

24 septembre 2026

 **GATINEAU**

POUR

LA

VIE

Signalisation du réseau cyclable

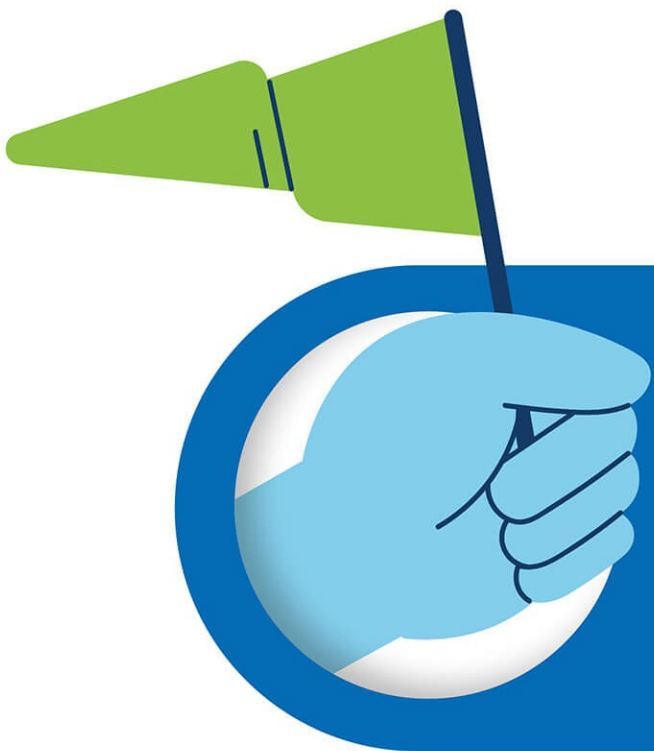


Objectif de présentation : Pour analyse et réflexion

Service de la mobilité

Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité

Objectifs de la présentation



INFORMATION

Présenter une proposition de stratégie d'implantation de signalisation de notre réseau cyclable

Plan de la présentation



01

Mise en contexte

02

Plan de signalisation du réseau cyclable

03

Les réseaux à haut niveau de service

04

Un réseau à haut niveau de service à Gatineau

05

Plan d'actions

Mise en contexte



Plan directeur du réseau cyclable



Dans le Plan directeur du réseau cyclable adopté en 2018, il est prévu *élaborer et mettre en œuvre un plan de signalisation du réseau cyclable* (action 1.10)

Guide et plan de signalisation



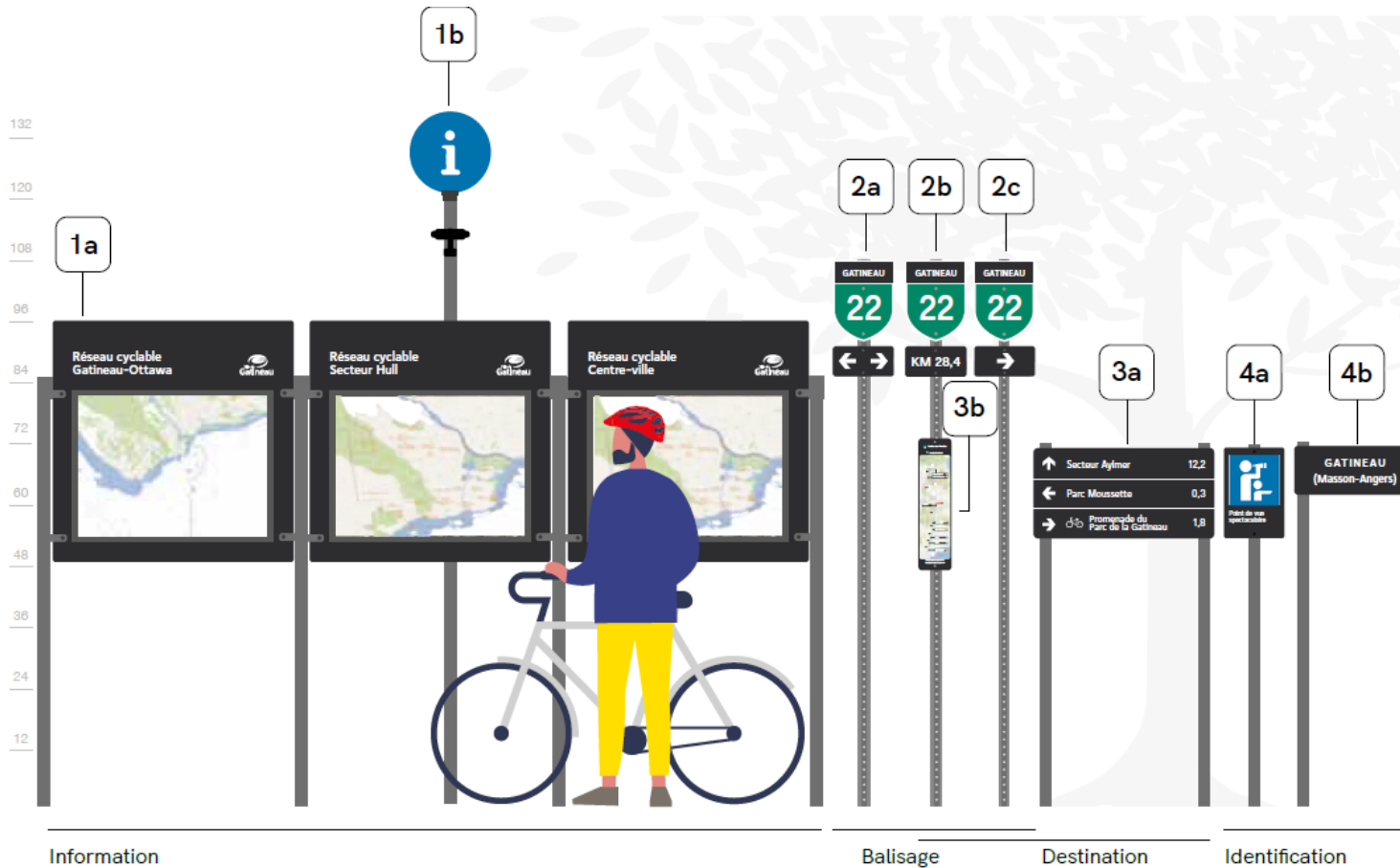
En 2022-2023, un guide de signalisation et un plan de signalisation pour le repérage et l'acheminement sur le réseau cyclable ont été élaborés.

