

> La mobilité à Québec

Réaménagement de la route de l'Église

Atelier consultatif- 28 février 2024



Plan de la présentation



- Objectifs de la présentation
- Étapes du projet et processus de participation publique
- Mise en contexte :
 - Racines du projet
 - Vision de la mobilité active
 - Secteur d'intervention
- Portrait des résultats du questionnaire en ligne
- Objectifs du projet
- Scénarios de réaménagement
- Atelier d'échanges

Objectifs de la présentation



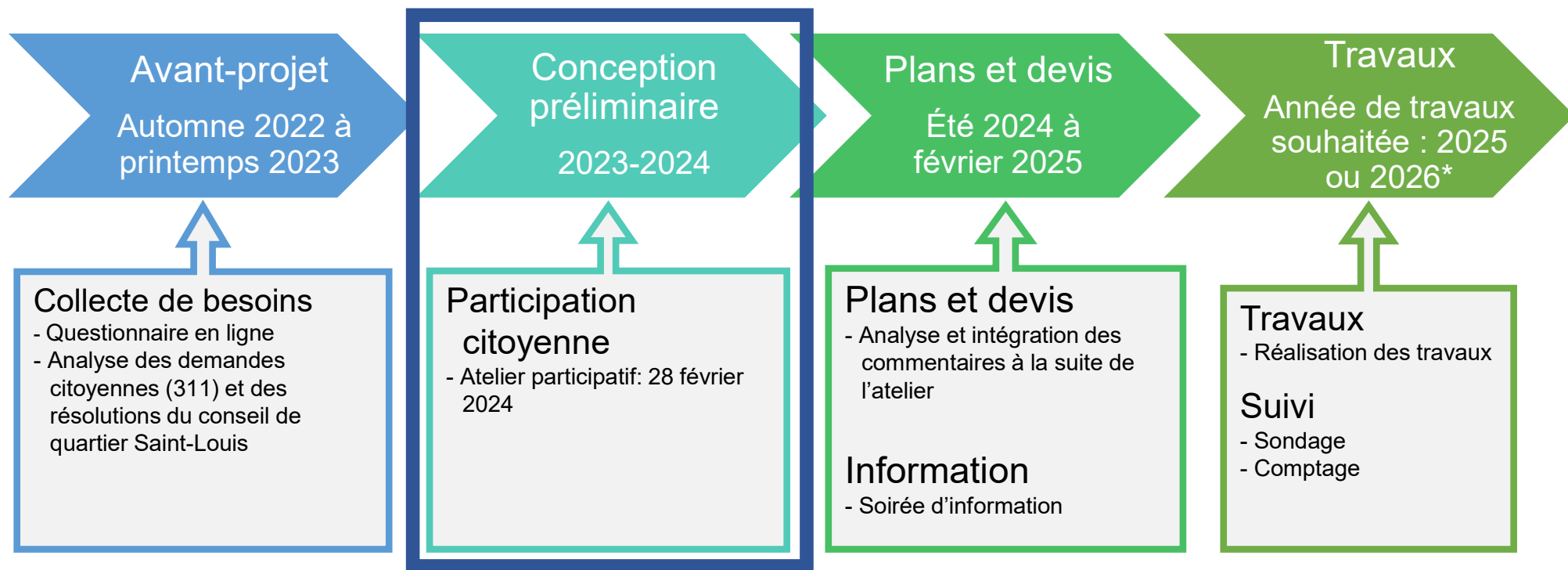
- Présenter les scénarios de réaménagement en fonction de l'espace disponible et évaluer la manière dont ils répondent aux objectifs du projet
- Écouter les commentaires (idées et préoccupations)
- Répondre aux interrogations



Mobilité
active

Étapes du projet et processus de participation publique

Étapes du projet



*En fonction de l'évolution du projet et des disponibilités budgétaires



Mobilité
active

Mise en contexte

Racines du projet



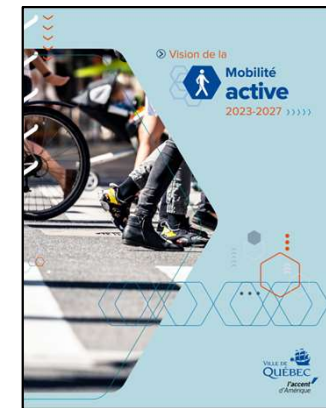
Plan de
déplacement
École Saint-
Louis-de-
France
(2012)



Stratégie de
sécurité
routière
(2020 - 2024)



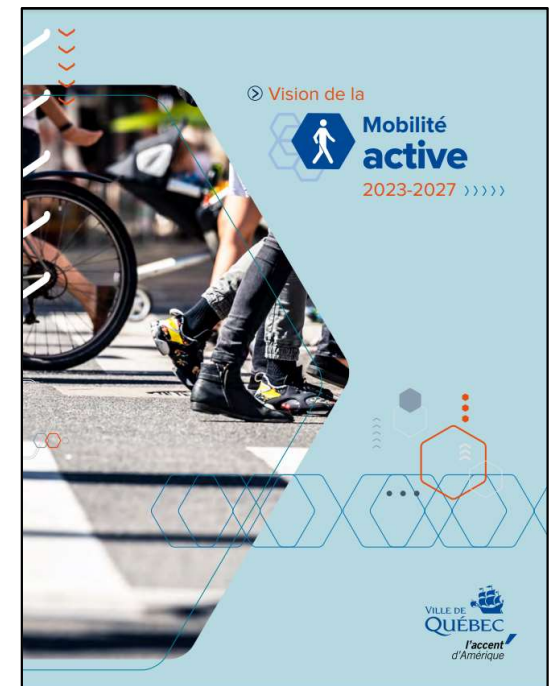
Demandes
citoyennes et
résolutions du
conseil de
quartier Saint-
Louis



Vision de la
mobilité active
(2023 - 2027)

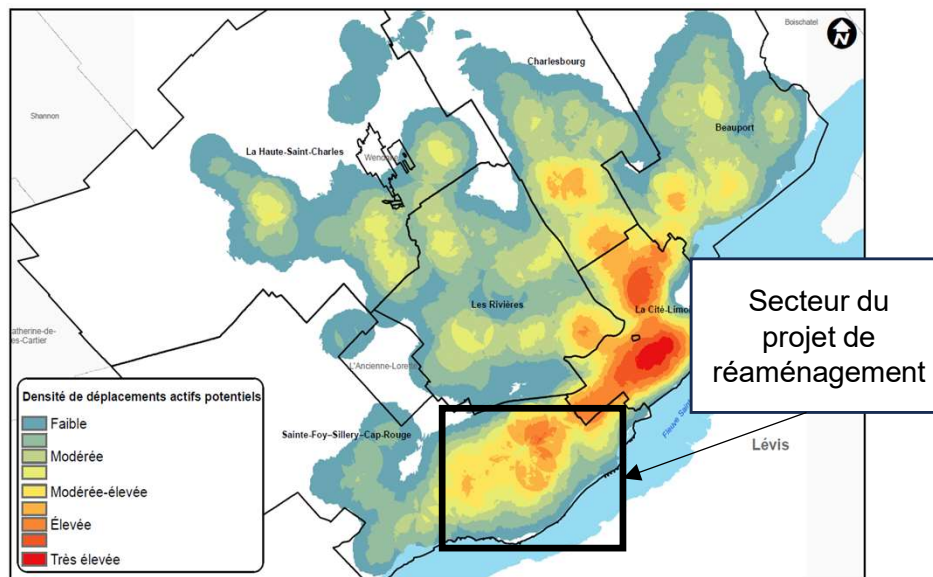
Vision de la mobilité active

- Outil de planification 2023 à 2027 pour la mise en œuvre des réseaux piétonniers, cyclables et intermodaux
- Plus complète que la Vision des déplacements à vélo (2016-2020)
- Considère les modes de déplacement actifs comme la marche et le vélo. Ces modes peuvent notamment être utilisés en combinaison avec l'autobus, le traversier et la voiture. C'est ce qu'on appelle l'intermodalité.
- Disponible [sur le site Web](#) de la Ville de Québec



Vision de la mobilité active

Un important potentiel à concrétiser pour les déplacements actifs



Nombre de déplacements actifs supplémentaires potentiels par jour, par km²

- › Sur l'heure de pointe du matin, **6 déplacements sur 10** de moins de 1 km sont faits en transport actif
- › Sur l'ensemble des déplacements de 1 à 5 km, **1 sur 10** sont faits en transport actif
- › Potentiel de **268 000** déplacements actifs supplémentaires par jour (en plus des 183 000 déplacements actifs actuels)

Source : données de l'Enquête Origine-Destination 2017, traitement de Polytechnique Montréal.

