



**MOBI-O**  
VOS SOLUTIONS TRANSPORT

# Plan local de déplacement du **QUARTIER DU VIEUX-MOULIN**



Présenté à l'Association des résidents  
du Vieux-Moulin  
Version finale  
26 mai 2017

► **MOBI-O.CA**

## MISSION

MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements de Gatineau, est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de favoriser le développement de solutions novatrices en matière de gestion des déplacements et de transport durable. Les services-conseils et l'accompagnement offerts par MOBI-O aux entreprises, aux institutions et autres sites générateurs de déplacements sont destinés à améliorer la mobilité des personnes et l'accessibilité aux sites.

## RÉSERVE DE DROITS

L'Association des résidents du Vieux Moulin est la seule et unique propriétaire du présent rapport. En conséquence, il est strictement interdit de le reproduire, transmettre ou diffuser en tout ou en partie, d'y apporter des modifications, quelque en soit la nature, ou d'en divulguer le contenu, sans le consentement écrit préalable d'un représentant dûment autorisé de l'Association des résidents du Vieux-Moulin.

## CRÉDITS/CONTACTS

### **Coordination et rédaction**

Annie-France Major, chargée de projet - [annie-france.major@mobi-o.ca](mailto:annie-france.major@mobi-o.ca)

### **Cartographie et révision**

Marion Maurin, agente de projet - [marion.maurin@mobi-o.ca](mailto:marion.maurin@mobi-o.ca)

### **Supervision**

Jean-Maxime Lemerise, directeur - [jean-maxime.lemerise@mobi-o.ca](mailto:jean-maxime.lemerise@mobi-o.ca)

# REMERCIEMENT

L'équipe de MOBI-O souhaite remercier l'Association des résidents du Vieux-Moulin pour leur enthousiasme à initier et prendre part à cette démarche qui vise l'amélioration de la qualité de vie du quartier par l'approche de la mobilité durable. La poursuite de leur engagement sera déterminante dans le succès des mesures proposées.

MOBI-O souhaite également souligner la participation à cette démarche de Philippe Charron, kinésologue en santé publique pour le Centre intégré de santé et de services sociaux de l'Outaouais. Ses conseils judicieux et sa participation aux marches exploratoires réalisées dans le cadre de cette démarche furent grandement appréciés.

Finalement, le projet n'aurait été possible sans la contribution de la Ville de Gatineau, qui a financé le projet par le biais du Cadre de soutien à la mobilisation citoyenne, ainsi que monsieur Mike Duggan, conseiller municipal du district de Lucerne, qui a contribué financièrement au projet.

# SOMMAIRE

L'Association des résidents du Vieux-Moulin a mandaté MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements de Gatineau, afin qu'il élabore, sur une base participative et collaborative, un plan local de déplacement pour le quartier du Vieux-Moulin, situé dans le secteur Aylmer de la Ville de Gatineau.

Grâce à un sondage en ligne, un questionnaire interne, deux marches exploratoires et un tour d'horizon de la documentation de référence, il a été possible d'identifier les principaux enjeux de déplacement du quartier.

De façon globale, ce rapport fait ressortir que certaines intersections et les axes du quartier pourraient profiter d'un aménagement plus intégré qui priorise le piéton avant tout. Les principaux constats à l'échelle du quartier sont les suivants :

- Les relevés de vitesse effectués par la Ville de Gatineau démontrent que les limites de vitesse sont peu respectées par les automobilistes à plusieurs endroits critiques ;
- On retrouve peu de traverses piétonnes sécuritaires à travers le quartier, malgré un haut débit de circulation à certaines intersections ;
- La zone scolaire de l'école des Tournesols est peu identifiée ;
- Certaines aires d'attente de transport en commun sont peu sécurisées et conviviales ;
- Le non-déneigement des sentiers multifonctionnels force les piétons à emprunter des tronçons qui sont souvent moins sécuritaires ;
- À certains endroits, l'éclairage est insuffisant ce qui fragilise la sécurité des piétons et cyclistes.

En réponse à ces enjeux de mobilité, certaines recommandations sont émises pour un ou plusieurs axes ou intersections du quartier :

- Implanter des mesures de modération de la vitesse afin de renforcer la sécurité, réelle et perçue, des piétons et des cyclistes ;
- Améliorer la signalisation et le marquage des passages pour piétons et des corridors scolaires ;
- Créer des zones d'attente sécuritaires et confortables aux arrêts de transport en commun ;
- Procéder au déneigement des sentiers multifonctionnels ;
- Ajouter de l'éclairage sur les principaux axes de transport actif.

Ces recommandations devront être priorisées par l'Association des résidents du Vieux-Moulin en fonction de l'urgence et de l'importance accordée à chacune des recommandations, mais également de la faisabilité de celles-ci au vu des ressources disponibles et des partenaires identifiés pour la gestion de ce dossier. Elles devront ensuite être portées à l'attention des différentes parties prenantes. MOBI-O accompagnera l'Association dans cette démarche et assurera le suivi de la mise en œuvre des recommandations auprès des parties prenantes.

# TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENT . . . . .	p.iii
SOMMAIRE. . . . .	p.iv
AVANT-PROPOS . . . . .	p.1
<b>1. MISE EN CONTEXTE . . . . .</b>	<b>p.2</b>
<b>2. PORTRAIT DU QUARTIER . . . . .</b>	<b>p.7</b>
<b>3. ENJEUX DE DÉPLACEMENT . . . . .</b>	<b>p.18</b>
<b>4. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS . . . . .</b>	<b>p.56</b>
<b>5. CONCLUSION . . . . .</b>	<b>p.61</b>
RÉFÉRENCES. . . . .	p.63
ANNEXE 1 . . . . .	p.64
ANNEXE 2 . . . . .	p.65
ANNEXE 3 . . . . .	p.66
ANNEXE 4 . . . . .	p.67
ANNEXE 5 . . . . .	p.68
ANNEXE 6 . . . . .	p.69
ANNEXE 7 . . . . .	p.70
ANNEXE 8 . . . . .	p.71

# AVANT-PROPOS

La sécurité et les conditions de déplacements du quartier du Vieux-Moulin suscitent des préoccupations importantes pour l'Association des résidents du Vieux-Moulin. Une des principales inquiétudes : les déplacements à pied et à vélo des écoliers à destination de l'école des Tournesols. L'Association souhaite ainsi amorcer une démarche visant à améliorer les conditions de déplacement afin qu'elles soient agréables et sécuritaires pour tous et toutes. De telles conditions de déplacement recèlent de nombreux bénéfices pour la santé publique, l'environnement, l'équité sociale, la vitalité économique et communautaire, et surtout la qualité de vie.

L'amélioration des conditions de déplacement cadre avec le Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau – Piéton, avant tout! qui traduit la volonté de la Ville de Gatineau de « répondre aux besoins de déplacements des personnes (...) en misant sur une meilleure utilisation des réseaux et des services et une plus grande connexion entre les différents modes, pour offrir aux citoyens une gamme de choix pour leurs déplacements. ». La municipalité souhaite promouvoir la marche, le vélo, le transport en commun, le covoiturage et l'autopartage comme mode de transport en augmentant, entre 2011 et 2031 ainsi que pour la période de pointe du matin, la part des déplacements effectuée à pied et à vélo de 10 à 15 % et de 18 à 24 % pour les déplacements effectués en transport en commun.

L'Association des résidents du Vieux-Moulin a mandaté MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements de Gatineau afin qu'il mène, sur une base participative et collaborative, les diverses étapes permettant la réalisation d'un plan local de déplacement à l'échelle du quartier. Cette initiative s'inscrit également dans la continuité d'un plan de déplacement scolaire réalisé en 2012 pour l'école primaire du quartier, l'école des Tournesols, dans le cadre de la démarche « À pied, à vélo, ville active! » (Loisir Sport Outaouais, 2012). Les principaux enjeux présentés dans ce plan de déplacement scolaire se trouvent à l'annexe 1.

La démarche du plan local de déplacement a déjà fait ses preuves dans plusieurs quartiers et agglomérations à la grandeur du Québec et ce, depuis plusieurs années. En Outaouais, les bases ont également été établies avec la réalisation d'un plan local de déplacement du quartier de la Terrasse Lakeview en 2015, toujours effectué par MOBI-O (2015). Celui-ci est régulièrement consulté par des tierces parties et servira de référence pour la présente étude.

# 1. MISE EN CONTEXTE

## LA CULTURE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS À L'ÉCHELLE MUNICIPALE

Vouloir améliorer les conditions de déplacements au sein des quartiers en faveur des transports actifs et collectifs n'est pas que l'illustration d'une tendance. Il s'agit davantage d'un courant de fond auquel adhèrent plusieurs administrations publiques, dont la Ville de Gatineau, et qui vise à rééquilibrer l'espace au profit des usagers les plus vulnérables. La voiture et sa fluidité de circulation ayant monopolisé l'attention des planificateurs et des ingénieurs depuis la fin de la Seconde guerre mondiale.

À Gatineau, de nombreuses politiques municipales découlent de cette vision dont la Ville s'est dotée où la qualité de vie de ses citoyens rime avec une conception intégrée de l'aménagement des quartiers et de la mobilité de ses résidents. Parmi celles-ci, notons les suivantes :

- **Politique familiale** : Agir sur la qualité de l'environnement et contribuer au mieux-être physique et mental des familles en contrôlant les sources de pollution de l'air ;
- **Politique d'habitation** : Favoriser la densité et encourager le développement de projets résidentiels associés aux principaux corridors de transport en commun ;
- **Politique environnementale** : Sensibiliser et éduquer pour stimuler le changement et l'engagement vers de meilleures pratiques environnementales, réduire les déplacements automobiles et encourager les modes actifs de transport tels que la marche et le vélo ;
- **Politique d'accessibilité universelle** : Accroître le sentiment de sécurité et la sécurité physique des personnes handicapées et à mobilité réduite en milieu urbain ;
- **Plan directeur des voies cyclables** : En cours de révision afin d'inclure, au-delà des sentiers récréatifs, des interventions sur les déplacements utilitaires et aborder la question du déneigement ;
- **Plan de déplacements durables** : Faire évoluer les mentalités pour sensibiliser les citoyens à penser autrement, revoir nos choix de déplacements en faisant valoir les plaisirs de la marche et du vélo auprès de la population et en particulier des jeunes et améliorer la convivialité en rendant l'expérience de déplacement plus agréable et en récompensant les utilisateurs.

## LE PLAN DE DÉPLACEMENTS DURABLES

La présente démarche s'appuie en grande partie sur le Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau (2013-a). Celui-ci soutient que « pour réussir le virage en faveur des déplacements durables, nous devons nous engager avec fermeté et à long terme [...]». Nous devons garder le cap sur nos priorités : chaque fois que nous serons appelés à prendre une décision qui touche les infrastructures et les services de transport ou nos choix d'aménagement, nous devons penser « PIÉTON, AVANT TOUT! ».

Il est essentiel d'exécuter cette vision dans les différents exercices de planification, de réaménagement et les travaux à venir pour le quartier du Vieux-Moulin, mais aussi pour tous les secteurs, puisque plusieurs opportunités d'aménagement intégré se présenteront et devront être saisies.

En effet, le quartier du Vieux-Moulin représente à plusieurs niveaux une superbe opportunité d'introduire des mesures favorisant les déplacements durables et une meilleure qualité de vie pour les résidents. Avec de nouveaux développements résidentiels, la construction de deux nouvelles écoles primaires dans le secteur (écoles O34 et O35) et la réfection de la voirie, ce plan local de déplacement et ses recommandations arrivent à un moment déterminant qui permettra aux décideurs de concrétiser la vision municipale Piéton, avant tout!

## LA CULTURE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

Plusieurs enjeux liés aux déplacements actifs et collectifs dans le quartier animent des débats dans le quartier du Vieux-Moulin.

Les résidents, en concertation avec leur association ou non, n'hésitent pas à mener dans le quartier et auprès des autorités municipales diverses actions visant à améliorer la mobilité des résidents du secteur. De nombreux contacts et actions de représentation ont été effectués au fil des derniers mois auprès de la Ville de Gatineau et des différents services concernés. Entre autres, l'Association a été très active en ce qui a trait au dossier du changement de zonage du terrain vacant situé en face de l'école des Tournesols et a collaboré avec le Comité consultatif d'urbanisme sur ce dossier.

De plus, plusieurs résidents ont contacté le centre d'appels non urgents 3-1-1 de la Ville de Gatineau ou encore le centre de service d'Aylmer afin de dénoncer des problématiques de sécurité et proposer des mesures d'atténuation de la vitesse.

Les résidents souhaitaient alors consolider en un seul document l'ensemble des éléments liés à la mobilité de leur quartier afin de se donner une vision d'ensemble et des recommandations à prioriser. Voyant les avantages de mandater un tiers parti et ayant pris connaissance de l'expertise de MOBI-O dans le domaine de la mobilité durable à Gatineau, le présent plan a pris forme. L'objectif de cet outil collaboratif et participatif est de faciliter la mise en place de mesures concrètes favorisant les déplacements durables et de renforcer le sentiment de sécurité des résidents et des usagers du secteur.

## LES OBJECTIFS

Le plan local de déplacement compte quatre objectifs :

- Dresser un portrait du territoire donné et des habitudes de déplacement de ses résidents ;
- Déterminer les enjeux transport à l'échelle du quartier ;
- Établir un plan d'action contenant les mesures à mettre de l'avant afin de favoriser la mobilité durable ;
- Par ce livrable, stimuler la mobilisation et la sensibilisation des acteurs concernés au sujet des enjeux transport du quartier.

## LA MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée pour la réalisation du plan s'appuie sur une étude qualitative et quantitative des conditions de déplacement dans le quartier effectuée sur la base d'une collecte de données multiple provenant de sources complémentaires :

### SONDAGE

Un sondage bilingue (annexe 2) de 26 questions a été lancé aux résidents du quartier du Vieux-Moulin. Les objectifs du sondage étaient de :

- Comprendre les habitudes de déplacement des résidents ;
- Cerner les limites et obstacles aux déplacements actifs et collectifs ;
- Recueillir les préférences et suggestions visant l'amélioration des conditions de déplacement.

Le lien électronique du sondage a été diffusé grâce à une distribution d'affiches bilingues dans les cases postales de l'ensemble des résidents du quartier (annexe 3). La diffusion a aussi été effectuée par le biais du groupe Facebook de l'Association des résidents du Vieux-Moulin et aux parents des élèves de l'école des Tournesols. Au total, 110 répondants ont participé au sondage électronique correspondant à un taux de réponse d'environ 3,3 %. Aucun sondage en format papier n'a été demandé.

Les réponses au sondage ont été obtenues entre le 9 et le 31 octobre 2016. Les caractéristiques principales des répondants sont :

- L'activité principale pour 93,5 % des répondants est le travail, alors que 4,3 % sont retraités ;
- 80,5 % des répondants résident dans le quartier depuis plus de quatre ans.
- 60 % des répondants sont âgés de 35 à 44 ans ;
- 29 % des répondants sont des hommes et 71 % sont des femmes ;
- En moyenne, le foyer des répondants comprend 3,7 personnes, et 1,7 enfant.

### **QUESTIONNAIRE**

Un questionnaire interne (annexe 4) a été distribué auprès des administrateurs de l'Association afin de récolter des informations liées aux déplacements collectifs et actifs du quartier (identification de problématiques, de projets et d'initiatives antérieures et en cours, études, etc.). Six administrateurs ont participé au questionnaire.

### **MARCHES EXPLORATOIRES**

Une première marche exploratoire a été organisée par MOBI-O, en collaboration avec le Centre intégré de santé et de services sociaux de l'Outaouais (CISSSO), le dimanche 23 octobre 2016 à 10h. Les résidents du quartier ont été invités par le biais d'une invitation distribuée dans les cases postales du quartier, de même que par le groupe Facebook de l'Association des résidents du Vieux-Moulin. Douze participants ont effectué la marche exploratoire du 23 octobre :

- 3 représentants de l'Association des résidents du Vieux-Moulin ;
- 2 représentants de MOBI-O ;
- 1 représentant du CISSSO ;
- 2 représentants de la Ville de Gatineau (Centre de services d'Aylmer et Service des loisirs) ;
- 2 experts du domaine de l'urbanisme ;
- 2 résidents du quartier.

Le point de rencontre était devant l'école des Tournesols. Le parcours d'une durée d'une heure incluait une partie des rues de la Fabrique, Front et du Verger (annexe 5).