Plan de signalisation du réseau cyclable



GATINEAU

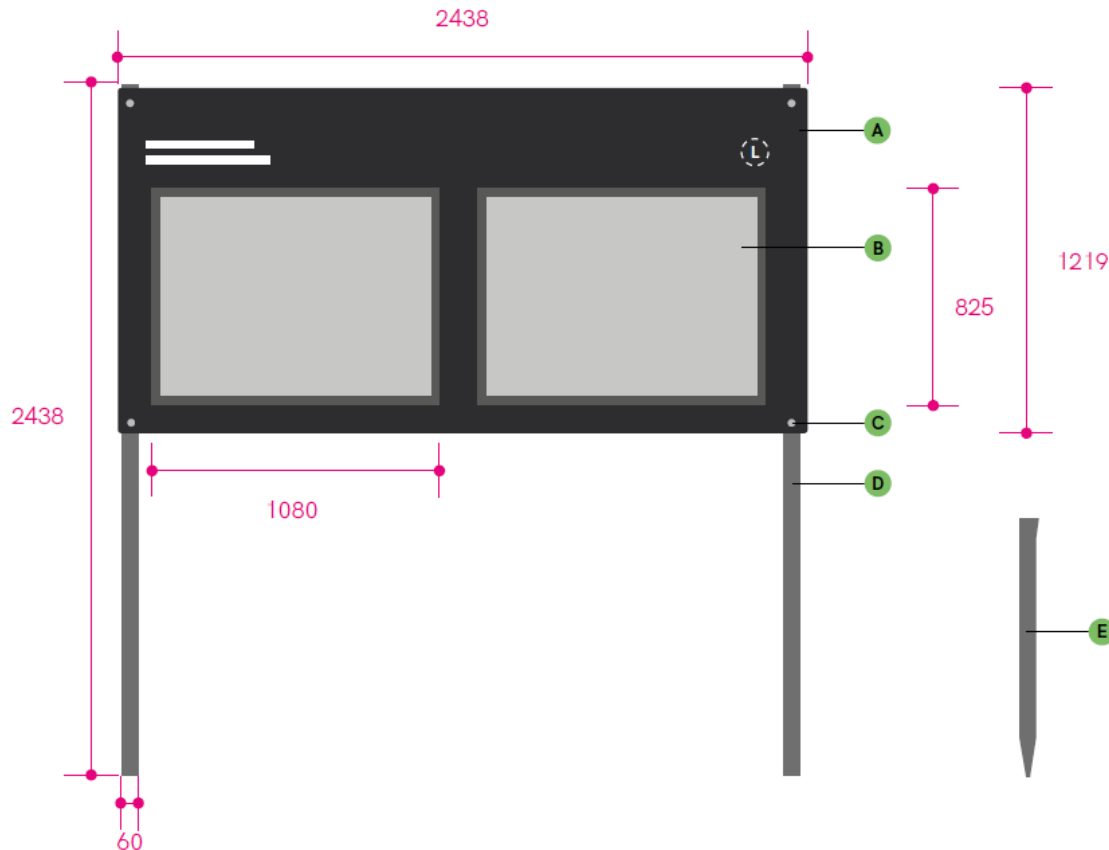
Concept de signalisation



Le concept de signalisation proposé comporte 4 types de signalisation :

1. Information
2. Balisage
3. Destination
4. Identification

Signalisation d'information

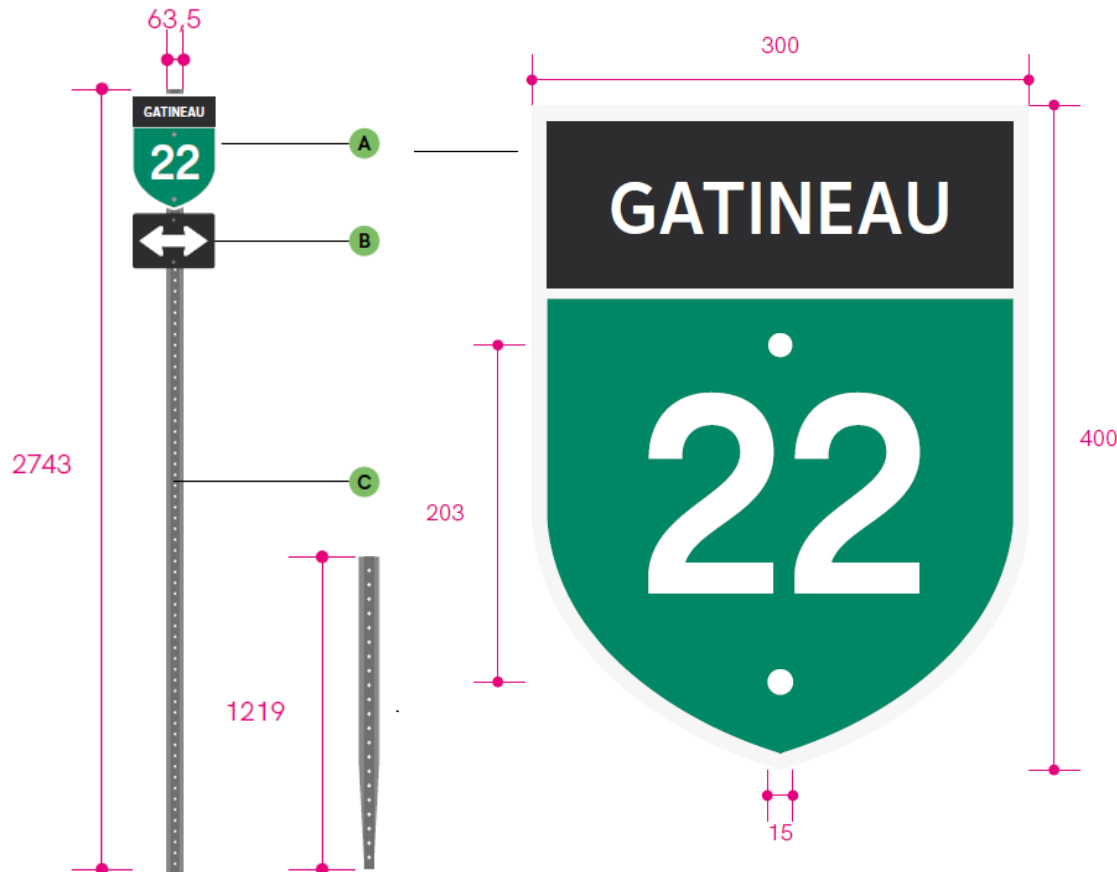


Panneaux sur lesquels sont affichés des cartes interchangeables à deux ou trois échelles (ville, secteur, zone d'intérêt).

