



Système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau

Mémoire d'Action vélo Outaouais

Juin 2019

Mise en contexte et introduction

Action vélo Outaouais (AVO) a analysé avec grand intérêt le projet de mise en place d'un système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau. À cet effet, et après avoir pris connaissance des documents disponibles jusqu'à maintenant, AVO souhaite partager ses observations et ses recommandations auprès de la Société de transport de l'Outaouais (STO). Ce mémoire a non seulement pour objectifs d'y apporter des éléments de bonification, mais également d'identifier des considérations que nous jugeons essentielles à l'atteinte des buts du projet.

Tout d'abord, AVO tient à souligner son accord avec le principe voulant qu'il soit impératif de prévoir dès maintenant la mise en place d'un système de transport collectif pour le secteur ouest. Ce secteur de la Ville de Gatineau est évidemment appelé à connaître une croissance démographique importante au cours des prochaines années et décennies. AVO tient également à saluer la STO et la Ville de Gatineau pour cette démarche de consultation en cours ainsi que sur les divers scénarios envisagés qui ont forcément été réfléchis en considérant plusieurs aspects et défis significatifs.

Notre mémoire est composé d'observations des scénarios proposés ainsi que de recommandations d'améliorations que nous jugeons impératives du point des cyclistes en général et plus précisément pour les cyclistes navetteurs. Pour ce faire, nous structurons notre mémoire comme suit :

- Déplacements vélo du domicile des cyclistes vers les stations et les corridors proposés
- Déplacements vélo à même les corridors proposés
- Déplacements vélo en complémentarité avec les types de service proposés (tramway ou autobus) soit en y transportant son vélo à même les véhicules ou soit en y laissant son vélo à des endroits sécurisés aux stations.
- Traverse des ponts vers Ottawa

Observations et recommandations

Déplacements vélo du domicile des cyclistes vers les stations et les corridors proposés

En premier lieu, nous jugeons primordial d'assurer des voies d'accès sécuritaires à vélo entre le domicile des cyclistes et les stations, de même que les corridors du système de transport collectif. À cet effet, nous ne pouvons qu'insister sur l'arrimage et l'harmonisation des différents scénarios proposés avec les liens cyclables identifiés et priorisés dans le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau adopté en décembre 2018. Selon nos lectures des documents mis de l'avant par la STO, nous constatons un intérêt manifeste d'y intégrer les cyclistes. Toutefois, nous regrettons l'absence de mention d'arrimages et d'harmonisation entre le réseau cyclable proposé par la Ville de Gatineau et les différents scénarios de station et de corridors de transport collectif. Nous sommes conscients que les scénarios de localisation des stations et des corridors sont préliminaires et que plus de détails seront fournis en temps et lieu. Ce faisant, nous croyons qu'il est néanmoins primordial de prendre en considération, dès maintenant, ces différents liens qui seront aménagés d'ici 2025 avec le tracé proposé par la STO. Ne pas considérer sérieusement ces aspects viendrait, selon nous, miner considérablement les retombées du système de transport collectif puisque ce dernier exige un rabattement de divers modes de transport (piétons, vélo, automobile) vers les stations du réseau.

Déplacements vélo à même les corridors proposés

Considérant que bon nombre de cyclistes souhaiteraient poursuivre leur trajet domicile-travail (ou vers les études) à vélo sur les corridors choisis, nous croyons important d'insister sur des considérations techniques qui répondent aux meilleures pratiques en matière d'aménagement de voies cyclables. Nous profitons de l'occasion pour souligner que l'aménagement de la voie cyclable du Rapibus a contribué énormément au développement du vélo dans les secteurs Gatineau et Hull. Bien que certaines embûches demeurent, il va de soi que plusieurs cyclistes en provenance du secteur Gatineau ont bénéficié d'une voie cyclable sécuritaire, jusqu'à lors quasi inexistante, dans le cadre de leurs déplacements utilitaires et récréatifs.

Il apparaît malgré tout important de rappeler que les voies cyclables qui seront aménagées devront offrir un niveau très élevé de confort et de sécurité pour les cyclistes. Sauf exception, les aménagements cyclables unidirectionnels et séparés de la chaussée sont à privilégier. Dans certains cas, des aménagements cyclables bidirectionnels peuvent être envisagés, mais uniquement en fonction de critères de sécurité très élevés. Malheureusement, souvent ce type d'aménagement est à proscrire étant donné les nombreuses entrées charretières qui augmentent les risques de collisions entre vélos et véhicules motorisés. Également, nous tenons à mentionner que tout lien manquant dans l'axe cyclable devra nécessairement être évité afin de ne pas compromettre son utilisation.