Les observations effectuées lors de la marche ont été orientées par l'outil élaboré par la Direction de la santé publique de la Montérégie, soit la grille d'analyse du potentiel de déplacements actifs (GAPDA). (Manseau, 2013)

Une deuxième marche exploratoire a été organisée le 1er février 2017 à 18h30 par MOBI-O. Cette deuxième marche a été organisée afin de compléter les constats de la première marche avec les réalités hivernales. Les mêmes moyens de communication ont été utilisés pour inviter les résidents à la marche. Le parcours identifié à l'annexe 6 a permis d'analyser la rue Front entre de la Fabrique et Klock. L'audit du GAPDA a été utilisé à nouveau. Onze participants ont effectué la marche exploratoire du 1er février :

- 5 représentants de l'Association des résidents du Vieux-Moulin ;
- 2 représentants de MOBI-O ;
- 1 élu de la Ville de Gatineau ;
- 2 résidents du quartier.

### **RECHERCHE DOCUMENTAIRE**

Un tour d'horizon de la documentation de référence permet de dresser un portrait du quartier.

Différents documents ont été consultés, dont principalement :

- Documents obtenus par la Loi sur l'accès à l'information (Analyses de circulation, relevés de vitesse et statistiques d'accidents impliquant piétons ou cyclistes) ;
- Statistiques de recensement et de l'enquête origine-destination ;
- Plan de déplacement scolaire de l'école des Tournesols ;
- Revue de presse ;
- Données issues de l'Infoterritoire.

## **LE CONTENU**

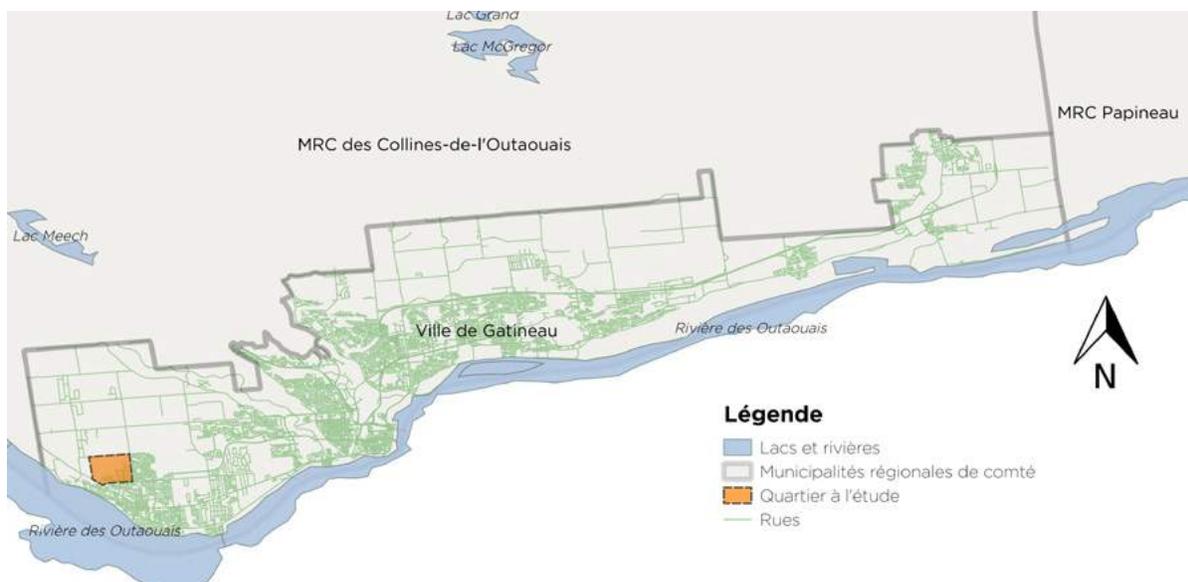
En ce qui concerne le contenu, le plan local de déplacement inclut les éléments suivants :

- La culture locale en lien avec les déplacements durables (orientations des instances locales, installations offertes au public, etc.) ;
- La description du quartier (portrait des données géographiques, démographiques et socio-économiques et description physique et urbaine) ;
- Les constats et une cartographie de ceux-ci (aménagement physiques en faveur des piétons et cyclistes, offre de transport collectif, connectivité du quartier et autres considérations) ;
- L'émission de recommandations quant aux mesures pour améliorer l'accessibilité au quartier et la sécurité des résidents lors de leurs déplacements.

## 2. PORTRAIT DU QUARTIER

Le quartier du Vieux-Moulin est situé dans l'est de la Ville de Gatineau, soit dans le secteur Aylmer (carte 1). Le territoire concerné par l'étude est d'une superficie approximative de 2,75 km<sup>2</sup>. Le quartier est localisé entre le chemin Antoine-Boucher au nord et le boulevard des Allumettières au sud. Il est également délimité par le chemin Thomas-Sayer à l'ouest et à l'est, par le chemin Klock.

Selon une estimation fournie par l'Association de résidents, le quartier du Vieux-Moulin compte environ 1080 résidences et plus ou moins 3 000 habitants. Les résidences se trouvent principalement au sud-est du quartier.



Carte 1 : Localisation du quartier du Vieux-Moulin (zone orange) par rapport à la Ville de Gatineau

## PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Puisque le secteur concerné par cette étude n'a pas de délimitation administrative équivalente aux limites identifiées, l'unité territoriale de la communauté (carte 2) a été retenue comme source de référence pour la présentation du profil sociodémographique. Ainsi, bien qu'allant au-delà des limites du quartier du Vieux-Moulin, la communauté Manoir Lavigne est une unité d'analyse reconnue qui permet de dresser un portrait suffisamment représentatif du quartier du Vieux-Moulin. Les données présentées sont issues de l'outil Infoterritoire (Ville de Gatineau, 2017).



Carte 2 : Communauté du Manoir Lavigne (zone rose) et quartier du Vieux-Moulin (zone pointillée)

La communauté Manoir Lavigne, d'une superficie de 4,6 km<sup>2</sup>, affiche une des plus fortes croissances démographiques de toutes les communautés de Gatineau, qui sont au nombre de 40. En effet, après la communauté du Plateau Ouest, la communauté Manoir Lavigne est la communauté ayant eu la plus forte croissance à travers la ville de Gatineau, avec une variation de la population totale de 203,5 % entre 2001 et 2011.

En 2001 donc, la communauté Manoir Lavigne comptait 2 565 habitants, alors que dix ans plus tard, en 2011, la population avait plus que triplé avec 7 785 habitants, faisant du Manoir Lavigne la communauté la plus peuplée de Gatineau.

Cette forte tendance à la croissance accélérée demeurera au cours des prochaines années puisque d'autres projets de développement résidentiel et institutionnel (deux nouvelles écoles primaires) sont en cours.

D'un point de vue sociodémographique, la communauté Manoir Lavigne est essentiellement caractérisée par une population jeune, éduquée et économiquement favorisée. En effet, 25,4 % de la population est âgée entre 0 et 14 ans (Ville de Gatineau : 17,4 %) et 4 % est âgée de 65 ans et plus (Ville de Gatineau : 11,7 %). De plus, 41,1 % de la population entre 25 et 64 ans détient un diplôme de niveau universitaire (Ville de Gatineau : 28,9 %).

La part des familles vivant sous le seuil de faible revenu est l'une des plus basses à travers la Ville, à 1,8 %. L'indice de défavorisation pour la communauté Manoir Lavigne est de 1, correspondant à un profil matériellement et socialement plus favorable. Le revenu médian des ménages est de 96 265 \$ (Ville de Gatineau : 63 911 \$).

Le nombre moyen de personnes par ménage est de 2,8 (Ville de Gatineau : 2,3) et 13,5 % des familles sont monoparentales (Ville de Gatineau : 19,8 %). Les immigrants comptent pour 13,5 % des habitants (Ville de Gatineau : 10,9 %) de la communauté Manoir Lavigne. Le français et le bilinguisme sont prédominants puisque l'anglais est la seule langue parlée à la maison chez seulement 22,5 % des habitants. (Ville de Gatineau, 2017)

## DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT BÂTI

La forme urbaine du quartier influence considérablement les habitudes de déplacement des résidents du quartier. Ainsi, il est pertinent d'analyser les caractéristiques physiques et urbaines du quartier à l'étude.

### LES FACTEURS FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

À l'échelle du quartier, différents éléments composent la forme urbaine. Six éléments-clés sont à considérer :

1. La densité, soit le nombre d'unités résidentielles, de personnes ou d'emplois sur un territoire donné ;
2. La compacité, c'est-à-dire l'emprise au sol élevée (peu de vides) ou faible (beaucoup d'espaces vacants) ;
3. La diversité des usages, qui réfère à la proximité, à l'intérieur d'un espace donné, des différentes fonctions urbaines ;
4. La perméabilité de la trame urbaine, qui consiste à un tissu urbain qui est facilement traversable et accessible ;
5. L'échelle de la rue, soit le rapport entre la hauteur du cadre bâti et la largeur de la rue ;
6. La composition urbaine, c'est-à-dire la personnalité du paysage urbain contribuant à son attractivité, à sa convivialité et à son confort.

La variation de ces éléments façonne le type d'environnement bâti et, ultimement, influence le choix modal et les habitudes de déplacement des résidents du quartier.

### Une banlieue monofonctionnelle résidentielle typique

Le quartier du Vieux-Moulin correspond à la configuration d'une banlieue résidentielle typique issue du début des années 2000, caractérisée par une prédominance de la fonction résidentielle du cadre bâti.

On y trouve peu de logements locatifs. Comparativement à 64,3 % pour l'ensemble de la Ville de Gatineau, 93,7 % de la population résidant la communauté Manoir Lavigne est propriétaire de son habitation. En 2011, à l'échelle du district de Lucerne, la maison individuelle non attenante représentait 64 % du parc de logements. (Ville de Gatineau, 2017)

En plus des principales artères et collectrices qui le ceinturent (boulevard des Allumettières et chemin Klock) et le traversent (rue Front), le quartier présente une configuration organique composée de petites rues locales principalement sous forme de croissants et de culs-de-sac (carte 3). La petite taille des îlots résidentiels combinée aux multiples intersections du quartier et à la présence de passerelles piétonnières offre une connectivité des rues qui est relativement favorable.



Carte 3 : Forme des rues du quartier du Vieux-Moulin

### **La faible densité comme frein aux modes de transport alternatifs**

Comme les autres quartiers du secteur, le quartier du Vieux-Moulin possède une faible densité d'habitation. La densité de la communauté Manoir Lavigne est de 16,88 habitants par hectare (Ville de Gatineau, 2017). À titre indicatif, une densité supérieure à 35 résidents et emplois à l'hectare réduirait l'utilisation de la voiture et faciliterait les déplacements actifs (Newman et Kenworthy, 2006), et constituerait le seuil minimal pour qu'un service de transport en commun de qualité puisse être offert.



Figure 1 : Rue typique du quartier du Vieux-Moulin (rue de l'Élan)

### **Une dépendance à l'automobile pour les déplacements pendulaires**

Selon le sondage effectué auprès des résidents du quartier du Vieux-Moulin, les habitudes de transport des résidents pour les déplacements domicile-travail des résidents ont été dressés (Tableau 1). Lorsqu'on compare les résultats à ceux du district de Lucerne et de la Ville de Gatineau, on constate que les résidents ont des habitudes de déplacement qui diffèrent quelque peu des habitudes des Gatinois. Le transport en commun et la marche sont nettement moins utilisés par rapport à la moyenne de la ville. La dépendance à la voiture pour les déplacements est évidente dans le quartier du Vieux-Moulin, l'auto-solo étant le mode de transport prédominant avec 62 % des déplacements domicile-travail.

Près de 80 % des répondants ont toutefois affirmé qu'ils aimeraient pouvoir utiliser un autre mode de transport que la voiture pour leurs déplacements. Il est donc possible d'entrevoir la portée réelle que pourrait avoir l'amélioration des conditions de mobilité durable dans le quartier sur la part modale.

Tableau 1 : Part modale pour les déplacements domicile-travail<sup>1</sup>

	Quartier du Vieux-Moulin	District de Lucerne	Ville de Gatineau
<b>Auto-conducteur</b>	Auto-solo 62%	70%	69%
<b>Auto-passager</b>	Covoiturage 15%	6%	7%
<b>Transport en commun</b>	11%	18%	17%
<b>Marche</b>	3%	4%	5%
<b>Vélo</b>	3%	2%	2%
<b>Autre mode ou N/A</b>	6%	>1%	>1%

### Une faible desserte en services et commerces de proximité

Principalement monofonctionnel à caractère résidentiel, le quartier du Vieux-Moulin n'offre que très peu de services et commerces de proximité à ses résidents, soit essentiellement une institution bancaire (Banque TD) et un service de restauration rapide (Tim Horton's) (carte 4). À proximité, on retrouve un dépanneur et une pizzeria localisés à l'angle du boulevard des Allumettières et de la rue Front. À 1,8 km du coeur du quartier, les résidents peuvent à des services et des commerces de base tels qu'un marché d'alimentation et une pharmacie.

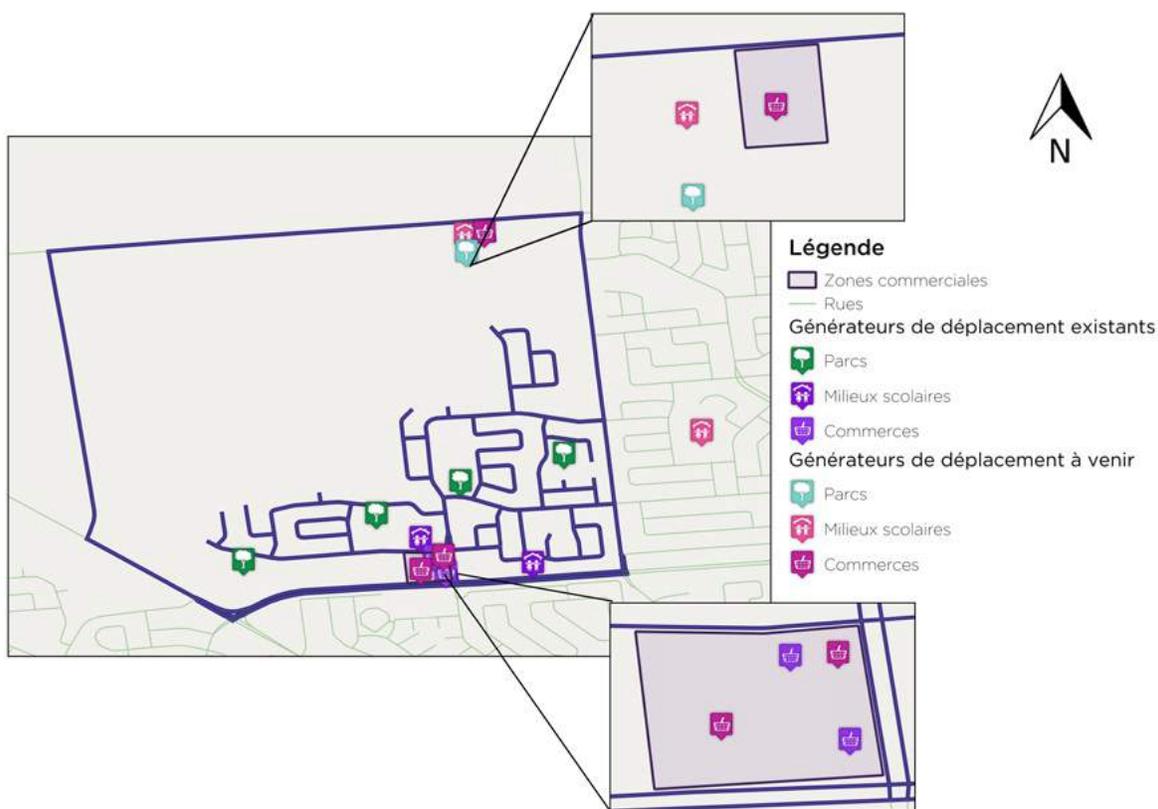
L'outil Walk Score est un outil qui permet de déterminer le score de « marchabilité » des résidences d'un quartier sur une échelle de 1 à 100 (annexe 7). Il en ressort que le quartier du Vieux-Moulin connaît une faible desserte en services et commerces de proximité du quartier. En effet, les scores de marchabilité observés pour les résidences du quartier sont typiquement entre 19 et 30 points sur 100. Ceci signifie que la plupart des courses et des activités doivent être accomplies en voiture et que les résidents sont donc dépendants à la voiture. (Walk Score, 2017)

La faiblesse de la desserte commerciale de proximité oblige donc les résidents à sortir des limites du quartier, et ce, généralement en mode motorisé, pour avoir accès aux principaux commerces et services. Cela a été mis en évidence dans le sondage aux résidents puisque 95 % des répondants du sondage ont affirmé utiliser la voiture pour faire leurs commissions, emplettes et rendez-vous et 73 % pour les activités de loisirs et culture.