Implantation :

- Début et fin des axes cyclables
- Points d'accès névralgiques
- Croisements de deux axes
- Sites d'intérêt ponctuels

Signalisation de balisage

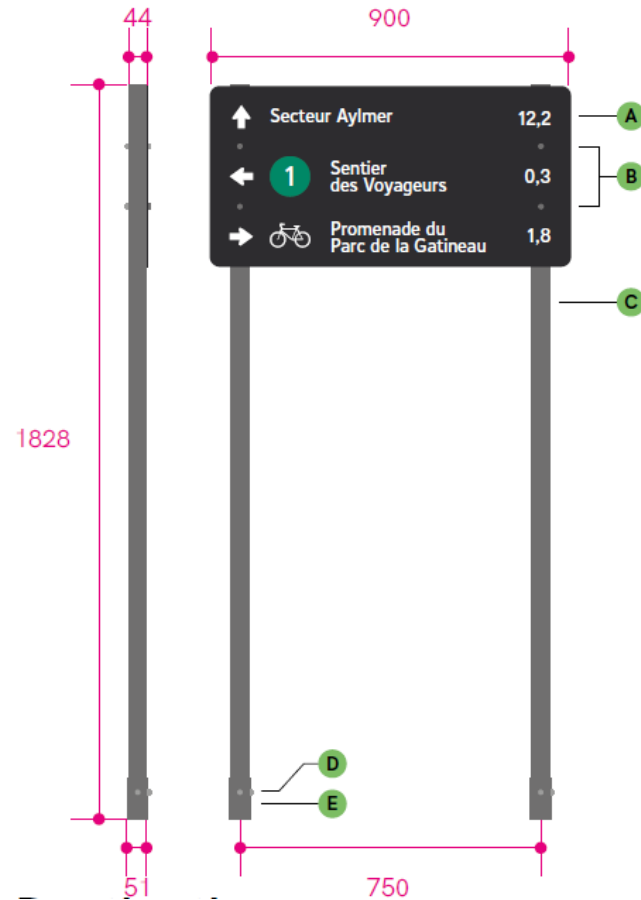


Panneaux identifiant l'axe cyclable et accompagné d'un panneau complémentaire (acheminement, direction, confirmation).

Implantation :

- Début et fin des axes cyclables
- Points d'accès névralgiques
- Croisement d'un lien cyclable
- Lors d'intervalle de plus de 3 km entre 2 balises.

Signalisation de destination

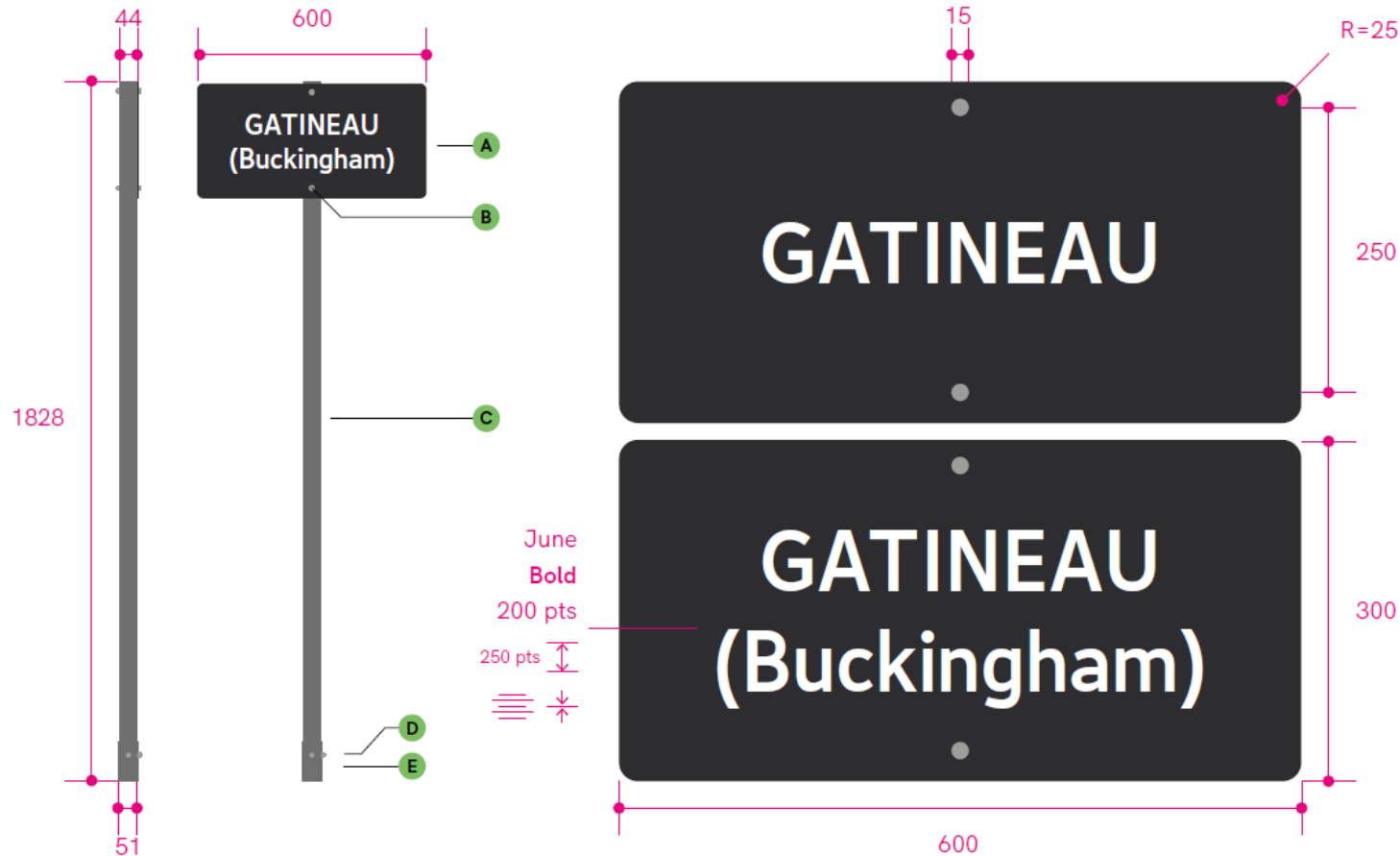


Panneaux en amont d'une intersection d'importance et indiquant la principale destination dans chacune des directions.

