\\_PMCU\\_fr.pdf](http://www.veloquebec.info/documents/OVB07_PMCU_fr.pdf)
- Le guide employeur Vélo au boulot: [www.velo.qc.ca/transport-actif/au-boulot](http://www.velo.qc.ca/transport-actif/au-boulot)
- Réseau vélo-boulot : [www.reseauveloboulot.ca](http://www.reseauveloboulot.ca)

### 2.4.3 LE VÉLO EN LIBRE SERVICE BIXI

Après une saison d'essai en 2009, le service BIXI de la capitale est officiellement en service depuis le printemps 2011. 100 vélos sont répartis en 10 stations à Ottawa et Gatineau, dont 3 stations se trouvent sur le territoire de la Ville de Gatineau, plus précisément au centre-ville (Des Allumettières/Laurier, Du Portage/Laval et Alexandre-Taché/Montcalm).

Carte 3 : Localisation des stations BIXI



Source : capitale.bixi.com

Offerts dans plus de 8 villes à travers le monde dont à Montréal et Toronto, le service BIXI est conçu pour les courts déplacements. La tarification encourage une utilisation fréquente et de courte durée. Il faut d'abord s'abonner ou prendre un accès 24 ou 72 heures pour utiliser le service. Il est ensuite possible de reprendre un vélo autant de fois que voulu pour 30 minutes ou moins, des frais s'appliquant pour les trajets plus longs. Il est accessible à tous, 24h par jour, 7 jours par semaine d'avril à novembre.

En plus des accès 24h, 72h et de l'abonnement annuel, BIXI de la capitale offre deux options corporatives aux entreprises :

- Coupons BIXI de la capitale

Ce sont des « accès 24 heures » prépayés, à 5 \$ l'unité. Pour utiliser un coupon, l'employé doit se rendre à une station et introduire une carte de crédit dans la borne de paiement afin qu'un dépôt de sécurité pour le vélo y soit retenu. L'employé peut reprendre un vélo autant de fois qu'il le souhaite pour 30 minutes ou moins; des frais s'appliquent (sur la carte de crédit) pour les trajets plus longs.

- Clés annuelles BIXI de la capitale

Ce sont des abonnements accessibles à plusieurs usagers et valides pour un an, au coût de 78 \$ l'unité. Pour utiliser une clé, l'employé doit se rendre à une station et l'insérer directement au point d'ancrage d'un vélo, sans passer par la borne de paiement. L'employé peut reprendre un vélo autant de fois qu'il le souhaite pour 30 minutes ou moins; des frais s'appliquent (sur le compte crédit associé à la clé) pour les trajets plus longs. Chaque clé BIXI de la capitale possède un profil virtuel qui répertorie les trajets effectués et les relevés de transaction.

#### INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- <https://capital.bixi.com/>

## 2.5 L'accès en transport en commun

La région de Gatineau-Ottawa est desservie par deux réseaux de transport en commun, la Société des transports de l'Outaouais à Gatineau (STO) et OC Transpo à Ottawa. Ces réseaux offrent un service sur leur territoire respectif ainsi qu'un service interrives puisque les résidents d'Ottawa et de Gatineau se déplacent d'un territoire à l'autre, surtout aux heures de pointe.

### 2.5.1 LE RÉSEAU DE LA STO

La STO offre trois types de services sur son territoire :

- Lignes *régulières* : autobus réguliers couvrant l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau;
- Lignes *express* : autobus qui permettent de rejoindre certains secteurs centraux de la Ville de Gatineau aux heures de pointe du matin et les quartiers résidentiels aux heures de pointe de l'après-midi, du lundi au vendredi;
- Lignes *Interzone* : autobus qui permettent de rejoindre les secteurs les plus à l'est de la Ville de Gatineau, soit les secteurs de Masson-Angers et de Buckingham.

Un planificateur de déplacements, le Plani-Bus, est disponible depuis le 3 novembre 2010 au [www.planibus.sto.ca](http://www.planibus.sto.ca). En effet, la STO a mis en place sur son site Internet un outil permettant de planifier son itinéraire efficacement. Cet outil pourrait être très utile aux employés de la Ville de Gatineau désireux d'utiliser le transport en commun, essentiellement pour ceux dont le trajet nécessite une correspondance. Le Plani-Bus offre entre autres :

- une accessibilité 24 heures sur 24, 7 jours par semaine;
- plusieurs choix de trajets disponibles rapidement, de la maison, du bureau ou d'ailleurs;
- des choix personnalisés en fonction des besoins de chaque personne; et
- la correspondance entre les réseaux de la STO et d'OC Transpo.

**INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

- Horaires et parcours des lignes d'autobus de la STO : [www.planibus.sto.ca](http://www.planibus.sto.ca)
- Plan du réseau : [www.sto.ca/parcours/carte\\_f.html](http://www.sto.ca/parcours/carte_f.html)

**2.5.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO**

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull).

**INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

- Horaires et parcours des lignes d'autobus d'Oc Transpo : [www.octranspo1.com/circuits](http://www.octranspo1.com/circuits)
- D'autres lignes de correspondances sont aussi disponibles : [www.octranspo.com](http://www.octranspo.com) et [www.sto.ca](http://www.sto.ca)

**2.5.3 LES SYSTÈMES TARIFAIRES EN VIGUEUR**

Les coûts associés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail influencent souvent le choix modal des employés. Comme le démontre le **Tableau 2**, les coûts varient en fonction de la distance parcourue et du mode de transport utilisé. Même en faisant abstraction des frais liés au stationnement, l'automobile demeure le mode de transport le plus onéreux. Par ailleurs, ces coûts étant basés sur les prix en 2010, ils doivent être réévalués avec l'augmentation importante du coût de l'essence cette année.

**Tableau 2 : Comparatif des coûts mensuels de l'automobile par rapport au transport en commun**

Aller et retour (en km)	Auto-solo <sup>5</sup>	Covoiturage à 2	Covoiturage à 3	Stationnement <sup>6</sup>	Vélo <sup>7</sup>	Transport en commun <sup>8</sup>
10	100 \$	50 \$	33 \$	86 \$	16 \$	79 \$ à 94,50 \$
20	199 \$	100 \$	66 \$	86 \$	16 \$	79 \$ à 94,50 \$
30	299 \$	150 \$	100 \$	86 \$	16 \$	79 \$ à 94,50 \$
40	398 \$	199 \$	133 \$	86 \$	16 \$	79 \$ à 94,50 \$
50	498 \$	249 \$	166 \$	86 \$	16 \$	79 \$ à 105,50 \$
60	597 \$	299 \$	199 \$	86 \$	16 \$	79 \$ à 105,50 \$

Source : CAA 2010, tarifs STO 2011, Ville de Gatineau 2011.

<sup>5</sup> Basé sur le coût d'utilisation d'une berline Chevrolet Cobalt LT 2010, le coût estimé par le CAA est de 47,4 ¢ du kilomètre. Le financement, l'entretien, la dépréciation, l'essence, le permis de conduire, les immatriculations et les assurances sont inclus pour une utilisation de 18 000 kilomètres par année. De cette façon, le coût annuel pour la Cobalt LT est de 8 524 \$ à un prix d'essence de 1,02 \$ le litre. Les chiffres de la colonne 2 sont obtenus en multipliant ceux de la colonne 1 par 47,4 ¢ du kilomètre, puis par 21 jours de travail par mois.

<sup>6</sup> Montant basé sur la tarification mensuelle moyenne des stationnements municipaux du Centre-Ville de Gatineau [http://www.gatineau.ca/page.asp?p=transport\\_voirie/stationnement/stationnements\\_municipaux](http://www.gatineau.ca/page.asp?p=transport_voirie/stationnement/stationnements_municipaux)

<sup>7</sup> Selon les tarifs de propriété et d'entretien annuel, qui sont de 100\$ et de 95\$ respectivement.

<sup>8</sup> Selon les tarifs mensuels Adultes en transport en commun en vigueur à Gatineau, janvier 2011.

- **Les tarifs de la STO**

La carte à puce Passe-Partout *PLUS* est requise pour avoir accès aux abonnements mensuels. Elle sert comme abonnement (titre de transport) et comme carte personnalisée pour permettre l'usage du billet à tarif réduit. La carte est disponible chez les détaillants désignés au coût de 8 \$. Le **tableau 3** présente les principaux titres de transport offerts par la STO, mais plusieurs autres forfaits sont également disponibles (abonnement semestriel, carnets de billets, etc.).

La STO offre également un programme d'abonnement annuel par prélèvement bancaire automatique pour adulte et aîné, le programme FIDÉLITÉ. Ce programme permet aux usagers de se déplacer à volonté aussi longtemps qu'ils y participent et de bénéficier d'une économie de 10% sur le tarif mensuel lors d'un abonnement annuel<sup>9</sup>.

Enfin, la Ville de Gatineau offre le programme employeur, un abonnement annuel qui permet à ses employés de bénéficier d'une économie de 20% sur le tarif mensuel<sup>10</sup>.

**Tableau 3 : Grille tarifaire de la STO**

2011	Réseau régulier	Réseau express	Réseau interzone
En espèces (1 passage)	3,40\$	3,90\$	5,90\$
Billets Adulte (1 passage)	2,95\$	1 billet régulier + 0,50\$	2 billets réguliers
Laissez-passer mensuel étudiant	54,00\$	66,50\$	80,00\$
Laissez-passer mensuel Adulte	79,00\$	94,50\$	105,50\$

Source : STO, janvier 2011

- **Titres de la STO sur le réseau d'OC Transpo**

Tous les abonnements avec carte à puce, le billet de correspondance et la Passe-temps (laissez-passer touristique 1 jour) sont acceptés sans supplément sur les circuits réguliers d'OC Transpo et du O-Train (supplément pour les circuits express et les circuits ruraux express)<sup>11</sup>. Les enfants de 11 ans et moins ainsi que les détenteurs de l'abonnement Passe-Partout *Plus* aîné n'ont pas à payer de suppléments sur les circuits express et ruraux express. Les enfants de 5 ans et moins voyagent gratuitement.

Par contre, les billets d'autobus de la STO ne sont pas acceptés sur le réseau d'OC Transpo.

- **Tarifs des titres de transport d'OC Transpo**

OC Transpo offre des titres de transport locaux annuels, mensuels et au passage. Les usagers peuvent aussi se procurer la Passejour, qui permet d'effectuer un nombre illimité de déplacements au cours d'une même journée (s'applique plus aux touristes, résidents et familles qui souhaitent visiter la ville).

Les laissez-passer, les correspondances, les billets d'O-Train et les Passejour d'OC Transpo sont acceptés comme plein tarif sur les circuits habituels de la STO (supplément de 0,50 \$ pour Express et de 2,85 \$ pour Interzone). Les billets d'autobus d'OC Transpo ne sont toutefois pas acceptés sur le réseau de la STO.

<sup>9</sup> Plus d'informations au : [www.sto.ca/tarification/paiement\\_f.html](http://www.sto.ca/tarification/paiement_f.html)

<sup>10</sup> Les détails du programme employeur de la Ville de Gatineau sont explicités dans la section 3. *Offre de service interne*, au point 3.2. *Services et incitatifs aux transports collectifs*

<sup>11</sup> Les détenteurs d'un abonnement mensuel, saisonnier ou semestriel doivent présenter leur reçu d'achat (billet de validité) au chauffeur d'OC Transpo lors de l'embarquement.

**Tableau 4 : Grille tarifaire 2011 d'OC Transpo**

2011	Type	Enfants (6 à 11 ans)	Régulier	Express	Rural express	Billet O- Train
<b>En espèces</b>	1 passage	1,60 \$	3,25 \$	4,25 \$	5,25 \$	2,75 \$
<b>Billets</b>	1 passage	1 billet (1,25 \$)	2 billets	3 billets	4 billets	2,74 \$
<b>Laissez-passer</b>	Mensuel	-	91,50 \$	114 \$	141,75 \$	-
<b>Laissez-passer</b>	Annuel	-	930 \$	1164 \$		

Source : OC Transpo, janvier 2011

### 2.5.4 VOIES RÉSERVÉES ET FEUX PRIORITAIRES<sup>12</sup>

Près de 25 kilomètres de **voies réservées** ont été aménagées à des endroits stratégiques de Gatineau afin d'offrir aux usagers un service beaucoup plus efficace et plus rapide tout en favorisant une diminution de la congestion routière. Ces dernières sont des voies de circulation spécialement aménagées réservées à l'usage des autobus, des taxis et au covoiturage. Elles permettent une facilité et une rapidité de passage de ces véhicules, surtout lors des heures de pointe en direction d'affluence.

- **Secteur Gatineau**

Boulevard Gréber	Autoroute 50, sortie Montée Paiement
3,2 km 3 passagers et plus, autobus, taxi Direction sud : 6 h à 9 h Direction nord : 15 h à 18 h	0,5 km Autobus seulement 6 h à 9 h

- **Secteur Hull**

Boulevard Fournier	Boulevard Maisonneuve	Boulevard Alexandre- Taché	Boul. Alexandre- Taché, voie centrale	Pont Portage
3,2 km 3 passagers et plus, autobus, taxi Direction sud : 6 h à 9 h Direction nord : 15 h à 18 h	2,7 km 3 passagers et plus, autobus, taxi Direction sud : 6 h à 9 h Direction nord : 15 h à 18 h	2,5 km 3 passagers et plus, autobus, taxi En tout temps	0,8 km 3 passagers et plus, autobus, taxi 6 h à 9 h	1,2 km 3 passagers et plus, autobus, taxi En tout temps

- **Secteur Aylmer**

Chemin d'Aylmer	Pont Champlain
9,6 km 3 passagers et plus, autobus, taxi Direction est : 6 h à 9 h Direction ouest : 15 h à 18 h	1,2 km 2 passagers et plus, autobus, taxi Direction est : 6 h à 9 h Direction ouest : 15 h à 18 h

De plus, des **feux de circulation prioritaires** sont installés à différentes intersections stratégiques où l'on retrouve des voies réservées. L'activation de ce feu se fait quelques secondes avant le feu vert, ce qui permet aux autobus une insertion plus facile dans la voie de circulation.

<sup>12</sup> [www.sto.ca/pdf/voies\\_reservees\\_f.pdf](http://www.sto.ca/pdf/voies_reservees_f.pdf) et [www.sto.ca/autres\\_services/voies\\_f.html](http://www.sto.ca/autres_services/voies_f.html)

Secteur Gatineau	Secteur Hull
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boulevard Gréber/boul. de la Gappe, direction nord et sud</li> <li>• Boulevard Gréber/boul. Maloney, direction nord</li> <li>• Boulevard Gréber/chemin de la Savane, direction sud</li> <li>• Boulevard Gréber/rue Jacques-Cartier, direction sud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boulevard Maisonneuve/rue Laurier, à l'entrée du pont du Portage, direction sud</li> <li>• Boulevard Alexandre-Taché/rue Chateaubriand,</li> </ul>

### 2.5.5 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun *Rapibus* est présentement en construction à Gatineau. Ce corridor d'un peu plus de quinze kilomètres initialement et exclusif aux autobus permettra une augmentation du niveau de service aux usagers en quartier résidentiel le matin et aux centres-villes d'Ottawa et de Gatineau en après-midi. En bref, ce projet de réseau à haute fréquence comprend initialement 12 stations munies de quais, d'abris et de commodités, 13,4 kilomètres de pistes cyclables et permettra une diminution des gaz à effet de serre de l'ordre de 3200 tonnes annuellement. Par contre, en raison de dépassement de coûts du projet, deux stations à l'est ont dû être coupées de la première phase, le Rapibus se terminera donc à la station Labrosse.

**Carte 4 : Tracé initial du futur Rapibus**



Source : [www.rapibus.sto.ca](http://www.rapibus.sto.ca)

#### INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Le projet Rapibus: [www.rapibus.sto.ca](http://www.rapibus.sto.ca)

### 2.5.6 LE CRÉDIT D'IMPÔT POUR LAISSEZ-PASSER DE TRANSPORT EN COMMUN

En 2006, le gouvernement du Canada a lancé un programme qui offre aux contribuables canadiens un crédit d'impôt non remboursable pour les aider à assumer le coût de laissez-passer et de certaines cartes

de paiement électronique de transport en commun. Le crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun est un crédit d'impôt non remboursable pour le coût d'achat d'un laissez-passer mensuel (ou de longue durée) en vue du trajet quotidien en autobus, en tramway, en métro, en train de banlieue et en traversier local. À compter de 2007, le crédit d'impôt a été élargi pour inclure les laissez-passer hebdomadaires, ainsi que certains laissez-passer de plus courte durée ou cartes de paiement électronique par tarif ponctuel. Pour plus de détail, visitez le <http://www.cra-arc.gc.ca/whtsnw/tms/trnst-fra.html>

## 2.6 L'accès en voiture

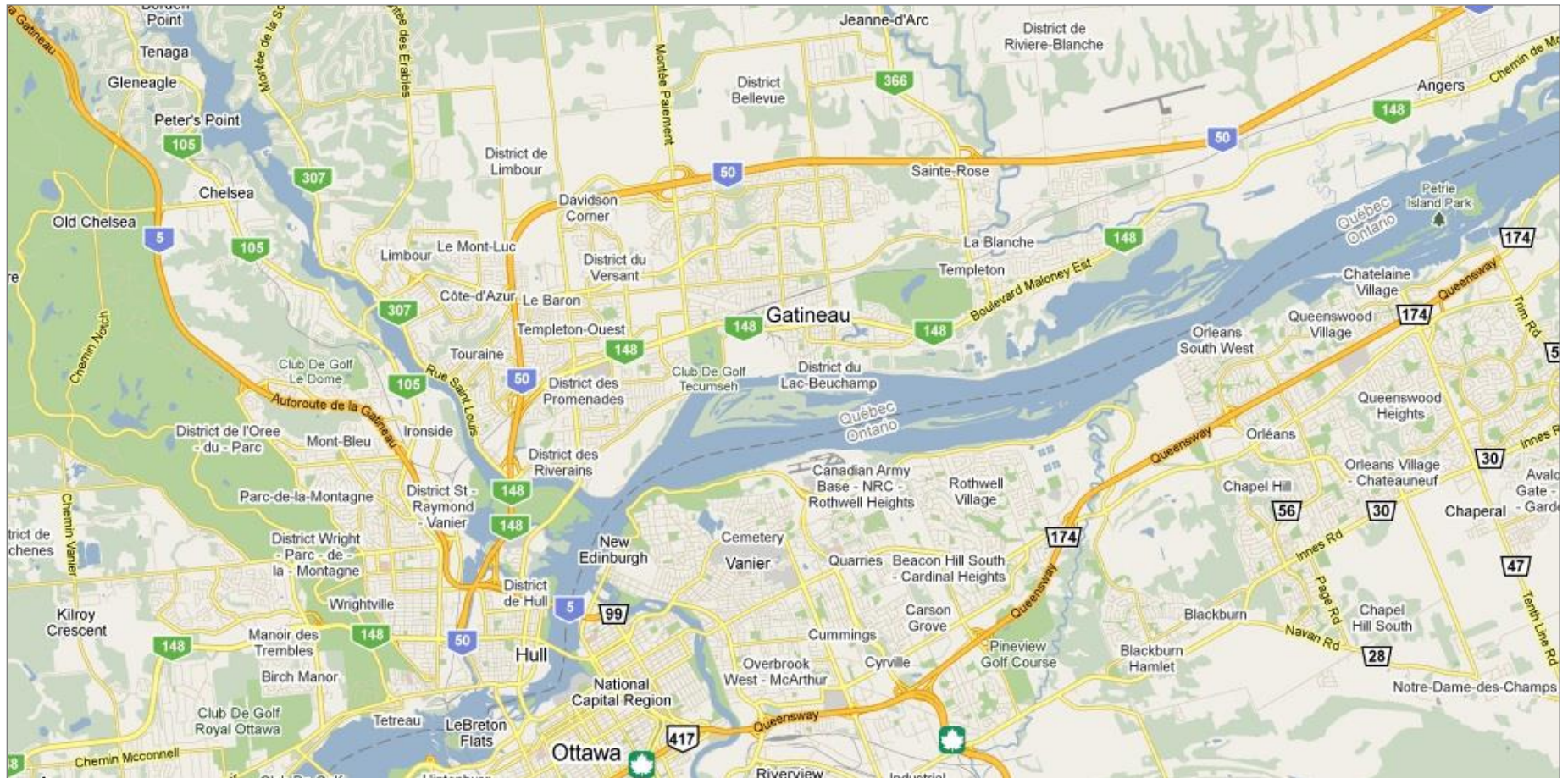
### 2.6.1 L'ACCÈS ROUTIER

---

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès facile aux édifices visés par ce diagnostic (voir Carte 5). La circulation peut parfois être problématique en raison de la congestion aux heures de pointe, en particulier sur l'autoroute 50 et l'autoroute 5, et sur certains des principaux boulevards de la Ville aux approches du centre-ville et des ponts.



**Carte 5 : Le réseau routier de la région de Gatineau**



Source : Google Maps, 2010

### **2.6.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE<sup>13</sup>**

---

- **Les stationnements municipaux offerts au public**

La Ville de Gatineau offre 1500 places de stationnement hors-rue réparties sur onze sites, ainsi que 518 parcomètres installés en bordure de différentes artères.

- **Le stationnement sur rue**

La Ville de Gatineau dispose de stationnements dotés de parcomètres et d'horodateurs ainsi que de stationnements municipaux réservés sur rue. Les zones de parcomètres sont situées dans le secteur de Hull, dans les sous-secteurs de Wrightville et du centre-ville. Pour Wrightville, les heures d'entrée en fonction des parcomètres sont de 9h à 18h et la tarification, de 0,25 \$ pour 10 minutes (pour un maximum de deux heures). Pour le centre-ville, les heures d'entrée en fonction des parcomètres sont de 8h à 17h et la tarification, de 0,25 \$ pour 7 minutes et demi (pour un maximum d'une heure et demie ou de deux heures, selon la rue).

Les stationnements dotés d'un horodateur sont situés dans le secteur de Gatineau, plus précisément dans le sous-secteur du boulevard du Carrefour. La tarification est de 1,50 \$ de l'heure, pour un maximum journalier de 6 \$.

Il est aussi possible de se procurer un permis autorisant le détenteur à se stationner sur la rue. Des enseignes indiquent les sections de rues permettant cette pratique. Le montant à déboursier varie d'une rue à l'autre.

- **Le stationnement hors rue**

La Ville propose trois types de stationnements municipaux hors rue : des stationnements réservés aux personnes qui détiennent des permis, des stationnements de courte durée gérés par des postes de péage (horodateurs) ainsi que d'autres stationnements offrant des options de courte et de longue durée. La tarification varie selon les secteurs et le type de stationnement.

### **2.6.3 L'AUTOPARTAGE AU BOULOT**

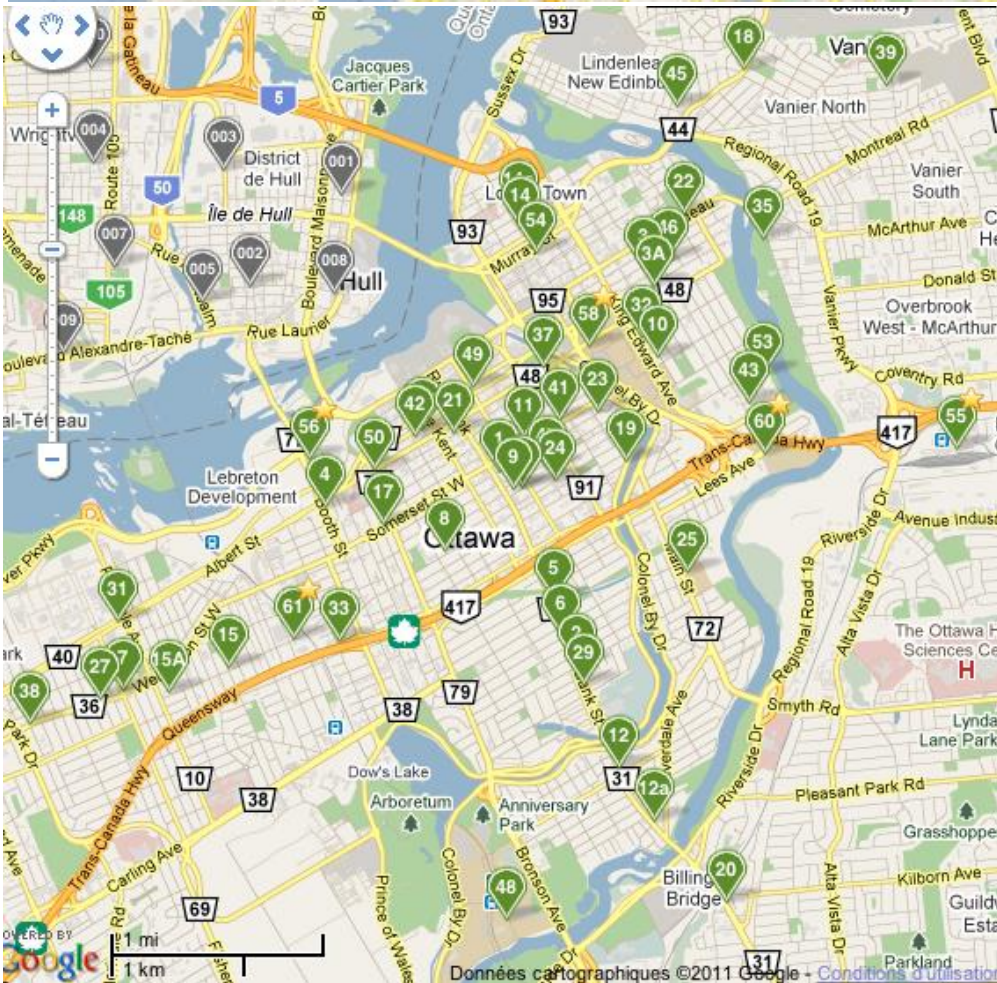
---

Le service d'autopartage de Communauto permet d'accéder à un parc d'automobiles qui se louent selon les besoins de chacun. Ces voitures, réservées aux abonnés, sont disponibles sans délai jour et nuit, pour une durée minimale d'une demi-heure. La Ville de Gatineau dispose de 14 stations réparties sur son territoire. Les abonnées de Communauto âgés de 23 ans ou plus peuvent également accéder au réseau de stations de véhicules de Vrtucar, le service d'autopartage desservant la ville d'Ottawa, ce qui permet aux usagers de la région d'avoir accès à plus de 100 voitures réparties dans 65 stations.

---

<sup>13</sup> [http://www.gatineau.ca/page.asp?p=transport\\_voirie/stationnement](http://www.gatineau.ca/page.asp?p=transport_voirie/stationnement)

Carte 6 : Localisation des stations Communauto et Vrtucar



Source : Communauto et Vrtucar, 2011.

- **En Communauto au boulot**

Communauto offre un tarif « travail » destiné aux employés souhaitant se rendre au boulot en Communauto. Cette option permet d'utiliser un véhicule en semaine (du lundi au vendredi) pour un montant forfaitaire de 15,20\$ par jour (maximum dix heures consécutives, 40 km inclus) ou à raison de 38 ¢ du kilomètre excédentaire (dans ce dernier cas aucun taux horaire n'est facturé).

- **Communauto corporatif, pour les déplacements professionnels**

L'offre corporative de Communauto est un programme spécifiquement développé pour permettre aux entreprises d'accéder à une flotte de véhicules en libre-service, disponible sans délai, 24h sur 24. L'entreprise permet ainsi à ses employés désignés d'utiliser, à des tarifs tout à fait raisonnables, les véhicules de Communauto pour leurs déplacements d'affaires.

Communauto s'occupe de tout : l'administration, la gestion des réservations, l'achat et le financement des véhicules, l'immatriculation, les assurances, l'entretien routinier, les réparations et le changement saisonnier de pneus. Même l'essence est incluse dans les tarifs.

La Ville de Gatineau a été pionnière en la matière, en offrant le service corporatif de Communauto à certains de ses employés. Ainsi, 44 employés de la Ville de Gatineau incluant le Cabinet du Maire, le bureau des conseillers et le Service de l'Urbanisme et du Développement Durable sont membres de Communauto corporatif.

**INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

Communauto : [www.communauto.com](http://www.communauto.com)

Partenariat avec Vrtucar : [www.communauto.com/vrtucar](http://www.communauto.com/vrtucar).

Le feuillet Auto-Partage de *Mobili.T* : en annexe du présent document

#### 2.6.4 LE COVOITURAGE

Le covoiturage est une alternative intéressante à l'utilisation de l'auto-solo, plus particulièrement lorsque l'on réside dans des secteurs éloignés ou mal desservis par le réseau de transport collectif.

Plusieurs logiciels de covoiturage ont vu le jour au Canada et au Québec au cours des dernières années, facilitant ainsi la recherche de coéquipiers. Des démarches sont en cours pour offrir ce service à Gatineau. Il est à noter qu'un babillard électronique affichant les offres et demandes de covoiturage est mis à disposition des employés de la Ville de Gatineau.

Des voies réservées facilitent et accélèrent la circulation des covoitureurs à plusieurs endroits stratégiques du réseau routier. La majorité des voies réservées aux autobus le sont également pour les covoitureurs à 3 passagers et plus (voir section 2.5.4). Deux exceptions sont notables:

1. Dans le secteur Aylmer, la voie réservée du pont Champlain (en direction d'Ottawa) est pour les covoitureurs à partir de 2 passagers et plus.
2. Dans le secteur Gatineau, la voie réservée de l'autoroute 50, sortie Montée Paiement, est réservée aux autobus seulement.

**INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

- Le feuillet Covoiturage de *Mobili.T* : en annexe du présent document

## 2.7 Les déplacements multimodes

Même si certains employés n'ont pas un accès direct au transport en commun à partir de leur domicile, des solutions alternatives à l'auto-solo sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport.

### 2.7.1 LES STATIONNEMENTS INCITATIFS

Localisés près des terminus d'autobus, les stationnements incitatifs permettent de combiner l'utilisation de la voiture ou du vélo à celle du transport en commun pour se déplacer. Les stationnements incitatifs sont mis gratuitement à la disposition des usagers du transport en commun.

La STO dispose de 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire offrant un total de 2072 places de stationnements automobiles. 6 Parc-o-bus sont également munis de supports à vélos et l'un d'entre eux offre également 2 stationnements réservés aux usagers de Communauto.

Parmi les 18 stationnements incitatifs :

- 7 sont localisés dans le secteur Gatineau (740 places, 1 stationnement avec support à vélo),
- 3 dans le secteur de Hull (315 places, 2 stationnements avec support à vélo, 2 places réservées Communauto)
- 4 dans le secteur Aylmer (862 places, 3 stationnements avec support à vélo)
- 3 dans le secteur de Buckingham et Masson-Angers (140 places)
- 1 à Chelsea (15 places)

Il est à noter que certains stationnements sont réservés à l'usage des détenteurs d'un permis de stationnement délivré sans frais par la STO, en particulier dans les secteurs Gatineau (3 stationnements représentant 421 places) et Hull (1 stationnement, 120 places).

#### INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Localisation et équipement offerts dans les Parc-o-bus: [www.sto.ca/autres\\_services/parc\\_f.html](http://www.sto.ca/autres_services/parc_f.html)

### 2.7.2 LE DUO AUTO+BUS

Le duo auto+bus permet aux abonnés annuels du programme FIDÉLITÉ de la STO d'avoir accès aux véhicules Communauto.

Par le biais de ce partenariat, l'utilisateur qui s'abonne au programme FIDÉLITÉ de la STO pour un an économise 10 % sur le prix régulier des titres de transport et, en prime, accède au parc automobile de Communauto à tarif privilégié (8\$/mois).

### 2.7.3 LE VÉLO DANS LE TRANSPORT EN COMMUN OU LE TAXI

#### • Le vélo et l'autobus

Une autre possibilité consiste à utiliser le vélo, du domicile jusqu'au travail, en combinaison avec d'autres modes de transport. Ainsi, six Parc-o-bus offrent des supports à vélo aux usagers.

Toutefois, certaines restrictions existent quant à cette option. En effet, la STO n’offre pas encore de supports à vélos sur ses autobus. L’arrivée prochaine du Rapibus devrait remédier à cette situation.

Pour les usagers en provenance d’Ottawa, OC Transpo offre le service *Vélobus* de mai à octobre sur le tiers de ses autobus. Aucun de ces circuits ne dessert Gatineau, mais il est possible de se rendre en autobus au centre-ville d’Ottawa et de traverser ensuite les ponts (pistes cyclables) à vélo pour rejoindre le réseau cyclable de Gatineau puis le lieu de travail.

- **Le vélo et le taxi**

Il existe également un service de transport de vélo par taxi en cas de bris mécanique ou d’aléa climatique. Certaines compagnies acceptent de transporter les vélos, sur un support ou dans une mini-fourgonnette. Le service est sur appel et des frais supplémentaires de 3 \$ peuvent être exigés. Pour bénéficier de ce service à Gatineau, il suffit de contacter la compagnie suivante en lui mentionnant que l’on souhaite transporter un vélo : Loyal Taxi Enr. : 819.663.7177 (un seul vélo par véhicule). À noter que cette compagnie dessert les territoires des villes de Gatineau et d’Ottawa. Par contre, les usagers en provenance d’Ottawa doivent obligatoirement se rendre à Gatineau pour avoir accès au service.

**INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

- Le vélo dans l’autobus : [www.octranspo1.com/circuits/rack\\_roll2](http://www.octranspo1.com/circuits/rack_roll2)

#### 2.7.4 **AUTOPARTAGE ET DÉPLACEMENTS INTERURBAINS**

En plus de l’offre duo auto+bus, Communauto propose à ses abonnés plusieurs manières de combiner les moyens de transport pour lier les déplacements locaux et à longue distance.

- **Autopartage et covoiturage interurbain**

Communauto a développé un partenariat avec Amigo express et Allo stop pour le covoiturage interurbain. Les utilisateurs Communauto peuvent ainsi s’inscrire gratuitement et profiter de rabais auprès du service de covoiturage Amigo Express. Les réservations s’établissent par une passerelle entre les deux services.

Une entente est également en vigueur avec Allo Stop qui offre gratuitement le statut de membre-conducteur aux abonnés de Communauto. Ces derniers doivent cependant s’inscrire préalablement en se présentant en personne.

- **Autopartage et train**

Une entente avec Via Rail Canada permet également aux abonnés Communauto d’obtenir 10% de rabais sur le prix de leur billet de train. Pour en bénéficier, les utilisateurs intéressés doivent effectuer leur réservation de billets par Internet via leur session Réservauto.

- **Location d’auto**

Des ententes avec différentes compagnies de location permettent aux abonnés de Communauto d’avoir accès, à tarif réduit, à toute une variété de véhicules pour des trajets plus longs. De plus, tel que mentionné précédemment, Communauto, en partenariat avec la STO, offrent le service **DUO auto + bus** qui permet d’obtenir des tarifs avantageux pour chacune des compagnies.

**INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

- Duo auto+bus : [www.sto.ca/Communauto/communauto\\_f.html](http://www.sto.ca/Communauto/communauto_f.html) et [www.communauto.com/duo/sto.html](http://www.communauto.com/duo/sto.html)
- Ententes de Communauto avec divers partenaires : [www.communauto.com/rabais.html](http://www.communauto.com/rabais.html)

## 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

Les infrastructures spécifiques aux différentes bâtisses de la Ville de Gatineau sont explicitées dans les pôles correspondants.

D'un point de vue général, il est à noter que des infrastructures pour cyclistes adéquates sont importantes pour inciter les employés à utiliser le vélo comme mode de déplacement. Selon le *Mode d'emploi Stationnements pour vélos* de Vélo Québec, un stationnement minimal doit être situé en plein air, bien supporter les vélos et permettre aux usagers de cadenasser facilement la roue avant et le cadre avec un cadenas un U ou un câble. Le stationnement idéal offre quant à lui une protection contre les intempéries (marquise ou abri) et contre le vandalisme (casiers, stationnements intérieurs).

Pour s'assurer de bien répondre à la demande, il faut prévoir 1 espace pour 10 à 40 employés ainsi que 1 espace pour 25 à 100 visiteurs lorsque la bâtisse a une fonction de service. Le support est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres. Le stationnement doit être facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes, son accès doit minimiser les croisements avec les voitures et les piétons et être à la vue des passants. Il doit être repérable de la rue (marquage, panneaux, etc.).

Enfin, l'installation de douches et de vestiaires s'avère importante pour les employés qui habitent loin du lieu de travail (10km et plus) ou qui profitent de leur déplacement au travail pour s'entraîner. Les quantités recommandées sont les suivantes :

**Tableau 5 : Douches et vestiaires par d'employés**

Nombre d'employés	Douche(s)		Vestiaire(s)	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
1 à 19	1		1	
20 à 49	1	1	1	1
50 à 149	2	2	2	2
150 à 299	3	3	2 ou 3	2 ou 3
Par tranche de 250 employés supplémentaires	1	1	1	1

Source : Vélo-Québec et Mobili-T

### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

La Ville de Gatineau offre le **Programme employeur** de la STO en bonifiant le rabais de 10% offert par la STO pour un abonnement annuel, par un autre rabais de 10% offert par l'employeur. Les employés peuvent donc ainsi profiter d'une réduction de **20%** sur le coût du laissez-passer mensuel et les retenues se font à la source, directement sur le salaire.

Ce programme permet aux employés d'acheter un laissez-passer de transport en commun annuel avec escompte au moyen d'une retenue mensuelle sur la paie. L'engagement est de 12 mois. En tout, 9 cadres et 49 cols blancs sont abonnés à ce programme, tous bâtiments confondus.

Les employés doivent visiter le site [www.sto.ca/gatineau](http://www.sto.ca/gatineau) pour obtenir tous les détails sur les formalités d'adhésion et peuvent contacter pour plus de renseignements, le secrétariat de la Section des relations avec les employés du Service des ressources humaines

Par ailleurs un projet de **laissez-passer corporatif** est à l'essai entre la STO et le Service de l'urbanisme et du développement durable qui dispose de 3 cartes à puce. L'usagé se sert ainsi de la carte à puce et les frais de déplacement d'affaires sont facturés à l'entreprise.

L'utilisation du transport par autobus n'est favorisée par aucune autre mesure particulière. À notre connaissance, les employés ne disposent pas d'information concernant le transport en commun sur leur lieu de travail.

### 3.3 L'offre de stationnement interne

La majorité des employés de la Ville de Gatineau ont accès à un stationnement gratuit. Seul le stationnement du 25, rue Laurier est payant. Par contre, afin de respecter le droit au stationnement gratuit convenu dans les conventions collectives d'origine (intervenues entre l'Ex-ville de Gatineau et le Syndicat des cols blancs de Gatineau et de l'ex-ville de Buckingham et le Syndicat canadien de la fonction publique), les salariés mentionnés qui ont comme lieu de travail le 25 rue Laurier continuent de bénéficier du stationnement gratuit.

Le maintien du droit au stationnement gratuit au 25 rue Laurier se définit comme suit :

**Tableau 6 : Droit au stationnement – 25 rue Laurier**

Situation	Conserve son droit	Conserve son droit sauf au 25 rue Laurier
Quitte volontairement le 25 rue Laurier et y retourne volontairement		X
Quitte volontairement le 25 rue Laurier et y retourne involontairement	X	
Quitte involontairement le 25 rue Laurier	X	
Quitte involontairement le 25 rue Laurier et y retourne volontairement	X	
Quitte volontairement le 25 rue Laurier		X
Quitte tout autre lieu de travail volontairement vers le 25 rue Laurier		X
Quitte tout autre lieu de travail involontairement vers le 25 rue Laurier	X	

Source : Ville de Gatineau

### 3.4 Le covoiturage

Il existe un babillard internet en libre-service offert à tous les employés de la Ville de Gatineau. Mais cet outil ne contient présentement que 3 offres (chauffeurs) et une demande (utilisateur), il n'est pas publicisé et n'a pas d'abonnés/de participants.

Enfin, aucun des édifices à l'étude ne disposent d'espaces réservées aux covoitureurs. Par contre, les employés du 25, rue Laurier qui covoiturent quotidiennement avec un minimum de deux autres employés de la Maison du citoyen ont la priorité lorsqu'un espace de stationnement se libère au stationnement intérieur.

### 3.5 Les déplacements professionnels

Les déplacements professionnels des employés de la Ville de Gatineau sont plus généralement locaux (à l'intérieur même de la Ville de Gatineau et à Ottawa) et de courte durée.



### 3.5.1 LES VÉHICULES CORPORATIFS

La Ville de Gatineau dispose d'un parc de véhicules pouvant servir aux déplacements d'affaires des employés. En tout, elle dispose de 523 véhicules, excluant les camions lourds et véhicules-outils. Notons que ce nombre comprend les voitures de polices qui ne peuvent pas être utilisées pour d'autres usages. Ces véhicules appartiennent majoritairement à la Ville, mais quelques-uns sont en location. Tous les services peuvent utiliser des véhicules dans le cadre de leur travail ou de rencontres. Les utilisateurs n'ont toutefois pas la possibilité de conserver les véhicules à la maison le soir et il n'existe aucune gestion définie du parc. La gestion se fait à l'intérieur même des différents services, chacun selon leur propre méthode.

**Tableau 7 : Type et nombre de véhicules – Ville de Gatineau (en date de 2011)**

TYPE DE VÉHICULE	NOMBRE DE VÉHICULES PAR DIRECTION										
	Adm. autres modules	Police	Incendies	Infrastructures/Flotte/Adm.TP	Atelier de location	Voirie	Aqueduc/Egout	Environnement	Gestion des édifices	Espaces verts et parcs	TOTAL
Automobile sous-compacte	6		2		1	1					10
Automobile Compacte	15	1	10		3	1	1		1	3	35
Automobile Intermédiaire		64			1	4					69
Automobile Américaine standard		67				4			1		72
Camion utilitaire 4X4			5								5
Camion 1/4 tonne					2	2	5	1	8	1	23
Camion utilitaire 1/4 tonne	10		2		8		1				22
Camion 1/2 tonne incluant 4 X 4	3				3	2	2	5	4	1	22
Camion 3/4 tonne incluant 4 X 4 (dont incendies)		1	5			1	4	2	2	1	16
Camion 10 000-21900 Lbs, 2200-39000 Lbs, 40000-68000 Lbs			34		1	4	61	22	5	3	146
Fourgon 1/4 tonne	10	19	2		4	5	1	2		10	54
Fourgon 1/2 tonne			3		3	1			1	5	14
Fourgon 3/4 tonne	3				1	3			7	11	25
Fourgon 9 000 à 21 900 Lbs	1	3	4			2		8	2	11	32
Location de véhicules	20	13	1		9		19	8	14	3	140
Motocyclette, véhicules tout terrain, motoneige, vélobus	1	8	1								11
Autres véhicules, appareils, remorques, etc.	8	16	10		6	2	127	50	18	11	343
<b>TOTAL</b>	<b>77</b>	<b>192</b>	<b>79</b>		<b>42</b>	<b>32</b>	<b>221</b>	<b>98</b>	<b>62</b>	<b>61</b>	<b>1055</b>

### 3.5.2 LES DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE PERSONNELLE

Les employés utilisent leur automobile personnelle lors de déplacements professionnels s'il n'y a pas de voiture de service disponible ou s'ils préfèrent utiliser leur voiture. Ceux qui se déplacent avec leur automobile personnelle pour des déplacements d'affaires sont remboursés à hauteur de 0,43\$/km. Pour les employés occupant des postes nécessitant l'usage obligatoire d'un véhicule (évaluateurs, inspecteurs, analystes de systèmes et gestionnaires de systèmes et de bases de données), le taux de remboursement est de 0,45\$/km. Certains employés reçoivent aussi des allocations annuelles (montants variables entre 1500\$ et 5630\$). En 2009, un total de 471 507 km a été remboursé pour tous les employés de la Ville de Gatineau pour un total de plus de 202 700 \$ et 100 employés ont profité d'allocations annuelles pour un coût annuel total de 272 550\$.

### 3.5.3 LES DÉPLACEMENTS EN TAXI ET EN TRANSPORT EN COMMUN

Les employés de la Ville de Gatineau n'utilisent pas ou peu le taxi pour leurs déplacements professionnels. Il n'y a pas non plus de mesures incitatives au transport en commun. Les déplacements professionnels locaux et interurbains effectués en autobus ou taxi sont remboursés en totalité par la Ville de Gatineau.

### 3.5.4 **L'UTILISATION DE LA CONFÉRENCE TÉLÉPHONIQUE ET DE LA VIDÉOCONFÉRENCE**

La Ville de Gatineau possède l'équipement nécessaire pour réaliser des conférences téléphoniques, les téléphones étant généralement munis de haut-parleurs. La majorité des employés sont toutefois deux par bureaux ou en bureaux à cloisons, ce qui rend difficile la tenue de téléconférences. Le manque de matériel spécifiquement dédié à ces tâches ainsi que la pénurie de salle de réunion permettant la tenue efficace de téléconférence sont également des facteurs décourageant actuellement cette pratique.

## 3.6 **Autres initiatives en transport durable**

Tel que mentionné précédemment, au niveau du transport en commun, les employés du Service de l'urbanisme et du développement durable testent présentement trois cartes à puce de la STO, en plus du programme d'abonnement corporatif à Communauto pour les déplacements d'affaires.

La Ville a aussi adoptée une *Politique environnementale* dont le plan d'action vise différents objectifs touchant le domaine du transport, tels que la poursuite de l'amélioration de l'offre de transport en commun, la réduction des déplacements automobiles et l'encouragement des modes actifs de transport tels que la marche et la bicyclette. La Ville participe également à divers événements environnementaux, tels la Semaine des transports collectifs et actifs, le Défi-Climat, etc.

## 3.7 **Promotion et communication**

Les outils de promotion et de communication disponibles pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau et pouvant être utilisés dans le cadre d'une stratégie de communication pour un plan de gestion des déplacements sont variés:

- babillards,
- journal électronique interne « La Capsule »,
- Internet : accessible à 100% des cadres et cols blancs (1265 employés), peu ou pas accessible aux autres catégories d'employés : cols bleus (772 employés), policiers, pompiers (617), aquatique, occasionnels et brigadiers (671 personnes).
- mémos électroniques,
- trousse de bienvenue aux nouveaux employés,
- paies,
- notes de services,
- Rencontres et réunions.

L'Intranet, accessible par une majorité d'employés, permet aussi d'informer facilement ces derniers sur les modes de transport durables auxquels ils ont accès. Par exemple, notons que des informations concernant le programme employeur STO et le site de libre-service de covoiturage sont disponibles sur l'Intranet de la Ville de Gatineau. De plus, la possibilité d'organiser des journées thématiques, des midis-conférences, etc. sont d'autres sources de communication intéressantes pour ce plan de gestion. La Ville de Gatineau offre aussi un service de courrier interne ainsi que des écrans télé sur lesquels il est possible de diffuser de l'information (cafétérias des cols bleus). Plusieurs lieux peuvent accueillir des activités de promotion pour les transports alternatifs : salle d'accueil, cafétérias, stationnement, garages (pour y tenir des ateliers de mécanique vélo par exemple). Enfin, la Ville offre des moyens de communication externes : site Internet de la Ville, Facebook et Twitter.

## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

À l'aide d'un logiciel de traitement de données spatiales (MapInfo), il a été possible de réaliser une carte présentant les lieux de résidence des employés à l'échelle de la région de la capitale nationale du Canada.

Au total, 1408 des 1426 codes postaux fournis ont pu être géolocalisés selon six principaux secteurs d'origine :

- Gatineau – secteur Hull
- Gatineau – secteur Aylmer
- Gatineau – secteur Gatineau
- Gatineau – secteur Buckingham et Masson-Angers
- Ottawa
- Autres (MRC avoisinantes, etc.).

Des rayons de distance concentriques ont été déterminés à partir du pôle d'emploi et permettent d'évaluer l'accessibilité selon les différents modes de transport utilisés, et ce dans un temps raisonnable.

Ces limites restent toutefois très générales et théoriques et peuvent varier selon la capacité des réseaux de transport qui les entourent. Deux autres cartes, comportant le réseau d'autobus de la STO pour la première et le réseau cyclable de Gatineau pour la seconde, sont réalisées pour chaque pôle afin d'avoir une idée plus précise de l'accessibilité au lieu d'emploi par ces modes de transport.

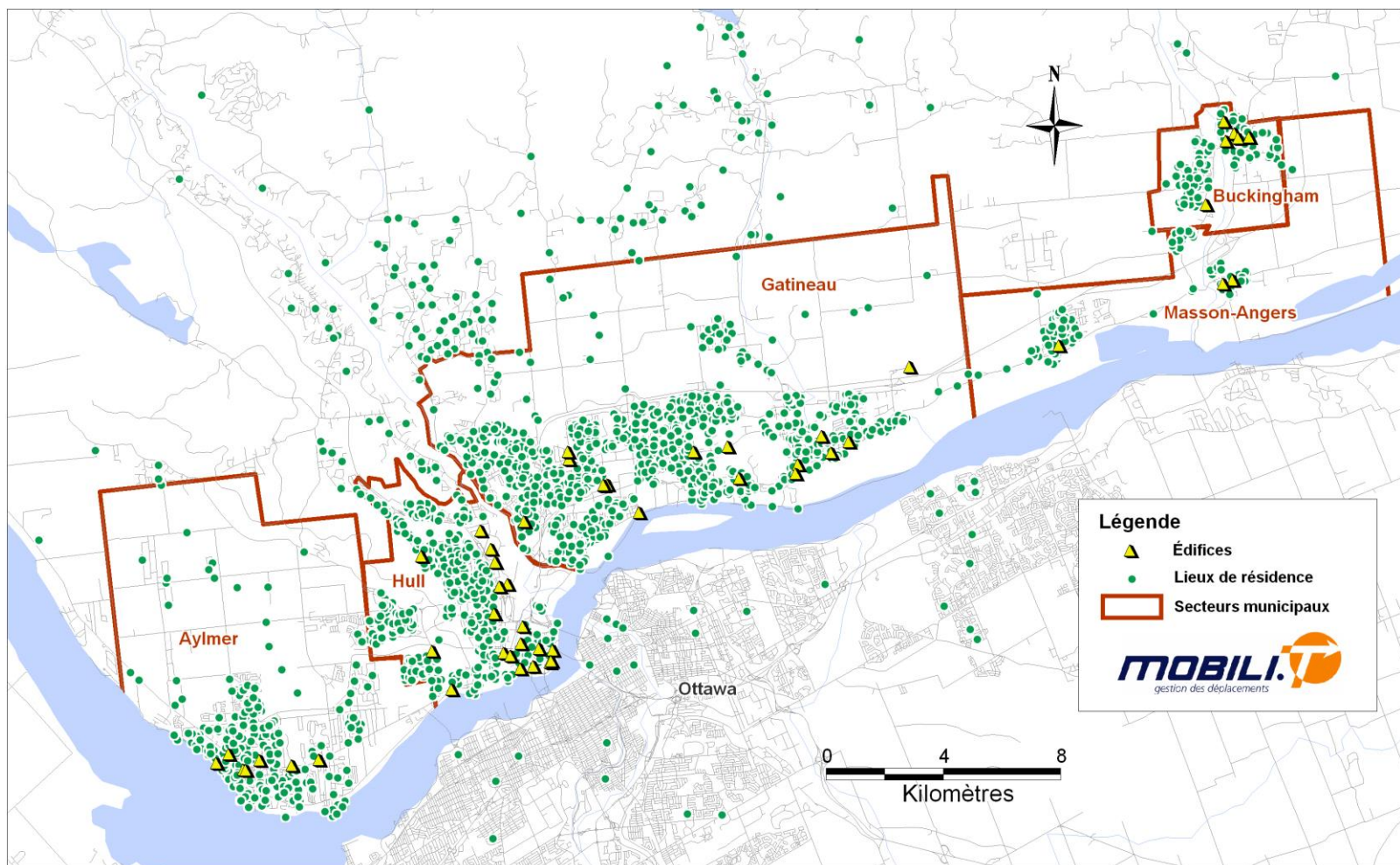
### 4.1 La répartition géographique des employés

Sur les 1408 employés géolocalisés, 1393 résident dans un rayon de 70 kilomètres de leurs lieux d'emploi<sup>14</sup>.

Les lieux de résidence des employés sont très dispersés sur le territoire de la région (**Carte 7**). On remarque cependant que 68,4% des employés des 7 pôles à l'étude résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont 63% dans les secteurs centraux de Hull et Gatineau. Par ailleurs, 17 employés résident à Ottawa. La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des MRC de l'Outaouais proches de Gatineau.

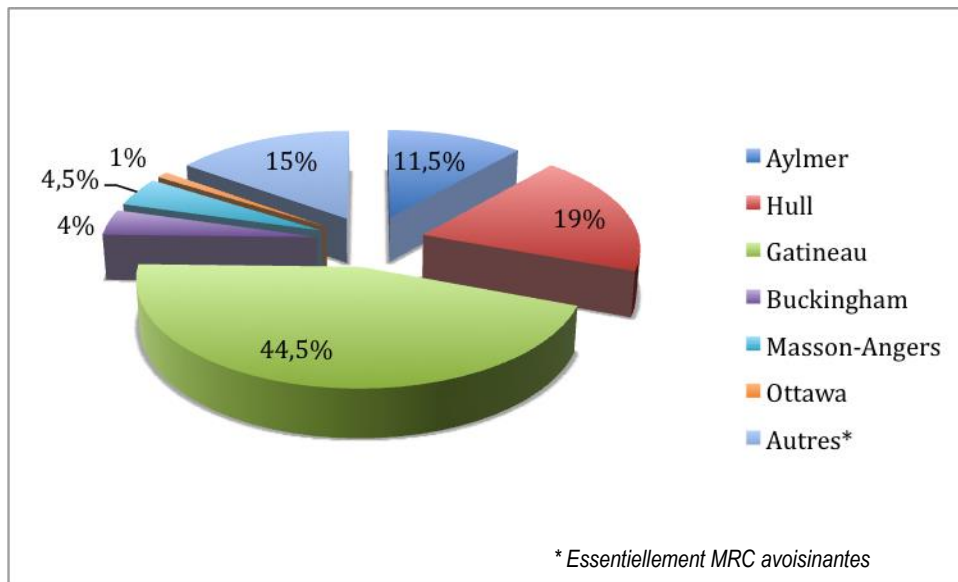
<sup>14</sup> Nous considérerons que ce dernier chiffre (1408) représente les personnes travaillant quotidiennement aux bureaux de Gatineau. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

Carte 7 : Localisation des lieux de résidence des employés des 7 pôles à l'étude de la Ville de Gatineau – JANVIER 2011



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

**Figure 2 : Localisation des employés des 7 pôles selon les secteurs d'origine**



Source : Ville de Gatineau et *Mobili.T*, Réalisation : Vivre en Ville, avril 2011

## 5 HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES EMPLOYÉS

### 5.1 Résumé de l'analyse statistique des habitudes de déplacement

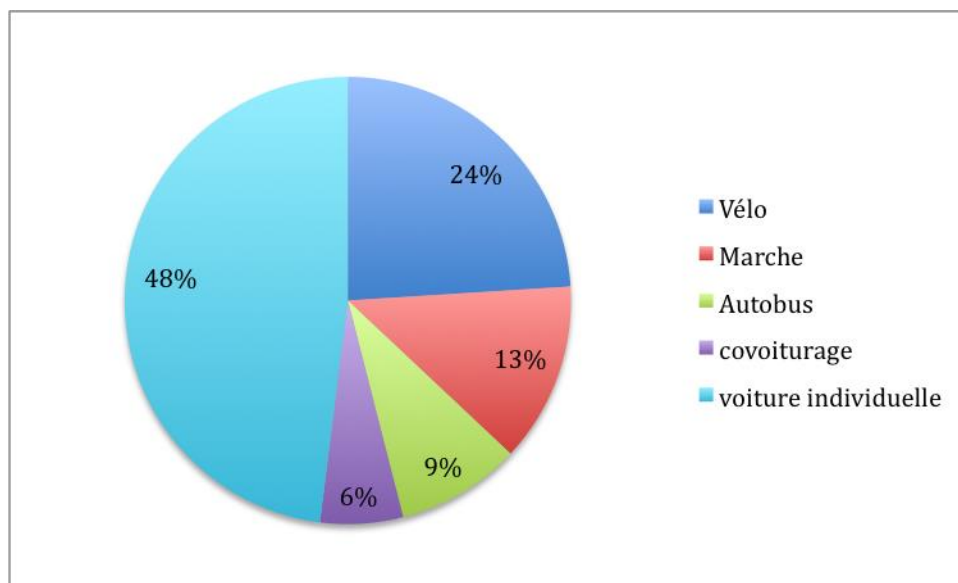
Le rapport complet sur les habitudes de déplacement des employés de la Ville de Gatineau est un document à part réalisé par la Ville elle-même; les pages indiquées à côté des titres de ce résumé font référence à ce dernier. En effet, la Ville a procédé en 2009 à un sondage de ses employés afin de connaître leurs habitudes de déplacement.

304 employés ont répondu au sondage. Le taux de réponse pour le total des employés municipaux permanents et temporaires est de 10% ce qui est peu représentatif pour un sondage concernant les habitudes de déplacement.

Il est à noter que le sondage a été envoyé pour la première fois le 22 septembre 2009 via « La Capsule », bulletin électronique d'information. N'ayant obtenu que 20 réponses, une note de service a été envoyée le 5 octobre 2009, avec l'obtention de 304 réponses, ce qui représentait un meilleur taux de participation. Toutefois, il y a de fortes chances que les employés qui ont répondu au sondage soient intéressés par les transports alternatifs et donc en fassent déjà usage, ce qui expliquerait la différence notable entre ces données et les données de l'enquête Origine-Destination (O-D), en particulier relativement aux parts modales. De plus, certains bâtiments municipaux sont soit sous-représentés (0%) ou surreprésentés (jusqu'à 67%). Nous n'utiliserons donc ici que les résultats des bâtiments dont le % de répondants est significatif et seulement les données globales (et non par bâtisse).

#### 5.1.1 LES MODES ET HABITUDES DE DÉPLACEMENT PRINCIPAUX (P.5 À 7)

- La **voiture individuelle** est le mode le plus utilisé par les répondants (48%) et ce, été comme hiver :



- Le **vélo** est le second mode le plus utilisé (24%) et la part modale de la marche est de 13%;
- Enfin, l'autobus (9%) et le covoiturage (6%) sont les modes les moins populaires;

- Seulement quelques-uns prennent la voiture individuelle combinée à un autre moyen de transport plus « vert »;
- La tendance est globalement la même dans chaque bâtiment municipal sauf pour les ateliers municipaux d'Aylmer (marche et vélo qui priment) et la Maison du citoyen (forte utilisation du transport en commun);

### 5.1.2 **PRINCIPAUX ÉLÉMENTS INFLUENÇANT LES CHOIX DE MODES DE DÉPLACEMENT (P.8 À 50)**

- Les employés habitant à proximité de leur lieu de travail ne marchent pas pour s'y rendre essentiellement car ils ont besoin de leur voiture pour exercer leurs fonctions. Vient en second lieu le besoin de faire des déplacements multiples;
- Plusieurs répondants résidant proches de leur lieu de travail jugent que faire du vélo n'est pas assez sécuritaire (manque d'infrastructures utilitaires);
- La principale raison citée par les répondants utilisant leur voiture individuelle au lieu de prendre le vélo est la distance domicile-travail trop grande;
- Les employés municipaux considèrent que le parcours pour se rendre de leur domicile au travail est moyennement sécuritaire;
- 54% des réponses obtenues indiquent que la principale cause pour prendre la voiture individuelle au détriment de marcher est la distance domicile-travail trop grande;
- 24% des réponses obtenues indiquent que la principale raison évoquée pour prendre la voiture individuelle au lieu de prendre l'autobus pour se rendre au travail est le manque de flexibilité dans les horaires d'autobus;
- La plus forte raison poussant les gens à prendre leur voiture au lieu de covoiturer est le manque de connaissance de covoitureurs dans leur entourage (28%);

### 5.1.3 **CONNAISSANCE DES INITIATIVES EXISTANTES FAVORABLES AU TRANSPORT ALTERNATIF (P.8)**

- Globalement, Communauto, les BIXI ainsi que les activités de la Ville et de ses partenaires sont assez bien connues par les répondants ;
- Le programme FIDELITÉ de la STO, le Réseau vélo-boulot ainsi que les sites de covoiturage existants sur le territoire sont quant à eux, moins connus.