Vision de la mobilité active

Quatre orientations

1 : Accélérer le développement des réseaux de mobilité active

2 : Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps

3 : Assurer un niveau de confort des aménagements pour tout le monde

4 : Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitatrice dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité

Vision de la mobilité active

3

Assurer un niveau de confort
des aménagements pour tout le monde



*Certaines actions concernent l'**accessibilité universelle**, le **sentiment de sécurité de la population**, le **verdissement**, etc.*

Exemple d'action :

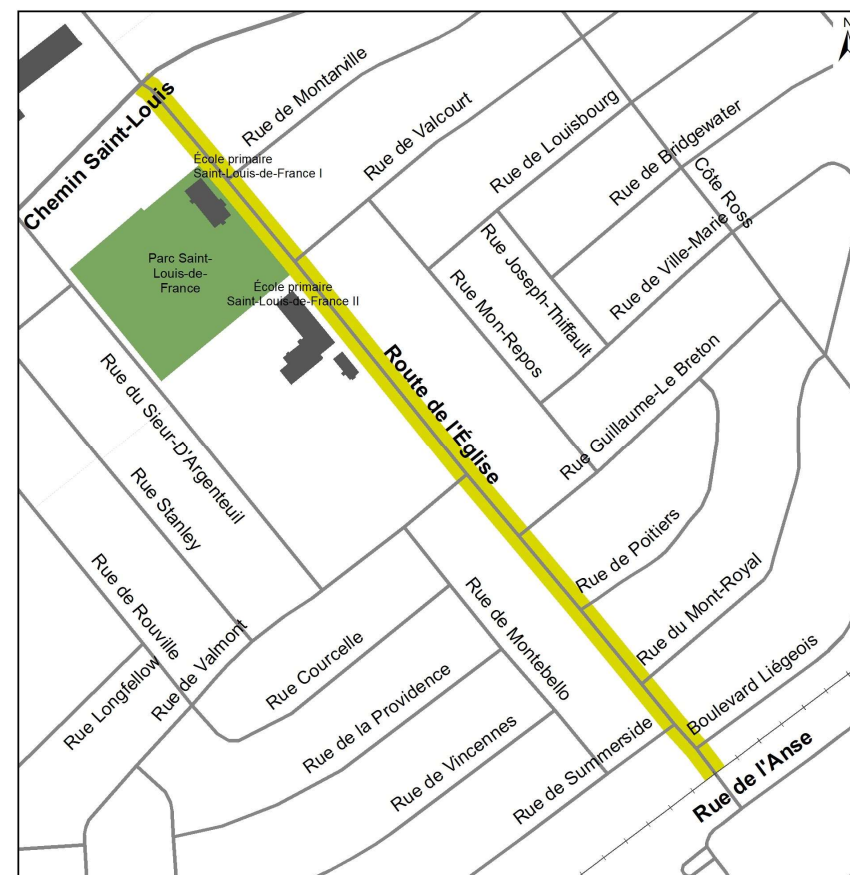
- › Assurer l'accès à pied et à vélo aux écoles primaires dans le cadre de travaux liés à l'aménagement de corridors scolaires.



Secteur d'intervention

Contexte

- Secteur d'intervention situé sur la route de l'Église, entre le chemin Saint-Louis et le boulevard Liégeois



Secteur d'intervention

Contexte

- Lien qui permettra à court terme aux utilisateurs des transports actifs de se connecter au réseau existant pour rejoindre le chemin Saint-Louis, le boulevard Laurier, la promenade Samuel-De Champlain et le pont de Québec.



Secteur d'intervention

Contexte

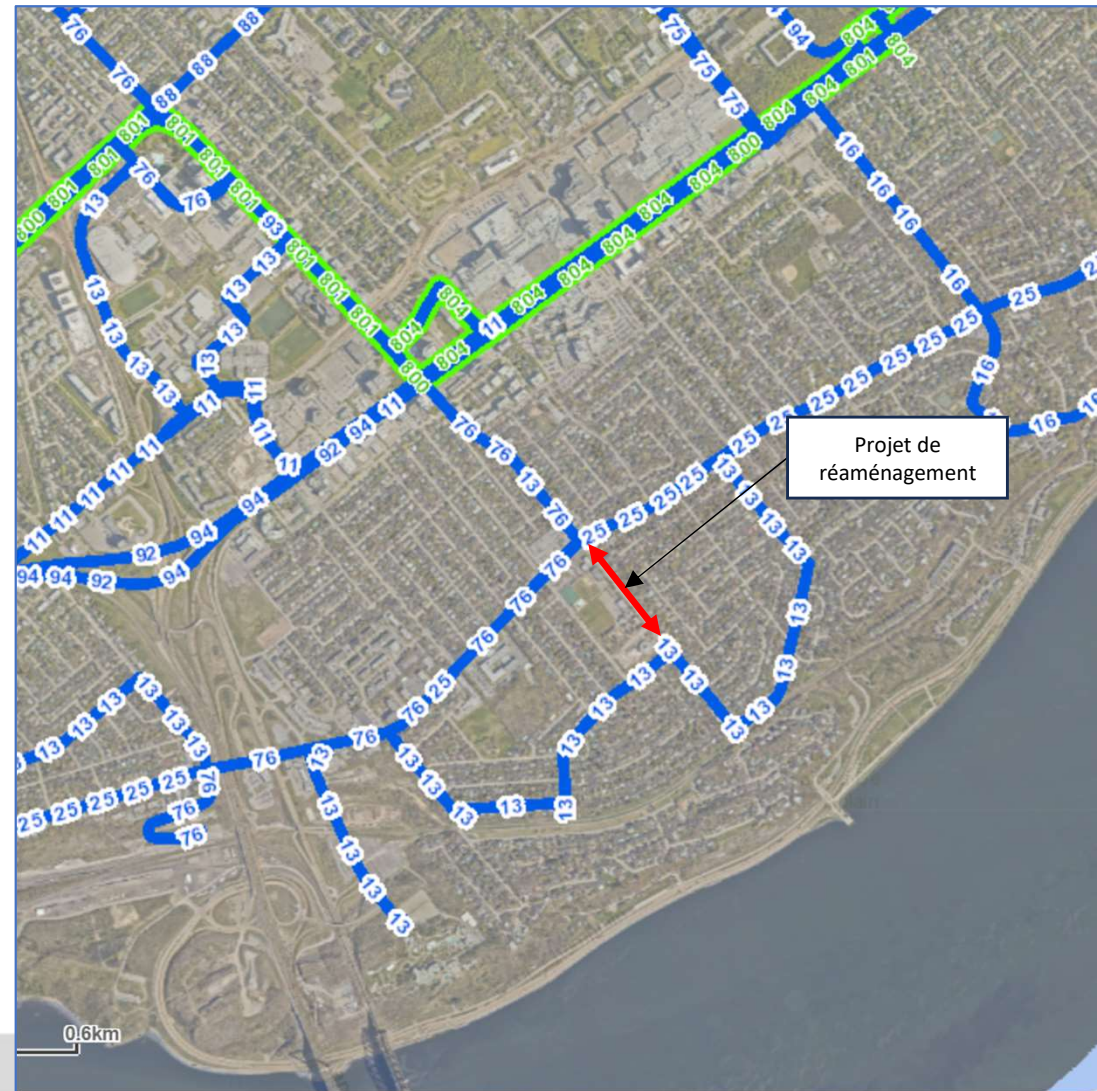
- Lien qui permettra à court terme aux utilisateurs des transports actifs de se connecter au réseau existant pour rejoindre le chemin Saint-Louis, le boulevard Laurier, la promenade Samuel-De Champlain et le pont de Québec.
- À plus long terme, un axe cyclable est projeté sur l'ensemble de la route de l'Église pour une connexion directe avec la piste cyclable du boulevard Hochelaga.



