

# Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery

## Gestion de la circulation Secteur Saint-Yves Bilan et interventions complémentaires

16 juin 2009



Division du transport

# Plan de la présentation

## Six (6) sections

- Mise en contexte
- Interventions retenues (2 avril 2009)
- Bilan des interventions réalisées
- Objectifs devant guider les interventions
- Interventions complémentaires proposées
- Conclusion



**Mise en contexte**

## Mise en contexte

- La Ville de Québec a implanté, dans la semaine du 4 mai, trois (3) mesures discutées lors de la rencontre de consultation du 2 avril dernier
- La mise en œuvre de ces mesures a été accompagnée d'un processus de suivi visant à évaluer les impacts de celles-ci

## Mise en contexte

- La présente soirée vise deux (2) objectifs:
  - Présenter les impacts des mesures qui ont été mises en place
  - Présenter des ajustements qui pourraient être mis en œuvre pour rencontrer davantage les objectifs du projet



**Interventions retenues**  
**2 avril 2009**

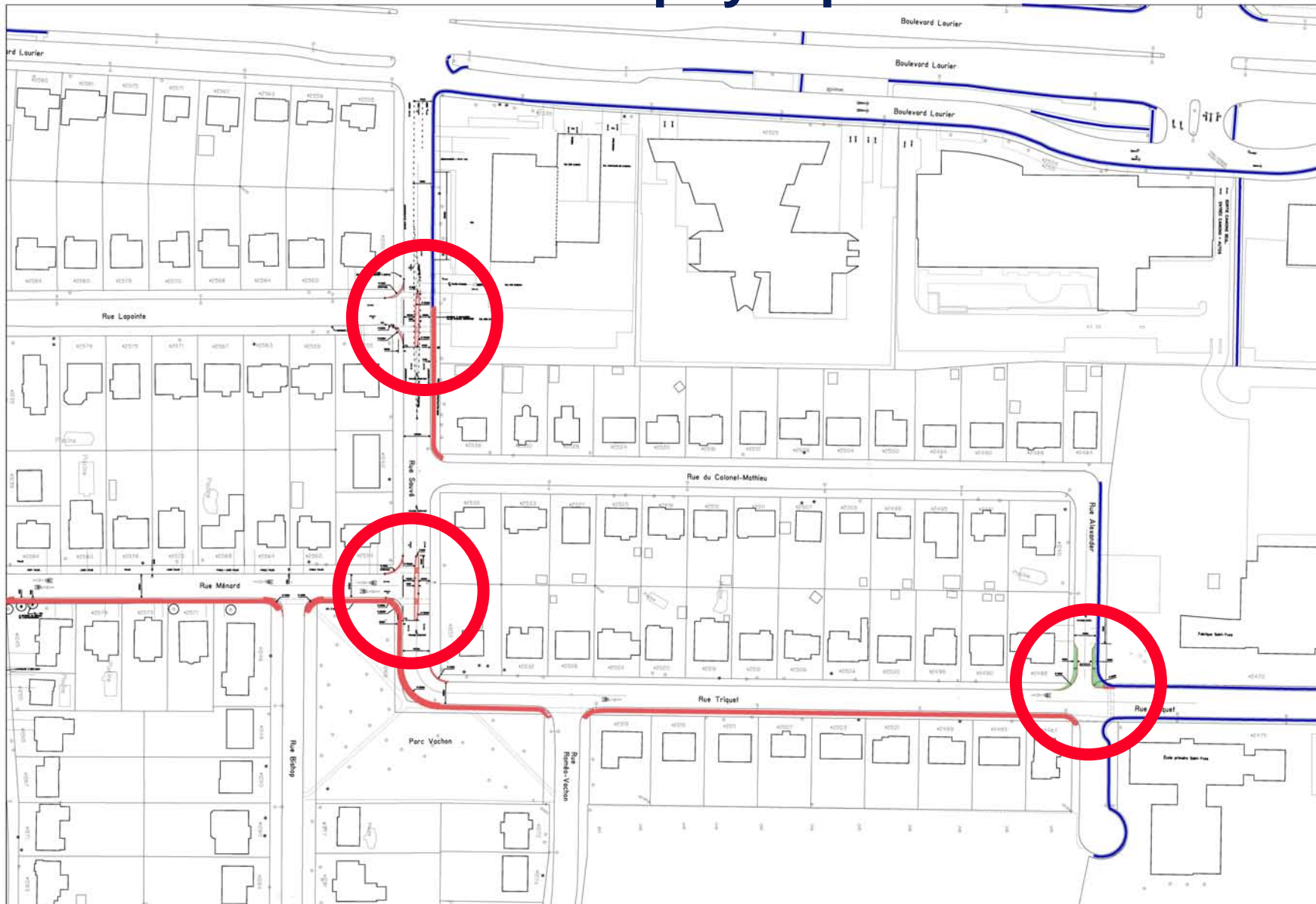
# **Interventions retenues**

## **Interventions réalisées**

- **Mise en place d'entraves physiques temporaires aux endroits suivants:**
  - **Intersection Sauvé / Ménard**
  - **Intersection Sauvé / Lapointe**
  - **Intersection Triquet / Alexander**