Implantation :

- Au croisement d'un axe cyclable
- Autre intersection d'importance

Signalisation d'identification



Panneau permettant de signaler l'arrivée dans l'agglomération ou le changement de secteur.

Implantation :

- Aux limites municipales et de secteur

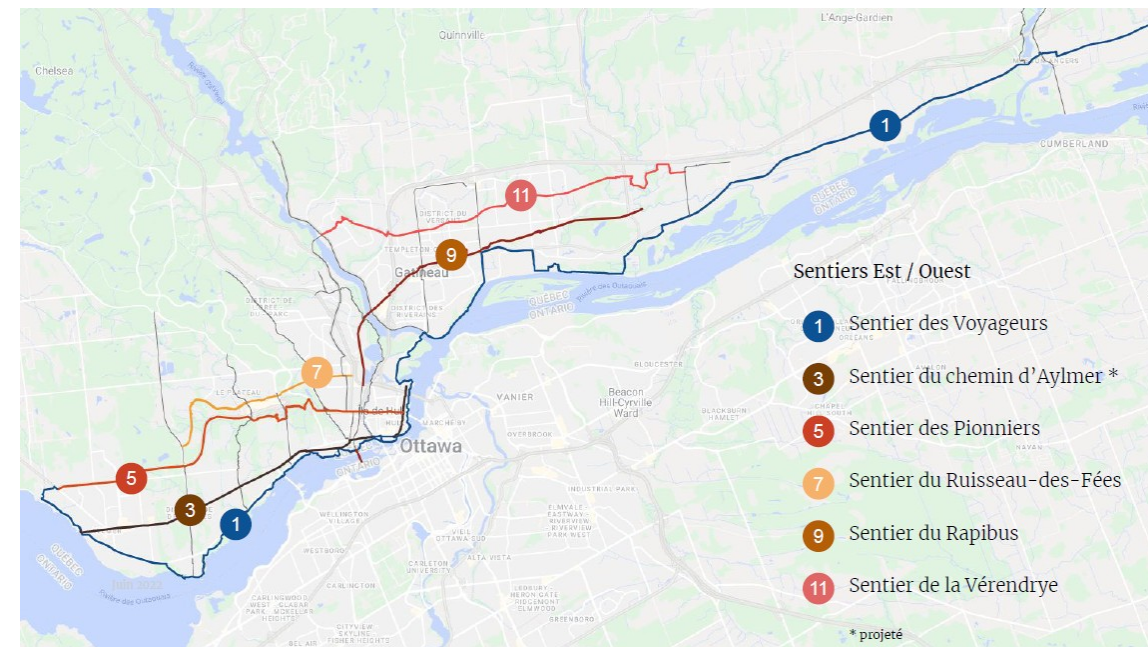
Segmentation du réseau

Compte-tenu de l'ampleur et la diversité du réseau cyclable, le guide proposait de segmenter le réseau en deux niveaux (un supérieur et un secondaire) et de principalement signaler le niveau supérieur.

Le réseau supérieur serait constitué de voies cyclables majoritairement situées en site propre permettant un transit entre quartiers et secteurs.

Ces voies cyclables seraient numérotées et auraient une signalisation d'information, de balisage, de destination et d'identification.

Réseau supérieur proposé



Le réseau supérieur proposé dans le Plan de signalisation comprenait 23 axes comptant 149 km de liens cyclables existant et 87 km à compléter pour un total de 236 km, à terme.