Secteur d'intervention

Contexte

- Plusieurs parcours d'autobus et Métrobus à moins de 1 km
- Grand potentiel d'intermodalité



Secteur d'intervention

Contexte



- Secteur résidentiel
- 2 voies de circulation, 7 intersections
- Un seul trottoir situé du côté ouest
- Limite de vitesse de 40 km/h et de 30 km/h (zone et période scolaire)
- Important débit journalier moyen annuel (DJMA) de véhicules devant l'école primaire

Secteur d'intervention

Contexte

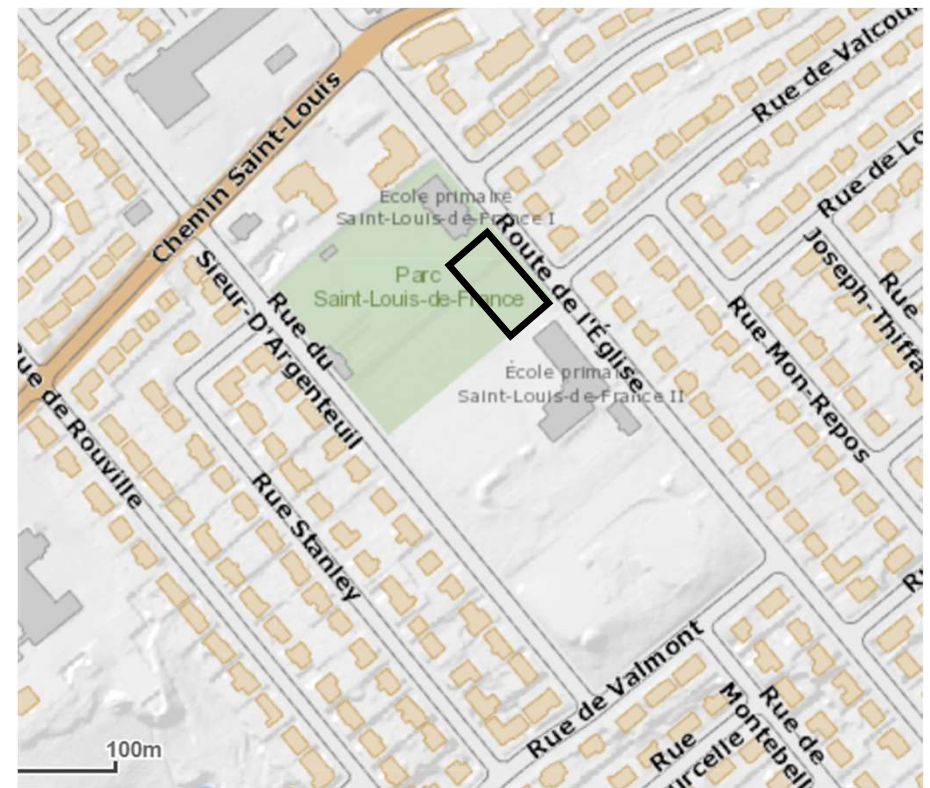


- Zone scolaire
- École primaire comprenant deux pavillons
- Zone de débarcadère devant les deux pavillons de l'école primaire
- Brigadier.ère à l'intersection de la rue de Valcourt
- Centre de loisirs Saint-Louis-de-France
- Maison des aînés et alternative de Sainte-Foy (inauguration 2023)

Secteur d'intervention

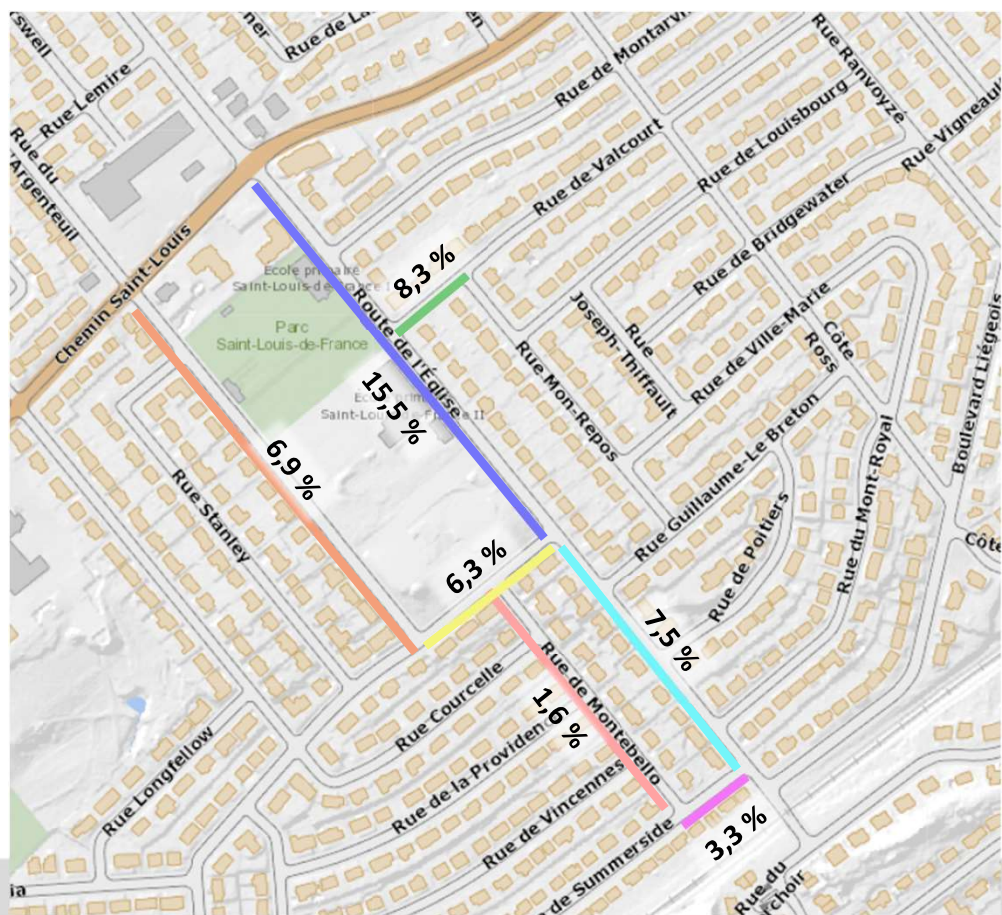
À venir

- Agrandissement du pavillon du premier cycle de l'école Saint-Louis-de-France et agrandissement d'un stationnement (en cours de réalisation)