# Interventions proposées

## Entraves physiques



# Entraves physiques Intersection Sauvé / Lapointe

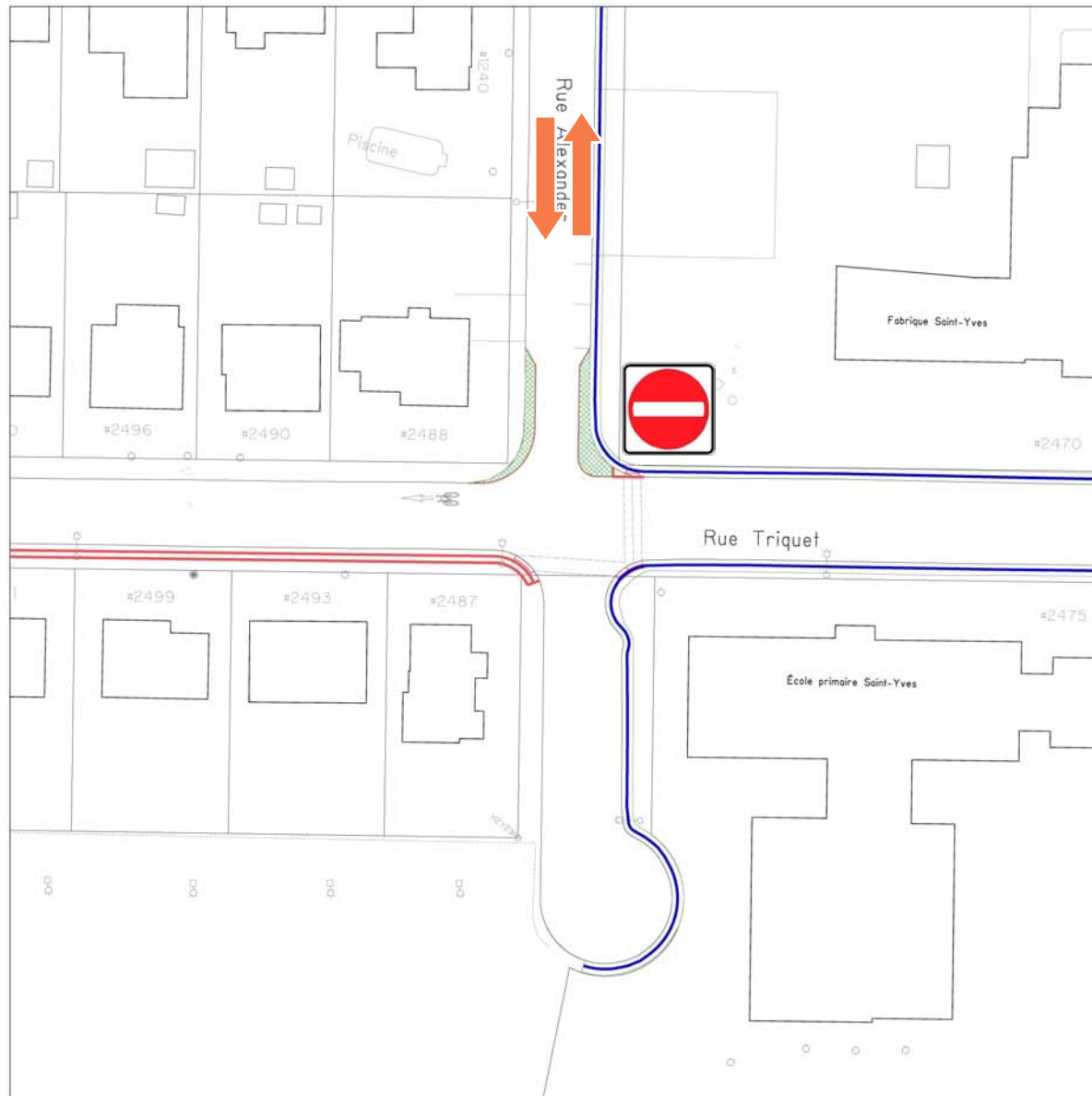


# Entraves physiques

## Intersection Sauvé / Ménard



# Entraves physiques Intersection Triquet / Alexander



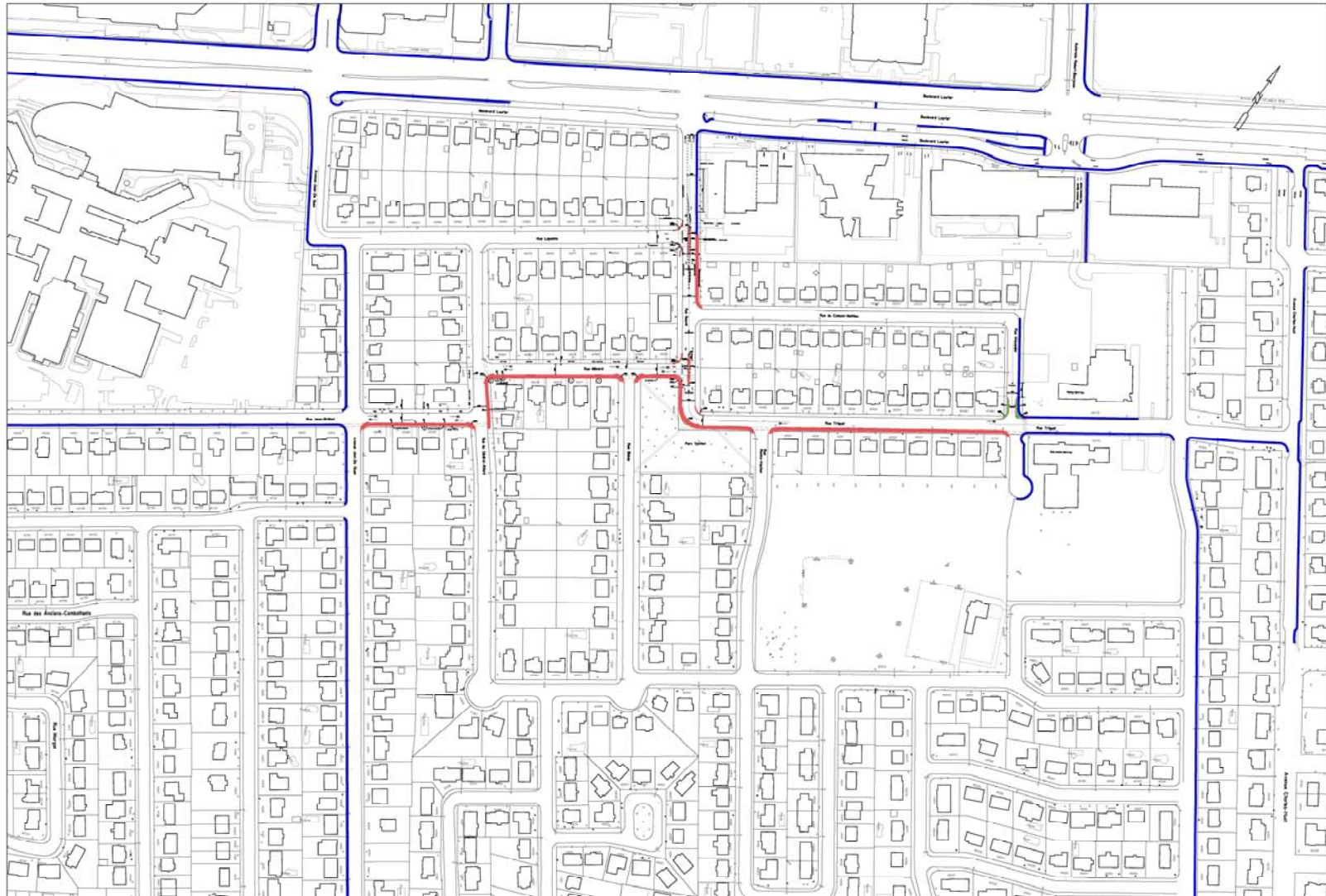
# Interventions retenues

## Interventions à venir

- Construction de nouveaux trottoirs

# Interventions proposées

## Nouveaux trottoirs





# **Bilan des interventions réalisées**

# Bilan des interventions réalisées

## Activités

- Relevés des débits de circulation
- Observations du comportement des automobilistes
- Relevés de la vitesse des véhicules

# Bilan des interventions réalisées

## Débits de circulation

- Relevés aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi à six (6) intersections entre le 21 mai et le 26 mai
- Comparaison des résultats avec les données recueillies avant l'implantation des mesures temporaires