### 5.1.4 **PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'AMÉLIORATION DE L'ATTRAIT DES TRANSPORTS DURABLES (P.51 À 54)**

- Une **augmentation de la flotte de voitures de fonction** et/ou **de fournir un accès à Communauto** pour les déplacements professionnels dans la journée amélioreraient l'attrait des transports alternatifs pour 21% des répondants.
- Pour améliorer les déplacements domicile-travail, 25% des répondants suggèrent l'**amélioration du réseau de la STO** (desserte plus dense, moins chère, créer des cartes à puces avec forfaits « à la carte », etc.) et un autre 15% proposent des **horaires plus flexibles**.

## 5.2 **Commentaire des employés**

Voici l'ensemble des commentaires que les employés ont fourni à la dernière question du sondage : « *Quelles mesures mises en place par votre employeur vous inciteraient à prendre un moyen de transport autre que la voiture pour vous rendre à votre lieu de travail?* ». Ces commentaires sont classés selon différents thèmes.

### 5.2.1 **GÉNÉRAL**

---

- Être flexible sur les horaires de travail de ses employés : La culture d'entreprise de la Ville de Gatineau est de ne pas accorder des horaires de travail flexibles. Si elle le faisait, certains employés seraient à même de covoiturer ou de prendre l'autobus (ex : prendre l'autobus amène la personne à commencer à 7h30 au lieu de 7h à cause des transferts). Cela apparaît comme une des premières causes d'utilisation de la voiture individuelle ;
- Améliorer les installations ou en implanter pour favoriser le transport alternatif dans les bâtiments municipaux (Exemple : douches (du genre gymnase), supports à vélo sous un abri, vestiaire avec des casiers) ;
- Autoriser le télétravail ou rendre possible une meilleure répartition des employés dans les bâtiments municipaux (Exemple : Donner la possibilité aux gens d'aller travailler dans des bâtiments municipaux plus proches de chez eux) ;
- Organiser une loterie pour encourager le transport alternatif tous les mois ou les deux mois ;
- Plus d'informations sur les installations existantes dans les bâtiments (douches, casiers, supports à vélo...etc.) ;
- Réunir tous les employés de la Ville de Gatineau dans un bâtiment central. De cette façon, nous pourrions nous organiser pour que cet endroit soit accessible par des transports alternatifs.

### 5.2.2 **TRANSPORT EN COMMUN**

---

- Mettre en place un babillard électronique pour le covoiturage à l'interne ;
- Aider à l'amélioration du réseau de la STO : La desserte de la STO devrait être plus dense...et moins chère! Suggestion pour inciter les gens à prendre le bus plus souvent : créer des cartes à puces qui contiendraient des forfaits de nombres de trajets par exemple: carte pour un an ou 6 mois que l'on pourrait remplir avec un nombre de trajets "à la carte" (60, 120) alors quelqu'un qui prend l'autobus lorsque la température ne se prête pas au vélo, la marche ou autre moyen pourrait en bénéficier sans être pénalisé par le forfait au mois actuel ;
- Incitatif à utiliser le transport en commun: On pourrait créer par exemple une sorte de loto de mobilité durable comme incitatif et la régularité de ce jeu a l'avantage de susciter l'intérêt permanent des employés sur le sujet. Durant une période, la ville met régulièrement en jeu une somme ou un lot. Un tirage au sort est organisé et si l'employé tiré au sort est venu au travail autrement qu'en auto (c'est-à-dire en transports en commun, en covoiturage, à pied ou à vélo), il remporte la mise. Dans le cas contraire, le prix est remis en jeu avec une mise supplémentaire.

### 5.2.3 **TRANSPORTS ACTIFS**

---

- Avoir des vélos libre service qui permettraient de relier des bâtiments municipaux pour la saison



estivale

- Améliorer le réseau des pistes cyclables utilitaires / construire de nouveaux liens. Suggestions : implanter une piste cyclable entre Lorrain et Labrosse car St-René est très dangereux en vélo entre ces intersections. Implanter un lien piéton/vélo entre Saint- Joseph et de la Carrière à la hauteur de Saint- Raymond/Casino. Réparer la piste cyclable entre Labrosse et Gréber qui mène aux polyvalentes Nicholas-Gatineau et du Versant ainsi qu'au Centre Hospitalier de Gatineau et au Service de police. À Québec, la compagnie Garneau encourage ses employés à venir à vélo en les commanditant \$5/fois ...
- Permettre aux opérateurs de charrue de laisser le banc de neige dans la rue et non sur le trottoir ou faire comprendre que le banc de neige a besoin d'un espace qui ne soit pas sur le trottoir...

### 5.3 **Résumé des commentaires**

Près de 50% des commentaires reçus portent sur le déneigement des trottoirs l'hiver afin de permettre aux piétons de circuler. Il ne faut pas entreposer toute la neige des rues sur les trottoirs et rendre ainsi ces derniers impraticables. Un tiers des commentaires porte sur le mauvais aménagement des trottoirs ou l'absence de ces derniers le long des axes importants. Il faudrait intégrer des trottoirs plus larges et des pistes cyclables dans les nouveaux aménagements de route ou de ponts. L'exemple du pont Saint Raymond, axe routier important, disposant d'un trottoir très étroit et d'aucune piste cyclable, a été soulevé dans 16% des commentaires reçus. Le boulevard Gréber a aussi fait l'objet de commentaires négatifs quant à la sécurité des piétons.

#### 5.3.1 **AUTOMOBILE ET STATIONNEMENT**

- Si le stationnement était payant, certains employés réorganiseraient leur façon de voyager. Mais cela demande une grande volonté car les oppositions seront importantes.

#### 5.3.2 **DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS**

- Augmenter la flotte de voitures de fonction et/ou fournir un accès à Communauto pour les déplacements professionnels dans la journée;
- S'il y avait un service de garderie au bureau, certains employés viendraient autrement qu'en voiture individuelle ;
- Doter la ville d'un réseau complet de vidéo conférence afin de réduire les déplacements entre les services de la Ville : Au moins une installation par service / par édifice et une Web Caméra par directeur de service. Pour les rencontres de moins de 5 personnes, de la web conférence par poste avec un logiciel permettant le suivi simultané de plusieurs participants à la fois. En revanche, il faut implanter une technologie fiable et robuste et changer la culture d'entreprise.



# **ANALYSE PAR PÔLE**



# **PÔLE 1**

**Centre de services d'Aylmer, 115 rue Principale**  
**Centre culturel du Vieux-Aylmer, 120 rue Principale**  
**Ateliers municipaux d'Aylmer, 44 chemin Eardley**

# TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 1

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d'emploi</b>	<b>47</b>
1.1	Localisation	47
1.2	Données sur les employés	48
1.3	Caractéristiques de l'employeur	48
1.3.1	Ateliers municipaux	48
1.3.2	Centre de services	48
1.3.3	Centre culturel du vieux-aylmer	49
<b>2</b>	<b>L'offre de transport externe</b>	<b>50</b>
2.1	Localisation et accessibilité du pôle d'emploi	50
2.2	L'accès en transport actif	51
2.2.1	L'accès à pied	51
2.2.2	L'accès à vélo	52
2.3	L'accès en transport en commun	54
2.3.1	L'accès en autobus	54
2.3.2	Le réseau d'OC Transpo	55
2.3.3	Transport collectif : développements futurs	55
2.4	L'accès en voiture	55
2.4.1	L'accès routier	55
2.4.2	L'offre de stationnement externe	56
2.4.3	L'auto-partage au boulot	57
2.5	Les déplacements multimodes	57
<b>3</b>	<b>L'offre de services interne</b>	<b>58</b>
3.1	Les infrastructures pour cyclistes	58
3.2	Les services et les incitatifs au transport collectif	59
3.3	L'offre de stationnement interne	60
3.4	Le covoiturage	61
3.5	Les déplacements professionnels	61
3.6	Autres initiatives en transport durable	61
3.7	Les services à l'intérieur ou à proximité	61
3.8	Promotion et communication	61
<b>4</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>62</b>
4.1	La répartition géographique des employés	62
4.1.1	L'accès aux réseaux de transport en commun	64
4.1.2	L'accès aux réseaux cyclables	65
4.1.3	L'accès au covoiturage	65
<b>5</b>	<b>bilan et recommandations</b>	<b>68</b>
5.1	Bilan	68
5.1.1	Une bonne accessibilité en transport alternatif	68
5.1.2	Une répartition géographique des employés favorable	68
5.2	Recommandations	70

# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

## 1.1 Localisation

Le pôle à l'étude regroupe trois édifices situés aux adresses suivantes :

- Centre de services d'Aylmer, 115 rue Principale;
- Centre culturel du Vieux-Aylmer, 120 rue Principale;
- Ateliers municipaux d'Aylmer, 44 chemin Eardley.

Le pôle est localisé dans le secteur Aylmer. Les deux premiers édifices sont situés à l'intersection de la rue Principale et de la rue Park, à proximité d'un parc, de plusieurs commerces et de résidences. Il s'agit d'un secteur commercial à proximité de zones résidentielles facile d'accès par la route depuis la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa. Ce site est situé dans le centre-ville du secteur Aylmer. Le troisième édifice est situé à l'intersection du chemin Eardley et de la rue Dalhousie, dans un secteur majoritairement résidentiel.

D'autres bâtiments municipaux (poste d'incendie et de police, usine de filtration d'eau et centre aquatique) sont également localisés à proximité du pôle (55 employés répartis sur 4 bâtisses). Alors que les conditions et horaires de travail des postes d'incendies et de police amène à un traitement particulier de leur situation lors d'une seconde phase du projet, il est possible de considérer que ce diagnostic représente également les employés de l'usine de filtration et du centre aquatique.

**Carte 8 : Localisation du pôle 1**



Source : Google Maps



## 1.2 Données sur les employés

Le pôle 1 regroupe, selon les données transmises par l'employeur, 129 employés de la Ville de Gatineau, dont 82 au centre de services, 3 au Centre culturel du Vieux-Aylmer et 44 aux ateliers municipaux.

**Tableau 8 : Caractéristiques des emplois et visiteurs du pôle 1**

Édifice	Nombre d'employés géolocalisés	Catégories d'emplois	Heures d'ouverture	Visiteurs
<b>Centre de services 115 rue Principale, Aylmer</b>	82	Cadres : 11 Cols blancs : 69 Cols bleus : 2	<u>Centre de service</u> : 8h30-12h / 13h-16h30 (16h en période estivale) <u>Bibliothèque Lucie Faris</u> : 10h-21h lundi au jeudi (20 h en période estivale) 10h-18h vendredi 10h-17h samedi et dimanche	Citoyens
<b>Centre culturel du Vieux-Aylmer 120 rue Principale</b>	3	Cadre : 1 Cols blancs : 2	<u>Espace Pierre-Debain</u> : 13h-20h lundi au jeudi 12h-16h samedi et dimanche <u>Basoche</u> : 13h-20h lundi au vendredi 12h-16h samedi (20h soirs de représentations) fermé le dimanche	Citoyens, usagers
<b>Ateliers municipaux 44 Eardley</b>	44	Cadres : 4 Cols blancs : 2 Cols bleus : 38	7h-16h30 (16h en période estivale)	Liés au travail (sous-traitant)

Source : Ville de Gatineau

## 1.3 Caractéristiques de l'employeur

### 1.3.1 CENTRE DE SERVICES

Le centre de services d'Aylmer offre un comptoir de réception, une bibliothèque, les bureaux du Service de l'urbanisme et du développement durable, du Service des loisirs, des sports et du développement des communautés, du Service de l'informatique ainsi qu'une salle d'audience pour la tenue des réunions du conseil et des salles de réunion et de formation. Les services offerts incluent également le paiement des taxes municipales, constats d'infraction et licences pour animaux. On y retrouve également l'Association des pompiers et pompières de Gatineau, une salle communautaire, une cuisinette et un espace loué. Un des étages du bâtiment est pratiquement vacant et serait destiné aux nouveaux locaux du service de police.

### 1.3.2 CENTRE CULTUREL DU VIEUX-AYLMER

Le Centre culturel comprend deux galeries d'art, l'Espace Pierre-Debain et la salle d'accueil Lucie-Vigneault, ainsi que la salle de spectacle La Basoche. On y retrouve un comptoir de réception/billetterie, des bureaux administratifs, deux ateliers, des loges, une cuisine, un espace de rangement ainsi qu'un foyer avec comptoir bar. Sa fonction culturelle induit un grand nombre de visiteurs en soirée.



### 1.3.3 **ATELIERS MUNICIPAUX**

---

Les ateliers municipaux ont deux vocations :

- Vocation administrative : bureaux du Service des finances et des contremaîtres des Travaux publics;
- Vocation technique (ateliers et garages) offrant les infrastructures nécessaires à la voirie : flotte d'équipements motorisés tels que véhicules, machinerie, outils, etc., ateliers de menuiserie, garages de déglçage, locaux d'entretien, ateliers mécaniques, entrepôts, magasins, etc.

Les ateliers municipaux d'Aylmer comptent trois bâtiments, le premier regroupe les vestiaires, bureaux, magasin, garage, salle de repos et espace de rangement. Le deuxième bâtiment est un atelier de menuiserie, tandis que le troisième sert de garage pour la machinerie et de lieu d'entreposage. Le site inclut un stationnement pour la flotte de véhicules corporatifs de la Ville de Gatineau.

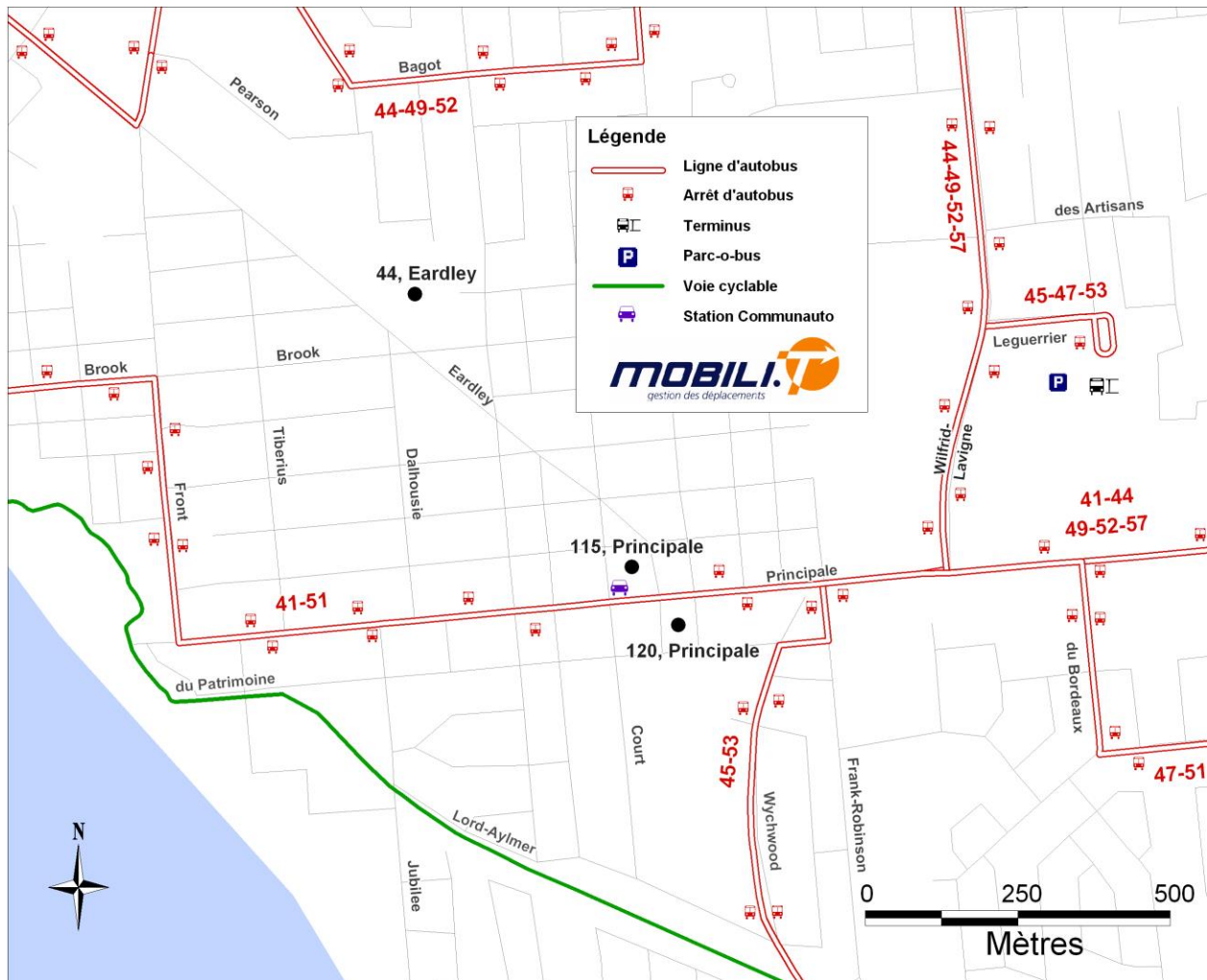
En général, les citoyens ne fréquentent pas les ateliers municipaux. L'offre de transport est orientée vers les employés puisque ce sont majoritairement des services techniques pour la Ville de Gatineau qui y sont offerts. Les visiteurs sont uniquement liés au travail (sous-traitants par exemple).

## 2 L'OFFRE DE TRANSPORT EXTERNE

### 2.1 Localisation et accessibilité du pôle d'emploi

Plusieurs modes de déplacement sont accessibles depuis ce pôle d'emploi (Carte 9). En particulier, la localisation du site dans un secteur central où sont regroupés plusieurs services (restaurants, banque, École Montessori, Canadian Tire, épicerie, centre sportif, bibliothèque, cinéma, etc.) et à proximité des Galeries d'Aylmer, un terminus majeur du réseau de la STO. Par contre, seuls les trajets réguliers permettent de rejoindre les édifices puisque le site est situé à contre-pointe. Les ateliers municipaux sont quant à eux plus éloignés des services (plus de 1,5 kilomètre).

Carte 9 : Localisation et accessibilité du pôle 1



Sources : Ville de Gatineau, STO, Communauto – Réalisation : Mobili.T, janvier 2011

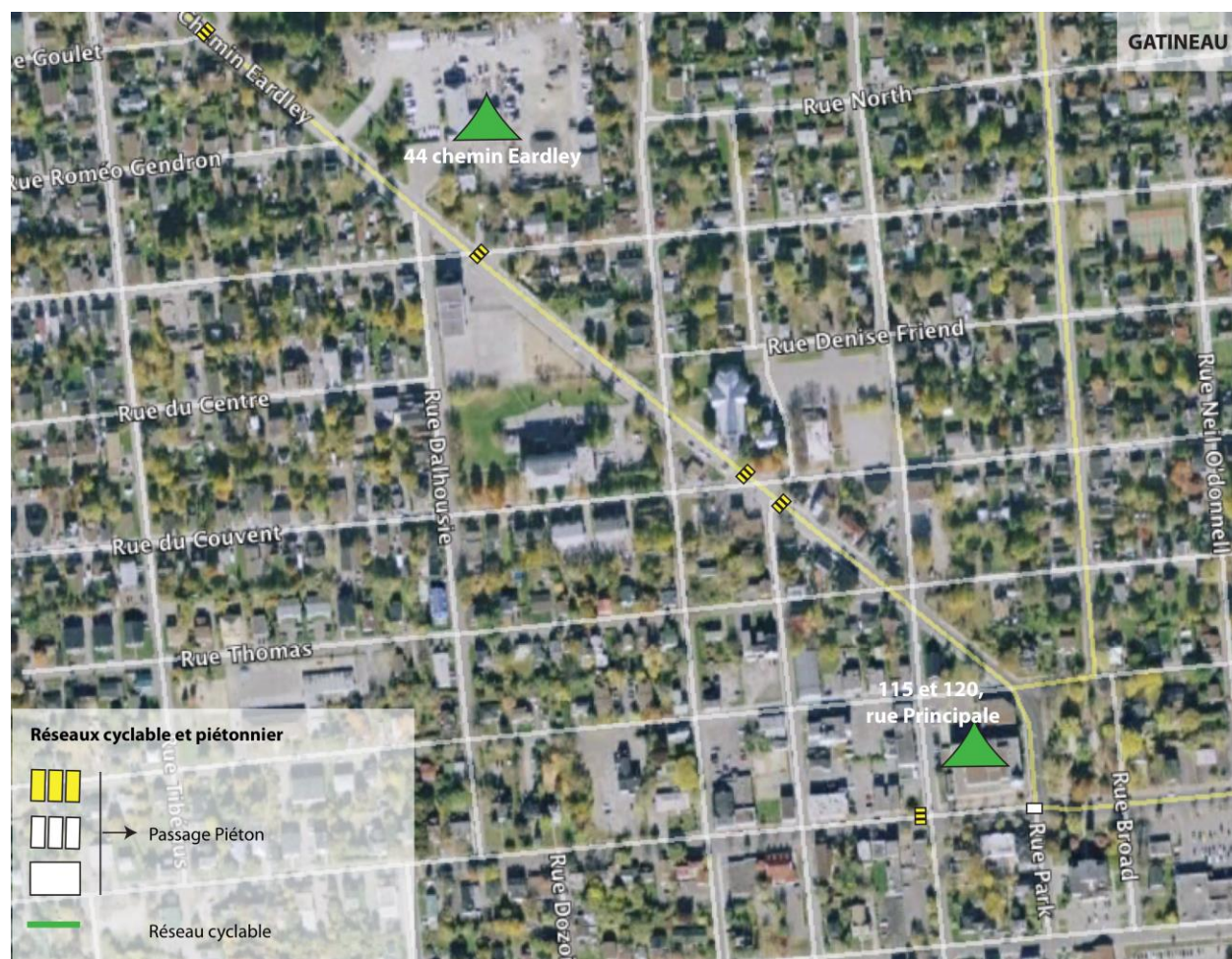
## 2.2 L'accès en transport actif

### 2.2.1 L'ACCÈS À PIED

- **Centre de services et Centre culturel**

Deux des édifices sont localisés dans le centre-ville commercial du secteur Aylmer, soit le centre de services et le Centre culturel du Vieux-Aylmer, sur une rue passante présentant 2 voies de circulation, munie de larges trottoirs permettant aux piétons de s'y déplacer en sécurité.

Carte 10 : Photo aérienne du pôle 1



Source : Google Maps, Vivre en Ville, 2011

Pour se rendre aux édifices situés sur la rue Principale, les piétons peuvent emprunter :

- La rue Principale en utilisant les trottoirs présents des deux cotés de cette importante artère de circulation à 2 voies. Le point le plus proche pour traverser la rue se situe au coin de la Principale et de la rue Park, soit juste en face des sites d'emploi. Un autre passage piéton est aussi disponible au coin de la Principale et de la rue Court, toujours à proximité des édifices;
- La rue Principale en partance des Galeries d'Aylmer, où se trouve le terminus d'autobus. Les piétons doivent parcourir 700 mètres pour se rendre aux édifices abritant les 115 et 120 rue

Principale;

- Les rues locales et le **chemin Eardley** en provenance des quartiers résidentiels au nord.

Les trottoirs sont bien entretenus et éclairés. Le niveau de trafic dans les rues adjacentes aux édifices est variable dans la journée, la circulation étant plus achalandée aux heures de pointes. Les débits de circulation observés par la ville sur la rue principale aux alentours des édifices sont de 13000 véhicules/jours environ (mesures avant 2005).

La proximité de secteurs résidentiels et d'espaces récréatifs et commerciaux (restaurants, banque, École Montessori, Canadian Tire, épicerie, centre commercial Galeries d'Aylmer (centre sportif, magasins, etc.), bibliothèque, cinéma, etc.), qui sont situés de 0 à 700 mètres de l'édifice, constituent des zones de déplacement pour les piétons en dehors des heures de travail. Par ailleurs, la rue Principale vient d'être réaménagée et offre un espace piéton amélioré.

En résumé, la situation du lieu d'emploi est propice aux déplacements piétons.

- **Ateliers municipaux**

Le chemin Eardley est muni de trottoirs d'une largeur standard, parfois des deux côtés de la rue et parfois d'un seul côté. Les rues adjacentes sont munies d'un seul trottoir.

Pour se rendre à l'édifice situé sur le chemin Eardley, les piétons peuvent emprunter :

- Le chemin Eardley en utilisant les trottoirs présents parfois des deux côtés de cette importante artère de circulation à 2 voies, parfois d'un seul côté. Le point le plus proche pour traverser la rue de façon sécuritaire se situe au coin du chemin Eardley et de la rue Brook, à 66 mètres de l'édifice.

Les trottoirs sont étroits, passablement éclairés et se retrouvent parfois d'un seul côté de la rue. L'édifice se trouve dans un secteur résidentiel sur une rue passablement achalandée (débits observés d'environ 7000 véhicules/jour – comptages d'avant 2005). Il n'y a pas de feux de signalisation ou d'arrêts à proximité du bâtiment permettant aux piétons de traverser la rue de façon sécuritaire. Les espaces récréatifs et commerciaux (restaurants, centre commercial Galeries d'Aylmer, bibliothèque, cinéma, etc.), sont situés à plus de 1,5 kilomètres de l'édifice, ce qui limite les déplacements piétons. Seuls une cafétéria dans l'édifice, un dépanneur et un garage sont situés à proximité.

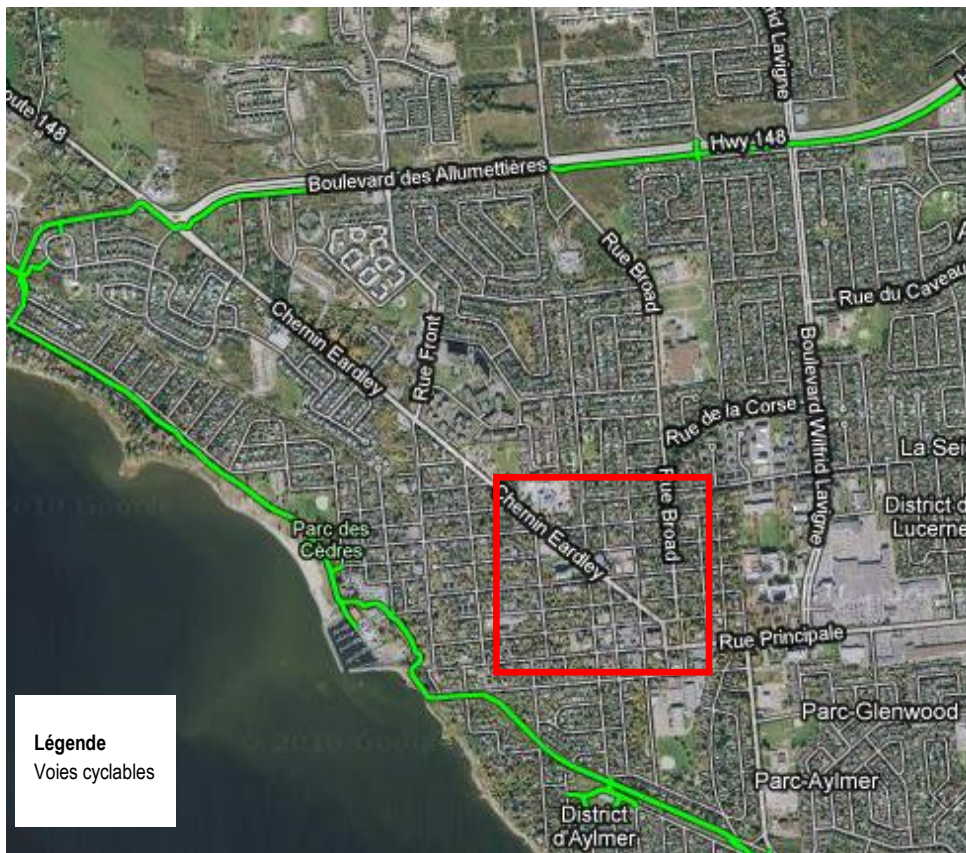
En résumé, la situation du lieu d'emploi est moyennement propice aux déplacements piétons.

### 2.2.2 L'ACCÈS À VÉLO

---

Du point de vue cyclable, les édifices du pôle 1 ont une position intéressante de par leur localisation à proximité de la piste cyclable longeant la Rivière des Outaouais d'est en ouest. Cette piste permet en effet de rejoindre différents secteurs résidentiels de la Ville en offrant un lien vers le reste du réseau tant dans les secteurs de Hull et de Gatineau que vers le réseau cyclable d'Ottawa. Une autre piste cyclable longe le boulevard des Allumettières et permet de relier le secteur du Plateau à Hull ainsi que les autres secteurs résidentiels situés à Aylmer au centre-ville d'Aylmer. La piste ne permet toutefois pas une connexion directe aux édifices. Pour se rendre au centre de services ainsi qu'au Centre culturel, les cyclistes doivent emprunter la rue Wilfrid-Lavigne, large rue de 4 voies munies de simples trottoirs de chaque côté mais n'offrant pas de piste ni de bande cyclable. Les ateliers municipaux peuvent être rejoints par l'emprunt des rues situées dans les quartiers résidentiels avoisinants, celles-ci étant peu achalandées.

**Carte 11: Piste cyclable à proximité du pôle 1**



Source : Google Maps - Réalisation : Vivre en Ville, Janvier 2011

Des liens cyclables relient directement les quartiers résidentiels de proximité localisés le long de la Rivière des Outaouais ainsi que le centre-ville d’Ottawa. Les quartiers résidentiels situés dans les secteurs de Gatineau, d’Ottawa et d’Aylmer sont également accessibles par la piste cyclable longeant la Rivière des Outaouais ou la traversant. La distance à parcourir est toutefois assez importante pour les cyclistes provenant des secteurs de Hull, Gatineau et d’Ottawa.

En ce qui a trait aux quartiers résidentiels du secteur Aylmer, quoi que n’étant pas reliés directement au lieu d’emploi par un lien cyclable, ces secteurs sont généralement propices à la pratique du vélo du fait du caractère résidentiel et peu achalandé des rues. En effet, ils sont accessibles par l’emprunt des rues locales. Par contre, considérant que la rue Principale et le chemin Eardley sont relativement achalandés, en particulier aux heures de pointes, les petites rues transversales seraient à privilégier pour les déplacements cyclistes.

De manière générale, le pôle est accessible depuis de nombreux secteurs de la Ville et le réseau local entourant le site est de bonne qualité. Quoi que les pistes longeant la rivière aient été conçues pour le récréotourisme, elles sont utilisables et efficaces pour se rendre d’un point A à un point B, sans discontinuité. Le secteur Aylmer se trouve toutefois à l’extrême ouest du territoire, rendant plus difficile les déplacements cyclistes en provenance des autres secteurs de la Ville et d’Ottawa.

## 2.3 L'accès en transport en commun

La présente section fait état des différents parcours d'autobus qui se rendent au pôle d'emploi. Il est à noter que les périodes de pointe pour la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont évaluées entre 6h30 et 9h00 et entre 15h30 et 18h30 mais qu'elles peuvent varier d'un parcours à l'autre.

### 2.3.1 L'ACCÈS EN AUTOBUS

Le site bénéficie d'une desserte en transport en commun passable (voir **carte 9**) offrant aux utilisateurs quelques parcours *de pointe* et *réguliers* qui font le lien entre certains secteurs de la Ville de Gatineau et d'Ottawa et le lieu d'emploi. Fait à noter : les parcours *de pointe* passant à proximité du site ne permettent pas une réelle desserte en transport en commun puisque le secteur du pôle 1 se trouve à contre-pointe<sup>15</sup>.

Par contre, quelques options s'offrent aux usagers considérant la localisation du pôle au centre-ville d'Aylmer et la proximité avec les Galeries d'Aylmer où se rendent certains parcours *réguliers*, qui font le lien entre les différents secteurs de la Ville de Gatineau et d'Ottawa et du lieu d'emploi.

Le **tableau 9** inventorie de façon détaillée l'offre en parcours d'autobus aux abords des édifices, permettant d'apprécier les horaires et fréquences de passage<sup>16</sup>.

**Tableau 9 : Desserte en semaine et fréquence des parcours d'autobus de la STO à proximité du pôle 1**

Lignes d'autobus	Parcours et secteurs desservis	Heures de service	Fréquence de passage (heures de pointe)
<b>Secteur Aylmer</b>			
<b>Ligne 41</b> <sup>17</sup>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Des Cèdres) Départ Front & Cormier	<i>Direction Ottawa:</i> 6h10 à 8h30 <i>Direction Des Cèdres:</i> 14h45 à 17h35	<i>Direction Ottawa:</i> 15 à 30 minutes (AM) <i>Direction Des Cèdres:</i> 20 à 30 minutes (PM)
<b>Ligne 44</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Eardley) Départ Allumettières & Eardley	<i>Direction Ottawa:</i> 5h52 à 9h08 <i>Direction Eardley:</i> 14h28 à 18h08	<i>Direction Ottawa:</i> 5 à 20 minutes (AM) <i>Direction Eardley:</i> 8 à 27 minutes (PM)
<b>Ligne 45</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Wychwood) Départ Galeries d'Aylmer	<i>Direction Ottawa:</i> 5h45 à 8h35 <i>Direction Wychwood:</i> 14h54 à 17h44	<i>Direction Ottawa:</i> 10 à 20 minutes (AM) <i>Direction Wychwood:</i> 15 à 20 minutes (PM)
<b>Ligne 47</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Glenwood) Départ Galeries d'Aylmer	<i>Direction Ottawa:</i> 6h05 à 8h <i>Direction Glenwood:</i> 15h14 à 17h14	<i>Direction Ottawa:</i> 20 à 30 minutes (AM) <i>Direction Glenwood:</i> 30 minutes (PM)
<b>Ligne 49</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Rivermead) Départ Front & Cormier	<i>Direction Gabrielle-Roy</i> 6h35 à 7h25 <i>Direction Rivermead</i> 16h à 17h05	<i>Direction Gabrielle-Roy</i> 6 à 35 minutes <i>Direction Rivermead</i> Deux fois (16h59 et 18h04)

<sup>15</sup> Les lignes qui composent le service de pointe opèrent exclusivement aux heures de pointe et desservent les secteurs les plus en demande (vers le centre-ville le matin et vers le lieu d'habitation le soir), le pôle 1 se retrouvant à contre-pointe.

<sup>16</sup> Horaires et fréquences des autobus en vigueur à partir de septembre 2010 et sujets à changements.

<sup>17</sup> Lignes 41, 44, 45, 47 et 49 (de pointe) : à titre indicatif seulement puisque les parcours de pointe desservent vers le centre-ville de Gatineau le matin et vers les quartiers résidentiels d'Aylmer le soir

<b>Ligne 51</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Aylmer (Des Cèdres) Départ Front & Cormier	<i>Direction Rivermead:</i> 5h30 à 1h33 <i>Direction Des Cèdres:</i> 6h08 à 0h07	<i>Direction Rivermead:</i> 13 min à 1h <i>Direction des Cèdres:</i> 30 min à 3h57
<b>Ligne 52</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Aylmer (Eardley) Départ Front & Cormier	<i>Direction Rivermead:</i> 5h03 à 0h32 <i>Direction Eardley:</i> 6h37 à 1h10	<i>Direction Rivermead:</i> 30 min à 3h39 <i>Direction Eardley:</i> 30 min à 4h27
<b>Ligne 53</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Aylmer (Wychwood) Départ Galeries d'Aylmer	<i>Direction Rivermead:</i> 5h06 à 23h15 <i>Direction Wychwood:</i> 6h37 à 0h35	<i>Direction Rivermead:</i> 15 min à 3h39 <i>Direction Wychwood:</i> 28 min à 1h11
<b>Ligne 57</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Aylmer (Rivermead) Parc-O-Bus Rivermead	<i>Direction Les Promenades:</i> 5h56 à 17h59 <i>Direction Rivermead:</i> 6h20 à 23h55	<i>Direction Les Promenades:</i> 30 min (AM et PM) <i>Direction Rivermead:</i> 15 à 30 min (AM) / 30 min (PM)

Source : STO, 2011

### 2.3.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull). Par contre, considérant l'emplacement des édifices dans le secteur d'Aylmer, aucun arrêt du réseau d'OC Transpo ne dessert directement le secteur concerné. Le pôle est accessible depuis le réseau d'OC Transpo par une correspondance avec les lignes 41, 44, 45 et 47 de la STO. Ces lignes étant des parcours *de pointe*, ils ne permettent toutefois pas aux usagers ayant des horaires réguliers de se rendre au lieu d'emploi.

### 2.3.3 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun *Rapibus* est présentement en construction à Gatineau. La **carte 4** présentée à la **section 2.5.5** présente le trajet projeté. Quoiqu'il ne soit pas prévu de desservir le secteur Aylmer dans la phase 1 du projet, des discussions touchant la possibilité de doter le secteur ouest d'un réseau rapide sont présentement en cours, réseau qui pourrait prendre la forme d'un train, d'un tramway ou d'autobus. L'accessibilité en transport collectif au site pourrait donc grandement s'améliorer dans les prochaines années.

## 2.4 L'accès en voiture

### 2.4.1 L'ACCÈS ROUTIER

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès facile aux édifices (**Carte 5**), ceux-ci étant situés à proximité des boulevards des Allumettières et Alexandre-Taché. La circulation peut parfois être problématique en raison de la congestion aux heures de pointe, en particulier près du Pont Champlain, qui relie le district Deschênes à Ottawa, ainsi que sur les boulevards des Allumettières et Alexandre-Taché. Par contre, la localisation de l'édifice à l'extérieur de l'Île de Hull restreint les problèmes de trafic les plus importants (hors de la zone d'affluence la plus importante et en contre-pointe pour les résidents des autres secteurs).

### **Les principaux accès routiers au pôle sont les suivants :**

- En provenance de Gatineau : l'accès se fait par l'autoroute 50, sortie des Allumettières (148), puis boulevard des Allumettières vers l'ouest jusqu'au boulevard Wilfrid-Lavigne, qui rejoint directement la rue Principale (emprunt des rues locales qui conduisent aux ateliers municipaux). Un autre trajet est possible via le boulevard Alexandre-Taché, qui devient le chemin d'Aylmer puis la rue Principale.
- En provenance de Hull: on accède aux édifices par le boulevard des Allumettières (148), puis boulevard des Allumettières vers l'ouest ou en empruntant le boulevard Alexandre-Taché, qui devient le chemin d'Aylmer puis la rue Principale.
- En provenance d'Ottawa: on emprunte le Pont Champlain, puis le chemin d'Aylmer vers l'ouest. En provenance du centre-ville d'Ottawa, il est aussi possible d'accéder aux édifices en traversant le pont Alexandra, qui se prolonge par le boulevard des Allumettières (148).

#### **2.4.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE**

---

##### **Les stationnements offerts au public**

- **Centre de services**

L'édifice du 115, rue Principale dispose de 50 espaces de stationnement réservés aux visiteurs. Ceux-ci sont situés à l'arrière du bâtiment et sont disponibles gratuitement. Des places de stationnement gratuites sont aussi disponibles aux arénas Paul-et-Isabelle-Duchesnay et Frank-Robinson, situés tout près de l'édifice.

- **Centre culturel**

L'édifice du 120, rue Principale dispose de 25 espaces de stationnement réservés aux visiteurs. Ceux-ci sont situés à l'arrière du bâtiment (rue du Patrimoine), sont disponibles gratuitement et pour un temps limité. La superficie totale du stationnement est de 860 m<sup>2</sup>. Des places de stationnement gratuites sont aussi disponibles aux arénas Paul-et-Isabelle-Duchesnay et Frank-Robinson, situés tout près de l'édifice.

- **Ateliers municipaux**

Les ateliers municipaux, situés au 44 chemin Eardley, disposent de 61 espaces de stationnement partagés entre les employés, les visiteurs et l'organisme Impératif français. Ceux-ci sont disponibles gratuitement.



## Le stationnement sur rue

- **Centre de services et Centre culturel**

Le stationnement sur rue est permis en tout temps sur les rues environnantes aux édifices, pour une durée maximale de 60 minutes. Dans certaines rues, cette mesure s'impose seulement du lundi au vendredi, de 8h à 17h, tandis que dans d'autres rues, la durée maximale est obligatoire en tout temps, même le week-end. Par contre, le nombre de stationnements offerts pour chaque bâtisse étant suffisant, les visiteurs n'utilise que rarement les espaces sur rue.

- **Ateliers municipaux**

Le stationnement sur rue est permis en tout temps, gratuitement et pour une durée illimitée dans les rues environnantes à l'édifice. Comme il semble y avoir suffisamment d'espaces dans le stationnement de l'édifice, cette pratique n'est par contre pas souvent adoptée.

### 2.4.3 L'AUTO-PARTAGE AU BOULOT

Une des stations Communauto offrant des véhicules, est disponible à proximité des édifices (**Carte 12**).

La station la plus proche est localisée au coin des rues Court et Principale (012), soit directement au centre de services, tout près du Centre culturel, et à 650 mètres (8 minutes à pied) des ateliers municipaux. D'autres stations sont situées dans le secteur Hull, dont les plus proches sont la 013 et 014, ainsi qu'à Gatineau.

**Carte 12 : Localisation des stations Communauto à proximité du pôle 1**



Source : Communauto, mars 2011.

## 2.5 Les déplacements multimodes

Comme pour les autres pôles, des solutions alternatives à l'automobile sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport.

## 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

- **Centre de services**

L'édifice situé au 115, rue Principale dispose de 2 supports à vélo (14 places), 7 places à l'extérieur du côté de la bibliothèque, à l'abri des intempéries sous le toit d'entrée, et 7 places dans le stationnement souterrain. La Ville souhaite ajouter 2 supports supplémentaires à l'extérieur du bâtiment du côté du centre de services, pour une possibilité totale de 28 places (printemps 2012). Les supports sont ancrés au sol et situés dans des endroits éclairés. Ils sont partagés avec les citoyens qui visitent la bibliothèque et le centre de services. Le nombre de places disponibles (1 pour 4 employés) semble répondre de prime abord aux recommandations de Vélo-Québec, qui préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice ayant une fonction de travail. Les équipements pour cyclistes sont par contre partagés avec les citoyens qui viennent au centre de services. Il serait donc pertinent de pouvoir connaître également le nombre d'usagers potentiel pour l'ajouter à l'évaluation puisque dans le cas d'un édifice ayant une fonction de service, la capacité requise de stationnement vélo est de 1 par 25 à 100 usagers. Si on ne tient compte que du support intérieur pour l'utilisation par les employés le ratio passe à 1 place pour 12 employés environ.

À noter : le type de support installé à l'entrée de la bibliothèque implique un risque de chute des vélos (roue avant libre de pivoter) et de difficulté pour cadener les vélos de manière sécuritaire.

**Figure 3 : Supports à vélos au 115, rue Principale**



Source : Ville de Gatineau

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, pour un édifice regroupant de 50 à 149 employés, Vélo Québec recommande 2 douches pour femmes et 2 pour hommes ainsi qu'un vestiaire pour chaque sexe. Le centre de services dispose de douches au 2<sup>ième</sup> et au 3<sup>ième</sup>. Nous n'avons toutefois pu obtenir plus de détails quant au nombre exact de douches et de casiers disponibles. Le « *questionnaire sur les employés et les infrastructures / services internes* » transmis par la coordonnatrice du plan de gestion des déplacements en 2011, mentionne toutefois que l'installation de casiers près des douches serait appréciée et que tous les employés devraient avoir accès aux douches. Il a aussi été recommandé de faire la promotion des installations existantes auprès des employés.

- **Centre culturel**

L'édifice situé au 120, rue Principale ne dispose d'aucun support à vélo mais les employés peuvent utiliser les supports situés au centre de services. L'installation d'un support à vélo et de casiers seraient tout de même à considérer, ceux-ci pouvant desservir les employés mais également les citoyens qui fréquentent le Centre culturel, en particulier en soirée. À cet effet, un support à vélo de 7 places sera installé près de l'entrée principale au printemps 2012.

Au niveau des infrastructures sanitaires, le Centre culturel dispose de douches dans la loge des artistes, mais celles-ci ne sont pas accessibles aux employés.

- **Ateliers municipaux**

Les ateliers municipaux, situés au 44, chemin Eardley, ne disposent d'aucun support à vélo. En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, pour un édifice regroupant de 20 à 49 employés, Vélo Québec recommande 1 douche pour femmes et 1 pour hommes ainsi qu'un vestiaire pour chaque sexe et 1 casier pour 10 employés. Deux douches et quelques casiers sont disponibles pour les cols bleus.

**Tableau 10 : Infrastructures pour cyclistes**

Édifice	Nombre d'employés	Nombre d'espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
Centre de services	82	14 partagés (7 à venir)	n.d	1 pour 6 employés	n.d
Centre culturel	3		0	(1 pour 12 employés si séparation citoyens/employés)	0
Ateliers municipaux	44	0	2	0	1 pour 22 employés

### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

- **Centre de services et Centre culturel**

Les édifices situés sur la rue Principale sont relativement bien desservis par le système de transport en commun dû à la proximité du **Parc-O-Bus** des Galeries d'Aylmer, offrant abribus, bancs, poubelles, trottoirs et éclairage. Celui-ci est toutefois situé à 10-15 minutes de marche. Des arrêts bien éclairés et sécuritaires sont aussi accessibles près des édifices, soit à moins de trois minutes de marche, sur la rue Principale récemment rénovée qui est munie de larges trottoirs. Les infrastructures en place permettent aux piétons de traverser en toute sécurité. Le taux d'occupation des autobus est de 100% aux heures de pointe.

Les options de parcours sont toutefois limitées dû au fait que l'édifice se trouve à contre-pointe. Seuls les parcours réguliers desservent les employés travaillant selon des horaires réguliers.

- **Ateliers municipaux**

Les ateliers municipaux sont moyennement bien desservis par les transports en commun puisque les édifices sont plus isolés. L'arrêt le plus près est situé à environ 8 minutes de marche (rues Front et Harvey), en bordure de la route, où il n'y a pas de trottoir sur environ 20 mètres. Il n'y a aucun équipement à proximité de l'arrêt, pas même un lampadaire. Le taux d'occupation des autobus est de

100% aux heures de pointe. Par ailleurs, il n’y a pas de feux de signalisation ou d’arrêts à proximité du bâtiment sur le chemin Eardley qui permettrait aux piétons qui se trouvent de l’autre côté de la rue de la traverser de façon sécuritaire. En résumé, l’arrêt est relativement loin, peu attrayant et non sécuritaire.

Les options de parcours sont encore une fois limitées dû au fait que l’édifice se trouve à contre-pointe. Seuls les parcours réguliers desservent les employés travaillant selon des horaires réguliers.

### 3.3 L’offre de stationnement interne

- **Centre de services**

Les employés du centre de services ont accès à un stationnement intérieur (57 places) ainsi qu’à deux stationnements extérieurs pavés (plus de 150 places) aux arénas Isabelle-et-Paul Duchesnay et Frank-Robinson, d’une superficie de plus de 7 450 m<sup>2</sup> et situés à 2 minutes de marche. Une place est réservée pour Communauto dans le stationnement intérieur. Les employés doivent détenir un permis de stationnement, disponible gratuitement. Les espaces appartiennent à 100% à la Ville de Gatineau. Au total, 57 permis sont délivrés au personnel et le taux d’utilisation du stationnement intérieur est de 100% tandis que les stationnements extérieurs ne sont jamais pleins. Les employés peuvent stationner dans la rue mais pour un temps limité seulement. Avec le nombre de places disponibles dans les stationnements extérieurs, cette pratique n’est pas ou très peu utilisée. Le stationnement souterrain n’est pas partagé. Par contre, les stationnements disponibles aux arénas sont partagés avec les usagés des arénas, les centres communautaires, le Centre culturel, la maison des jeunes et la salle de quilles.

- **Centre culturel**

Les employés du Centre culturel ont accès à un stationnement extérieur réservé sur la rue Park, qui compte 5 espaces, dont 2 places pour handicapés ainsi qu’à deux stationnements extérieurs pavés (plus de 150 places) aux arénas Isabelle-et-Paul Duchesnay et Frank-Robinson, d’une superficie de plus de 7450 m<sup>2</sup>. Les espaces appartiennent à 100% à la Ville de Gatineau et sont disponibles gratuitement. Le stationnement réservé pour les employés n’est pas partagé. Par contre, les stationnements disponibles aux arénas sont partagés avec les usagés des arénas, les centres communautaires, le Centre culturel, la maison des jeunes et la salle de quilles.

- **Ateliers municipaux**

Les employés des ateliers municipaux ont accès à un stationnement extérieur de 61 cases partagées avec l’organisme Impératif français. Les espaces appartiennent à 100% à la Ville de Gatineau et sont disponibles gratuitement. La superficie du stationnement est de 1 500 m<sup>2</sup> et le taux d’utilisation est d’environ 75%. Il est aussi possible de stationner en bordure de rue. Par contre, puisqu’il y a suffisamment d’espaces dans le stationnement, il ne s’agit pas d’une pratique souvent adoptée. Les véhicules municipaux sont garés sur le terrain et dans les garages des ateliers.

**Tableau 11 : Données sur le stationnement interne du pôle 1**

Stationnement	Nombre d’employés	Nombre de cases intérieures	Nombre de cases extérieures	Tarif mensuel
115, rue Principale	82	57	Plus de 150 (partagées)	0\$
120, rue Principale	3	0	5 (rue Park) Plus de 150 (partagées)	0\$

44, chemin Eardley	44	0	61 (partagées)	0\$
--------------------	----	---	----------------	-----

### 3.4 Le covoiturage

Quelques employeurs sont localisés à proximité des lieux d'emploi. Des jumelages pourraient être organisés entre les employés du pôle 1 et les autres lieux d'emploi pour améliorer l'offre de covoiturage.

### 3.5 Les déplacements professionnels

À noter pour ce pôle : 39 véhicules municipaux sont affectés à différents services ou personnes travaillant aux ateliers municipaux du 44 Eardley pour leurs déplacements professionnels. Les autres édifices ne disposent pas de véhicules de la flotte.

### 3.6 Autres initiatives en transport durable

Il n'existe aucune initiative en transport durable spécifique à ce pôle. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### 3.7 Les services à l'intérieur ou à proximité

Les employés sont bien desservis en services de proximité : restaurants, banque, École Montessori, Canadian Tire, épicerie, centre commercial Galeries d'Aylmer (centre sportif, magasins, etc.), bibliothèque, cinéma, etc. se trouvent dans les édifices ou à distance de marche. Les ateliers municipaux se retrouvent toutefois à plus de 1,5 kilomètre de ces services, ce qui limite leur accès à pied. Des services sont également disponibles à l'intérieur des édifices du pôle 1 : une salle à dîner et un salon de coiffure/esthétique au centre de services, une salle à dîner incluant une machine distributrice aux ateliers municipaux ainsi que deux galeries d'art et une salle de spectacle avec bar au Centre culturel.

### 3.8 Promotion et communication

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont identiques pour tous les édifices et explicités dans la section générale correspondante.

À noter toutefois que plusieurs lieux permettent d'accueillir des activités de promotion pour les transports alternatifs au pôle 1 :

- Centre de services : Salle de conférence (12 personnes), salle de formation (10 personnes), salle de référence (8 personnes), verrière (12 personnes);
- Centre culturel: Salle de spectacle (120 places), salle d'accueil, bar;
- Ateliers municipaux: cafétéria des cols bleus, salle de repos des employés, garage pour ateliers vélos.

## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

### 4.1 La répartition géographique des employés

Sur les 129 employés du pôle 1 géolocalisés, 127 résident dans un rayon de 70 kilomètres du lieu d'emploi<sup>18</sup>.

Les lieux de résidence des employés sont très dispersés sur le territoire de la région (**Carte 13**). On distingue cependant que 89,8% des employés du pôle 1 résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont 70,8% dans les secteurs centraux de Aylmer et Hull (rayon de 0 à 20 kilomètres du lieu de travail). Par ailleurs, deux employés résident à Ottawa. La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des secteurs ouest de la Ville (Gatineau, Masson-Angers, Buckingham).

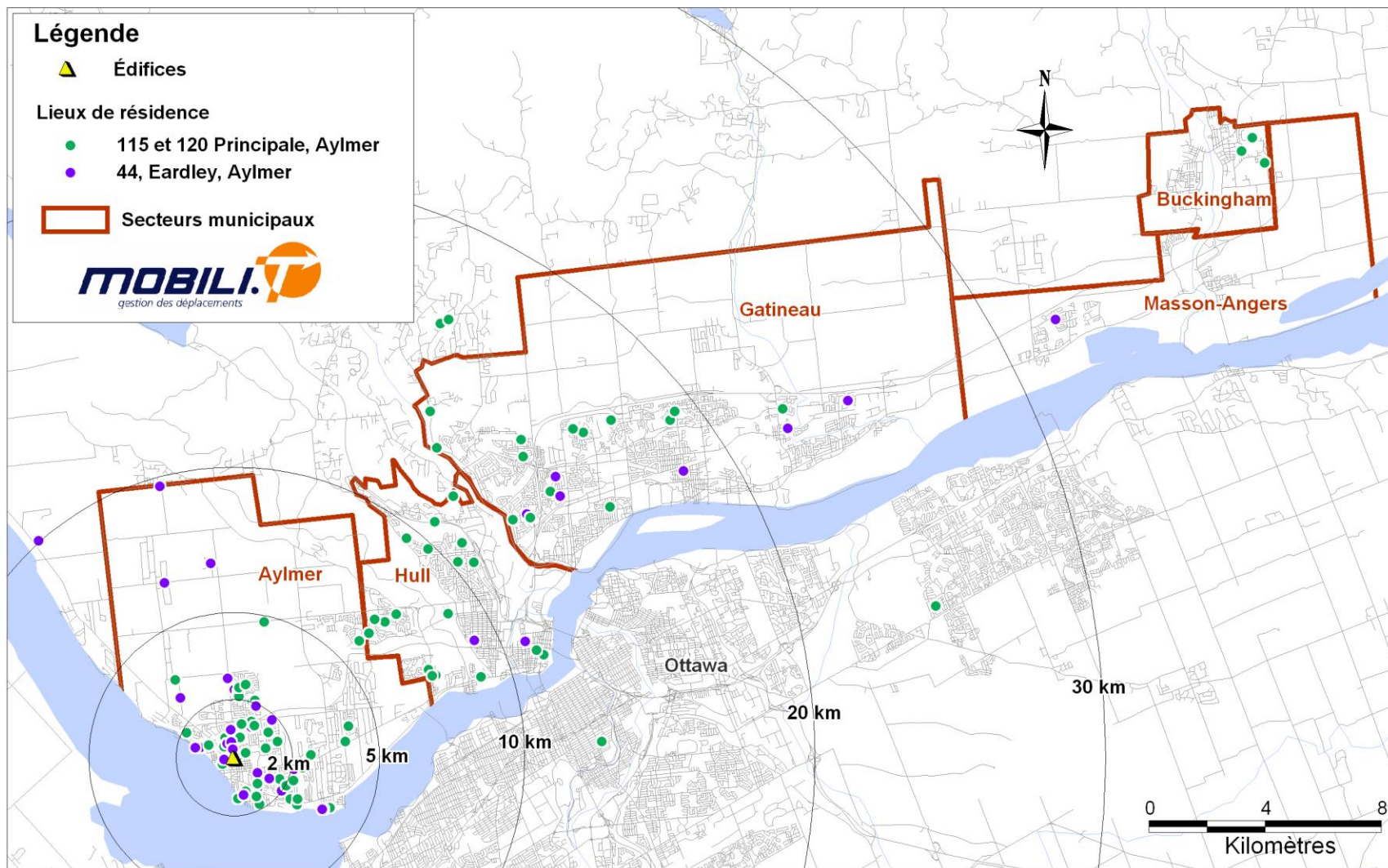
Le **tableau 12** montre que 83 employés habitent à moins de 10 kilomètres de l'édifice, soit 65% des travailleurs du pôle 1. Dont **30%** qui résident dans le rayon de **moins de 2 km**. Par ailleurs, 32 employés, soit environ 25%, résident dans un rayon de 10 à 20 km du lieu d'emploi et le taux d'employés résidant à plus longue distance est assez faible (9% résident à plus de 20 km).

On peut par ailleurs remarquer, à l'aide de la **figure 4**, que la plupart des employés proviennent du secteur Aylmer (**55%**), là où se trouvent les édifices, suivi des secteurs de Hull (16%) et de Gatineau (16%).

---

<sup>18</sup> Nous considérerons que ce dernier chiffre (127) représente les personnes travaillant quotidiennement au bureau de Gatineau. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

Carte 13 : Localisation des lieux de résidence des employés du pôle 1 - JANVIER 2011



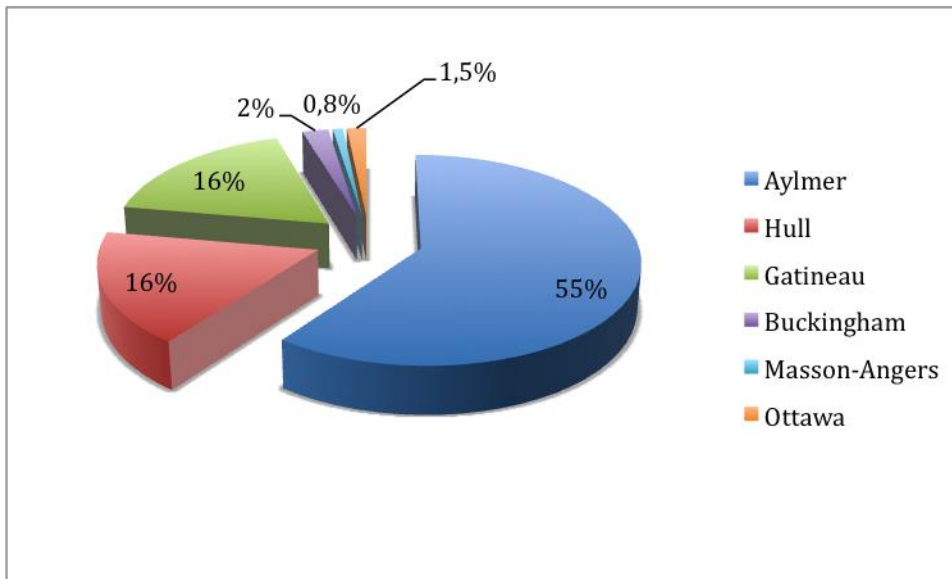
Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

**Tableau 12: Répartition des employés du pôle 1 en fonction du secteur de provenance et de la distance au lieu d'emploi**

Distance/ Secteur	Gatineau	Aylmer	Hull	Buck.	M.-Angers	Ottawa	Autres	Total	Pourcentage
Moins de 2km	0	38	0	0	0	0	0	38	30%
2 à 5 km	0	27	0	0	0	0	0	27	21%
5 à 10 km	0	5	12	0	0	0	1	18	14%
10 à 20 km	17	0	8	0	0	1	6	32	25%
Entre 20 et 30 km	3	0	0	0	0	1	0	4	3%
Entre 30 et 70 km	0	0	0	3	1	0	4	8	6%
<b>Total pour les calculs</b>	<b>20</b>	<b>70</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>127</b>	<b>100,00</b>
Plus de 70 km	0	0	0	0	0	0	2	2	-
<b>Total réel</b>	<b>20</b>	<b>70</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>129</b>	<b>-</b>

Source : Ville de Gatineau et Mobili.T - Réalisation : Vivre en Ville

**Figure 4 : Localisation des employés du pôle 1 selon les secteurs d'origine**



Source : Ville de Gatineau et *Mobili.T* - Réalisation : Vivre en Ville, mars 2011

#### 4.1.1 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La **carte 14** nous indique qu'une proportion moyenne d'employés, soit 65 employés sur 127 (**51,2%**) résident à moins de 500 mètres (soit à moins de cinq minutes à pied) d'un parcours d'autobus menant directement aux édifices (sans correspondance). 87,4% des employés sont desservis par un parcours d'autobus.

Seuls 12,6% des employés ne sont pas directement desservis par le réseau de la STO, ou du moins résident à plus de 5 minutes à pied d'un parcours. L'existence des Parc-o-bus leur permet par contre de rejoindre le réseau en disposant d'une des 2072 places de stationnement (ou places sur les supports à vélos) offertes gratuitement dans les 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire.



