

Mémoire d'Action vélo Outaouais déposé au
Bureau d'audiences publiques de
l'environnement dans le cadre du projet de
réaménagement du secteur de la rue
Jacques-Cartier

26 octobre 2012

Notre organisme

Action vélo Outaouais s'est constitué à l'automne 2010, en un organisme sans but lucratif afin de regrouper les principaux clubs et organismes cyclistes de toute la région outaouaise ainsi que des leaders impliqués dans le monde du cyclisme en Outaouais.

Action vélo Outaouais a pour objectifs de :

- . Promouvoir le vélo à des fins touristiques, récréatives et de transport lorsque ces fonctions ne sont pas assumées par un organisme membre;
- . Représenter les intérêts des cyclistes auprès des différentes autorités, agences et institutions;
- . Contribuer à planifier, élaborer, promouvoir et développer l'aménagement de la Route verte et des réseaux cyclables .

(Voir www.actionvelooutaouais.org pour une description détaillée de l'organisme).

Notre compréhension et analyse du projet

C'est avec intérêt que nous avons pris connaissance du projet de réaménagement du secteur de la rue Jacques-Cartier à Gatineau. Cette rue est présentement empruntée par plusieurs cyclistes. En plus de servir de transit pour des cyclistes utilitaires, elle offre de magnifiques points de vue sur les rivières des Outaouais et Gatineau.

À l'heure actuelle dans la région, nous constatons une augmentation du nombre de cyclistes utilitaires, de cyclistes « touristes » et sportifs (d'entraînement). Les cyclistes utilitaires et touristes empruntent principalement des rues et des sentiers polyvalents. La raison en est fort simple : Le réseau cyclable de l'Outaouais est principalement constitué de sentiers polyvalents que l'on retrouve dans le parc de la Gatineau et à l'intérieur des ceintures vertes de Gatineau et d'Ottawa. Quant aux cyclistes sportifs, ils empruntent parfois les sentiers polyvalents mais plus souvent la chaussée et les « promenades » comme celles du parc de la Gatineau. Voyons maintenant ce que nous propose le projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier.

Le sentier proposé : Risque important de conflits entre les divers usagers

En ce qui nous concerne, deux des objectifs du projet sont particulièrement intéressants, soit « favoriser l'accès public à la rivière » et « rehausser le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. » Toutefois, concilier ces deux objectifs relève du défi. Ce que nous anticipons, c'est un potentiel conflit d'usagers sur le sentier polyvalent¹ prévu et doté d'une largeur de 4 m. Ce tronçon diffère des autres sentiers polyvalents de Gatineau et d'Ottawa. En effet, ces derniers offrent des activités près du sentier polyvalent : parcs, plages, sentiers pédestres, etc. Or dans le cas de l'Option 4, retenue par le promoteur, l'accès à la rivière se limitera principalement à marcher sur le sentier polyvalent, faute d'espace entre la rivière et la rue. Bref, il n'y a pas ici de diffusion d'activités des deux côtés du sentier, mis à part l'aménagement type « placette

¹ Dans le Guide des aménagements cyclables de Vélo-Québec, un sentier polyvalent se définit comme un aménagement en site propre qui n'est pas exclusif aux cyclistes. Le document de CIMA utilise trois vocables : sentier récréatif, aménagement cyclable et piste multifonctionnelle qui, à notre avis, définissent la même réalité : un sentier polyvalent.

et quai de promenade », qui prévoit un petit sentier de promenade pour les marcheurs. Donc, l'accès à la rivière se limitera principalement à une occupation de la piste cyclable, provoquant ainsi une congestion et risque de conflits. Or l'expérience régionale nous apprend que là où il y a congestion, une partie non négligeable des cyclistes décide de circuler sur la rue la plus proche. Premier exemple : Le sentier des Voyageurs, portion du sentier polyvalent s'étendant du parc Moussette au pont Champlain. Malgré des attraits non négligeables de chaque côté du sentier polyvalent (sentiers pédestres vers la rivière ou le marais, la plage, le parc Moussette, terrains de jeux), les marcheurs et patineurs sont si nombreux (surtout la fin de semaine) qu'une partie sans cesse croissante des cyclistes emprunte le boulevard Lucerne. Deuxième exemple : Les sentiers polyvalents du Canal-Rideau à Ottawa : La congestion est fréquente et plusieurs cyclistes utilisent plutôt les chaussées des promenades Colonel-By et Queen-Elisabeth pour se déplacer.

Surtout à cause du manque d'espace entre la rivière et la rue Jacques-Cartier, nous craignons ce phénomène de congestion. Plusieurs cyclistes seront tentés de « prendre la rue » Jacques-Cartier comme le permet le code de la route. Ils le feront aussi pour se rendre dans les commerces (restaurants et cafés).