# Bilan des interventions réalisées

## Débits de circulation

- Les tableaux suivants présentent les débits de circulation observés sur une rue, dans les deux (2) directions, durant une période de 60 minutes aux périodes de pointe

# **Bilan des interventions réalisées**

## **Variation des débits de circulation**

### **Rue Ménard**

<b>Période</b>	<b>Nombre de véhicules</b>		
	<b>Avant</b>	<b>Après</b>	<b>Variation</b>
<b>Pointe AM</b>	<b>291</b>	<b>134</b>	<b>- 54 %</b>
<b>Pointe PM</b>	<b>477</b>	<b>89</b>	<b>- 81 %</b>

# Bilan des interventions réalisées

## Variation des débits de circulation

### Rue Lapointe

Période	Nombre de véhicules		
	Avant	Après	Variation
Pointe AM	204	109	- 47 %
Pointe PM	357	245	- 31 %

# Bilan des interventions réalisées

## Variation des débits de circulation

### Rue Triquet

Période	Nombre de véhicules		
	Avant	Après	Variation
Pointe AM	544	419	- 23 %
Pointe PM	629	448	- 29 %

# **Bilan des interventions réalisées**

## **Variation des débits de circulation**

### **Avenue Charles-Huot (au sud de Triquet)**

<b>Période</b>	<b>Nombre de véhicules</b>		