Il est à noter par ailleurs, que la localisation des édifices assure un accès en transport collectif direct depuis les secteurs plus à l'Est, en particulier grâce aux lignes régulières en provenance de Hull et de Gatineau à plus de 10 km du lieu d'emploi. Les employés résidant dans les secteurs plus éloignés de Gatineau, Masson-Angers et Buckingham ont aussi un accès au système de transport collectif mais doivent emprunter une correspondance pour se rendre au lieu d'emploi.

Par contre, les employés en provenance des secteurs à l'est d'Aylmer se trouvent à **contre-pointe** pour l'aller et le retour du lieu d'emploi au lieu de résidence, ce qui **limite les options de parcours** disponibles et donc le potentiel d'utilisation du transport collectif.

#### 4.1.2 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX CYCLABLES

La **carte 15** indique qu'un nombre important d'employés réside à proximité du réseau cyclable (**54,3%** à moins de 500 mètres<sup>19</sup>). Parmi ceux-ci, 31 employés (soit **24,4%** des employés) résident à moins de 5 kilomètres de l'édifice, rayon qui délimite la zone où les trajets cyclistes sont les plus efficaces car le temps de déplacement est d'au maximum 20 minutes et **31,5%** des employés résident à moins de 10km du lieu d'emploi.

Il est à noter que la période d'utilisation du vélo oscille entre la mi-avril et la mi-novembre, suivant généralement les périodes d'ouverture des pistes cyclables et le changement d'heure hivernal.

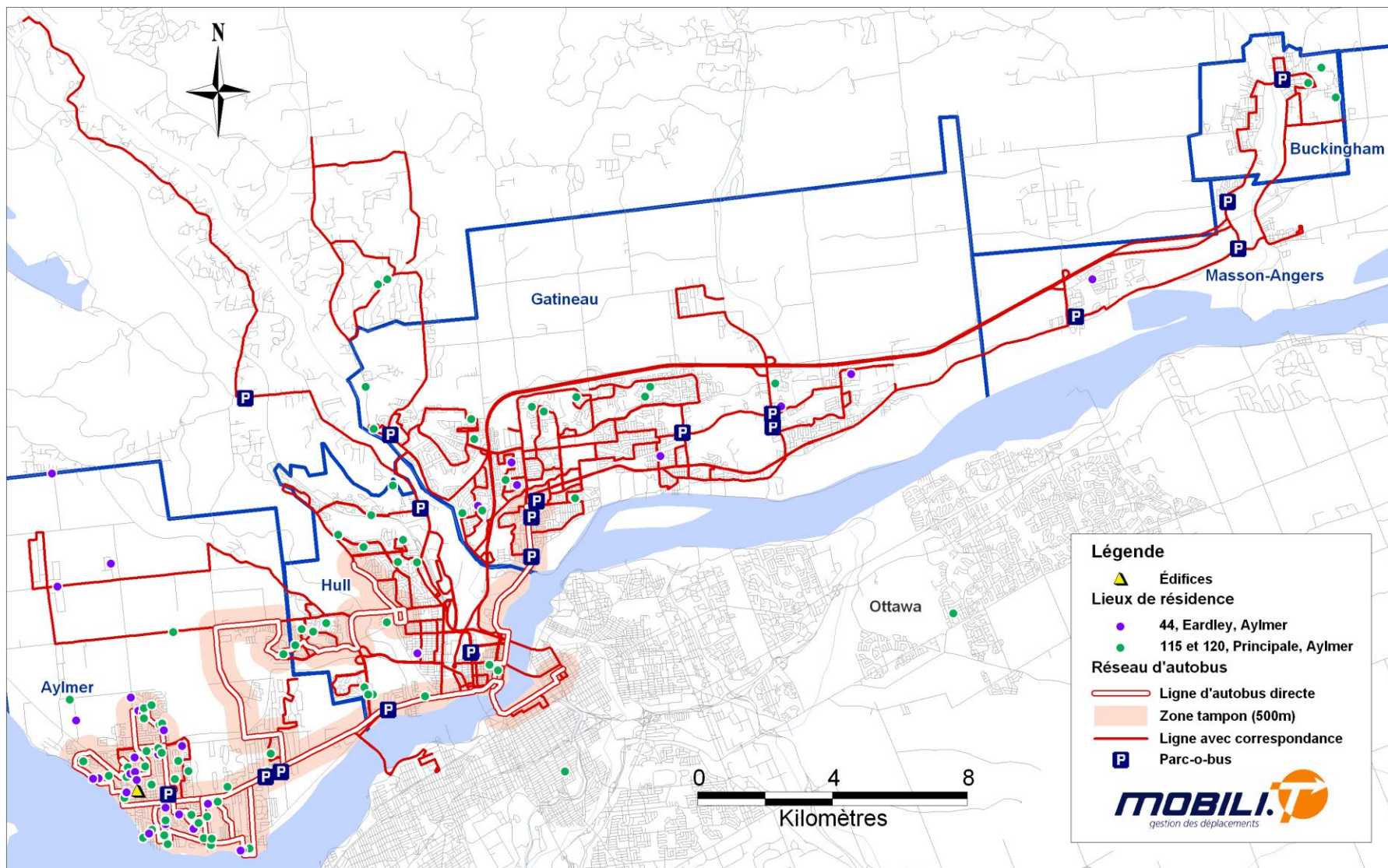
#### 4.1.3 L'ACCÈS AU COVOITURAGE

En considérant la répartition géographique des employés du pôle 1, nous constatons que quelques regroupements sont observables, en particulier pour les employés résidant à plus de 10 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Hull ce qui pourrait donc donner lieu à un certain potentiel de covoiturage. Le covoiturage pourrait aussi être une option intéressante pour les employés localisés à plus faible distance mais pour qui l'utilisation du transport collectif nécessiterait plusieurs correspondances et des temps de trajets prohibitifs, particulièrement pour les employés résidant dans le secteur d'Aylmer.

Par contre, puisque les cols bleus n'ont pas les mêmes horaires que les cols blancs et les cadres et que certaines activités, notamment au Centre culturel se font en soirée, la possibilité de jumelage est potentiellement problématique pour ce pôle.

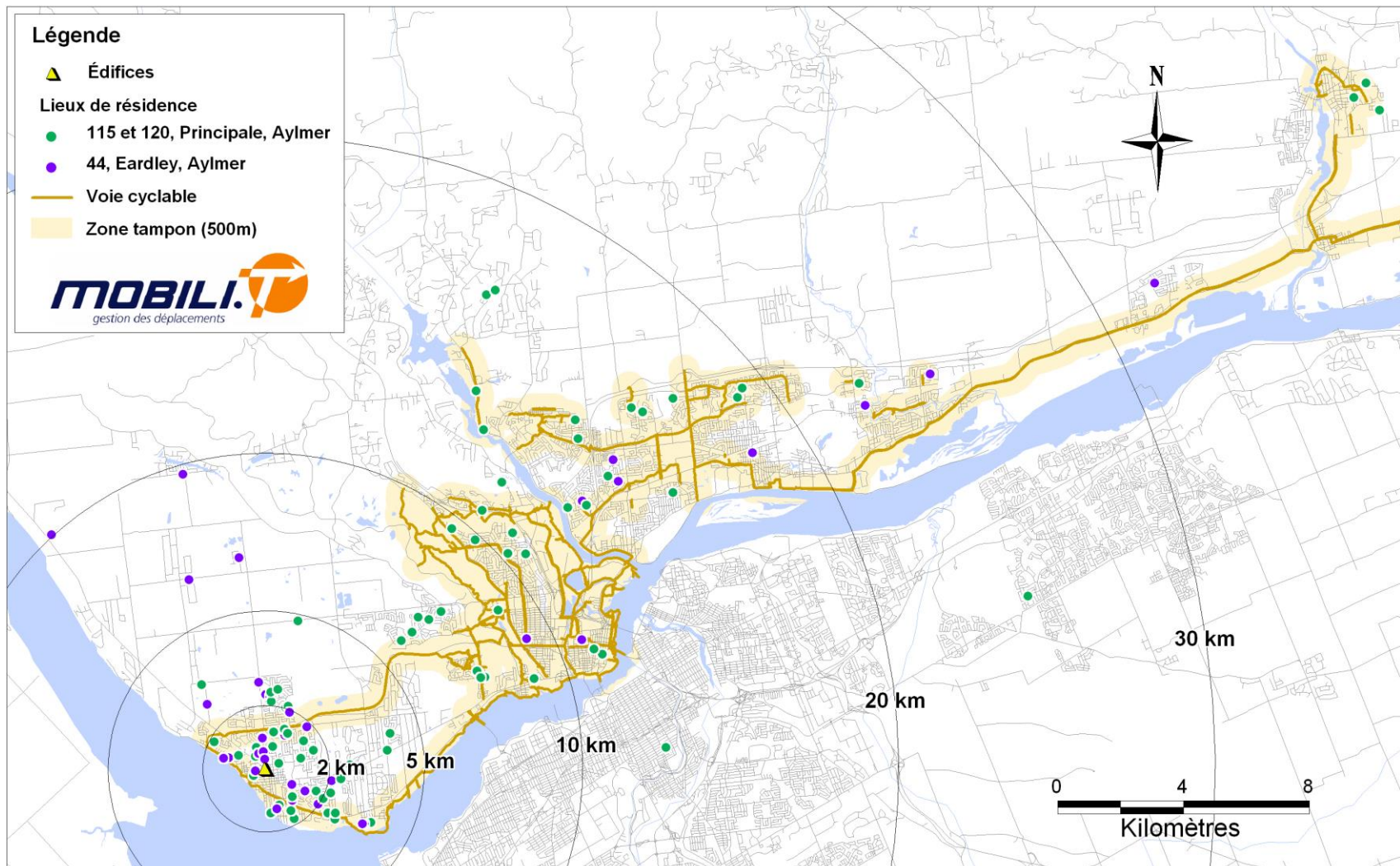
<sup>19</sup> Cette zone tampon représente la distance raisonnable pour rejoindre le réseau cyclable depuis un lieu de résidence ou d'emploi.

Carte 14 : Accessibilité du pôle d'emploi 1 en autobus



Source : STO, Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

Carte 15 : Accessibilité du pôle 1 en vélo



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

## 5 BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 5.1 Bilan

#### 5.1.1 ***UNE BONNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT ALTERNATIF***

---

L'accessibilité en transport collectif et actif possède des bases intéressantes : les rues sont majoritairement munies de trottoirs, de voies cyclables, les infrastructures internes sont globalement dans les normes et le pôle est partiellement desservi par le réseau d'autobus. Cependant, certaines améliorations sont à apporter pour rendre ces déplacements plus rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (programme de covoiturage, incitatif au transport en commun, etc.) ou en relation avec divers partenaires (réseaux de transport en commun, accès piétons, réseau cyclable, etc.).

#### 5.1.2 ***UNE RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS FAVORABLE***

---

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En effet, 65% des employés répertoriés résident dans un rayon de 0 à 10 kilomètres du lieu de travail et 54,3% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. De plus, 51,2% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers le lieu d'emploi. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs et l'amélioration de la desserte en transport en commun permettraient toutefois d'augmenter encore plus le nombre d'utilisateurs potentiels des modes de déplacement actifs et collectifs.

**Tableau 13 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 65%, soit le tiers des employés résident à moins de 10 km du site</li> <li>• 54,3% des employés sont à moins de 500 mètres du réseau cyclable</li> <li>• La majorité des rues sont munies de trottoirs entretenus</li> <li>• Proximité de pistes et de bandes cyclables</li> <li>• Deux pistes cyclables utilitaires desservent en partie le pôle d'emploi</li> <li>• Des infrastructures pour cycliste sécurisés et en nombre adéquat à l'interne (Centre de services et Centre culturel)</li> <li>• De nombreux services à distance de marche (commerces, restaurants, banques, etc.)</li> <li>• Secteur attrayant pour les marcheurs et cyclistes (rue Principale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'incitatif aux transports actifs</li> <li>• Aucune piste cyclable ne dessert l'édifice situé au 44 Eardley</li> <li>• Trottoirs intermittents à proximité des ateliers municipaux</li> <li>• Le pôle est localisé à l'extrême ouest de la Ville de Gatineau, soit à environ 15 kilomètres du secteur voisin de Hull, ce qui limite les déplacements actifs</li> <li>• Aucune information sur le nombre de douches et de casiers pour certains édifices</li> <li>• Site encourageant peu la marche (chemin Eardley) : trottoirs étroits, aucun passage piéton, etc.</li> <li>• Aucun support à vélo aux ateliers municipaux</li> </ul>
<b>TRANSPORT COLLECTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus de la moitié des employés sont à moins de 500 mètres d'une ligne directe vers le site (sans correspondance)</li> <li>• Présence de <b>Parc-o-bus</b> pour les employés non desservis par le transport collectif</li> <li>• <b>Parc-O-Bus</b> des Galeries d'Aylmer offrant abribus, bancs, poubelles, trottoir et éclairage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localisation des édifices induit des circuits en contre-pointe en provenance des autres secteurs</li> <li>• Manque de places assises</li> <li>• Passages moins fréquents ou inexistant dans certains secteurs</li> <li>• Les réseaux de pointe qui passent à proximité ne sont pas accessibles</li> <li>• Arrêt sur <b>Front</b> à 8 minutes des ateliers municipaux, à un endroit non-sécuritaire, en bordure de route, n'offrant aucun équipement (banc, abribus, éclairage, etc.)</li> </ul>
<b>COVOITURAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte concentration d'employés dans le secteur Aylmer (55%)</li> <li>• Regroupement d'employés résidant à plus de 10 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Hull</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de stationnement réservé aux covoitureurs ou autres avantages</li> <li>• Problématique des horaires de travail selon les types d'emplois</li> <li>• Faiblesse relative du nombre d'employés du pôle (moins d'options de jumelage)</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnements sur rue disponibles pour un temps limité (rue Principale)</li> <li>• Stationnement intérieur occupé à 100% (rue Principale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement gratuit</li> <li>• Il y a suffisamment d'espaces de stationnement pour tous les employés et visiteurs (plus de 200 espaces partagés entre les employés, véhicules municipaux et visiteurs) pour l'ensemble des 3 édifices du pôle)</li> <li>• Stationnement sur rue illimité (chemin Eardley et alentours)</li> <li>• Stationnements extérieurs ne sont pas pleins (Principale)</li> <li>• Stationnement occupé à 75% (Ateliers municipaux)</li> </ul>
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flotte de véhicule disponible</li> <li>• Station Communauto à proximité du pôle d'emploi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service transport en commun hors pointe moins efficace pour les déplacements professionnels</li> </ul>

## 5.2 Recommandations

### TRANSPORT ACTIF

#### INFRASTRUCTURES

##### Internes

- Ajouter un abri à vélo aux ateliers municipaux, offrant une protection contre les intempéries et le vandalisme. Les stationnements pourraient par exemple être situés dans les garages;
- Ajouter des éléments de signalisation pour identifier les infrastructures (emplacement des supports à vélo, passages piétons, etc.) par l'ajout d'affiches et de marquage des zones de circulation piétonne ;
- S'assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes de qualité et capacité recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes);
- Permettre aux employés d'utiliser la douche et le vestiaire habituellement réservés aux artistes (Centre culturel);
- Ajouter des douches, vestiaires et casiers là où nécessaire, en respectant les recommandations de Vélo-Québec;

##### Externes

- Ajouter des zones piétonnes et cyclables à proximité des ateliers municipaux;
- Ajouter un système d'éclairage des zones piétonnes pour renforcer la sécurité;
- S'assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur,

respectent les normes ou guides actuels au niveau municipal, provincial et fédéral<sup>20</sup>;

#### AMÉNAGEMENTS

- Centre de services et Centre culturel : envisager la faisabilité de séparer les stationnements employés de ceux réservés aux citoyens et de réserver des espaces pour les employés dans les endroits sécuritaires et couverts afin de : 1. Assurer une disponibilité de places pour les employés tout en privilégiant l'accès aux citoyens ; 2. Offrir aux employés un stationnement vélo couvert, surveillé, réservé.

#### INFORMATION - PROMOTION

- Faire la promotion des infrastructures existantes auprès des employés

### TRANSPORT COLLECTIF<sup>21</sup>

#### PARTENARIAT

- Entamer des démarches avec la STO pour améliorer le service de transport collectif et voir les possibilités de mieux desservir certains édifices, dont les ateliers municipaux (passages plus fréquents, sécuriser l'arrêt sur Eardley, etc.);

#### INFORMATION - PROMOTION

- Informer les employés du pôle 1 quant à l'arrivée prévue d'un système de voie rapide (participation aux consultations publiques sur le sujet, etc.) et les préparer au changement pour les inciter à l'essayer (séances d'informations, infolettres, courriels, etc.) – **long terme**
- Informer les employés quant au service d'autobus desservant actuellement le pôle

### COVOITURAGE

#### INFRASTRUCTURES

- Prioriser l'accès aux places de stationnement aux employés covoiturant;

#### INFORMATION / PROMOTION

- Informer les employés du pôle du potentiel de covoiturage et organiser des séances d'information.

#### INCITATIFS

- Mettre en place un programme d'incitatif au covoiturage (retours garantis, prix, etc.)

<sup>20</sup> Plusieurs références : "aménagement en facteur des piétons et des cyclistes", Vélo Québec, 2009 / Le Code de construction du Québec Chapitre 1 - Bâtiment / Le Code national du bâtiment - Canada 2005 / Le Tome 5 Signalisation routière, MTQ, 2010 ([http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage\\_routier/normes/norme6.fr.html](http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier/normes/norme6.fr.html)) / Le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales, TCA-ATC, 1998 / "L'apaisement de la circulation dans les zones urbaines au Canada" (<http://www.tc.gc.ca/ra/programmes/environnement-pdtu-apaisementdelacirculationsurbaines-1172.htm>) / l'infraGuide "Conception, construction et entretien des trottoirs" ([http://www.fcm.ca/Documents/reports/InfraGuide/Sidewalk\\_Design\\_Constructionand\\_Maintenance\\_FR.pdf](http://www.fcm.ca/Documents/reports/InfraGuide/Sidewalk_Design_Constructionand_Maintenance_FR.pdf))

<sup>21</sup> Les recommandations en termes de transport collectif pour le pôle 1 sont à envisager en partenariat étroit avec la STO.





## **PÔLE 2**

**Ateliers municipaux de Buckingham, 250 Charles**  
**Centre de services de Buckingham, 515 Charles**

## TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 2

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d'emploi</b>	<b>75</b>
1.1	Localisation	75
1.2	Données sur les employés	76
1.3	Caractéristiques de l'employeur	76
1.3.1	Ateliers municipaux	76
1.3.2	Centre de services	76
<b>2</b>	<b>L'offre de transport externe</b>	<b>77</b>
2.1	Localisation et accessibilité du pôle d'emploi	77
2.2	L'accès en transport actif	78
2.2.1	L'accès à pied	78
2.2.2	L'accès à vélo	79
2.3	L'accès en transport en commun	80
2.3.1	L'accès en autobus	80
2.3.2	Le réseau d'OC Transpo	81
2.3.3	Transport collectif : développements futurs	81
2.4	L'accès en voiture	81
2.4.1	L'accès routier	81
2.4.2	L'offre de stationnement externe	82
2.4.3	L'auto-partage au boulot	82
2.5	Les déplacements multimodes	82
<b>3</b>	<b>L'offre de services interne</b>	<b>83</b>
3.1	Les infrastructures pour cyclistes	83
3.2	Les services et les incitatifs au transport collectif	84
3.3	L'offre de stationnement interne	84
3.4	Le covoiturage	85
3.5	Les déplacements professionnels	85
3.6	Autres initiatives en transport durable	85
3.7	Les services à l'intérieur ou à proximité	85
3.8	Promotion et communication	85
<b>4</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>86</b>
4.1	La répartition géographique des employés	86
4.1.1	L'accès aux réseaux de transport en commun	88
4.1.2	L'accès aux réseaux cyclables	89
4.1.3	L'accès au covoiturage	89
<b>5</b>	<b>bilan et recommandations</b>	<b>92</b>
5.1	Bilan	92
5.1.1	Une accessibilité faible en transport collectif	92
5.1.2	Une accessibilité moyenne en transport actif	92
5.1.3	Une répartition géographique des employés favorable	92
5.2	Recommandations	94

# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

## 1.1 Localisation

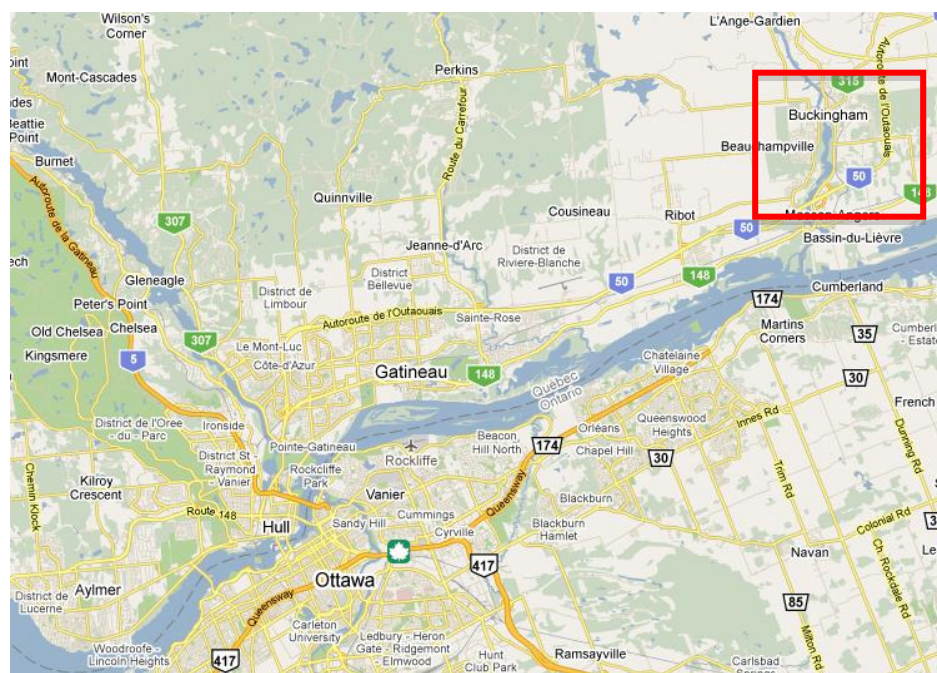
Le pôle à l'étude regroupe deux édifices situés aux adresses suivantes :

- Ateliers municipaux de Buckingham, 250 rue Charles
- Centre de services de Buckingham, 515 rue Charles

Le pôle est localisé dans le secteur de Buckingham. L'édifice abritant les ateliers municipaux est situé à l'intersection des rues Charles et Mcpike. Il s'agit d'un secteur industriel près d'un quartier résidentiel, facile d'accès par l'Avenue de Buckingham depuis le secteur Buckingham, mais éloigné et isolé de la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa. Le centre de services est quant à lui situé en plein cœur du centre-ville du secteur Buckingham, au coin des rues Charles et Maclaren Est. Le secteur est une zone à vocation commerciale et résidentielle. Le centre-ville de Buckingham regroupe restaurants, banque et caisse, café, boutiques, épicerie, boucherie, etc. Quelques employeurs, tels que le Carrefour Jeunesse-Emploi, le CHSLD de Papineau, Poste Canada, quelques banques et commerces, etc., sont localisés à proximité des édifices.

D'autres bâtiments municipaux (postes d'incendie (2) et de police, centre culturel et communautaire, usine de traitement d'eau potable, centre sportif et complexe aquatique) sont également localisés dans le même secteur (98 employés répartis sur 7 bâtisses). Les conditions et horaires de travail des postes d'incendies et de police amène à un traitement particulier de leur situation lors d'une seconde phase du projet, mais les quelques employés répartis aux centres culturel, sportif et au complexe aquatique peuvent être représentés par ce diagnostic.

**Carte 16: Localisation du pôle 2**



## 1.2 Données sur les employés

Le pôle 2 regroupe, selon les données transmises par l'employeur, 54 employés de la Ville de Gatineau, dont 47 pour l'édifice localisé au 250, rue Charles et 7 pour l'édifice localisé au 515, rue Charles.

**Tableau 14 : Caractéristiques des emplois et visiteurs du pôle 2**

Édifice	Nombre d'employés géolocalisés	Catégories d'emplois	Heures d'ouverture	Visiteurs
Ateliers municipaux	47	Cadres : 4 Cols blancs : 2 Cols bleus : 41	7h-16h30 (16h en période estivale)	Liés au travail (sous-traitants)
Centre de services	7	Cadres : 2 Cols blancs : 5	8h30-12h / 13h-16h15 (en période estivale : 16h du lundi au jeudi, 12h le vendredi)	Oui - citoyens

Source : Ville de Gatineau

## 1.3 Caractéristiques de l'employeur

### 1.3.1 ATELIERS MUNICIPAUX

Les ateliers municipaux ont deux vocations :

- Vocation administrative : bureaux du service des finances et des contremaîtres des Travaux publics;
- Vocation technique (ateliers et garages) offrant les infrastructures nécessaires à la voirie : flotte d'équipements motorisés tels que véhicules, machinerie, outils, etc., ateliers de menuiserie, garages de déglacage, locaux d'entretien, ateliers mécaniques, entrepôts, magasins, etc.

Les ateliers municipaux du secteur Buckingham offrent les services suivants : ateliers mécaniques et centre d'approvisionnement.

En général, les citoyens ne fréquentent pas les ateliers municipaux. L'offre de transport est orientée vers les employés puisque ce sont majoritairement des services techniques pour la Ville de Gatineau qui y sont offerts. Les visiteurs sont uniquement liés au travail (sous-traitants par exemple).

### 1.3.2 CENTRE DE SERVICES

Le centre de services de Buckingham offre différents services aux citoyens : comptoir d'accueil, plusieurs bureaux ainsi que la salle du conseil. Les visiteurs sont des citoyens de la Ville de Gatineau.

## 2 L'OFFRE DE TRANSPORT EXTERNE

### 2.1 Localisation et accessibilité du pôle d'emploi

Quelques modes de déplacement sont accessibles depuis le pôle d'emploi (**Carte 17**). En effet, le site est localisé dans un secteur central de Buckingham où sont regroupés plusieurs services (restaurants, banques, bureau de poste, guichet automatique, garderies, bars, magasins, écoles primaires, épicerie, boucherie, etc.) et à proximité d'un Parc-o-bus de la STO. Des bandes cyclables longent également certaines artères principales, telle que l'avenue de Buckingham, mais ne permettent pas de rejoindre les autres secteurs de la Ville puisque le pôle 2 se retrouve à l'extrémité est de la Ville de Gatineau, à plusieurs kilomètres des secteurs de Gatineau, de Hull et d'Aylmer.

**Carte 17 : Localisation et accessibilité du pôle 2**



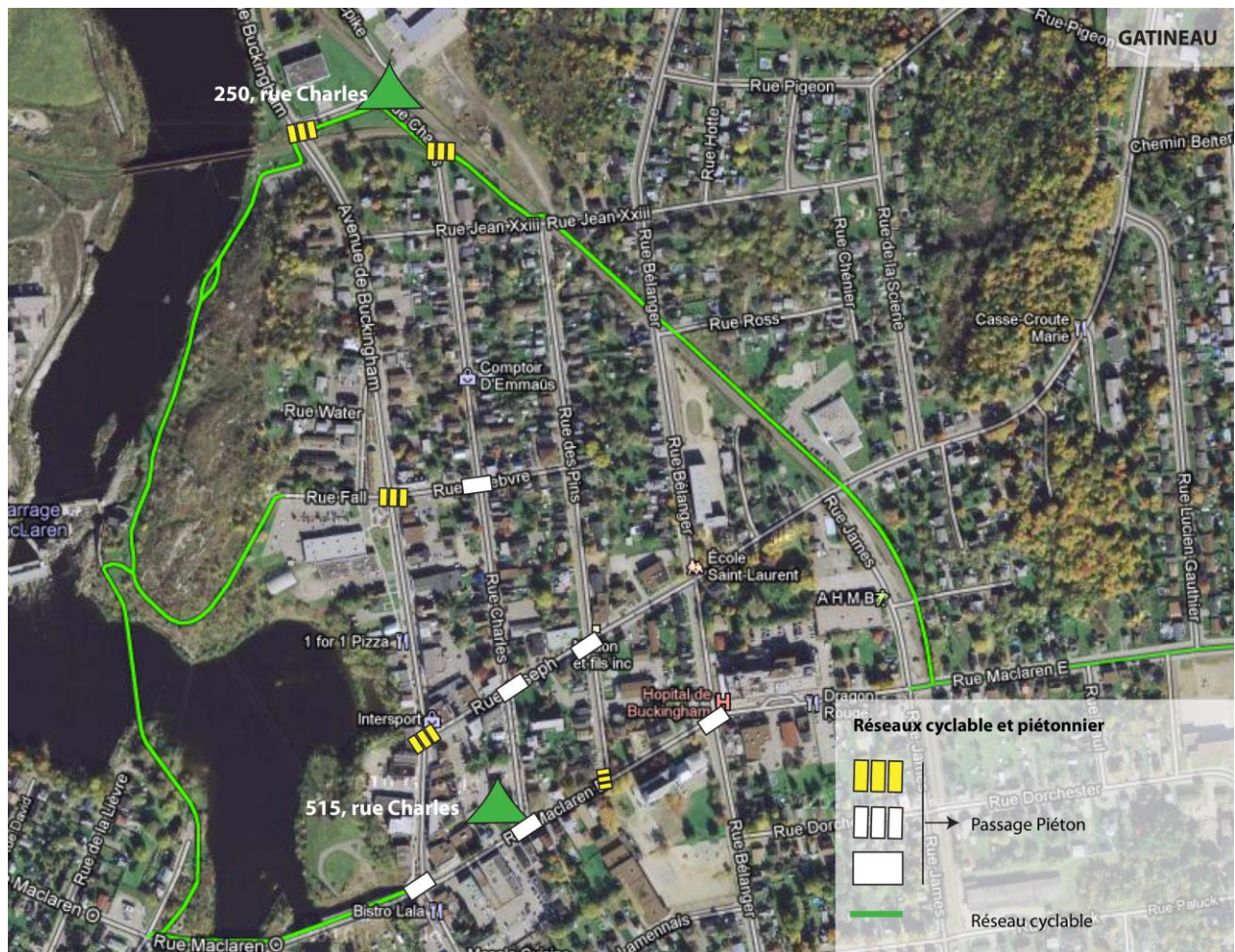
Source : Ville de Gatineau, STO, Communauto – Réalisation : Mobili.T, janvier 2011

## 2.2 L'accès en transport actif

### 2.2.1 L'ACCÈS À PIED

Les édifices sont localisés dans le centre-ville du secteur de Buckingham. Les ateliers municipaux sont situés dans un secteur majoritairement industriel mais à proximité de résidences (250 rue Charles), sur une rue plutôt calme présentant 2 voies de circulation et munie de trottoirs de chaque côté. Les trottoirs disparaissent toutefois avant le croisement de la rue Mcpike, mais sont remplacés par une voie cyclable. Le centre de services est quant à lui situé dans un secteur commercial et résidentiel (515 rue Charles), ce secteur de la rue Charles étant un peu plus achalandé. Des trottoirs sont présents des deux côtés de la rue.

Carte 18 : Photo aérienne du pôle 2



Source : Google Maps, Vivre en Ville, 20110

- **Ateliers municipaux**

Pour se rendre à l'édifice situé au 250 rue Charles, les piétons peuvent emprunter :

- La rue Charles en utilisant les trottoirs présents des deux cotés de cette artère de circulation à 2 voies. Ils doivent ensuite emprunter la piste cyclable puis traverser la rue pour se rendre à

l'édifice. Il n'existe aucun passage piéton pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, mais ce secteur de la rue Charles est très peu achalandé;

- Des voies cyclables relient les secteurs situés à l'ouest de la rivière (rue Georges) ainsi qu'à l'est du centre-ville de Buckingham (rue Maclaren Est) au lieu d'emploi. Ces voies sont parfois à l'écart, parfois sur rue mais sont habituellement sécuritaires.

Les trottoirs sont passablement entretenus et éclairés. La piste cyclable située sur la rue Charles n'est toutefois pas éclairée. Le niveau de trafic dans les rues adjacentes à l'édifice est faible (500 véhicules/jour sur la rue Charles jusqu'à 3000 véhicules/jour sur l'avenue Buckingham). Les voies cyclables reliant les secteurs ouest et est sont partiellement éclairés et sécuritaires.

- **Centre de services**

Pour se rendre à l'édifice situé au 515 rue Charles, les piétons peuvent emprunter :

- Les rues Charles et Maclaren Est en utilisant les trottoirs présents des deux cotés de ces artères de circulation à 2 voies. Il n'y a toutefois aucun passage piéton permettant de traverser la rue Maclaren Est, rue assez passante. Les piétons doivent donc traverser aux lumières, situés au coin Maclaren et Avenue de Buckingham et au coin de la rue des Pins et Maclaren, en empruntant la traverse pour piétons;
- Les résidents habitant le secteur ouest de Buckingham peuvent emprunter le pont situé sur la rue Maclaren Ouest pour se rendre au lieu d'emploi. Celui-ci est muni d'une voie cyclable et piétonne large et sécuritaire;

La circulation dans le secteur est moyenne à élevée (2400 à 7900 véhicules/jour selon le comptage 2008 sur la rue Maclaren).

La proximité de secteurs résidentiels et d'espaces récréatifs et commerciaux (restaurants, banque, caisse, guichets automatiques, bureau de poste, épicerie, boucherie, bibliothèque, piscine municipale, écoles, etc.), qui sont situés de 500 mètres à 1km des édifices, constituent des zones de déplacements pour les piétons en dehors des heures de travail.

En résumé, la situation du pôle est propice aux déplacements piétons, particulièrement en ce qui concerne l'édifice situé au 515 rue Charles.

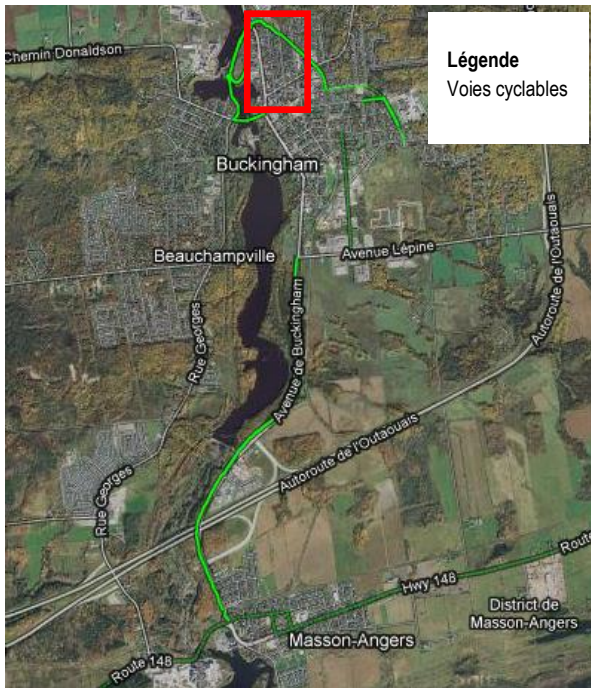
### 2.2.2 L'ACCÈS À VÉLO

Du point de vue cyclable, les édifices du pôle 2 ont une position passablement intéressante de par leur localisation aux abords de pistes cyclables longeant la Rivière du Lièvre du sud au nord. Cette piste permet en effet de rejoindre le secteur Masson-Angers ainsi que les secteurs plus au sud et à l'ouest de Buckingham. Buckingham est toutefois le secteur le plus à l'est de la Ville de Gatineau et est trop éloigné pour permettre un lien cyclable avec les secteurs de Gatineau, Hull et Aylmer.

En ce qui a trait aux quartiers résidentiels du secteur Buckingham en général, quoi que certains ne soient pas reliés directement au lieu d'emploi par un lien cyclable, ces secteurs sont propices à la pratique du vélo du fait du caractère résidentiel et peu achalandé des rues. En effet, les lieux d'emploi sont accessibles par l'emprunt des rues locales.

De manière générale, le pôle n'est accessible que depuis les secteurs Masson-Angers et Buckingham de la Ville puisqu'étant éloigné, mais pour ce qui est du réseau local entourant le site, il est de bonne qualité.

**Carte 19 : Piste cyclable à proximité du pôle 2**



Source : Google Maps - Réalisation : Vivre en Ville, Janvier 2011

**2.3 L'accès en transport en commun**

La présente section fait état des différents parcours d'autobus qui se rendent au pôle d'emploi. Il est à noter que les périodes de pointe pour la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont évaluées entre 6h30 et 9h00 et entre 15h30 et 18h30 mais qu'elles peuvent varier d'un parcours à l'autre.

**2.3.1 L'ACCÈS EN AUTOBUS**

Le site bénéficie d'une faible desserte en transport en commun (voir carte 19) considérant sa situation dans un secteur éloigné de la Ville de Gatineau et le fait que le secteur Buckingham se retrouve à contre-pointe.

Le **Tableau 15** inventorie de façon détaillée l'offre en parcours d'autobus aux abords de l'édifice, permettant d'apprécier les horaires et fréquences de passage<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Horaires et fréquences des autobus en vigueur à partir de septembre 2010 et sujets à changements.



**Tableau 15 : Desserte en semaine et fréquence des parcours d'autobus de la STO à proximité du pôle 2**

Lignes d'autobus	Parcours et secteurs desservis	Heures de service	Fréquence de passage (heures de pointe)
Ligne 96	Parcours régulier Secteur Buckingham/Masson-Angers/Gatineau Départ Les Promenades	Direction Les Promenades: 5h41 à 22h50 Direction Masson-Angers/Buckingham: 7h05 à 23h35	Direction Les Promenades: 15 min à 2h Direction Masson-Angers/Buckingham: 20 min à 2h
Ligne 98 <sup>23</sup>	Parcours Interzone Secteur Buckingham Départ Ottawa	Direction Buckingham: 14h29 à 17h Direction Ottawa: 5h08 à 7h36	Direction Ottawa: 5 à 18 minutes Direction Buckingham: 7 à 18 minutes

Source : STO, 2011.

### 2.3.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull). Par contre, considérant l'emplacement des édifices, aucun arrêt du réseau d'OC Transpo ne dessert directement le secteur concerné. Le pôle est accessible depuis le réseau d'OC Transpo par une correspondance avec la ligne 96 de la STO.

### 2.3.3 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun **Rapibus** est présentement en construction à Gatineau. La **carte 4** présentée à la **section 2.5.5** présente le trajet projeté. Le **Rapibus** ne desservira pas le secteur de Buckingham pour l'instant, mais pourrait le faire dans quelques années.

## 2.4 L'accès en voiture

### 2.4.1 L'ACCÈS ROUTIER

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès assez facile au pôle d'emploi, celui-ci étant situé à quelques kilomètres au nord de l'autoroute 50 et de la route 148, près de l'avenue de Buckingham, artère principale de ce secteur de la ville et près d'un pont reliant les secteurs est et ouest. La circulation n'est pas problématique puisque les automobilistes se retrouvent à contre-pointe. La localisation des édifices au centre-ville de Buckingham n'implique pas de problèmes de trafic importants.

**Les principaux accès routiers au pôle sont les suivants :**

- En provenance de Gatineau, de Hull et d'Aylmer: l'accès se fait par l'autoroute 50, sortie avenue de Buckingham ou par la route 148.
- En provenance d'Ottawa : l'accès se fait par l'autoroute 50, sortie avenue de Buckingham ou en empruntant le traversier Bourbonnais, qui fait en lien entre Cumberland et Masson-Angers

<sup>23</sup> Ligne 98 (Interzone) : à titre indicatif seulement puisque les parcours Interzone desservent vers le centre-ville de Gatineau le matin et vers les quartiers résidentiels de Buckingham le soir

(24h/jour, 7jours/7, 365 jours/année au tarif de 9\$ le passage par auto et 2 \$ pour les piétons et cyclistes, passe mensuelle automobile disponible<sup>24</sup>).

#### **2.4.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE**

---

- **Les stationnements offerts au public**

Les édifices du 250 et du 515 rue Charles possèdent leurs propres stationnements réservés aux employés. Les ateliers municipaux reçoivent très peu de visiteurs, mais ceux-ci peuvent utiliser les mêmes espaces de stationnement que les employés. Le centre de services dispose d'une cinquantaine d'espaces de stationnement, partagées entre employés, visiteurs, commerçants avoisinants et clients.

- **Le stationnement sur rue**

Pour le 515 rue Charles, le stationnement est permis pour les personnes handicapées en face de l'entrée du centre de services. Sinon, le stationnement sur rue est permis pour une période de temps limitée (120 minutes). Compte tenu de ces restrictions, ce n'est pas une pratique fréquente des employés.

Le stationnement sur rue n'est pas permis sur les rues environnantes pour ce qui est des ateliers municipaux.

Néanmoins, il existe une problématique particulière concernant le stationnement au noyau urbain de Buckingham. En effet, en raison de la diversité des usages (commerces, restaurants, lieux d'emploi et résidences), une demande importante en stationnement a lieu durant les soirées et les fins de semaine. Bien que cela ne touche généralement pas les heures de bureau, une étude poussée des solutions à apporter au stationnement de ce secteur est présentement en cours et pourrait à l'avenir, influencer les choix modaux des employés.

#### **2.4.3 L'AUTO-PARTAGE AU BOULOT**

---

Aucune station Communauto n'est disponible à proximité du pôle d'emploi.

### **2.5 Les déplacements multimodes**

Comme pour les autres pôles, des solutions alternatives à l'automobile sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport.

---

<sup>24</sup> Plus d'informations au <http://www.traversiersbourbonnais.com>

### 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

#### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

- **Ateliers municipaux**

L'édifice situé au 250, rue Charles, ne dispose d'aucun support à vélos. Il serait donc primordial d'en ajouter. Vélo-Québec préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice ayant une fonction de travail. L'édifice devrait donc mettre à disposition des cyclistes un minimum de 2 espaces.

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, pour un édifice regroupant de 20 à 49 employés, Vélo Québec recommande 1 douche pour femmes et 1 pour hommes ainsi qu'un vestiaire pour chaque sexe et 1 casier pour 10 employés (donc 4 casiers pour l'édifice). L'édifice dispose d'un vestiaire pour chaque sexe incluant une douche par vestiaire, mais nous ne connaissons pas le nombre exact de casiers que contiennent chacun des vestiaires. Le nombre de douches répond aux besoins actuels des 47 employés des ateliers municipaux.

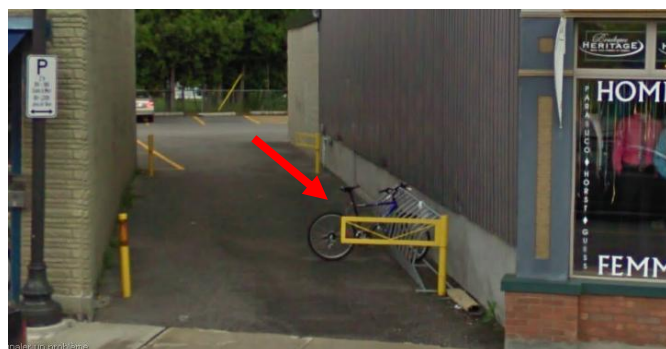
**Tableau 16 : Infrastructures pour cyclistes – 250, rue Charles**

Nombre d'employés	Nombre d'espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
47	0	2	0	1 pour 23,5 employés

- **Centre de services**

Les citoyens travaillant à l'édifice situé au 515, rue Charles, peuvent utiliser le support à vélo situé à l'extérieur, dans un lieu non-sécurisé, sombre et à l'abri des regards, donnant sur l'avenue de Buckingham. Le type de support installé, qui n'appartient pas à la Ville de Gatineau, ne supporte pas bien le cadre des vélos. Le support est ancré au sol et un lampadaire situé sur le trottoir, au coin du bâtiment permet un certain éclairage. 10 places sont donc actuellement disponibles. Un support supplémentaire de 7 places sera installé au printemps 2012 et desservira spécifiquement le centre de services (employés + visiteurs).

**Figure 5 : Support à vélos au 515, rue Charles**



Source : Ville de Gatineau

Le nombre de places disponibles est supérieur au nombre d'employés (1,4 pour 7 employés) et répond de prime abord aux recommandations de Vélo-Québec, qui préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice ayant une fonction travail. Les équipements pour cyclistes sont par contre partagés avec les

citoyens qui viennent au centre de services ainsi que les usagers des commerces localisés à proximité. Il serait donc pertinent de pouvoir connaître également le nombre d’usagers potentiel pour l’ajouter à l’évaluation puisque dans le cas d’un édifice ayant une fonction de service, la capacité requise de stationnement vélo est de 1 par 25 ou 100 usagers et pour une rue commerçante, de 5 places par 100 m de façade.

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, pour un édifice regroupant de 20 à 49 employés, Vélo Québec recommande 1 douche pour femmes et 1 pour hommes ainsi qu’un vestiaire pour chaque sexe et 1 casier pour 10 employés (donc 4 casiers pour l’édifice). 3 casiers sont disponibles pour les employés du centre de services mais aucune douche.

**Tableau 17 : Infrastructures pour cyclistes – 515, rue Charles**

Nombre d’employés	Nombre d’espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
7	10	0	1 pour 5 employés	0

### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

Seul un parcours *régulier* (96) et un parcours *interzone* (98) desservent le pôle 2. Hors, les employés travaillant selon des horaires réguliers ne peuvent emprunter la ligne interzone, puisque le pôle est situé à contre-pointe, ce qui les limite à un seul parcours. Les arrêts ne sont pas tous facilement accessibles et n’offrent pas d’abribus pour les jours d’intempéries. Par ailleurs, en termes de déplacements professionnels, l’offre de service hors-pointe plus particulièrement les lignes directes entre les différents secteurs de la ville, est inadéquate.

### 3.3 L’offre de stationnement interne

- **Ateliers municipaux**

Les employés de l’édifice du 250, rue Charles ont accès à un stationnement extérieur (une centaine d’espaces) d’une surface de 2200 m<sup>2</sup>. Les espaces appartiennent à 100% à la Ville de Gatineau et sont gratuits pour les employés. Le stationnement n’est pas utilisé à pleine capacité.

- **Centre de services**

Les employés de l’édifice du 515, rue Charles disposent d’une cinquantaine d’espaces de stationnement extérieur, partagées entre employés, visiteurs, commerçants avoisinants et clients. Un permis est nécessaire, sans lequel le temps de stationnement maximum est de 120 minutes (sauf indications contraires). Une vingtaine d’espaces appartiennent à la Ville de Gatineau et sont gratuits pour les employés. Une entente a été conclue entre les propriétaires des autres espaces de stationnement pour permettre aux employés, visiteurs, clients et commerçants d’utiliser le stationnement. Tous les employés de l’édifice disposent d’un permis. Le taux d’utilisation de l’espace pavé est de 100%. La surface des espaces appartenant à la Ville est de 1250 m<sup>2</sup>.

Sur la rue Charles, un espace de stationnement réservé pour les personnes handicapées est situé en face de l’entrée du centre de services. Sinon, le stationnement sur rue est permis pour une période de temps limité (120 minutes). Compte tenu de ces restrictions, le stationnement sur rue n’est pas utilisé par les

employés municipaux. De plus, tel que mentionné précédemment, une étude portant sur le stationnement local du noyau urbain de Buckingham est présentement en cours afin de modifier la gestion des stationnements sur rue vue la problématique de demande importante de stationnement en soirée et fin de semaine.

**Tableau 18 : Données sur le stationnement des édifices du pôle 2**

Stationnement	Nombre d'employés	Nombre de cases extérieures	Tarif mensuel
250, rue Charles	47	Total : environ 100	0\$
515, rue Charles	7	Total : environ 50 (partagés entre employés, visiteurs, clients et commerçants)	0\$ (permis)

### 3.4 Le covoiturage

Quelques employeurs sont localisés à proximité. Des jumelages pourraient être organisés entre les employés du pôle 2 et les autres lieux d'emploi pour améliorer l'offre de covoiturage.

### 3.5 Les déplacements professionnels

Certains employés et services localisés aux ateliers municipaux du 250 rue Charles ont accès aux 36 véhicules de la flotte de la Ville pour leurs déplacements professionnels.

### 3.6 Autres initiatives en transport durable

Il n'existe aucune initiative en transport durable spécifique à ce pôle. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### 3.7 Les services à l'intérieur ou à proximité

Les employés sont bien desservis en services de proximité : cafétéria dans les 2 édifices (n'offre par contre aucun service de nourriture mais présence de machines distributrices aux ateliers municipaux), restaurants, banques, bureau de poste, guichet automatique, garderies, bars, magasins, écoles primaires, épicerie, boucherie, etc. se trouvent à distance de marche.

### 3.8 Promotion et communication

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont identiques pour tous les édifices et explicités dans la section générale correspondante.

À noter toutefois que plusieurs lieux permettent d'accueillir des activités de promotion pour les transports alternatifs au sein du pôle 2 :

- Centre de services : Salle Andy Middlestead (12 personnes), Salle Buckingham (18 personnes), Salle du Conseil (100 personnes)
- Ateliers municipaux : Cafétéria des cols bleus. Par ailleurs des ateliers vélo peuvent être tenus dans le garage.

## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

### 4.1 La répartition géographique des employés

Au total, 51 des 54 codes postaux fournis ont pu être géolocalisés. Les 51 employés du pôle 2 géolocalisés, résident dans un rayon de 70 kilomètres du lieu d'emploi<sup>25</sup>.

Les lieux de résidence des employés sont dispersés sur le territoire de la région (**Carte 20**) On distingue cependant que 69% des employés du pôle 2 résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont 59% dans les secteurs Buckingham et de Masson-Angers (rayon de 0 à 10 kilomètres du lieu de travail). La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des MRC de l'Outaouais proches de Gatineau.

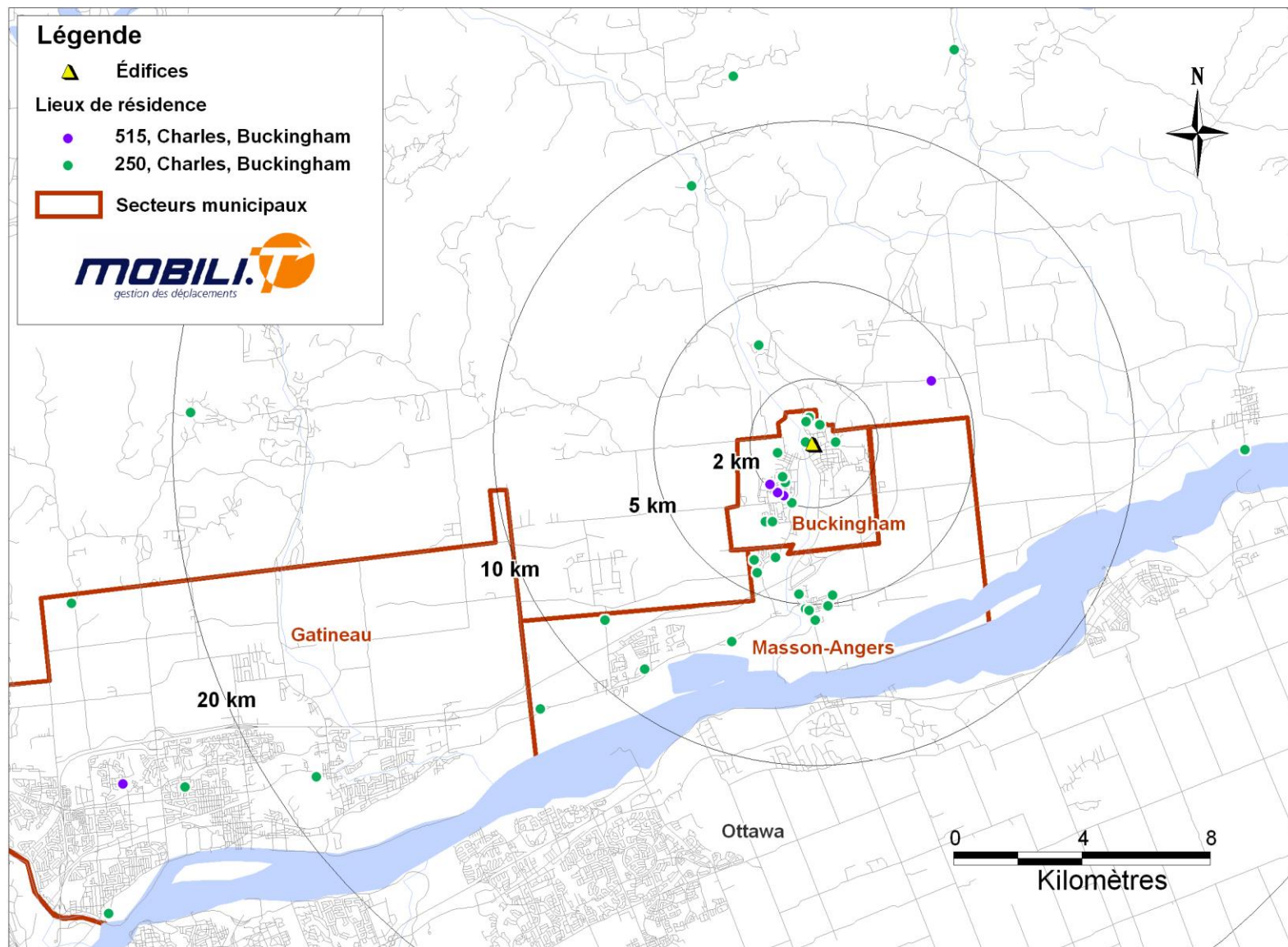
Le **tableau 19** montre que 34 employés habitent à **moins de 10 kilomètres** de l'édifice, soit plus de **65%** des travailleurs du pôle 2. La majorité (51% des employés) réside dans le rayon de moins de 10km, dont **27,5%** dans un rayon de **moins de 2km**. Par ailleurs, 17 employés, soit environ 33,5%, résident dans un rayon de 10 à 70 km du lieu d'emploi. Le taux d'employés résidant à faible distance de l'édifice est donc le plus élevé (27,5% résident à moins de 2 km).

On peut par ailleurs remarquer, à l'aide de la **Figure 6**, que la plupart des employés proviennent du secteur Buckingham (31%) et des MRC environnantes (31%), suivi des secteurs de Masson-Angers (27,5%) et de Gatineau (10%).

---

<sup>25</sup> Nous considérerons que ce dernier chiffre (51) représente les personnes travaillant quotidiennement aux édifices du secteur Buckingham. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

Carte 20: Localisation des lieux de résidence des employés de la Ville de Gatineau pôle 2 - JANVIER 2011



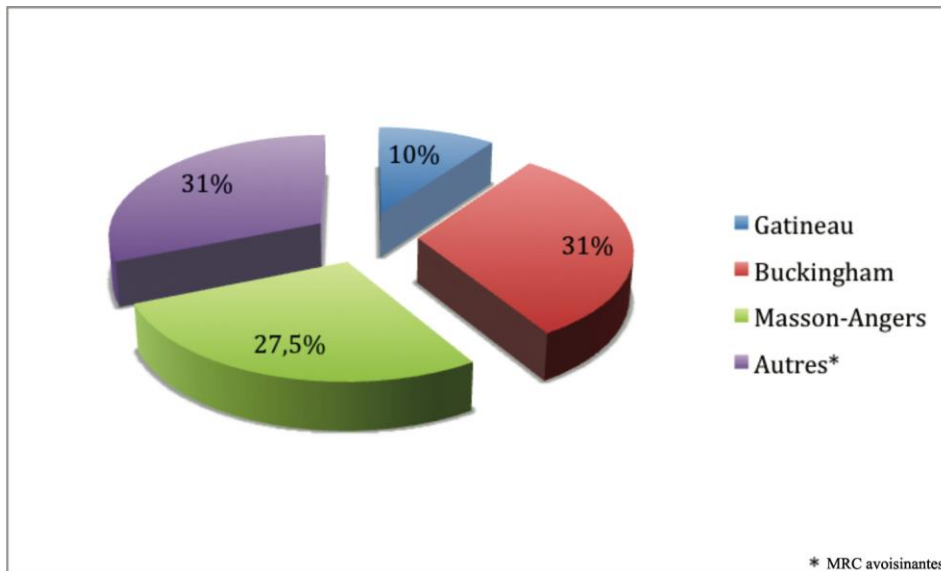
Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

**Tableau 19 : Répartition des employés en fonction du secteur de provenance et de la distance au lieu d'emploi**

Distance/ Secteur	Gatineau	Aylmer	Hull	Buckingham	M.-Angers*	Ottawa	Autres	Total	%
Moins de 2km	0	0	0	14	0	0	0	14	27,5%
2 à 5 km	0	0	0	2	6	0	4	12	23,5%
5 à 10 km	0	0	0	0	7	0	1	8	15,5%
10 à 20 km	1	0	0	0	1	0	7	9	17,5%
Entre 20 et 30 km	4	0	0	0	0	0	0	4	8%
Entre 30 et 70 km	0	0	0	0	0	0	4	4	8%
<b>Total pour les calculs</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>51</b>	<b>100,00</b>
Plus de 70 km	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Total réel</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>51</b>	<b>-</b>

Source : Ville de Gatineau et Mobili.T, Réalisation : Vivre en Ville

**Figure 6 : Localisation des employés du pôle 2 selon les secteurs d'origine**



Source : Ville de Gatineau et Mobili.T, Réalisation : Vivre en Ville, mai 2011

#### 4.1.1 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La **carte 21** nous indique qu'une proportion moyenne d'employés, soient 28 employés sur 51 géolocalisés (**55%**) résident à moins de 500 mètres (soit à moins de cinq minutes à pied) d'un parcours d'autobus menant directement à l'édifice (sans correspondance). Ce nombre inclut toutefois le parcours *Interzone* 98, qui ne permet pas de desservir les employés travaillant selon des horaires réguliers, puisque l'édifice se trouve à contre-pointe. Il est donc possible de déduire que moins de 28 employés sont réellement desservis par les réseaux de transport en commun.

32 des 51 employés géolocalisés sont directement desservis par le réseau de la STO, ou du moins résident à moins de 5 minutes à pied d'un parcours. De plus, l'existence des Parc-o-bus permet aux employés qui ne disposent pas de service de transport collectif à proximité de leur résidence, de rejoindre le réseau en disposant d'une des 2072 places de stationnements (ou places sur les supports à vélos) offertes gratuitement dans les 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire.

À noter : Tous les secteurs autres que Buckingham se trouvent à **contre-pointe** pour l'aller et le retour du lieu d'emploi au lieu de résidence, ce qui **limite les options de parcours** disponibles et donc le potentiel d'utilisation du transport collectif pour les employés.



#### 4.1.2 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX CYCLABLES

---

La **carte 22** indique que quelques d'employés résident à proximité du réseau cyclable (**39%** à moins de 500 mètres<sup>26</sup>). Parmi ceux-ci, 10 employés (soit **19,5%** des employés) résident à moins de 5 kilomètres de l'édifice, rayon qui délimite la zone où les trajets cyclistes sont les plus efficaces car le temps de déplacement est de 20 minutes au maximum.

Par ailleurs, la moitié des employés environ résident dans le rayon de 0 à 5 km du pôle d'emploi. Considérant le caractère local de nombreuses rues du secteur, il leur est généralement possible, même sans accès à une piste cyclable, de se rendre au pôle d'emploi de manière sécuritaire.

Il est à noter que la période d'utilisation du vélo oscille entre la mi-avril et la mi-novembre, suivant généralement les périodes d'ouverture des pistes cyclables et le changement d'heure hivernal.