Secteur d'intervention

Stationnement sur rue



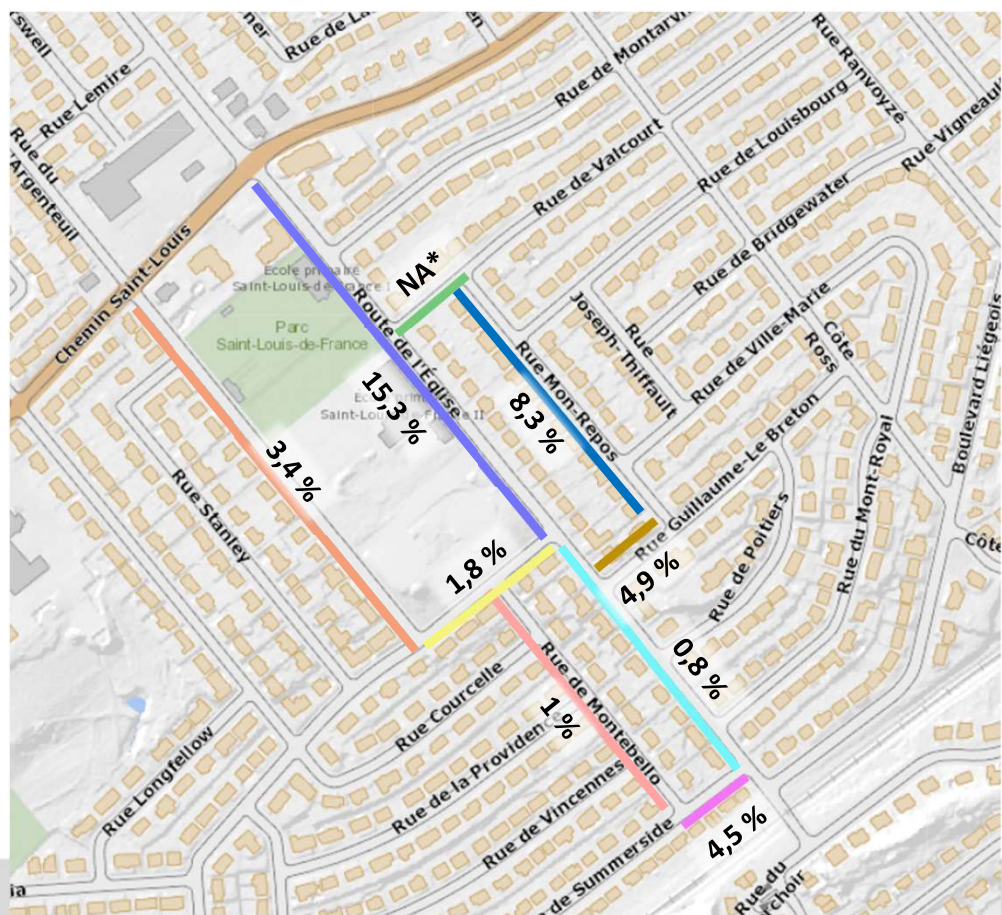
Relevé d'occupation du stationnement du 15 mai 2023

Rue	Moyenne d'occupation sur 24h (%)
Montebello	1,6
Sieur-D'Argenteuil	6,9
Summerside	3,3
Valcourt*	8,3
Valmont	6,3
Église - Nord	15,5
Église - Sud	7,5
Mon-Repos	Inconnu
Guillaume-le-Breton	Inconnu
Total général	8,4

- Stationnement autorisé de chaque côté de la route de l'Église
- Devant l'école, stationnement réglementé des deux côtés de la rue (interdiction de stationnement en période scolaire)
- **Taux d'occupation du stationnement très faible**

Secteur d'intervention

Stationnement sur rue



Relevé d'occupation du stationnement du 22 février 2024

Rue	Moyenne d'occupation sur 24h (%)
Montebello	1
Sieur-D'Argenteuil	3,4
Summerside	4,5
Valcourt*	NA
Valmont	1,8
Église - Nord	15,3
Église - Sud	0,8
Mon-Repos	8,3
Guillaume-le-Breton	4,9
Total général	5

- Résultats similaires au relevé de mai 2023

*Interdiction de stationnement en vigueur lors du relevé, en raison de travaux.



Mobilité
active

Retour sur le questionnaire en ligne

Retour sur le questionnaire en ligne

- Questionnaire en ligne du 7 au 27 novembre 2022
- Plus de 950 invitations distribuées aux portes dans le périmètre
- 271 répondants, dont 28 résidents de la route de l'Église
- Visait à amener les résidents à indiquer leurs préférences entre différentes solutions d'aménagement



Aire de diffusion des invitations pour le questionnaire

Résultats du questionnaire en ligne

Motifs d'utilisation de la route de l'Église

Ensemble des répondants

Parc, promenade, course à pied (52 %)

Transit (35 %)

Se rendre à un commerce (34 %)

Activité de loisir (34 %)

Enfant à l'école (26 %)

Résidants de la rue

Se rendre à un commerce (40 %)

Parc, promenade, course à pied (32 %)

Activité de loisir (25 %)

Enfant à l'école (21 %)

Transit (21 %)