	<b>Avant</b>	<b>Après</b>	<b>Variation</b>
<b>Pointe AM</b>	<b>782</b>	<b>617</b>	<b>- 21 %</b>
<b>Pointe PM</b>	<b>713</b>	<b>639</b>	<b>- 10 %</b>

# Bilan des interventions réalisées

## Variation des débits de circulation

### Rue Roméo-Vachon (au nord de Gregg)

Période	Nombre de véhicules		
	Avant	Après	Variation
Pointe AM	<b>N.D.</b>	152	<b>N.D.</b>
Pointe PM	60	201	+ 235 %

# Bilan des interventions réalisées

## Variation des débits de circulation

### Rue Gregg (à l'ouest de Roméo-Vachon)

Période	Nombre de véhicules		
	Avant	Après	Variation
Pointe AM	<b>N.D.</b>	115	<b>N.D.</b>
Pointe PM	132	243	+ 84 %

# **Bilan des interventions réalisées**

## **Variation des débits de circulation**

### **Rue Jean-Brillant (à l'est de Jean-De-Quen)**

<b>Période</b>	<b>Nombre de véhicules</b>		
	<b>Avant</b>	<b>Après</b>	<b>Variation</b>
<b>Pointe AM</b>	<b>358</b>	<b>192</b>	<b>- 43 %</b>
<b>Pointe PM</b>	<b>489</b>	<b>286</b>	<b>- 41 %</b>