#### 4.1.3 L'ACCÈS AU COVOITURAGE

---

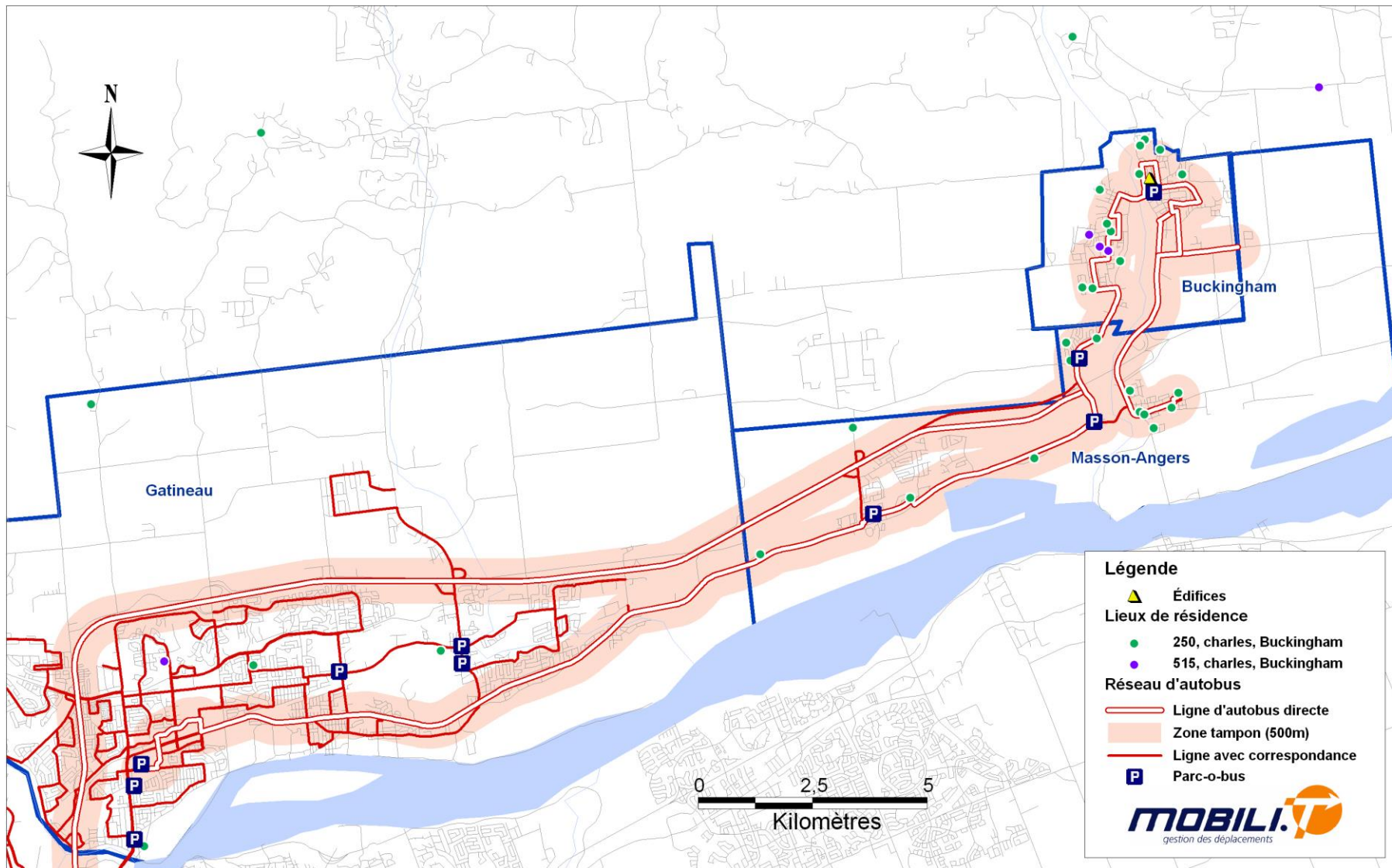
En considérant la répartition géographique des employés du pôle 2, nous constatons un potentiel intéressant de covoiturage puisque plusieurs regroupements sont observables, en particulier pour les employés résidant entre 2 et 10 km du lieu d'emploi dans le secteur de Masson-Angers. Le covoiturage pourrait aussi être une option intéressante pour les employés localisés à plus longue distance mais pour qui l'utilisation du transport collectifs nécessiterait plusieurs correspondances et des temps de trajets prohibitifs, particulièrement pour les employés résidant dans le secteur de Gatineau.

Par contre, puisque les cols bleus (41) n'ont pas les mêmes horaires que les cols blancs (7) et les cadres (6), la possibilité de jumelage est possiblement plus problématique.

---

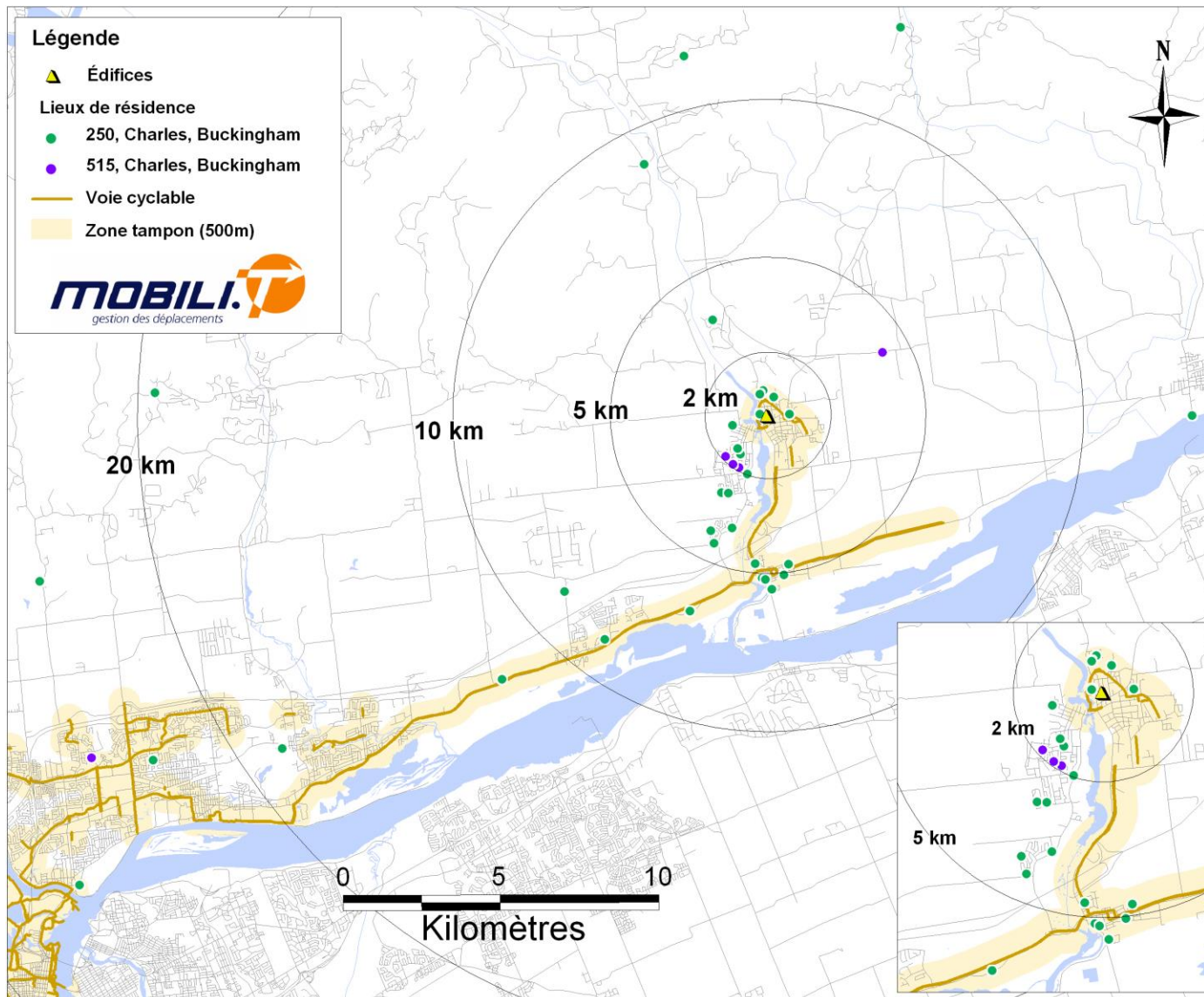
<sup>26</sup> Cette zone tampon représente la distance raisonnable pour rejoindre le réseau cyclable depuis un lieu de résidence ou d'emploi.

Carte 21 : Accessibilité du pôle d'emploi 2 en autobus



Source : STO, Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

Carte 22 : Accessibilité du pôle 2 en vélo



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

## 5 BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 5.1 Bilan

#### 5.1.1 ***UNE ACCESSIBILITÉ FAIBLE EN TRANSPORT COLLECTIF***

---

L'accessibilité en transport collectif est faible puisqu'un seul parcours dessert le secteur (outre le parcours *Interzone* qui dessert vers le centre-ville de Gatineau le matin et vers les quartiers résidentiels de Buckingham le soir). Le fait que le secteur soit isolé de la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa constitue aussi un frein à l'accessibilité en transport collectif.

#### 5.1.2 ***UNE ACCESSIBILITÉ MOYENNE EN TRANSPORT ACTIF***

---

L'accessibilité en transports actifs possède une certaine base : les rues sont majoritairement munies de trottoirs et des pistes cyclables permettent une connexion avec le secteur Masson-Angers. Cependant, certaines améliorations sont à apporter pour rendre ces déplacements actifs plus efficaces, rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (incitatif au transport actif, infrastructures, etc.) ou en relation avec divers partenaires (accès piétons, réseau cyclable, etc.). Le fait que le secteur soit isolé de la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa constitue aussi un frein à l'accessibilité de transport actif.

#### 5.1.3 ***UNE RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS FAVORABLE***

---

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En effet, 66,5% des employés répertoriés résident dans un rayon de 0 à 10 kilomètres du lieu de travail et 39% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. De plus, 55% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers le lieu d'emploi. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs et l'amélioration de la desserte en transport en commun permettrait toutefois d'augmenter le nombre d'utilisateurs potentiels des modes de déplacement actifs et collectifs.

**Tableau 20 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>66,5% soit près du tiers des employés résident à moins de 10 km du site</li> <li>39% des employés à moins de 500 mètres du réseau cyclable</li> <li>La majorité des rues munies de trottoirs entretenus</li> <li>Proximité de pistes et de bandes cyclables</li> <li>Une piste cyclable utilitaire dessert le pôle d'emploi</li> <li>De nombreux services à distance de marche (commerces, restaurants, banques, etc.)</li> <li>Secteur plutôt attrayant pour les marcheurs et cyclistes (Avenue de Buckingham)</li> <li>Débits de circulation automobile modérés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'incitatifs aux transports actifs</li> <li>Trottoirs intermittents à proximité des ateliers municipaux</li> <li>Le pôle est situé à l'extrême est de la Ville de Gatineau, ce qui limite les déplacements actifs depuis les autres secteurs</li> <li>Le pôle est isolé des autres secteurs de la Ville de Gatineau</li> <li>Certaines des infrastructures internes existantes ne sont pas accessibles aux employés (Centre de services), outre l'ajout de 3 casiers.</li> <li>Aucun support à vélo aux ateliers municipaux</li> <li>Râteliers non-sécurisés et ne supportant pas le cadre des vélos au centre de services (mais installation d'un bon support au printemps 2012)</li> </ul>
<b>TRANSPORT COLLECTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un peu plus de la moitié des employés à moins de 500 mètres d'une ligne directe vers le site (sans correspondance)</li> <li>Présence de Parc-o-bus pour les employés non desservis par le transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faible desserte en transport en commun</li> <li>Service hors pointe ne permet pas des déplacements professionnels efficaces</li> <li>Manque de places assises</li> <li>Localisation du pôle induit des circuits en contre-pointe en provenance des autres secteurs</li> <li>Le réseau Interzone qui passe à proximité n'est pas accessible</li> </ul>
<b>COVOITURAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concentration d'employés intéressante dans le secteur Buckingham (31%), des MRC environnantes (31%) et à Masson-Angers (27,5%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> <li>Problématique des horaires de travail selon les types d'emplois (cols bleus n'ayant pas un horaire de travail régulier et représentant la majorité des employés du pôle)</li> <li>Faiblesse relative du nombre d'employés du pôle (moins d'options de jumelage)</li> </ul>
<b>STATIONNEMENT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnements sur rue disponibles pour un temps limité (Centre de services)</li> <li>Stationnement occupé à 100% (Centre de services)</li> <li>Stationnement sur rue non permis (Ateliers municipaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnement gratuit</li> <li>Le stationnement n'est pas utilisé à sa pleine capacité aux ateliers municipaux</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flotte de véhicules disponible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service de transport en commun hors pointe peu efficace pour les déplacements professionnels</li> <li>• Aucune station Communauto à proximité du pôle</li> </ul>

## 5.2 Recommandations

TRANSPORT ACTIF
INFRASTRUCTURES
<p><b>Internes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajouter un abri à vélo, offrant une protection contre les intempéries et le vandalisme. Les stationnements pourraient par exemple être situés dans les garages (ateliers municipaux);</li> <li>• Remplacer et repositionner dans un endroit visible, abrité et sécuritaire, le support à vélo situé au centre de services;</li> <li>• Ajouter des éléments de signalisation pour identifier les infrastructures (emplacement des supports à vélo, passages piétons, etc.) par l'ajout d'affiches et de marquage des zones de circulation piétonne (ajout de passage piéton sur Maclaren, etc.);</li> <li>• S'assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes de qualité et capacité recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes);</li> <li>• Permettre aux employés d'utiliser la douche du côté de la caserne des pompiers (centre de services);</li> <li>• Ajouter des douches, vestiaires et casiers là où nécessaire, en respectant les recommandations de Vélo-Québec;</li> </ul> <p><b>Externes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajouter un système d'éclairage des zones piétonnes là où nécessaire pour renforcer la sécurité;</li> <li>• S'assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur, respectent les normes actuelles (voir note 20 dans la section du pôle 1);</li> </ul>
INFORMATION - PROMOTION
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire la promotion des infrastructures existantes auprès des employés</li> <li>• Faire la promotion des déplacements cyclistes</li> </ul>

**INCITATIF**

- Mettre en place un programme incitatif à la pratique du vélo (concours participants, défi, prix de participation, retours garantis à domicile, etc.)

**TRANSPORT COLLECTIF<sup>27</sup>****PARTENARIAT**

- Entamer des démarches avec la STO pour voir les possibilités de mieux desservir le pôle 2;

**INFORMATION - PROMOTION**

- Informer les employés quant au service d'autobus desservant actuellement le pôle

**COVOITURAGE****INFRASTRUCTURES**

- Prioriser l'accès aux places de stationnement aux employés covoiturant;

**INFORMATION / PROMOTION**

- Informer les employés du pôle du potentiel de covoiturage et organiser des séances d'information.

**INCITATIFS**

- Mettre en place un programme incitatif au covoiturage (retours garantis à domicile, prix, etc.)

<sup>27</sup> Les recommandations en termes de transport collectifs pour le pôle 2 sont à envisager en partenariat étroit avec la STO.





# **PÔLE 3**

**Centre de services de Masson-Angers  
57 chemin de Montréal Est (route 148)**

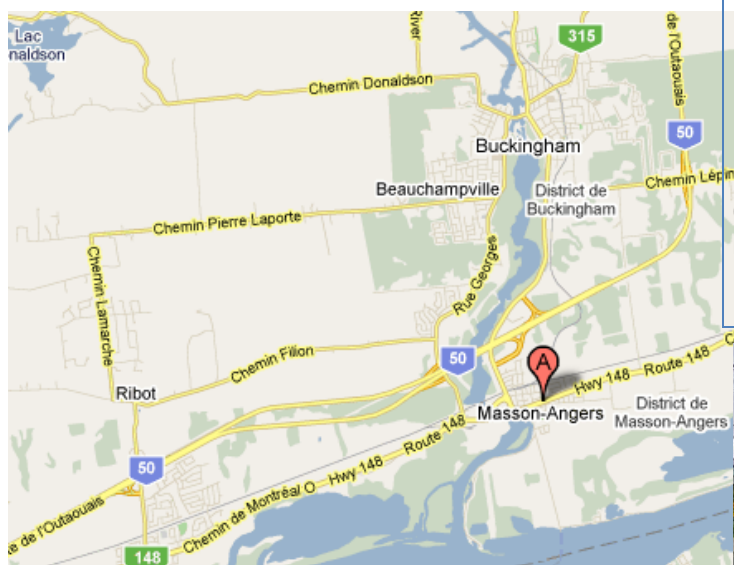
## **TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 3**

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d'emploi</b>	<b>99</b>
1.1	Localisation	99
1.2	L'accès à l'édifice	99
1.2.1	L'accès à pied ou en vélo	99
1.2.2	L'accès en transports collectifs	100
1.3	L'accès en automobile	100
1.4	Autres services	100
<b>2</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>101</b>
2.1	Habitudes de déplacement	101
<b>3</b>	<b>Bilan et recommandations</b>	<b>102</b>
3.1	Bilan	102
3.2	Recommandations	103

# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

Considérant le faible nombre d'employés localisés dans ce pôle, il fait l'objet d'un diagnostic allégé sous le format d'une fiche d'accessibilité.

## 1.1 Localisation



Édifice localisé à l'est de la Ville de Gatineau  
 Nombre d'employés au centre de services : 6  
 Nombre total d'employés dans l'édifice : 27  
 Heures d'ouverture : 8h30-12h / 13h-16h15  
 (en période estivale : 8h30-12h / 13h-16h du  
 lundi au jeudi et 8h30-12h le vendredi)



## 1.2 L'accès à l'édifice

### 1.2.1 L'ACCÈS À PIED OU EN VÉLO

Le pôle 3 est localisé sur le chemin de Montréal Est (route 148), artère à 2 voies dotée d'une importante circulation de transit. Des trottoirs sont mis à la disposition des piétons de chaque côté de la rue. Aucune traverse piétonne n'est toutefois accessible en face de l'édifice, les piétons devant traverser aux lumières, situées à l'intersection du chemin Montréal et de la rue Napoléon. La circulation dans les rues adjacentes à l'édifice est relativement fluide et les quelques rues résidentielles à proximité sont peu achalandées.

D'un point de vue cyclable, le chemin de Montréal fait partie de la route verte ([www.routeverte.com](http://www.routeverte.com)). L'accotement asphalté délimité par une ligne blanche sert ainsi de zone cyclable et permet de rejoindre les secteurs ouest de la Ville de Gatineau ainsi que la MRC Papineau, à l'est. La bande cyclable est de largeur variable et la ligne blanche est effacée par endroits. Une piste cyclable permet également de relier les secteurs de Masson-Angers et Buckingham.

Carte du réseau cyclable : [www.maps.google.ca](http://www.maps.google.ca)

### 1.2.2 L'ACCÈS EN TRANSPORT COLLECTIF

---

La desserte en transport collectif est assurée par 2 lignes d'autobus : la ligne 94 (*Interzone*) et la ligne 96 (parcours régulier). La ligne 94 n'est toutefois pas utile aux employés du pôle 3 puisqu'ils se retrouvent à contre-pointe. Il est toutefois possible pour les usagers de prendre l'autobus 96 d'ouest en est le matin (en partance des Promenades de l'Outaouais) et d'est en ouest le soir. L'arrêt d'autobus est situé en face de l'édifice.

#### Les circuits STO

- Circuit régulier : 96
- Circuit Interzone – heure de pointe: 94

Tarif mensuel régulier au 1<sup>er</sup> janvier 2011 : 79,00\$ (régulier) et 105,50\$ (Interzone)

### 1.3 L'accès en automobile

Le réseau routier local ne comporte pas de problèmes de congestion, les automobilistes en provenance de l'ouest de la Ville circulant à contre-pointe. Par contre, la route 148, qui relie Montréal et les Laurentides à Gatineau, traverse la Ville en son centre, ce qui induit une circulation de transit relativement importante (camionnage en particulier). L'autoroute 50 se rendra toutefois jusqu'à Montréal d'ici peu, ce qui rendra la circulation beaucoup plus fluide. L'impact se fait d'ailleurs déjà sentir puisqu'un tronçon de l'autoroute 50 est terminé, celle-ci se rendant maintenant jusqu'à Thurso.

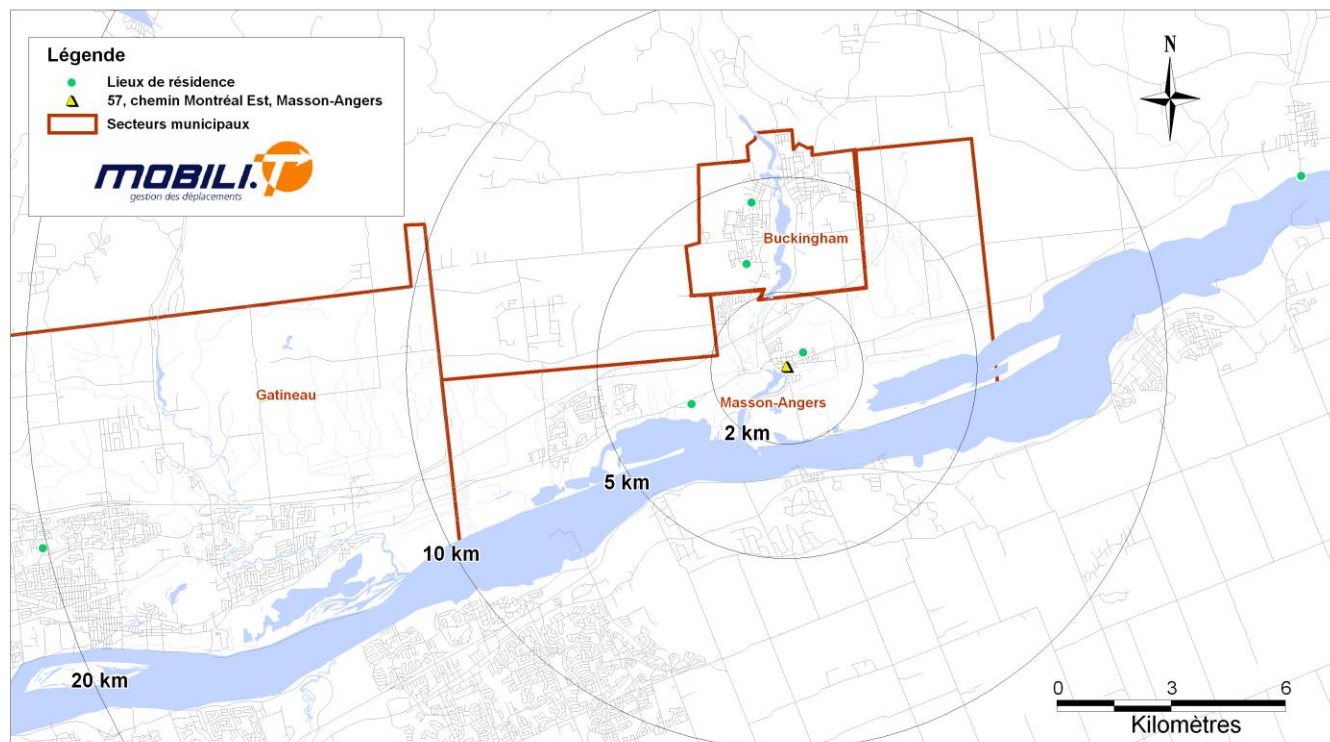
### 1.4 Autres services

L'édifice est situé sur une route passante, dans un quartier majoritairement résidentiel. On y retrouve toutefois quelques commerces de proximité tels que :

- Caisse Desjardins,
- Magasin de sport,
- Épicerie,
- Bureau d'assurance,
- Etc.

## 2 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

Carte 23 : Localisation des lieux de résidence des employés du pôle 3 – JANVIER 2011



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

4 des 6 employés cartographiés sont dispersés dans le secteur est de la Ville de Gatineau alors qu’un habite plus à l’ouest. Le sixième employé vit quant à lui sur le territoire de la MRC Papineau. Un des employés réside dans un rayon de moins de 2 km, d’où un bon potentiel pour les déplacements à pied et 3 autres employés résident dans un rayon de 2 à 5 km du site d’emploi, d’où un bon potentiel pour les déplacements cyclistes.

### 2.1 Habitudes de déplacement

Aucun des 6 employés n’a répondu au sondage, ce qui ne nous permet pas d’établir les habitudes de déplacement des employés de cet édifice.

Distance à vol d’oiseaux	Nombre d’employés
Moins de 2km	1
2 à 5 km	3
5 à 10 km	0
10 à 20 km	1
Plus de 20 km	1
<b>Total</b>	<b>6</b>

### 3 BILAN ET RECOMMANDATIONS

#### 3.1 Bilan

**Tableau 21 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
TRANSPORT ACTIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 des 6 employés résident entre 2 et 5 km du lieu d'emploi (distance cyclable – moins de 20 minutes)</li> <li>• 1 des 6 employés réside à moins de 2 km du lieu d'emploi, rendant ainsi le site accessible à pied</li> <li>• Présence d'une piste cyclable sécuritaire desservant le secteur Buckingham</li> <li>• Présence de la route verte, reliant les secteurs est et ouest</li> <li>• Proximité des quelques services existants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu de services de proximité</li> <li>• Pôle 3 localisé sur la route 148 – route verte (voie rapide, accotement parfois étroit, peu sécuritaire, lignes effacées par endroits, etc.)</li> <li>• Pas de passage piéton en face de l'édifice</li> </ul>
TRANSPORT COLLECTIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport en commun se rendant directement en face du lieu d'emploi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un seul autobus dessert le secteur</li> <li>• Pôle 3 situé à contre-pointe</li> </ul>
COVOITURAGE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu ou pas de congestion routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible possibilité de covoiturage due à la dispersion des employés sur le territoire</li> <li>• L'édifice compte 27 employés en tout, dont 6 au centre de services, mais les autres employés présents travaillent sur les horaires irréguliers (pompiers par exemple)</li> </ul>
STATIONNEMENT		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement gratuit</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune station Communauto à proximité du pôle d'emploi</li> </ul>

### 3.2 Recommandations

#### TRANSPORT ACTIF

##### INFRASTRUCTURES

###### Internes

- Installer les infrastructures nécessaires aux usagers des transports actifs, si ce n'est pas déjà le cas : des vestiaires spacieux et propres, bien situés dans l'édifice, avec suffisamment de douches, de casiers et d'accessoires (séchoirs, miroirs, etc.) ainsi que l'aménagement d'un espace sécurisé pour les vélos.

###### Externes

- Demander au service responsable de la Ville de Gatineau de sécuriser la route 148 en ajoutant une traverse pour piétons. En profiter pour discuter des enjeux liés à la sécurité à vélo et ainsi faire pression pour l'aménagement de voies cyclables plus sécuritaires;

#### TRANSPORT COLLECTIF

##### INFORMATION - PROMOTION

- Renseigner efficacement les employés sur les options en transport durable qui s'offrent à eux et mettre en place un programme de récompenses pour les employés qui les utilisent (allocations, tirages, concours, etc.).

##### INCITATIFS

- Inciter les employés à utiliser les services de transport en commun déjà en place;
- Mettre en place un programme de retour garanti à domicile en cas d'urgence (coupons de taxi) pour les employés qui se déplacent en transports durables.





# **PÔLE 4**

**Ateliers municipaux de Gatineau**

**Édifice Eugène-Beaudoin**

**476 St-René Est**

## TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 4

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d'emploi</b>	<b>107</b>
1.1	Localisation	107
1.2	Données sur les employés	107
1.3	Caractéristiques de l'employeur	108
<b>2</b>	<b>L'offre de transport externe</b>	<b>109</b>
2.1	Localisation et accessibilité du pôle d'emploi	109
2.2	L'accès en transport actif	109
2.2.1	L'accès à pied	109
2.2.2	L'accès à vélo	111
2.3	L'accès en transport en commun	112
2.3.1	L'accès en autobus	112
2.3.2	Le réseau d'OC Transpo	113
2.3.3	Transport collectif : développements futurs	113
2.4	L'accès en voiture	113
2.4.1	L'accès routier	113
2.4.2	L'offre de stationnement externe	113
2.4.3	L'auto-partage au boulot	114
2.5	Les déplacements multimodes	114
<b>3</b>	<b>L'offre de services interne</b>	<b>115</b>
3.1	Les infrastructures pour cyclistes	115
3.2	Les services et les incitatifs au transport collectif	115
3.3	L'offre de stationnement interne	115
3.4	Les services à l'intérieur ou à proximité	115
3.5	Les déplacements professionnels	116
3.6	Autres initiatives en transport durable	116
3.7	Promotion et communication	116
<b>4</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>117</b>
4.1	La répartition géographique des employés	117
4.1.1	L'accès aux réseaux de transport en commun	119
4.1.2	L'accès aux réseaux cyclables	119
4.1.3	L'accès au covoiturage	119
<b>5</b>	<b>Bilan et recommandations</b>	<b>122</b>
5.1	Bilan	122
5.1.1	Accessibilité faible à moyenne en transport alternatif	122
5.1.2	Une répartition géographique des employés favorable	122
5.2	Recommandations	125

# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

## 1.1 Localisation

Le pôle à l'étude compte un édifice situé au 476, St-René Est et est localisé dans un secteur à cheval sur deux zonages, commercial et industriel, bordé au sud et au nord par des secteurs résidentiels. Les ateliers municipaux sont situés entre le boulevard Labrosse et la rue Sunset et sont passablement faciles d'accès par la route depuis les secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa via l'autoroute 50 (sortie Labrosse). Ce secteur de Gatineau offre peu de services de proximité et les quelques employeurs qui s'y trouvent proviennent majoritairement des secteurs de l'industrie et du commerce.

D'autres bâtiments municipaux (postes d'incendie (2), aréna, bibliothèque, usine d'épuration, pavillon du parc, aéroport) sont localisés dans le même secteur (104 employés répartis sur 7 bâtisses) mais pas à immédiate proximité du site. Le présent diagnostic ne correspond donc que partiellement à leur situation.

**Carte 24: Localisation du pôle 4**



Source : Google Maps

## 1.2 Données sur les employés

Le pôle 4 regroupe, selon les données transmises par l'employeur, 268 employés de la Ville de Gatineau dans l'édifice localisé au 476 St-René Est à Gatineau dont une majorité de cols bleus.

**Tableau 22 : Caractéristiques des emplois et visiteurs par édifice du pôle 4**

Édifice	Nombre d'employés géolocalisés	Catégories d'emplois	Heures d'ouvertures	Visiteurs
Ateliers municipaux	268	Cadres : 39 Cols blancs : 27 Cols bleus : 202	7h-16h30 (7h-16h en période estivale)	Liés au travail (sous-traitants)

### 1.3 Caractéristiques de l'employeur

Les ateliers municipaux ont deux vocations :

- Vocation administrative : bureaux des services des infrastructures, des finances et des Travaux publics et des contremaîtres des Travaux publics;
- Vocation technique (ateliers et garages) offrant les infrastructures nécessaires à la voirie : flotte d'équipements motorisés tels que véhicules, machinerie, outils, etc., ateliers de menuiserie, garages de déglacage, locaux d'entretien, ateliers mécaniques, entrepôts, magasins, etc.

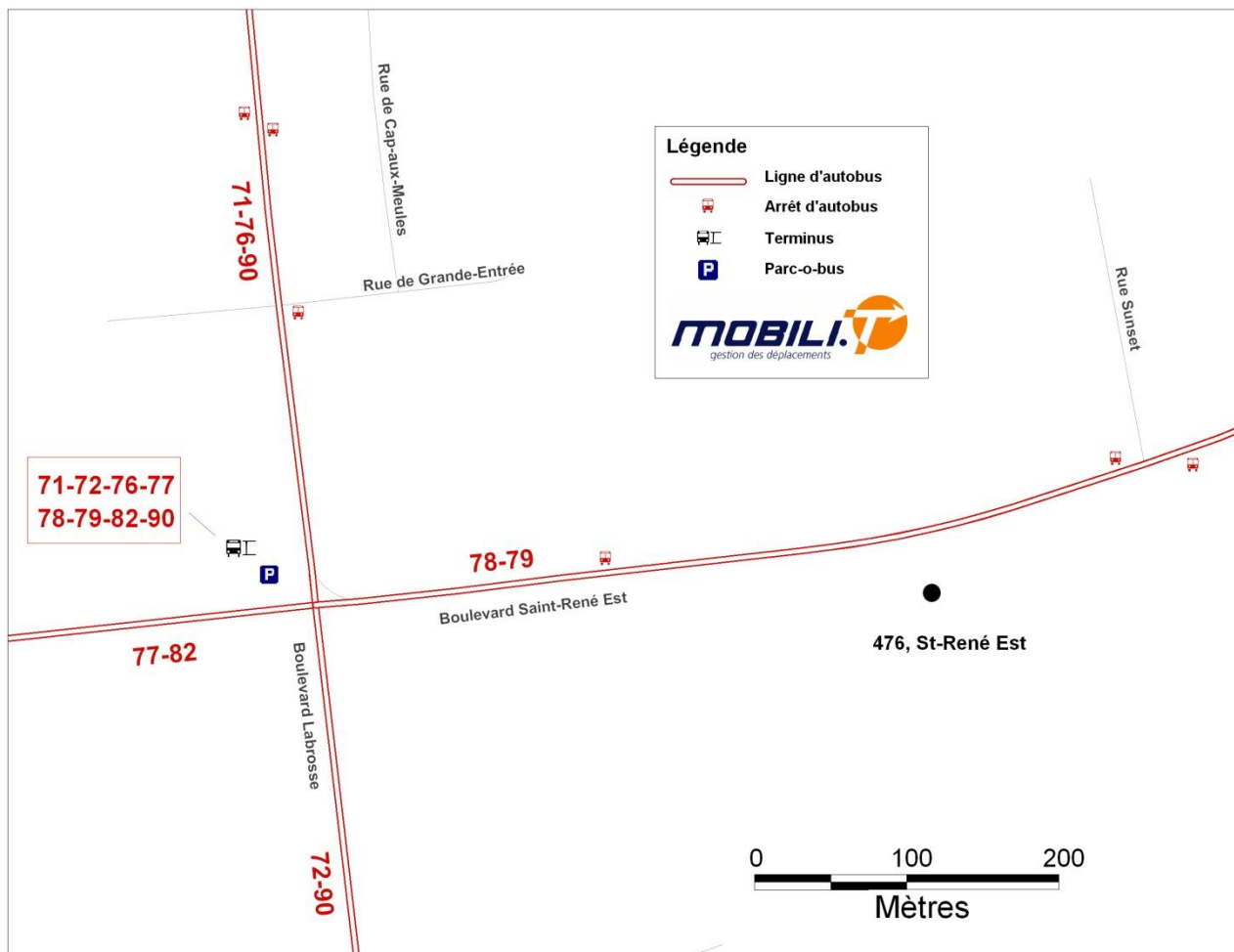
En général, les citoyens ne fréquentent pas les ateliers municipaux. L'offre de transport est orientée vers les employés puisque ce sont majoritairement des services techniques pour la Ville de Gatineau qui y sont offerts. Les visiteurs sont uniquement liés au travail (sous-traitants par exemple).

## 2 L'OFFRE DE TRANSPORT EXTERNE

### 2.1 Localisation et accessibilité du pôle d'emploi

Outre le transport en commun, aucun mode de déplacement n'est accessible à proximité du pôle d'emploi (**Carte 25**). La localisation du site près d'un terminus important du réseau de la STO, permet une certaine desserte en transport en commun. Par contre, le site est difficilement accessible aux piétons et cyclistes, et aucune station Communauto n'est disponible à proximité.

**Carte 25 : Localisation et accessibilité du pôle 4**



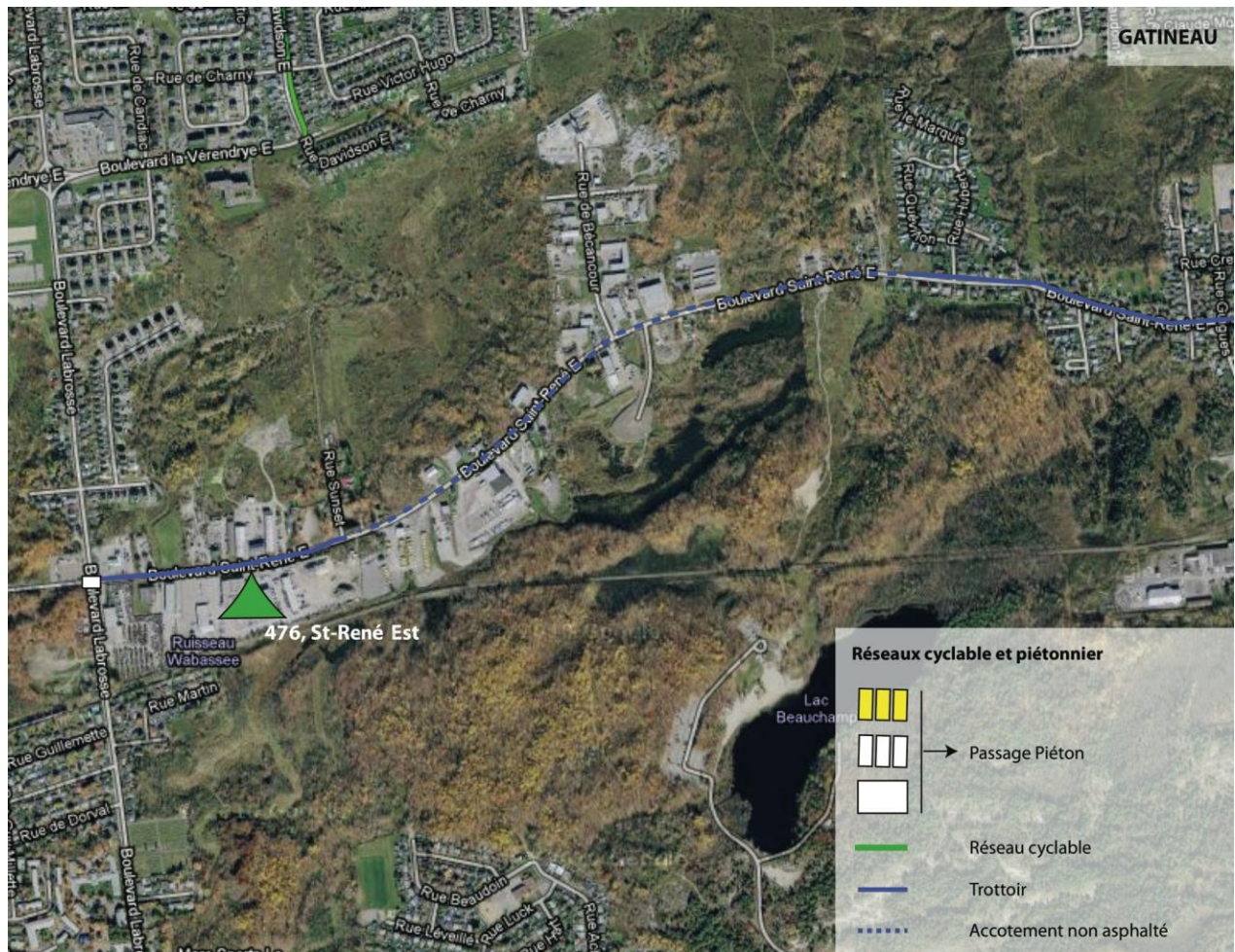
Source : Ville de Gatineau, STO, Communauto – Réalisation : *Mobili.T.*, janvier 2011

### 2.2 L'accès en transport actif

#### 2.2.1 L'ACCÈS À PIED

L'édifice est localisé dans un secteur industriel et commercial de la Ville de Gatineau, sur une rue passante présentant 2 voies de circulation et n'offrant peu ou pas de trottoir aux piétons.

Carte 26 : Photo aérienne du pôle 4



Source : Google Maps, Vivre en Ville, 2011

Pour se rendre à l'édifice, les piétons peuvent emprunter :

- Le boulevard St-René Est en utilisant le trottoir présent d'un côté de cette artère de circulation à 2 voies s'ils arrivent de l'ouest.
- Les piétons arrivant de l'est doivent marcher sur l'accotement non-asphalté et non sécuritaire longeant le boulevard St-René Est.

La portion existante de trottoir est passablement bien entretenue mais non-éclairée. Le niveau de trafic sur le boulevard St-René Est est variable et les voitures y circulent rapidement puisque l'édifice est situé dans un secteur en retrait. La circulation est assez dense sur les rues adjacentes à l'édifice (boulevard Labrosse en particulier, surtout sur les heures de pointe). Les données de comptages 2009 de la Ville indiquent d'ailleurs un débit de 12200 véhicules/jour sur le boulevard St-René Est à proximité du boulevard Labrosse.

De plus, considérant que seuls un restaurant, une école culinaire et une station-service (lave-auto, garage et dépanneur) sont situés à proximité (500 mètres de l'édifice), il y a donc peu de zones de déplacements pour les piétons en dehors des heures de travail.

En résumé, la situation du lieu d'emploi n'est pas propice aux déplacements piétons.

### 2.2.2 L'ACCÈS À VÉLO

Du point de vue cyclable, le pôle 4 n'est pas bien positionné puisqu'aucune voie cyclable ne dessert ce secteur de la Ville.

**Carte 27 : Pistes cyclables à proximité du pôle 4**



Source : Google Maps - Réalisation : Vivre en Ville, mars 2011

Ainsi, aucun lien cyclable n'est accessible à proximité de l'édifice. Les cyclistes doivent emprunter l'accotement s'ils veulent circuler sur le boulevard St-René Est et doivent faire un détour jusqu'au coin des rues St-René Est et Labrosse s'ils veulent traverser le boulevard St-René Est de façon sécuritaire. De plus, le boulevard n'est pas très large et les voitures circulent à haute vitesse, ce qui complique les déplacements cyclistes.

En ce qui a trait aux quartiers résidentiels situés au sud et au nord du pôle d'emploi, quoi que n'étant pas reliés directement au lieu d'emploi par un lien cyclable, ces secteurs sont propices à la pratique du vélo du fait du caractère résidentiel et peu achalandé des rues.

De manière générale, le site n'est pas propice aux déplacements cyclistes.

## 2.3 L'accès en transport en commun

La présente section fait état des différents parcours d'autobus qui se rendent au pôle d'emploi. Il est à noter que les périodes de pointe pour la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont évaluées entre 6h30 et 9h00 et entre 15h30 et 18h30 mais qu'elles peuvent varier d'un parcours à l'autre.

### 2.3.1 L'ACCÈS EN AUTOBUS

Le site bénéficie d'une desserte en transport en commun passable (voir **carte 25**) offrant aux utilisateurs quelques parcours *express* et *réguliers* qui font le lien entre certains secteurs de la Ville de Gatineau et d'Ottawa et le lieu d'emploi. Fait à noter : les parcours express passant à proximité du site ne permettent pas une réelle desserte du site puisque le secteur du pôle 4 ne constitue par une zone de débarquement de ces lignes<sup>28</sup>.

Le **tableau 1** inventorie de façon détaillée l'offre en parcours d'autobus aux abords de l'édifice, permettant d'apprécier les horaires et fréquences de passage<sup>29</sup>.

**Tableau 23 : Desserte en semaine et fréquence des parcours d'autobus de la STO à proximité de l'édifice**

Lignes d'autobus	Parcours et secteurs desservis	Heures de service	Fréquence de passage (heures de pointe)
<b>Ligne 71</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Ravins-Boisés/Davidson)	<i>Direction les Promenades :</i> 5h57 à 0h48 <i>Direction Ravins-Boisés/Davidson :</i> 6h35 à 23h58	<i>Direction les Promenades :</i> 33 min à 1h48 <i>Direction Ravins-Boisés/Davidson :</i> 30 min à 1h15
<b>Ligne 72</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Notre-Dame)	<i>Direction Labrosse/St-René :</i> 8h37 à 14h37 <i>Direction Notre-Dame :</i> 8h50 à 14h50	<i>Direction Labrosse/St-René :</i> Aux heures <i>Direction Notre-Dame :</i> Aux heures
<b>Ligne 76</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (La Vérendrye)	<i>Direction La Vérendrye :</i> 7h10 à 23h58 <i>Direction Les Promenades :</i> 5h35 à 21h45	<i>Direction La Vérendrye :</i> 30 min à 1h44 <i>Direction Les Promenades :</i> 28 min à 1h10
<b>Ligne 77</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Ottawa/Hull/Gatineau (Magnus)	<i>Direction Ottawa :</i> 5h30 à 22h50 <i>Direction Gatineau :</i> 6h15 à 0h05	<i>Direction Ottawa :</i> 15 min (AM) / 30 à 45 min (PM) <i>Direction Gatineau :</i> 30 min (AM) / 25 à 30 min (PM)
<b>Ligne 78</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Main/Cheval-Blanc)	<i>Direction Les Promenades :</i> 5h33 à 21h34 <i>Direction Main/Cheval-Blanc :</i> 6h43 à 23h58	<i>Direction Les Promenades :</i> 20 min à 1h11 <i>Direction Main/Cheval-Blanc :</i> 30 min à 1h43
<b>Ligne 79</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Lorrain/St-Thomas)	<i>Direction Labrosse/St-René :</i> 6h02 à 13h24 <i>Direction Lorrain/St-Thomas :</i> 12h10 à 18h10	<i>Direction Labrosse/St-René :</i> 31 min à 5h20 <i>Direction Lorrain/St-Thomas :</i> Aux heures

<sup>28</sup> Les lignes qui composent le service *express* opèrent exclusivement aux heures de pointe. Une ligne *express* se distingue d'une ligne régulière par le fait qu'elle comporte des zones d'embarquement et des zones de débarquement réservées à la descente du véhicule. Le respect de ces zones permet le service plus rapide. Le tarif express est exigé en tout temps. [http://www.sto.ca/tarifcation/services\\_f.html](http://www.sto.ca/tarifcation/services_f.html)

<sup>29</sup> Horaires et fréquences des autobus en vigueur à partir de septembre 2010 et sujets à changements.



<b>Ligne 82<sup>30</sup></b>	<i>Parcours Express</i> Secteur Ottawa/Hull/Gatineau (Duquette)	<i>Direction Ottawa :</i> 6h07 à 8h50 <i>Direction Duquette :</i> 14h54 à 17h32	<i>Direction Ottawa :</i> 12 à 27 minutes <i>Direction Duquette :</i> 20 à 32 minutes
<b>Ligne 90</b>	<i>Parcours Express</i> Secteur Ottawa/Hull/Gatineau (Davidson)	<i>Direction Ottawa :</i> 5h40 à 8h20 <i>Direction Davidson :</i> 14h50 à 17h35	<i>Direction Ottawa :</i> 8 à 20 minutes <i>Direction Davidson :</i> 8 à 20 minutes

Source : STO, septembre 2010.

### 2.3.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull). Par contre, considérant l'emplacement de l'édifice, aucun arrêt du réseau d'OC Transpo n'est localisé à proximité du secteur concerné. Le pôle est donc théoriquement accessible depuis le réseau d'OC Transpo par une correspondance avec les lignes 77, 82 et 90 de la STO circulant en contre-pointe.

### 2.3.3 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun *Rapibus* est présentement en construction à Gatineau. Le Rapibus passera à proximité du pôle d'emploi et la station « Labrosse » localisé au coin Labrosse et St-René desservira le secteur. **Il s'agit de la dernière station à l'est du parcours du Rapibus. Ainsi l'accessibilité en transport collectif au site devrait grandement s'améliorer dans les prochaines années.**

## 2.4 L'accès en voiture

### 2.4.1 L'ACCÈS ROUTIER

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès facile à l'édifice, celui-ci étant situé à proximité de l'autoroute 50 et de grands boulevards (Labrosse, la Vérendrye, Maloney, etc.). La circulation peut parfois être problématique en raison de la congestion aux heures de pointe, en particulier à la sortie de l'autoroute 50, sur le boulevard Labrosse.

**Les principaux accès routiers au pôle sont les suivants :**

- En provenance de tous les secteurs : l'accès se fait par l'autoroute 50, sortie 147 - boulevard Labrosse ainsi que par la route 148, puis le boulevard Labrosse ainsi que par St-René Est.

### 2.4.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE

- **Les stationnements offerts au public**

L'édifice du 476, St-René Est possède son propre stationnement réservé aux employés. L'édifice offre aussi 10 stationnements aux visiteurs. Dans le cas des ateliers municipaux, les visiteurs sont généralement des sous-traitants.

<sup>30</sup> Lignes 82 et 90 (*express*) : à titre indicatif seulement puisque les parcours *express* desservent les secteurs centraux

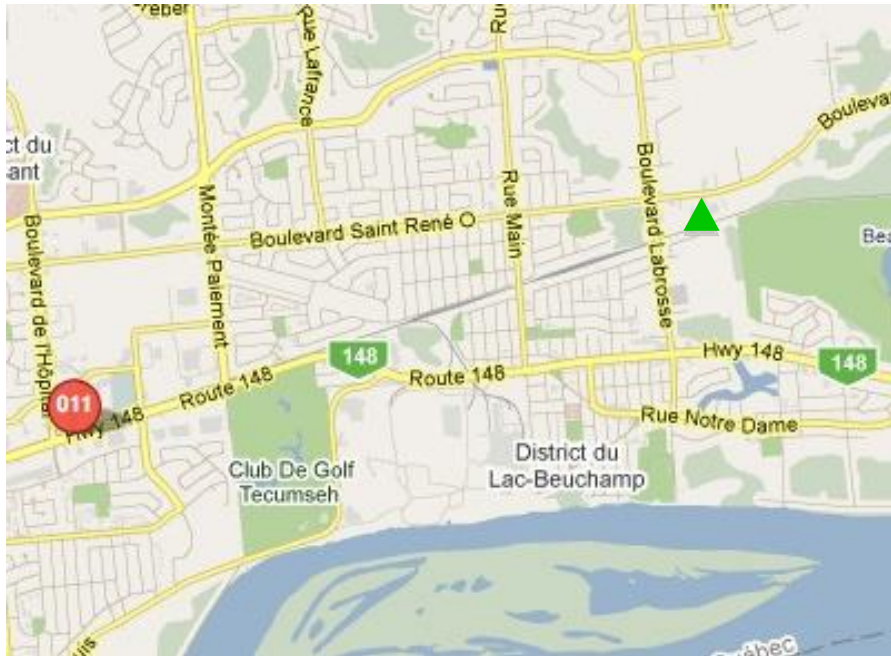
- **Le stationnement sur rue**

Le stationnement sur rue n'est pas permis sur les rues environnantes.

### 2.4.3 **L'AUTO-PARTAGE AU BOULOT**

Aucune station de Communauto n'est disponible à proximité de l'édifice (**Carte 28**). La station la plus proche du pôle 4 est la 011 et elle est située à environ 5 kilomètres de l'édifice, accessible en autobus.

**Carte 28 : Localisation des stations Communauto**



Source : Communauto, mars 2011.

## 2.5 **Les déplacements multimodes**

Comme pour les autres pôles, des solutions alternatives à l'automobile sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport mais tel qu'indiqué dans les sections précédentes, l'accès en transport actif et collectif à proximité du pôle peut être difficile.

### 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

#### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

L'édifice dispose de 2 supports (nombre total de places inconnu), situés à l'extérieur. Les râteliers sont ancrés au sol et éclairés. Le niveau d'utilisation des supports est faible. Selon les commentaires recueillis, les râteliers seraient mal positionnés. Vélo-Québec préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice ayant une fonction de travail. L'édifice devrait donc mettre à disposition des cyclistes de 7 à 27 espaces.

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, Vélo Québec et Mobili.T recommandent 3 douches pour femmes et 3 pour hommes pour un édifice regroupant de 150 à 299 employés. Des douches et vestiaires sont accessibles aux cols bleus qui ont également accès à des casiers. L'édifice devrait proposer minimalement 1 vestiaire pour chaque sexe incluant un ratio de 1 casier par 10 employés. Des casiers peuvent par la suite être ajoutés au besoin. Selon ces ratios, il faudrait environ 27 casiers pour répondre aux besoins des cyclistes de l'édifice qui résident loin ou profitent de leur déplacement pour s'entraîner.

#### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

L'édifice est situé à proximité du Parc-O-Bus Jean-René-Monette (325 St-René Est, à l'angle du boulevard Labrosse). L'espace est éclairé et sous forme de débarcadère, et offre abribus, bancs et poubelles. L'arrêt situé directement sur St-René Est se retrouve dans l'accotement et n'offre aucun trottoir ni traverse piétonne.

Aucune mesure particulière ne cible les employés de ce pôle en termes d'incitatifs à l'utilisation des transports collectifs.

#### 3.3 L'offre de stationnement interne

Les employés du pôle 4 ont accès à un stationnement extérieur, dont un stationnement distinct de 142 espaces ainsi qu'une soixantaine de places près des pompes à essence et le long des garages municipaux (environ 200 espaces). Le terrain est très grand et les équipements motorisés appartenant à la Ville sont stationnés de part et d'autre du stationnement. Il n'y a pas de règles d'attribution particulières, outre 10 places qui sont réservées aux directeurs des services. Les espaces appartiennent 100% à la Ville de Gatineau et sont gratuits pour les employés. Le taux d'utilisation de l'espace est de 100%. Les surfaces sont de 5 500 m<sup>2</sup> et il y a suffisamment d'espaces pour tous.

**Tableau 24 : Données sur le stationnement des édifices du pôle 4**

Stationnement	Nombre d'employés	Nombre de cases extérieures	Tarif mensuel
476, St-René Est	268	Environ 200	0\$

#### 3.4 Les services à l'intérieur ou à proximité

Les employés disposent de quelques services de proximité : un restaurant, école culinaire, lave-auto, garage, dépanneur et station-service se trouvent à distance de marche. Une salle à dîner est également

offerte à l'intérieur de l'édifice.

### **3.5 Les déplacements professionnels**

Les cols bleus ont accès à la flotte de véhicules municipaux pour leurs déplacements professionnels. 252 véhicules (lourds et légers) sont affectés à cet édifice et au personnel des différents services qui s'y trouve.

### **3.6 Autres initiatives en transport durable**

Il n'existe aucune initiative en transport durable spécifique à ce pôle. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### **3.7 Promotion et communication**

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont identiques pour tous les édifices et explicités dans la section générale correspondante.

À noter toutefois que plusieurs lieux permettent d'accueillir des activités de promotion pour les transports alternatifs au pôle 4 :

- Salles des travaux publics (15 et 100 personnes);
- Salle des approvisionnements (132 personnes);
- Cafétéria des cols bleus.

## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

### 4.1 La répartition géographique des employés

Au total, 264 des 268 codes postaux fournis ont pu être géolocalisés.

Sur les 264 employés de la Ville de Gatineau géolocalisés, 263 résident dans un rayon de 70 kilomètres du lieu d'emploi<sup>31</sup>.

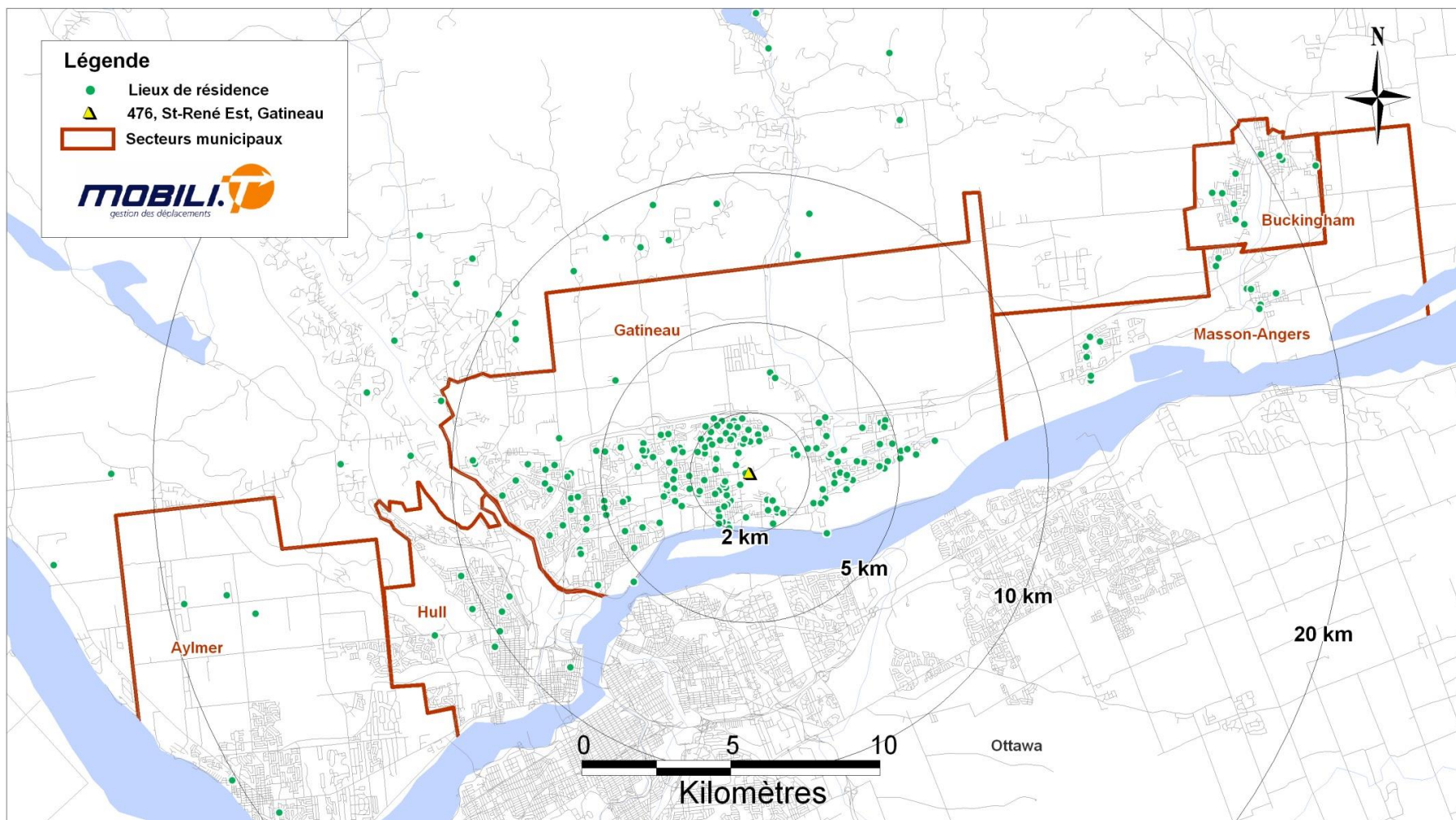
Les lieux de résidence des employés sont dispersés sur le territoire de la région (**Carte 29**). On remarque cependant que 83% des employés du pôle 4 résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont 68,5% dans le secteur central de Gatineau (rayon de 0 à 10 kilomètres du lieu de travail). Par ailleurs, aucun employé ne réside à Ottawa. La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des MRC de l'Outaouais proches de Gatineau.

Le **Tableau 25** montre que 196 employés habitent **à moins de 10 kilomètres** de l'édifice, soit près de **74%** des travailleurs du pôle 4. La majorité (29% des employés) réside dans le rayon de 2 à 15 km suivi de près par les employés résidant à moins de 2 km (26,5%). Par ailleurs, 67 employés, soit environ 25,5%, résident dans un rayon de 10 à 70 km du lieu d'emploi.

On peut par ailleurs remarquer, à l'aide de la **Figure 7**, que la plupart des employés proviennent du secteur Gatineau, secteur dans lequel se retrouve l'édifice.

<sup>31</sup> Nous considérons que ce dernier chiffre (263) représente les personnes travaillant quotidiennement aux ateliers municipaux de Gatineau. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

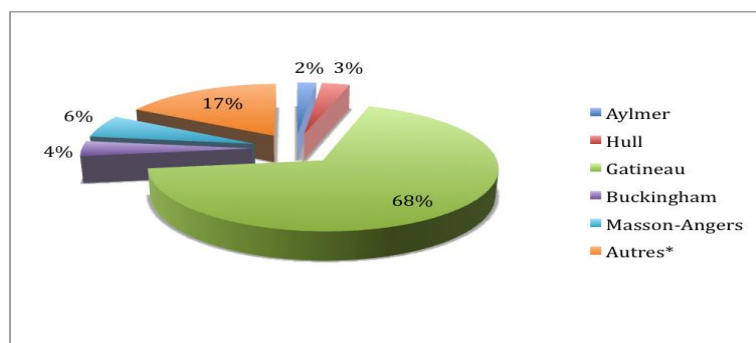
Carte 29 : Localisation des lieux de résidence des employés du pôle 4 – JANVIER 2011



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

**Tableau 25 : Répartition des employés en fonction du secteur de provenance et de la distance au lieu d'emploi**

Distance/ Secteur	Gatineau	Aylmer	Hull	M.- Angers	Buckingham	Autres	Total	Pourcentage
Moins de 2km	70	0	0	0	0	0	70	<b>26,5%</b>
2 à 5 km	77	0	0	0	0	0	77	<b>29%</b>
5 à 10 km	33	0	4	0	0	12	49	18,5%
10 à 20 km	0	4	4	15	6	13	42	16%
20 à 30 km	0	1	0	0	4	6	11	4%
30 à 70 km	0	0	0	0	0	14	14	5%
<b>Total pour les calculs</b>	<b>180</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>45</b>	<b>263</b>	<b>100,00</b>
Plus de 70 km	0	0	0	0	0	1	1	-
Total réel	180	5	8	15	10	46	264	-

**Figure 7 : Localisation des employés du pôle 4 selon les secteurs d'origine**

Source : Ville de Gatineau et *Mobili.T.* Réalisation : Vivre en Ville, avril 2011

#### 4.1.1 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La **Carte 31** nous indique qu'un peu plus de la moitié des employés du pôle 4, soit 147 employés sur 263 (**56%**) résident à moins de 500 mètres (soit à moins de cinq minutes à pied) d'un parcours d'autobus menant directement à l'édifice (sans correspondance).