Les réseaux à haut niveau de service



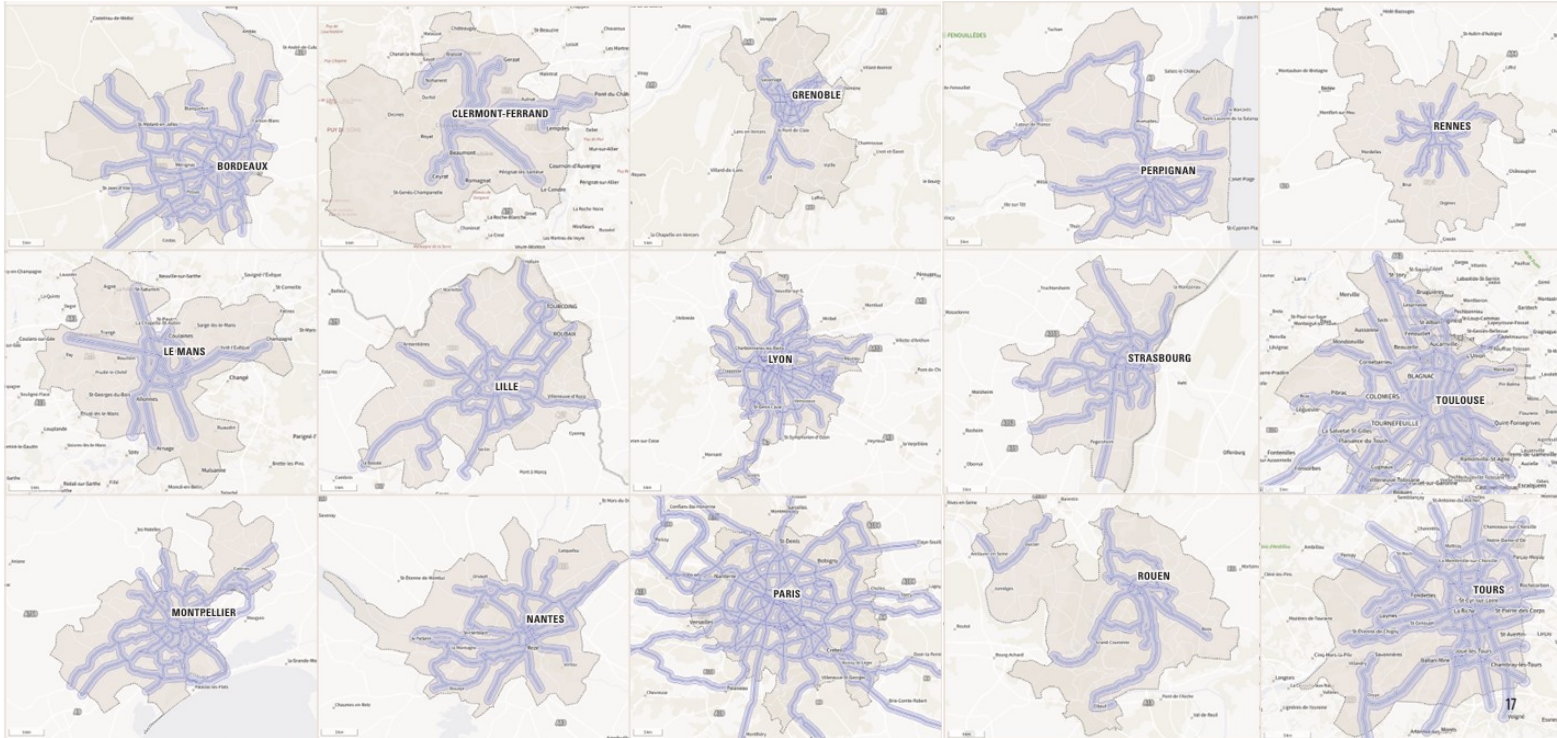
GATINEAU

Les réseaux à haut niveau de service



Depuis quelques années, des réseaux vélo à haut niveau de service (HNS) se développent en France, ou plus près de nous à Montréal et à Québec.

Les Réseaux Express Vélos (France)



Dans 15 des 30 plus grandes agglomérations françaises.

Les principaux critères de conception sont :

- Continu
- Direct
- Capacitaire
- Lisible

Source : WWF France (2026). *Réseaux express Vélo : Ces villes qui améliorent le quotidien des Français* 60 pages

Réseaux Express Vélo (Montréal)

Axes proposés



Projet de voies cyclables de 191 km qui relient différents points d'intérêt de Montréal.

Constitué de voies protégées, il permet de se déplacer à vélo de façon sécuritaire, efficace et agréable. Une fois terminé, il comptera 17 axes accessibles toute l'année.

Corridor Vivacité (Québec)



En 2034, il est visé que le territoire sera relié par un réseau CVC totalisant 150 km. À terme, c'est 85 % des 35 quartiers de la ville qui seront desservis par ces corridors, renforçant ainsi la connectivité entre les divers arrondissements.

Sommaire des caractéristiques

Caractéristique	France	Montréal	Québec
Trajets directs le long des axes de transport	●	●	●
Séparation physique avec la chaussée		●	●
Capacité de dépassement / d'accompagnement	●	●	●
Programmation des feux de circulation			●
Intersections sécurisées	●		
Signalisation et marquage distinctif	●	●	●
Déneigement hivernal		●	●

Résultats

le journal de montréal

«Impact direct» du REV: record du nombre de commerçants sur Saint-Denis

98.5

ÉMISSIONS

RATTRAPAGE

ANIMATEURS

BALADOS

ÉCOUTER EN DIRECT
Radio textos

Accueil > Société > Le REV: «Pas juste un succès montréalais, un s...

Pistes cyclables

Le REV: «Pas juste un succès montréalais, un succès international»

Publié le 21 avril 2026 par 98.5



0:00

7:10

Forte augmentation du nombre de vélos

Chemin
Sainte-Foy

le journal de québec

COPENHAGENIZE
INDEX 2025

Urban Mobility

Co-funded by the
European Union

THE INDEX ABOUT SUCCESS STORIES COMPARE CITIES TRAINING

The Copenhagenize Index is the most comprehensive and holistic ranking of bicycle-friendly cities in the world

Regional ranking

North America

1. Montréal (15)
2. Québec (29)
3. Vancouver (30)
4. Portland (35)
5. Minneapolis (44)

Latin America

1. Niteroi (43)
2. Bogota (51)
3. Fortaleza (69)
4. Guadalajara (73)
5. Buenos Aires (75)

Europe

1. Utrecht (1)
2. Copenhagen (2)
3. Ghent (3)
5. Amsterdam (4)
5. Paris (5)

Africa

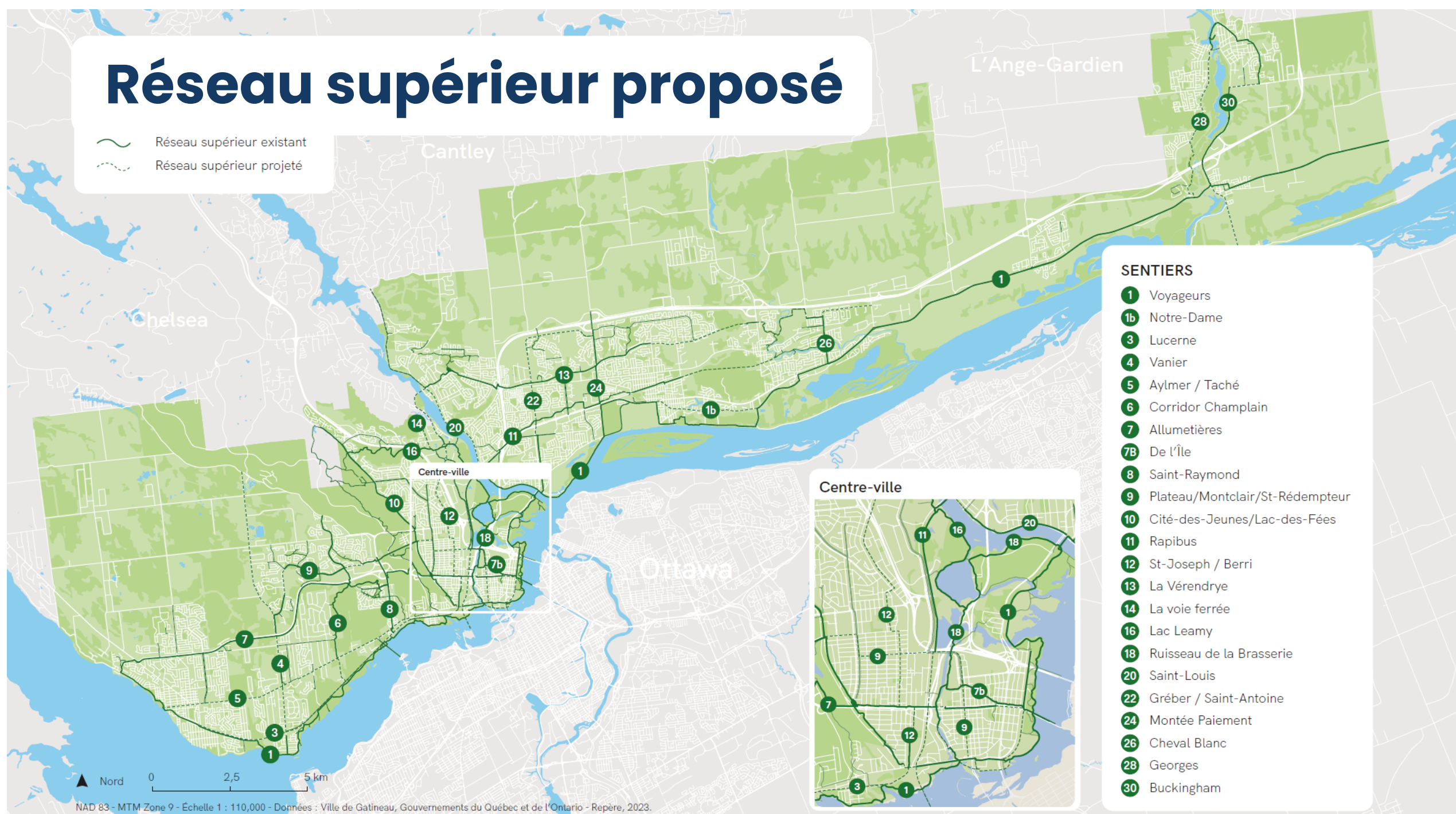
1. Quelimane (83)
2. Kisumu (94)
3. Addis Ababa (98)
4. Nairobi (99)
5. Ouagadougou (100)