<sup>1</sup> À noter que les données spécifiques au quartier du Vieux-Moulin proviennent du sondage électronique effectué auprès des résidents, alors que les données quant à la répartition modale pour le district de Lucerne et pour l'ensemble de la Ville de Gatineau proviennent de l'enquête nationale auprès des ménages de 2011 (Ville de Gatineau, 2017). Les données du sondage peuvent être biaisées par un manque de représentativité de l'échantillon de répondants, ayant un taux de réponse estimé à seulement 3 %.

Des projets commerciaux sont toutefois à prévoir, soit principalement dans deux zones à vocation commerciales situées au nord et au sud du quartier. Au sud du quartier, sur la rue de la Fabrique en face de l'école des Tournesols, il serait prévu d'ajouter à l'offre commerciale existante une pharmacie et potentiellement un établissement de services professionnels.

Un terrain commercial de 6037 mètres carré est prévu dans un futur développement au nord de la rue Raton-Laveur, en face de la future école primaire O35.



Carte 4 : Générateurs de déplacement existants et à venir dans le quartier du Vieux-Moulin

En matière d'équipements communautaires et publics, le quartier du Vieux-Moulin compte sur la présence d'une école primaire de la Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais, l'école des Tournesols. Le sondage auprès des résidents du quartier a par ailleurs soulevé que la zone devant l'école des Tournesols était la plus problématique du quartier. Pour répondre à ces enjeux de sécurité, un plan de déplacement scolaire a été réalisé en 2012 pour l'école des Tournesols dans le cadre de l'initiative « À pied, à vélo, ville active » (Loisir Sport Outaouais, 2012). Un sommaire des enjeux identifiés dans ce plan de déplacement se trouve à l'annexe 1. Seulement deux des 21 recommandations présentées dans ce plan ont été mises en œuvre depuis son dépôt, soit essentiellement l'ajout d'un arrêt toute direction à l'intersection des rues Front et de la Fabrique et le marquage au sol du passage pour piétons.

Deux écoles primaires s'ajouteront dans le secteur au nord du boulevard des Allumettières : l'école O34 dans le parc Clétrem (ouverture en 2017) et l'école O35 sur la rue Raton-Laveur (ouverture en 2018).

En plus des écoles primaires, le quartier comporte quelques espaces verts et récréatifs, dont le parc des Vieux-Moulin et le parc du Renard. Ce dernier génère beaucoup de déplacements lors de la saison estivale. De plus, il est prévu qu'une patinoire y soit aménagée et de nombreux déplacements en période hivernale sont à prévoir. Le quartier ne peut compter sur un centre communautaire à l'un ou l'autre de ces parcs.

### **CONSTRUCTION DE DEUX NOUVELLES ÉCOLES PRIMAIRES ET POSSIBILITÉS DE COMMERCES DE PROXIMITÉ**

La construction de deux écoles primaires est prévue dans le nord-ouest d'Aylmer, soit les écoles O34 et O35, respectivement en 2017 et 2018. La construction de ces deux nouvelles écoles primaires dans le secteur amènera un lot d'enjeux en transport : redécoupage des bassins scolaires, relocalisation des élèves, modifications des tendances de déplacements pendulaires, etc.

Alors que la zone commerciale située en face de l'école des Tournesols soulève plusieurs inquiétudes au sein du quartier du Vieux-Moulin, une zone commerciale est prévue en face de l'école O35. Bien que l'ajout de commerces de proximité est une bonne nouvelle en soi pour les résidents du quartier, il est important de considérer que ces commerces amèneront une circulation automobile encore plus intense aux abords des zones scolaires, ce qui pourrait fragiliser les déplacements à pied et à vélo des écoliers. L'emplacement des zones commerciales par rapport aux zones scolaires est un élément crucial qui doit absolument être pris en compte afin d'assurer la sécurité des écoliers.

Ajoutons enfin qu'en termes d'équipements publics et communautaires, les résidents du quartier doivent se déplacer à l'extérieur de leur secteur pour accéder à d'autres types de services tels que le bureau de poste ou la bibliothèque.

### **De nouveaux développements domiciliaires**

Le secteur Aylmer est le secteur de la grande ville de Gatineau ayant le nombre de logements mis en chantier en 2015 le plus élevé. Cela se reflète dans la communauté Manoir Lavigne, qui affiche une des plus fortes croissances démographiques de toutes les communautés de Gatineau. Sa situation par rapport aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa explique le développement résidentiel accru.

Le nord du quartier est principalement constitué de terrains vacants non développés ainsi que le Club de golf Les Vieux-Moulins. Une saga judiciaire s'est étirée sur plusieurs années afin d'identifier le propriétaire du Club de golf. Le conflit juridique ayant été réglé et le propriétaire ayant été identifié, il est possible de considérer un futur développement résidentiel à cet endroit sous certaines conditions et critères établis par le Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau (2016, p.4-50).

L'entreprise Bena Construction est propriétaire des terrains au nord-est du quartier qui sont voués à un développement résidentiel. Ces développements induisent des préoccupations auprès des résidents qui doivent composer avec les déplacements de véhicules lourds et des conditions de déplacement désagréables.

Qui plus est, la poursuite significative de la croissance urbaine pour ce secteur laisse présager un accroissement important de la circulation et des déplacements qui y sont effectués, tous types confondus. Ces développements actuels et futurs peuvent représenter à la fois des opportunités et des menaces. Il importera donc de bien planifier leur intégration et connectivité aux secteurs existants, en adaptant les infrastructures piétonnes et cyclables (continuité et connectivité) de même que l'offre de transport en commun pour refléter la demande bonifiée par l'arrivée de nouveaux résidents.



Figure 2 : Nouveau projet résidentiel au nord du quartier du Vieux-Moulin (Ville de Gatineau, 2016-b)

## DÉVELOPPEMENTS DOMICILIAIRES : L'IMPORTANCE DE LA PLANIFICATION URBAINE INTÉGRÉE

Le Schéma d'aménagement et de développement (SADD) (Ville de Gatineau, 2016-a) est le document qui façonne et définit le développement d'une ville pour les décennies à venir. La révision du SADD de la Ville de Gatineau a été entamée en 2011 et le document révisé est entré en vigueur en 2016.

Le SADD identifie les zones de consolidation de la structure urbaine selon une échelle de priorité. Le quartier du Vieux-Moulin intègre une zone de priorité 1. Cela signifie que, pour cette zone, le SADD prévoit une diversification de l'offre de logements et une intégration progressive de commerces et services de proximité et d'équipements communautaires.

Le schéma propose également des Zones axées sur le transport en commun (ZATC). Les ZATC sont des secteurs de densification des activités conçus pour maximiser l'utilisation du transport collectif et favoriser les déplacements actifs (Ville de Gatineau, 2016-a, p. 3-34).

Pour l'ouest de la Ville, le SADD prévoit un transport rapide pour l'axe des Allumettières. Cela pourrait prendre la forme d'une voie réservée en site propre pour le transport en commun ou encore d'un système évolué vers l'ouest. Le SADD prévoit l'implantation du transport collectif rapide sur un horizon de 5 à 10 ans.

Deux stations sont prévues à proximité du quartier Vieux-Moulin, soit au niveau des rues Klock et Front. Dans le cadre du SADD, le quartier s'insère donc dans une ZATC de type 2. Cela signifie qu'une densification est à prévoir au nord du quartier puisque pour une ZATC de type 2, le SADD vise une densité nette moyenne de 40 logements par hectare dans un rayon de 700 m des stations.

En somme, les projets résidentiels en cours et à venir au nord du quartier Vieux-Moulin devront s'arrimer au SADD. Les nouveaux développements devront viser à améliorer la connectivité entre les secteurs et favoriser les déplacements actifs et collectifs, en prévoyant:

### À court terme :

- une amélioration de l'accès cyclable au parc-o-bus des Allumettières ;
- un aménagement de la voirie qui sécurise les déplacements à pied et à vélo ;
- une fluidité des chemins piétons vers les écoles.

### À long terme :

- une connectivité complète entre les segments du quartier et les stations de transport collectif rapide.

# 3. ENJEUX DE DÉPLACEMENT

La section qui suit a pour but de présenter les constats des aménagements dans le quartier du Vieux-Moulin. Ceux-ci ont été identifiés grâce aux observations effectuées lors des marches exploratoires, au questionnaire soumis aux administrateurs de l'Association ainsi qu'au sondage électronique adressé aux résidents du quartier.

Les constats sont exposés dans la carte 6. Les recommandations émises sont quant à elles présentées sous forme d'encadrés à la suite de la présentation des constats. Une cartographie des recommandations et un sommaire des constats et recommandations sont proposés à la section 4.

Les principaux axes de circulation (tableau 2) desservant le quartier visé par l'étude sont la rue Front et le chemin Klock (axes nord-sud) qui relient le quartier au boulevard des Allumettières, la rue du Verger (axe est-ouest) qui relie le chemin Klock à la rue Front et enfin, la rue de la Fabrique (axe est-ouest) qui accueille l'école primaire des Tournesols. La rue Raton-Laveur deviendra également un axe de circulation important reliant le nouveau projet domiciliaire au nord du quartier. Par leur fort achalandage, accentué en heures de pointe, ces voies de circulation constituent d'importants enjeux pour les déplacements actifs dans le quartier. L'absence de traverses piétonnes sécuritaires, l'absence d'aires d'attente sécuritaires aux arrêts d'autobus et l'intensité de la circulation sont quelques-uns des éléments qui fragilisent le sentiment de sécurité et de confort qu'éprouvent les résidents lorsqu'ils se déplacent dans leur quartier.

Voici donc de manière succincte un bilan des enjeux transport pour chacun des axes de circulation ou d'intersections stratégiques du quartier.

Les constats sont accompagnés de recommandations qui portent sur l'ajout de mesures physiques de modération de la circulation. Selon le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales (ATC, 1998), la modération de la circulation peut être nécessaire lorsque les usagers d'une rue ou les résidents d'un quartier jugent que le débit, la vitesse ou les caractéristiques d'utilisation ont un impact, réel ou perçu, sur leur sécurité ou leur confort. La modération de la circulation permet de réduire la vitesse, dissuader la circulation de transit, minimiser les conflits entre les usagers de la rue ou encore rendre un quartier plus convivial. À noter qu'un projet-pilote pour accroître la sécurité aux abords de l'école des Tournesols est prévu en 2017. Celui-ci inclura l'identification des corridors scolaires, un élément essentiel de la sécurisation des déplacements à pied et à vélo.

Les recommandations peuvent aussi avoir trait à l'éclairage, à la signalisation, aux aires d'attente et au mobilier urbain ainsi qu'à la gestion du stationnement, toujours en ayant pour but de renforcer le sentiment de sécurité et le confort des usagers.

Tableau 2 : Principaux axes de circulation considérés pour le quartier du Vieux-Moulin

	Rue de la Fabrique	Rue Front	Rue du Verger	Chemin Klock	Rues typiques locales
<b>Caractéristiques physiques</b>					
Nombre de voies	2	2	2	2	2
Aménagements piétonniers	Trottoir (nord)	Trottoir (est)	Trottoir (nord)	Trottoir partiel (ouest)	Aucun
Aménagements cyclables	Aucun	Sentier polyvalent partiel (ouest)	Aucun	Piste multifonctionnelle partielle (est)	Aucun
<b>Caractéristiques opérationnelles</b>					
Vitesse affichée	30 km/h dans la zone scolaire 40 km/h	30 km/h dans la courbe 40 km/h	30 km/h près du parc 40 km/h	50 km/h à partir de Front 70 km/h	40 km/h
Stationnement sur rue	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Desserte de transport en commun	Non	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Caractéristiques de l'utilisation</b>					
Débit de circulation	Élevé 711 véhicules/jour (voie sud)	Moyen 437 véhicules/jour (voie est)	Élevé 725 véhicules/jour (voie nord)	Élevé (estimé) Aucune étude de circulation	Faible (estimé)
Mesures de modération de la vitesse implantées	Aucune	Avancée de trottoir	Bollards verticaux	Aucune	Aucune

## LA SÉCURITÉ : UNE QUESTION DE PERCEPTION

La sécurité est un enjeu à prioriser lorsque l'on souhaite promouvoir les transports collectifs et actifs. Il est essentiel pour les différents intervenants de la mobilité de créer un environnement qui génère un sentiment de sécurité chez les résidents, et en particulier pour les groupes plus vulnérables (personnes âgées, femmes, enfants). Quelques principes doivent être mis de l'avant, dont :

- assurer une bonne visibilité des piétons aux points de passage et un bon éclairage, surtout dans le cadre d'un milieu peu animé comme c'est souvent le cas pour les quartiers de banlieue ;
- favoriser l'installation d'équipements et miser sur le confort aux lieux d'attente (comme les arrêts d'autobus), puisqu'un emplacement isolé crée une perception d'insécurité, notamment la nuit et lors des périodes de moindre fréquentation ;
- insister sur des éléments protecteurs entre les véhicules motorisés et les piétons et cyclistes. Le bruit, les vibrations, la vitesse et la taille des véhicules entraînent un sentiment d'insécurité qui peut devenir une source de stress et être perçu comme une menace.

## AXE DE LA FABRIQUE : UNE RUE ACHALANDÉE ET MAL AMÉNAGÉE

La rue de la Fabrique est une rue résidentielle locale, large et rectiligne. Elle héberge les principaux générateurs de déplacement du quartier, soit essentiellement une institution bancaire (Banque TD), un service de restauration rapide (Tim Horton's), ainsi que l'école primaire des Tournesols. Le sondage auprès des résidents du quartier a identifié la zone devant l'école des Tournesols comme étant la zone la plus problématique du quartier. La circulation sur l'axe de la Fabrique est dense aux heures de pointe, et à certains moments, erratique.

En plus de la circulation liée à la présence de l'école primaire, plusieurs empruntent la rue de la Fabrique à partir de la rue Front pour accéder au Tim Horton's. Cela implique de nombreux virages à gauche, la présence de véhicules lourds de livraison, des bouchons de circulation occasionnels et des conflits d'usage de la route. De plus, de nouveaux édifices commerciaux sont à prévoir dans cette zone. La circulation augmentera et il pourrait être nécessaire de reconfigurer la rue afin de sécuriser les déplacements actifs et assurer la fluidité de la circulation.



Figure 3 : Localisation du Tim Horton's (à gauche) par rapport à l'école primaire des Tournesols (à droite)

Pour ce qui est de la circulation liée à l'arrivée et au départ des écoliers, le stationnement est permis des deux côtés de la rue de la Fabrique. Du côté sud de la rue, en face de l'école primaire, se trouve un terrain vacant appartenant à un promoteur immobilier. Une partie du terrain vacant est utilisée clandestinement par des parents et enseignants qui s'y stationnent. Même l'hiver, le stationnement est possible puisque cette partie du terrain est déneigée. Selon les observations terrain, plusieurs parents se stationnent sur le terrain vacant situé en face de l'école puis traversent la rue afin d'accompagner leurs enfants à l'intérieur de l'école. De retour à leur voiture, ils sont contraints à des manœuvres téméraires, soit de reculer ou encore de s'aventurer sur le terrain inégal pour contourner les autres voitures stationnées.



Figures 4 et 5 : État du terrain vacant, à l'automne et à l'hiver, utilisé comme stationnement clandestin

Du côté nord de la rue, en heure de pointe, les parents immobilisent leur véhicule pour accompagner leur enfant à la porte principale de l'école. Lorsque les parents quittent et souhaitent retourner en direction est sur de la Fabrique, les observations sur le terrain ont permis de constater qu'ils utilisent soit le terrain vacant de l'autre côté de la rue pour faire un demi-tour, soit le débarcadère pour traverser le stationnement et retourner en direction est sur la rue de la Fabrique.

En effet, un débarcadère a été aménagé sur le côté ouest de l'école dans le but de permettre aux parents d'y déposer leur enfant et de traverser le stationnement de l'école pour rejoindre la rue de la Fabrique. Un surveillant est même posté à cet endroit pour superviser les enfants entre le débarcadère et la porte principale. Selon les observations terrain, le débarcadère est sous-utilisé pour sa fonction principale, soit de déposer les enfants, et surutilisé comme

voie pour retourner en direction est sur la rue de la Fabrique . En effet, les trois quarts des voitures qui empruntent la voie du débarcadère n'y déposent aucun enfant.

Deux panneaux signalant l'interdiction de faire des demi-tours ont été installés et une campagne de sensibilisation a été effectuée auprès des parents de l'école afin de faire respecter l'interdiction de demi-tours. Malgré cela, selon les observations terrain, l'interdiction de demi-tours n'est pas toujours respectée.



