
Projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier
Ville de Gatineau
Enquête et audience du BAPE
Mémoire en mon nom personnel
Gaetan Provencher
Gatineau

Je suis un bénévole représentant les intérêts des cyclistes depuis environ 1999. J'ai été impliqué à la réalisation de la Route verte en Outaouais, à la création d'une campagne de promotion d'utilisation du vélo pour aller au travail, le Réseau vélo boulot (2500 participants), à la création d'un organisme de concertation, Action vélo Outaouais, et maints autres dossiers, projets, comités auprès de la ville de Gatineau, de la ville d'Ottawa, de la Commission de la capitale nationale (CCN, région Gatineau-Ottawa) et de l'Association Québécoise des Transports et Routes (AQTR).

La rue Jacques-Cartier est dans une condition déplorable, surface très endommagée, absence totale d'accotements quel qu'ils soient ou dans un état presque aussi déplorable que ladite rue, haut volume de circulation, vitesse excessive, et autres problématiques.

Dans mon argumentaire suivant, je réfèrerai aux documents déposés par le promoteur et la Ville de Gatineau, ainsi qu'aux questions posées lors de la première partie de l'audience, aux réponses et commentaires. Certaines références ou extraits de documents ou courriels seront en annexe pour alléger le texte. Certains commentaires ou recommandations pourront peut-être être perçues hors-d'ordre, mais je tenais à répéter ici le même discours que je présente au promoteur (Gatineau) depuis des années dans des projets du même type ou différents.

Je suis en faveur du projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier, pour redonner aux citoyens une rue décente et sécuritaire ainsi qu'aux cyclistes et autres usagers. Je veux que les infrastructures cyclistes ou autres soient faites selon les règles de l'art et non pas assujetties à des budgets existants ou à venir.

En terminant, je vous prierais de noter que je suis un "amateur éclairé" qui a acquis une bonne connaissance de la question et développé une certaine expertise que ma formation de professionnel (génie mécanique) permet de comprendre et d'évaluer mais qui ne peut être considéré comme étant mon domaine d'expertise professionnel, en relation avec mon code d'éthique. Ce mémoire n'est pas un avis professionnel mais peut être considéré comme un moyen d'animer et d'enrichir la discussion autour des problématiques.

Gaetan Provencher

Je reprends en Chapitre 1 les points apportés dans ma lettre de requête. En Chapitre 2, ce seront des points supplémentaires connexes apparus lors de la partie 1 des audiences. Certaines de mes questions ont été répondues lors de la première partie de l'audience et j'accepte les réponses. Elles ne seront pas traitées ici.

Note : les acronymes JC correspond à la rue Jacques-Cartier, SL correspond à la rue St-Louis, GB correspond à la rue Gréber et RV correspond à la Route verte.

CHAPITRE 1

1.

Fausse piste multi-fonctions, seulement 3.5 m de largeur, limité par l'enrochement à la rivière.

Selon la définition donnée par le promoteur sur le document DQ1.1, point 7:

Les usages qui seront permis sur le sentier multifonctionnel sont les suivants : le cyclisme, la course à pieds, la marche (piéton), le patin à roues alignées, la planche à roulette, le segway et autres usages récréatifs similaires. Les usages reliés aux personnes à mobilité restreinte (fauteuil roulant, triporteur) seront également permis.

Selon le Guide de Vélo Québec (VQ) (voir la bibliographie), page 38 à 41, tableau 4.6 critères de conception du sentier polyvalent selon l'usage, la largeur optimale minimum devrait être de 4.0 m.

Monsieur Renaud, qui n'est pas cycliste, doit garder aussi en mémoire que même avec une piste cyclable (ou multi-usages) en site propre, la Loi permet aux cyclistes d'emprunter la rue. Donc la problématique associée à l'ouverture subite de portières d'autos et de circulation dense et rapide restera la même.

Concernant l'enrochement en rivière, je constate à la lecture en diagonale des différents documents que cela ne semble pas trop inquiéter qui que ce soit. C'est peut-être que cet enrochement est relativement faible. Je suis prêt à croire qu'il y a une limite mais quelle est-elle?