Un réseau à HNS pour Gatineau



Réseau supérieur proposé

- Réseau supérieur existant
- - - Réseau supérieur projeté



Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Caractéristique constitutive lors de la sélection des axes proposées.

Progressivement

- Si des sections plus directes sont possibles, elles seront ajoutées au Plan directeur du réseau cyclable et seront traitées selon la priorisation en place et en fonction des opportunités et du financement disponible.

Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Une séparation physique de la chaussée est souhaitée par défaut pour les liens cyclables le long des grands axes.

Progressivement

- Si des tronçons sont sous les standards, l'installation de bollards en section pourra être évaluée (3 ou 4 saisons)

Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Généralement possible sur les pistes bidirectionnelles.

Progressivement

- Lors de projets d'aménagement ou de réaménagement, viser une largeur de 2 mètres par direction aussi souvent que possible.

Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux de circulation

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Validation des équipements et optimisation de la programmation des temps de traverse.

Progressivement

- Lorsque manquants, ajouts de système de détection sur les axes transversaux, au gré des opportunités.

Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Les intersections respecteront les standards de signalisation et marquage (interdiction de VDFR, bollards lors de fort mouvement de virage à droite, etc.).

Progressivement

- Lors de travaux de réfection d'envergure, évaluer la mise en place d'intersections sécurisées.

Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Caractéristique constitutive lors de la sélection des axes proposées.
- Évaluer la possibilité d'avoir un marquage distinctif.

Progressivement

- Le balisage et l'acheminement sera effectué lors de l'officialisation des axes.

Caractéristiques proposées



Trajets directs le long des axes de transport

Séparation physique avec la chaussée

Capacité de dépassement / accompagnement

Programmation des feux

Intersections sécurisées

Signalisation et marquage distinctif

Déneigement hivernal

À l'inauguration

- Caractéristique constitutive lors de la sélection des axes proposées.

Progressivement

- Établir une stratégie de déneigement des bandes cyclables.
- Prioriser le développement du réseau hivernal en fonction des axes projetés.

Plan d'actions



Échéanciers initiaux

1. Information

1a Synoptique

15,000 \$ 138 000 \$ 63 000 \$

1a Repère

23 000 \$ 10 500 \$

2. Balisage

2a Direction

160 800 \$ 79 500 \$

2b Confirmation (km)

179 400 \$ 125 100 \$

2c Direction

68 100 \$ 24 300 \$

3. Destination

3a Acheminement

116 400 \$

3b Cartographie

37 500 \$ 38 800 \$

4. Identification

4a Élément d'intérêt

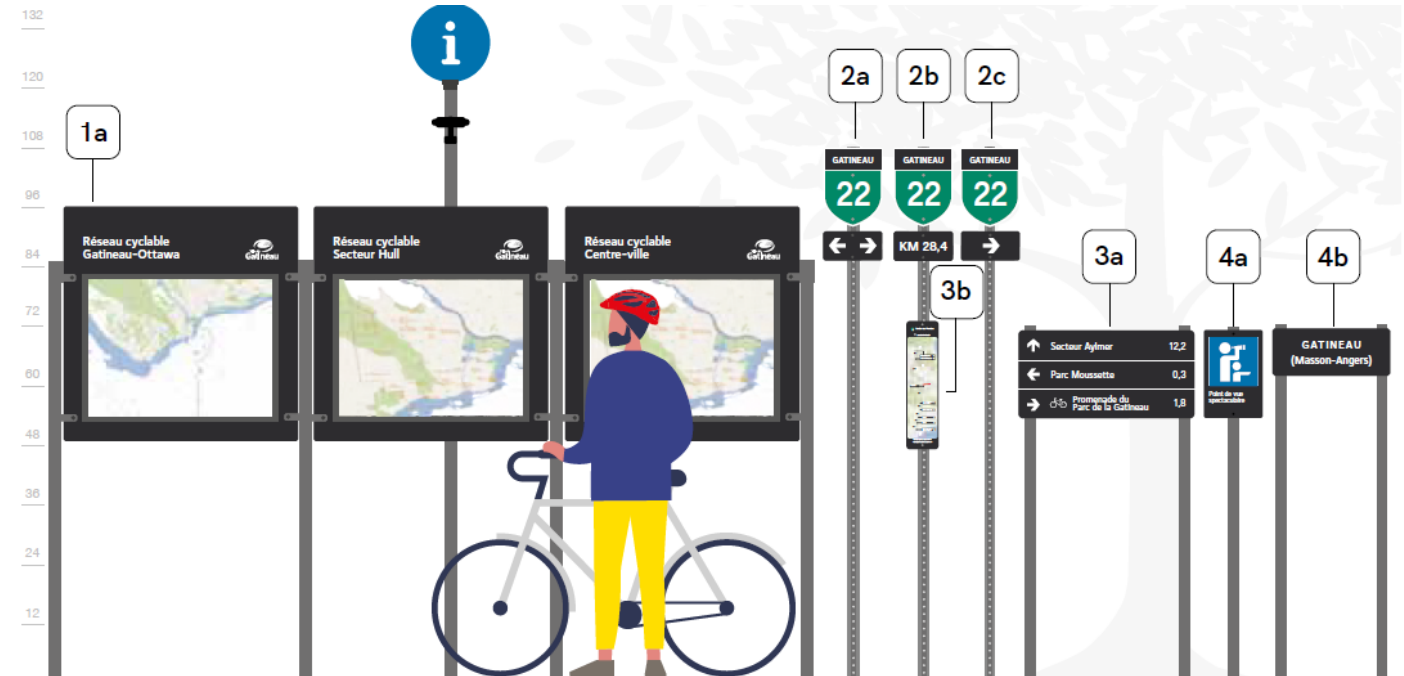
4b Limite administrative

6 825 \$

15,000 \$	161 000 \$	377 000 \$	228 700 \$	272 700 \$	31 125 \$
1 086 225 \$					

● Cartographie ● Implantation de la signalisation

*Estimation budgétaire de classe C.