De plus, 218 des 263 employés géolocalisés sont desservis par le réseau de la STO, ou du moins résident à moins de 5 minutes à pied d'un parcours. L'existence des Parc-o-bus permet aux employés qui ne disposent pas de service de transport collectif à proximité de leur résidence, de rejoindre le réseau en disposant d'une des 2072 places de stationnement (ou places sur les supports à vélos) offertes gratuitement dans les 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire.

Il est à noter par ailleurs, que la localisation de l'édifice assure un accès en transport collectif direct et intéressant depuis les secteurs de Gatineau ainsi que du centre-ville de Hull et d'Ottawa (en contre-pointe par contre), en particulier grâce aux lignes régulières en provenance de ces secteurs. Les employés résidant dans les autres secteurs doivent toutefois prendre une correspondance pour se rendre au lieu d'emploi et les parcours *express* ne permettent pas de rejoindre le pôle 4.

Fait à noter : L'arrivée prochaine du Rapibus viendra complètement changer l'accessibilité en transport en commun pour les employés de ce pôle.

#### **4.1.2 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX CYCLABLES**

---

La **Carte 31** indique qu'un nombre important d'employés résident à proximité du réseau cyclable (**60%** à moins de 500 mètres<sup>32</sup>). Parmi ceux-ci, 109 employés (soit **41,5%** des employés) résident à moins de 5 kilomètres de l'édifice, rayon qui délimite la zone où les trajets cyclistes sont les plus efficaces car le temps de déplacement est de 20 minutes au maximum. Par contre, nous rappelons qu'aucun réseau cyclable ne dessert directement le site.

Il est à noter que la période d'utilisation du vélo oscille entre la mi-avril et la mi-novembre, suivant généralement les périodes d'ouverture des pistes cyclables et le changement d'heure hivernal.

#### **4.1.3 L'ACCÈS AU COVOITURAGE**

---

En considérant la répartition géographique des employés du pôle 4, nous constatons un bon potentiel de covoiturage puisque plusieurs regroupements sont observables, en particulier pour les employés résidant à plus de 10 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers. Le covoiturage pourrait aussi être une option intéressante pour les employés localisés à plus faible distance mais pour qui l'utilisation du transport collectifs nécessiterait plusieurs correspondances et des temps de trajets prohibitifs, particulièrement pour les employés résidant dans le secteur de Gatineau.

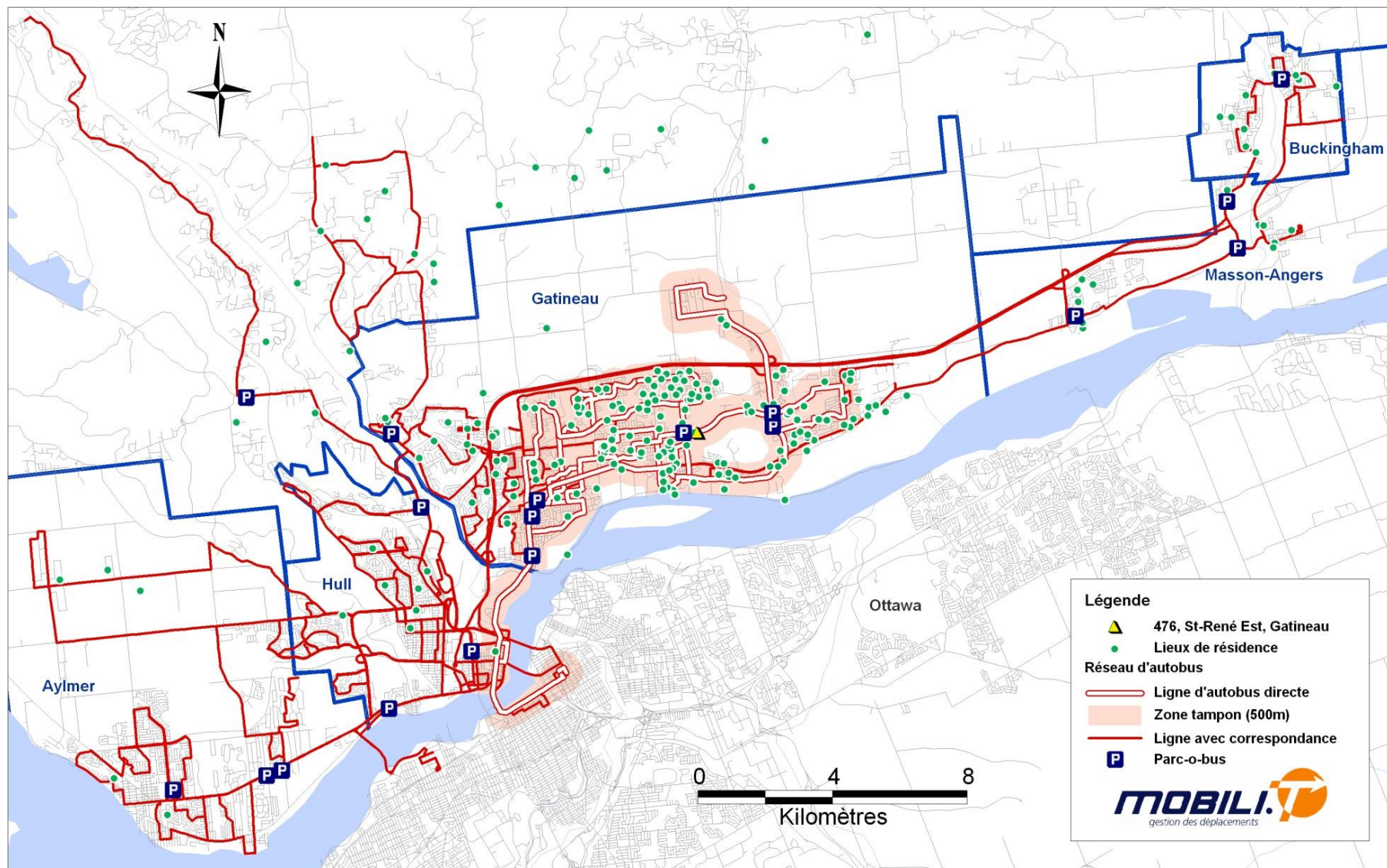
Par contre, les différents horaires de travail des cols bleus, cols blancs et cadres pourraient diminuer ce potentiel.

---

<sup>32</sup> Cette zone tampon représente la distance raisonnable pour rejoindre le réseau cyclable depuis un lieu de résidence ou d'emploi.

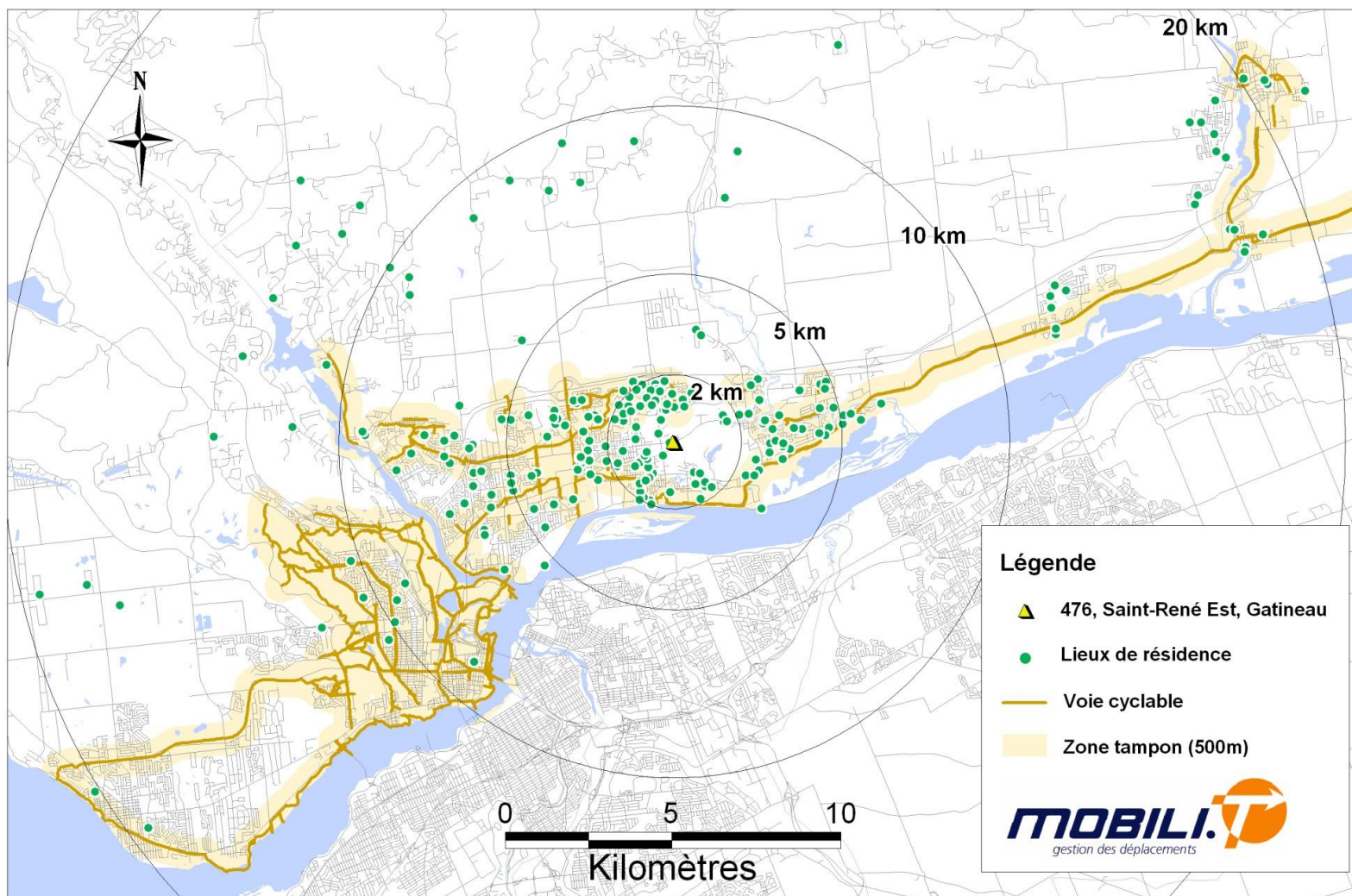


Carte 30 : Accessibilité du pôle d'emploi 4 en autobus



Source : STO, Ville de Gatineau – Réalisation : Mobilis.T, janvier 2011

Carte 31 : Accessibilité du pôle 4 en vélo



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

## 5 BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 5.1 Bilan

#### 5.1.1 **ACCESSIBILITÉ FAIBLE À MOYENNE EN TRANSPORT ALTERNATIF**

---

L'accessibilité en transports actifs est faible: peu ou pas de trottoirs et de voies cyclables à proximité de l'édifice. Par contre, les infrastructures internes semblent globalement dans les normes et le pôle est partiellement desservi par le réseau d'autobus. Certaines améliorations sont à apporter pour rendre ces déplacements plus rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (programme de covoiturage, incitatif au transport en commun, amélioration des infrastructures, etc.) ou en relation avec divers partenaires (réseau de transport en commun, accès piétons, réseau cyclable, etc). L'offre de transport collectif sera nettement améliorée grâce au Rapibus. Par ailleurs, la piste cyclable longeant le Rapibus permettra également d'améliorer la desserte cyclable du pôle.

#### 5.1.2 **UNE RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS FAVORABLE**

---

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En effet, 74% des employés répertoriés résident à moins de 10 km du lieu de travail. De plus, 56% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers le lieu d'emploi et 60% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs et l'amélioration des infrastructures (ajout de trottoirs et voies cyclables en particulier) permettraient donc à ces utilisateurs potentiels de considérer les modes de déplacement actifs et collectifs.

**Tableau 26 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
TRANSPORT ACTIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>74% des employés résident à moins de 10 km du site</li> <li>60% des employés à moins de 500 mètres du réseau cyclable</li> <li>Quelques services à distance de marche (restaurant, station-service, dépanneur, etc.)</li> <li>Arrivée prochaine du réseau Rapibus, avec station à proximité du site et bande cyclable utilitaire</li> <li>Infrastructures internes suffisantes : plusieurs douches et casiers avec larges bancs, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bandes cyclables inexistantes à proximité de l'édifice</li> <li>Trottoirs inexistantes (boul. St-René Est)</li> <li>Aucun lien cyclable ne relie les édifices aux quartiers résidentiels de proximité</li> <li>Entretien hivernal des trottoirs périphériques au boulevard St-René Est à améliorer</li> <li>Secteur non-attractif pour les marcheurs et cyclistes</li> <li>Débit de circulation relativement élevé sur les boulevards St-René Est et Labrosse</li> </ul>
TRANSPORT COLLECTIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus de la moitié des employés à moins de 500 mètres d'une ligne directe vers le site (sans correspondance)</li> <li>Bonne desserte en transport en commun (Parc-O-Bus)</li> <li>Présence de Parc-o-bus pour les employés non desservis par le transport collectif</li> <li>Arrivée prochaine du réseau Rapibus – station à proximité immédiate de l'édifice</li> <li>Présence d'abribus pour les jours d'intempéries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrêt sur St-René Est non-sécuritaire</li> <li>Service hors pointe ne permet pas des déplacements professionnels efficaces</li> <li>Manque de places assises</li> <li>Passages moins fréquents ou inexistantes dans certains secteurs</li> <li>Le pôle est situé à contre-pointe</li> <li>Les réseaux <i>express</i> qui passent à proximité ne sont pas accessibles</li> </ul>
COVOITURAGE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte concentration d'employés dans le secteur Gatineau (68%)</li> <li>Regroupement d'employés résidant à plus de 10 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> <li>Horaires des cols bleus divergents selon les catégories d'emploi</li> </ul>
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le stationnement sur rue n'est pas permis sur les rues environnantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stationnement gratuit</li> <li>Il y a suffisamment d'espaces de stationnement pour tous les employés et visiteurs (200 espaces partagés entre les employés, véhicules municipaux et visiteurs)</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flotte de véhicules disponible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune station Communauto à proximité du pôle d'emploi</li> <li>Pas de gestion intégrée des véhicules de la flotte entre les différents services présents au 476 St-René Est</li> </ul>

## 5.2 Recommandations

### TRANSPORT ACTIF

#### INFRASTRUCTURES

##### Internes

- Ajouter un abri à vélo, offrant une protection contre les intempéries et le vandalisme. Les stationnements pourraient par exemple être situés dans les garages;
- Ajouter des éléments de signalisation pour identifier les infrastructures (emplacement des supports à vélo, passages piétons, etc.) par l'ajout d'affiches et de marquage des zones de circulation piétonne (ajout de passage piéton sur St-René, etc.);

S'assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes de qualité et capacité recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes).

##### Externes

- Ajouter des zones piétonnes et cyclables, ce qui inciterait les employés résidant à moins de 5 km (40%) d'aller travailler en utilisant un mode de transport actif;
- Ajouter un système d'éclairage des zones piétonnes pour renforcer la sécurité;
- S'assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur, respectent les normes actuelles;
- Évaluer la possibilité de sécuriser les trajets cyclistes vers le site d'emploi ;

## TRANSPORT COLLECTIF

### PARTENARIAT

- Entamer des démarches avec la STO pour améliorer le service de transport collectif et voir les possibilités de mieux desservir certains édifices, dont celui du pôle 4 (passages plus fréquents, sécuriser l'arrêt sur St-René, etc.);

### INFORMATION - PROMOTION

- Informer les employés du pôle 4 quant à l'arrivée prochaine du Rapibus (fonctionnement, station la plus proche, fréquence de passage, etc.) et les préparer au changement pour les inciter à l'essayer (séances d'information, infolettres, courriels, etc.)
- Informer les employés quant au service d'autobus desservant actuellement le pôle

### INCITATIFS

- Mettre en œuvre un programme incitatif à l'utilisation du Rapibus (titre à l'essai gratuit, rabais, etc.)

## COVOITURAGE

### INFORMATION / PROMOTION

- Informer les employés du pôle du potentiel de covoiturage et organiser des séances d'information.



## **PÔLE 5**

**Centre de services de Gatineau, 114 de l'Hôpital**  
**Centre sportif de Gatineau, 850 de la Gappe**  
**Maison de la culture de Gatineau, 855 de la Gappe**



## TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 5

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d'emploi</b>	<b>130</b>
1.1	Localisation	130
1.2	Données sur les employés	131
1.3	Caractéristiques de l'employeur	131
1.3.1	Centre de services	131
1.3.2	Centre sportif	131
1.3.3	Maison de la culture	131
<b>2</b>	<b>L'offre de transport externe</b>	<b>132</b>
2.1	Localisation et accessibilité du pôle d'emploi	132
2.2	L'accès en transport actif	132
2.2.1	L'accès à pied	132
2.2.2	L'accès à vélo	134
2.3	L'accès en transport en commun	135
2.3.1	L'accès en autobus	135
2.3.2	Le réseau d'OC Transpo	137
2.3.3	Transport collectif : développements futurs	137
2.4	L'accès en voiture	138
2.4.1	L'accès routier	138
2.4.2	L'offre de stationnement externe	138
2.4.3	L'auto-partage au boulot	139
2.5	Les déplacements multimodes	139
<b>3</b>	<b>L'offre de services interne</b>	<b>140</b>
3.1	Les infrastructures pour cyclistes	140
3.2	Les services et les incitatifs au transport collectif	142
3.3	L'offre de stationnement interne	143
3.4	Le covoiturage	143
3.5	Les déplacements professionnels	144
3.6	Autres initiatives en transport durable	144
3.7	Les services à l'intérieur ou à proximité	144
3.8	Promotion et communication	144
<b>4</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>145</b>
4.1	La répartition géographique des employés	145
4.1.1	L'accès aux réseaux de transport en commun	147
4.1.2	L'accès aux réseaux cyclables	148
4.1.3	L'accès au covoiturage	148
<b>5</b>	<b>Bilan et recommandations</b>	<b>151</b>
5.1	Bilan	151
5.1.1	Une bonne accessibilité en transport alternatif	151
5.1.2	Une répartition géographique des employés favorable	151
5.1.3	Présence d'autres employeurs à exploiter	51
5.2	Recommandations	153

# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

## 1.1 Localisation

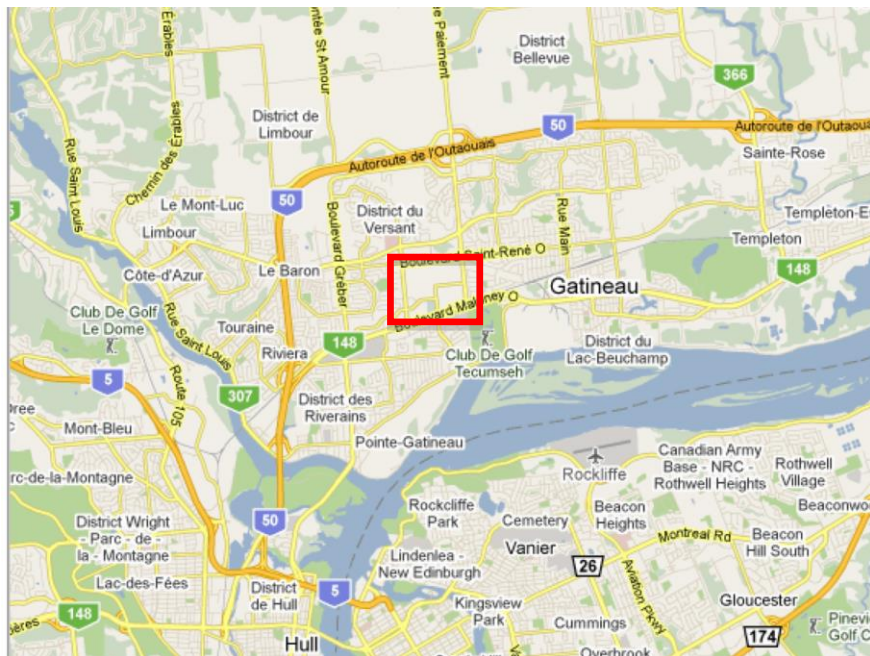
Le pôle à l'étude regroupe trois édifices situés aux adresses suivantes :

- Centre de services de Gatineau, 144 de l'Hôpital
- Centre sportif de Gatineau, 850 de la Gappe
- Maison de la culture de Gatineau, 855 de la Gappe

Le pôle est localisé dans le secteur de Gatineau. Le centre de services est situé aux intersections des boulevards de la Gappe et de l'Hôpital. Pour ce qui est du centre sportif et la Maison de la culture, ils se situent aux intersections des boulevards de la Gappe et de la Cité. Le boulevard Maloney, artère achalandée qui longe le secteur de Gatineau d'est en ouest, se trouve aussi à proximité du pôle. Il s'agit d'un secteur commercial et industriel facile d'accès par la route depuis la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa. Le secteur est une zone à vocation industrielle et commerciale, situé à proximité de secteurs résidentiels, et regroupe des emplois dans les domaines municipaux, provinciaux et du secteur privé.

D'autres bâtiments municipaux (poste de police communautaire, poste d'incendie, quartier général de la police de Gatineau, bibliothèque) sont également localisés dans le même secteur (333 employés répartis sur 4 bâtisses dont 262 aux services de police et 67 au poste d'incendie). Tel que spécifié dans la section introductive, considérant les horaires et conditions de travail atypiques des services de police et de sécurité incendie, un diagnostic indépendant sera effectué lors d'une seconde phase du projet. Ainsi seuls les 4 employés de la bibliothèque peuvent être considérés par extension du présent diagnostic.

**Carte 32 : Localisation du pôle 5**



Source : Google Maps

## 1.2 Données sur les employés

Le pôle 5 regroupe, selon les données transmises par l'employeur, 259 employés de la Ville de Gatineau, dont 203 situés au 144, de l'Hôpital (Centre de services), 13 au 850, de la Gappe (Centre sportif) et 43 au 855, de la Gappe (Maison de la culture). Le personnel des trois édifices est majoritairement constitué de cols blancs.

**Tableau 27 : Caractéristiques des emplois et visiteurs par édifice du pôle 5**

Édifice	Nombre d'employés	Catégories d'emplois	Heures d'ouverture	Visiteurs
Centre de services 144, de l'Hôpital	203	Cadres : 36 Cols blancs : 165 Cols bleus : 2	8h30-16h30 (8h30-12h / 13h-16h en période estivale sauf Service des finances qui garde l'horaire normal)	oui - citoyens
Centre sportif 850, de la Gappe	13	Cadres : 3 Cols blancs : 6 Cols bleus : 4	6h-22h du lundi au vendredi 6h-17h le samedi 8h-17h le dimanche	oui – citoyens et usagers
Maison de la culture 855, de la Gappe	43	Cadres : 5 Cols blancs : 38	<u>Vitrine, Centre d'archives de généalogie et d'histoire</u> 8h30-21h du lundi au vendredi 9h-17h le samedi 11h-17h le dimanche <u>Bibliothèque</u> 10h-21h du lundi au jeudi (21h en période estivale) 10h-18h le vendredi 10h-17h le samedi-dimanche	oui – citoyens et usagers

## 1.3 Caractéristiques de l'employeur

### 1.3.1 CENTRE DE SERVICES

Le centre de services regroupe différents services aux citoyens et bureaux dont : comptoir de service pour le paiement des taxes et constats d'infraction, Service de l'urbanisme et du développement durable, Service des sports, des loisirs et du développement des communautés, centre d'appels non urgents, Service de la gestion des biens immobiliers, cour municipale, bibliothèque, Service des arts, de la culture et des lettres, Commission Gatineau Ville en santé, Commission jeunesse, Fêtes et festivals et le syndicat des cols blancs de Gatineau. Les visiteurs sont des citoyens de la Ville de Gatineau.

### 1.3.2 CENTRE SPORTIF

D'une superficie de 18 500 m<sup>2</sup>, le complexe sportif offre piscine, gymnases, salles de conditionnement physique, salle de danse, centre de santé, concession alimentaire, salles de réunions, etc. Il accueille plusieurs disciplines sportives, des organismes sportifs ainsi que des événements. Les visiteurs sont des citoyens de la Ville de Gatineau ainsi que des organismes, groupes sportifs et athlètes.

### 1.3.3 MAISON DE LA CULTURE

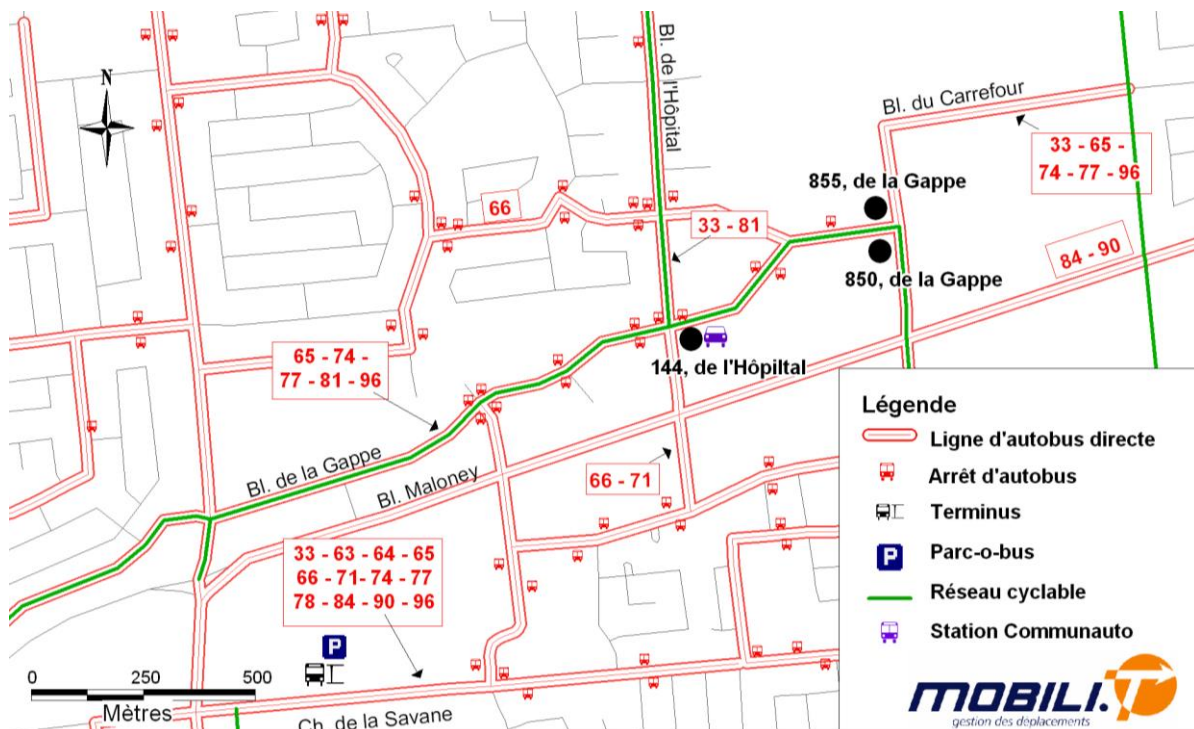
La Maison de la culture est un bâtiment multifonctionnel intégrant salle de spectacle, galerie d'art, école de danse et de musique, radio, archives, bibliothèque et bureaux administratifs.

## 2 L'OFFRE DE TRANSPORT EXTERNE

### 2.1 Localisation et accessibilité du pôle d'emploi

Plusieurs modes de déplacement sont accessibles depuis le pôle d'emploi (**Carte 33**). En particulier, la localisation du site dans un secteur central de Gatineau où sont regroupés une multitude de services (Hôpital, CEGEP, école secondaire, restaurants, banques, cinéma, centre sportif, épiceries, CLSC, magasins, etc.) et à proximité des Promenade de l'Outaouais, un des terminus majeur du réseau de la STO, permet une bonne desserte en transport en commun.

**Carte 33: Localisation et accessibilité du pôle 5**



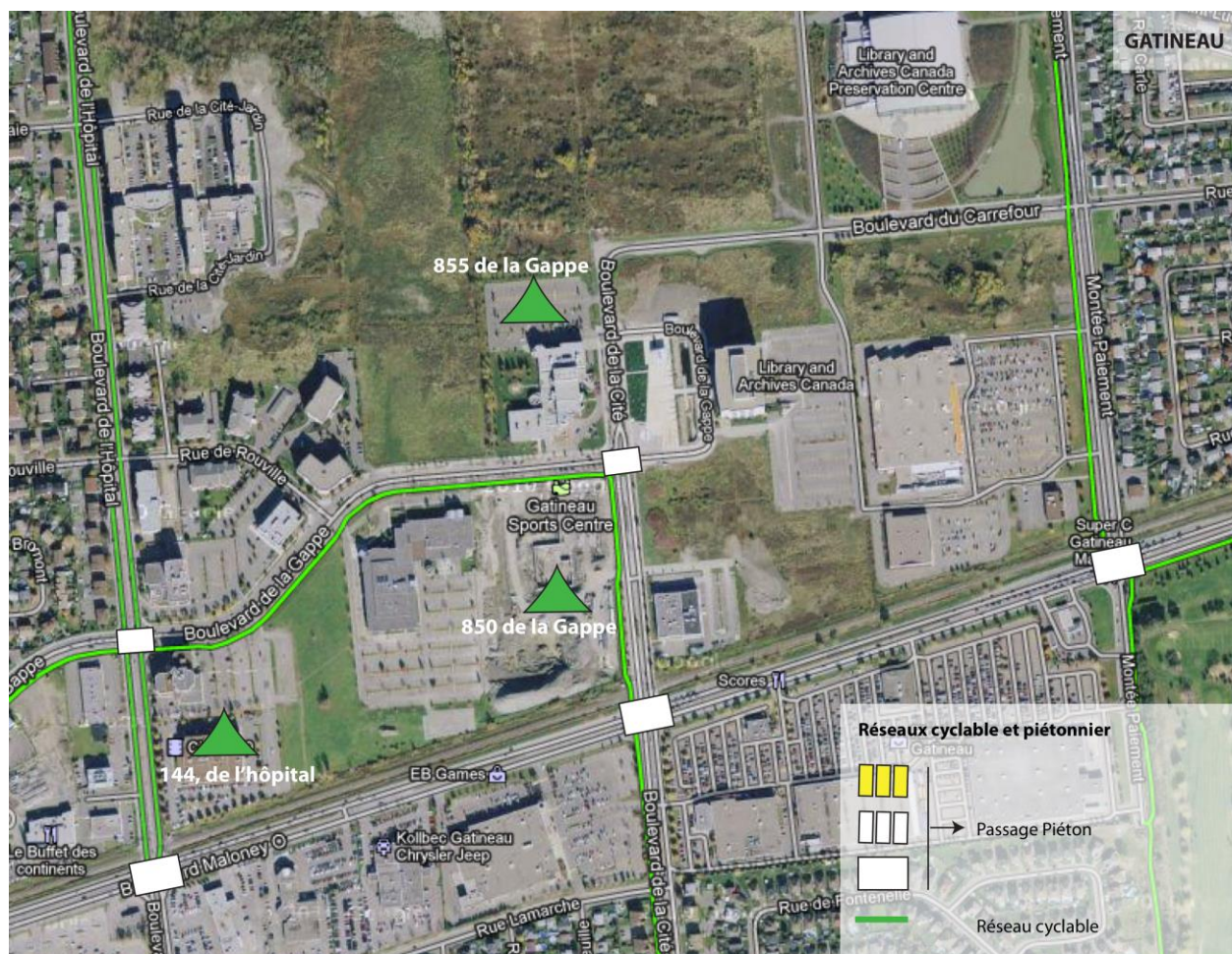
Source : Ville de Gatineau, STO, Communauto – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

### 2.2 L'accès en transport actif

#### 2.2.1 L'ACCÈS À PIED

Les édifices sont localisés dans une zone industrielle et commerciale, sur et/ou à proximité de boulevards achalandés (de la Gappe, de l'Hôpital et Maloney) et près d'une ligne de chemin de fer, qui deviendra sous peu un système rapide par bus (SRB), le Rapibus. Les artères de circulation sont larges, présentant 4 et 6 voies de circulation, la majorité étant munie de trottoirs permettant aux piétons de s'y déplacer en sécurité.

Carte 34 : Photo aérienne du pôle 5



Source : Google Maps, Vivre en Ville, 2011

Pour se rendre au pôle d'emploi, les piétons peuvent emprunter :

- Le boulevard de la Gappe depuis l'est ou l'ouest en utilisant les trottoirs présents des deux côtés de cette importante artère de circulation à 4 voies. Le point le plus proche pour traverser la rue se situe au coin des boulevards de l'Hôpital et de la Gappe, soit juste en face du site d'emploi situé au 144, de l'Hôpital, et en direction des deux autres sites;
- Le boulevard de l'Hôpital en utilisant les trottoirs présents des deux cotés de cette importante artère de circulation à 6 voies avec terre-plein central. Un passage piéton est aussi disponible au coin du boulevard de l'Hôpital et Maloney (route 148), pour les piétons arrivant du secteur sud;
- Les boulevards du Carrefour, de la Cité et de la Gappe pour les piétons arrivant de l'est, en utilisant les larges trottoirs présents d'un côté (boulevard du Carrefour) et des deux cotés de ces artères de circulation à 2 voies (boulevards de la Cité et de la Gappe). Trois passages piétons permettent de traverser le boulevard de la Cité pour rejoindre les sites d'emplois.

Les trottoirs sont majoritairement bien entretenus et éclairés. Ceux présents sur le boulevard de la Gappe sont larges, éclairés et disposent de poubelles et de bancs. Par contre, les données recueillies via le *questionnaire sur les employés et les infrastructures / services internes* nous indiquent que les trottoirs bordant le boulevard de l'Hôpital sont mal déneigés et mal déglacés en hiver, obligeant parfois les piétons

à marcher directement dans la rue. Le niveau de trafic dans les rues adjacentes aux édifices est variable dans la journée, la circulation étant plus achalandée aux heures de pointe.

La proximité de secteurs résidentiels (au nord et au sud) et d'espaces récréatifs et commerciaux (restaurants, café, salle de spectacle, bibliothèque, piscine, gym, cinéma, parc, etc.), qui sont situés à moins de 500 mètres des édifices, constituent des zones de déplacements pour les piétons en dehors des heures de travail.

La localisation du pôle dans une zone commerciale/industrielle le long de grands boulevards urbains, implique par contre des trajets moins conviviaux. En effet, les bâtiments sont espacés les uns des autres, créant des espaces moins agréables pour le marcheur et la circulation est très dense sur les boulevards à proximité (de la Gappe, de l'Hôpital et Maloney). Les débits de circulation journaliers mesurés par des comptages de la ville entre 2006 et 2008 font d'ailleurs état sur le boulevard de la Gappe de 10000 véhicules/jour à la hauteur de la Maison de la culture et du centre sportif, 11200 véhicules/jour à proximité du centre de services et jusqu'à 14700 véhicules/jour sur de l'Hôpital, proche de la Gappe. Les débits de circulation augmentent même à plus de 18000 véhicules par jour sur certaines portions du boulevard de l'Hôpital.

En résumé, la situation du lieu d'emploi est assez propice aux déplacements piétons mais comporte certains freins liés à la localisation de l'édifice dans un secteur commercial/industriel.

### **2.2.2 L'ACCÈS À VÉLO**

Du point de vue cyclable, le pôle 5 a une position intéressante de par sa localisation aux abords de pistes et de bandes cyclables longeant les boulevards La Vérendrye, de l'Hôpital, de la Gappe, Montée Paiement, du Carrefour et de la Cité. Ces voies cyclables permettent en effet de rejoindre différents secteurs résidentiels de la Ville en offrant un lien vers le reste du réseau tant dans le secteur de Gatineau que vers les secteurs de Hull et d'Aylmer et également vers le réseau cyclable d'Ottawa.

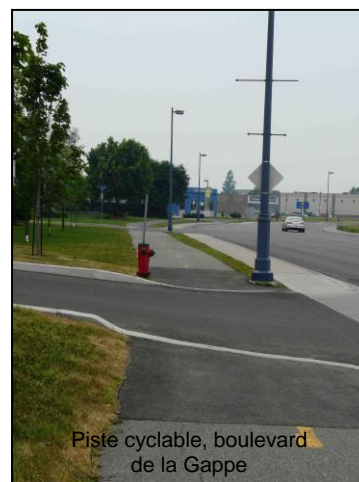
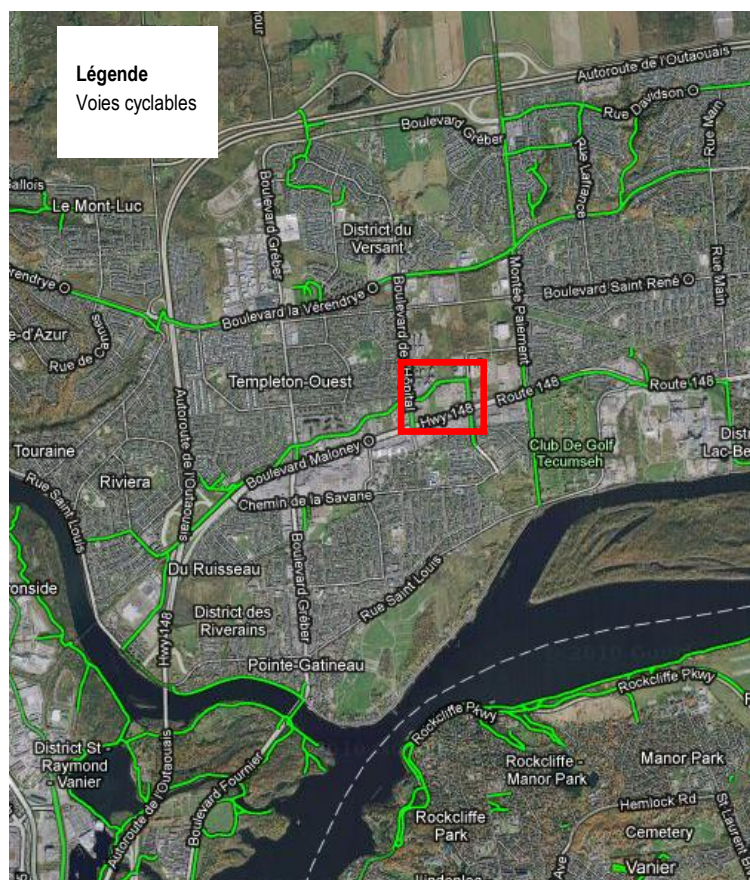
Aucun lien cyclable ne relie les édifices aux quartiers résidentiels de proximité localisés immédiatement au sud du boulevard Maloney ainsi qu'au nord du boulevard de la Gappe. Par contre, en dehors des grands axes, ces secteurs résidentiels sont propices à la pratique du vélo du fait du caractère résidentiel et peu achalandé des rues.

Le lien au quartier résidentiel situé au nord du boulevard de la Gappe peut se faire en empruntant la voie cyclable et en traversant le boulevard aux feux de circulation (coin la Gappe et de l'Hôpital). Le lien vers le quartier résidentiel sud demande quant à lui un détour via les pistes cyclables du boulevard de la Gappe (pistes en site propre) et du boulevard de la Cité situées à l'est, puisque la voie cyclable du boulevard de l'Hôpital ne traverse pas le boulevard Maloney.

Depuis le secteur Hull, un seul lien cyclable permet de traverser vers le secteur de Gatineau, soit la bande cyclable du boulevard Fournier. Les quartiers résidentiels situés dans les secteurs de Hull, de la Ville d'Ottawa et d'Aylmer sont accessibles par diverses pistes cyclables, mais sont intermittentes et peu sécuritaires par endroits.

De manière générale, le site est accessible depuis de nombreux secteurs de la Ville et le réseau local entourant le site est d'assez bonne qualité. Toutefois, la discontinuité du réseau utilitaire et l'enclavement du secteur par le boulevard Maloney (route 148) peuvent rendre les déplacements cyclistes moins attrayants.

**Carte 35 : Piste cyclable à proximité du pôle 5**



Source : Vivre en Ville, 2010

Source : Google Maps, Réalisation : Vivre en Ville, Février 2011

## 2.3 L'accès en transport en commun

La présente section fait état des différents parcours d'autobus qui se rendent au pôle d'emploi. Il est à noter que les périodes de pointe pour la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont évaluées entre 6h30 et 9h00 et entre 15h30 et 18h30 mais qu'elles peuvent varier d'un parcours à l'autre.

### 2.3.1 L'ACCÈS EN AUTOBUS

Le site bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun (voir **Carte 33**) considérant sa situation au centre-ville du secteur Gatineau (proximité de divers employeurs et du Cégep de l'Outaouais) où se rendent plusieurs parcours *réguliers*, de même que quelques parcours *express*, qui font le lien entre les différents secteurs de la Ville de Gatineau et d'Ottawa et du lieu d'emploi. Des lignes directes desservent en effet la majorité des secteurs de Gatineau. Toutefois, aucune ligne directe ne dessert les secteurs de Cantley et de Chelsea, les usagers devant ainsi transférer d'autobus pour se rendre à leur lieu d'emploi.

Le **Tableau 28** inventorie de façon détaillée l'offre en parcours d'autobus se retrouvant à moins de 500 mètres de distance des édifices<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Horaires et fréquences des autobus en vigueur à partir de septembre 2010 et sujets à changements.

**Tableau 28: Desserte en semaine et fréquence des parcours d'autobus de la STO à proximité du pôle 5**

<b>Lignes d'autobus</b>	<b>Parcours et secteurs desservis</b>	<b>Heures de service</b>	<b>Fréquence de passage (heures de pointe)</b>
<b>Ligne 33</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Les Promenades) Départ Les Promenades	<i>Direction Ottawa :</i> 6h45 à 23h31 <i>Direction Les Promenades :</i> 6h25 à 23h44	<i>Direction Ottawa :</i> 8 à 36 min (AM) / 30 à 45 min (PM) <i>Direction Les Promenades :</i> 14 à 20 min (AM) / 15 à 27 min (PM)
<b>Ligne 65</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Gatineau (De la Cité) et Ottawa Départ Ottawa/De la Cité	<i>Direction Ottawa:</i> 6h27 à 17h04 <i>Direction De la Cité:</i> 5h45 à 17h57	<i>Direction Ottawa:</i> 14 à 37 minutes <i>Direction De la Cité:</i> 24 à 46 minutes
<b>Ligne 66</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Mont-Luc) Départ Les Promenades	<i>Direction Les Promenades:</i> 6h43 à 17h25 <i>Direction Mont-Luc:</i> 7h35 à 23h58	<i>Direction Les Promenades:</i> 30 min à 1h04 <i>Direction Mont-Luc:</i> Aux heures
<b>Ligne 67</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau Départ Les Promenades	<i>Direction Ottawa:</i> 5h25 à 23h48 <i>Direction Les Promenades:</i> 6h13 à 23h30	<i>Direction Ottawa:</i> 4 à 11min (AM) / 15h50 (PM) <i>Direction Les Promenades:</i> 6h45 (AM) / 24 à 37min (PM)
<b>Ligne 71</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Ravins-Boisés/Davidson) Départ Les Promenades	<i>Direction Les Promenades :</i> 5h57 à 0h48 <i>Direction Ravins-Boisés/Davidson :</i> 6h35 à 23h58	<i>Direction Les Promenades :</i> 25 à 35 min (AM) Aux heures (PM) <i>Direction Ravins-Boisés/Davidson :</i> 1h à 1h15 (AM) 30 mins (PM)
<b>Ligne 74</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Maloney) Départ Les Promenades	<i>Direction Les Promenades :</i> 7h51 à 16h54 <i>Direction Maloney :</i> 15h37	<i>Direction Les Promenades :</i> Deux fois (AM) Une fois (PM) <i>Direction Maloney :</i> Une fois (PM)
<b>Ligne 77</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (De la Cité/Magnus)	<i>Direction Ottawa :</i> 5h30 à 22h50 <i>Direction Gatineau :</i> 6h15 à 0h05	<i>Direction Ottawa :</i> 15 min (AM) / 30 à 45 min (PM) <i>Direction Gatineau :</i> 30 min (AM) / 25 à 30 min (PM)
<b>Ligne 81</b>	<i>Parcours Express</i> Secteur Gatineau (La Vérendrye) Départ Ottawa	<i>Direction Ottawa :</i> 5h45 à 8h05 <i>Direction La Vérendrye :</i> 15h25 à 17h25	<i>Direction Ottawa :</i> 15 à 25 minutes <i>Direction La Vérendrye :</i> 14 à 35 minutes
<b>Ligne 84</b>	<i>Parcours Express</i> Secteur Gatineau (Maloney) Départ Ottawa	<i>Direction Ottawa :</i> 5h58 à 8h <i>Direction Maloney :</i> 15h07 à 17h13	<i>Direction Ottawa :</i> 13 à 30 minutes <i>Direction Maloney :</i> 15 à 24 minutes
<b>Ligne 90</b>	<i>Parcours Express</i> Secteur Ottawa/Hull/Gatineau (Davidson)	<i>Direction Ottawa :</i> 5h40 à 8h20 <i>Direction Davidson :</i> 14h50 à 17h35	<i>Direction Ottawa :</i> 8 à 20 minutes <i>Direction Davidson :</i> 8 à 20 minutes
<b>Ligne 96</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Buckingham/Masson-Angers/Gatineau Départ Les Promenades	<i>Direction Les Promenades:</i> 5h41 à 22h50 <i>Direction Masson-Angers/Buckingham:</i> 7h05 à 23h35	<i>Direction Les Promenades:</i> 15 min à 2h <i>Direction Masson-Angers/Buckingham:</i> 20 min à 2h

Source : STO, 2011.



D'autres lignes en direction de différents secteurs de la Ville de Gatineau sont également accessibles à une distance d'un peu plus de 1 kilomètre de l'édifice, au Terminus des Promenades de l'Outaouais, dont les lignes 63, 54 et 78.

Par ailleurs, le centre sportif a inclus sur son site web<sup>34</sup> de l'information sur les arrêts et lignes d'autobus accessibles à proximité du site, à l'intention des usagers.

**Figure 8 Arrêts et circuits d'autobus à proximité du centre sportif**



## SERVICE OFFERT AUX ARRÊTS D'AUTOBUS

ARRÊT A		
Lignes	Directions	Infobus
33	Ottawa	819 778-8267
65	Ottawa	819 778-8130
74	Les Promenades	819 778-8267
77	Ottawa	819 778-8130
96	Les Promenades	819 778-8267

ARRÊT B		
Lignes	Directions	Infobus
33	Les Promenades	819 778-6951
74	Maloney	819 778-6951
77	De la Cité / Magnus	819 778-8143
96	Masson-Angers et Buckingham	819 778-6951

ARRÊT C		
Lignes	Directions	Infobus
33	Les Promenades	819 778-8161
74	Maloney	819 778-8146
78	Les Promenades	819 778-8161
82	Ottawa	819 778-8161
96	Masson-Angers et Buckingham	819 778-8146

ARRÊT D		
Lignes	Directions	Infobus
33	Ottawa	819 778-8256
74	Les Promenades	819 778-8184
78	Main / Cheval-Blanc	819 778-8256
96	Les Promenades	819 778-8184

ARRÊT E		
Lignes	Directions	Infobus
65	Ottawa	819-778-5101
77	Ottawa	819 778-5101
78	Les Promenades	819 778-5101
82	Ottawa	819 778-5101

ARRÊT F		
Lignes	Directions	Infobus
77	De la Cité / Magnus	819 778-8131
78	Main / Cheval-Blanc	819 778-8131

### 2.3.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull). Par contre, considérant l'emplacement des édifices, aucun circuit du réseau d'OC Transpo ne se rend directement dans le secteur concerné. Le pôle est accessible depuis le réseau d'OC Transpo par une correspondance avec les lignes 33, 65, 67, 77, 81, 84, 90 de la STO.

### 2.3.3 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun Rapibus est présentement en construction à Gatineau. Le Rapibus passera à proximité du pôle d'emploi et la station « de la Cité » desservira le secteur. Sa localisation au coin des boulevards Maloney et de la Cité (voir figure précédente) permettra un accès rapide au site. Ainsi il faudra considérer un changement radical de la desserte en transport en commun pour ce pôle dans les prochaines années.

<sup>34</sup> [http://www.gatineau.ca/page.asp?p=quoi\\_faire/centre\\_sportif/pour\\_nous\\_joindre](http://www.gatineau.ca/page.asp?p=quoi_faire/centre_sportif/pour_nous_joindre)

## 2.4 L'accès en voiture

### 2.4.1 L'ACCÈS ROUTIER

---

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès facile aux édifices (Annexe 1), ceux-ci étant situés à proximité de l'autoroute 50 et des boulevards Maloney, de l'Hôpital et de la Gappe. La circulation peut parfois être problématique en raison de la congestion aux heures de pointe, en particulier près des ponts reliant Gatineau au secteur de Hull ainsi que sur le boulevard Maloney, à l'approche de l'autoroute 50. Par contre, la localisation de l'édifice à l'extérieur de l'Île de Hull restreint les problèmes de trafic les plus importants (hors de la zone d'affluence la plus importante et en contre-pointe<sup>35</sup> pour les résidents des secteurs Hull et Aylmer).

#### Les principaux accès routiers au pôle sont les suivants :

- En provenance de Masson-Angers et Buckingham : l'accès se fait par l'autoroute 50, sortie 145 – Montée Paiement ainsi que par le boulevard Maloney (route 148).
- En provenance de Hull et Aylmer: on accède au pôle d'emploi par le boulevard des Allumettières (148), puis par l'autoroute 50, sortie 140 – boulevard de la Gappe ou sortie 139 – boulevard Maloney. On peut également accéder au site via le boulevard Fournier, puis le boulevard de la Gappe.
- En provenance d'Ottawa: en partance du Pont Macdonald-Cartier, on emprunte l'autoroute 5 jusqu'à la jonction de l'autoroute 50, sortie 140 – boulevard de la Gappe.
- En provenance de Gatineau: on emprunte les boulevards et rues locales qui conduisent au boulevard de la Gappe et au boulevard Montée Paiement pour se rendre au pôle.

### 2.4.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE

---

#### Les stationnements offerts au public

- **Centre de services**

L'édifice du 144, de l'Hôpital possède son propre stationnement réservé aux employés. L'édifice dispose aussi de 50 espaces de stationnement réservés aux visiteurs. Les visiteurs peuvent aussi stationner à la Maison de la culture au besoin. De l'espace est prévu à cet effet.

- **Centre sportif**

Le centre sportif dispose uniquement de 73 places de stationnement qui sont réservées aux visiteurs. Le stationnement est gratuit mais la durée du stationnement est limitée. Il y a présentement des négociations avec les bâtiments avoisinants afin de conclure une entente de partage de stationnement.

- **Maison de la culture**

L'édifice du 855, de la Gappe possède son propre stationnement, dont 44 espaces qui sont réservés aux visiteurs.

---

<sup>35</sup> En contre-pointe signifie qu'aux heures de pointe, les parcours se rendant à cet édifice vont en sens contraire de la majorité des parcours (qui desservent le plus souvent le centre à la pointe du matin et retournent en périphérie à la pointe du soir).

### Le stationnement sur rue

Le stationnement sur rue est permis sur les rues environnantes au moyen d'un horodateur. La tarification est de 1,50 \$ de l'heure, pour un maximum journalier de 6 \$.

#### 2.4.3 L'AUTOPARTAGE AU BOULOT

Une des stations Communauto offrant des véhicules, est disponible à proximité de l'édifice (**Carte 36**).

La station la plus proche est localisée au Cégep de l'Outaouais sur le boulevard de la Gappe (011), soit à moins d'une minute de marche des édifices. Les autres stations sont situées dans les secteurs de Hull, d'Aylmer et à Ottawa.

**Carte 36 : Localisation des stations Communauto à proximité du pôle 5**



Source : Communauto, février 2011.

## 2.5 Les déplacements multimodes

Comme pour les autres pôles, des solutions alternatives à l'automobile sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport.

### 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

#### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

- **Centre de services**

L'édifice du 144, de l'Hôpital dispose d'un support à vélos (soient 10 places) situé à l'extérieur, près de la porte d'entrée à l'est du bâtiment. Le râtelier est sécurisé dans la mesure où il est ancré au sol et situé dans un endroit passant, non-isolé et éclairé. Le support est peu utilisé, même l'été. Le nombre de places disponibles (1 pour 20 employés) semble répondre de prime abord aux recommandations de Vélo-Québec, qui préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice ayant une fonction travail. Les équipements pour cyclistes sont par contre partagés avec les citoyens qui viennent au centre de services et à la Banque Scotia, ainsi qu'avec les employés de la Banque. Il serait donc pertinent de pouvoir connaître également le nombre d'usagers potentiels pour l'ajouter à l'évaluation puisque dans le cas d'un édifice ayant une fonction de service, la capacité requise de stationnement vélo est de 1 par 25 à 100 usagers.

Fait à noter : le type de râtelier installé implique un risque de chute du vélo car la roue avant est libre de pivoter, de plus il ne permet pas de cadenasser facilement les vélos de petite taille.

**Figure 9 : Support à vélos au 144, de l'Hôpital**



Source : Ville de Gatineau

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, Vélo Québec et Mobili.T recommandent 2 douches pour femmes et 2 pour hommes pour un édifice regroupant de 150 à 299 employés. De plus, l'édifice devrait proposer minimalement 1 vestiaire pour chaque sexe incluant un ratio de 1 casier par 10 employés. Des casiers peuvent par la suite être ajoutés au besoin. Selon ces ratios, il faudrait donc un minimum de 2 douches pour femmes et 2 douches pour hommes ainsi qu'un vestiaire par sexe incluant environ 26 casiers pour répondre aux besoins des cyclistes de l'édifice qui résident loin ou profitent de leur déplacement pour s'entraîner.

Le questionnaire interne nous a permis de déterminer que l'édifice propose aux employés du centre de services des douches au 2<sup>ième</sup> étage (nombre inconnu). Les employés ont par ailleurs mentionné qu'ils seraient intéressés à avoir une salle à vélos et des casiers.

**Tableau 29 : Infrastructures pour cyclistes – 144, de l’Hôpital**

Nombre d’employés	Nombre d’espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
259	10	n/d	1 pour 6 employés	n/d

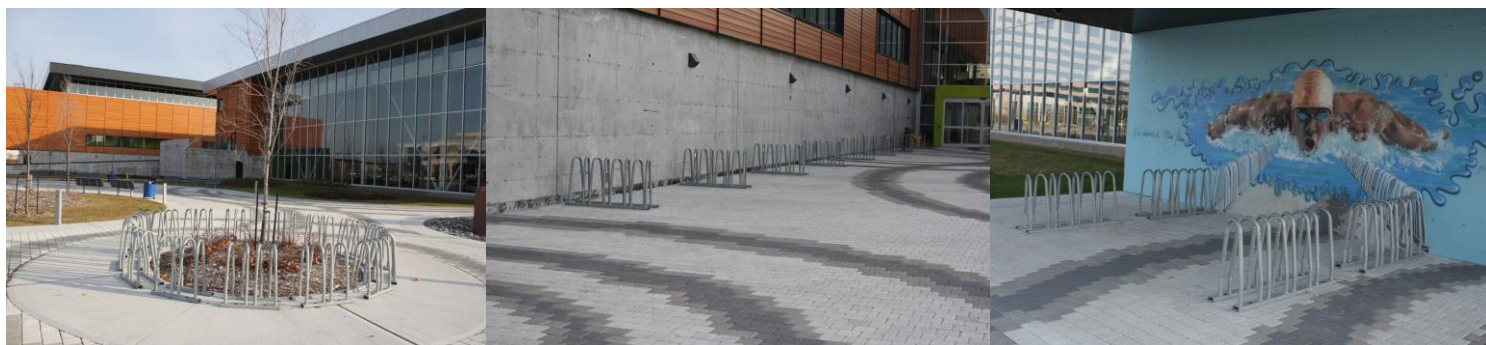
- **Centre sportif**

L’édifice situé au 850, de la Gappe dispose de trois zones de stationnement vélos, dont environ 30 places sur le support en rond, 49 places devant l’entrée principale et 28 places devant la peinture située en face de l’édifice, pour un nombre total de 107 places extérieures, sur râteliers ancrés et éclairés.

Fait à noter : les 28 places situées devant la fresque sont abritées des intempéries. Par ailleurs, les supports sont récents et de bonne qualité.

Le haut niveau de fréquentation du site par la clientèle explique cette importante quantité de supports. Il serait par contre intéressant d’évaluer le niveau de fréquentation afin de valider si le nombre de support répond aux capacités requises (1 pour 25 à 100 usagers pour un bâtiment ayant une fonction de service et 1 pour 10 à 40 employés pour les travailleurs).

Plusieurs douches et vestiaires sont disponibles pour les cyclistes puisqu’il s’agit d’un centre sportif. Les équipements répondent aux besoins des employés et sont partagés avec les citoyens qui fréquentent le centre sportif.

**Figure 10 : Supports à vélos au 855, de la Gappe**

Source : Ville de Gatineau

- **Maison de la culture**

Le 855, de la Gappe dispose d’un support à vélos de 8 places à l’avant de l’édifice, la moitié étant protégés par le toit de l’entrée, ainsi que d’un autre support de 6 places à l’arrière pour un total de 16 espaces. Ceux-ci sont récents, ancrés dans le sol et éclairés. Le niveau d’utilisation des râteliers est inconnu. La fréquentation par la clientèle citoyenne n’est pas connue non plus, ce qui nous empêche donc d’évaluer si la capacité requise est respectée.

**Tableau 30 : Infrastructures pour cyclistes – 855, de la Gappe**

Nombre d'employés	Nombre d'espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
43	14	0	1 pour 3 employés	0

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, pour un édifice regroupant de 20 à 49 employés, Vélo-Québec recommande 1 douche pour femmes et 1 pour hommes ainsi qu'un vestiaire pour chaque sexe et 1 casier pour 10 employés (donc 4 casiers pour l'édifice). Dans les faits, l'édifice dispose d'une douche présente dans la loge des artistes, mais celle-ci n'est pas accessible aux employés municipaux.

**Figure 11 : Supports à vélos avant au 855, de la Gappe**



Source : Ville de Gatineau

### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

Les édifices sont situés à proximité de plusieurs lignes importantes de la STO. De plus, certains arrêts offrent abribus, bancs, poubelles et éclairage. Les arrêts sont généralement très propres et bien éclairés et la durée de marche entre les arrêts et les édifices est globalement de moins de 2 minutes. Bien que certains utilisateurs du transport en commun doivent traverser la rue pour accéder aux arrêts, des infrastructures sont en place pour leur permettre de le faire de façon sécuritaire. Il n'y a toutefois pas d'arrêt directement devant le 144, de l'Hôpital et, en hiver, les trottoirs sont souvent mal déneigés ou déglacés, de telle sorte que certains usagers se retrouvent à marcher dans la rue pour se rendre au bâtiment. Par ailleurs, en termes de déplacements professionnels, l'offre de service hors-pointe en particulier pour les lignes directes aux différents secteurs de la ville, est insuffisante. Enfin, le taux d'occupation des autobus est de 100%, principalement le matin.

### 3.3 L'offre de stationnement interne

- **Centre de services**

Les employés du centre de services ont accès à un stationnement extérieur pavé (140 espaces), ligné et éclairé. 20 espaces sont aussi mis à disposition de la flotte de véhicules municipaux et une place est réservée pour Communauto. Les employés doivent détenir un permis de stationnement, mais ceux-ci sont disponibles gratuitement. Le système de permis a été mis en place dans le but d'empêcher les clientèles du CÉGEP et du CLSC, situés à proximité, d'utiliser les espaces. Les espaces appartiennent 100% à la Ville de Gatineau. Au total, 222 permis sont délivrés au personnel et le taux d'utilisation du stationnement, d'une superficie de 5600 m<sup>2</sup>, est de 100%. Les employés ne peuvent stationner dans la rue mais pourraient stationner à la Maison de la culture au besoin (ils doivent demander un permis gratuit auprès de l'établissement). Le stationnement est partagé avec les employés et visiteurs de la Banque Scotia (18 permis pour les employés de la Banque).