# **Bilan des interventions réalisées**

## **Variation des débits de circulation**

### **Avenue Jean-De-Quen (au nord de Jean-Brillant)**

<b>Période</b>	<b>Nombre de véhicules</b>		
	<b>Avant</b>	<b>Après</b>	<b>Variation</b>
<b>Pointe AM</b>	<b>564</b>	<b>1023</b>	<b>+ 81 %</b>
<b>Pointe PM</b>	<b>500</b>	<b>1090</b>	<b>+ 118 %</b>

# Bilan des interventions réalisées

## Comportement des automobilistes

- Demi tour sur la rue Colonel-Mathieu
- Demi tour aux extrémités des îlots
- Circulation en sens interdit

# **Bilan des interventions réalisées**

## **Comportement des automobilistes**

### **Taux d'infraction**

<b>Localisation</b>	<b>Taux d'infraction</b>	
	<b>Pointe AM</b>	<b>Pointe PM</b>
<b>Intersection Sauvé / Ménard</b>	<b>1 %</b>	<b>10 %</b>
<b>Intersection Sauvé / Lapointe</b>	<b>6 %</b>	<b>9 %</b>

# Bilan des interventions réalisées

## Conclusion

- Les mesures mises de l'avant permettent de réduire les débits de circulation. Elles incitent cependant certains automobilistes à emprunter des chemins alternatifs
- Des mesures complémentaires doivent être implantées pour atténuer les impacts observés



# **Objectifs devant guider le choix des interventions**

# Objectifs

## Huit (8) objectifs

- Réduire la circulation de transit sur les rues locales
- Inciter les véhicules en transit à emprunter le réseau artériel
- Inciter les véhicules qui se destinent aux immeubles du boulevard Laurier à emprunter le réseau artériel
- Maintenir une bonne accessibilité pour l'ensemble des résidants du quartier

# Objectifs

## Huit (8) objectifs

- **Maintenir une bonne accessibilité aux établissements scolaires**
- **Maintenir une bonne accessibilité au CHUL**
- **Maintenir une bonne accessibilité aux véhicules d'urgence**
- **Créer des conditions propices au déplacement des piétons et des cyclistes**



# **Interventions complémentaires proposées**

# Interventions complémentaires

## Propositions de la population

- Plusieurs citoyens ont formulé des suggestions visant à faciliter l'atteinte des objectifs

# **Interventions complémentaires**

## **Propositions de la population**

- **Toutes les propositions ont été analysées en fonction de divers critères:**
  - **Respect des objectifs initiaux**
  - **Efficacité**
  - **Impact pour les résidents**
  - **Exigences en matière de surveillance policière**
  - **Contraintes légales**

# Interventions complémentaires

## Propositions de la population

- Création de culs de sac
- Mise en place d'interdiction d'entrer dans le quartier aux périodes de pointe
- Mise en place d'interdiction de tourner aux périodes de pointe

# Interventions complémentaires

## Principes retenus

- Poursuivre l'utilisation de mesures auto-exécutoires
- Ne pas limiter la sortie et l'entrée au quartier

# Interventions complémentaires

## Mesures proposées

- Prolongement du terre-plein sur la rue Sauvé
- Retrait des entraves sur la rue Alexander
- Mise en place d'un terre-plein diagonal à l'intersection de la rue Roméo-Vachon et de la rue Gregg