Figure 6 : Panneaux interdisant les demi-tours

Une étude de trafic a été réalisée sur la rue de la Fabrique à la limite ouest de la zone de 30 km/h le 19 avril 2016. La durée totale de l'étude est de 24 heures, et a enregistré 441 véhicules dans la voie Sud et 711 véhicules dans la voie Nord. Les vitesses enregistrées au 85<sup>e</sup> centile sont de 51,46 km/h pour la voie Sud et 50,14 km/h pour la voie Nord.

Selon la Politique sur les mesures de modération de la circulation de la Ville de Gatineau, si le 85<sup>e</sup> centile est supérieur à 45 km/h dans une zone de 30 km/h, l'ajout de mesures de modération de la vitesse est justifié. Le cas de la rue de la Fabrique mérite donc une attention particulière.

Globalement, la zone scolaire est très peu identifiée. Seule la présence de panneaux indique aux automobilistes la zone scolaire, soit un panneau en direction ouest et deux panneaux en direction est.



Figure 7 : Panneau indiquant la zone scolaire en direction est

### Constats

- Fort débit de circulation en heures de pointe (école et restauration rapide)
- Stationnement clandestin en bordure du terrain vacant en face de l'école
- Comportements erratiques des automobilistes, dont demi-tours malgré deux panneaux d'interdiction
- Limites de vitesse non respectées
- Traversée de la rue non sécuritaire
- Peu d'indications visuelles de la zone scolaire
- Rue large sans quelconque marquage au sol
- Absence d'une zone d'attente confortable

## RECOMMANDATIONS

### MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE

- 1.1 Ajout de bollards verticaux flexibles au centre et à la droite de la chaussée
- 1.2 Considérer l'ajout d'un passage pour piétons à bandes jaunes avec avancée de trottoir pour permettre la traverse sécuritaire de la rue de la Fabrique
- 1.3 Si expansion commerciale, reconfigurer la rue afin de sécuriser les déplacements à pied et à vélo

### SIGNALISATION

- 1.4 Marquage au sol de la zone scolaire
- 1.5 Marquage de la ligne médiane jaune, interdisant du fait même les demi-tours sur l'ensemble de la rue
- 1.6 Installer un « gendarme actif » : un poteau sur lequel sont installés un feu clignotant, un panneau de signalisation indiquant la limite de vitesse et un panneau indiquant la présence d'écoliers

### AIRES D'ATTENTE ET MOBILIER URBAIN

- 1.7 Ajout de bancs, de poubelles et de végétation devant l'école afin de créer une aire de repos et d'attente agréable

### GESTION DU STATIONNEMENT

- 1.8 Installation temporaire de blocs de béton pour bloquer l'accès au terrain vacant
- 1.9 Campagne de sensibilisation auprès des parents sur l'usage du débarcadère

## INTERSECTION DE LA FABRIQUE ET FRONT : UNE TRAVERSE TRÈS FRÉQUENTÉE, PEU SÉCURITAIRE

L'intersection des rues de la Fabrique et Front est une intersection très large ayant peu de marquage au sol indiquant les priorités d'usage.



Figure 8 : Intersection des rues de la Fabrique et Front

Un comptage routier a été réalisé le 5 septembre 2012 à l'intersection Front et Fabrique/Oie-Blanche. Pour la période de pointe de 7h à 8h, l'étude a noté le passage de 503 véhicules. À noter que la zone commerciale incluant le restaurant Tim Horton's n'était pas développée lors du comptage routier de 2012, et qu'il est donc possible d'estimer que la circulation à l'intersection a augmenté depuis ce dernier comptage routier.

Cette intersection aussi est très utilisée par les piétons et cyclistes. Entre 16h et 17h seulement, le comptage routier a relevé le passage de 47 piétons et de 12 cyclistes.

D'ailleurs, un brigadier adulte est posté à cette intersection et son travail est difficile. Après discussion avec lui et des observations terrain, il apparaît évident que l'intersection n'est pas conçue pour prioriser le passage des piétons et cyclistes. On n'y retrouve aucun marquage au sol indiquant la traverse des écoliers et ce, dans l'ensemble des directions. L'intersection est large, sans refuge piéton, ce qui rend la traversée difficile et hasardeuse. De plus, dans l'ensemble des directions, les automobilistes utilisent fréquemment l'accotement pour effectuer leur virage à droite.



Figure 9 : Absence de marquage délimitant les voies de circulation à l'intersection des rues de la Fabrique et Front

**Constats:**

- Intersection très fréquentée
- Aucun marquage indiquant les limites des voies de circulation
- Utilisation de l'accotement pour le virage à droite
- Cohabitation piéton/automobiliste difficile
- Arrêt obligatoire fréquemment non respecté par les automobilistes, particulièrement lors du virage à droite

**RECOMMANDATIONS**

**MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE**

- 2.1 Retrait de la voie de virage à gauche en direction sud sur la rue Front et élargissement du terre-plein afin d'y aménager un refuge piéton
- 2.2 Avancée de trottoir pour empêcher la circulation à deux voies

**SIGNALISATION**

- 2.3 Marquage au sol des passages pour piétons à bandes blanches
- 2.4 Installation d'un « gendarme actif » : un poteau sur lequel sont installés un feu clignotant et un panneau indiquant la présence d'écoliers

**GESTION DU STATIONNEMENT**

- 2.5 Interdiction du stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection

## AXE FRONT : UN AXE DE CIRCULATION ACHALANDÉ

La rue Front est une rue résidentielle collectrice qui relie le chemin Klock et le boulevard des Allumettières. Cette rue peut être empruntée comme raccourci afin de rejoindre l'un ou l'autre de ces axes.

Dans la partie sud de la rue Front, entre la rue du Verger et le chemin des Allumettières, la rue Front est bordée du côté est par un trottoir et, du côté ouest, par un sentier multifonctionnel, isolé de la circulation automobile par une bande de protection. Le sentier multifonctionnel n'est pas éclairé sur son ensemble. Ce sentier n'est pas déneigé l'hiver et est donc impraticable.



Figures 10 et 11 : Sentier multifonctionnel de la rue Front non déneigé

Sur la rue Front, les automobilistes en provenance des deux directions n'ont aucune indication rappelant la présence d'écoliers et d'une zone scolaire.

Plus au nord, la rue Front est marquée d'un angle de 90 degrés. Une étude de trafic a été réalisée sur la rue de la Front face à l'adresse civique 587 le 9 juillet 2014. La durée totale de l'étude est de 24 heures, et a enregistré 437 véhicules dans la voie est et 416 véhicules dans la voie ouest. Les vitesses enregistrées au 85<sup>e</sup> centile sont de 54,92 km/h pour la voie est et de 58,18 km/h pour la voie ouest. Il n'est pas surprenant que la voie ouest présente des excès

de vitesse plus élevés puisqu'on observe une pente descendante à cet endroit de la rue Front.

De plus, selon les témoignages des résidents de la rue Front, de nombreuses pertes de contrôle ont lieu dès que la chaussée est moindrement enneigée ou glissante. Des délits de fuite ont également été commis. L'épandage de produits antidérapants se fait majoritairement du côté est de la rue, alors que le côté ouest est celui le plus à risque pour les dérapages en raison de la pente descendante.

Au début du mois d'août 2016, la limite de vitesse a été abaissée à 30 km/h, notamment à la suite des nombreuses plaintes des résidents concernant les excès de vitesse et les sorties de route en hiver, au dépôt d'une pétition ainsi qu'à l'implication du conseiller municipal du district de Lucerne. En direction nord, le panneau indiquant la nouvelle limite de vitesse de 30 km/h a été installé après la courbe. De plus, le panneau indique 7h à 22h, pourtant, le changement de vitesse a été implanté à cause de la dangerosité de la courbe. Il ne devrait donc pas afficher d'heure de fonction. Malgré la nouvelle limite de vitesse, les problématiques observées n'ont pas cessé.



Figures 12 et 13 : Courbe de la rue Front, en direction nord, à l'été et à l'hiver

Le 9 septembre 2016, une seconde étude de trafic a été effectuée afin d'évaluer l'impact de la nouvelle limite de vitesse de 30 km/h sur les comportements des automobilistes. L'étude a été tenue sur une période de 48 heures et a enregistré 1 118 véhicules sur la voie nord et 1 260 véhicules sur la voie sud. Les vitesses enregistrées au 85<sup>e</sup> centile sont de 49,47 km/h sur la voie nord et de 49,19 km/h sur la voie sud.

Selon la Politique sur les mesures de modération de la circulation de la Ville de Gatineau, si le 85<sup>e</sup> centile est supérieur à 45 km/h dans une zone de 30 km/h, cela justifie l'ajout de mesures de modération de la vitesse. En plus du changement de limite de vitesse, la rue Front nécessite donc des mesures de modération de la circulation afin de sécuriser les déplacements des jeunes et des moins jeunes qui empruntent la rue Front.

En décembre 2016, des panneaux indiquant la courbe de 90 degrés ont été ajoutés dans les deux directions. Ceux-ci sont positionnés très près de la courbe. En direction sud, le panneau a été installé temporairement.

Après la courbe se trouve l'accès au parc du Renard. Celle-ci n'est pas entretenue durant l'hiver. De plus, il n'y a aucune descente de trottoir.



Figures 14 et 15 : Accès au parc du Renard à partir de la rue Front sans descente de trottoir et non entretenu en période hivernale

À la hauteur de la rue du Renard, la circulation est dense en heure de pointe et, comme le démontrent les relevés effectués, la vitesse de circulation des véhicules est élevée. En hiver, les amoncellements de neige rendent le virage à gauche sur la rue Front difficile, voir dangereux, pour les résidents de la rue du Renard.



Figures 16 et 17 : Avancée de trottoir de la rue Front et traverse piétonne non entretenue en hiver

La rue Front accueille une avancée de trottoir de même que la seule traverse piétonne du quartier. Cependant, le lien entre la traverse et le trottoir n'est pas entretenu en hiver. De plus, selon les observations terrain, des véhicules se stationnent fréquemment devant l'avancée de trottoir, ce qui a pour effet de diminuer la visibilité des piétons et, d'autre part, de diminuer considérablement la largeur de la chaussée.

Sur la rue Front entre la rue Raton-Laveur et le chemin Klock, on se retrouve face à une zone en plein développement. L'aménagement de la rue Front comme axe de connectivité entre les nouveaux développements et le chemin Klock est essentiel. Il est donc important d'aménager un trottoir sur la rue Front entre la rue Raton-Laveur et le chemin Klock.

**Constats:**

- Absence d'indications visuelles de la présence d'écoliers
- Non déneigement du sentier multifonctionnel
- Rue large sans quelconque marquage au sol
- Excès de vitesse malgré une nouvelle limite de vitesse de 30 km/h près de la rue Loup-Gris
- Pertes de contrôle fréquentes dans la courbe de la rue Front

## RECOMMANDATIONS

### MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE

- 3.1 Réduire la vitesse à 30 km/h entre les rues du Verger et de la Fabrique
- 3.2 Ajout de dos d'âne allongés avant et après la courbe pour réduire la vitesse de circulation
- 3.3 Ajout de bollards verticaux sur la ligne médiane dans la courbe entre les rues Loup-Gris et du Marché

### SIGNALISATION

- 3.4 Marquage au sol de la ligne médiane sur l'ensemble de la rue
- 3.5 Ajout de panneaux indiquant l'approche de la zone scolaire et la présence d'écoliers entre les rues de l'Auberger et du Verger
- 3.6 Déplacer le panneau de 30 km/h avant la courbe en direction nord, plus près de la rue du Marché, et y retirer la mention "7h à 22h" dans les deux directions
- 3.7 Ajouter un panneau «Chaussée glacée» (D-320) aux panneaux de limite de vitesse 30 km/h
- 3.8 Marquage de la ligne médiane pointillée sur le sentier multifonctionnel
- 3.9 Ajouter un panneau d'interdiction de stationnement devant l'avancée de trottoir

### ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT

- 3.10 Ajout d'éclairage le long du sentier multifonctionnel
- 3.11 Dénégement complet du sentier multifonctionnel
- 3.12 Prioriser la courbe de la rue Front lors de l'épandage de produits antidérapants, prioriser la direction sud et s'assurer que ceux-ci couvrent l'ensemble de la chaussée
- 3.13 Ajout d'une descente de trottoir permettant l'accès au parc du Renard
- 3.14 Entretien de l'accès au parc du Renard en hiver

## INTERSECTION KLOCK ET FRONT : URGENCE DE SÉCURISER L'INTERSECTION

L'intersection de la rue Front et du chemin Klock est une intersection très achalandée qui est une porte d'entrée aux deux quartiers à l'est et à l'ouest du chemin Klock.



Figures 18 et 19 : Intersection de la rue Front et du chemin Klock

La limite de vitesse sur le chemin Klock au nord de l'intersection est de 70 km/h, puis, peu avant l'intersection, la limite diminue à 50 km/h.

Lors de la réfection de la chaussée du chemin Klock à l'automne 2016, deux voies ont été ajoutées pour le virage à gauche sur Front, en direction nord, et sur la rue de la Clématite, en direction sud. Cela a pour effet de diminuer davantage la largeur de l'accotement du chemin et, par conséquent, l'espace piéton, faute de trottoir à cette hauteur du chemin Klock.

Deux arrêts d'autobus sont localisés à cette intersection, tous les deux sur le chemin Klock. Les arrêts ne sont munis d'aucune zone d'attente sécuritaire. Cette situation est d'autant plus problématique l'hiver, car faute de présence d'un trottoir, la neige accumulée force les usagers à marcher vers les arrêts et attendre l'autobus dans la rue, à proximité de la circulation automobile élevée comme le révèle les comptages routiers effectués par la Ville de Gatineau en mai 2013 sur le chemin Klock à la hauteur de la rue du Verger et du chemin Maurice-Duplessis. À noter qu'aucun relevé de vitesse n'est disponible pour le chemin Klock, il est donc impossible de valider, ou non, les excès de vitesse observés par les résidents.



Figures 20 et 21 : Zones d'attente peu sécuritaires et non entretenues

Le soir, l'intersection est très peu éclairée, ce qui rend la traversée peu sécuritaire. D'ailleurs, les données du Service de police de la Ville de Gatineau révèlent qu'un piéton a été blessé en décembre 2013 à cette intersection, vers 17h, alors qu'il faisait probablement sombre.

**Constats :**

- Éclairage insuffisant à l'intersection
- Absence de zone d'attente sécuritaire pour le transport en commun
- Traversée dangereuse
- Débit de circulation élevé

**RECOMMANDATIONS**

**MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE**

- 4.1 Ajout d'arrêts obligatoires dans les deux directions sur le chemin Klock
- 4.2 Ajout d'un clignotant rouge à l'intersection pour rappeler l'arrêt obligatoire

**SIGNALISATION**

- 4.3 Marquage au sol d'un passage pour piétons à bandes blanches
- 4.4 Ajout de panneaux indiquant le passage pour piétons

**ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT**

- 4.5 Ajout d'éclairage à l'intersection
- 4.6 Ajout de trottoirs pour sécuriser les déplacements à pied, au minimum vers les zones d'attente d'autobus

## INTERSECTION FRONT ET RATON-LAVEUR : UNE CIRCULATION ACCRUE À PRÉVOIR

La rue du Raton-Laveur deviendra rapidement une collectrice importante permettant d'accéder aux nouvelles phases de développement du quartier.

Le sentier multifonctionnel de la rue Raton-Laveur, identifié comme au corridor scolaire, n'est pas déneigé en hiver. Cela est très problématique puisqu'il n'y a aucun trottoir sur cette rue. Ce sentier est éclairé.



Figure 22 : Sentier multifonctionnel non déneigé

De plus, la rue Raton-Laveur est relativement étroite à l'hiver et le stationnement est permis des deux côtés de la rue à l'intersection. Cela oblige les enfants à circuler dans la rue, à même la circulation automobile.

Actuellement, un arrêt d'autobus scolaire se fait à l'intersection des rues Front et Raton-Laveur. Toutefois, étant le dernier arrêt sur cette partie du trajet, après avoir embarqué les élèves, l'autobus effectue un demi-tour en trois points, ce qui implique une manœuvre en marche arrière. Cette manœuvre inquiète plusieurs parents d'élèves marcheurs.



Figure 23 : Rue Raton-Laveur étroite en hiver, et sans trottoir

**Constats :**

- Non-déneigement du sentier multifonctionnel
- Rue Raton-Laveur très étroite en hiver vu la possibilité de stationnement des deux côtés de la rue, forçant les piétons à circuler dans la rue
- Manœuvre dangereuse de l'autobus scolaire en matinée

**RECOMMANDATIONS**

**MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE**

5.1 Ajout d'arrêts obligatoires dans les deux directions sur la rue Front

**SIGNALISATION**

5.2 Déplacement de l'arrêt sur Raton-Laveur et marquage au sol de la ligne d'arrêt

5.3 Ajout d'un arrêt sur le sentier multifonctionnel

**ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT**

5.4 Déneigement complet du sentier multifonctionnel

5.5 Éclairage du sentier multifonctionnel

**GESTION DU STATIONNEMENT**

5.6 Ajouter des panneaux interdisant le stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection

5.7 Modifier le parcours de l'autobus scolaire pour éviter les manoeuvres de reculons à l'intersection

## INTERSECTION FRONT ET DU VERGER : UNE TRAVERSE DANGEREUSE

L'intersection des rues Front et du Verger est aussi méprisée par les résidents du quartier. Un seul arrêt s'y trouve, sur la rue du Verger.