Recommandation:

Réviser à la hausse la largeur de la piste multi-usages en respectant la largeur d'enrochement permise selon les critères gouvernementaux.

2.

Problèmes de sécurité aux 2 extrémités, Est (lien avec la Route verte et la rue St-Louis) et Ouest (intersection avec le boulevard Gréber, au pont Lady-Aberdeen).

À l'Est, le tracé me semble maintenant acceptable. Le sentier restera une intersection en Y et aligné sur le tronçon Nord-Sud de la RV le long du golf Tecumseh, axe de la Montée Paiement. Une "erreur" d'interprétation suite à la consultation de dessins non-représentatifs du projet portait à croire que la piste cyclable quittait l'emprise de la rue actuelle pour se brancher plus à l'Est sur SL. Par contre, la traverse de la rue SL pour la RV sera à plusieurs mètres à l'Est du feu de circulation de la future intersection en T. Comment pourra-t-on actionner ce feu plutôt qu'attendre un créneau propice affecté par le feu de circulation pour véhicule?

À l'Ouest, l'intersection GB et JC reste à mon avis problématique, voir point 6.

Recommandation:

Réviser le concept de traverse de la rue SL à l'intersection avec JC, avec la collaboration des groupes d'intérêts et les cyclistes.

3.

Type de feu de circulation à la rue St-Louis.

Selon VQ, Guide page 95, un feu en mode protégé et en mode de détection active serait préférable ou en mode de détection manuelle (page 96) advenant l'absence d'équipements de détection efficace (boucle métallique ou radar ou vidéo). Le Guide mentionne que la vitesse des rues ou routes se doit d'être dite "modérée". Malheureusement, cette définition est large et souvent qualitative.

Selon Transport Québec :

Le temps de traversée se calcule essentiellement en divisant la longueur du passage par la vitesse de marche des piétons. Cette vitesse varie de 0,9 m/s à 1,3 m/s. Par exemple, pour un passage piétonnier d'une longueur de 12 mètres, le temps de traversée sera de 12 secondes si la vitesse de marche est de 1 m/s.

(note : c'est la même gamme de vitesse utilisée à Ottawa)

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/vehicules_promenade/reseau_routier/signalisation/signaux_lumineux/feux_pietons

La Ville de Gatineau utilise une abaque pour déterminer le nombre de véhicules nécessaires pour justifier un feu pour cyclistes et conclue que plus de 900 véhicules par jour sont requis (toutes directions confondues). La gamme de vitesse utilisée par une multitude d'instances municipales, provinciales et fédérales est 0.9 à 1.3 m/s. Mes recherches personnelles ont trouvées qu'on utilise plutôt alentour de 1m/s et que la vitesse de 0.75 m/s serait à considérer dans les voisinages de personnes âgées ou à mobilité réduite.

À 0.9 m/s, cela donne environ 725 véhicules; à 0.75 m/s, on descend à 500 véhicules.

Recommandations:

Ré-évaluer le nombre de véhicules requis pour l'installation d'un feu pour cyclistes et piétons.

Trouver une solution au manque d'accès physique à l'appel de feu pour traverser SL, avec la collaboration des groupes d'intérêts et les cyclistes.

Investiguer un appel de traverse séquentielle, temps plus long sur demande en comparaison du séquençage pour véhicules (2 timing différents). Par exemple : arrêt de 10 secondes en mode circulation automatique, arrêt de 20 secondes suite à une demande par bouton poussoir ou détection d'un piéton ou cycliste.

4.

Dénomination du sentier par rapport au réseau de la Ville de Gatineau (entretien), utilitaire ou récréatif.

Selon la caractérisation de la ville, utilitaire ou récréatif (voir la définition au paragraphe précédent) ce sentier sera aménagée et entretenu d'une certaine façon pour déplacement récréatif ou transport utilitaire. Un conflit d'utilisateur est évident, les risques seront augmentés vu la largeur peu optimale et le nombre d'utilisateurs de types différents.