# Interventions complémentaires

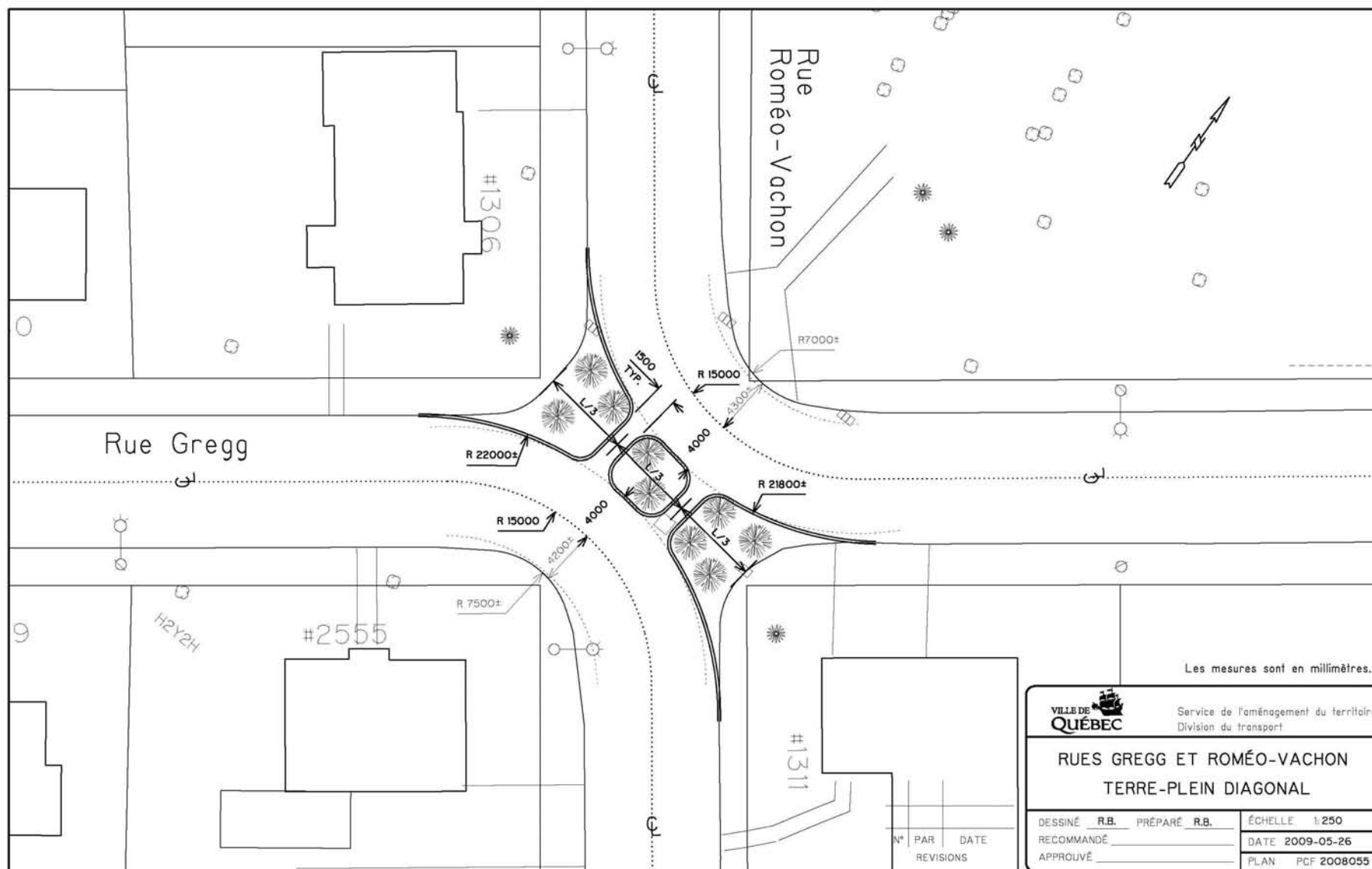
## Mesures proposées

- Mise en place d'obligation d'aller tout droit à trois (3) intersections sur le chemin Saint-Louis (pointe AM)
- Mise en place d'une interdiction de tourner à droite à l'intersection de la rue Teillet et de la rue Roméo-Vachon (pointe PM)

# Interventions complémentaires



# Interventions complémentaires



Les mesures sont en millimètres.