Les automobiles en direction sud sur la rue Front effectuent une courbe dans une côte descendante et la visibilité s'en trouve restreinte. De plus, l'été, la végétation bordant le parc du Renard est peu entretenue, ce qui implique un autre obstacle visuel pour les automobiles, piétons et cyclistes. Pour les piétons et les cyclistes, il est donc difficile de voir et d'être vus à cette intersection. De l'est vers l'ouest, la traversée de la rue Front pour rejoindre le sentier multifonctionnel est hasardeuse.



Figures 24 et 25 : Intersection des rues Front et du Verger en direction sud et nord

La traversée de l'intersection du nord au sud est aussi difficile. Le degré de la courbe à droite en direction nord permet des virages à grande vitesse.

On ne trouve aucun marquage au sol à cette intersection.

Plusieurs usagers du parc du Renard se stationnent sur le côté nord de la rue du Verger, ce qui implique des conflits d'usage de la route entre les autobus desservant l'arrêt situé à cet endroit et les automobilistes.

**Constats:**

- Intersection très large permettant le virage à droite sur la rue du Verger à grande vitesse
- Végétation limitant la visibilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes
- Traverse piétonne dangereuse, car aucune indication et visibilité réduite de part et d'autre

## RECOMMANDATIONS

### MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE

6.1 Modification du rayon de courbe et avancée de trottoir pour ralentir les virages à droite en direction nord sur la rue Front

### SIGNALISATION

6.2 Ajout de deux arrêts obligatoires sur la rue Front, ou d'un dos d'âne allongé avec passage surélevé

6.3 Marquage au sol des passages pour piétons à bandes blanches

6.4 Ajout de panneaux indiquant les passages pour piétons dans les trois directions

6.5 Marquage des lignes d'arrêt

### ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT

6.6 Entretien régulier de la végétation à l'angle nord-est de l'intersection

### GESTION DU STATIONNEMENT

6.7 Interdiction de stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection

## AXE DU VERGER : UNE RUE COLLECTRICE

Plusieurs usagers du parc du Renard et des résidents de la rue du Verger ont soulevé leurs préoccupations par rapport à la circulation automobile sur la rue du Verger. Cette rue est fréquemment utilisée comme raccourci pour se rendre au boulevard des Allumettières. De plus, plusieurs résidents ont mentionné que les limites de vitesse sont peu respectées sur la rue du Verger.

À l'extrémité ouest de la rue se trouve le parc du Renard. Une étude de trafic a été réalisée à cet endroit le 19 avril 2016, face à l'adresse civique 18. La durée totale de l'étude est de 24 heures, et a enregistré 725 véhicules sur la voie nord et 601 véhicules sur la voie sud. Les vitesses enregistrées au 85<sup>e</sup> centile sont de 48,65 km/h pour la voie nord et de 50,61 km/h pour la voie sud. La vitesse limite pour cette zone est de 30 km/h, en raison de la présence du parc du Renard. Selon la Politique sur les mesures de modération de la circulation de la Ville de Gatineau, si le 85<sup>e</sup> centile est supérieur à 45 km/h dans une zone de 30 km/h, cela justifie l'ajout de mesures de modération de la vitesse. Le cas de la rue du Verger mérite donc une attention particulière.

Par ailleurs, le panneau indiquant la limite de vitesse de 30 km/h sur la rue du Verger, sur la voie nord, est peu visible en raison de la végétation en été et il est localisé trop près du parc.

Les sorties du parc sont peu sécurisées puisqu'aucune indication de traverse n'est présente. Le stationnement sur la rue du Renard nuit à la visibilité des piétons souhaitant accéder au parc. Aussi, l'accès au parc n'est pas entretenu l'hiver.



Figures 26 et 27 : Intersection des rues du Renard et du Verger et accès au parc du Renard à l'automne et à l'hiver

Également, deux arrêts d'autobus se trouvent devant le parc du Renard dans chaque direction. Ces arrêts desservent les lignes 40, 52 et 53. L'arrêt du côté sud de la rue est problématique puisqu'il n'y a aucune zone d'attente sécuritaire. Puisque ce côté de la rue ne possède pas de trottoir, les usagers doivent donc attendre sur les terrains privés ou dans la rue. L'hiver, une petite zone est déneigée en raison de la présence d'une borne-fontaine, mais l'entretien n'est pas suffisant pour assurer la sécurité des usagers en tout temps.



**Figure 29 : Zone d'attente de l'arrêt d'autobus situé en face du parc du Renard**

Du côté nord, l'arrêt d'autobus est situé à proximité de l'intersection des rues Verger et Front, ce qui peut occasionner des conflits d'usage entre les véhicules des usagers du parc du Renard stationnés sur la rue du Verger, les automobilistes qui circulent en direction de l'intersection et les autobus.

Plus à l'est, entre les rues de l'Élan et du Hibou, depuis l'été 2016, des bollards centraux ont été installés comme mesures de modération de la vitesse. Toutefois, leur impact est limité vu l'absence de bollards latéraux permettant de diminuer la largeur de la chaussée. En effet, selon une étude réalisée par la Ville de Gatineau, « une diminution de 6 km/h a été observée sur des sites où des balises flexibles sont présentes. Toutefois, une diminution additionnelle de la vitesse de 10 km/h a été observée sur les sites où des balises sont accompagnées de bollards latéraux » (Ville de Gatineau, 2016).



Figure 30 : Bollard sur la rue du Verger à la hauteur de la rue de l'Ours-Noir

**Constats :**

- Arrêts d'autobus mal localisés, impliquant une zone d'attente non-sécuritaire et des conflits d'usage à l'intersection
- Absence de marquage de traverse aux sorties du parc
- Stationnement limitant la visibilité
- Faible visibilité du panneau indiquant 30 km/h et celui-ci affiché trop près de ladite zone
- Limites de vitesse non respectées

## RECOMMANDATIONS

### MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE

7.1 Ajout de bollards latéraux là où il y a des bollards centraux

7.2 Ajout d'un bollard indiquant la limite de vitesse et le passage pour piétons à l'intersection du Verger/Hibou

### SIGNALISATION

7.3 Ajout d'un arrêt à l'intersection du Renard/du Verger

7.4 Indication de la zone 30 km/h en amont du parc, sur panneau et au sol

7.5 Marquage au sol d'un passage pour piétons à bandes jaunes à l'intersection du Verger/Hibou

### AIRES D'ATTENTE ET MOBILIER URBAIN

7.6 Ajout de bancs, de poubelles et de végétation à l'arrêt d'autobus devant le parc afin de créer une aire de repos et d'attente agréable

7.7 Déplacement des arrêts d'autobus du côté nord et sud vers la rue Front

### GESTION DU STATIONNEMENT

7.8 Interdiction de stationnement sur la rue du Renard avant l'entrée du parc

## INTERSECTION DU VERGER ET KLOCK : TRAVERSE DANGEREUSE

L'intersection de la rue du Verger et du chemin Klock est aussi une porte d'entrée aux deux quartiers à l'est et à l'ouest du chemin Klock.

Les comptages routiers effectués le 22 mai 2013 à cette intersection démontrent une forte circulation automobile. En période de pointe, l'étude de circulation effectuée sur une période de huit heures a enregistré le passage de 4 209 véhicules dans l'ensemble des directions, de même que 35 piétons et 62 cyclistes.

La limite de vitesse sur le chemin Klock à cette intersection est de 50 km/h.

L'intersection est bordée de trottoirs dans les quatre directions, ainsi qu'une avancée de trottoir à l'angle nord-ouest. Par contre, on n'y voit aucun marquage au sol indiquant la traverse de piétons et ce, dans l'ensemble des directions.

Selon les observations terrain, on constate que l'arrêt obligatoire est fréquemment non respecté par les automobilistes lors du virage à droite.



Figures 31 et 32 : Intersection de la rue du Verger et du chemin Klock

**Constats :**

- Intersection très fréquentée
- Arrêt obligatoire fréquemment non respecté par les automobilistes, particulièrement lors du virage à droite
- Absence de marquage de traverse

**RECOMMANDATIONS****MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE**

8.1 Ajout d'un clignotant rouge pour assurer le respect de l'arrêt

**SIGNALISATION**

8.2 Marquage au sol du passage pour piétons à bandes blanches

8.3 Ajout de panneaux indiquant le passage pour piétons

8.4 Ajout d'un arrêt sur la piste cyclable

## AXE KLOCK : DES ZONES D'ATTENTE DANGEREUSES

Le chemin Klock est un axe important permettant d'accéder au boulevard des Allumettières. Au nord du quartier, la limite de vitesse est de 70 km/h et celle-ci est réduite à 50 km/h sur l'ensemble du quartier.

Selon les données obtenues par la Ville de Gatineau, le chemin Klock n'a pas fait l'objet de relevés de vitesse au cours des dernières années. Ainsi, bien que plusieurs citoyens mentionnent les excès de vitesse observés sur le chemin, il est impossible de confirmer ou d'infirmer ces inquiétudes.

Le chemin Klock est conçu pour la circulation automobile, au détriment des piétons et des cyclistes. Certes, certains trottoirs sont présents sur le chemin Klock, ainsi qu'un sentier multifonctionnel, mais ceux-ci sont morcelés et ne favorisent pas des déplacements à pied et à vélo agréables et sécuritaires.

En effet, une courte section du sentier multifonctionnel longe le côté est du chemin Klock entre le boulevard des Allumettières et la rue du Verger. Le sentier se termine abruptement, sans aucune connexion à un autre réseau cyclable. Ce tronçon de sentier cyclable est entretenu l'hiver.



Figures 33 : Sentier multifonctionnel du chemin Klock entretenu en période hivernale

Du côté ouest du chemin Klock, on retrouve quelques bouts de trottoirs isolés les uns des autres. C'est le cas d'un bout de trottoir à la hauteur de la rue du Verger qui se dirige vers le nord sur quelques dizaines de mètres avant de se terminer abruptement.



Figure 34 : Trottoir du chemin Klock se terminant abruptement

D'autres portions de trottoirs sont mal entretenues. C'est le cas du trottoir entre le boulevard des Allumettières et la rue du Verger. La végétation empiète complètement sur le trottoir. L'hiver, le trottoir n'est pas entretenu.



Figures 35 et 36 : Trottoirs du chemin Klock mal entretenus à l'été et à l'hiver

Une première phase travaux de réfection de la chaussée a été effectuée à l'automne 2016 sur le chemin Klock. Celle-ci inclut la réfection du revêtement de la route ainsi que le marquage au sol.

Selon les informations obtenues auprès de M. Mike Duggan, la seconde phase du projet inclurait l'ajout de trottoirs pour combler les liens manquants et créer un corridor piétonnier complet le long du chemin Klock.

De façon générale, les arrêts d'autobus du chemin Klock sont difficilement accessibles à pied, été comme hiver. Leur accès est même parfois la source de chutes. De plus, ceux-ci ne possèdent pas de zone d'attente sécuritaire, obligeant les usagers du transport en commun à côtoyer la chaussée lors de l'attente, et ce, en hiver lors de chutes de neige ainsi que le soir, car les zones ne sont pas éclairées.

Notons enfin que le chemin Klock mérite une cure d'embellissement. L'ajout de bancs et de poubelles aux aires d'attente, de bandes de végétation et l'entretien des fossés permettraient de prime abord d'améliorer l'image du chemin. D'ailleurs, l'éclairage est déficient sur le chemin Klock.



Figures 37 et 38 : Arrêts d'autobus difficilement accessibles sur le chemin Klock



Figures 39 et 40 : Arrêts d'autobus difficilement accessibles en période hivernale sur le chemin Klock

**Constats :**

- Trottoirs discontinus et qui ne rejoignent pas les arrêts d'autobus
- Végétation peu entretenue le long du chemin Klock
- Zones d'attente de transport en commun peu sécuritaires et confortables

## RECOMMANDATIONS

### MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE

9.1 Effectuer des relevés de la vitesse à la hauteur de l'intersection Klock et Front et, si nécessaire, diminuer la limite de vitesse à 50 km/h sur l'ensemble du chemin Klock entre Antoine-Boucher et Allumettières

### AIRES D'ATTENTE ET MOBILIER URBAIN

9.2 Ajout de bancs, de poubelles et de végétation afin de créer une aire de repos et d'attente agréable

9.3 Ajout d'îlots d'attente sécuritaire (abribus)

### ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT

9.4 Ajout de trottoirs pour assurer une continuité du lien pédestre

9.5 Ajout de liens pédestres entre le trottoir et les arrêts d'autobus là où applicable

9.6 Meilleur entretien de la végétation le long du chemin Klock

9.7 Entretien hivernal des zones d'attentes et des corridors pour se rendre à ces zones

### ÉCLAIRAGE

9.8 Éclairage des zones d'attente d'autobus et des chemins pour s'y rendre

## INTERSECTION KLOCK ET DES ALLUMETTIÈRES : UN ENTRETIEN HIVERNAL DESUET

L'intersection du chemin Klock et du boulevard des Allumettières est une intersection importante puisqu'elle relie le quartier du Vieux-Moulin. L'intersection est imposante, en raison du nombre de voies de l'axe des Allumettières. Des feux de circulation régularisent le flux de circulation à l'intersection. Des feux piétons sont également possibles dans l'ensemble des directions. Par contre, il arrive que le feu piéton ne s'engage pas lorsqu'il est demandé par le piéton, ce qui occasionne de nombreuses minutes d'attente ou des traversées hasardeuses du boulevard des Allumettières.

À l'hiver, selon les observations terrain, les angles nord-est et nord-ouest de l'intersection sont très mal déneigés.

Le terre-plein situé sur la traverse piétonne nord-sud n'est pas entretenu, ce qui signifie que les piétons doivent soit le contourner, ou encore enjamber l'amoncellement de neige.



Figures 41 et 42 : Intersection mal entretenue en période hivernale



Figure 43 : Terre-plein non entretenu sur la traverse piétonne

**Constats :**

- Trottoir discontinu et qui ne rejoint pas les arrêts d'autobus
- Mauvais entretien hivernal des passages pour piétons
- Zone d'attente du transport en commun peu sécuritaire et peu confortable

**RECOMMANDATIONS**

**SIGNALISATION**

10.1 Ajustement du feu piéton pour qu'il s'active à toute demande piéton

**ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT**

10.2 Amélioration de l'entretien hivernal de l'intersection et des passages pour piétons

10.3 Ajout de liens pédestres entretenus entre l'intersection et les arrêts d'autobus là ou applicable

## ENJEUX GLOBAUX À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

### TRANSPORT EN COMMUN

Compte tenu de sa localisation stratégique dans le secteur Aylmer, le quartier du Vieux-Moulin est assez bien desservi par le transport en commun, surtout pour les liaisons permettant l'accès aux centres-villes de Hull et d'Ottawa par le biais des lignes partant du parc-o-bus des Allumettières.

Au coeur même du quartier, la ligne 50 dessert le quartier par le chemin Klock et plusieurs lignes passent par ce chemin, la rue du Verger et la rue Front (lignes 40, 52 et 53). La fréquence diffère selon le moment de la journée, c'est à dire en heure de pointe ou hors pointe. Par ailleurs, des lignes additionnelles circulent sur le boulevard des Allumettières (lignes 46 et 58).

Près du quartier, soit à environ 15 minutes de marche depuis le coeur du quartier, se trouve le parc-o-bus des Allumettières qui constitue un des noyaux de transport en commun liant le secteur Aylmer avec le reste de l'agglomération. En plus des lignes d'autobus qui sillonnent le quartier, les résidents ont donc accès à une offre élargie grâce à la proximité du parc-o-bus des Allumettières (lignes 41, 44, 55 et 59).