Monsieur Fullwood a aussi relevé le potentiel conflit d'utilisateurs entre récréatif et utilitaire. Les détails de conception peuvent être différents parfois, la vitesse permise en étant un sérieux. M. Renaud reconnaît qu'il pourrait avoir des conflits et que cela restera à établir plus tard. Ceci est une justification indirecte à la tenue de consultation avec les cyclistes ou leurs représentants de groupe d'intérêts. M. Fullwood a mentionné aussi la problématique du conflit potentiel entre les cyclistes et la mise à l'eau d'embarcation. Selon la réponse de M. Renaud, je crois qu'on a répondu qu'à la problématique de descente de motorisés. Les nombreux canots ou kayaks qu'on pourra mettre à l'eau à peu près n'importe où seront un problème. Le canoteur ou kayakiste sera attentif aux automobiles, le canot ou le kayak sur la tête, et omettra de faire attention aux cyclistes ou piétons.

Recommandation:

Une signalisation claire (marquage au sol) de passage de cyclistes et d'embarcation non-motorisée.

Réviser la dénomination du sentier, avec la collaboration des groupes d'intérêts et cyclistes

Effectuer un comptage des différents types d'utilisateurs pour avoir le portrait actuel et extrapoler ces chiffres en collaboration avec les groupes d'intérêts et les cyclistes.

Fin du Chapitre 1

CHAPITRE 2

5.

Comité cyclisme Gatineau

Je reconnais que cette problématique ne fait pas directement partie du projet ici discuté. Comme déclaré à la première partie de l'audience publique, plusieurs questions auraient pu être répondues si elles avaient été soumises à ce Comité. De plus, plusieurs détails à venir pour la complétion du projet devraient être soumis à ce Comité.

Je déplore le manque de coopération des services de la Ville de Gatineau. Le refus à la Commission et aux citoyens d'une copie de la Carte maîtresse ou du Plan de développement du réseau, soi-disamment un outil d'aide à la planification, est quant à moi spécieux et de mauvaise foi. Un simple ajout de la mention "ébauche" ou "non-officiel" serait suffisant.

Le Plan de développement du réseau cyclable a été fait il y a 10 ans avec la collaboration des groupes d'intérêts cycliste du temps et des partenaires régionaux. Il était convenu que certaines informations demeureraient confidentielles, pour éviter la spéculation de terrains potentiellement à acquérir pour recevoir un sentier. Des organismes tel que Vélo-Services, la patrouille bénévole à vélo, ont eu beaucoup de problèmes à avoir une copie de travail pour leurs activités. Je considère comme un manque de respect envers les payeurs de taxes ce refus de rendre public cet outil.

Document déposé par Gatineau, numéro DA19

Présentation du but du comité

On fait un bref historique des comités des sentiers antérieurs. On mentionne, entre autres, qu'un comité sur le développement des sentiers récréatifs a reçu le mandat du conseil municipal de la Ville de Gatineau, en 2003, d'élaborer, entre autres, un plan quinquennal de développement des sentiers récréatifs. Ce comité a débuté ses activités le 20 février 2003 et la dernière rencontre a eu lieu le 1er septembre 2005.

De plus, on rappelle qu'à la suite d'une noyade d'un jeune usager du sentier récréatif du ruisseau de la Brasserie, un Coroner avait été nommé pour analyser les circonstances de ce tragique accident. On explique qu'un rapport du Coroner a été déposé au conseil municipal et plusieurs recommandations ont été acceptées, notamment, une portant sur la mise en place d'un comité de travail sur la sécurité des sentiers récréatifs. Un groupe de travail a donc été mis sur pied dans le but de relever les endroits dangereux.

Le but de ce nouveau comité sera le développement des pistes et sentiers proposés et les rencontres pourraient avoir lieu tous les deux mois.

Dans un autre document déposé, DQ1.1, page 12, on y cite des lignes directrices datant de 2003. Elles n'ont jamais été révisées à ma connaissance.

Selon l'échange courriels en annexe et l'encadré ci-haut, ce Comité se devait d'exister et de se rencontrer régulièrement.