Le plan de signalisation proposait d'installer progressivement les différents types de panneaux proposés suivant un calendrier de déploiement étalé sur 6 ans.

Mise à jour du plan de travail



2027

Officialisation des modalités d'un réseau cyclable à HNS

Validation à l'interne et avec les partenaires (STO, CCN, etc.)

Révision du plan de signalisation et priorisation des axes à HNS à réaliser

En fonction des modalités du réseau à HNS et des budgets disponibles

Planification du déploiement d'un premier axe à HNS

Signalisation, marquage, feux de circulation, test de matériaux, etc.

2028

Déploiement de la signalisation

Information sur l'ensemble du territoire ; Balisage et acheminement – Au rythme de déploiement des axes du RHNS

Annexes



Analyse des impacts de l'implantation du REV

Impacts du Réseau Express Vélo

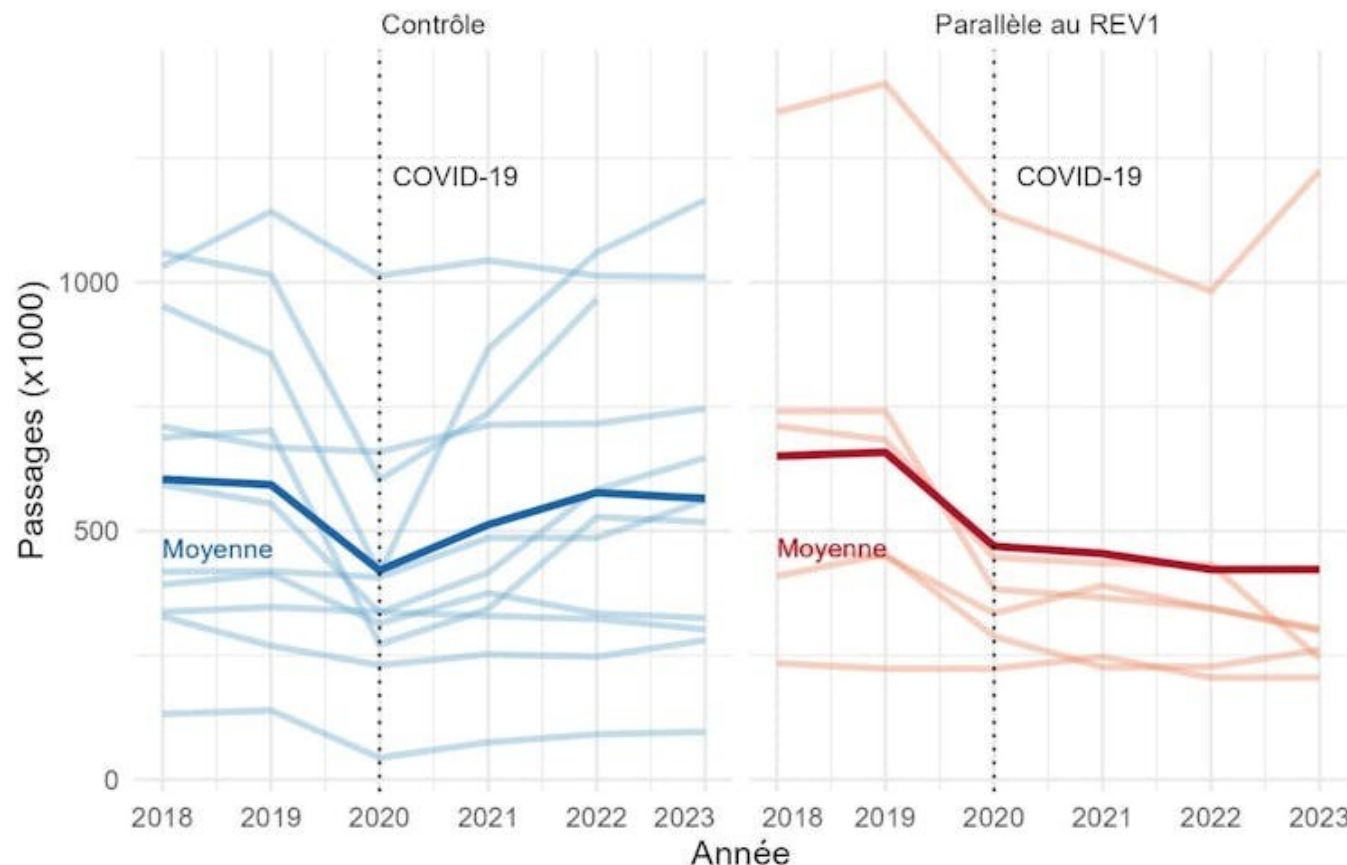


Impacts du Réseau Express Vélo

- Par leurs caractéristiques, les réseaux vélos à haut niveau de service deviennent un facteur déterminant dans l'augmentation de la pratique du vélo par tous les types d'utilisateurs ;
- Il est préférable d'éviter que l'identité des réseaux soit associée à la vitesse (« express », « vitesse », etc.) ;
- Certains critères doivent être implantés à l'inauguration des axes (ou des tronçons de ceux-ci) alors que d'autres peuvent être développés de façon progressive.



Impacts du Réseau Express Vélo



- L'implantation du REV1 a coïncidé avec la pandémie de Covid-19, ce qui a compliqué l'évaluation de son impact sur l'achalandage cycliste.
- La baisse d'achalandage sur les pistes parallèles suggère un transfert de cyclistes vers le REV1, ce qui est favorable, car davantage d'utilisateurs empruntent désormais une infrastructure considérée comme plus sécuritaire.