Résultats du questionnaire en ligne

Sentiment de sécurité rapporté

Niveau actuel de sécurité rapporté
par mode de déplacement*

* 0: nul 10: excellent

À pied

5,7/10

À vélo

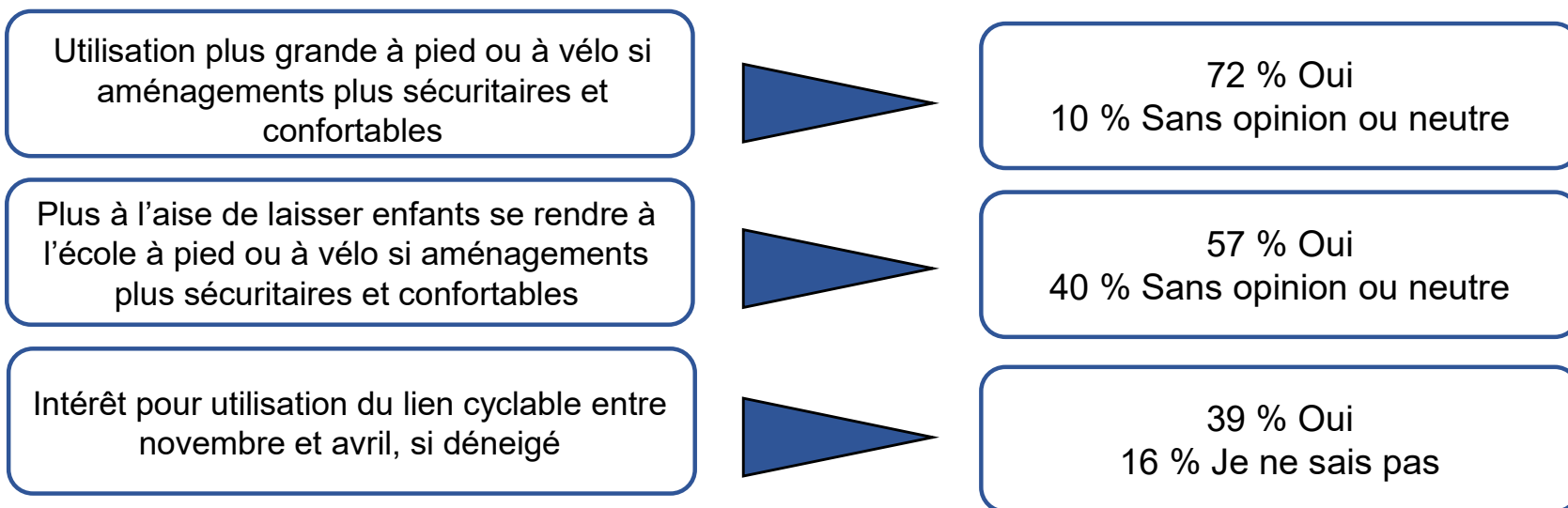
4,3/10

En auto

8,2/10

Résultats du questionnaire en ligne

Comportements envisagés suivant de nouveaux aménagements



Résultats du questionnaire

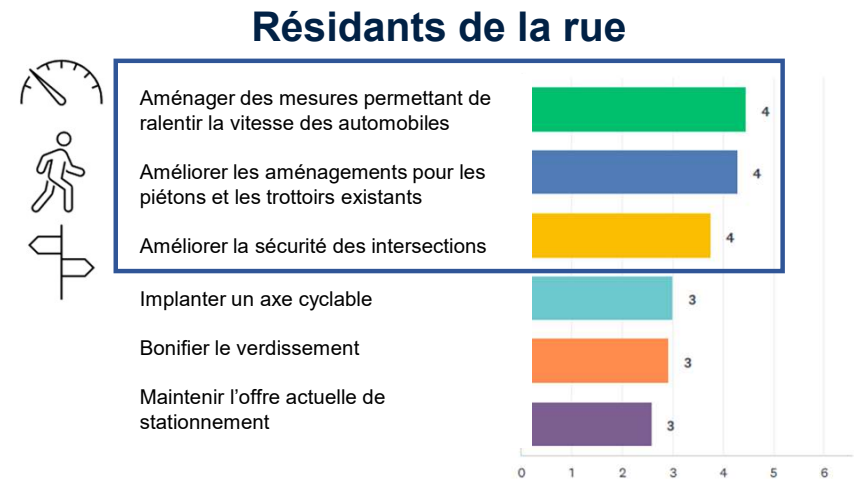
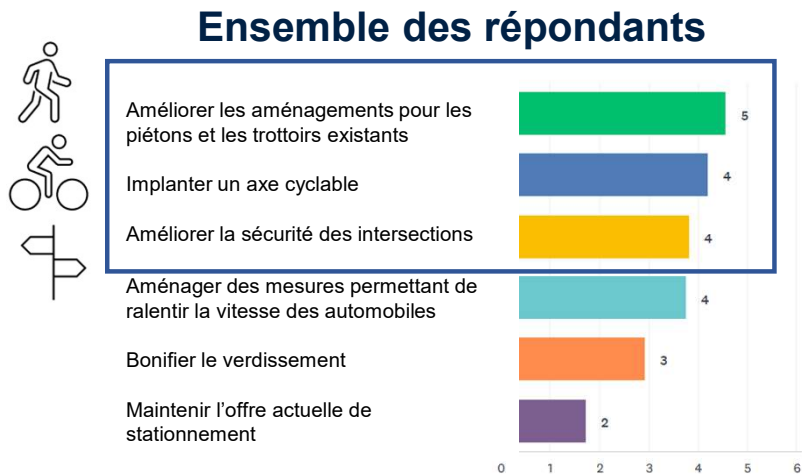
Commentaires

Commentaire	Nombre de mentions
Ajouter un trottoir du côté est	13
Relier le lien cyclable à la piste du boulevard Hochelaga	13
Réduire la vitesse automobile	10
Réduire les détours devant l'école	7
Sécuriser la rue	6
Prévenir les impacts du réaménagement sur les autres rues du quartier	6
Ne pas faire un aménagement cyclable bidirectionnel	5
Aménager un débarcadère devant l'école	4
Ajouter un afficheur de vitesse devant l'école	3
Verdir	3

Résultats du questionnaire en ligne

Priorités

Classement par ordre d'importance :



Résultats du questionnaire en ligne

Acceptabilité des mesures d'aménagement

Ensemble des répondants		Résidants de la rue	
Mesures	En accord	Mesures	En accord
Retrait stat.* 1 côté	72 %	Retrait stat. 1 côté	52 %
Retrait stat. aux intersections	74 %	Retrait stat. aux intersections	57 %
Déviation en chicane	59 %	Déviation en chicane	57 %
Utilisation emprise	47 %	Déviation de la circulation sur d'autres rues	33 %
Retrait stat. 2 côtés	42 %	Utilisation emprise	30 %
Déviation de la circulation sur d'autres rues	28 %	Mise en place sens unique	27 %
Mise en place sens unique	26 %	Retrait stat. 2 côtés	15 %

*Stat. : Stationnement

Conclusion du questionnaire en ligne

- **La sécurité** des déplacements actifs est la **priorité** et un élément important du projet. Cela inclut :
 - **Améliorer** les **cheminements** et les **traverses** vers les lieux de destination (école, parc, etc.).
 - **Gérer** la **vitesse** automobile et la **circulation** devant l'école.



Mobilité
active

Objectifs du projet

Objectifs du projet

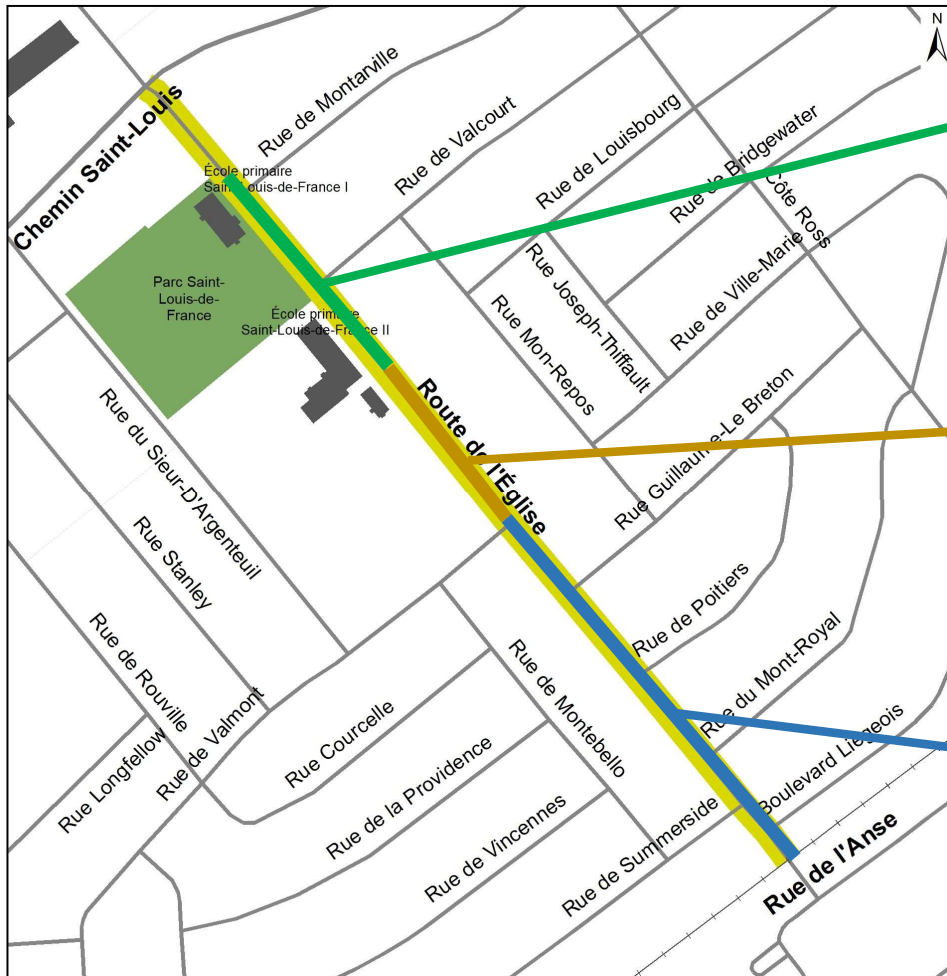
- Aménager un lien piéton et cycliste sécuritaire, confortable, continu, sans obstacle et quatre-saisons
 - Notamment pour l'accès à l'école primaire Saint-Louis-de-France, à la promenade Samuel-De Champlain, au pont de Québec ainsi qu'aux commerces du chemin Saint-Louis et du boulevard Laurier.
- Améliorer le sentiment de sécurité sur le tronçon
 - Sécuriser l'accès aux écoles en transport actif et en transport scolaire.
- Apaiser la vitesse et la circulation
- Accroître l'adaptabilité du secteur face aux changements climatiques (diminuer les îlots de chaleur, verdir)
- Favoriser l'intermodalité des modes actifs et collectifs



Mobilité
active

Scénarios de réaménagement

Les trois sections



Section 1 : devant l'école



Section 2 : devant le centre de loisirs et la maison des aînés



Section 3 : dans la pente



Les trois sections

Section 0



- Section entre le chemin Saint-Louis et la limite nord de l'école primaire Saint-Louis-de-France.
- N'est pas détaillée dans les trois sections, car elle serait le prolongement des aménagements finaux de la section 1.