La note de service M. Gandji datée du 4 octobre 2012 confirme que la dernière réunion dudit comité a eu lieu en février 2011. Pour des raisons obscures, Gatineau a décidé de réformer ce comité et cette "réforme" n'est toujours pas terminée. De mémoire, et indirectement confirmé par cette note de service, Gatineau voulait trop de partenaires à la table en même temps, ce qui complique d'avoir tous ces gens en même temps et pour des raisons parfois hors de leur mandat spécifique. Cette approche est rarement une recette gagnante pour un comité actif.

L'allégation que des réunions ont été tenu en octobre 2011, en janvier et septembre 2012 est de mauvaise foi. Ces réunions ont été organisés par la CCN qui nous a invité à assister à deux rencontres par année du comité inter-agence de Gatineau-Ottawa-CCN. Ces rencontres ne portent que sur le réseau commun aux 3 entités, ne regardent absolument pas ce qui se passerait dans le secteur Gatineau ou Buckingham.

Est-ce que Gatineau compte sur la CCN pour faire sa job? Je dois aussi déplorer la qualité des interventions des représentants de la Ville de Gatineau à ces rencontres. J'en ai été témoin personnellement et la dernière réunion de septembre 2012 (j'étais absent) n'a pas été guère mieux selon certains participants.

Recommandations:

Révision complète d'ici 6 mois du Plan de développement du réseau avec la collaboration des groupes d'intérêts et les cyclistes.

Remise de copies de la Carte et du Plan aux ayants droits

Terminer la réforme du comité avant le 1 avril 2013, avec la collaboration des groupes d'intérêts et les cyclistes.

Changement d'attitude des fonctionnaires de la Ville de Gatineau participant à ce Comité, voire leurs remplacement par des fonctionnaires plus motivés.

6.

Virage à gauche en provenance du Nord sur Gréber

Le vaste projet en question de réaménagement de la totalité de la rue Gréber, c'est dans 10 ans que ça va aboutir, ça fait 2 ans que quelqu'un travaille dessus, il n'y a pas eu de consultation, il n'y a pas de groupe de travail, pas de comité, etc. Le terme "Aucun échéancier" doit probablement dire "calendes grecques".

On règle un problème d'incapacité à faire respecter la loi, virage interdit utilisé quand même, en permettant maintenant de faire quelque chose qui était interdit! Je ne crois pas que les véhicules prendront préférablement la rue St-Louis car des rues reliant SL à JC, alentour du bar Le Forum, du restaurant Sterling et du Quai des artistes, deviendront à sens unique. C'est plus simple de continuer sur Gréber et tourner à gauche. La même chose s'applique lorsque SL sera bouchée entre GB et St-Antoine. Je ne crois pas non plus que cette manœuvre servira essentiellement aux résidents, voir les

commerces sus-nommés.

Selon le rapport d'accidentologie fourni, document DA13, au moins 15 accidents légers en 2009 et en 2011, pour un total de près de 40 accidents en 3 ans au coin de GB et JC! Selon le document DA12, il n'y a eu que 4 accidents à JC et SL en 3 ans.

Pas de restriction en heures d'affluence, j'en ai surpris quelques uns avec cela! La majorité (41%) des accidents (légers) ont eu lieu en soirée (tard) et en après-midi (31%), toujours selon le document déposé.

Recommandation:

Révision de la partie Sud de Gréber à l'intersection avec JC, avec des comptages récents et pertinents, avec la collaboration des groupes d'intérêts et les cyclistes.

7.

Congestion

Il est clair qu'une étude extensive de la circulation du quartier, situation actuelle, n'a pas été faite. Avec les projets futurs de résidences (augmentation de la densité) la circulation attendra des niveaux insupportables. La situation actuelle est déjà problématique, avec la rue SL relativement étroite et vétuste. Son état est semblable à ce qu'était la rue JC il y a 5-10 ans. Des nouveaux développements sont déjà en construction ou complétés.

Je ne suis pas convaincu que l'étroitesse de la future rue sera une mesure d'atténuation de vitesse et de découragement de l'utilisation suffisante comme le croit le promoteur. L'ajout d'obstacles additionnels sera requis, selon le programme annuel d'atténuation de vitesse de la Ville de Gatineau.