- **Centre sportif**

Les employés du centre sportif stationnent à la Maison de la culture. Tous les employés, incluant les partenaires de la Ville (exemple : équipe masculine de Volleyball Canada) reçoivent des permis de stationnement de la Maison de la culture, où ils peuvent se stationner gratuitement. En effet, la demande en places de stationnement pour le centre sportif surpasse l'offre actuelle. Les espaces qui appartiennent à 100% à la Ville de Gatineau ont donc un taux d'utilisation maximal. La Ville de Gatineau négocie présentement avec des bâtiments environnants afin de conclure une entente de partage de stationnement pour répondre aux besoins.

- **Maison de la culture**

Les employés de la Maison de la culture de Gatineau ont accès à un stationnement extérieur pavé et éclairé de 191 cases. Comme pour les autres édifices du pôle 5, les employés doivent détenir un permis de stationnement, ceux-ci étant disponibles gratuitement. D'une dimension de 7 550 m<sup>2</sup>, le stationnement appartient à la Ville et est partagé entre 116 employés de la Ville (Maison de la culture, centre sportif et parfois centre de services) et 115 membres de la Société de généalogie de l'Outaouais. Malgré tout, il n'est pas utilisé à pleine capacité. **Par contre, les soirs de spectacles, il est possible que le stationnement soit utilisé à sa pleine capacité.**

**Tableau 31 : Données sur le stationnement interne du pôle 5**

Stationnement	Nombre d'employés	Nombre de cases extérieures	Tarif mensuel
144, de l'Hôpital	203	140	0\$
850, de la Gappe	13	73 (visiteurs seulement)	0\$
855, de la Gappe	43	191	0\$

### 3.4 Le covoiturage

Plusieurs employeurs sont localisés à proximité. Des jumelages pourraient être organisés entre les

employés du pôle 5 et les autres lieux d'emploi pour améliorer l'offre de covoiturage.

### **3.5 Les déplacements professionnels**

Il n'existe aucune donnée spécifique à ce pôle en termes de déplacements professionnels. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### **3.6 Autres initiatives en transport durable**

Il n'existe aucune initiative en transport durable spécifique à ce pôle. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### **3.7 Les services à l'intérieur ou à proximité**

Les employés sont bien desservis en services de proximité : hôpital, CEGEP, école secondaire, restaurants, banques, cinéma, centre sportif, bibliothèque, salle de spectacle, épiceries, CLSC, magasins, etc. se trouvent dans les édifices ou à distance de marche.

### **3.8 Promotion et communication**

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont identiques pour tous les édifices et explicités dans la section générale correspondante.

À noter toutefois que plusieurs lieux permettent d'accueillir des activités de promotion pour les transports alternatifs au pôle 5 :

- Centre de services : Salle de conférence (10 personnes), salle d'audience (37 personnes) et salle de conférence (22 personnes);
- Centre sportif : Salles de réunion
- Maison de la culture : Salle de spectacle, agora, espace café.



## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

### 4.1 La répartition géographique des employés

Au total, 257 des 259 codes postaux fournis ont pu être géolocalisés. Sur les 257 employés géolocalisés, 254 résident dans un rayon de 70 kilomètres du lieu d'emploi<sup>36</sup>.

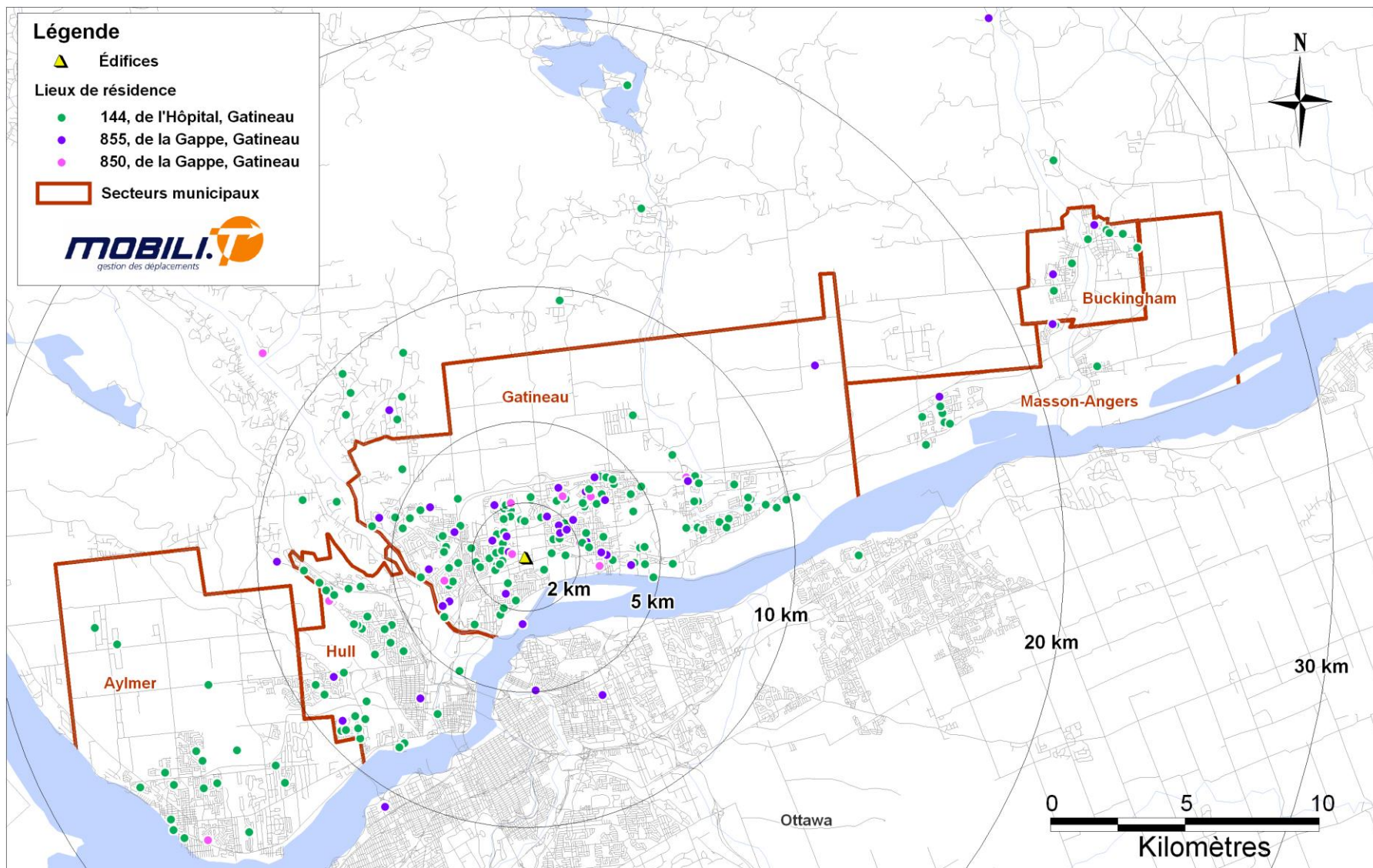
Les lieux de résidence des employés sont très dispersés sur le territoire de la région (**Carte 37**). On distingue cependant que 88% des employés du pôle 5 résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont 72,5% dans les secteurs centraux de Gatineau et Hull (rayon de 0 à 10 kilomètres du lieu de travail). Par ailleurs, quatre employés résident à Ottawa. La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des MRC de l'Outaouais proches de Gatineau.

Le **Tableau 32** montre que 197 employés habitent **à moins de 10 kilomètres** du lieu de travail, soit près de **77,5%** des travailleurs du pôle 5. La majorité (31,5% des employés) réside dans le rayon de 5 à 10 km. Par ailleurs, 57 employés, soit environ 22%, résident dans un rayon de 10 à 70 km du lieu d'emploi dont 16% (soit 42 employés) qui résident à moins de 2 km.

On peut par ailleurs remarquer, à l'aide de la **Figure 11**, que la plupart des employés proviennent du secteur Gatineau, où sont localisés les édifices.

<sup>36</sup> Nous considérerons que ce dernier chiffre (254) représente les personnes travaillant quotidiennement au bureau de Gatineau. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

Carte 37 : Localisation des lieux de résidence des employés du pôle 5 – JANVIER 2011



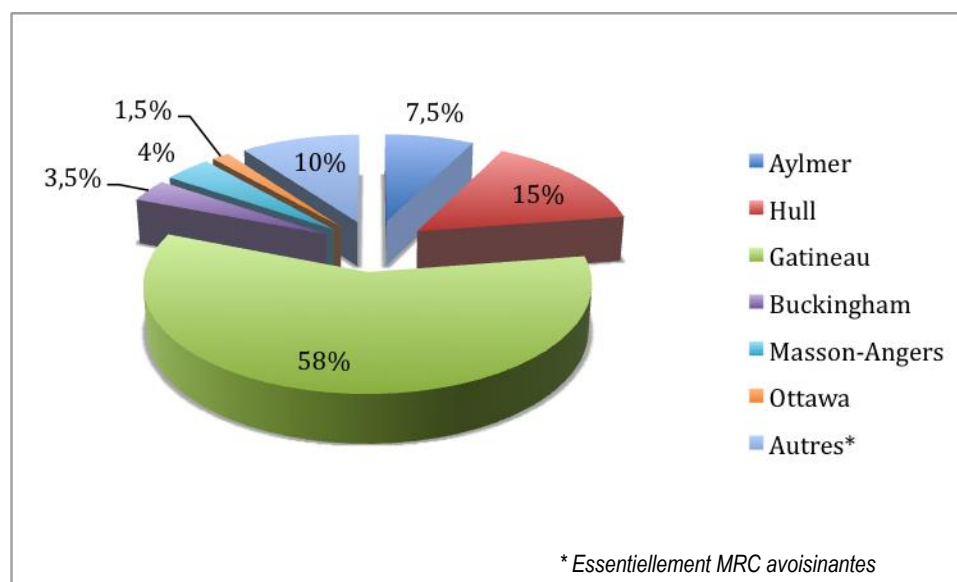
Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T.*, janvier 2011

**Tableau 32 : Répartition des employés du pôle 5 en fonction du secteur de provenance et de la distance au lieu d'emploi**

Distance/ Secteur	Gatineau	Aylmer	Hull	Buckingham	Masson -Angers	Ottawa	Autres	Total	Pourcentage
Moins de 2km	42	0	0	0	0	0	0	42	16,5
2 à 5 km	73	0	1	0	0	1	0	75	29,5
5 à 10 km	31	0	37	0	0	2	10	80	31,5
10 à 20 km	2	19	0	0	7	1	4	33	13
Entre 20 et 30 km	0	0	0	9	3	0	4	16	6
Entre 30 et 70 km	0	0	0	0	0	0	8	8	3
<b>Total pour les calculs</b>	<b>148</b>	<b>19</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>254</b>	<b>100,00</b>
Plus de 70 km	0	0	0	0	0	0	3	3	-
Total réel	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Source : Ville de Gatineau et Mobili.T, Réalisation : Vivre en Ville

**Figure 12 : Localisation des employés du pôle 5 selon les secteurs d'origine**



Source : Ville de Gatineau et Mobili.T, Réalisation : Vivre en Ville, mars 2011

#### 4.1.1 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La **Carte 38** nous indique qu'une proportion intéressante d'employés, soient 155 employés sur 254 géolocalisés (**61%**) résident à moins de 500 mètres (soit à moins de cinq minutes à pied) d'un parcours d'autobus menant directement à l'édifice (sans correspondance).

Globalement, 228 des 254 (89,8%) employés géolocalisés sont desservis par le réseau de la STO, ou du moins résident à moins de 5 minutes à pied d'un parcours. De plus, l'existence des Parc-o-bus permet aux employés qui ne disposent pas de service de transport collectif à proximité de leur résidence, de rejoindre le réseau en disposant d'une des 2072 places de stationnement (ou places sur les supports à vélos) offertes gratuitement dans les 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire.

Il est à noter par ailleurs, que la localisation des édifices assure un accès en transport collectif direct et aisé depuis la majorité des secteurs de la Ville de Gatineau. Par contre, les employés en provenance ou transitant par le secteur de Hull peuvent être défavorisés puisqu'ils se trouvent en direction contre-pointe,

ce qui induit un service plus restreint.

#### **4.1.2 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX CYCLABLES**

---

La **Carte 39** indique qu'un nombre important d'employés résident à proximité du réseau cyclable (**63,7%** à moins de 500 mètres<sup>37</sup>). Parmi ceux-ci, 91 employés (soit **35%** des employés) résident à moins de 5 kilomètres de l'édifice, rayon qui délimite la zone où les trajets cyclistes sont les plus efficaces car le temps de déplacement est de 20 minutes au maximum.

Il est à noter que la période d'utilisation du vélo oscille entre la mi-avril et la mi-novembre, suivant généralement les périodes d'ouverture des pistes cyclables et le changement d'heure hivernal.

#### **4.1.3 L'ACCÈS AU COVOITURAGE**

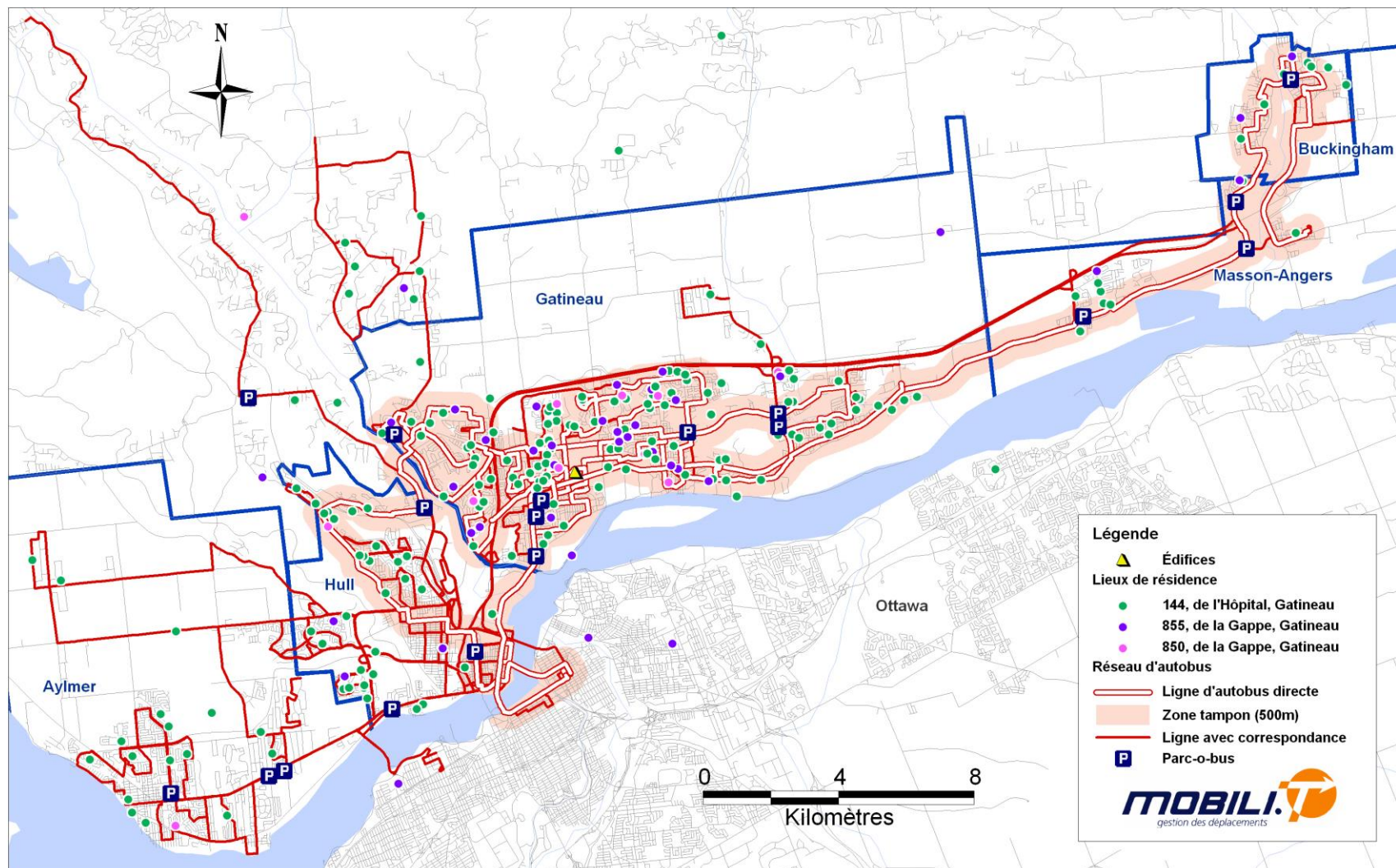
---

En considérant la répartition géographique des employés du pôle 5, nous constatons un bon potentiel de covoiturage puisque plusieurs regroupements sont observables, en particulier pour les employés résidant à plus de 20 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers. Le covoiturage pourrait aussi être une option intéressante pour les employés localisés à plus faible distance mais pour qui l'utilisation du transport collectifs nécessiterait plusieurs correspondances et des temps de trajets plus importants, particulièrement pour les employés résidant dans les secteurs de Hull et d'Aylmer.

---

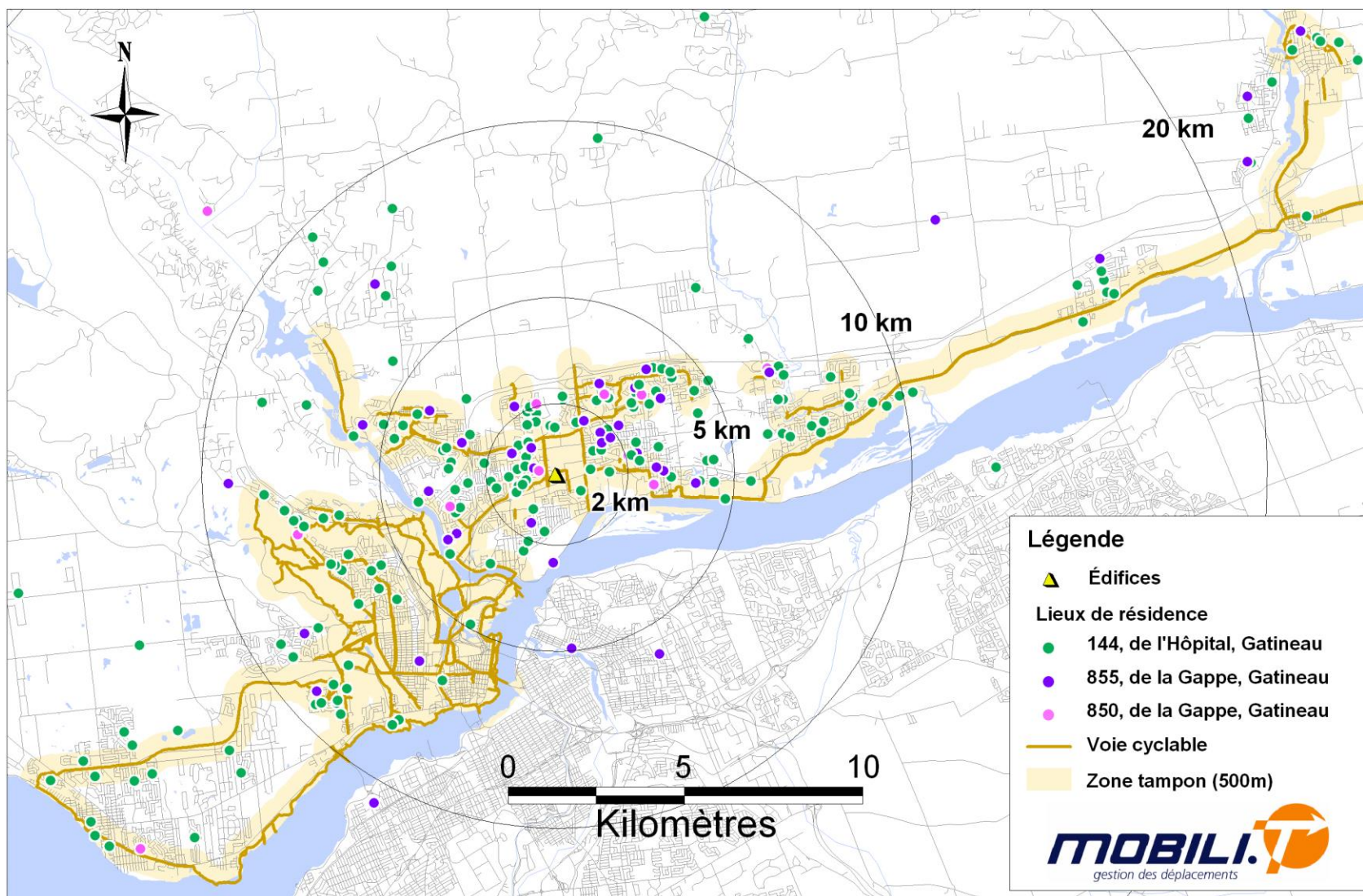
<sup>37</sup> Cette zone tampon représente la distance raisonnable pour rejoindre le réseau cyclable depuis un lieu de résidence ou d'emploi.

Carte 38 : Accessibilité du pôle d'emploi 5 en autobus



Source : STO, Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

Carte 39 : Accessibilité du pôle 5 en vélo



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

## 5 BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 5.1 Bilan

#### 5.1.1 *UNE BONNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT ALTERNATIF*

L'accessibilité en transports collectifs et actifs possède de solides bases : les rues sont munies de trottoirs et de voies cyclables, les infrastructures internes sont globalement dans les normes et le pôle est bien desservi par le réseau d'autobus. Cependant, certaines améliorations sont à apporter pour rendre ces déplacements plus rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (programme de covoiturage, incitatif au transport en commun, etc.) ou en relation avec divers partenaires (réseaux de transport en commun, accès piétons, réseau cyclable, etc.). De plus, l'offre de transport collectif sera probablement nettement améliorée à l'ouverture du Rapibus dont une des stations sera localisée à proximité.

#### 5.1.2 *UNE RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS FAVORABLE*

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En effet, 77,5% des employés répertoriés résident à moins de 10 km du lieu de travail et 63,7% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. De plus, 61% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers le lieu d'emploi. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs et l'amélioration de la desserte en transport en commun permettrait toutefois d'augmenter encore plus le nombre d'utilisateurs potentiels des modes de déplacement actifs et collectifs.

#### 5.1.3 *PRÉSENCE D'AUTRES EMPLOYEURS À EXPLOITER*

La présence d'autres employeurs à proximité du pôle est un atout (Cégep, MRNF, Énergies renouvelables Brookfield, Archives nationales, édifice à bureau « Carrefour des affaires », etc.). En effet, des jumelages pourraient être organisés entre les employés du pôle 5 et les autres lieux d'emplois pour améliorer l'offre de covoiturage. Cette proximité permet aussi d'amener un potentiel supplémentaire pour améliorer le service de transport en commun ou l'accessibilité au site en transport actif. Le MRNF met d'ailleurs présentement en œuvre un plan de gestion des déplacements pour ses employés localisés sur l'impasse de la gare-Talon.

**Tableau 33 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 77,5% des employés résident à moins de 10 km du site</li> <li>• 63,7% des employés à moins de 500 mètres du réseau cyclable</li> <li>• Des rues munies de larges trottoirs entretenus</li> <li>• Proximité de pistes et de bandes cyclables</li> <li>• Des infrastructures pour cyclistes généralement de bonne qualité et en nombre suffisant dans l'ensemble</li> <li>• Arrivée prochaine du réseau Rapibus, avec bande cyclable utilitaire</li> <li>• De nombreux services à distance de marche (commerces, restaurants, banques, cinéma, centre sportif, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau cyclable au maillage intermittent et sinueux par endroit (récréatif)</li> <li>• Des barrières routières qui enclavent le site (Boulevards, voie ferrée, etc.)</li> <li>• Localisation du site en secteur commercial / industriel encourageant peu la marche</li> <li>• Manque d'infrastructures pour cyclistes de la Maison de la culture</li> <li>• Manque (ou discontinuité) de bandes cyclables le long de certains axes principaux</li> <li>• Entretien hivernal des trottoirs à améliorer</li> <li>• Aucune information sur le nombre de douches et de casiers pour certains édifices</li> </ul>
<b>TRANSPORT COLLECTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 61% des employés à moins de 500 mètres d'une ligne directe vers le site (sans correspondance) et 89,8% desservis par le réseau de la STO</li> <li>• Bonne desserte en transport en commun</li> <li>• Proximité des lignes <i>express</i> près du lieu d'emploi</li> <li>• Abribus pour les jours d'intempéries</li> <li>• Arrivée prochaine du réseau Rapibus à proximité du pôle d'emploi et station la plus proche à quelques minutes à pied</li> <li>• La majorité des secteurs sont desservis</li> <li>• Présence de Parc-o-bus pour les employés non desservis par le transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service hors pointe moins efficace pour les déplacements professionnels</li> <li>• Autobus utilisés à 100% en heure de pointe</li> <li>• Localisation des édifices induisent des circuits en contre-pointe en provenance de certains secteurs (Hull, Aylmer)</li> <li>• Secteurs de Cantley et Chelsea non desservis</li> </ul>
<b>COVOITURAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôle multi-employeur qui peut faciliter le covoiturage</li> <li>• Forte concentration d'employés dans les secteurs Hull et Gatineau (%)</li> <li>• Regroupement d'employés résidant à plus de 20 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers</li> <li>• Présence du bureau régional du MRNF ayant développé un PGD à proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> <li>• Problématique des horaires de travail selon les types d'emplois</li> </ul>



	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement utilisé à 100% (sauf Maison de la culture)</li> <li>• Peu d'espace de stationnement sur rue disponible dans le quartier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement gratuit</li> <li>• Encore des places de stationnement disponibles à la Maison de la culture</li> <li>• Élaboration d'un partenariat avec le Cégep pour le partage d'espaces de stationnement (Centre sportif)</li> </ul>
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une station Communauto à distance de marche</li> <li>• Stationnement réservé pour Communauto (Centre de services)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service transport en commun hors pointe moins efficace pour les déplacements professionnels</li> </ul>

## 5.2 Recommandations

### TRANSPORT ACTIF

#### INFRASTRUCTURES

##### Internes

- Permettre aux employés d'utiliser la douche et le vestiaire habituellement réservés aux artistes (Maison de la culture);
- S'assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes de qualité et de capacité recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes);
- Ajouter des douches, vestiaires et casiers là où nécessaire, en respectant les recommandations de Vélo-Québec;
- S'assurer que la localisation des supports permette une utilisation maximale du nombre de places offertes

##### Externes

- S'assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur, respectent les normes actuelles ;

#### AMÉNAGEMENTS

- Envisager la faisabilité de séparer les stationnements des employés de ceux réservés aux citoyens et de réserver des espaces pour les employés dans les endroits sécuritaires et couverts afin de : 1. Assurer une disponibilité de places pour les employés tout en privilégiant l'accès aux citoyens ; 2. Offrir aux employés un stationnement vélo couvert, surveillé, réservé.

### TRANSPORT COLLECTIF<sup>38</sup>

#### SERVICE

- Entamer des démarches avec la STO pour voir la possibilité d'amélioration du service de transport collectif vers le pôle 5 (passages plus fréquents en particulier aux heures de pointe);

#### INFORMATION - PROMOTION

- Informer les employés du pôle 5 quant au Rapibus (échancier, fonctionnement, distance station, fréquence, etc.) et les préparer au changement pour les inciter à l'essayer (séances d'informations, infolettres, courriels, etc.)
- Informer les employés sur les services existants

#### INCITATIFS

- Mettre en œuvre un programme incitatif spécial à l'essai du Rapibus dès son ouverture officiel (titre à l'essai gratuit, rabais etc.)

### COVOITURAGE

#### INFRASTRUCTURES

- Prioriser l'accès aux places de stationnement aux employés covoiturant;

#### INFORMATION / PROMOTION

- Informer les employés du pôle du potentiel de covoiturage et organiser des séances d'information.

#### PARTENARIATS

- Entamer des discussions avec les autres employeurs du secteur pour des possibilités de jumelage interentreprise (par exemple avec le MRNF qui a déjà un PGD en place).

---

<sup>38</sup> Les recommandations en termes de transport collectifs pour le pôle 5 sont à envisager en partenariat étroit avec la STO.

# **PÔLE 6**

**Maison du citoyen**

**25 Laurier, Hull**

## TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 6

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d'emploi</b>	<b>157</b>
1.1	Localisation	157
1.2	Données sur les employés	157
1.3	Caractéristiques de l'employeur	158
<b>2</b>	<b>L'offre de transport externe</b>	<b>159</b>
2.1	Localisation et accessibilité du pôle d'emploi	159
2.2	L'accès en transport actif	159
2.2.1	L'accès à pied	159
2.2.2	l'accès à vélo	161
2.2.3	Le vélo en libre service BIXI	162
2.3	L'accès en transport en commun	162
2.3.1	L'accès en autobus	162
2.3.2	Le réseau d'OC Transpo	165
2.3.3	Transport collectif : développements futurs	165
2.4	L'accès en voiture	166
2.4.1	L'accès routier	166
2.4.2	L'offre de stationnement externe	166
2.4.3	L'autopartage au boulot	167
2.5	Les déplacements multimodes	167
<b>3</b>	<b>L'offre de services interne</b>	<b>168</b>
3.1	Les infrastructures pour cyclistes	168
3.2	Les services et les incitatifs au transport collectif	169
3.3	L'offre de stationnement interne	169
3.4	Le covoiturage	170
3.5	Les déplacements professionnels	170
3.6	Autres initiatives en transport durable	170
3.7	Les services à l'intérieur ou à proximité	171
3.8	Promotion et communication	171
<b>4</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>172</b>
4.1	La répartition géographique des employés	172
4.1.1	L'accès aux réseaux de transport en commun	174
4.1.2	L'accès aux réseaux cyclables	175
4.1.3	L'accès au covoiturage	175
<b>5</b>	<b>Bilan et recommandations</b>	<b>178</b>
5.1	Bilan	178
5.1.1	Une bonne accessibilité en transport alternatif	178
5.1.2	Une répartition géographique des employés très favorable	178
5.1.3	Présence d'autres employeurs à exploiter	178
5.1.4	Des mesures de transport durables déjà en place	178
5.2	Recommandations spécifiques au pôle 6	180

# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

## 1.1 Localisation

Le pôle à l'étude compte un édifice situé au 25, rue Laurier à Gatineau. Le pôle est localisé dans le centre-ville du secteur Hull, à l'intersection des rues Laurier et de l'Hôtel-de-Ville. Il s'agit d'un secteur commercial facile d'accès par la route depuis la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa. Le centre-ville de Hull regroupe la majorité des emplois provinciaux et fédéraux du territoire de la Ville de Gatineau. 16 ministères et organismes provinciaux sont localisés dans les bâtisses voisines à l'édifice, au 17 Laurier ainsi qu'au 170, de l'Hôtel-de-Ville, soit dans le même **pôle d'emploi** rapproché qui regroupe ainsi environ **700 fonctionnaires provinciaux**.

D'autres bâtiments municipaux (centres communautaires, maison du tourisme, aréna, palais des congrès, etc.) sont également localisés dans le même secteur (32 employés répartis sur 7 bâtisses) et sont donc par extension, concernés par ce diagnostic.

Carte 40 : Localisation du pôle 6



Source : Google Maps

## 1.2 Données sur les employés

Le pôle 6 regroupe, selon les données transmises par l'employeur, 346 employés de la Ville de Gatineau dans l'édifice localisé au 25, rue Laurier à Gatineau. Le personnel est majoritairement constitué de cols blancs et de cadres.

**Tableau 34 : Caractéristiques des emplois et visiteurs par édifice du pôle 6**

Édifice	Nombre d'employés géolocalisés	Catégories d'emplois	Heures d'ouverture	Visiteurs
Maison du citoyen	346	Cadres : 110 Cols blancs : 215 Cols bleus : 18 Occasionnels : 3	<u>Des services</u> 8h30-12h / 3h/16h30 (16h en période estivale) <u>Galerie Montcalm</u> 9h-16 du lundi au vendredi Fermé Samedi et dimanche <u>Salle Jean-Després</u> Ouvert 1 h avant chaque spectacle <u>Bibliothèque</u> 10h-20h du lundi au jeudi 10h-18h le vendredi 11h-17h samedi et dimanche (Fermée le dimanche en période estivale)	Oui – citoyens et usagers divers

Source : Ville de Gatineau

### 1.3 Caractéristiques de l'employeur

La Maison du citoyen est un vaste bâtiment multifonctionnel offrant divers services aux citoyens :

- Centre culturel: salles de spectacles, agora, galerie d'art;
- Centre de loisir et de sport
- Bibliothèque

On y retrouve aussi le Cabinet du Maire, des bureaux administratifs, salles de réunion, salles de presse et de multimédia ainsi qu'une réception.

La Maison du citoyen reçoit régulièrement des visiteurs et les salles de réunions et de spectacles sont également louées à l'externe. Selon les données fournies par la Ville, en 2010, il y a eu 157 273 visiteurs à la Maison du citoyen, ce qui inclut uniquement les locations de salles mais qui exclut les usagers de la bibliothèque, par exemple.

## 2 L'OFFRE DE TRANSPORT EXTERNE

### 2.1 Localisation et accessibilité du pôle d'emploi

Plusieurs modes de déplacement sont accessibles depuis le site d'emploi (**Carte 2**). En particulier, la localisation de l'édifice dans un secteur central de Gatineau où sont regroupés plusieurs services (restaurants, banques, bureau de poste, nettoyeur, guichet automatique, garderies, musée, bars, magasins, etc.) et à proximité de la Place d'accueil, un des terminus majeur du réseau de la STO, permet une excellente desserte en transport en commun.

**Carte 41 : Localisation et accessibilité du pôle 6**



Source : Ville de Gatineau, STO, Communauto – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

### 2.2 L'accès en transport actif

#### 2.2.1 L'ACCÈS À PIED

L'édifice est localisé dans le centre-ville commercial de Gatineau, sur une rue passante présentant 4 voies de circulation, munie de larges trottoirs permettant aux piétons de s'y déplacer en sécurité.

**Carte 42 : Photo aérienne du pôle 6 : 25, rue Laurier**



Source : Google Maps, Vivre en Ville, 2011

Pour se rendre à l'édifice, les piétons peuvent emprunter :

- La rue Laurier en utilisant les trottoirs présents des deux cotés de cette importante artère de circulation à 4 voies. Le point le plus proche pour traverser la rue se situe au coin des rues Laurier et Victoria, soit juste en face du site d'emploi et est pourvu d'un feu de circulation dotée d'une phase piétonne. Un autre passage piéton doté des mêmes aménagements est aussi disponible au coin des rues Laurier et de l'Hôtel-de-Ville ainsi qu'au coin Laurier/Papineau, soit à moins de 250 mètres du lieu d'emploi;
- La rue de l'Hôtel-de-Ville, rue secondaire à 2 voies sur laquelle circulent de nombreux circuits d'autobus, permet aux piétons de rejoindre les secteurs commerciaux et résidentiels de l'île de Hull;
- La rue Victoria, rue secondaire qui permet de rejoindre les secteurs résidentiels de l'île de Hull;
- Les passerelles reliant la Maison du citoyen aux sites d'emplois du gouvernement fédéral avoisinant, au centre d'achat « place du Centre » et à la Place d'accueil, terminus majeur de la STO.

Les trottoirs sont bien entretenus et éclairés. Le niveau de trafic dans les rues adjacentes à l'édifice est variable dans la journée, la circulation étant plus achalandée aux heures de pointe.

La proximité de secteurs résidentiels et d'espaces récréatifs et commerciaux (restaurants, centre commercial Place du Centre, Maison du tourisme, bibliothèque, etc.), qui sont situés de 100 à 500 mètres



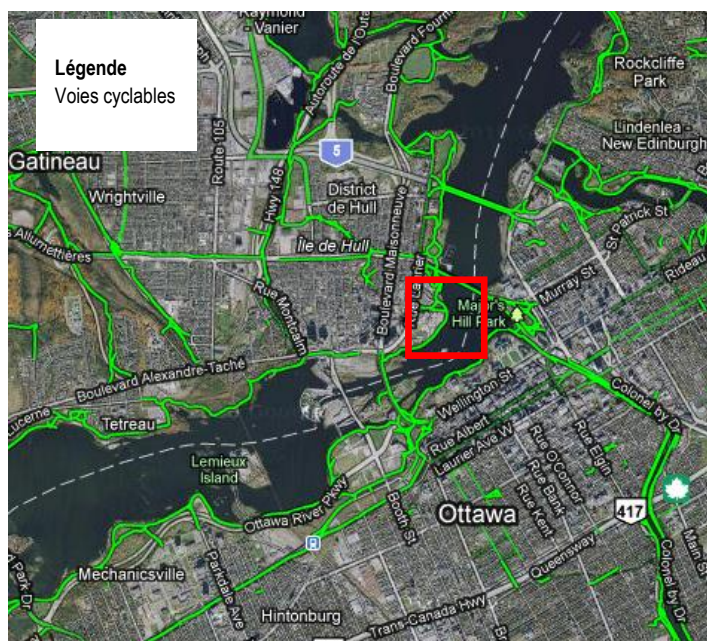
de l'édifice et qui sont majoritairement accessibles de l'intérieur grâce aux passerelles connectant les édifices entre eux, constituent des zones de déplacements pour les piétons en dehors des heures de travail.

En résumé, la situation du lieu d'emploi est propice aux déplacements piétons.

### 2.2.2 L'ACCÈS À VÉLO

Du point de vue cyclable, le pôle 6 a une position intéressante de par sa localisation aux abords de la piste cyclable longeant la Rivière des Outaouais d'est en ouest. Cette piste permet en effet de rejoindre différents secteurs résidentiels de la Ville en offrant un lien vers le reste du réseau tant dans le secteur Gatineau que vers les secteurs de Hull et d'Aylmer et également vers le réseau cyclable d'Ottawa.

**Carte 43 : Réseau cyclable à proximité au pôle 6**



Source : Google Maps - Réalisation : Vivre en Ville, Février 2011



Source : www.pistescyclable.ca

Des liens cyclables relient directement les quartiers résidentiels de proximité localisés le long de la rivière des Outaouais ainsi que le centre-ville d'Ottawa. Les quartiers résidentiels situés dans les secteurs de Gatineau, de la Ville d'Ottawa et d'Aylmer sont également accessibles par la piste cyclable longeant la Rivière des Outaouais ou la traversant.

En ce qui a trait aux quartiers résidentiels de l'Île de Hull, quoi que n'étant pas reliés directement au lieu d'emploi par un lien cyclable, ces secteurs sont propices à la pratique du vélo du fait du caractère résidentiel et peu achalandé des rues. En effet, ils sont accessibles par l'emprunt des rues locales du centre-ville, en particulier la rue Victoria et la rue de l'Hôtel-de-Ville qui permettent de passer par-dessus le boulevard Maisonneuve sans avoir à le traverser. Par contre, considérant que la rue de l'Hôtel-de-Ville est relativement achalandée aux heures de pointe, en particulier du fait des nombreux circuits d'autobus qui y circulent, la rue Victoria serait à privilégier pour les déplacements cyclistes.

De manière générale, le site est accessible depuis de nombreux secteurs de la Ville et le réseau local entourant le site est de bonne qualité. Le relief est toutefois plus accentué par endroits, ce qui peut décourager la pratique du vélo. Quoi que les pistes longeant la rivière aient été conçues pour le récréotourisme, elles sont utilisables et efficaces pour se rendre d'un point A à un point B, sans discontinuité.

### 2.2.3 LE VÉLO EN LIBRE SERVICE BIXI

---

Après une saison d'essai en 2009, le système de vélos en libre-service *BIXI de la Capitale* est officiellement en service depuis le printemps 2011. Sur les 100 vélos répartis en 10 stations à Ottawa et Gatineau, 3 se trouvent aux abords de la Maison du citoyen (Des Allumettières/Laurier, Du Portage/Laval et Alexandre-Taché/Montcalm), permettant aux usagers et employés d'en faire l'usage régulièrement.

BIXI offre divers forfaits allant de l'utilisation ponctuelle aux abonnements annuels ainsi qu'un service corporatif (coupons ou clé annuelle). Le détail des services est présenté à la section 2.4.3.

Considérant la proximité des stations autour de la Maison du citoyen ainsi qu'à Ottawa, il est envisageable que certains déplacements professionnels puissent être effectués en BIXI. Par contre, considérant la faible dispersion et le nombre limité de vélos et stations offertes à l'heure actuelle, les déplacements pendulaires domicile-travail sont pour l'instant difficilement réalisables en BIXI. L'extension éventuelle du programme au cours des prochaines années sera à prendre en considération pour un usage plus important du service par les employés municipaux.

## 2.3 L'accès en transport en commun

La présente section fait état des différents parcours d'autobus qui se rendent au pôle d'emploi. Il est à noter que les périodes de pointe pour la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont évaluées entre 6h30 et 9h00 et entre 15h30 et 18h30 mais qu'elles peuvent varier d'un parcours à l'autre.

### 2.3.1 L'ACCÈS EN AUTOBUS

---

Le site bénéficie d'une très bonne desserte en transport en commun (voir **Carte 41**) considérant sa situation au centre-ville et la proximité avec la Place d'accueil où se rendent plusieurs parcours *réguliers*, de même que plusieurs parcours *express*, qui font le lien entre les différents secteurs de la Ville de Gatineau et d'Ottawa et du lieu d'emploi. Des lignes directes desservent en effet tous les secteurs.

Le **Tableau 35** inventorie de façon détaillée l'offre en parcours d'autobus aux abords de l'édifice, permettant d'apprécier les horaires et fréquences de passage<sup>39</sup>. Considérant le nombre élevé de lignes se

---

<sup>39</sup> Horaires et fréquences des autobus en vigueur à partir de septembre 2010 et sujets à changements.

rendant au lieu d'emploi, le tableau fait seulement état des lignes dont les arrêts sont situés à moins de 100 mètres de l'édifice et est divisé par secteur d'origine pour fins de clarification.

**Tableau 35 : Desserte en semaine et fréquence des parcours d'autobus de la STO à proximité du pôle 6**

Lignes d'autobus	Parcours et secteurs desservis	Heures de service	Fréquence de passage (heures de pointe)
<b>Arrêts situés à moins de 100 mètres de l'édifice</b>			
<b>Secteur Chelsea</b>			
<b>Ligne 1</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Chelsea Départ Farm Point	<i>Direction Ottawa:</i> 6h35 <i>Direction Chelsea:</i> 16h44 et 17h28	<i>Direction Ottawa:</i> Une fois (AM) <i>Direction Chelsea:</i> 44 minutes (PM)
<b>Secteur Cantley</b>			
<b>Ligne 5</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Cantley Départ Des Érables et Denis	<i>Direction Ottawa :</i> 6h20 et 6h40 <i>Direction Cantley:</i> 15h44 et 16h39	<i>Direction Ottawa:</i> Aux 20 minutes (AM) <i>Direction Cantley:</i> Aux 55 minutes (PM)
<b>Ligne 6</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Cantley Départ Route 307 & rue Hogan	<i>Direction Ottawa:</i> 7h20 <i>Direction Cantley:</i> 16h23	<i>Direction Ottawa:</i> Une fois (AM) <i>Direction Cantley:</i> Une fois (PM)
<b>Secteur Hull</b>			
<b>Ligne 20</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Freeman) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Freeman:</i> 6h15 à 8h10 <i>Direction Ottawa:</i> 15h à 17h22	<i>Direction Freeman:</i> 10 à 24 minutes (AM) <i>Direction Ottawa:</i> 10 à 30 minutes (PM)
<b>Ligne 21</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Casino) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Ottawa:</i> 8h45 à 22h44 <i>Direction Casino:</i> 8h10 à 23h12	<i>Direction Ottawa:</i> Aux heures (AM et PM) <i>Direction Casino:</i> Aux heures (AM et PM)
<b>Ligne 22</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (St-Raymond/Des Grives) Départ Pink & de la Sapinière	<i>Direction Ottawa:</i> 5h48 à 8h15 <i>Direction St-Raymond /Des Grives:</i> 15h25 à 18h43	<i>Direction Ottawa:</i> 11 à 22 minutes (AM) <i>Direction St-Raymond/Des Grives:</i> 10 à 24 minutes (PM)
<b>Ligne 25</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Plateau de la Capitale)	<i>Direction Ottawa:</i> 6h01 à 8h41 <i>Direction Gatineau:</i> 15h09 à 18h10	<i>Direction Ottawa:</i> 7 à 20 minutes (AM) <i>Direction Gatineau:</i> 10 à 42 minutes (PM)
<b>Ligne 26</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Plateau de la Capitale) Départ Pink & du Conservatoire	<i>Direction Ottawa:</i> 6h14 à 8h36 <i>Direction Plateau de la Capitale:</i> 15h17 à 17h43	<i>Direction Ottawa:</i> 10 à 20 minutes (AM) <i>Direction Plateau de la Capitale:</i> 13 à 30 minutes (PM)
<b>Ligne 27</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Des Hautes-Plaines) Départ Marie-Burger & Cité des Jeunes	<i>Direction Ottawa:</i> 6h10 à 8h15 <i>Direction Des Hautes-Plaines:</i> 15h15 à 17h29	<i>Direction Ottawa:</i> 11 à 21 minutes (AM) <i>Direction Des Hautes-Plaines:</i> 10 à 28 minutes (PM)
<b>Ligne 29</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Des Trembles) Départ St-Raymond & Des Prés	<i>Direction Ottawa:</i> 6h15 à 8h43 <i>Direction Des Trembles:</i> 15h09 à 18h13	<i>Direction Ottawa:</i> 15 à 29 minutes (AM) <i>Direction Des Trembles:</i> 20 à 31 minutes (PM)
<b>Ligne 31</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Parc de la Montagne) Départ Campus Gabrielle-Roy	<i>Direction Ottawa:</i> 5h25 à 23h15 <i>Direction Parc de la Montagne :</i> 5h49 à 00h59	<i>Direction Ottawa:</i> 8 à 21 minutes (AM) 14 à 19 minutes (PM) <i>Direction Parc de la Montagne:</i> 13 à 30 minutes (AM) 13 à 20 minutes (PM)

<b>Ligne 35</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Lac des Fées) Départ Campus Gabrielle Roy	<i>Direction Ottawa:</i> 5h40 à 23h22 <i>Direction Lac des Fées:</i> 6h06 à 23h41	<i>Direction Ottawa:</i> 15 à 26 minutes (AM) 24 à 30 minutes (PM) <i>Direction Lac des Fées:</i> 16 à 30 minutes (AM) 16 à 31 minutes (PM)
<b>Ligne 36</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Gabrielle-Roy) Départ Campus Gabrielle-Roy	<i>Direction Ottawa:</i> 8h21 à 14h20 <i>Direction Gabrielle-Roy:</i> 8h40 à 14h38	<i>Direction Ottawa:</i> aux heures <i>Direction Gabrielle-Roy:</i> aux heures
<b>Ligne 37</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Gabrielle-Roy) Départ Campus Gabrielle-Roy	<i>Direction Ottawa:</i> 5h05 à 23h30 <i>Direction Gabrielle-Roy:</i> 6h26 à 00h05	<i>Direction Ottawa:</i> 7 à 33 minutes (AM) 9 à 25 minutes (PM) <i>Direction Gabrielle-Roy:</i> 10 à 37 minutes (AM) 5 à 23 minutes (PM)
<b>Ligne 38</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Freeman) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Ottawa:</i> 6h13 à 17h37 <i>Direction Freeman:</i> 6h57 à 18h46	<i>Direction Ottawa:</i> 11 à 31 minutes (AM) 29 à 52 minutes (PM) <i>Direction Freeman:</i> 20 minutes à 1h11 (AM) 22 à 32 minutes (PM)
<b>Ligne 39</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Freeman) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Ottawa</i> 6h30 à 23h26 <i>Direction Freeman</i> 5h55 à 23h57	<i>Direction Ottawa</i> 20 à 30 minutes (AM) 28 à 34 minutes (PM) <i>Direction Freeman</i> 19 à 35 minutes (AM) 20 à 36 minutes (PM)
<b>Secteur Aylmer</b>			
<b>Ligne 40</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Jardins Lavigne) Départ Front & Allumettières	<i>Direction Ottawa:</i> 5h38 à 8h10 <i>Direction Jardins Lavigne:</i> 14h39 à 17h29	<i>Direction Ottawa:</i> 10 à 31 minutes (AM) <i>Direction Jardins Lavigne:</i> 10 à 25 minutes (PM)
<b>Ligne 41</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Des Cèdres) Départ Front & Cormier	<i>Direction Ottawa:</i> 6h10 à 8h30 <i>Direction Des Cèdres:</i> 14h44 à 17h34	<i>Direction Ottawa:</i> 15 à 30 minutes (AM) <i>Direction Des Cèdres:</i> 20 à 30 minutes (PM)
<b>Ligne 44</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Eardley) Départ Allumettières & Eardley	<i>Direction Ottawa:</i> 5h52 à 9h08 <i>Direction Eardley:</i> 14h28 à 18h08	<i>Direction Ottawa:</i> 5 à 20 minutes (AM) <i>Direction Eardley:</i> 8 à 27 minutes (PM)
<b>Ligne 45</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Wychwood) Départ Galeries d'Aylmer	<i>Direction Ottawa:</i> 5h45 à 8h35 <i>Direction Wychwood:</i> 14h54 à 17h44	<i>Direction Ottawa:</i> 10 à 20 minutes (AM) <i>Direction Wychwood:</i> 15 à 20 minutes (PM)
<b>Ligne 46</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Eardley) Départ Allumettières & Eardley	<i>Direction Ottawa:</i> 6h07 à 8h57 <i>Direction Eardley:</i> 15h02 à 18h02	<i>Direction Ottawa:</i> 5 à 22 minutes (AM) <i>Direction Eardley:</i> 8 à 20 minutes (PM)
<b>Ligne 47</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Aylmer (Glenwood) Départ Galeries d'Aylmer	<i>Direction Ottawa:</i> 6h05 à 8h <i>Direction Glenwood:</i> 15h14 à 17h14	<i>Direction Ottawa:</i> 20 à 30 minutes (AM) <i>Direction Glenwood:</i> 30 minutes (PM)
<b>Ligne 57</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Aylmer (Rivermead) Parc-O-Bus Rivermead	<i>Direction Les Promenades:</i> 5h56 à 17h59 <i>Direction Rivermead:</i> 6h20 à 23h55	<i>Direction Les Promenades:</i> 30 min (AM et PM) <i>Direction Rivermead:</i> 15 à 30 min (AM) / 30 min (PM)
<b>Ligne 59</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Aylmer (Rivermead) Parc-O-Bus Rivermead	<i>Direction Ottawa:</i> 5h26 à 00h02 <i>Direction Rivermead:</i> 6h02 à 00h39	<i>Direction Ottawa:</i> 9 à 21 min (AM) / 15 à 30 min (PM) <i>Direction Rivermead:</i> 13 à 32 min (AM) / Aux 15 min (PM)

Secteur Gatineau			
<b>Ligne 33</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (Les Promenades) Départ Les Promenades	<i>Direction Ottawa :</i> 6h45 à 23h31 <i>Direction Les Promenades :</i> 6h25 à 23h44	<i>Direction Ottawa :</i> 8 à 36 min (AM) / 30 à 45 min (PM) <i>Direction Les Promenades :</i> 14 à 20 min (AM) / 15 à 27 min (PM)
<b>Ligne 67</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau Départ Les Promenades	<i>Direction Ottawa:</i> 5h25 à 23h48 <i>Direction Les Promenades:</i> 6h13 à 23h30	<i>Direction Ottawa:</i> 4 à 11min (AM) / 15h50 (PM) <i>Direction Les Promenades:</i> 6h45 (AM) / 24 à 37min (PM)
<b>Ligne 77</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Gatineau (De la Cité/Magnus)	<i>Direction Ottawa :</i> 5h30 à 22h50 <i>Direction Gatineau :</i> 6h15 à 0h05	<i>Direction Ottawa :</i> 15 min (AM) / 30 à 45 min (PM) <i>Direction Gatineau :</i> 30 min (AM) / 25 à 30 min (PM)

Source : STO, 2010.

Plusieurs autres lignes en direction de tous les secteurs sont également accessibles à une distance de 100 à 200 mètres de l'édifice : 11, 17, 48, 65, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 94 (vers Masson-Angers) et 98 (vers Buckingham).

### 2.3.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull) depuis Ottawa. Considérant l'emplacement de l'édifice du pôle 6 au centre-ville, la majorité des arrêts du réseau d'OC Transpo vers Gatineau se trouvent dans un rayon de moins de 200 mètres du lieu d'emploi.

**Tableau 36 : Desserte des lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo vers Gatineau**

Lignes d'autobus	Secteurs desservis	Période de passage	Lignes de correspondance
<b>Ligne 8</b>	Ottawa : Billings Bridge Gatineau : Musée des civilisations	Toute la journée	21
<b>Ligne 27</b>	Ottawa : Orléans Gatineau : Terrasse Chaudière	<i>Direction Gatineau :</i> AM <i>Direction Ottawa :</i> PM	21
<b>Ligne 40</b>	Ottawa : Gloucester Gatineau : Terrasse Chaudière (AM) Place du Portage (PM)	<i>Direction Gatineau :</i> AM <i>Direction Ottawa :</i> PM	21
<b>Ligne 88</b>	Ottawa : South Keys Gatineau : Terrasse Chaudière	<i>Direction Gatineau :</i> AM <i>Direction Ottawa :</i> PM	21
<b>Ligne 105</b>	Ottawa : Tunny's Pasture Gatineau : Sacré-Coeur	Toute la journée	21
<b>Ligne 195</b>	Ottawa : Nepean Sud Gatineau : Place du Portage	<i>Direction Ottawa :</i> AM <i>Direction Gatineau :</i> PM	21

Source : Oc Transpo, 2010

### 2.3.3 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun Rapibus est présentement en construction à Gatineau. Comme nous pouvons le voir sur la **carte 4**, le Rapibus, en particulier le circuit de desserte des centres-villes, passera à proximité du pôle d'emploi en desservant la station « Place d'accueil ».

## 2.4 L'accès en voiture

### 2.4.1 L'ACCÈS ROUTIER

---

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès facile à l'édifice, celui-ci étant situé à proximité de l'autoroute 50, des boulevards Maisonneuve, Fournier, des Allumettières, Alexandre-Taché et de deux ponts reliant la Ville de Gatineau à la Ville d'Ottawa. La circulation peut cependant être problématique en raison de la congestion aux heures de pointe, en particulier dans le secteur des ponts reliant Hull au centre-ville d'Ottawa ainsi que sur le boulevard Fournier et l'autoroute 50. La localisation de l'édifice à l'intérieur de l'Île de Hull implique donc des problèmes de trafic importants (zone d'affluence importante et centrale, en pointe du matin et pointe du soir).

#### **Les principaux accès routiers au pôle sont les suivants :**

- En provenance de Chelsea : l'accès se fait par l'autoroute 5, sortie boulevard Maisonneuve.
- En provenance d'Aylmer : on accède au centre-ville par les boulevards Alexandre-Taché ou des Allumettières (148).
- En provenance de Gatineau : on emprunte l'autoroute 50 jusqu'à la sortie boulevard Maisonneuve. Un autre trajet est possible via le boulevard Fournier qui mène directement sur la rue Laurier.
- En provenance de Hull : on emprunte les boulevards et rues locales qui conduisent au boulevard Laurier ou l'autoroute 5 depuis les quartiers Mont-Bleu et Hautes-Plaines.

### 2.4.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE

---

#### **• Les stationnements offerts au public**

L'édifice du 25, Laurier possède son propre stationnement intérieur réservé aux employés, incluant 33 espaces réservés aux visiteurs. Situé à l'angle des rues Laurier et de l'Hôtel-de-Ville, sous la Maison du citoyen, il offre un stationnement de courte durée (0,25 \$ pour 15 minutes pendant les deux premières heures, 1,50 \$ par heure pour les heures additionnelles, maximum de 12 \$ ; gratuit après 16 h et les week-ends).

Plusieurs stationnements privés sont aussi offerts au public dans le secteur. La Ville propose également des stationnements municipaux hors-rue pour répondre aux divers besoins des citoyens, commerçants et automobilistes du centre-ville, dont certains sont accessibles aux détenteurs de permis (prix échelonné de 45 à 160\$ par mois).

#### **• Le stationnement sur rue**

Le stationnement sur rue est permis sur les rues environnantes en tout temps, moyennant des frais de 0,25 \$ pour 7½ minutes pour un maximum d'une heure et demie ou de deux heures, selon la rue entre 8h et 17h les jours de semaine (parcomètres). Un règlement de stationnement hivernal interdit de stationner sa voiture sur rue de nuit entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 1<sup>er</sup> avril (de minuit à 7h00 du lundi au vendredi et de 3h00 à 7h00 les samedi et dimanche).

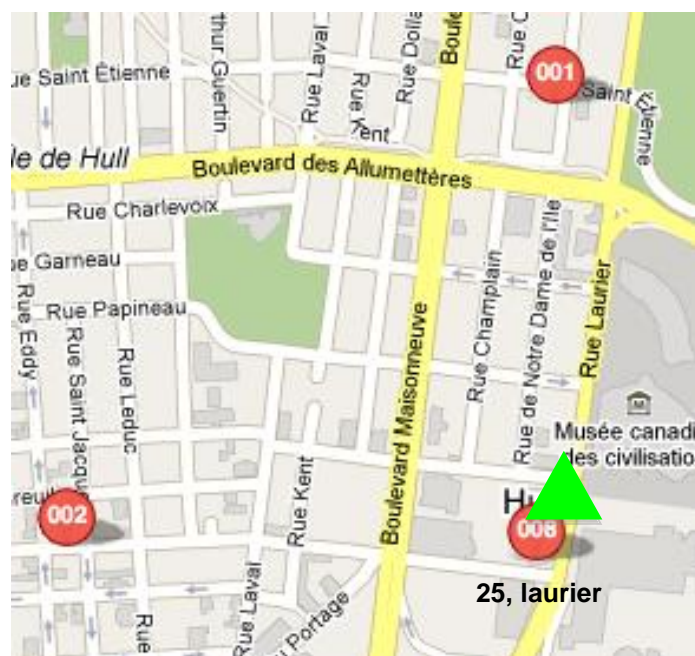
### 2.4.3 L'AUTOPARTAGE AU BOULOT

Plusieurs stations Communauto offrant des véhicules, sont disponibles à proximité de l'édifice (**Carte 44**).

La station la plus proche est localisée directement au 25, rue Laurier à la Maison du citoyen (008), soit dans le stationnement de l'édifice dont il est question. Deux autres stations sont situées à moins de 10 minutes de marche de l'édifice : La station 002, au coin Eddy et Hôtel-de-Ville et la station 001 au coin Notre-Dame et St-Étienne. Les stations sont également accessibles via le service d'autobus de la STO si les employés sont localisés dans d'autres édifices du secteur :

- Lignes 21, 33, 36, 67, 57 et 77 pour la station 008 sur Laurier;
- Lignes 15, 27 et 33 pour le stationnement 002 au coin Eddy et Hôtel-de-Ville;
- Lignes 67, 77, 31, 57 et 65 pour la station 001.

**Carte 44 : Localisation des stations Communauto à proximité du pôle 6**



Source : Communauto, février 2011.

## 2.5 Les déplacements multimodes

Comme pour les autres pôles, des solutions alternatives à l'automobile sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport.

### 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

#### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

L'édifice dispose de 9 supports à vélos, pour un total de 68 places intérieures et extérieures accessibles aux employés et aux citoyens. Les supports sont situés à l'entrée principale rue Laurier, dans le stationnement souterrain ainsi que près de la rue de l'Hôtel-de-Ville. Les supports situés à l'entrée principale ainsi que ceux situés dans le stationnement souterrain sont très achalandés. Ceux qui se trouvent à la sortie près d'Hôtel-de-Ville sont quant à eux peu achalandés.

Les supports dans le stationnement souterrain sont situés à côté de la guérite de stationnement où il y a un gardien pendant le jour. Les gardiens de sécurité qui circulent à l'intérieur de la Maison du citoyen peuvent également jeter un coup d'œil aux supports visibles à partir des portes et des fenêtres. Les râteliers sont tous localisés dans des lieux sécurisés et éclairés et ceux localisés à l'intérieur sont également abrités. Les types de râteliers installés sont de bonne qualité.