Impacts du Réseau Express Vélo



- Le REVI (...) a pu générer entre 430 000 et 840 000 nouveaux déplacements cyclistes en 2023, selon la localisation des capteurs.
- Ces observations s'inscrivent dans une tendance plus large mise en évidence par plusieurs études, qui soulignent (...) que l'absence de pistes protégées dissuade les cyclistes inexpérimentés d'utiliser le vélo comme mode de transport.
- Les cyclistes privilégient les pistes cyclables séparées ou protégées et ils sont disposés à parcourir une distance supplémentaire pouvant atteindre 67 % pour les voies hors rue.

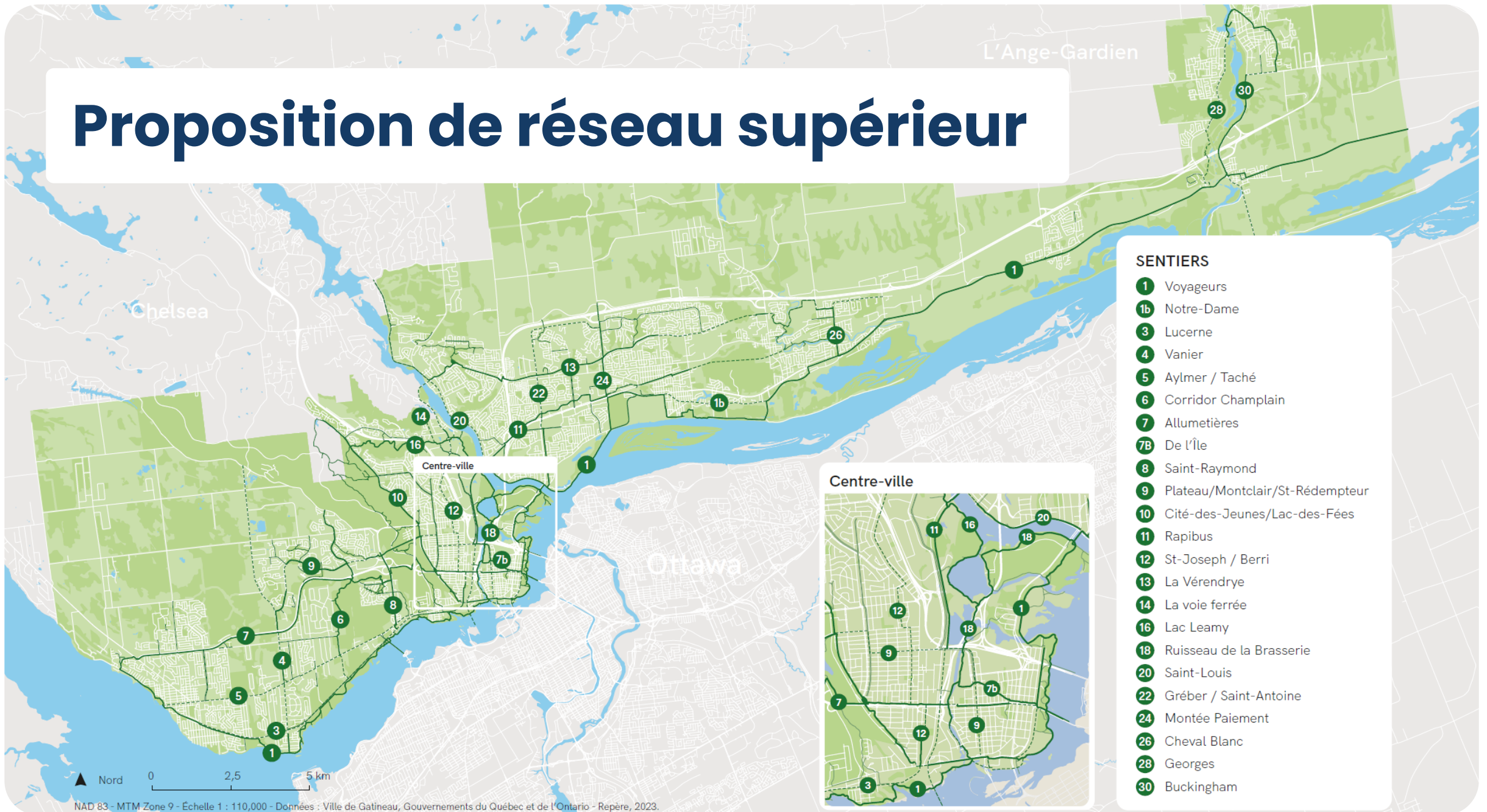
Impacts du Réseau Express Vélo

- (Les cyclistes) acceptent un allongement du temps de trajet de 20 minutes afin d'emprunter une piste protégée. La sécurité constitue un facteur déterminant dans le choix des itinéraires, en particulier dans les zones à forte probabilité d'accident.
- L'expansion du réseau cyclable est bénéfique, mais la qualité des infrastructures doit primer en cas de ressources limitées. Il est préférable d'investir dans des axes structurants et sécurisés, surtout en zones à forte circulation automobile.
- (Il est important) d'installer des compteurs car sans données précises, la dispersion des cyclistes sur plusieurs itinéraires peut fausser l'achalandage et masquer une hausse réelle.



Portrait sommaire du réseau supérieur proposé dans le Plan de signalisation

Proposition de réseau supérieur



Tronçons existants et projetés (2023)



		Existant	À aménager	Total
1	Les Voyageurs	57,5	1,0	58,5
1b	Notre-Dame	-	3,4	3,4
3	Lucerne	0,9	11,0	11,9
4	Vanier	1,6	7,7	16,0
5	Aylmer / Taché	-	11,0	11,0
6	Corridor Champlain	5,8	0,9	6,7
7	Allumettières	15,3	0,7	16,0
7b	De l'Ile	1,5	-	1,5
8	Saint-Raymond	2,7	-	2,7
9	Plateau / St-Rédempteur	7,0	5,9	12,9
10	Lac-des-Fées	7,7	0,1	7,8
11	Rapibus	9,5	7,1	16,6

		Existant	À aménager	Total
12	Berri / Saint-Joseph	1,0	7,3	8,3
13	La Vérendrye	9,5	8,0	17,5
14	Le Train	-	0,8	0,8
16	Leamy	8,3	-	8,3
18	Ruisseau de la Brasserie	5,1	0,4	5,5
20	Saint-Louis	1,8	7,8	9,6
22	Gréber / Saint-Antoine	2,0	5,1	7,1
24	Montée Paiement	2,4	-	2,4
26	Cheval Blanc	1,6	-	1,6
28	Georges	0,5	5,5	6,0
30	Buckingham	7,4	3,3	10,7
		149,1	87,1	236,1