Recommandation:

Même recommandation qu'au point 6, mais pour le quartier au complet, les rues SL, St-Antoine, etc

8.

Sécurité routière et bruit

L'augmentation de la circulation routière augmentera le niveau sonore avoisinant les résidences et la piste cyclable, ainsi que les embarcations à moteur qui font déjà trop de bruit et qui augmenteront par le rajout de haltes nautiques pour motorisés. Les différents utilisateurs de la piste multi-usages n'entendront pas distinctement les véhicules en approche, en plus d'être distrait par le paysage.

Recommandations:

Réduction des motorisés et favoriser le canot et le kayak.

Utiliser la norme sonore recommandée lors du BAPE du chemin Pink

Finaliser l'entente entre les différentes instances (municipales, provinciales et fédérales) pour faire respecter les lois et règlements sur la rivière

9.
Compteurs cyclistes

Il est fait mention à quelques endroits dans les réponses de la Ville et du promoteur aux questions de la Commission du manque de certaines données sur la circulation et sa caractérisation, et on peut deviner d'autres absences de données indirectement. La Ville semble refuser l'installation de compteurs cyclistes, pratique largement répandue à Montréal et Ottawa.

Les chiffres cités dans la réponse de la Ville de Gatineau (document DQ1.1, point 10) sont un ou des comptages manuels portant sur quelques heures de la journée. Je constate que la majorité des accidents sur Gréber-JC sont en soirée (tard), après les heures normales de bureau.

Recommandations:

Installation de compteurs automatiques pour cyclistes selon un plan global développé avec les partenaires (STO, CCN, MTQ, etc) et les groupes d'intérêts et les cyclistes.

10.
Éclairage DEL, avec détection

Le promoteur désire un éclairage permanent sur la piste cyclable. Je suggère l'installation de lampadaires ou bollards à DEL, avec détection de mouvement dans certains cas.

Exemples :

http://www.lighting.philips.com/main/projects/mini_iridium.wpd

http://www.uniquelighting.com/product_pages/Bollards.htm

Recommandations:

Installation de lampadaires ou bollards à DEL.

11.
Programme Véloce

Mise au point de l'assertion ou allégation de M.Renaud, il semble y avoir confusion dans la connaissance des programmes de financement pour les pistes cyclables.

Voir en annexe le copier-coller à partir du site web de Transport Québec.

Gatineau a une mauvaise réputation concernant les demandes de financement. Gatineau prétexte un manque de ressources, de temps, de compétence, etc. Selon mes recherches, une rencontre

très préliminaire a eu lieu très récemment avec Transport Québec concernant une éventuelle demande de financement. La campagne actuelle de financement est fermée par épuisement des fonds. C'est souvent le premier arrivé qui est le premier servi.

Recommandation:

Que la Ville de Gatineau accélère ses demandes de financement aux différents programmes.

12.

Utilisation de la rue par des autobus.

Réponse à Monsieur Poissant concernant l'utilisation de la rue JC par le transport collectif

Donc, est-ce que la question du transport en commun est entrée dans l'exercice? Oui, mais qu'on sache, la Société de transport des Outaouais, de qui relève la 1965 gestion des transports en commun, n'a pas de volonté actuellement d'utiliser la rue Jacques-Cartier. Il n'y en a pas d'autobus qui passe sur Jacques-Cartier présentement, à ce que je sache, puis c'est ça. Puis quand la question a été posée à la STO : « Est-ce que ça fait partie de vos plans que d'aller là? » La réponse est non.

Je déplore le manque de vision de la STO. L'utilisation aux heures d'affluence de cette rue adaptée pour ces heures de pointe contribuerait à diminuer l'achalandage et les conséquences sur la qualité de vie des citoyens et de l'environnement.

Recommandation

Que la STO reconsidère sa décision.

13.