**Figure 13 : Supports à vélos au 25, rue Laurier**



Source : Ville de Gatineau

Les supports à vélos sont utilisables par les employés de la Ville de Gatineau ainsi que par les citoyens qui viennent à la Maison du citoyen. Si on tient seulement compte des 346 employés travaillant dans l'édifice, le ratio représente presque 1 place pour 6 employés ce qui répond aux recommandations de Vélo-Québec, qui préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice administratif en contexte urbain. Par contre, ce ratio est à reconsidérer sous l'angle de l'utilisation des supports par les citoyens, pour lesquels les capacités requises sont de 1 place pour 25 à 100 usagers. Les données dont nous disposons indiquent qu'uniquement pour les locations de salles, plus de 157 000 visiteurs se présentent à la Maison du citoyen par année, ce qui n'inclut pas les usagers de la bibliothèque et des autres services. Si on pose l'hypothèse de 250 jours ouvrables, à une moyenne d'environ 650 visiteurs/jours, il faudrait



approximativement 26 places réservées aux visiteurs pour respecter le ratio recommandé<sup>40</sup>. Ceci ramènerait à 38 places le nombre de stationnements utilisables par les employés soit un ratio d'1 place pour un peu plus de 9 employés.

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, Vélo Québec et Mobili.T recommandent 2 douches pour femmes et 2 pour hommes pour un édifice regroupant de 150 à 299 employés, ainsi 1 douche pour femme et 1 pour homme par tranche de 250 employés supplémentaires. De plus, l'édifice devrait proposer minimalement 1 vestiaire pour chaque sexe incluant un ratio de 1 casier par 10 employés. Des casiers peuvent par la suite être ajoutés au besoin. Selon ces ratios, il faudrait donc au moins 3 douches pour femmes et 3 douches pour hommes ainsi qu'un vestiaire par sexe incluant environ 35 casiers pour répondre aux besoins des cyclistes de l'édifice qui résident loin ou profitent de leur déplacement pour s'entraîner.

Le questionnaire interne nous a permis de déterminer que l'édifice propose pour les employés de la Maison du citoyen 2 douches au total, ainsi que des vestiaires dans les salles de sports au premier étage. Selon les recommandations de Vélo Québec et de Mobili.T, le nombre de douches est insuffisant. Le nombre de casiers étant inconnu, nous ne pouvons savoir si les standards minimaux sont atteints.

**Tableau 37 : Infrastructures pour cyclistes – 25, rue Laurier**

Nombre d'employés	Nombre d'espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
346	64	2	1 pour 5 employés	0,1 douche pour 20 employés

### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

L'édifice est situé à proximité de plusieurs lignes importantes de la STO. Certains des arrêts situés à proximité immédiate de l'édifice sont éclairés et sous forme de débarcadère.

### 3.3 L'offre de stationnement interne

Les employés de l'édifice du 25, rue Laurier ont accès à un stationnement souterrain et deux stationnements extérieurs pavés, lignés et éclairés. Le nombre de places de stationnement disponibles pour les employés est de 125 à l'intérieur (+ 24 places réservées aux membres du Conseil et de la direction générale, ainsi que pour des véhicules municipaux), de 224 places à l'Aréna Robert-Guertin, qui se trouve à 15-20 minutes à pied de l'édifice et de 141 places au Port de Plaisance de Hull, qui se trouve à moins de 10 minutes à pied de la Maison du citoyen. Il existe une *Politique d'attribution du stationnement*, qui vise à déterminer les modalités d'attribution des espaces de stationnement disponibles pour les membres du Conseil et les employés municipaux.

Dans le cas du stationnement intérieur, 102 espaces sont au tarif de 29,72\$/mois (postes désignés) et 23 au coût de 121,40\$/mois. 24 autres places sont réservées aux membres du Conseil municipal, au directeur général, pour les véhicules municipaux, etc. Les employés de la Maison du citoyen ont également accès gratuitement au stationnement de l'Aréna Robert-Guertin (normalement offert à

<sup>40</sup> Moyenne théorique et non basée sur des faits réels. Dans les faits, certaines journées peuvent n'avoir aucun visiteur et d'autres beaucoup plus que la moyenne. Le choix du ratio d'1 place pour 25 usagers permet théoriquement de contrebalancer cette variation possible.

45\$/mois). Enfin, pour le Port de plaisance de Hull, 56 espaces sont disponibles au coût de 50\$ par mois (employés municipaux), 29 espaces sont gratuits (cols blancs de l'ex-Gatineau et de l'ex-Buckingham) et 56 espaces sont à 90\$ par mois (externes).

Au total, 149 permis de stationnement ont été délivrés au personnel de la Maison du citoyen, dont 19 qui sont gratuits. Une quarantaine de personnes sont inscrites sur une liste d'attente et le taux de roulement est très faible. Le taux d'utilisation est donc de 100%.

**Tableau 38 : Données sur le stationnement du pôle 6**

Stationnement	Nombre de cases	Surface du stationnement	Tarif mensuel
Stationnement intérieur	125 24 (membres conseil, DG, véhicules municipaux)	n/d	102 espaces/29,72\$ 23 espaces/121,40\$
Aréna Robert-Guertin	224 162 (stationnement incitatif)	11 796 m <sup>2</sup>	0\$
Port de Plaisance	141	5110 m <sup>2</sup>	56 espaces/50\$ 29 espaces/0\$ 56 espaces/90\$

### 3.4 Le covoiturage

Plusieurs employeurs d'importance, tels que 16 ministères et organismes provinciaux, sont localisés à proximité. Des jumelages pourraient être organisés entre les employés du pôle 6 et les autres lieux d'emplois pour améliorer l'offre de covoiturage.

À noter: les employés de la Ville faisant du covoiturage quotidiennement avec un minimum de deux autres employés de la Maison du citoyen ont la priorité lorsqu'un espace de stationnement se libère au stationnement intérieur. Actuellement deux équipes de covoitureurs bénéficient de ce privilège.

### 3.5 Les déplacements professionnels

La Maison du citoyen expérimente depuis six années l'abonnement corporatif au service Communauto pour les déplacements d'affaires. Ainsi, ce sont près de 44 employés de la Ville de Gatineau incluant le Cabinet du Maire, le bureau des Conseillers et le Service de l'urbanisme et du développement durable qui sont membres de Communauto corporatif.

De plus, au niveau du transport en commun, le Service de l'urbanisme et du développement durable teste présentement trois cartes à puce « corporatives » de la STO. L'usagé se sert ainsi de la carte à puce et les frais de déplacement sont facturés à l'entreprise.

### 3.6 Autres initiatives en transport durable

Il n'existe pas d'autre initiative en transport durable spécifique à ce pôle. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### 3.7 Les services à l'intérieur ou à proximité

Les employés sont très bien desservis en services de proximité : restaurant, bar, banque, guichet automatique, nettoyeur, bureau de poste, garderie, centre commercial, musée, etc. se trouvent à distance de marche. Des services de bibliothèque, salles de spectacles, galerie d'art, gym, piste de course, sont aussi accessibles à l'intérieur de l'édifice. Deux passerelles intérieures relient le bâtiment avec le Palais des congrès (côté ouest) et un hôtel (côté est).

### 3.8 Promotion et communication

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont identiques pour tous les édifices et explicités dans la section générale correspondante.

À noter toutefois que plusieurs lieux permettent d'accueillir des activités de promotion pour les transports alternatifs au pôle 6 :

- Agora;
- Salle Jean-Desprèz;
- Salles de conférences (Mont-bleu, Gatineau, etc.);
- Autres salles et capacité d'accueil :Salle de conférence des affaires juridiques (10), salle de conférence – cabinet du Maire (14), salle des communications (8), salle de conférence de la cours municipale (14), salle du CLD (20), salle de la direction générale – gestion (10), salle Huard (finance – 8), salle du Trésor (12), vitrine technologique (12 postes d'ordinateur), salle Alain-Lavigne (RH – 8), Boutique du Silence (RH-15), Salle de vidéoconférence (8), salle Galilée (Urbanisme – 7), salle Jacques-Gréber (Urbanisme – 12) et salle Kyoto (Urbanisme – 8)

## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

### 4.1 La répartition géographique des employés

Au total, 343 des 346 codes postaux fournis ont pu être géolocalisés. Sur les 343 employés du pôle 6 géolocalisés, 340 résident dans un rayon de 70 kilomètres du lieu d'emploi<sup>41</sup>.

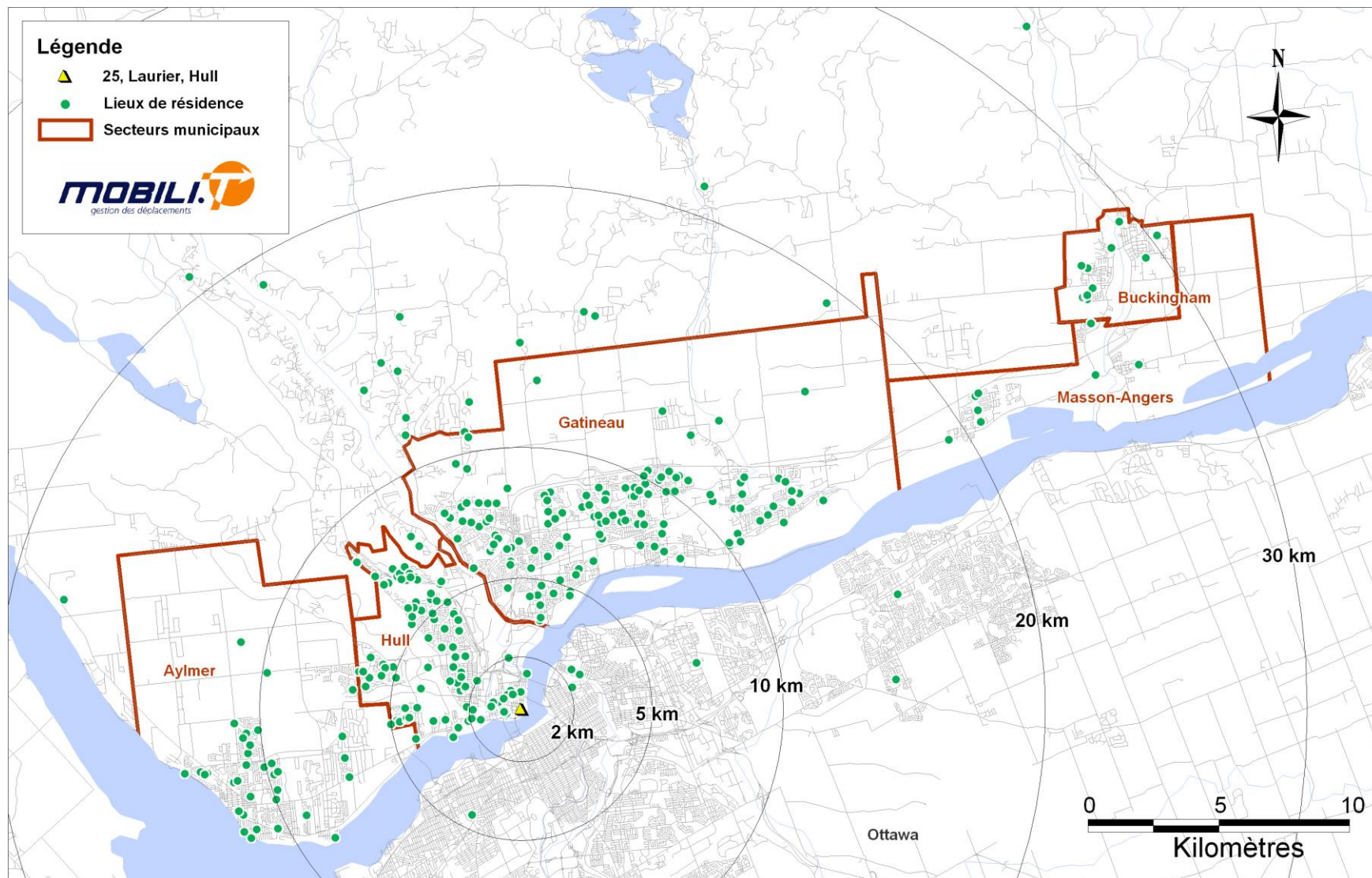
Les lieux de résidence des employés sont très dispersés sur le territoire de la région (**Carte 45**). On distingue cependant que 87% des employés travaillant à la Maison du citoyen résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont **64% dans un rayon de 0 à 10 kilomètres** du lieu de travail. Par ailleurs, sept employés résident à Ottawa. La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des MRC de l'Outaouais proches de Gatineau.

Le **Tableau 39** montre que 219 employés habitent à moins de 10 kilomètres de l'édifice, ce qui représente 64% des travailleurs du pôle 6. La majorité (43% des employés) réside dans le rayon de 5 à 10 km. Par ailleurs, 121 employés, soit environ 35,5%, résident dans un rayon de 10 à 70 km du lieu d'emploi et le taux d'employés résidant à faible distance de l'édifice est très faible (5% résident à moins de 2 km).

---

<sup>41</sup> Nous considérerons que ce dernier chiffre (340) représente les personnes travaillant quotidiennement à la Maison du citoyen. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

Carte 45 : Localisation des lieux de résidence des employés du pôle 6 de la Ville de Gatineau, JANVIER 2011



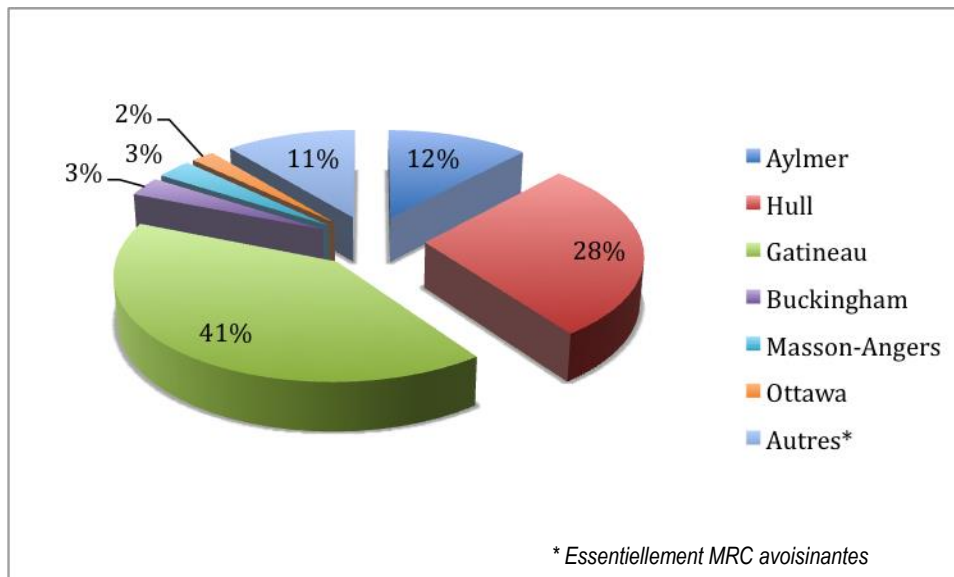
Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

**Tableau 39 : Répartition des employés du pôle 6 en fonction du secteur de provenance et de la distance au lieu d'emploi**

Distance/ Secteur	Gatineau	Aylmer	Hull	Buckingham	Masson- Angers	Ottawa	Autres	Total	%
Moins de 2km	0	0	18	0	0	0	0	18	5
2 à 5 km	10	1	40	0	0	4	1	54	16
5 à 10 km	88	17	37	0	0	1	4	147	43
10 à 20 km	43	24	0	0	1	2	17	87	25,5
Entre 20 et 30 km	0	0	0	10	9	0	2	21	6
Entre 30 et 70 km	0	0	0	1	0	0	13	13	4
<b>Total pour les calculs</b>	<b>141</b>	<b>42</b>	<b>95</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>37</b>	<b>340</b>	<b>100,00</b>
Plus de 70 km	0	0	0	0	0	0	0	3	-
Total réel	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Source : Ville de Gatineau et Mobili.T - Réalisation : Vivre en Ville

**Figure 14 : Localisation des employés du pôle 6 selon les secteurs d'origine**



Source : Ville de Gatineau et Mobili.T - Réalisation : Vivre en Ville, février 2011?

#### 4.1.1 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La **Carte 46** nous indique qu'une forte proportion d'employés, soient 297 employés sur 343 (**86,5%**) résident à moins de 500 mètres (soit à moins de cinq minutes à pied) d'un parcours d'autobus menant directement à l'édifice (sans correspondance).

Finalement, seuls 10% des employés ne sont pas directement desservis par le réseau de la STO, ou du moins résident à plus de 5 minutes à pied d'un parcours. Les sept employés résidant à Ottawa peuvent par contre rejoindre directement le lieu de travail par le biais du réseau d'OC Transpo. De plus, l'existence des Parc-o-bus permet aux employés qui ne disposent pas de service de transport collectif à proximité de leur résidence, de rejoindre le réseau en disposant d'une des 2072 places de stationnement (ou places sur les supports à vélos) offertes gratuitement dans les 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire.

Il est à noter par ailleurs, que la localisation de l'édifice assure un accès en transport collectif direct et aisé depuis les secteurs est et ouest relativement éloignés, en particulier grâce aux lignes express en provenance d'Aylmer, de Buckingham et de Masson-Angers à plus de 10 km du lieu d'emploi. Les employés résidant dans les secteurs de Gatineau et de Hull ont aussi un accès direct et aisé au système de transport collectif puisqu'ils se trouvent en direction de pointe pour l'aller et le retour du lieu d'emploi au lieu de résidence.

#### 4.1.2 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX CYCLABLES

La **Carte 47** indique qu'un nombre important d'employés résident à proximité du réseau cyclable (**60%** à moins de 500 mètres<sup>42</sup>). Parmi ceux-ci, 60 employés (soit **17,3%** des employés) résident à moins de 5 kilomètres de l'édifice, rayon qui délimite la zone où les trajets cyclistes sont les plus efficaces car le temps de déplacement est de 20 minutes au maximum.

Il est à noter que la période d'utilisation du vélo oscille entre la mi-avril et la mi-novembre, suivant généralement les périodes d'ouverture des pistes cyclables et le changement d'heure hivernal.

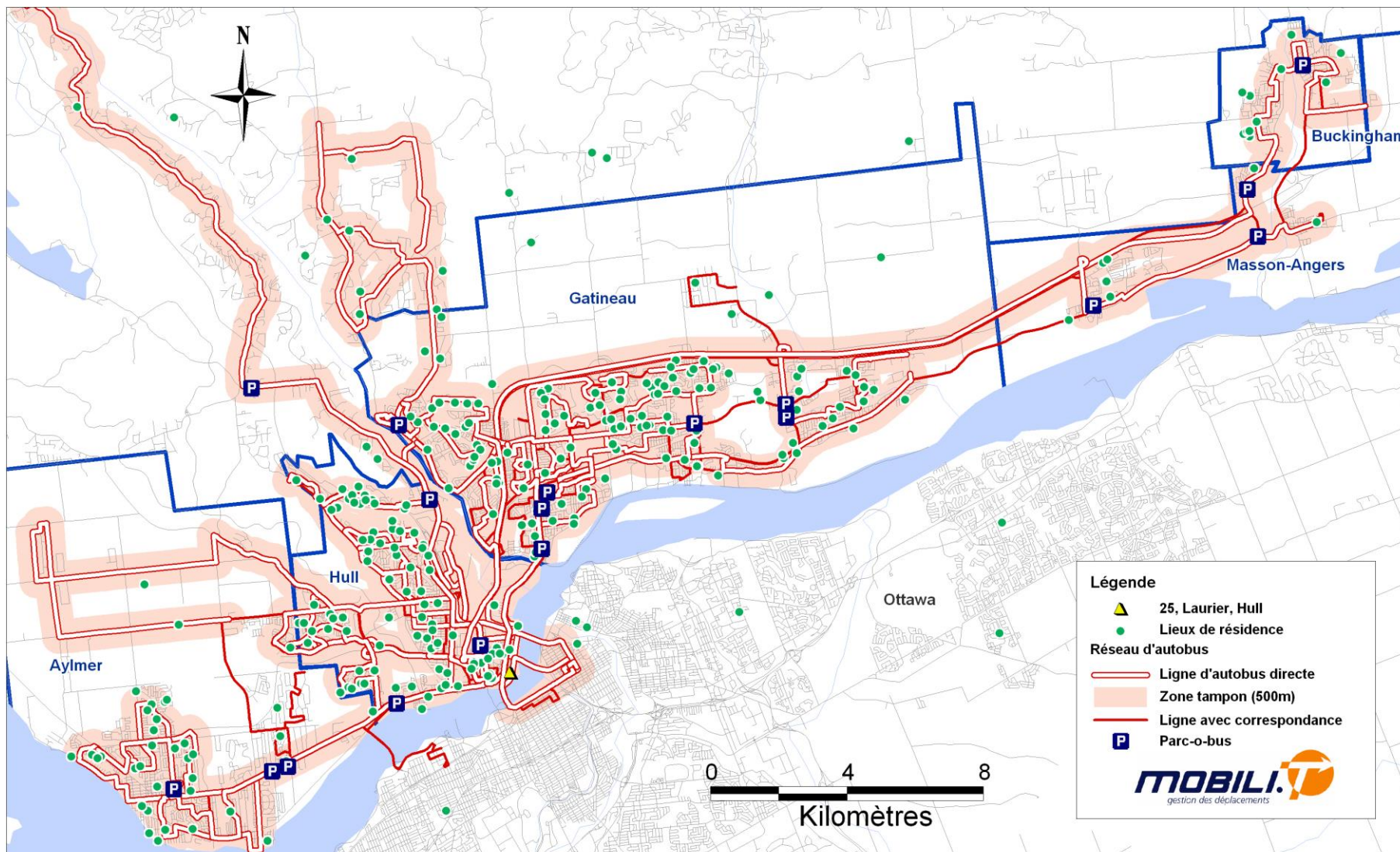
#### 4.1.3 L'ACCÈS AU COVOITURAGE

En considérant la répartition géographique des employés du pôle 6, nous constatons un bon potentiel de covoiturage puisque plusieurs regroupements sont observables, en particulier pour les employés résidant à plus de 20 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers. Le covoiturage pourrait aussi être une option intéressante pour les employés localisés à plus faible distance, particulièrement pour les employés résidant dans les secteurs de Gatineau et d'Aylmer.

Par ailleurs, comparativement à d'autres bâtisses, la possibilité de jumelage pourrait être moins problématique par rapport aux horaires de travail puisque la proportion de cols bleus est moins importante qu'ailleurs. Par contre, la proportion de cadres ayant des horaires plus flexibles est plus importante.

<sup>42</sup> Cette zone tampon représente la distance raisonnable pour rejoindre le réseau cyclable depuis un lieu de résidence ou d'emploi.

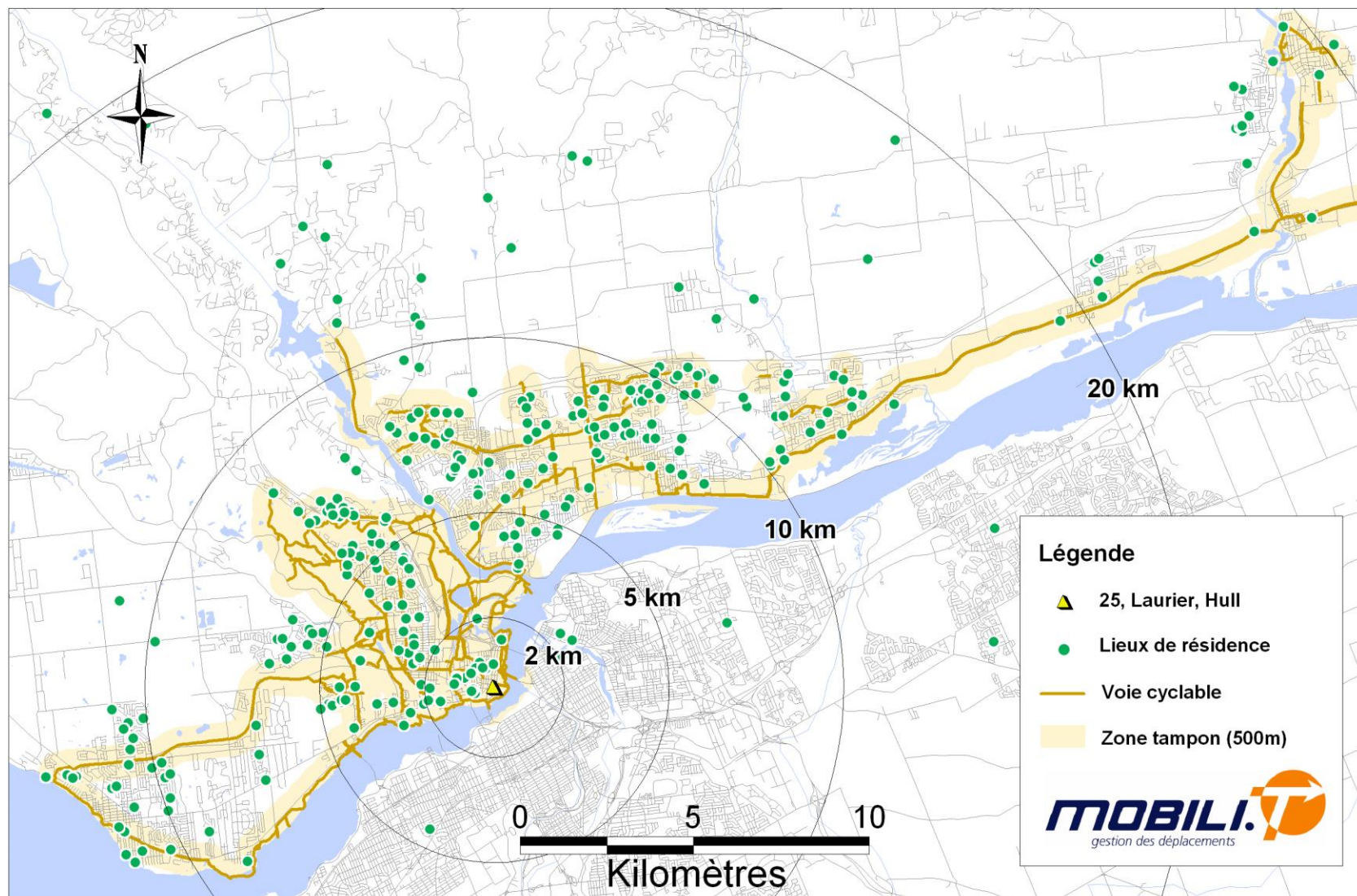
Carte 46 : Accessibilité du pôle d'emploi 6 en autobus



Source : STO, Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011



Carte 47: Accessibilité du pôle 6 en vélo



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobil.T*, janvier 2011

## 5 BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 5.1 Bilan

#### 5.1.1 ***UNE BONNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT ALTERNATIF***

---

L'accessibilité en transports collectifs et actifs possède d'excellentes bases dues à une localisation centrale: les rues sont munies de trottoirs, de voies cyclables, les infrastructures internes sont globalement dans les normes et le pôle est très bien desservi par le réseau d'autobus. Cependant, certaines améliorations pourraient être apportées pour rendre ces déplacements plus rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (programme de covoiturage, incitatif au transport en commun, etc.) ou en relation avec divers partenaires (réseaux de transport en commun, accès piétons, réseau cyclable, etc.).

#### 5.1.2 ***UNE RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS TRÈS FAVORABLE***

---

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En effet, 64% des employés répertoriés résident à moins de 10 km du lieu de travail. De plus, 86,5% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers le lieu d'emploi et 60% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs permettrait donc à ces utilisateurs potentiels de considérer les modes de déplacement actifs et collectifs.

#### 5.1.3 ***PRÉSENCE D'AUTRES EMPLOYEURS À EXPLOITER***

---

La présence d'employeurs d'importance à proximité du pôle est un atout (environ 700 fonctionnaires provinciaux.). En effet, des jumelages pourraient être organisés entre les employés du pôle 6 et les autres lieux d'emplois pour améliorer l'offre de covoiturage. Cette proximité permet aussi d'amener un poids supplémentaire pour améliorer le service de transport en commun ou l'accessibilité au site en transport actif. Par exemple, le Ministère de la Justice du Québec (MJQ) met présentement en œuvre un plan de gestion des déplacements pour ses 85 employés localisés au 17 rue Laurier à quelques centaines de mètres du pôle d'emploi.

#### 5.1.4 ***DES MESURES DE TRANSPORT DURABLES DÉJÀ EN PLACE***

---

Certains services de la Maison du citoyen expérimentent depuis quelques années des initiatives de transport durable, en particulier en ce qui a trait aux déplacements professionnels (Communauto corporatif et récemment, cartes à puce corporatives STO). De plus, un incitatif au covoiturage est offert sous la forme d'une priorité d'accès aux places de stationnement intérieur.

En d'autres termes, le pôle 6 présente un excellent potentiel en termes de transport durable.

**Tableau 40 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo pour le pôle 6**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 64% des employés résident à moins de 10 km du site</li> <li>• 60% des employés à moins de 500 mètres du réseau cyclable</li> <li>• Des rues munies de larges trottoirs entretenus et éclairés</li> <li>• Plusieurs pistes cyclables utilitaires et récréatives permettant de rejoindre le lieu d'emploi</li> <li>• Des infrastructures pour cyclistes de bonne qualité, sécurisées et en nombre adéquat à l'interne</li> <li>• De nombreux services à distance de marche (commerces, restaurants, banques, etc.)</li> <li>• Arrivée prochaine du réseau Rapibus, avec bande cyclable utilitaire</li> <li>• Passerelles reliant le pôle aux sites d'emplois du gouvernement fédéral avoisinant, au centre d'achat et à la Place d'accueil</li> <li>• Site localisé au centre-ville de Gatineau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue de l'Hôtel-de-Ville relativement achalandée aux heures de pointe</li> <li>• Entretien hivernal des trottoirs à améliorer</li> <li>• Quantité de douches insuffisantes</li> </ul>
<b>TRANSPORT COLLECTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 86,5% des employés à moins de 500 mètres d'une ligne directe vers le site (sans correspondance)</li> <li>• Proximité des lignes <i>express</i> près du lieu d'emploi</li> <li>• Très bonne desserte en transport en commun dû à la localisation géographique du pôle (centre-ville, convergence du réseau)</li> <li>• Tous les secteurs de la Ville sont desservis</li> <li>• Présence de Parc-o-bus pour les employés non desservis par le transport collectif</li> <li>• Arrivée prochaine du réseau Rapibus – station à proximité de l'édifice (navette à partir du réseau principal)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service hors pointe ne permet pas des déplacements professionnels efficaces</li> <li>• Manque de places assises</li> <li>• Manque de flexibilité des horaires d'autobus, même en heure de pointe</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
COVOITURAGE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôle multi-employeurs qui peut faciliter le covoiturage (bassin de 700 employés provinciaux et 40 000 travailleurs au centre-ville), dont le MJQ (ont effectué un diagnostic transport et développent un plan de gestion des déplacements)</li> <li>• Forte concentration d'employés dans les secteurs Hull et Gatineau (69%)</li> <li>• Regroupement d'employés résidant à plus de 20 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers</li> <li>• Priorité d'accès aux places disponibles dans le stationnement intérieur aux équipes de 3 covoitureurs ou plus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> </ul>
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement utilisé à 100%</li> <li>• Stationnements intérieur et à proximité payants pour une majorité d'employés</li> <li>• Une quarantaine de personnes inscrites sur une liste d'attente</li> <li>• Taux de roulement du stationnement intérieur très faible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espaces intérieurs réservés aux visiteurs</li> <li>• Gratuité du stationnement offerte aux employés qui sont transféré à la Maison du citoyen, selon les différentes conventions collectives</li> </ul>
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux stations Communauto à distance de marche</li> <li>• Programme d'abonnement corporatif à Communauto pour certains services localisés à la Maison du citoyen (40 employés)</li> <li>• Projet pilote de titres de transport en commun corporatifs au Service de l'urbanisme et du développement durable</li> <li>• Présence de stations BIXI à proximité et de zones potentielles de déplacements d'affaires (Centre-ville d'Ottawa)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport collectif : service hors pointe moins efficace pour les déplacements d'affaires</li> <li>• Faible dispersion du service BIXI ne permettant pas de lier les zones d'affaires de la Ville de Gatineau</li> </ul>

## 5.2 Recommandations spécifiques au pôle 6

GÉNÉRAL
SERVICE

- Étudier la possibilité d’installer une garderie sur le lieu de travail des employés

## TRANSPORT ACTIF

### INFRASTRUCTURES

#### Internes

- S’assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes);
- Ajouter des éléments de signalisation pour identifier les infrastructures (emplacement des supports à vélo, passages piétons, etc.) par l’ajout d’affiches et de marquage des zones de circulation piétonne (proximité des édifices, passage piéton entre les deux édifices, etc.);
- Bien que le nombre de supports à vélo respecte les normes, il semble que leur utilisation est à pleine capacité en période estivale (à valider pour les espaces intérieurs). Il serait donc pertinent d’ajouter des espaces;
- S’assurer que le nombre de douches et de casiers soient suffisants et respectent les normes recommandées par Vélo-Québec et en ajouter le cas échéant.

#### Externes

- S’assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur, respectent les normes recommandées ;

### AMÉNAGEMENTS

- Envisager la faisabilité de séparer les stationnements des employés de ceux réservés aux citoyens et de réserver des espaces pour les employés dans les endroits sécuritaires et couverts afin de : 1. Assurer une disponibilité de places pour les employés tout en privilégiant l’accès aux citoyens ; 2. Offrir aux employés un stationnement vélo couvert, surveillé, réservé.

### INCITATIFS

- Évaluer le potentiel et l’intérêt des employés de mettre en œuvre un programme corporatif d’abonnement à BIXI pour les déplacements professionnels.

## TRANSPORT COLLECTIF<sup>43</sup>

### INFORMATION - PROMOTION

- Informer les employés quant au service d’autobus desservant actuellement le pôle
- Informer les employés du pôle 6 quant au Rapibus (échancier, fonctionnement, fréquence, etc.) et les préparer au changement (séances d’informations, infolettres, courriels, etc.)

<sup>43</sup> Les recommandations en termes de transport collectif pour le pôle 6 sont à envisager en partenariat étroit avec la STO.

#### INCITATIFS

- Mettre en place un programme d'incitatifs à l'usage de l'autobus pour les employés du pôle 6 considérant la qualité de la desserte en place (rabais, retours garantis à domicile, etc.)
  - Mettre en œuvre un programme incitatif spécial à l'essai du Rapibus dès son ouverture officiel (titre à l'essai gratuit, rabais etc.)
  - Évaluer les résultats du programme de titres de transport en commun corporatifs mis en place au Service de l'urbanisme et du développement durable et valider la possibilité de l'étendre aux autres services de la Maison du citoyen.
- 

### COVOITURAGE

#### INCITATIFS

- Prioriser l'accès aux places de stationnement aux employés covoiturant;

#### DÉVELOPPEMENT DU POTENTIEL

- Entamer des discussions avec les autres employeurs du secteur et en particulier auprès du MJQ pour des possibilités de jumelage interentreprises.
-

## **PÔLE 7**

**Ateliers municipaux de Hull, 100 rue d'Edmonton  
Centre de services de Hull, 775 boul. de la Carrière**

## TABLE DES MATIÈRES – PÔLE 7

<b>1</b>	<b>Caractéristiques du pôle d’emploi</b>	<b>185</b>
1.1	Localisation	185
1.2	Données sur les employés	185
1.3	Caractéristiques de l’employeur	186
1.3.1	Ateliers municipaux	186
1.3.2	Centre de services	186
<b>2</b>	<b>L’offre de transport externe</b>	<b>187</b>
2.1	Localisation et accessibilité du pôle d’emploi	187
2.2	L’accès en transport actif	187
2.2.1	L’accès à pied	187
2.2.2	L’accès à vélo	189
2.3	L’accès en transport en commun	190
2.3.1	L’accès en autobus	190
2.3.2	Le réseau d’OC Transpo	191
2.3.3	Transport collectif : développements futurs	191
2.4	L’accès en voiture	191
2.4.1	L’accès routier	191
2.4.2	L’offre de stationnement externe	192
2.4.3	L’auto-partage au boulot	192
2.5	Les déplacements multimodes	193
<b>3</b>	<b>L’offre de services interne</b>	<b>194</b>
3.1	Les infrastructures pour cyclistes	194
3.2	Les services et les incitatifs au transport collectif	196
3.3	L’offre de stationnement interne	196
3.4	Le covoiturage	196
3.5	Les déplacements professionnels	196
3.6	Autres initiatives en transport durable	197
3.7	Les services à l’intérieur ou à proximité	197
3.8	Promotion et communication	197
<b>4</b>	<b>Profil des employés selon les lieux de résidence</b>	<b>198</b>
4.1	La répartition géographique des employés	198
4.1.1	L’accès aux réseaux de transport en commun	200
4.1.2	L’accès aux réseaux cyclables	201
4.1.3	L’accès au covoiturage	201
<b>5</b>	<b>Bilan et recommandations</b>	<b>204</b>
5.1	Bilan	204
5.1.1	Accessibilité moyenne en transport alternatif	204
5.1.2	Une répartition géographique des employés favorable	204
5.1.3	Présence d’autres employeurs à exploiter	204
5.2	Recommandations spécifiques au pôle 7	206



# 1 CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE D'EMPLOI

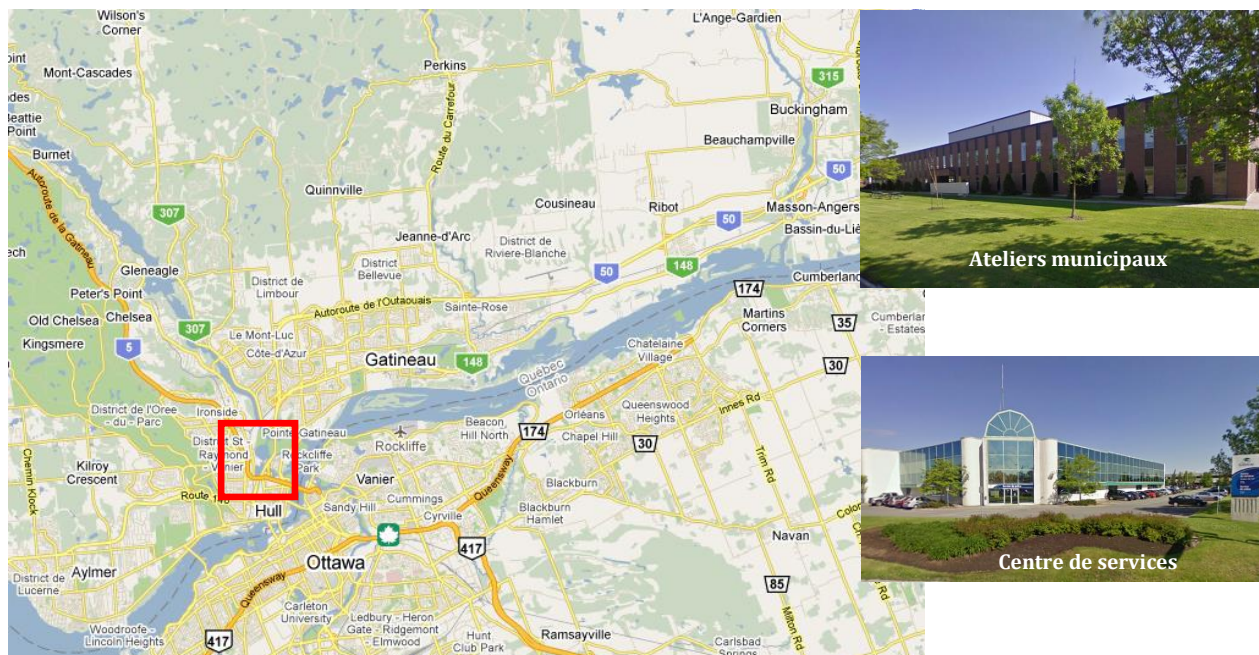
## 1.1 Localisation

Le pôle à l'étude regroupe deux édifices situés aux adresses suivantes :

- Ateliers municipaux de Hull, 100 rue d'Edmonton;
- Centre de services de Hull, 775 boul. de la Carrière.

Le pôle est localisé dans un secteur à cheval sur deux zonages, l'un commercial (775, boul. de la Carrière) et l'autre industriel (100, rue d'Edmonton). Le centre de services est situé à l'intersection du boulevard de la Carrière et de la rue d'Edmonton. Pour ce qui est des ateliers municipaux, l'ensemble des édifices (1 édifice à bureau jumelé à des garages et entrepôts) est localisé entre le boulevard de la Carrière et la rue Adrien-Robert. Les deux sites sont faciles d'accès par la route depuis la majorité des secteurs de Gatineau ainsi que d'Ottawa. Ce secteur de Hull regroupe des emplois dans divers domaines industriels et commerciaux, dû à la forte présence de commerces et d'industries (hôtels, restaurants, épicerie, entrepôts, etc.). Plusieurs employeurs d'importance, tels que Loto-Québec et la Société de transport de l'Outaouais, sont donc localisés à proximité.

**Carte 48 : Localisation du pôle 7**



Source : Google Maps

## 1.2 Données sur les employés

Le pôle 7 regroupe, selon les données transmises par l'employeur, 364 employés de la Ville de Gatineau, dont 325 pour l'édifice localisé au 100, rue d'Edmonton et 39 pour l'édifice localisé au 775, boul. de la Carrière.

**Tableau 41 : Caractéristiques des emplois et visiteurs par édifice du pôle 7**

Édifice	Nombre d'employés géolocalisés	Catégories d'emplois	Heures d'ouverture	Visiteurs
Ateliers municipaux	325	Cadres : 60 Cols blancs : 86 Cols bleus : 179	7h-16h30 (16h en période estivale)	Liés au travail (sous-traitants)
Centre de services	39	Cadres : 9 Cols blancs : 30	8h30-16h30 (8h30-12h / 13h-16h en période estivale – sauf service des finances et accueil qui gardent l'horaire normal)	Oui – citoyens

Source : Ville de Gatineau

## 1.3 Caractéristiques de l'employeur

### 1.3.1 *ATELIERS MUNICIPAUX*

Les ateliers municipaux ont deux vocations :

- Vocation administrative : bureaux du Service de l'environnement, Service des infrastructures, Travaux publics, Service des finances, Service des ressources humaines et des contremaîtres des Travaux publics;
- Vocation technique (ateliers et garages) offrant les infrastructures nécessaires à la voirie : flotte d'équipements motorisés tels que véhicules, machinerie, outils, etc., ateliers de menuiserie, garages de déglacage, locaux d'entretien, ateliers mécaniques, entrepôts, magasins, etc.

En général, les citoyens ne fréquentent pas les ateliers municipaux. L'offre de transport est orientée vers les employés puisque ce sont majoritairement des services techniques pour la Ville de Gatineau qui y sont offerts. Les visiteurs sont uniquement liés au travail (sous-traitants par exemple)

### 1.3.2 *CENTRE DE SERVICES*

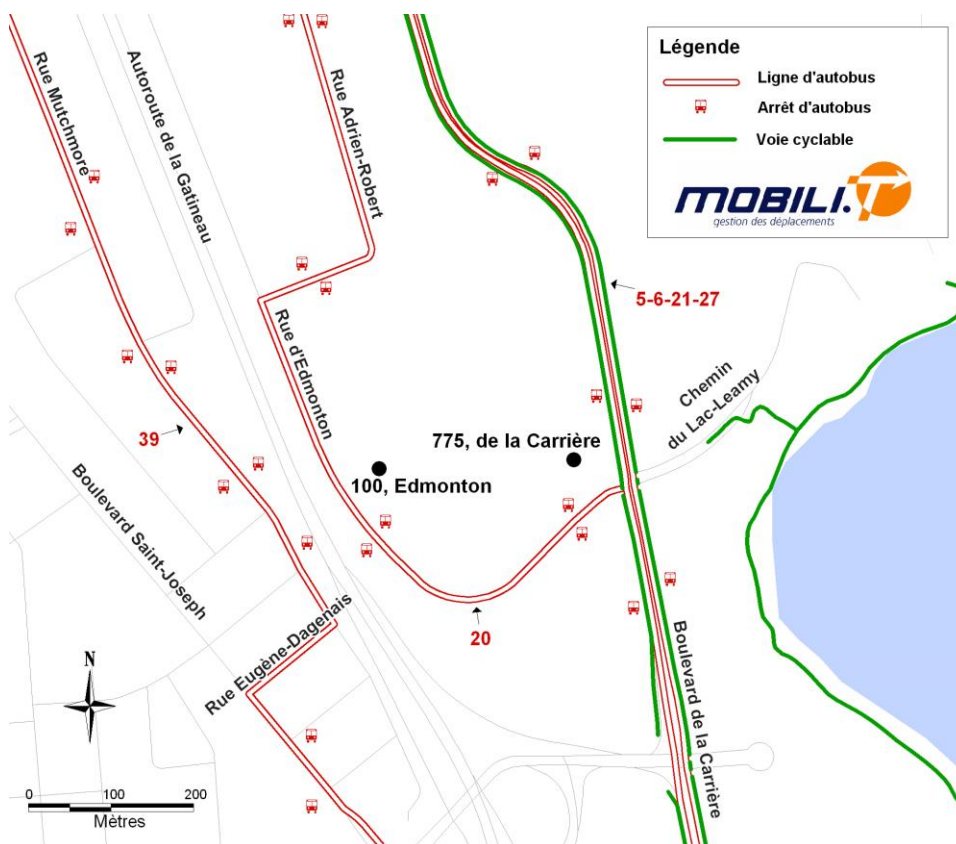
Le centre de services offre différents services aux citoyens : Service de l'urbanisme et du développement durable ; Service des finances ; Service des arts, culture et lettres ; Service des loisirs, sport et développement des communautés ; brigade scolaire et contrôle animalier. On y retrouve donc plusieurs comptoirs de services entre autres pour le paiement des taxes municipales et l'obtention des permis de stationnement et des bureaux. Les visiteurs sont des citoyens de la Ville de Gatineau.

## 2 L'OFFRE DE TRANSPORT EXTERNE

### 2.1 Localisation et accessibilité du pôle d'emploi

Plusieurs modes de déplacement sont accessibles depuis le pôle d'emploi (**Carte 49**). En particulier, la localisation des édifices près du Lac-Leamy permet l'accès à plusieurs voies cyclables récréatives. Des bandes cyclables longent également certaines artères importantes, tel que le boulevard de la Carrière, mais de manière discontinue. La proximité du Casino du Lac-Leamy permet aussi une desserte en transport en commun, mais celle-ci est faible pour ce pôle localisé dans un secteur à zonage majoritairement industriel.

**Carte 49 : Localisation et accessibilité du pôle 7**



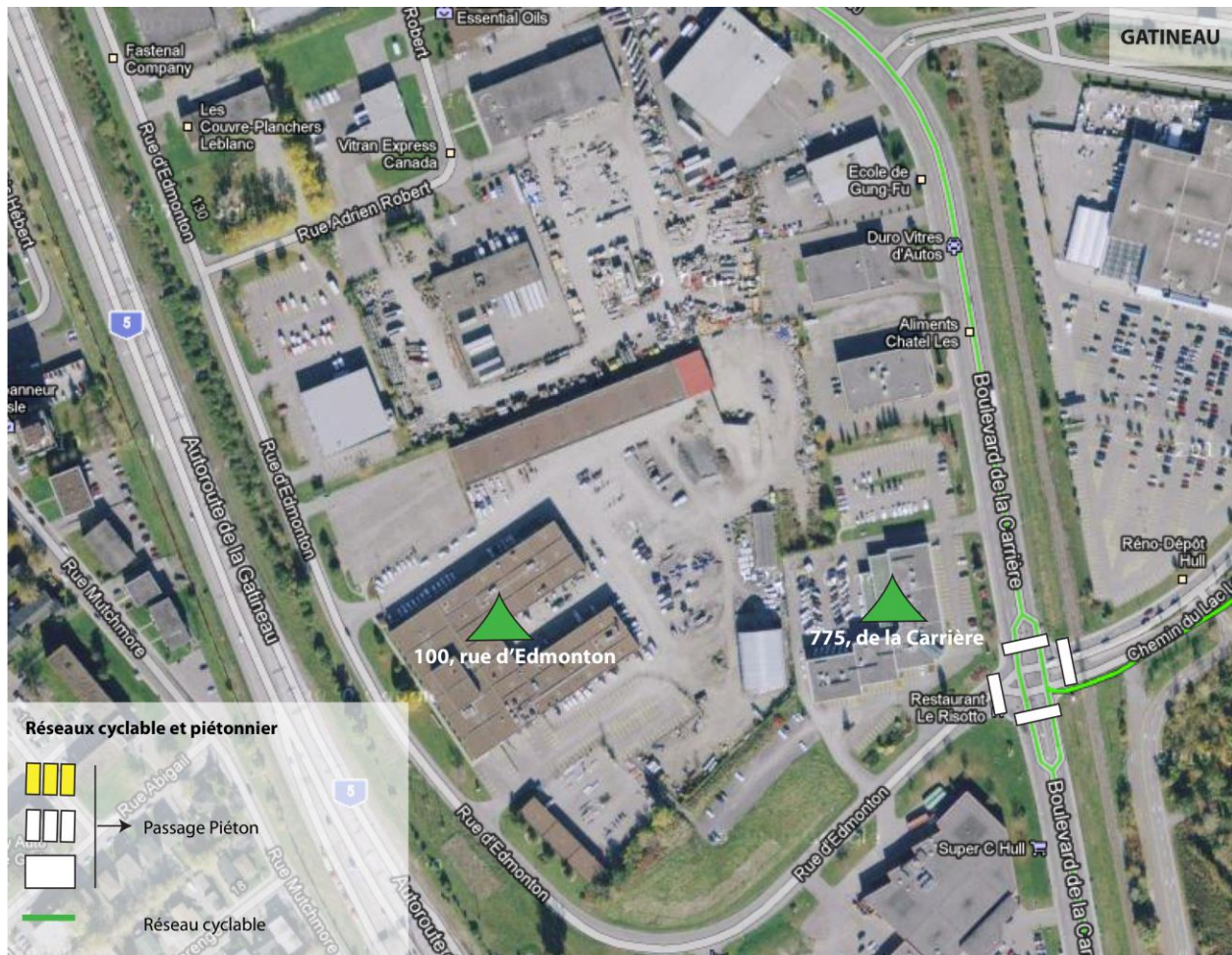
Source : Ville de Gatineau, STO, Communauto – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

### 2.2 L'accès en transport actif

#### 2.2.1 L'ACCÈS À PIED

Les édifices sont localisés près du centre-ville du secteur Hull, l'un sur une rue passante présentant 4 voies de circulation (775, boul. de la Carrière) et munie de trottoirs des deux côtés de la rue (d'un seul côté pour les piétons provenant du secteur nord) et l'autre sur une rue plus tranquille de 2 voies (100, rue d'Edmonton) mais qui n'offre aucun trottoir aux piétons.

**Carte 50 : Photo aérienne du pôle 7**



Source : Google Maps, Vivre en Ville, 2011

Pour se rendre au pôle d'emploi depuis les secteurs localisés plus au sud, les piétons doivent emprunter le boulevard de la Carrière en utilisant les trottoirs présents des deux cotés de cette importante artère de circulation à 4 voies. Ceux en provenance de secteur plus au nord n'ont par contre accès qu'à un seul trottoir sur ce même boulevard. Le point le plus proche pour traverser la rue se situe au coin du boulevard de la Carrière et de la rue d'Edmonton. L'intersection est munie de feux de circulation avec phases piétonnes et traverses. Aucune autre traverse piétonne n'est mise à leur disposition à proximité des édifices.

Pour rejoindre l'édifice situé au 100, rue d'Edmonton depuis le boulevard de la Carrière, les piétons doivent, faute de trottoir sur la rue d'Edmonton, traverser le stationnement du 775, de la Carrière, qui connecte directement avec le stationnement du 100, rue d'Edmonton. Ce passage entre les deux stationnements est entretenu et clôturé, mais n'est identifié d'aucune façon.

La localisation du pôle dans une zone commerciale (centre de services) et industrielle (ateliers municipaux) à proximité des autoroutes et boulevards urbains, rend l'accès piéton au site difficile. De plus, cette localisation implique des secteurs résidentiels plus éloignés et une circulation très dense sur les boulevards à proximité (du Casino, de la Carrière, Saint-Joseph et Saint-Raymond) et les excès de vitesse y sont fréquents, malgré la présence d'un poste de police à proximité (adjacent au centre de services). Les débits de circulation journaliers mesurés par des comptages de la ville (avant 2005) sont de 3900

véhicules/jour sur la rue d'Edmonton, à proximité des ateliers municipaux et de 13600 véhicules/jour sur le boulevard de la Carrière à proximité de l'intersection avec la rue d'Edmonton.

La proximité de secteurs commerciaux (restaurants, épicerie, SAQ, Casino, etc.), qui sont situés de 100 à 500 mètres des édifices, constituent des zones de déplacements pour les piétons en dehors des heures de travail.

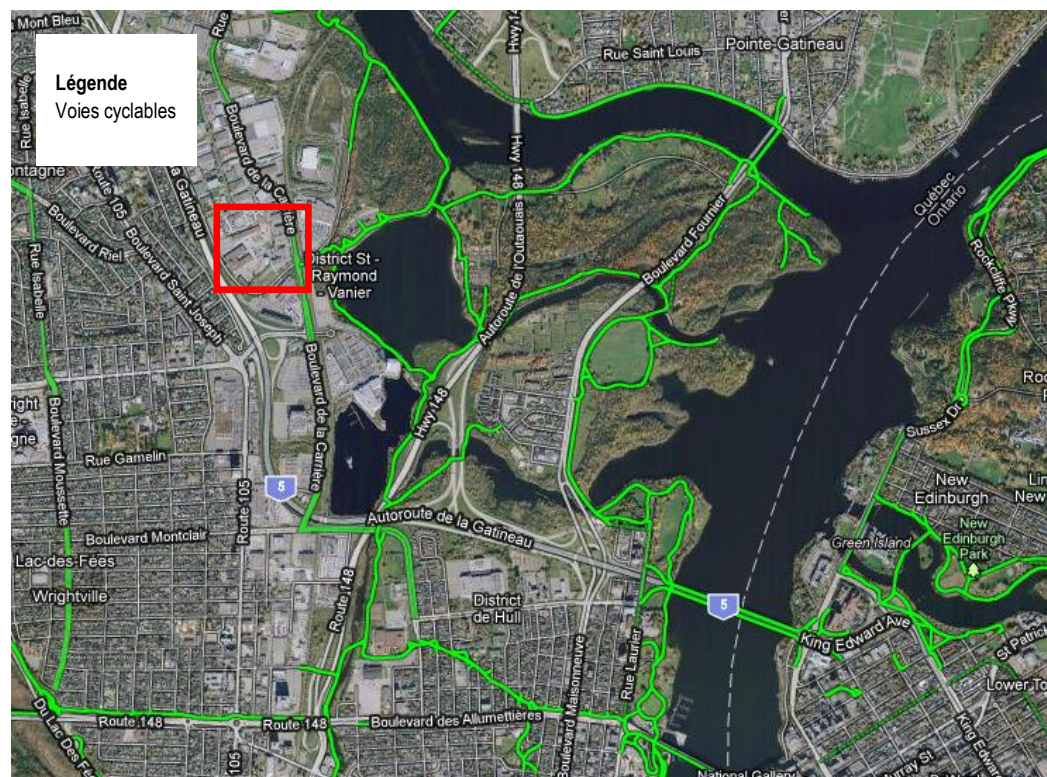
Les trottoirs existants sont assez bien entretenus (sauf à certains moments d'hiver) et éclairés. Le niveau de trafic dans les rues adjacentes à l'édifice est variable dans la journée, la circulation étant plus achalandée aux heures de pointe.

En résumé, la situation du lieu d'emploi est passable ou à peu propice aux déplacements piétons.

## 2.2.2 L'ACCÈS À VÉLO

Du point de vue cyclable, le pôle 7 a une position intéressante de par sa localisation aux abords des pistes et bandes cyclables longeant la rivière Gatineau, le Lac-Leamy et le boulevard de la Carrière. Ces voies cyclables permettent en effet de rejoindre certains secteurs résidentiels de la Ville en offrant un lien vers le reste du réseau tant dans le secteur Gatineau que vers les secteurs de Hull et d'Aylmer et également vers le réseau cyclable d'Ottawa. Certaines sections sont toutefois plus récréatives (Lac-Leamy par exemple) et les voies cyclables sont intermittentes par endroits et souvent peu respectées par les automobilistes.

### Carte 51 : Piste cyclable à proximité du pôle 7



Source : Google Maps - Réalisation : Vivre en Ville, Février 2011

Aucun lien cyclable ne relie les édifices aux quartiers résidentiels de proximité localisés le long de l'autoroute 5. Les quartiers résidentiels situés à l'est du pôle d'emploi (boul. Fournier, Île de Hull, etc.),

ainsi que le secteur Gatineau (Pointe-Gatineau) sont toutefois accessibles par la piste cyclable longeant le Lac Leamy. Les cyclistes venant d'Ottawa peuvent aussi se rendre au pôle d'emploi en empruntant les pistes présentes sur le Pont Alexandra, puis celles sur le boulevard des Allumettières, pour ensuite longer le Ruisseau de la Brasserie.

En ce qui a trait aux quartiers résidentiels situés à l'ouest du pôle d'emploi, ces secteurs sont moins propices à la pratique du vélo du fait du caractère commercial et achalandé des rues que les cyclistes doivent emprunter. Les cyclistes doivent en effet emprunter le boulevard de la Carrière puis du Casino, celui-ci étant relativement achalandé aux heures de pointe et peu sécuritaire, n'offrant qu'un trottoir pour les déplacements piétons.

De manière générale, le site est accessible depuis quelques secteurs de la Ville et le réseau local entourant le site est d'assez bonne qualité pour ce qui est des pistes longeant le Lac Leamy, le Ruisseau de la Brasserie et la rivière Gatineau. Toutefois, la discontinuité du réseau utilitaire, l'enclavement du secteur par l'autoroute 5 et le réseau routier environnant achalandé peuvent rendre les déplacements cyclistes moins attrayants.

## 2.3 L'accès en transport en commun

La présente section fait état des différents parcours d'autobus qui se rendent au pôle d'emploi. Il est à noter que les périodes de pointe pour la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont évaluées entre 6h30 et 9h00 et entre 15h30 et 18h30 mais qu'elles peuvent varier d'un parcours à l'autre.

Quatre arrêts sont situés en bordure de rues sans trottoir, non déneigés durant l'hiver, et où les automobiles circulent à des vitesses élevées, ce qui découragent grandement l'utilisation du transport en commun.

### 2.3.1 L'ACCÈS EN AUTOBUS

---

Le site bénéficie d'une desserte en transport en commun passable (voir carte 5) offrant aux utilisateurs quelques parcours *de pointe* et *réguliers*, qui font le lien entre les différents secteurs de la Ville de Gatineau et d'Ottawa et du lieu d'emploi. Peu de parcours assurent toutefois un lien direct entre le domicile et le lieu d'emploi.

Le **Tableau 42** inventorie de façon détaillée l'offre en parcours d'autobus se trouvant à moins de 500 mètres de distance des édifices<sup>44</sup>. La ligne 39 se retrouve quant à elle de l'autre côté de l'autoroute 5 et est donc plus difficilement accessible.

---

<sup>44</sup> Horaires et fréquences des autobus en vigueur à partir de septembre 2010 et sujet à changements.