Les aménagements cyclables devront nécessairement inclure un volet d'entretien saisonnier et périodique. De plus, l'utilisation en hiver est également essentielle à l'utilisation optimale du réseau cyclable. À cet effet, un programme d'entretien hivernal en conformité avec les orientations de réseau blanc de la Ville de Gatineau devra être intégré au projet.

Enfin, nous invitons les éventuels concepteurs des aménagements cyclables à suivre les différents guides existants et reconnus en la matière de même qu'à consulter les organismes vélos comme le nôtre en vue de s'assurer que les investissements soient utilisés à bon escient.

Déplacements vélo en complémentarité avec les types de service proposés (soit tramway ou autobus) soit en y transportant son vélo à même les véhicules ou en y laissant son vélo dans des endroits sécurisés aux stations.

Conscients que plusieurs cyclistes navetteurs se rendront à leur milieu de travail ou d'études en complémentarité avec le système de transport collectif, nous souhaitons attirer l'attention de la STO au fait que ces déplacements intermodaux pourraient soit prendre deux formes. D'une part la combinaison « vélo personnel – transport collectif – marche (ou autre mode de transport actif) » ou « vélo personnel – transport collectif – vélo personnel ». Les configurations des stations devraient dans les deux assurer un niveau de sécurité élevé pour les cyclistes et autres usagers du transport collectif notamment les piétons afin de minimiser les risques de conflits.

Pour la première forme d'intermodalité, nous tenons à souligner l'importance de la présence aux stations de supports à vélos de qualité, en nombre suffisant, bien localisés, avec abri contre les intempéries, de même que des caméras de sécurité et un éclairage adéquat. Nous aimerions que la STO explore la possibilité d'aménager les enclos fermés avec serrures activées via une carte PRESTO. Ajoutons que la présence de bornes de réparation de vélo viendrait compléter l'offre prévue aux cyclistes.

Pour la deuxième forme d'intermodalité, nous jugeons essentiel que tous les véhicules choisis (tramway et autobus) devraient inclure la possibilité d'y transporter son vélo personnel. Les wagons de tramways devront prévoir une section dédiée spécifiquement aux vélos de sorte que ceux-ci soient stationnés de façon sécuritaire et conviviale. Pour ce qui est des autobus, nous invitons bien évidemment la STO à étendre son offre de support à vélos à l'avant des autobus.

Traverse des ponts vers Ottawa

Pour bon nombre de citoyens, la traverse de la rivière des Outaouais est une réalité quotidienne. Comme pour les usagers du transport en commun, ces passages vers Ottawa comportent parfois des défis considérables. Bien conscients du fait que le système structurant de transport collectif en provenance de l'ouest devra emprunter le pont du Portage. Nous tenons à mettre en lumière quelques considérations tant pour la cohabitation vélo-autobus/tramway-automobile sur ce pont que des alternatives pour les cyclistes navetteurs.

Des travaux de réfection du pont du Portage ont été effectués en juin 2019. Des aménagements cyclables ont été intégrés au concept afin de sécuriser les cyclistes et d'en améliorer le confort lors de la traverse, notamment par l'ajout d'une barrière physique et l'aménagement d'un accotement. Nous souhaitons bien évidemment que tout projet d'aménagement d'un système structurant de transport collectif viendrait maintenir les mêmes standards d'aménagements cyclables.

Nous profitons aussi pour mentionner que les cyclistes navetteurs de l'ouest de Gatineau ont également différentes options de traverses avec les ponts Champlain et Union (Chaudière). Ajoutons à ces ponts, la possibilité d'ajout d'une voie cyclable sur le pont Prince-de-Galles permettant ainsi de joindre l'important pôle de travail que constitue le secteur Pré Tunney. Nous invitons ainsi la STO à favoriser ces connexions par l'aménagement de stations à proximité des corridors d'accès vers ces ponts.

Conclusion

Action vélo Outaouais accueille très favorablement les divers scénarios proposés pour le système structurant de transport collectif pour l'ouest de la Ville de Gatineau. Nous partageons bien sûr un but commun à savoir la réduction de la part modale de l'auto-solo. Ce projet bénéficiera non seulement aux usagers du transport en collectif, mais aussi aux milliers de cyclistes navetteurs qui pourront bénéficier de différentes façons de cette infrastructure d'envergure. L'ouverture de la STO aux considérations des cyclistes est de bon augure pour la communauté vélo de Gatineau et en continuité aux diverses collaborations que nous avons connues au cours des quelque 15 dernières années. Action vélo Outaouais sera encore une fois très heureux de poursuivre ces collaborations.