Service de l'aménagement du territoire  
Division du transport

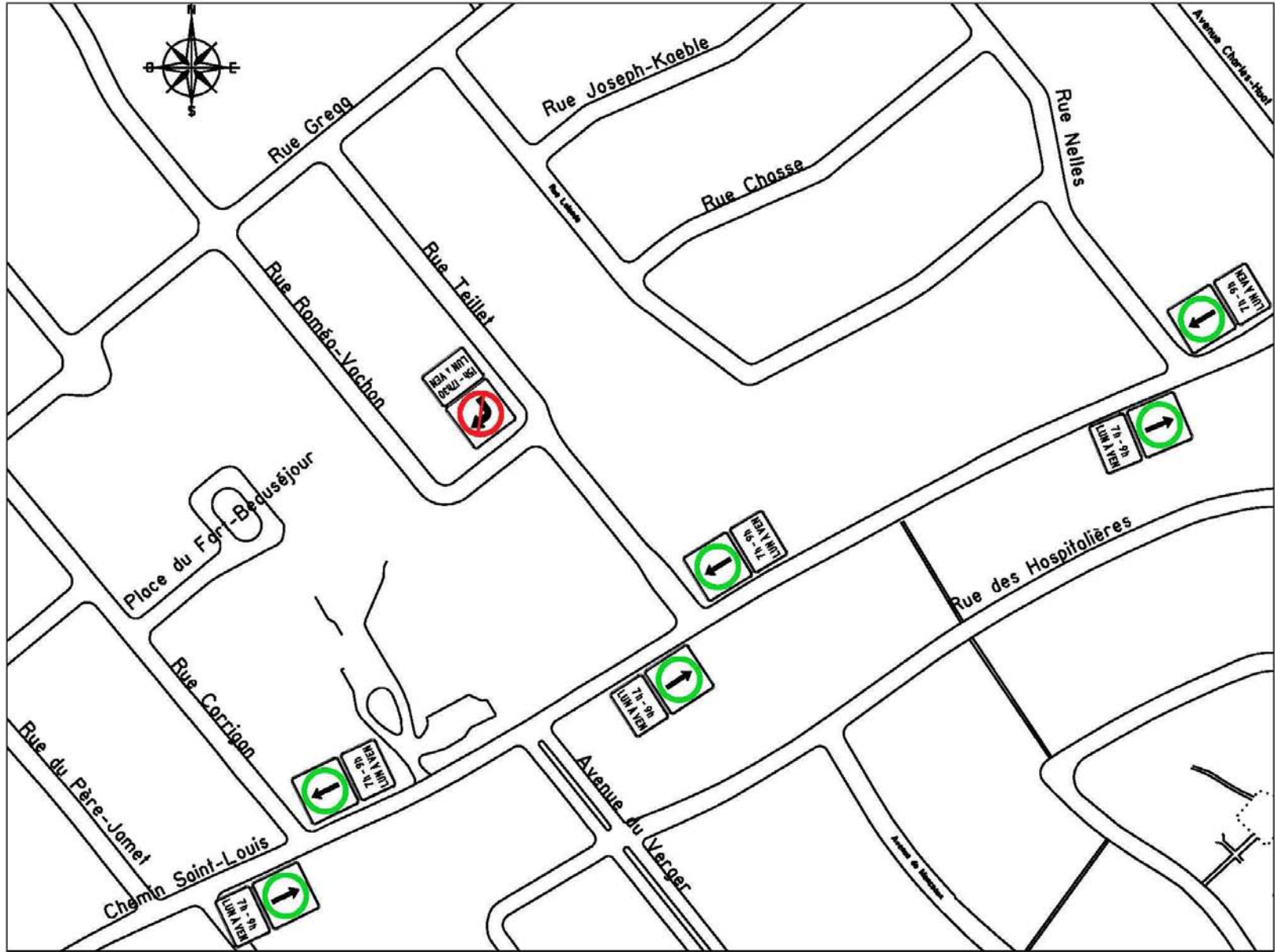
## RUES GREGG ET ROMÉO-VACHON TERRE-PLEIN DIAGONAL

DESSINÉ R.B.	PRÉPARÉ R.B.	ÉCHELLE 1:250
RECOMMANDÉ		DATE 2009-05-26
APPROUVÉ		PLAN PCF 2008055

N°	PAR	DATE
REVISIONS		

FICHER: O8055e01.dgn

DOSSIER: 1479  
CASIER:



# Impacts des mesures proposées





**Conclusion**

## Conclusion

- Des mesures complémentaires peuvent être mises en place pour réduire davantage la circulation de transit et améliorer le niveau de sécurité
- Ces mesures ne peuvent pas éliminer la totalité des véhicules en transit car il est nécessaire de maintenir des accès pour les résidentes et les résidents du quartier

## **Conclusion**

**Ces mesures présentent toutefois des inconvénients importants sur l'accessibilité d'un plus grand nombre de résidentes et de résidants du quartier**