**Tableau 42 : Desserte en semaine et fréquence des parcours d'autobus de la STO à proximité des édifices**

Lignes d'autobus	Parcours et secteurs desservis	Heures de service	Fréquence de passage (heures de pointe)
<b>Secteur Cantley</b>			
<b>Ligne 5</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Cantley Départ Des Érables et Denis	<i>Direction Ottawa :</i> 6h20 et 6h40 <i>Direction Cantley:</i> 15h44 et 16h39	<i>Direction Ottawa:</i> Aux 20 minutes (AM) <i>Direction Cantley:</i> Aux 55 minutes (PM)
<b>Ligne 6</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Cantley Départ Route 307 & rue Hogan	<i>Direction Ottawa:</i> 7h20 <i>Direction Cantley:</i> 16h23	<i>Direction Ottawa:</i> Une fois (AM) <i>Direction Cantley:</i> Une fois (PM)
<b>Secteur Hull</b>			
<b>Ligne 20</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Freeman) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Freeman:</i> 6h15 à 8h10 <i>Direction Ottawa:</i> 15h à 17h22	<i>Direction Freeman:</i> 10 à 24 minutes (AM) <i>Direction Ottawa:</i> 10 à 30 minutes (PM)
<b>Ligne 21</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Casino) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Ottawa:</i> 8h45 à 22h44 <i>Direction Casino:</i> 8h10 à 23h12	<i>Direction Ottawa:</i> Aux heures (AM et PM) <i>Direction Casino:</i> Aux heures (AM et PM)
<b>Ligne 27</b>	<i>Parcours de pointe</i> Secteur Hull (Des Hautes-Plaines) Départ Marie-Burger & Cité des Jeunes	<i>Direction Ottawa:</i> 6h10 à 8h15 <i>Direction Des Hautes-Plaines:</i> 15h15 à 17h29	<i>Direction Ottawa:</i> 11 à 21 minutes (AM) <i>Direction Des Hautes-Plaines:</i> 10 à 28 minutes (PM)
<b>Ligne 39</b>	<i>Parcours régulier</i> Secteur Hull (Freeman) Départ Freeman & St-Joseph	<i>Direction Ottawa</i> 6h30 à 23h26 <i>Direction Freeman</i> 5h55 à 23h57	<i>Direction Ottawa</i> 20 à 30 minutes (AM) 28 à 34 minutes (PM) <i>Direction Freeman</i> 19 à 35 minutes (AM) 20 à 36 minutes (PM)

Source : STO, septembre 2010.

### 2.3.2 LE RÉSEAU D'OC TRANSPO

Certaines lignes du réseau de transport en commun d'OC Transpo desservent le centre-ville de Gatineau (Île de Hull). Par contre, considérant l'emplacement des édifices, aucune ligne du réseau d'OC Transpo ne se rend directement dans le secteur concerné. Le pôle est accessible depuis le réseau d'OC Transpo par une correspondance avec les lignes 5, 6, 20, 21, 27 et 39 de la STO.

### 2.3.3 TRANSPORT COLLECTIF : DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le futur réseau de transport en commun Rapibus est présentement en construction à Gatineau. Le Rapibus passera à proximité du pôle d'emploi et la station « Casino » desservira le secteur.

## 2.4 L'accès en voiture

### 2.4.1 L'ACCÈS ROUTIER

La Ville de Gatineau possède un réseau routier structurant permettant un accès facile aux édifices du pôle 7, ceux-ci étant situés à proximité de l'autoroute 5 et de grands boulevards (de la Carrière, St-Joseph,

etc.). La circulation peut parfois être problématique en raison de la congestion aux heures de pointe, en particulier sur l'autoroute 50 et l'autoroute 5, aux sorties 2 et 3 de l'autoroute 5 et sur les boulevards St-Joseph, de la Carrière et du Casino (généralement très congestionnés à l'heure de pointe du soir).

**Les principaux accès routiers au pôle 7 sont les suivants :**

- En provenance de Chelsea : l'accès se fait par l'autoroute 5, sortie boulevard du Casino.
- En provenance d'Aylmer: on accède aux édifices par le boulevard des Allumettières (148), puis Saint-Joseph, Montclair et de la Carrière ou par Saint-Raymond.
- En provenance de Gatineau: on emprunte l'autoroute 50 jusqu'à la jonction de l'autoroute 5, puis l'autoroute 5 jusqu'à la sortie boulevard du Casino. Un autre trajet est possible via le pont Alonzo-Wright et l'avenue du Pont.
- En provenance de Hull: on emprunte les boulevards et rues locales qui conduisent au boulevard de la Carrière pour se rendre sur le site.

**2.4.2 L'OFFRE DE STATIONNEMENT EXTERNE**

---

• **Les stationnements offerts au public**

Les édifices du 775, boul. de la Carrière et du 100, rue d'Edmonton possèdent leurs propres stationnements gratuits, réservés aux employés. Les ateliers municipaux offrent aussi 6 stationnements aux visiteurs. Ces visiteurs sont généralement des sous-traitants, tandis que plusieurs citoyens visitent le centre de services. Ces derniers peuvent utiliser les mêmes stationnements que ceux des employés, qui représentent un total de 89 espaces (partagés entre les employés des deux édifices et les visiteurs).

• **Le stationnement sur rue**

Le stationnement sur rue n'est pas permis sur les rues environnantes.

**2.4.3 L'AUTOPARTAGE AU BOULOT**

---

Aucune station Communauto n'est disponible à proximité de l'édifice (**Carte 52**). La station la plus proche du pôle 7 est la 010 et elle est située à un peu plus d'un kilomètre des édifices. Des véhicules sont également disponibles à la Maison du citoyen (008) ainsi qu'à différents endroits dans le secteur du centre-ville de Hull.



**Carte 52 : Localisation des stations Communauto à proximité du pôle 7**



Source : Communauto, février 2011.

## 2.5 Les déplacements multimodes

Comme pour les autres pôles, des solutions alternatives à l'automobile sont envisageables telles que l'utilisation des stationnements incitatifs et la combinaison de plusieurs modes de transport.

### 3 L'OFFRE DE SERVICES INTERNE

#### 3.1 Les infrastructures pour cyclistes

- **Ateliers municipaux**

L'édifice situé au 100, rue d'Edmonton dispose de 2 supports à vélos (soient 11 places), 6 places sur un support en mauvaise condition (ne supporte pas le cadre des vélos) situé près du stationnement des cols bleus et 5 places du côté du stationnement des cols blancs, le positionnement de ce support ne permettant pas de l'utiliser à pleine capacité vue sa disposition près du mur de l'édifice. Des cyclistes cadenaient leurs vélos sur la clôture lorsqu'il est complet. Les supports sont situés à l'extérieur, dans des lieux sécurisés et surveillés. Ils sont bien éclairés puisque situés près du bâtiment et de ses accès. Les supports sont utilisés à pleine capacité lors des journées de beau temps.

**Figure 15 : Supports à vélos au 100, rue d'Edmonton** (râtelier cols bleus à gauche, râtelier cols blancs à droite)



Source : Google Maps

Les supports à vélos extérieurs sont utilisables par les 325 employés de l'édifice, soit 1 place pour 30 employés si l'on considère qu'il y a 11 places de disponibles (malgré le support à 6 places en mauvaise condition). Ce nombre répond aux recommandations de Vélo-Québec, qui préconise 1 place pour 10 à 40 employés pour un édifice administratif en contexte urbain.

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, Vélo Québec et Mobili.T recommandent 3 douches pour femmes et 3 pour hommes pour un édifice regroupant de 150 à 299 employés, ainsi qu'une douche pour femme et 1 pour homme par tranche de 250 employés supplémentaires. De plus, l'édifice devrait proposer minimalement 1 vestiaire pour chaque sexe incluant un ratio de 1 casier par 10 employés. Des casiers peuvent par la suite être ajoutés au besoin. Selon ces ratios, il faudrait donc au moins 3 douches pour femmes et 3 douches pour hommes ainsi qu'un vestiaire par sexe incluant environ 32 casiers pour répondre aux besoins des cyclistes de l'édifice qui résident loin ou profitent de leur déplacement pour s'entraîner.

Le questionnaire interne nous a permis de déterminer que l'édifice propose aux employés des ateliers municipaux 2 douches pour les cols blancs (une pour homme et une pour femme) ainsi qu'une douche pour homme et des vestiaires pour les cols bleus (nombre inconnu) ce qui ne nous permet pas de savoir si les standards minimaux sont atteints.

**Tableau 43 : Infrastructures pour cyclistes – 100, rue Edmonton**

Nombre d'employés	Nombre d'espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
325	11	3	1 pour 29	1 pour 118

- **Centre de services**

L'édifice situé au 775, de la Carrière dispose d'un seul support à vélos (soient 7 places) situé à une quarantaine de mètres de l'entrée principale, dans un stationnement en gravier. L'utilisation de ce support est très faible, notre contact n'y ayant jamais vu de vélo. Le support est situé à l'extérieur, dans un endroit non-sécurisé, non-surveillé et n'offrant aucun éclairage.

**Figure 16 : Supports à vélos au 775, de la Carrière**



Source : Ville de Gatineau

Le support à vélos extérieur est utilisable par les 39 employés de l'édifice, en plus des citoyens qui viennent au centre de services et au poste de police, situé dans le même édifice. En prenant en compte les 39 employés seulement, cela représente 1 place pour 6 employés si l'on considère qu'il y a 7 places de disponibles. Ce nombre répond nettement aux recommandations de Vélo-Québec pour les édifices ayant une fonction travail. Nous ne disposons par contre pas de données permettant d'évaluer si la capacité est suffisante pour l'accueil des visiteurs (capacité requise de 1 place pour 25 à 100 usagers).

En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, pour un édifice regroupant de 20 à 49 employés, Vélo Québec recommande 1 douche pour femmes et 1 pour hommes ainsi qu'un vestiaire pour chaque sexe et 1 casier pour 10 employés (donc 4 casiers pour l'édifice).

Dans les faits, l'édifice propose une douche pour les employés du centre de services, mais ni casier ni vestiaire. Considérant le taux minime d'utilisation des supports, le nombre de douches semble répondre aux besoins actuels des 39 employés. Il serait toutefois intéressant d'ajouter une douche, ce qui permettrait d'avoir une douche par sexe ainsi que des casiers et vestiaires en nombre suffisant pour promouvoir les déplacements cyclistes.

**Tableau 44 : Infrastructures pour cyclistes – 100, rue Edmonton**

Nombre d'employés	Nombre d'espaces pour vélos	Nombre de douches	Ratio emplacements par employé	Ratio douches par employé
39	6	1	1 pour 6,5	1 pour 10

### 3.2 Les services et les incitatifs au transport collectif

Peu de lignes directes desservent le secteur dont il est question. Les arrêts ne sont pas tous facilement accessibles et n’offrent pas d’abribus pour les jours d’intempéries. Aucune mesure particulière ne cible les employés de ce pôle en termes d’incitatifs à l’utilisation des transports collectifs.

### 3.3 L’offre de stationnement interne

Les employés de l’édifice du 775, boul. de la Carrière ont accès à un stationnement extérieur pavé (26 espaces), ligné et éclairé ainsi que sur gravier (63 places), partagés avec le 100, rue d’Edmonton et les visiteurs. Le nombre de places de stationnement disponibles pour les employés et visiteurs est donc de 89. Il y a également un stationnement d’environ 50 places disponible au poste de police, adjacent au centre de services. Enfin, un stationnement d’une soixantaine de places est mis à disposition pour la flotte de véhicules municipaux. Un autre stationnement d’environ 80 espaces exclusifs à l’utilisation des policiers est également situé à proximité. Les espaces appartiennent 100% à la Ville de Gatineau et sont gratuits pour les employés. Le taux d’utilisation de l’espace pavé est de 100%. Les surfaces sont de 550 m<sup>2</sup> (côté centre de services), 1 900 m<sup>2</sup> (espace gravier) et 1 250 m<sup>2</sup> (à l’usage des policiers). Il y a suffisamment d’espaces pour tous.

En plus des stationnements disponibles au centre de services, les ateliers municipaux disposent de 2 stationnements de chaque côté du bâtiment, l’un pour les cols blancs (81 espaces sur pavé) et l’autre, pour les cols bleus (111 places, 3 796 m<sup>2</sup>). Il y a deux ans, les cols blancs se sont aussi dotés d’un stationnement supplémentaire d’environ 45 places sur gravier (3 952 m<sup>2</sup>). 6 espaces sont aussi réservés pour les visiteurs. Il n’existe pas de règles d’attribution particulières, excepté que les cols bleus se stationnent généralement du côté des garages et les cols blancs/cadres du côté des bureaux. Le stationnement est gratuit pour tous et est la propriété de la Ville de Gatineau.

**Tableau 45 : Données sur le stationnement des édifices du pôle 7**

Stationnement	Nombre d’employés	Nombre de cases extérieures	Tarif mensuel
775, de la Carrière	39	26 (pour l’édifice) 63 (partagés) 60 (véhicules municipaux) Total : <b>149</b>	0\$
100, Edmonton	325	81 (cols blancs) 111 (cols bleus) 45 6 (visiteurs) Total : <b>243</b>	0\$

### 3.4 Le covoiturage

Il semble que plusieurs employés localisés aux ateliers municipaux souhaiteraient covoiturer puisque 3 des 4 utilisateurs du babillard de libre-service de la Ville de Gatineau travaillent au bâtiment situé sur la rue d’Edmonton.

### 3.5 Les déplacements professionnels

Certains employés et/ou services localisés au 100, Edmonton ont accès à la flotte de véhicules municipaux pour leurs déplacements professionnels. 202 véhicules légers et lourds de la flotte sont localisés dans cet édifice.

### 3.6 Autres initiatives en transport durable

Il n'existe aucune initiative en transport durable spécifique à ce pôle. Se référer à la section générale pour plus d'information.

### 3.7 Les services à l'intérieur ou à proximité

Les employés sont desservis par quelques services de proximité : restaurants, épicerie, Société des Alcools du Québec, hôtels, Casino et Réno-Dépôt se trouvent à distance de marche. Une petite cafétéria est également disponible à l'intérieur du centre de services. Des cafétérias sans service de nourriture sont également disponibles pour les employés des ateliers municipaux, l'une avec présence de machines distributrices.

### 3.8 Promotion et communication

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont identiques pour tous les édifices et explicités dans la section générale correspondante. Aux ateliers municipaux, deux salles de conférences (pour 10 personnes chacune) sont disponibles pour des formations, en plus d'une salle d'accueil (15 places assises) et de la possibilité de tenir des ateliers de mécanique de vélo dans les garages. Pour ce qui est du centre de services, deux salles sont disponibles, soient la salle Jean-Lauc Guindon (15) et Jean-Pierre Boraschi (8).

## 4 PROFIL DES EMPLOYÉS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE

### 4.1 La répartition géographique des employés

Au total, 358 des 364 codes postaux fournis ont pu être géolocalisés. Sur ces 358 employés géolocalisés, 352 résident dans un rayon de 70 kilomètres du lieu d'emploi<sup>45</sup>.

Les lieux de résidence des employés sont très dispersés sur le territoire de la région (**Carte 53**). On remarque cependant que 80,5% des employés du pôle 7 résident sur le territoire de la Ville de Gatineau, dont 66,5% dans les secteurs centraux de Hull et Gatineau et **64% dans un rayon de 0 à 10 kilomètres** du lieu de travail. Par ailleurs, quatre employés résident à Ottawa. La majorité des employés résidant à plus grande distance du lieu de travail proviennent des MRC de l'Outaouais proches de Gatineau.

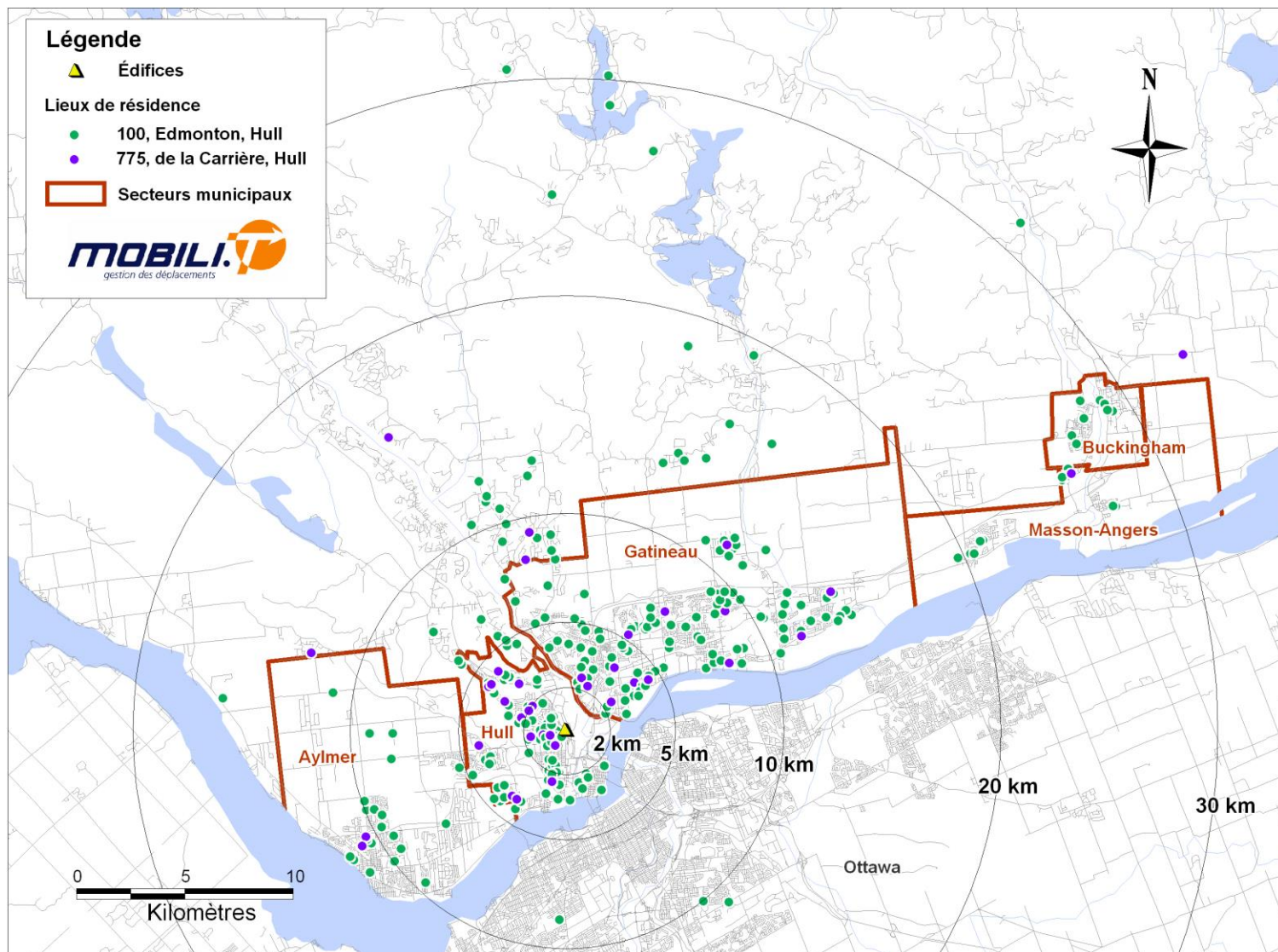
Le **Tableau 46** montre que 230 employés habitent à moins de 10 kilomètres de l'édifice, ce qui représente 64% des travailleurs du pôle 7. La majorité (31% des employés) réside dans le rayon de 2 à 5 km. Par ailleurs, 121 employés, soit environ 34%, résident dans un rayon de 10 à 70 km du lieu d'emploi et le taux d'employés résidant à courtedistance de l'édifice est passablement faible (10% résident à moins de 2 km).

On peut par ailleurs remarquer, à l'aide de la **Figure 16**, que la plupart des employés proviennent du secteur Gatineau, bien que l'édifice se retrouve dans le secteur Hull.

---

<sup>45</sup> Nous considérerons que ce dernier chiffre (352) représente les personnes travaillant quotidiennement au bureau de Gatineau. Il sera utilisé pour le calcul des proportions tout au long de cette section.

Carte 53 : Localisation des lieux de résidence des employés du pôle 7 – JANVIER 2011

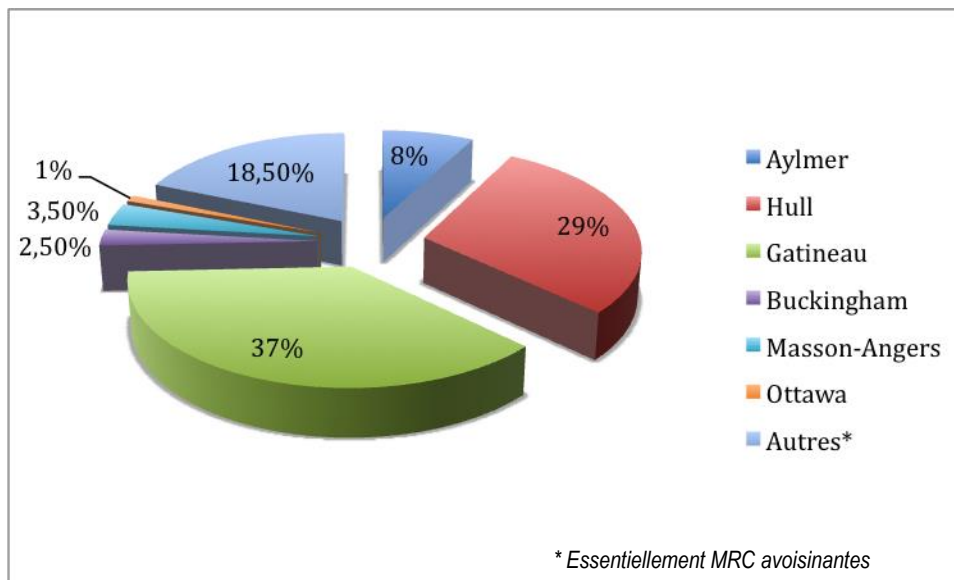


Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T.*, janvier 2011

**Tableau 46 : Répartition des employés du pôle 7 en fonction du secteur de provenance et de la distance au lieu d'emploi**

Distance/ Secteur	Gatineau	Aylmer	Hull	Buckingham	Masson -Angers	Ottawa	Autres	Total	%
Moins de 2km	0	0	36	0	0	0	0	36	10
2 à 5 km	42	0	66	0	0	0	2	110	31
5 à 10 km	49	18	1	0	0	1	15	84	23
10 à 20 km	40	9	0	0	1	2	21	73	21
20 à 30 km	0	0	0	9	12	0	5	26	7,5
Entre 30 et 70 km	0	0	0	0	0	1	22	23	6,5
<b>Total pour les calculs</b>	<b>131</b>	<b>27</b>	<b>103</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>65</b>	<b>352</b>	<b>100,00</b>
Plus de 70 km	0	0	0	0	0	0	6	6	-
<b>Total réel</b>	<b>131</b>	<b>27</b>	<b>103</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>71</b>	<b>358</b>	<b>-</b>

Source : Ville de Gatineau et Mobili.T - Réalisation : Vivre en Ville

**Figure 17 : Localisation des employés du pôle 7 selon les secteurs d'origine**

 Source : Ville de Gatineau et *Mobili.T* - Réalisation : Vivre en Ville, février 2011

#### 4.1.1 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La **Carte 54** nous indique qu'une faible proportion d'employés, soient 98 employés sur 358 géolocalisés (**27%**) résident à moins de 500 mètres (soit à moins de cinq minutes à pied) d'un parcours d'autobus menant directement à l'édifice (sans correspondance).

295 des 358 employés géolocalisés sont par contre directement desservis par le réseau de la STO, ou du moins résident à moins de 5 minutes à pied d'un parcours. Les quatre employés résidant à Ottawa peuvent rejoindre le lieu de travail par le biais du réseau d'OC Transpo, en transférant sur un circuit de la STO. De plus, l'existence des Parc-o-bus permet aux employés qui ne disposent pas de service de transport collectif à proximité de leur résidence, de rejoindre le réseau en disposant d'une des 2072 places de stationnement (ou places sur les supports à vélos) offertes gratuitement dans les 18 Parc-o-bus répartis sur le territoire.



Il est à noter par ailleurs, que la localisation de l'édifice assure un accès en transport collectif relativement direct et aisé depuis plusieurs secteurs de Hull et de Cantley, en particulier grâce aux parcours de pointe en provenance de ces secteurs.

#### 4.1.2 L'ACCÈS AUX RÉSEAUX CYCLABLES

---

La **Carte 55** indique par contre qu'un nombre important d'employés résident à proximité du réseau cyclable (**57%** à moins de 500 mètres<sup>46</sup>). Parmi ceux-ci, 126 employés (soit **35%** des employés) résident à moins de 5 kilomètres de l'édifice, rayon qui délimite la zone où les trajets cyclistes sont les plus efficaces car le temps de déplacement est de 20 minutes au maximum.

Il est à noter que la période d'utilisation du vélo oscille entre la mi-avril et la mi-novembre, suivant généralement les périodes d'ouverture des pistes cyclables et le changement d'heure hivernal. De plus, le relief vallonné de certaines pistes cyclables peut décourager les employés qui possèdent une moins bonne condition physique.

#### 4.1.3 L'ACCÈS AU COVOITURAGE

---

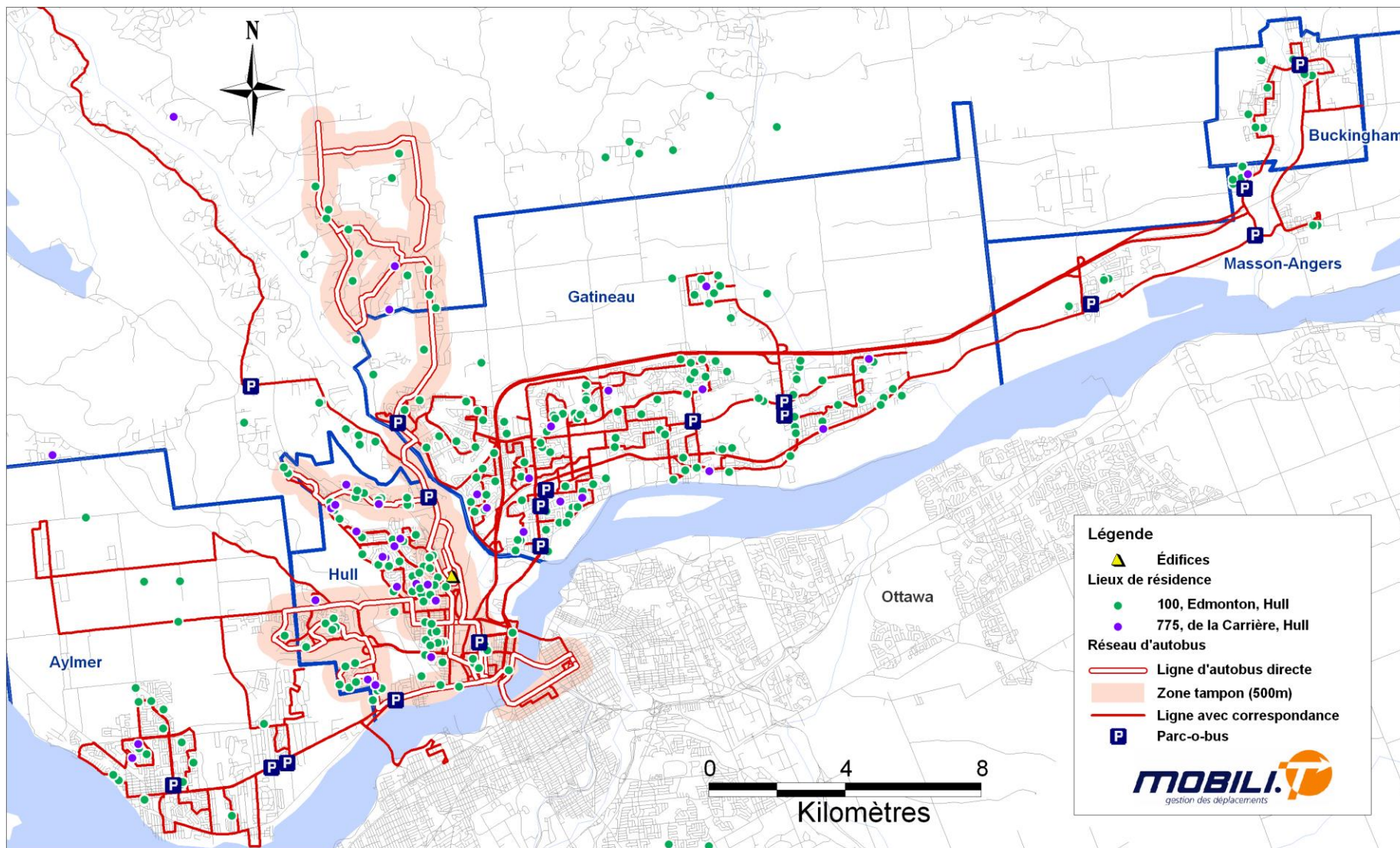
En considérant la répartition géographique des employés du pôle 7, nous constatons un bon potentiel de covoiturage puisque plusieurs regroupements sont observables, en particulier pour les employés résidant à plus de 20 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers. Le covoiturage pourrait aussi être une option intéressante pour les employés localisés à plus faible distance mais pour qui l'utilisation du transport collectif nécessiterait plusieurs correspondances et des temps de trajets prohibitifs, particulièrement pour les employés résidant dans le secteur de Gatineau.

Par contre, puisque les cols bleus n'ont pas les mêmes horaires que les cols blancs et les cadres, la possibilité de jumelage est potentiellement problématique.

---

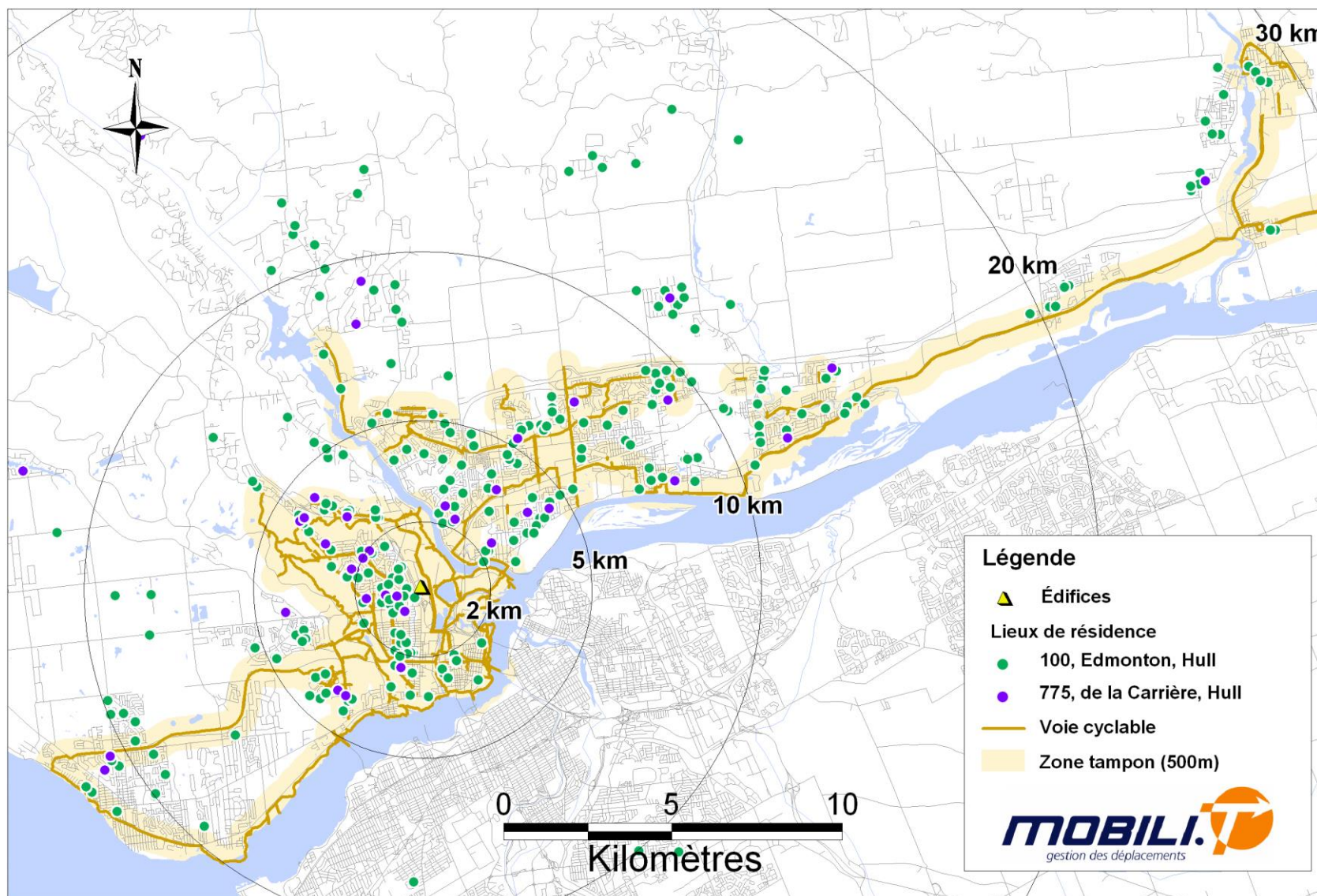
<sup>46</sup> Cette zone tampon représente la distance raisonnable pour rejoindre le réseau cyclable depuis un lieu de résidence ou d'emploi.

Carte 54 : Accessibilité du pôle d'emploi 7 en autobus



Source : STO, Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

Carte 55 : Accessibilité du pôle 7 en vélo



Source : Ville de Gatineau – Réalisation : *Mobili.T*, janvier 2011

## 5 BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 5.1 Bilan

#### 5.1.1 ***ACCESSIBILITÉ MOYENNE EN TRANSPORT ALTERNATIF***

---

L'accessibilité en transports collectifs et actifs possède des bases intéressantes: certaines rues sont munies de trottoirs, de voies cyclables, les infrastructures internes sont globalement dans les normes et le pôle est desservi par le réseau d'autobus. Cependant, certaines améliorations sont à apporter pour rendre ces déplacements plus rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (programme de covoiturage, incitatif au transport en commun, etc.) ou en relation avec divers partenaires (réseaux de transport en commun, accès piétons, réseau cyclable, etc. avec la STO en particulier). L'offre de transport collectif sera nettement améliorée grâce au réseau Rapibus.

#### 5.1.2 ***UNE RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS FAVORABLE***

---

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En effet, 64% des employés répertoriés résident à moins de 10 km du lieu de travail et 57% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. Par contre, seulement 27% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers le lieu d'emploi. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs et l'amélioration de la desserte en transport en commun permettraient donc à ces utilisateurs potentiels de considérer les modes de déplacement actifs et collectifs.

#### 5.1.3 ***PRÉSENCE D'AUTRES EMPLOYEURS À EXPLOITER***

---

La présence d'employeurs d'importance à proximité du pôle est un atout (Loto-Québec, la STO, etc.). En effet, des jumelages pourraient être organisés entre les employés du pôle 7 et les autres lieux d'emplois pour améliorer l'offre de covoiturage. Cette proximité permet aussi d'amener un poids supplémentaire pour améliorer le service de transport en commun ou l'accessibilité au site en transport actif. Par exemple, Loto-Québec met présentement en œuvre un plan de gestion des déplacements pour ses 1670 employés localisés au Casino du Lac-Leamy à quelques centaines de mètres du pôle d'emploi.

**Tableau 47 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo (pôle 7)**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>64% des employés résident à moins de 10 km du site</li> <li>35% des employés résident à moins de 5 kilomètres des édifices – soit à 20 minutes de vélo</li> <li>57% des employés à moins de 500 mètres du réseau cyclable</li> <li>Certaines rues munies de trottoirs entretenus (boulevard de la Carrière)</li> <li>Proximité de pistes et de bandes cyclables</li> <li>Arrivée prochaine du réseau Rapibus, avec station à proximité du site et bande cyclable utilitaire</li> <li>Quelques services à distance de marche (épicerie, quelques restaurants, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs inexistants (rue d'Edmonton)</li> <li>Pôle d'emploi dans un secteur commercial/industriel à proximité d'autoroutes et de boulevards urbains</li> <li>Des infrastructures pour cyclistes de mauvaise qualité et en nombre insuffisant lors des belles journées d'été (100 d'Edmonton)</li> <li>Des infrastructures pour cyclistes non-sécurisés, non-surveillés et n'offrant aucun éclairage (775, de la Carrière)</li> <li>Manque (ou discontinuité) de bandes cyclables le long de certains axes principaux</li> <li>Aucun lien cyclable ne relie les édifices aux quartiers résidentiels de proximité</li> <li>Manque d'infrastructures utilitaires pour les cyclistes</li> <li>Entretien hivernal des trottoirs à améliorer</li> <li>Passage piéton entre les deux édifices non-identifié</li> <li>Relief vallonné notamment pour les employés habitant dans les secteurs au nord du lieu d'emploi</li> </ul>
<b>TRANSPORT COLLECTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrivée prochaine du réseau Rapibus – station à proximité de l'édifice</li> <li>Présence de Parc-o-bus pour les employés non desservis par le transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une majorité d'employés ne résident pas à proximité de lignes directes vers le pôle d'emploi</li> <li>Certains arrêts difficilement accessibles</li> <li>Service hors pointe ne permet pas des déplacements professionnels efficaces</li> <li>Seulement 27% des employés à moins de 500 mètres d'une ligne directe vers le site (sans correspondance)</li> <li>Aucun abribus pour les jours d'intempéries</li> </ul>
<b>COVOITURAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte concentration d'employés dans les secteurs Hull et Gatineau (66%)</li> <li>Regroupement d'employés résidant à plus de 20 kilomètres du lieu d'emploi dans le secteur de Buckingham et de Masson-Angers</li> <li>Potentiel de jumelage accru par la présence du Casino du Lac-Leamy et de ses 1670 employés travaillant à proximité (ont effectué un diagnostic transport et développent un plan de gestion des déplacements)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement parfois utilisé à 100% à proximité des bâtiments</li> <li>• Le stationnement sur rue n'est pas permis sur les rues environnantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement gratuit</li> <li>• Il y a suffisamment d'espaces de stationnement pour tous les employés et visiteurs (392 espaces pour 368 employés, incluant cols blancs et bleus, espaces partagés, stationnements pour véhicules municipaux et visiteurs)</li> </ul>
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune station Communauto à proximité du pôle d'emploi</li> </ul>

## 5.2 Recommandations spécifiques au pôle 7

### TRANSPORT ACTIF

#### INFRASTRUCTURES

##### Internes

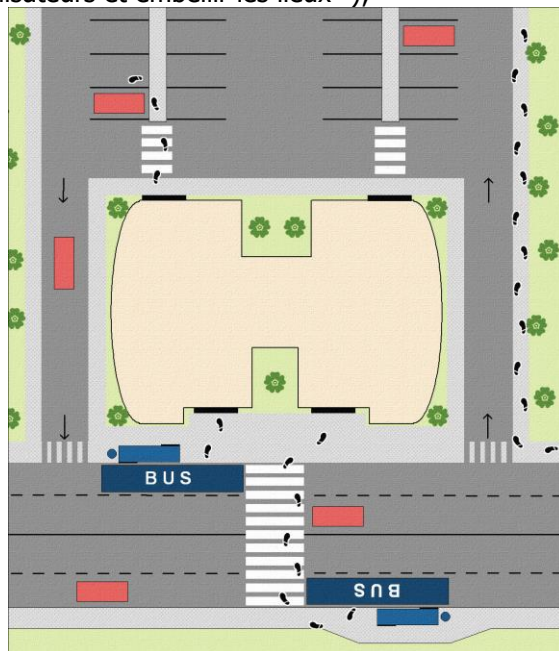
- Sécuriser et améliorer les supports à vélos (éclairage, surveillance) (775, boul. de la Carrière);
- Ajouter un abri à vélo, offrant une protection contre les intempéries et le vandalisme. Les stationnements pourraient par exemple être situés dans les garages;
- Ajouter des éléments de signalisation pour identifier les infrastructures (emplacement des supports à vélo, passages piétons, etc.) par l'ajout d'affiches et de marquage des zones de circulation piétonne (proximité des édifices, passage piéton entre les deux édifices, etc.);
- S'assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes);
- Bien que le nombre de supports à vélo respecte les normes, il semble que leur utilisation est à pleine capacité en période estivale. Il serait donc pertinent d'ajouter des espaces ou de relocaliser les supports pour une utilisation à plein potentiel, en plus de remplacer les supports à vélo en mauvais état (100, rue d'Edmonton);
- Ajouter une douche pour les employés du centre de services, offrant ainsi une douche femme et une douche homme;

##### Externes

- S'assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur,

respectent les normes actuelles;

- Compléter le réseau de voies cyclables en ajoutant les liens manquants;
- Installer des lumières pour les piétons et les cyclistes aux intersections prioritaires;
- En l'absence de trottoir sur Edmonton, entamer des démarches auprès du service responsable pour l'amélioration de l'accès piétonnier entre les édifices : sécurisation, passages piétons, affichage, etc. Cet accès existe déjà mais pourrait être plus sécuritaire (ajout de marquage au sol, séparation claire des zones piétonnières/automobiles ; bon entretien des accès qui doivent demeurer praticables en tout temps; bonne visibilité et éclairage de l'accès ; ajout de végétation pour protéger du vent les aménagements et les utilisateurs et embellir les lieux<sup>47</sup>);



Exemple d'aménagement piéton

## TRANSPORT COLLECTIF<sup>48</sup>

### SERVICE

- Entamer des démarches avec la STO pour voir la possibilité d'amélioration du service de transport collectif vers le pôle 7 (passages plus fréquents, ajout d'abribus, arrêts plus près des édifices, etc.);

### INFORMATION - PROMOTION

- Informer les employés du pôle 7 quant au Rapibus (échancier, fonctionnement, distance station, fréquence, etc.) et les préparer au changement pour les inciter à l'essayer (séances d'informations, infolettres, courriels, etc.)
- Informer les employés quant au service d'autobus desservant actuellement le pôle

<sup>47</sup> L'ajout de végétation dans le stationnement est également une mesure qui entre dans la lutte aux îlots de chaleur

<sup>48</sup> Les recommandations en termes de transport collectifs pour le pôle 7 sont à envisager en partenariat étroit avec la STO.

#### **INCITATIFS**

- Mettre en œuvre un programme incitatif spécial à l'essai du Rapibus dès son ouverture officiel (titre à l'essai gratuit, rabais etc.)
- 

### **COVOITURAGE**

#### **INFRASTRUCTURES**

- Prioriser l'accès aux places de stationnement pour les employés covoiturant;

#### **INFORMATION / PROMOTION**

- Informer les employés du pôle du potentiel de covoiturage et organiser des séances d'information

#### **DÉVELOPPEMENT DU POTENTIEL**

- Entamer des discussions avec les autres employeurs du secteur et en particulier auprès de Loto-Québec pour des possibilités de jumelage interentreprises.
-



# **BILAN ET RECOMMANDATIONS – GÉNÉRAL**

## 1 BILAN

### 1.1 Des horaires réguliers pour une majorité d'employés

Lorsque nous considérons l'ensemble des employés des pôles à l'étude, nous constatons qu'une majorité d'employés travaillent selon des horaires réguliers (66% des employés), contre 34% travaillant selon des horaires plus irréguliers (cols bleus). Cette répartition des horaires indique un bon potentiel de covoiturage et pourrait servir d'argument pour inciter les différents partenaires telle la STO à améliorer les services de transport en commun.

### 1.2 Accessibilité variable en transport alternatif

L'accessibilité en transports collectifs et actifs possède des bases intéressantes, selon les pôles à l'étude: certains pôles sont bien desservis par le transport en commun, sont situés à proximité de pistes et bandes cyclables et offrent des aménagements pour piétons sécuritaires et agréables à emprunter. Globalement, il n'en demeure pas moins que plusieurs améliorations restent à apporter pour rendre ces déplacements plus rapides, agréables et sécuritaires, que ce soit à l'interne (programme de covoiturage, incitatif au transport en commun, etc.) ou en relation avec divers partenaires (réseaux de transport en commun, accès piétons, réseau cyclable, etc. avec la STO en particulier). Néanmoins, l'offre de transport collectif et actif (bande cyclable) sera nettement améliorée grâce au réseau Rapibus.

### 1.3 Une répartition géographique des employés généralement favorable

L'analyse des lieux de résidence indique que la répartition des employés implique un bon potentiel de changement de mode. En faisant une moyenne des 7 pôles à l'étude, nous constatons que 68,5% des employés répertoriés résident à moins de 10 km du lieu de travail et 55,6% à moins de 500 mètres du réseau cyclable. Par ailleurs, 56% des employés sont localisés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus directe (sans correspondance) vers leur lieu d'emploi. La mise en place de mesures incitatives à l'utilisation des transports alternatifs et l'amélioration de la desserte en transport en commun permettrait donc à ces utilisateurs potentiels de considérer les modes de déplacement actifs et collectifs.

### 1.4 Présence d'autres employeurs à exploiter pour plusieurs pôles

La présence d'employeurs d'importance à proximité de certains pôles est un atout (Loto-Québec, la STO, MJQ etc.). En effet, des jumelages pourraient être organisés entre les employés des pôles en question et les autres lieux d'emplois pour améliorer l'offre de covoiturage. Cette proximité permet aussi d'amener un atout supplémentaire pour améliorer le service de transport en commun ou l'accessibilité au site en transport actif. Par exemple, Loto-Québec met présentement en œuvre un plan de gestion des déplacements pour ses 1670 employés localisés au Casino du Lac-Leamy à quelques centaines de mètres du pôle d'emploi 7.

## 1.5 Des habitudes en transport durable déjà en place

Si l'on se fie au sondage réalisé en 2009, de nombreux employés de la Ville de Gatineau sont déjà des habitués des modes de transport alternatifs à l'auto-solo, avec, parmi les répondants, 24% de cyclistes, 13% de marcheurs, 9% utilisant le transport en commun et 6% de covoitureurs. Si l'on compare ces résultats aux chiffres de l'enquête OD de 2005, les résultats sont encourageants en termes de transport actif, mais démontrent surtout que ce sont majoritairement des utilisateurs des modes de transport alternatifs qui ont répondu au sondage. La mise en place d'un programme de navettage durable qui récompense les bonnes habitudes en transport serait un atout pour encourager ces personnes à continuer à utiliser les transports durables.

## 1.6 Des auto-solistes enclins au changement selon certaines conditions

Les réponses au sondage nous indiquent que certaines conditions pourraient induire des changements quant aux habitudes de déplacement des auto-solistes: une meilleure connaissance des covoitureurs potentiels, des parcours plus sécuritaires, l'amélioration du réseau de la STO (desserte plus dense, moins chère, horaires plus flexibles, etc.), une augmentation de la flotte de voitures de fonction et l'accès au service Communauto pour les déplacements professionnels dans la journée. Ces modifications auraient un **impact décisif** sur le changement de mode pour plusieurs automobilistes. La mise en place de mesures incitatives attrayantes, un important effort de sensibilisation ainsi qu'une forte implication de la part des décideurs de la Ville de Gatineau seront donc des facteurs décisifs pour encourager le transfert modal.

## 1.7 Un réseau de promotion et de communication en place

Les outils de promotion et de communication pour rejoindre les employés de la Ville de Gatineau sont nombreux. En plus des communications électroniques (journal « La Capsule », Internet, mémos électroniques, Intranet, etc.), la Ville dispose de babillards, de courrier interne ainsi que d'écrans de télé, ce qui permet de rejoindre tous les employés. Ces différents moyens de communication permettront ainsi de faire la promotion des mesures mises en place afin d'améliorer les habitudes de déplacement des employés.

## 1.8 Des édifices très dispersés

La Ville de Gatineau dispose de nombreux édifices dispersés sur l'ensemble de son territoire. Hors, il n'y a pas de concordance entre la localisation des employés et leur lieu de travail. De plus, les déplacements professionnels entre édifices nécessitent l'usage d'une voiture.

## 1.9 Certaines mesures de transport durable présentement offertes aux employés

Des mesures sont présentement en place pour inciter les employés de la Ville de Gatineau à utiliser un mode de déplacement durable.

Par exemple, le programme employeur offert conjointement avec la STO permet à tous les employés permanents de la Ville de Gatineau d'avoir accès à un rabais de 20% pour leur abonnement au transport collectif.

Par ailleurs, certains services de la Maison du citoyen expérimentent depuis quelques années des initiatives de transport durable, en particulier en ce qui a trait aux déplacements professionnels (Communauto corporatif et récemment, cartes à puce corporatives STO). Un incitatif au covoiturage est également offert sous la forme d'une priorité d'accès aux places de stationnement intérieur pour les employés travaillant à cet édifice.

**Tableau 48 : Accessibilité et potentiel d'utilisation des alternatives à l'auto-solo**

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrivée prochaine du réseau Rapibus, avec bande cyclable utilitaire</li> <li>• Part d'utilisation du vélo intéressante (24%) pour l'ensemble des édifices à l'étude</li> <li>• La majorité des pôles sont situés dans des secteurs offrant des services de proximité</li> <li>• Plusieurs pistes cyclables (quoique majoritairement récréatives)</li> <li>• Répartition des employés généralement favorable</li> <li>• De nombreux supports à vélos sont déjà en place, globalement de bonne qualité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'incitatifs aux transports actifs</li> <li>• Manque d'infrastructures utilitaires à l'interne pour les cyclistes (sondage et observations terrain)</li> <li>• Certains pôles isolés des autres secteurs – sans liens cyclables, ni infrastructures</li> <li>• Aucune information sur le nombre de douches et de casiers pour certains édifices</li> <li>• Manque (ou discontinuité) de bandes cyclables le long de certains axes principaux</li> <li>• La présence de nombreuses côtes peut décourager les personnes moins en forme (principalement à Hull)</li> <li>• Plusieurs trottoirs inexistantes ou intermittents sur le territoire</li> <li>• Entretien hivernal des trottoirs à améliorer</li> <li>• Des réseaux cyclables au maillage intermittent et sinueux par endroit (récréatifs)</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>TRANSPORT COLLECTIF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrivée prochaine du réseau Rapibus desservant plusieurs pôles</li> <li>• Présence de Parc-o-bus pour les employés non desservis par le transport collectif</li> <li>• <i>Programme employeur de la STO</i> bonifié par la Ville – 20% de rabais sur les titres mensuels pour un abonnement annuel et retrait à la source</li> <li>• 66% des employés travaillant selon des horaires réguliers</li> <li>• Répartition des employés généralement favorable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas ou peu d'incitatifs aux transports collectifs (rabais, etc.)</li> <li>• Peu de communication interne sur les avantages en place (programme employeur)</li> <li>• Horaires irréguliers pour 34% des employés</li> <li>• La majorité des pôles (1, 2, 3, 4 et 5) sont situés à contre-pointe, ce qui limite les options de parcours</li> <li>• Certains pôles isolés des autres secteurs</li> <li>• Service hors pointe ne permet pas des déplacements professionnels efficaces</li> <li>• 9% des répondants utilisent le transport en commun comme mode de déplacement principal</li> <li>• 24% des répondants indiquent que la principale raison pour prendre la voiture individuelle au lieu de l'autobus est le manque de flexibilité dans les horaires d'autobus</li> <li>• Programme FIDÉLITÉ de la STO peu connu</li> <li>• 25% des répondants suggèrent l'amélioration du réseau de la STO (desserte plus dense, moins chère, etc.)</li> <li>• Manque de places assises sur plusieurs trajets d'autobus</li> </ul>
<b>COVOITURAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volonté de covoiturer</li> <li>• Forte concentration d'employés dans les secteurs de Gatineau (44,5%) et de Hull (19%)</li> <li>• Babillard libre-service offert à tous les employés de la Ville de Gatineau</li> <li>• Possibilité de covoiturage avec employeurs à proximité des pôles</li> <li>• Répartition des employés généralement favorable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Babillard peu ou pas utilisé et non publicisé</li> <li>• Pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> <li>• Aucune mesure financière incitative</li> <li>• Seulement 6% des répondants utilisent le covoiturage comme mode de déplacement principal</li> <li>• Le manque de connaissance de covoitureurs potentiels est une des raisons qui pousse les répondants à ne pas covoiturer (28%)</li> <li>• Dispersion des employés sur un large territoire</li> <li>• Horaires de travail irréguliers</li> </ul>
<b>STATIONNEMENT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains stationnements sont utilisés à 100%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement gratuit et en nombre généralement suffisant pour la majorité des édifices à l'étude</li> <li>• Peu ou pas de stationnements réservés aux covoitureurs ou autres avantages</li> </ul>

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<b>DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence de systèmes de conférence téléphonique</li> <li>• Déplacements professionnels généralement locaux et de courte durée</li> <li>• La Ville dispose d'un parc de véhicules pouvant servir aux déplacements d'affaires</li> <li>• Les déplacements en transport en commun sont remboursés</li> <li>• La Ville possède l'équipement nécessaire de base pour faire de la conférence téléphonique</li> <li>• Projets pilotes d'abonnement Communauto corporatif et de laissez-passer STO corporatifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il n'existe aucune gestion particulière du parc de véhicules de la Ville</li> <li>• L'utilisation de l'automobile personnelle est encouragée car remboursée (frais kilométriques et indemnités)</li> <li>• Service de transport en commun hors pointe moins efficace pour les déplacements professionnels</li> <li>• Déplacements en transport en commun rarement utilisés pour les déplacements locaux et non encouragés</li> <li>• Tous les services utilisent des véhicules dans le cadre de leur travail ou de rencontres</li> <li>• Les utilisateurs n'ont pas la possibilité de conserver les véhicules appartenant à la Ville à la maison le soir</li> <li>• Rencontre inter-services complexifiés par la dispersion des lieux de travail</li> <li>• Faible dispersion du service Bixi ne permettant pas de lier les zones d'affaires de la Ville de Gatineau</li> </ul>

## 2 RECOMMANDATIONS

### GÉNÉRAL

#### INFORMATION - PROMOTION

- Renseigner efficacement les employés sur les options en transport durable qui s’offrent à eux (programme employeur de la STO, sites de covoiturage existants, plans des pistes cyclables, etc.);
- Diffusion de l’information sur le programme en général mais aussi de chacune des mesures particulières, en ciblant les publics cibles, par catégorie d’emploi et/ou par édifice;
- Avoir un guichet unique d’information et un coordonnateur transport;

#### INCITATIFS

- Mettre en place un programme de retour garanti à domicile en cas d’urgence (coupons de taxi pour les employés qui se déplacent en transports durables ;
- Mettre en place un programme de récompenses pour les employés qui les utilisent (allocations, tirages, concours, etc.) ;
- Permettre à certains employés d’avoir des horaires plus flexibles afin de faciliter l’utilisation de moyens de transport alternatif;
- Étudier la possibilité d’autoriser le télétravail pour certains employés et sous certaines conditions;
- Encourager les conférences téléphoniques, mettre en place des systèmes de vidéoconférences et encourager leur utilisation;

#### INFRASTRUCTURES

- Analyser et modifier éventuellement la répartition des employés dans les bâtiments municipaux existants;
- Mettre à disposition des employés des bureaux temporaires leur permettant de travailler dans un autre bureau lors de situations exceptionnelles;
- Étudier la possibilité d’installer une garderie sur le lieu de travail des employés (pour les bâtiments principaux telle la Maison du citoyen).

## TRANSPORT ACTIF

### INFRASTRUCTURES

#### Internes

- Sécuriser et améliorer certains supports à vélos ;
- Rentabiliser les supports à vélo en s’assurant de pouvoir les utiliser à pleine capacité (des 2 côtés)
- S’assurer que les supports à vélo existants, ainsi que ceux qui seront installés dans le futur, respectent les normes recommandées par Vélo-Québec (voir point 4.1 – Infrastructures pour cyclistes);
- Ajouter des éléments de signalisation pour identifier les infrastructures (emplacement des supports à vélo, passages piétons, etc.) par l’ajout d’affiches et de marquage des zones de circulation piétonne;
- Ajouter des infrastructures internes (douches femmes et hommes, casiers) là où nécessaire;
- Mettre des vélos à disposition des employés sur les sites des bâtiments municipaux ayant un potentiel de déplacement de ce type (flotte de vélos en libre-service).

#### Externes

- S’assurer que les zones piétonnes existantes, ainsi que celles qui seront aménagées dans le futur, respectent les normes;
- Sécuriser et améliorer certains accès piétons;
- Intégrer des aménagements utilitaires pour cyclistes et piétons dans les plans de rénovation des routes ou dans l’aménagement de nouvelles voies de circulation lorsque c’est possible;
- Ajouter des zones piétonnes et cyclables là où nécessaire
- Ajouter des systèmes d’éclairage des zones piétonnes là où nécessaire pour renforcer la sécurité;

### INFORMATION - PROMOTION

- Organiser une formation pour les employés municipaux sur les aménagements piétons et cyclistes (exemple : Walkable cities);
- Offrir des cours de base en mécanique du vélo aux employés et voir la possibilité de mettre en place un ou des ateliers de réparation de vélos à même les locaux de la Ville, avec équipement (pompes, chambres à air, outils, etc.);
- Sensibiliser les employés en charge du déneigement à l’importance de déneiger adéquatement les trottoirs en hiver.

### PARTENARIAT

- Entamer des discussions avec la STO concernant la possibilité d’ajouter des supports à vélo sur les autobus ou valider si le Rapibus offrira cette option.

### INCITATIFS



- Offrir un programme de reconnaissance aux employés qui se déplacent à pied ou en vélo;
- Mettre en place un programme incitatif à la pratique du vélo (concours participants, défi, prix de participation, retours garantis à domicile, etc.)
- Évaluer le potentiel et l'intérêt des employés de mettre en œuvre un programme corporatif d'abonnement à BIXI pour les déplacements professionnels (seulement pour les employés du pôle 6 pour l'instant, mais cette mesure pourrait s'étendre à tous les employés si plus de stations BIXI venaient à s'ajouter sur le territoire)

## TRANSPORT COLLECTIF

### PARTENARIAT

- Entamer des démarches à l'interne et auprès de la STO pour améliorer le service de transport collectif et voir les possibilités de mieux desservir certains édifices;
- Entamer des démarches auprès de la STO pour étudier la possibilité d'offrir des cartes à puce « à la carte », permettant ainsi aux marcheurs et cyclistes de prendre l'autobus lors des journées de pluie, par exemple.

### INFORMATION - PROMOTION

- Informer et faire la promotion des services de transport en commun existants;
- Promouvoir le *Programme employeur de la STO* auprès de tous les employés permanents de la Ville de Gatineau (Présentement, seuls 9 cadres et 49 cols blancs sont abonnés à ce programme). Trouver un moyen d'inciter les employés à participer;
- Faire respecter les voies réservées;
- Informer les employés de la Ville de Gatineau quant au Rapibus (échéancier, fonctionnement, fréquence, etc.) et les préparer au changement (séances d'informations, infolettres, courriels, etc.)

### INCITATIFS

- Offrir des titres à l'essai gratuitement et par la suite des rabais aux employés qui continuent d'utiliser le transport en commun;
- Vente à rabais de titres de transport en commun sur le lieu de travail;
- Valider la possibilité éventuelle d'augmenter le rabais offert dans le cadre du Programme employeur de la Ville ou d'offrir un produit plus flexible en termes de durée (6 mois d'hiver pour les utilisateurs du transport actif par exemple ou pour les employés temporaires)

### INFRASTRUCTURES

- Réévaluer les procédures afin d'intégrer plus de voies réservées aux autobus dans les plans de rénovation des routes et des autoroutes ainsi que dans l'aménagement de nouvelles voies de circulation lorsque c'est possible.

## COVOITURAGE

### INFRASTRUCTURES

- Prioriser l'accès aux places de stationnement aux employés covoiturant;

### INFORMATION / PROMOTION

- Mettre en place un logiciel de covoiturage accessible à tous les employés de la Ville de Gatineau et en faire la promotion;
- Informer et faire la promotion des services de covoiturage existants et du covoiturage occasionnel.

### PARTENARIAT

- Entamer des discussions avec les autres employeurs à proximité des pôles pour des possibilités de jumelage interentreprises.

## STATIONNEMENT

### INCITATIFS

- Communiquer aux employés le véritable coût du stationnement déboursé par l'employeur afin qu'ils mesurent l'avantage financier qui leur est offert;
- Avantager les employés qui n'utilisent pas le stationnement et offrir un incitatif aux transports alternatifs aux employés qui abandonnent ou qui partagent leur espace de stationnement (une passe pour le transport en commun, l'achat d'un vélo, etc.).

## DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

### INCITATIFS

- Instaurer un système de gestion de la flotte de véhicules de la Ville (selon la politique d'approvisionnement responsable) afin de permettre aux employés d'utiliser les véhicules pour les déplacements professionnels;
- Étudier la faisabilité d'étendre l'abonnement corporatif avec Communauto à d'autres édifices de la Ville de Gatineau;
- Évaluer les résultats et étudier la faisabilité d'étendre le programme de cartes à puce corporatives à d'autres édifices pertinents de la Ville de Gatineau;
- Avoir accès à des passes STO ou Rapibus (1 ou 2 par bâtiment municipal) pour les déplacements reliés au travail;