Hydrologie du secteur

J'ai posé la question de l'hydrolisme ou l'hydrologie de la portion de terrain entre le golf Tecumseh (axe Montée Paiement) et les maisons construites à l'Ouest dudit golf. Selon M. Roberge, les eaux s'écoulant du fossé (maintenant une conduite souterraine, un collecteur) jouxtant le golf sont d'un "bassin versant" différent des eaux qui s'écouleraient vers le petit marais. Le collecteur se jette à la rivière sous l'intersection actuelle JC et SL. Selon mes recherches non-scientifiques, le collecteur prendrait les eaux à partir de la partie Nord de la Montée Paiement. Je ne suis pas spécialiste dans ce domaine, mais je suppose que ce sont les eaux de surface de la zone entre le golf et les habitations, zone maintenant plate et sans fossé, qui s'écouleront vers le marais. Et deux personnes m'ont dit que les retards aux travaux sur le nouveau collecteur provenaient de matériel contaminés à l'intérieur du collecteur et non de conditions climatiques.

Je me dois d'accepter la réponse de M. Roberge qui est le spécialiste mais j'apporte quand même le commentaire à la Commission

FIN du mémoire

ANNEXE

Du point 5, Comité cycliste Gatineau

Échange de courriels concernant le Comité vélo de Gatineau

Gaetan Provencher

6 novembre 2011

J'aimerais savoir si la rencontre automnale du comité vélo de la Ville de Gatineau a eu lieu? Même question pour la partie mobilité durable de la révision du schéma d'aménagement.

(fin)

Carol Hébert

7 novembre

Pour le comité vélo, je suis en discussion avec le Service des loisirs pour revoir le format. Je dirais que la rencontre aura lieu en décembre ou janvier (pas idéal mais j'aime mieux la tenir que de la laisser tomber).

Quant au plan de transport et de mobilité durable une convocation devrait être envoyée prochainement.

(fin)

Carol Hébert

29 juin 2011

Bonjour chers membres du comité de travail du PTMA,

Maintenant que ma contribution à la commission d'enquête (BAPE Pink) est presque terminée, il me fait plaisir de retrouver ce projet captivant qu'est le premier plan de transport « durable » de la Ville de Gatineau !

Le site de partage est maintenant actif et j'ai mis plusieurs documents intéressants sur celui-ci. Ci-dessous vous trouverez les informations pour y accéder :

Tel que discuté lors de la réunion de démarrage, n'hésitez pas à y déposer les documents que vous jugez intéressants et pertinents. Toutefois, afin de ne pas surcharger les boîtes de courriels des participants il serait important de ne pas envoyer de courriel à chacun des dépôts.

Du point 11, Programme véloce

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/route_verte/programme_veloce

Le Programme d'aide financière au développement de la Route verte permet de soutenir financièrement le milieu dans le but de: terminer la Route verte, un réseau cyclable de 5 351 kilomètres à l'échelle du Québec, inauguré en 2007, et en consolider le développement par l'ajout de tronçons; améliorer et mettre à la norme les tronçons de la Route verte déjà construits; développer des réseaux cyclables régionaux se greffant à la Route verte. L'embauche des jeunes pour la réalisation de ces aménagements cyclables est favorisée lorsque cela est possible.

Le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte a pour but de soutenir les partenaires municipaux dans la prise en charge de l'entretien du réseau cyclable national qu'est la Route verte. Il vise les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseauroutier local, pourvu que ces aménagements soient situés sur l'itinéraire de la Route verte. L'aide financière accordée représente 50 % des coûts d'entretien maximaux admissibles, coûts qui varient selon le type d'aménagement cyclable faisant l'objet du programme.

Le Programme Véloce vise à accélérer la mise en place d'infrastructures cyclables en augmentant le soutien financier des partenaires municipaux. Ce programme est un programme accessoire qui s'applique en sus des programmes hôtes suivants et pour certaines dépenses admissibles de ces mêmes programmes hôtes :

^ [Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile \(PAGMTAA\);](#)

^ [Programme d'aide financière au développement de la Route verte \(PAFDRV\).](#)

Bibliographie

Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

Guide technique

<http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/publications-techniques>

2009, Vélo Québec Association

ISBN 978-2-922418-16-3