Tableau 3 : Lignes d'autobus desservant le quartier du Vieux-Moulin

Lignes	Départ	Arrivée	Fréquence en heure de pointe
Lignes directement accessibles depuis le chemin Klock (2 arrêts entre Verger et Antoine-Boucher dans les deux directions), la rue Verger (3 arrêts entre Klock et Front) et le chemin Front (1 arrêt entre Verger et Allumetières)			
40	Front et Allumetières	Rideau/Waller	11 min
52	Parc-o-bus des Allumettières	Parc-o-bus des Allumetières via Lavigne, Wychwood et Vanier	30-60 min hors pointe
53	Parc-o-bus des Allumettières	Parc-o-bus des Allumetières via Vanier, Wychwood et Lavigne	60 min
Lignes accessibles depuis le chemin Klock (4 arrêts entre Allumetières et Antoine-Boucher)			
50	Parc-o-bus des Allumettières	Cégep Gabrielle-Roy	5-30 min
Lignes accessibles depuis le boulevard des Allumetières (2 arrêts entre Front et Klock)			
46	Parc-o-bus des Allumettières	Rideau/Waller	15 min
58	Parc-o-bus des Allumettières	Pré Tunney via Champlain	20 min

Le parc-o-bus des Allumettières est un stationnement incitatif du secteur Aylmer qui compte 119 espaces disponibles. Bien qu'il soit relativement petit, son accessibilité est essentielle pour les résidents du quartier du Vieux-Moulin. Le parc-o-bus propose des supports à vélos couverts ainsi qu'une traverse piétonne sécuritaire.

Le sondage adressé aux résidents du Vieux-Moulin a démontré que, malgré une desserte considérée comme assez efficace par 50 % des résidents, plusieurs obstacles demeurent en matière d'accessibilité, de confort et de sécurité du réseau de transport en commun. Fréquemment, les arrêts sont localisés sur des bandes de terrains étroites ou encore sans emprise, mal éclairés, dépourvus de commodités (abribus, bancs, poubelles) et parfois de trottoirs. Les résidents ont également indiqué qu'une augmentation de la fréquence de passage des autobus serait nécessaire, ainsi qu'une meilleure liaison avec le réseau d'OC Transpo du côté d'Ottawa.

## RECOMMANDATIONS

11.1 Amélioration des aménagements physiques pour augmenter l'accessibilité au transport en commun et le confort des usagers en attente et en transit (repositionnement de certains arrêts en fonction de la présence de trottoirs, considération de connecteurs piétons, ajout de mobilier urbain, etc.)

11.2 Évaluation de l'impact de l'augmentation de la population induite par les nouveaux développements domiciliaires sur les services actuels de transport en commun

11.3 Tiré du Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau : « Assurer des accès piétonniers et cyclables aux principales stations d'autobus qui sont adjacentes à des corridors existants, en particulier aux parc-o-bus et aux stations du Rapibus. » Cette recommandation est à considérer pour l'accès des résidents au parc-o-Bus des Allumettières et aux futures stations de l'axe de transport collectif rapide

## RÉSEAU PIÉTONNIER ET CYCLABLE

Tous les déplacements débutent et se terminent nécessairement par la marche. Pour cette raison, la marche représente le maillon le plus important de la chaîne des déplacements. Les conditions dans lesquelles se réalise un déplacement piéton doivent donc réunir un ensemble d'éléments facilitants. En plus de la marche, les déplacements à vélo font également partie des modes dits actifs. Les transports actifs ont un rôle déterminant sur le bien-être d'une communauté.

Dans le quartier du Vieux-Moulin, 60% des répondants marchent au moins 1 heure par semaine et deux répondants sur trois font du vélo. De plus, à la question « Quel autre mode de transport aimeriez-vous pouvoir utiliser à la place de la voiture pour effectuer vos déplacements? » du sondage adressé aux résidents du Vieux-Moulin, 40 % des répondants ont indiqué qu'ils aimeraient utiliser davantage les transports actifs pour leurs déplacements. Ainsi, ces modes de transport sont prioritaires pour les résidents du quartier.

Au regard à ces données, il importe que les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes soient adaptées à leurs besoins qui diffèrent considérablement de ceux des automobilistes. En ce sens, il est nécessaire, d'une part, d'assurer le confort et la sécurité des usagers à pied et à vélo par des infrastructures de qualité et, d'autre part, la connectivité et la continuité du réseau, autant pour les déplacements cyclistes que piétons.

En ce qui concerne le quartier du Vieux-Moulin, la qualité des infrastructures, la connectivité et la continuité du réseau piétonnier et cyclable sont parfois inadéquates et défaillantes. D'ailleurs, 30 % des répondants se disent peu ou pas du tout en sécurité lorsqu'ils marchent ou font du vélo dans les rues du quartier.

À noter qu'il est prévu de prolonger la piste multifonctionnelle du chemin Klock vers le nord jusqu'au chemin Antoine-Boucher.

Ces conditions peu favorables à la marche et au vélo suscitent des inquiétudes auprès des résidents, mais aussi auprès des parents dont les enfants fréquentent l'école du quartier.

Dans le sondage, les résidents ont identifié les actions prioritaires pour améliorer les conditions de déplacements actifs dans le quartier, qui sont :

### Vélo

- L'ajout de corridors cyclables pour améliorer l'accès aux commerces et aux services (parcours utilitaire) ;
- Une meilleure continuité du réseau cyclable ;
- L'amélioration de l'éclairage du réseau cyclable ;
- La mise en place de mesures d'atténuation de la vitesse pour les véhicules motorisés.

**Marche**

- La mise en place de mesures d'atténuation de la vitesse pour les véhicules motorisés ;
- L'aménagement de passages piétonniers ;
- L'ajout de trottoirs ;
- Une limitation de la vitesse de circulation ;
- L'amélioration de l'éclairage.

**Constats :**

- Absence de lien cyclable utilitaire complet et quatre saisons vers le centre-ville d'Aylmer et les pôles de commerces et services
- Absence d'éclairage du lien cyclable structurant sur le boulevard des Allumettières

**RECOMMANDATIONS**

12.1 Considérant le potentiel élevé du sentier des Allumettières, améliorer l'axe du chemin Klock afin de créer lien continu, efficace et sécuritaire

12.2 Assurer l'éclairage du sentier cyclable des Allumettières

12.3 Exiger que les nouveaux projets résidentiels soient bien connectés à l'échelle du quartier, notamment par l'aménagement de trottoirs, de passerelles piétonnières et de bandes cyclables

12.4 Créer des parcours pédibus, comme le trottibus, afin de permettre aux écoliers de se rendre à destination de manière sécuritaire

# 4. SOMMAIRE DES CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

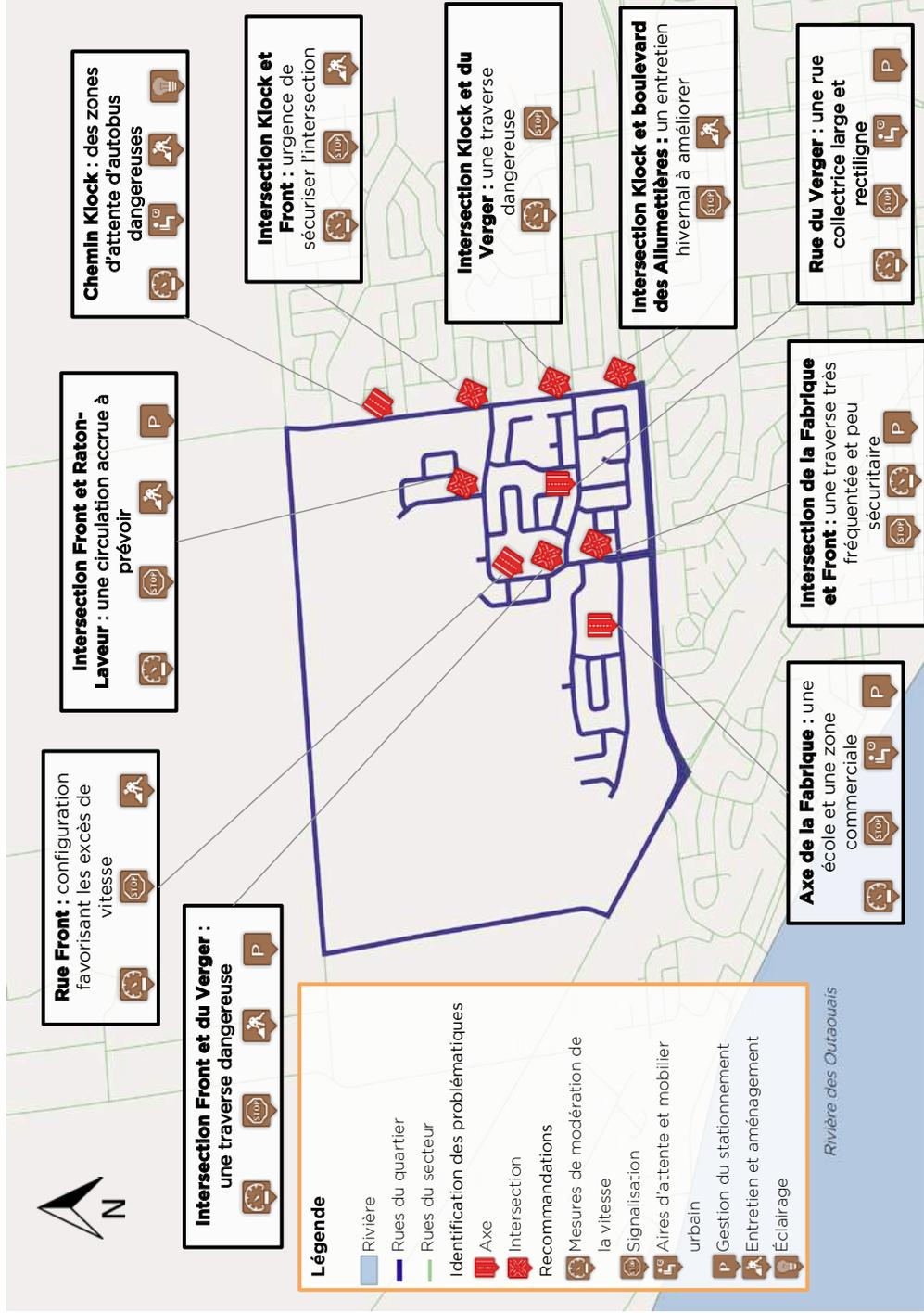
Les enjeux de déplacement sont nombreux dans le quartier du Vieux-Moulin, comme le démontre l'analyse des axes et intersections du quartier réalisée à la section précédente.

Une synthèse des recommandations pour l'ensemble du secteur est présentée à la carte 5. Les recommandations sont principalement regroupées en six catégories :

- Mesures de modération de la vitesse ;
- Signalisation ;
- Aires d'attente et mobilier urbain ;
- Gestion du stationnement ;
- Entretien et aménagement ;
- Éclairage.

Pour référence rapide, un sommaire des constats et recommandations par axe et intersection est présenté sous forme de tableau (tableau 4). Les principaux intervenants y sont également identifiés.

- Document pour consultation seulement -



Carte 5 : Synthèse des recommandations

Tableau 4 : Sommaire des constats et recommandations pour le quartier du Vieux-Moulin

Constats	Recommandations	Intervenants
<p><b>Axe de la Fabrique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fort débit de circulation en heures de pointe (école et restauration rapide)</li> <li>- Stationnement clandestin en bordure du terrain vacant en face de l'école</li> <li>- Comportements erratiques des automobilistes, dont demi-tours malgré deux panneaux d'interdiction</li> <li>- Limites de vitesse non respectées</li> <li>- Traversée de la rue non sécuritaire</li> <li>- Peu d'indications visuelles de la zone scolaire</li> <li>- Rue large sans quelconque marquage au sol</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Ajout de bollards verticaux flexibles au centre et à la gauche de la chaussée</li> <li>1.2 Si expansion commerciale, reconfigurer la rue afin de sécuriser les déplacements à pied et à vélo</li> </ol> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.3 Marquage au sol de la zone scolaire</li> <li>1.4 Marquage de la ligne médiane jaune, interdisant du fait même les demi-tours sur l'ensemble de la rue</li> <li>1.5 Installer un « gendarme actif » : un poteau sur lequel sont installés un feu clignotant, un panneau de signalisation indiquant la limite de vitesse et un panneau indiquant la présence d'écoliers</li> </ol> <p><b>AIRES D'ATTENTE ET MOBILIER URBAIN</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.6 Ajout de bancs, de poubelles et de végétation devant l'école afin de créer une aire de repos et d'attente agréable</li> </ol> <p><b>GESTION DU STATIONNEMENT</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.7 Installation temporaire de blocs de béton pour bloquer l'accès au terrain vacant</li> <li>1.8 Campagne de sensibilisation auprès des parents sur l'usage du débarcadère</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> <li>- École des Tournesols</li> <li>- Service de police</li> </ul>
<p><b>Intersection de la Fabrique et Front</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intersection très fréquentée</li> <li>- Aucun marquage indiquant les limites des voies de circulation</li> <li>- Utilisation de l'accotement pour le virage à droite</li> <li>- Cohabitation piéton/automobiliste difficile</li> <li>- Arrêt obligatoire fréquemment non respecté par les automobilistes, particulièrement lors du virage à droite</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 Retrait de la voie de virage à gauche en direction sud sur la rue Front et élargissement du terre-plein afin d'y aménager un refuge piéton</li> <li>2.2 Avancée de trottoir pour empêcher la circulation à deux voies</li> </ol> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.3 Marquage au sol des passages pour piétons à bandes blanches</li> <li>2.4 Installation d'un « gendarme actif » : un poteau sur lequel sont installés un feu clignotant et un panneau indiquant la présence d'écoliers</li> </ol> <p><b>GESTION DU STATIONNEMENT</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.5 Interdiction du stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> </ul>
<p><b>Axe Front</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'indications visuelles de la présence d'écoliers</li> <li>- Non déneigement du sentier multifonctionnel</li> <li>- Rue large sans quelconque marquage au sol</li> <li>- Excès de vitesse malgré une nouvelle limite de vitesse de 30 km/h près de la rue Loup-Gris</li> <li>- Pertes de contrôle fréquentes dans la courbe de la rue Front</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1 Réduire la vitesse à 30 km/h entre les rues du Verger et de la Fabrique</li> <li>3.2 Ajout de dos d'âne allongés avant et après la courbe pour réduire la vitesse de circulation</li> <li>3.3 Ajout de bollards verticaux sur la ligne médiane dans la courbe entre les rues Loup-Gris et du Marché</li> </ol> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.4 Marquage au sol de la ligne médiane sur l'ensemble de la rue</li> <li>3.5 Ajout de panneaux indiquant l'approche de la zone scolaire et la présence d'écoliers entre les rues de l'Auberger et du Verger (</li> <li>3.6 Déplacer le panneau de 30 km/h avant la courbe en direction nord, plus près de la rue du Marché, et y retirer la mention "7h à 22h" dans les deux directions</li> <li>3.7 Ajouter un panneau « Chaussée glacée » (D-320) aux panneaux de limite de vitesse 30 km/h</li> <li>3.8 Marquage de la ligne médiane pointillée sur le sentier multifonctionnel</li> <li>3.9 Ajouter un panneau d'interdiction de stationnement devant l'avancée de trottoir</li> </ol> <p><b>ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.10 Ajout d'éclairage le long du sentier multifonctionnel</li> <li>3.11 Déneigement complet du sentier multifonctionnel</li> <li>3.12 Prioriser la courbe de la rue Front lors de l'épandage de produits antidérapants, prioriser la direction sud et s'assurer que ceux-ci couvrent l'ensemble de la chaussée</li> <li>3.13 Ajout d'une descente de trottoir permettant l'accès au parc du Renard</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> </ul>