Les trois sections

Section 1



- Zone scolaire
- Devant les pavillons de l'école primaire Saint-Louis-de-France, entre l'intersection de la rue Montarville et le pavillon des 2^e et 3^e cycles (pavillon II) inclusivement.

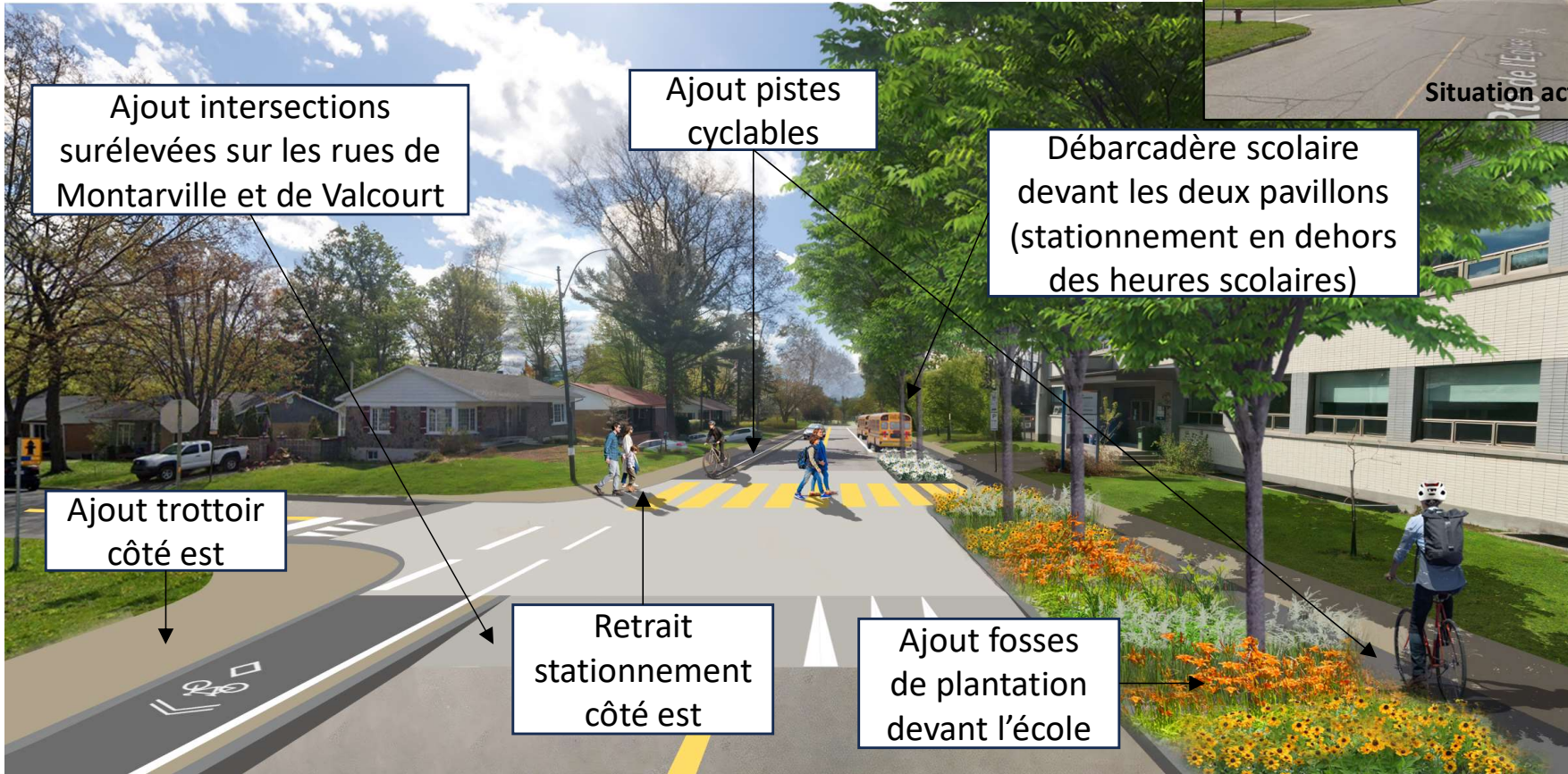
Section 1 - Devant l'école

Scénario 1



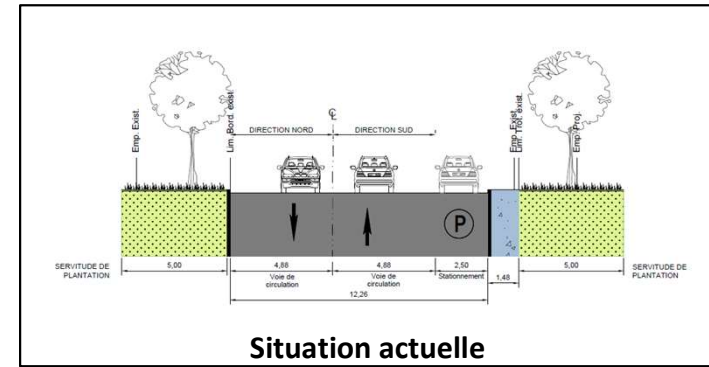
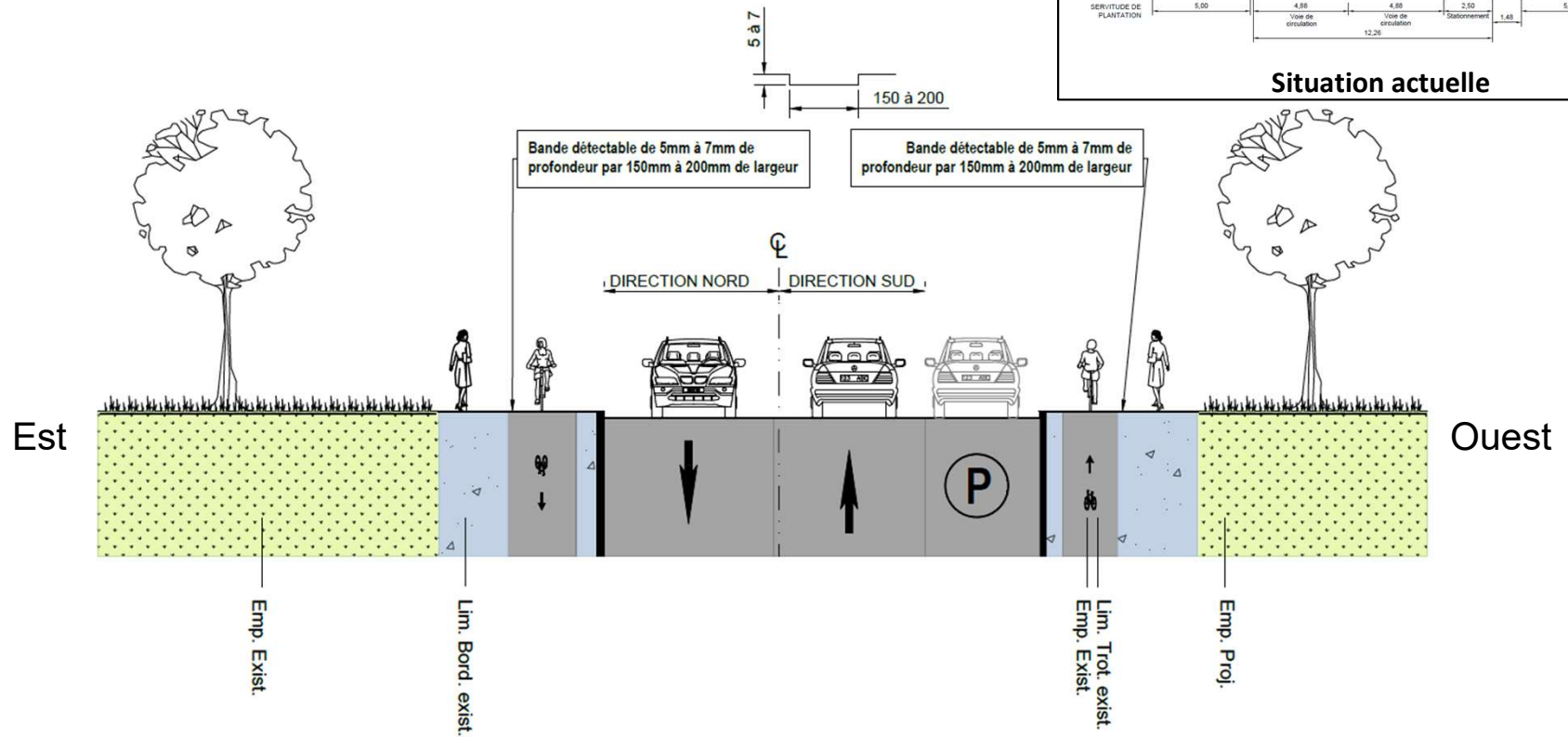
Section 1 - Devant l'école