Sur un sentier polyvalent, il n'y a pas de solution parfaite pour réussir la cohabitation de tous les utilisateurs : cyclistes, cyclistes avec remorques, piétons, poussettes, patineurs à roues alignées, trottinettes, fauteuils roulants, vélos électriques, skieurs à roulettes, bernaches, etc. Pour atténuer les effets d'une telle cohabitation, l'Institut national de santé publique du Québec propose une voie très large avec séparation des usagers.² À son tour, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) précise cette notion de largeur : « Lorsqu'il y a une circulation importante de piétons, on peut aménager un sentier en parallèle d'une largeur d'au moins 1,5 m et distant d'au moins 1 m de la piste...Si cette distance ne peut être respectée, le sentier peut être ramené sur une courte distance. »³ Comme le MTQ recommande une largeur de piste cyclable bidirectionnelle minimale de 2,75 m (pour un débit moyen estival de 1500 cyclistes et moins, ce qui est notre cas ici), il faudrait ajouter 1,5 m pour un sentier parallèle destiné aux piétons et 1 m de bordure entre ce sentier et la piste cyclable. Cela fait au total 5,25 m de largeur. Le document de CIMA ne prévoit que 4 m de largeur. Ce faisant, nous proposons de revoir à la hausse la largeur prévue pour le sentier polyvalent et d'y inclure du marquage au sol afin d'accommoder plus adéquatement la diversité et le nombre d'utilisateurs anticipés. Un très bel exemple d'un tel aménagement destiné à la cohabitation de multiples usagers est le Parcours des Anses à Lévis.

² « Une voie très large peut atténuer les effets d'une telle cohabitation mais la séparation des usagers offre un plus grand confort à chaque utilisateur. » Institut national de santé publique du Québec, *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, avril 2009, page 33.

³ Idem

Extrémités ouest et est du sentier de la rue Jacques Cartier : aménagement de piètre qualité

Sachant que les extrémités ouest (intersection rue Jacques Cartier, boul. Gréber et pont Lady-Aberdeen) et est (intersection rue Jacques Cartier et rue St-Louis) ne font pas partie du projet de réaménagement à l'étude, nous ne pouvons passer sous silence les risques importants de sécurité que nous y retrouvons, notamment pour les cyclistes. Nous croyons qu'une part de responsabilité revient ici aux promoteurs du projet compte tenu que l'on incite les cyclistes à se déplacer sur la rue Jacques-Cartier.

À cet effet, on dénote chez les promoteurs une certaine indifférence quant aux aménagements sécuritaires destinés aux cyclistes à chacune des extrémités. D'une part, l'intersection ouest (rue Jacques-Cartier, boul. Gréber et pont Lady Aberdeen) est considérée, comme une des plus ambiguë et difficile à traverser dans la région (aucun marquage spécifique, aucune boucle de détection pouvant être activée par les cyclistes, signalisation déficiente, etc.). De plus, la nécessité de descendre du vélo et de marcher sur le trottoir élargi du pont Lady Aberdeen nous apparaît exagérée compte tenu qu'il s'agit de l'itinéraire officiel de la Route Verte. Par ailleurs, la traverse de la rue St-Louis à l'extrémité est de la rue Jacques-Cartier constitue un danger important pour les cyclistes étant donné la vitesse élevée de circulation des automobilistes (aucune traverse pour cyclistes identifiée, aucune mesure d'apaisement de la vitesse de circulation, absence d'arrêt sur la rue St-Louis). Nous ne pouvons concevoir qu'un projet aussi important et coûteux que le réaménagement de la rue Jacques-Cartier puisse s'amorcer et aboutir à des intersections de piètre qualité, dangereuses et hostiles aux cyclistes, qui rappellent, empruntent par le fait même la Route Verte (supposément, selon le magazine National Geographic, considérée comme la meilleure voie cyclable au monde!).

Les installations destinées aux cyclistes

Compte tenu de l'importance de cet aménagement cyclable, nous souhaitons attirer l'attention du promoteur quant à la nécessité de prévoir des installations qui comprendraient à la fois des espaces de stationnement vélo le long du sentier et près des commerces ainsi que des commodités novatrices comme des pompes à vélo publiques et panneaux affichant le réseau national des sentiers afin de mieux desservir les usagers. Le Guide des aménagements cyclables de Vélo Québec constitue à notre avis la référence par excellence en la matière et dont les promoteurs devraient invariablement s'inspirer.

Conclusion

En conclusion, nous croyons avoir démontré que la sécurité des usagers du sentier récréatif repose sur une cohabitation cyclistes-piétons harmonieuse sur le sentier, qui est facilitée par un marquage clairement identifié sur le sentier et dans un scénario où celui-ci est suffisamment large pour répondre aux recommandations du MTQ. Bien que la solution de la cohabitation n'est pas parfaite, elle nous apparaît la meilleure mais seulement avec les recommandations proposées. Enfin, nous tenons à assurer le

promoteur de notre entière collaboration à promouvoir auprès des cyclistes les comportements de courtoisie et de civisme sur le sentier polyvalent proposé.

Jacques Fournier, au nom d'Action vélo Outaouais