<p><b>Intersection Front et Klock</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Éclairage insuffisant à l'intersection</li> <li>- Absence de zone d'attente sécuritaire pour le transport en commun</li> <li>- Traverse dangereuse</li> <li>- Débit de circulation élevé</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <p>4.1 Ajout d'arrêts obligatoires dans les deux directions sur le chemin Klock</p> <p>4.2 Ajout d'un clignotant rouge à l'intersection pour rappeler l'arrêt obligatoire</p> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <p>4.3 Marquage au sol d'un passage pour piétons à bandes blanches</p> <p>4.4 Ajout de panneaux indiquant le passage pour piétons</p> <p><b>ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT</b></p> <p>4.5 Ajout d'éclairage à l'intersection</p> <p>4.6 Ajout de trottoirs pour sécuriser les déplacements à pied, au minimum vers les zones d'attente d'autobus</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> <li>- Société de transport de l'Outaouais</li> </ul>
<p><b>Intersection Front et Raton-Laveur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Non-déneigement du sentier multifonctionnel</li> <li>- Rue Raton-Laveur très étroite en hiver vu la possibilité de stationnement des deux côtés de la rue, forçant les piétons à circuler dans la rue</li> <li>- Manœuvre dangereuse de l'autobus scolaire en matinée</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <p>5.1 Ajout d'arrêts obligatoires dans les deux directions sur la rue Front</p> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <p>5.2 Déplacement de l'arrêt sur Raton-Laveur et marquage au sol de la ligne d'arrêt</p> <p>5.3 Ajout d'un arrêt sur le sentier multifonctionnel</p> <p><b>ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT</b></p> <p>5.4 Déneigement complet du sentier multifonctionnel</p> <p>5.5 Éclairage du sentier multifonctionnel</p> <p><b>GESTION DU STATIONNEMENT</b></p> <p>5.6 Ajouter des panneaux interdisant le stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection</p> <p>5.7 Modifier le parcours de l'autobus scolaire pour éviter les manoeuvres de reculons à l'intersection</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> <li>- Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais ou Western Quebec School Board</li> </ul>
<p><b>Intersection Front et du Verger</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intersection très large permettant le virage à droite sur la rue du Verger à grande vitesse</li> <li>- Végétation limitant la visibilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes</li> <li>- Traverse piétonne dangereuse, car aucune indication et visibilité réduite de part et d'autre</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <p>6.1 Modification du rayon de courbe et avancée de trottoir pour ralentir les virages à droite en direction nord sur la rue Front</p> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <p>6.2 Ajout de deux arrêts obligatoires sur la rue Front, ou d'un dos d'âne allongé avec passage surélevé</p> <p>6.3 Marquage au sol des passages pour piétons à bandes blanches</p> <p>6.4 Ajout de panneaux indiquant les passages pour piétons dans les trois directions</p> <p>6.5 Marquage des lignes d'arrêt</p> <p><b>ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT</b></p> <p>6.6 Entretien régulier de la végétation à l'angle nord-est de l'intersection</p> <p><b>GESTION DU STATIONNEMENT</b></p> <p>6.7 Interdiction de stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> </ul>
<p><b>Axe du Verger</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêt d'autobus côté nord mal localisé, impliquant des conflits d'usage à l'intersection</li> <li>- Absence de marquage de traverse aux sorties du parc</li> <li>- Stationnement limitant la visibilité</li> <li>- Faible visibilité du panneau indiquant 30 km/h et celui-ci affiché trop près de ladite zone</li> <li>- Limites de vitesse non respectées</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <p>7.1 Ajout de bollards latéraux là où il y a des bollards centraux</p> <p>7.2 Ajout d'un bollard indiquant la limite de vitesse et le passage pour piétons à l'intersection du Verger/Hibou</p> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <p>7.3 Ajout d'un arrêt à l'intersection du Renard/du Verger</p> <p>7.4 Indication de la zone 30 km/h en amont du parc, sur panneau et au sol</p> <p>7.5 Marquage au sol d'un passage pour piétons à bandes jaunes à l'intersection du Verger/Hibou</p> <p><b>AIRES D'ATTENTE ET MOBILIER URBAIN</b></p> <p>7.6 Ajout de bancs, de poubelles et de végétation à l'arrêt d'autobus devant le parc afin de créer une aire de repos et d'attente agréable</p> <p>7.7 Déplacement des arrêts d'autobus du côté nord et sud vers la rue Front côté</p> <p><b>GESTION DU STATIONNEMENT</b></p> <p>7.8 Interdiction de stationnement sur la rue du Renard avant l'entrée du parc</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> <li>- Société de transport de l'Outaouais</li> </ul>

<b>Intersection du Verger et Klock</b>		- Ville de Gatineau
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intersection très fréquentée</li> <li>- Arrêt obligatoire fréquemment non respecté par les automobilistes, particulièrement lors du virage à droite</li> <li>- Absence de marquage de traverse</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <p>8.1 Ajout d'un clignotant rouge pour assurer le respect de l'arrêt</p> <p><b>SIGNALISATION</b></p> <p>8.2 Marquage au sol du passage pour piétons à bandes blanches</p> <p>8.3 Ajout de panneaux indiquant le passage pour piétons</p> <p>8.4 Ajout d'un arrêt sur la piste cyclable</p>	
<b>Axe Klock</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trottoirs discontinus et qui ne rejoignent pas les arrêts d'autobus</li> <li>- Végétation peu entretenue le long du chemin Klock</li> <li>- Zones d'attente de transport en commun peu sécuritaires et confortables</li> </ul>	<p><b>MESURES DE MODÉRATION DE LA VITESSE</b></p> <p>9.1 Effectuer des relevés de la vitesse à la hauteur de l'intersection Klock et Front et, si nécessaire, diminuer la limite de vitesse à 50 km/h sur l'ensemble du chemin Klock entre Antoine-Boucher et Allumetières</p> <p><b>AIRES D'ATTENTE ET MOBILIER URBAIN</b></p> <p>9.2 Ajout de bancs, de poubelles et de végétation afin de créer une aire de repos et d'attente agréable</p> <p>9.3 Ajout d'îlots d'attente sécuritaire (abribus)</p> <p><b>ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT</b></p> <p>9.4 Ajout de trottoirs pour assurer une continuité du lien piédestre</p> <p>9.5 Ajout de liens piédestres entre le trottoir et les arrêts d'autobus là où applicable</p> <p>9.6 Meilleur entretien de la végétation le long du chemin Klock</p> <p>9.7 Entretien hivernal des zones d'attentes et des corridors pour se rendre à ces zones</p> <p><b>ÉCLAIRAGE</b></p> <p>9.8 Éclairage des zones d'attente d'autobus et des chemins pour s'y rendre</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> <li>- Société de transport de l'Outaouais</li> </ul>
<b>Intersection Klock et Allumetières</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trottoir discontinu et qui ne rejoint pas les arrêts d'autobus</li> <li>- Mauvais entretien hivernal des passages pour piétons</li> <li>- Zone d'attente du transport en commun peu sécuritaire et peu confortable</li> </ul>	<p><b>SIGNALISATION</b></p> <p>10.1 Ajustement du feu piéton pour qu'il s'active à toute demande piéton</p> <p><b>ENTRETIEN ET AMÉNAGEMENT</b></p> <p>10.2 Amélioration de l'entretien hivernal de l'intersection et des passages pour piétons</p> <p>10.3 Ajout de liens piédestres entretenus entre l'intersection et les arrêts d'autobus là où applicable</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Gatineau</li> <li>- Société de transport de l'Outaouais</li> </ul>

# 5. CONCLUSION

Pour conclure, les enjeux de déplacement dans le quartier du Vieux-Moulin sont nombreux. La conception urbaine du quartier favorise les déplacements motorisés. Or, la présence d'une école primaire, de plusieurs parcs et l'intérêt des résidents à améliorer les conditions de déplacement justifie la mise en place de nombreuses améliorations dans le quartier. Avec une bonne collaboration avec les différents intervenants identifiés, il est plus que possible d'améliorer les conditions de déplacement dans le quartier en faveur des transports actifs, d'une part, et collectifs, d'autre part.

Alors que certaines recommandations émises dans ce rapport s'engagent sur le long terme et nécessiteront des investissements notables, d'autres recommandations peuvent être prises en charge en temps réel. C'est le cas notamment des recommandations liées à la signalisation, à la gestion du stationnement, à l'entretien hivernal et aux mesures de modération de la vitesse. Ces recommandations vont de pair avec la volonté de la Ville de Gatineau de sécuriser les conditions de déplacement aux abords des écoles primaires. L'école des Tournesols fait notamment partie des écoles ciblées par le projet-pilote pour accroître la sécurité aux abords des écoles prévu en 2017.

Par ailleurs, les nombreux développements domiciliaires à venir au nord du projet, incluant la construction d'une nouvelle école primaire et d'une zone commerciale, nécessite une grande réflexion de la part des différents intervenants. Ces développements amèneront certainement un débit de circulation encore plus important, des modifications aux habitudes de déplacement et des flux de circulation.

## **Enjeux à surveiller**

Étant donné les changements constants dans l'aménagement urbain, certains enjeux futurs sont à surveiller puisqu'ils auront un impact indéniable sur les déplacements dans le quartier. Les principaux enjeux à considérer sont :

- Modifications des habitudes de déplacement en lien avec les développements domiciliaires à venir au nord du quartier et la construction d'une nouvelle école primaire et d'une zone commerciale ;
- Connectivité du quartier avec le futur corridor de transport collectif rapide pour l'ouest de la Ville ;
- Adaptation de l'offre de transport en commun en fonction de l'augmentation de la population induite par les nouveaux développements domiciliaires ;
- Qualité des liens cyclables et pédestres du quartier et connectivité vers les grands pôles.

En somme, près de 70 recommandations relatives aux améliorations à mettre en place pour améliorer les conditions de déplacement du quartier ont été émises dans ce document. La prochaine étape pour l'Association des résidents du Vieux-Moulin est d'évaluer ces recommandations, en fonction des priorités des résidents, d'une part, mais également de la faisabilité de celles-ci selon les ressources disponibles et les partenaires identifiés (annexe 8). Par la suite, l'Association pourra concrétiser un plan d'action en vue de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la sécurisation des déplacements à pied et à vélo dans le quartier. Elle devra assurer l'avancement du dossier en rassemblant autour d'une même table les différents partenaires concernés.

# RÉFÉRENCES

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (1998). Guide canadien d'aménagement de rues conviviales. Décembre 1998, pp. 1-1 à B-6

BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 232 p.

LOISIR SPORT OUTAOUAIS (2012). Plan de déplacement. École des Tournesols. Dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active. 39 p.

MANSEAU, Gabrielle (2013). Guide d'analyse du potentiel de déplacements actifs (GAPDA), Direction de santé publique de la Montérégie

MOBI-O (2015). Plan local de déplacement du quartier Terrasse-Lakeview. Portrait, problématiques et recommandations. 15 mars 2015, 44p.

NEWMAN, Peter et Jeffrey KENWORTHY (2006). Urban Design to Reduce Automobile Dependence. *Opolis : An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, Volume. 2, Issue 1, Article 3 51 p.

VÉLO-QUÉBEC (2009). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 p.

VILLE DE GATINEAU (2013-a). Le Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau. Piéton, avant tout!, 24 p.

VILLE DE GATINEAU (2013-b). Plan de déplacements durables. Au coeur de notre qualité de vie!, version finale déposée par AECOM, 136 p.

VILLE DE GATINEAU (2016-a). Schéma d'aménagement et de développement révisé. Règlement numéro 2050-2016, 310 p.

VILLE DE GATINEAU (2016-b). Extrait du procès-verbal de la 229e séance du Comité consultatif d'urbanisme tenue le 21 novembre 2016, 8 p.

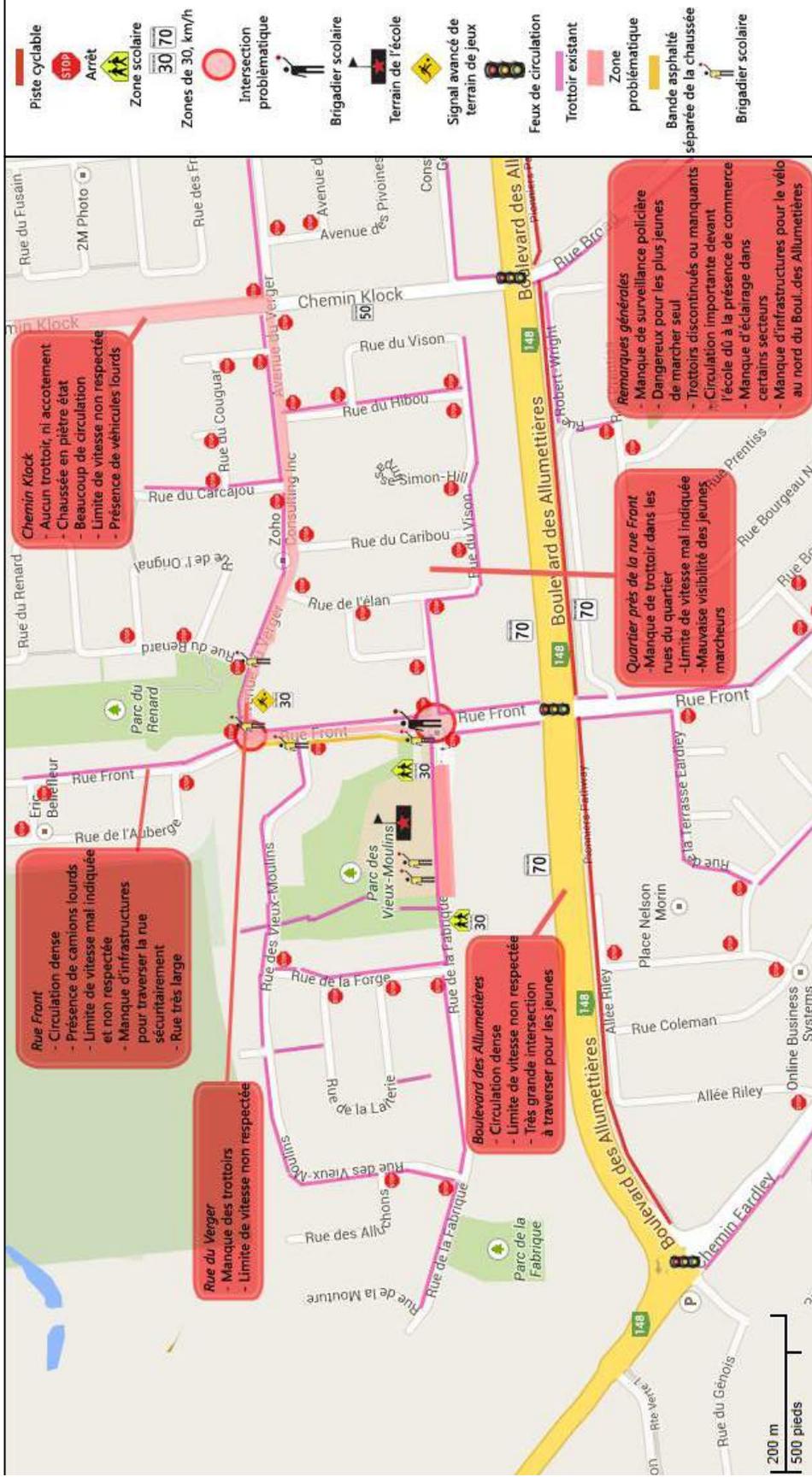
VILLE DE GATINEAU (2017). Infoterritoire. Page consultée le 7 janvier 2017 : <http://www3.ville.gatineau.qc.ca/Infoterritoire/WebInterface/views/index.aspx>

VIVRE EN VILLE et ACCÈS TRANSPORTS VIABLES (2013). Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable, coll. « Outiller le Québec », 109 p.

WALK SCORE (2017). Walk Score Methodology. Page consultée le 12 février 2017 : <https://www.walkscore.com/methodology.shtml>

# ANNEXE 1

## PLAN DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE DE L'ÉCOLE DES TOURNESOLS : LOCALISATION DES PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX AUTOUR DE L'ÉCOLE



# ANNEXE 2

## PRINCIPALES QUESTIONS DU SONDAGE AUX RÉSIDENTS (EN FRANÇAIS)

1. Quelle est votre activité principale?
2. En général, quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre à votre activité principale?
3. En général, quel mode de transport utilisez-vous pour vos commissions, emplettes et rendez-vous?
4. En général, quel mode de transport utilisez-vous pour vos activités de loisirs et culture?
5. Quel mode de transport durable aimeriez-vous utiliser davantage pour effectuer vos déplacements?
6. Qu'est-ce qui vous inciterait à utiliser davantage un mode de transport durable?
7. En moyenne, lorsque la température le permet, combien de temps par semaine accordez-vous à la marche?
8. Diriez-vous que vous vous sentez en sécurité par rapport à la circulation automobile, lorsque vous marchez dans les rues du quartier?
9. Pour améliorer les conditions de marche dans le quartier, quelles actions vous semblent prioritaires?
10. En moyenne, lorsque la température le permet, combien de temps par semaine accordez-vous au vélo?
11. Diriez-vous que vous vous sentez en sécurité par rapport à la circulation automobile lorsque vous utilisez votre vélo dans votre secteur ou pour vous rendre à l'extérieur du quartier?
12. Quelles actions vous semblent prioritaires?
13. Diriez-vous que les lignes d'autobus dans votre quartier sont efficaces?
14. Quelles actions vous semblent prioritaires pour améliorer le réseau d'autobus dans le quartier?
15. Pour vos déplacements hivernaux dans le quartier, diriez-vous que vous êtes très satisfait, plutôt satisfait, plutôt insatisfait ou très insatisfait?
16. Diriez-vous que les principales zones du quartier sont très problématiques, problématiques, peu problématiques ou pas du tout problématiques pour vos déplacements dans le quartier?
17. Sur une échelle de 1 (très prioritaire) à 4 (peu prioritaire), quelle priorité souhaitez-vous que votre quartier accorde aux différents modes de transport?
18. À quel groupe d'âge appartenez-vous?
19. Vous considérez-vous comme une personne à mobilité réduite?
20. Combien de personnes habitent dans votre ménage?
21. Combien d'enfants de moins de 18 ans vivent à votre domicile?
22. Depuis combien d'années habitez-vous le quartier?
23. Quelle est votre occupation principale?
24. Sexe
25. Avez-vous d'autres commentaires ou suggestions à formuler en lien avec l'amélioration des déplacements dans votre quartier?
26. Souhaitez-vous être tenu informé de l'avancement du projet entourant les conditions de déplacement par l'Association des résidents du Vieux-Moulin?