Scénario 1



Section 1 - Devant l'école

Scénario 1



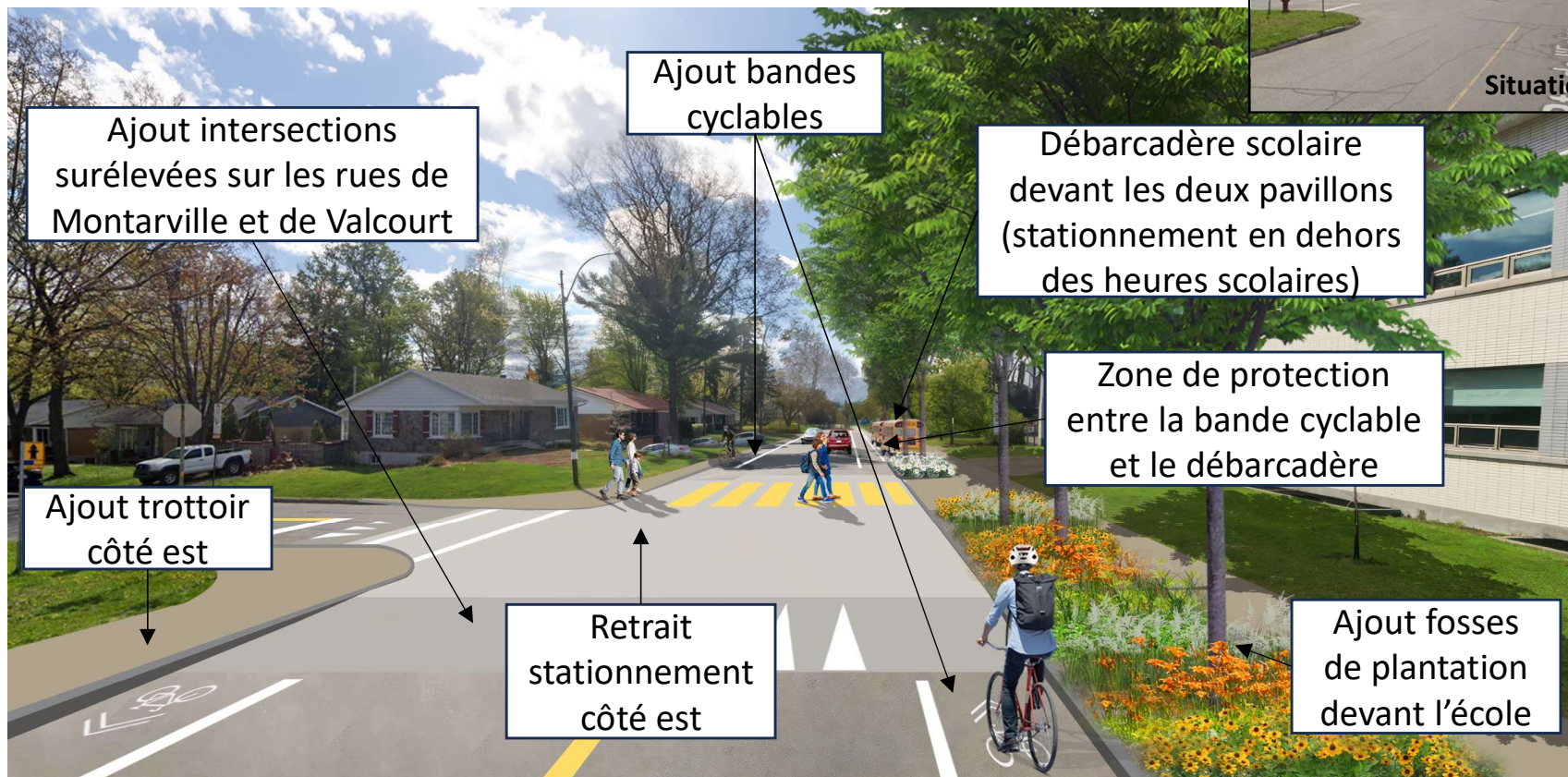
Section 1 - Devant l'école

Scénario 2



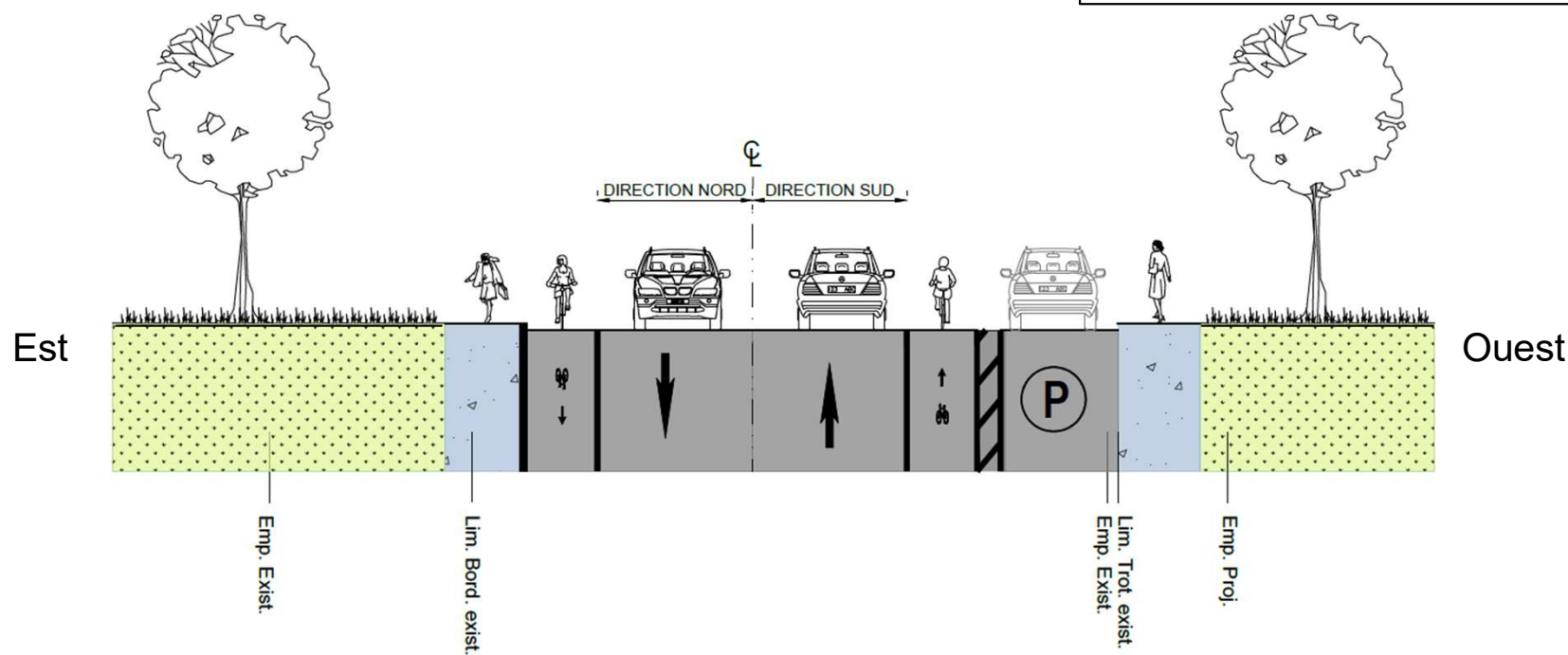
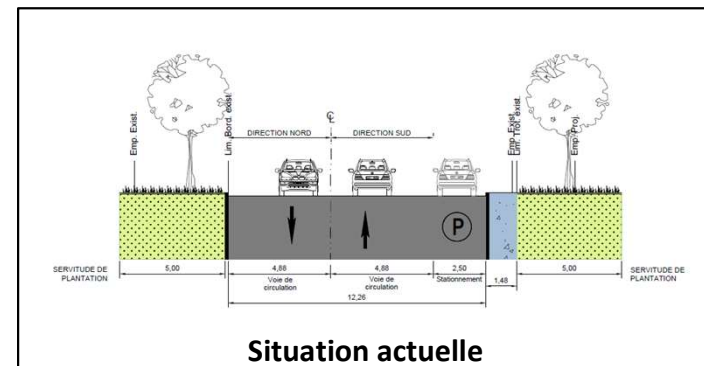
Section 1 - Devant l'école

Scénario 2



Section 1 - Devant l'école

Scénario 2



Section 1 – Synthèse des scénarios

	Actuel	Scénario 1	Scénario 2
Confort du lien piéton			
Confort du lien cyclable			Est Ouest
Sécurisation des intersections			
Apaisement de la circulation			
Accès à l'école à pied et à vélo			