# ANNEXE 3

## AFFICHE DISTRIBUÉE AUX CITOYENS ANNONÇANT LA MARCHE ET LE SONDAGE (EN FRANÇAIS)



### Améliorer les conditions de déplacement dans le quartier du Vieux-Moulin

L'Association des résidents du Vieux-Moulin a entamé une démarche visant à améliorer les conditions de déplacement des résidents du quartier. Voici deux façons de participer!

#### 1. Marche exploratoire

Objectif : Évaluer les tronçons, intersections et traverses du quartier dans le but d'améliorer la sécurité à pied et à vélo!

- Dimanche, 23 octobre 2016
- Départ à 10h
- Durée de 60 minutes
- Marche de 2 km
- Places limitées

#### 2. Sondage en ligne

Objectif : Recueillir des informations sur les habitudes de déplacement des résidents ainsi que leurs besoins et leurs priorités!

- 26 questions
- Anonyme et confidentiel

**Inscrivez-vous à la marche :**  
[goo.gl/Z46mVu](http://goo.gl/Z46mVu)

**Répondez au sondage\* :**  
[fr.surveymonkey.com/r/vieuxmoulin](http://fr.surveymonkey.com/r/vieuxmoulin)

\*Sondage disponible en version papier sur demande :  
associationduvieuxmoulin@gmail.com

Suivez-nous sur **Facebook**  
Association des résidents du Vieux-Moulin

Contatez-nous par **Courriel**  
[associationvieuxmoulin@gmail.com](mailto:associationvieuxmoulin@gmail.com)

Projet de **Association des résidents du Vieux-Moulin**  
En collaboration avec **MOBI.O**  
vos solutions transport

# ANNEXE 4

## PRINCIPALES QUESTIONS DU QUESTIONNAIRE AUX ADMINISTRATEURS (EN FRANÇAIS)

### 1 INITIATIVES ANTÉRIEURES, EN COURS OU À VENIR EN LIEN AVEC LE QUARTIER ET LES DÉPLACEMENTS

1a) À l'exception du plan de déplacement scolaire de l'école des Tournesols, selon votre connaissance actuelle, existe-t-il des études, des diagnostics ou des portraits ayant été réalisés pour le quartier en lien avec l'aménagement du secteur ou la mobilité des résidents? Si oui, précisez.

1b) Par le passé, avez-vous mené des activités (formations, ateliers, sensibilisation, etc.) visant à aborder les enjeux d'aménagement, d'urbanisme et de déplacements pour le quartier? Si oui, précisez.

1c) À l'exception de la présente démarche, existe-t-il des initiatives, des projets ou des activités projetés pour le quartier qui sont en lien avec l'amélioration des déplacements actifs et collectifs?

### 2 CONTRAINTES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS - PROBLÉMATIQUES LOCALES

2a) Identifiez les principales intersections problématiques et précisez en quoi elles le sont (signalisation, débit de circulation, configuration, visibilité, temps de traversée pour piétons, infrastructures, etc.)

2b) Y a-t-il des zones problématiques en matière d'infrastructures pour piétons et cyclistes (qualité et continuité des trottoirs et des corridors cyclables, sécurité, visibilité, entretien, éclairage, signalisation)?

2c) Y a-t-il des arrêts de transports en commun problématiques et pourquoi le sont-ils (localisation, sécurité, confort, éclairage, propreté, etc.)?

### 3 PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT DANS LE QUARTIER

3a) Êtes-vous en mesure d'identifier les principaux lieux générateurs de déplacements dans votre quartier (école, institut de santé, commerces, parcs, centres communautaires, etc.) et les problématiques qu'ils peuvent engendrer en matière de déplacements actifs et collectifs (débit de circulation, débordement de stationnements, conflit d'usage, etc.)?

### 4 ACCESSIBILITÉ AUX PRINCIPALES DESTINATIONS EXTÉRIEURES

4a) Au meilleur de votre connaissance, décrivez le niveau d'accessibilité en transports actifs et collectifs vers les principales destinations des résidents de votre quartier.

### 5 AUTRES DONNÉES PERTINENTES

# ANNEXE 5

## TRACÉ DE LA MARCHÉ EXPLORATOIRE AUTOMNALE

Limites du quartier



Quartier Vieux-Moulin

Lieu de rencontre (départ)

Itinéraire - Marche automnale



A École

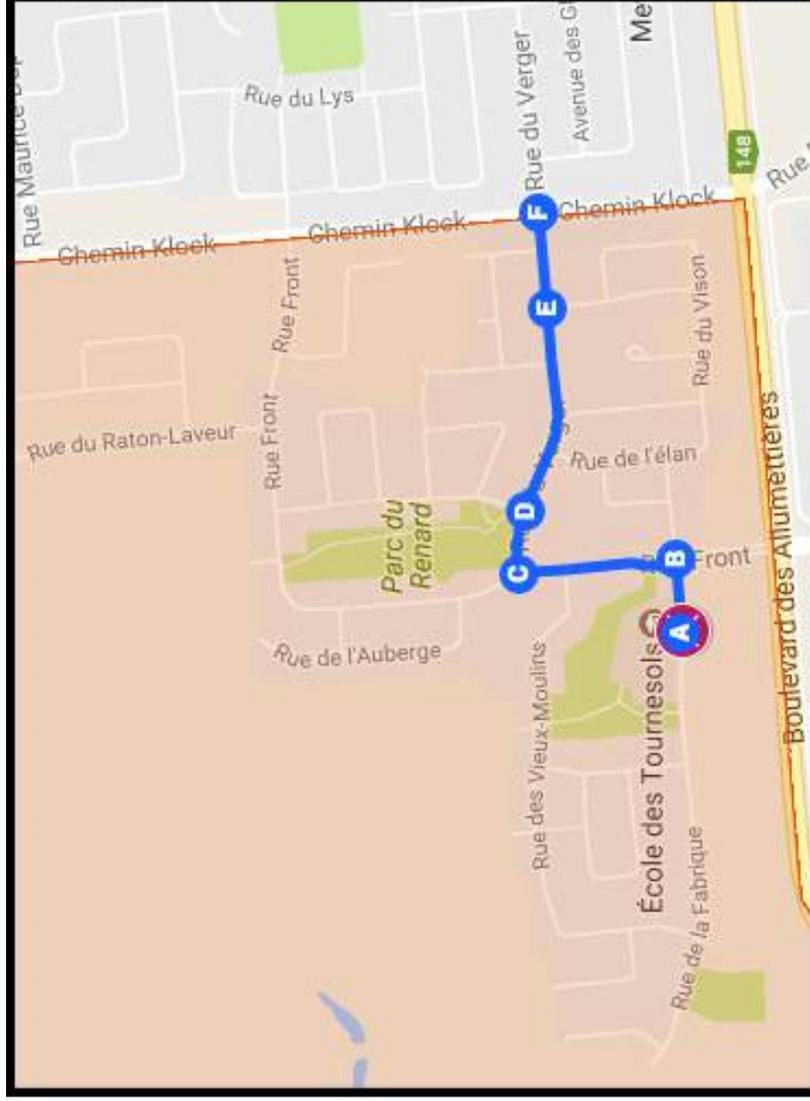
B Front/de la Fabrique

C Front/Verger

D Verger/du Renard

E Verger/du Hibou

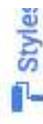
F Klock/Verger



# ANNEXE 6

## TRACÉ DE LA MARCHÉ EXPLORATOIRE HIVERNALE

Limites du quartier



Lieu de rencontre (départ)

Quartier Vieux-Moulin

Itinéraire - Marche hivernale



**A** École des Tournesols

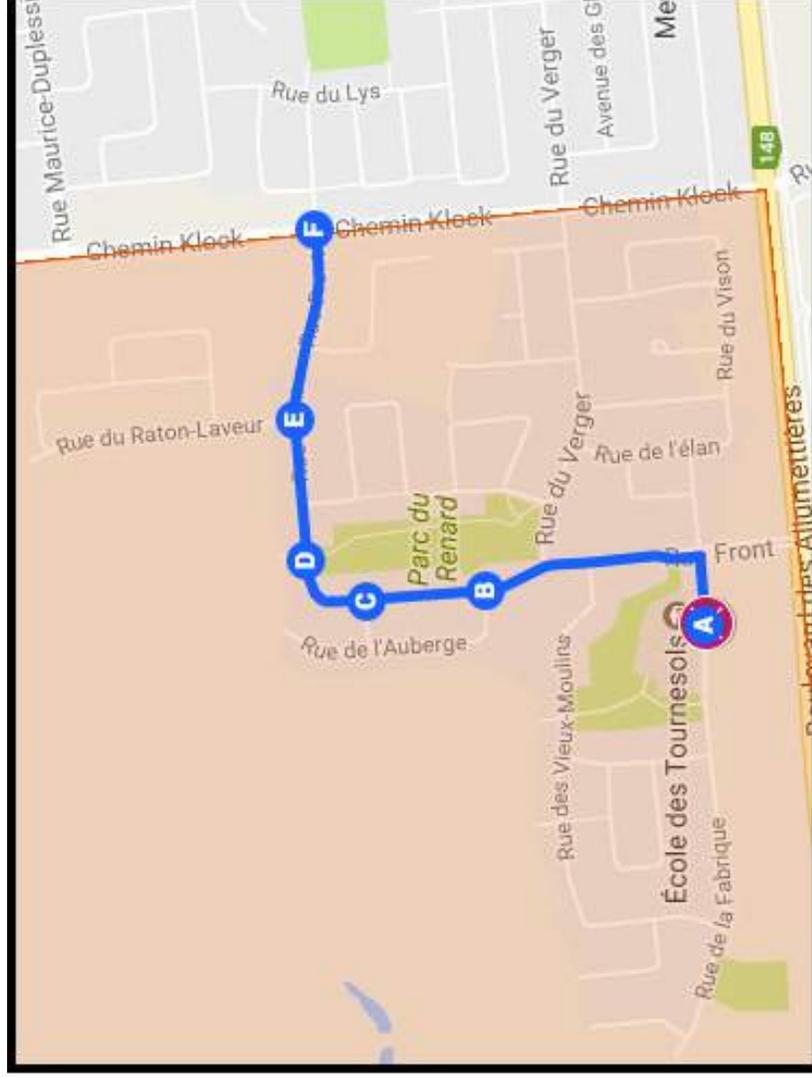
**B** Front/de l'Auberge

**C** Front/du Marché

**D** Entrée du Parc

**E** Front/du Raton-Laveur

**F** Front/chemin Klock



# ANNEXE 7

## DESCRIPTION DU WALK SCORE (traduction libre de Walkscore, 2017)

Walkscore	Description
90-100	<b>Paradis des marcheurs</b> Les courses quotidiennes ne requièrent pas de voiture.
70-89	<b>Très marchable</b> La plupart des courses peuvent être effectuées à pied.
50-69	<b>Un peu marchable</b> Certaines courses peuvent être effectuées à pied.
25-49	<b>Dépendant à la voiture</b> La plupart des courses requièrent une voiture.
0-24	<b>Très dépendant à la voiture</b> Presque toutes les courses requièrent une voiture.

# ANNEXE 8

## ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE DU PLD

La présente section a pour but de guider les actions subséquentes au dépôt du Plan local de déplacement à l'Association des résidents du Vieux-Moulin. Celle-ci est présentée sous forme d'annexe, séparément du rapport, puisqu'elle contient en somme la stratégie de présentation du document auprès des décideurs et des acteurs concernés. Elle s'adresse donc principalement aux administrateurs de l'Association ayant mandaté MOBI-O dans cette tâche.

Ainsi, suite à l'identification des enjeux en déplacement au sein du quartier, il est nécessaire de s'assurer de la bonne mise en œuvre du plan. Pour y parvenir, MOBI-O propose 4 étapes à suivre afin d'optimiser la portée du plan et des recommandations émises.

### 1. Priorisation des recommandations

À la suite de la lecture du rapport, les représentants de l'Association des résidents du Vieux-Moulin devront procéder à une priorisation des recommandations. À cet effet, la matrice d'Eisenhower pourrait être utilisée. Cet outil d'analyse permet de classer les recommandations selon l'urgence (impact sur la sécurité réelle et ressentie des résidents) et l'importance (impact sur le choix modal des résidents) qu'on leur associe. Par exemple, une recommandation permettant d'éliminer rapidement un danger pour les résidents serait prioritaire, alors qu'une amélioration à une infrastructure ayant peu d'impact sur la sécurité ne serait pas une priorité absolue.

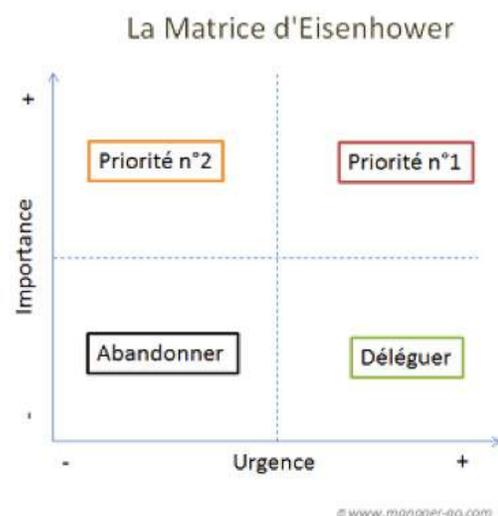
- Urgence : impact sur la sécurité réelle et ressentie des résidents
- Importance : impact sur le choix modal des résidents

Cet exercice peut être fait individuellement par chaque administrateur. Il devra être suivi d'une mise en commun et d'une discussion autour des résultats de chacun, afin d'aboutir à un consensus sur la priorisation des recommandations.

### 2. Stratégie

Les recommandations priorisées devront ensuite être intégrées dans un plan d'action. Toutefois, avant d'élaborer un tel plan d'action de mobilité durable du quartier, il est important de considérer plusieurs facteurs de succès, soit :

- Lien avec la vision et les orientations de la Ville en matière de mobilité
- Soutien politique
- Implication de partenaires associatifs



Aussi, d'autres facteurs affecteront certainement la faisabilité des recommandations, dont :

- Calendrier de réalisation
- Ressources nécessaires
- Niveau de complexité (notamment liée au nombre d'acteurs à impliquer)

Ainsi, les actions qui semblent les plus prioritaires et réalisables devront être mises de l'avant dans le plan d'action de mobilité durable du Vieux-Moulin.

### **3. Présentation du PLD et de son plan d'action aux principaux acteurs concernés**

Cette étape consiste à présenter le PLD ainsi que le plan d'action aux décideurs (conseiller municipal du district Lucerne), aux services de la Ville de Gatineau concernés (Service de l'urbanisme et du développement durable, Centre de services d'Aylmer, Service des travaux publics, Service de l'environnement), à l'école des Tournesols et à la Commission scolaire de Portages-de-l'Outaouais, au Service de police de la Ville de Gatineau et à la Société de transport de l'Outaouais.

Une fois que tous les acteurs ont pris connaissance des documents, il serait pertinent d'aller à la recherche de partenariats pour la mise en œuvre des actions prioritaires. Par exemple, pour les actions en lien avec les transports actifs, une collaboration éventuelle serait possible avec la commission Gatineau, Ville en santé, le CISSS de l'Outaouais, Québec en forme, Action vélo Outaouais, etc.

### **4. Augmentation de la portée du PLD**

Après avoir présenté le PLD aux acteurs mentionnés ci-haut, il pourrait être pertinent d'organiser un événement visant à faire la promotion de l'initiative de l'Association des résidents du Vieux-Moulin d'élaborer un PLD et de prendre en charge la mobilité sur leur territoire. Cet événement pourrait être prévu, par exemple, en même temps que l'officialisation de la mise en œuvre d'une des actions prioritaires au travers du plan d'action de mobilité durable et ce conjointement avec les acteurs impliqués. Le PLD du Vieux-Moulin est un outil essentiel pour améliorer la mobilité durable au sein du quartier et les actions qui en découleront mériteront certainement d'être soulignées auprès des médias et acteurs locaux.



**MOBI-O**

**Centre de gestion des déplacements de Gatineau**

177, promenade du Portage, 3<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4  
819 205-2085  
info@mobi-o.ca  
[www.mobi-o.ca](http://www.mobi-o.ca)