Maintien des arbres*		Est Ouest	Est Ouest
Verdissement	NA		
Maintien des cases de stationnement sur rue			

*Une pastille verte indique aucun impact sur les arbres existants, jaune des élagages potentiels et rouge des coupes et élagages potentiels.

Les trois sections

Section 2



- Devant le centre de loisirs Saint-Louis-de-France et la maison des aînés.

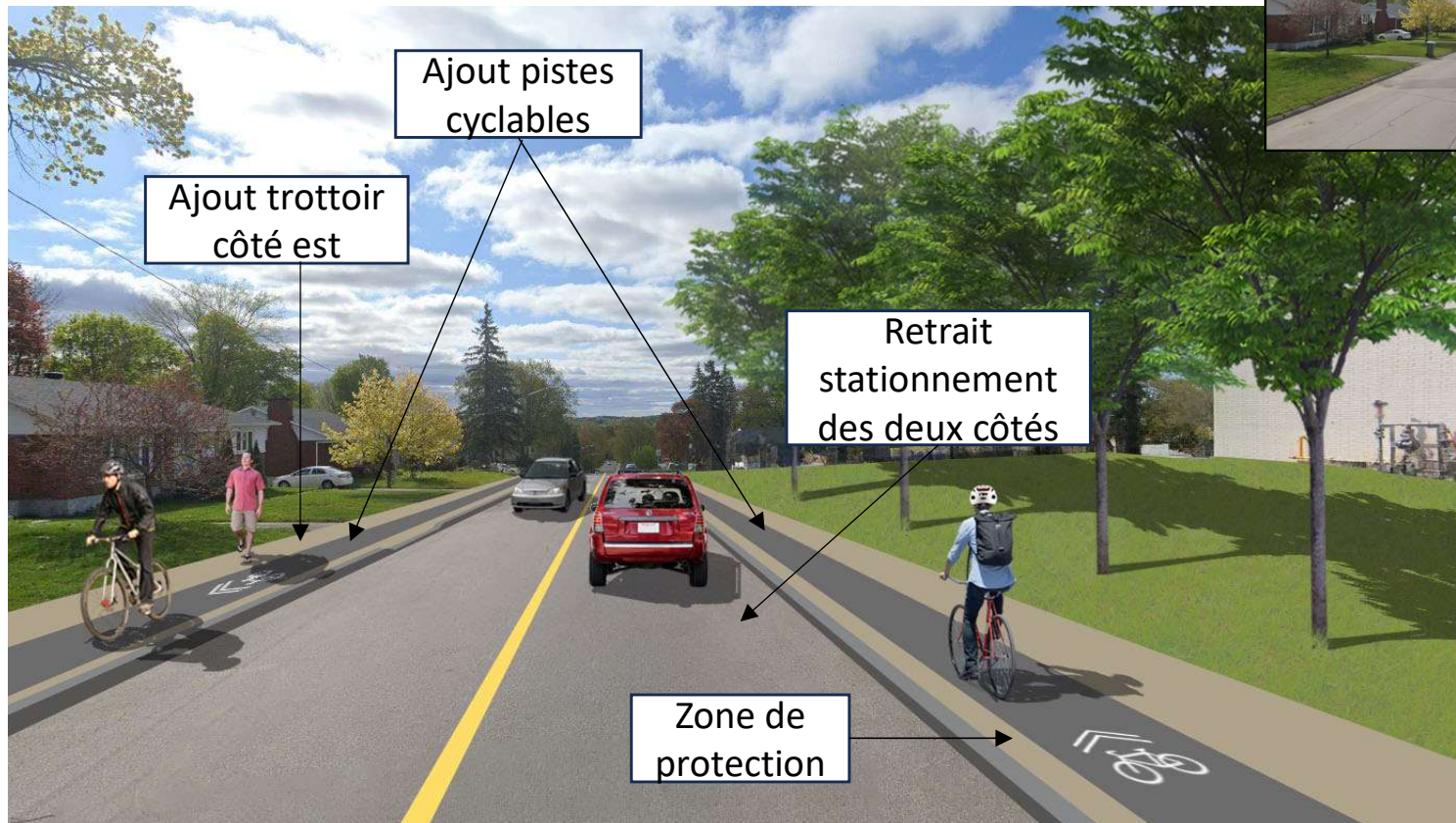
Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés

Scénario 1



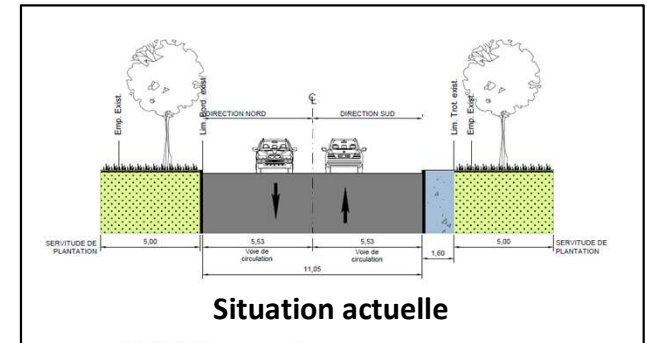
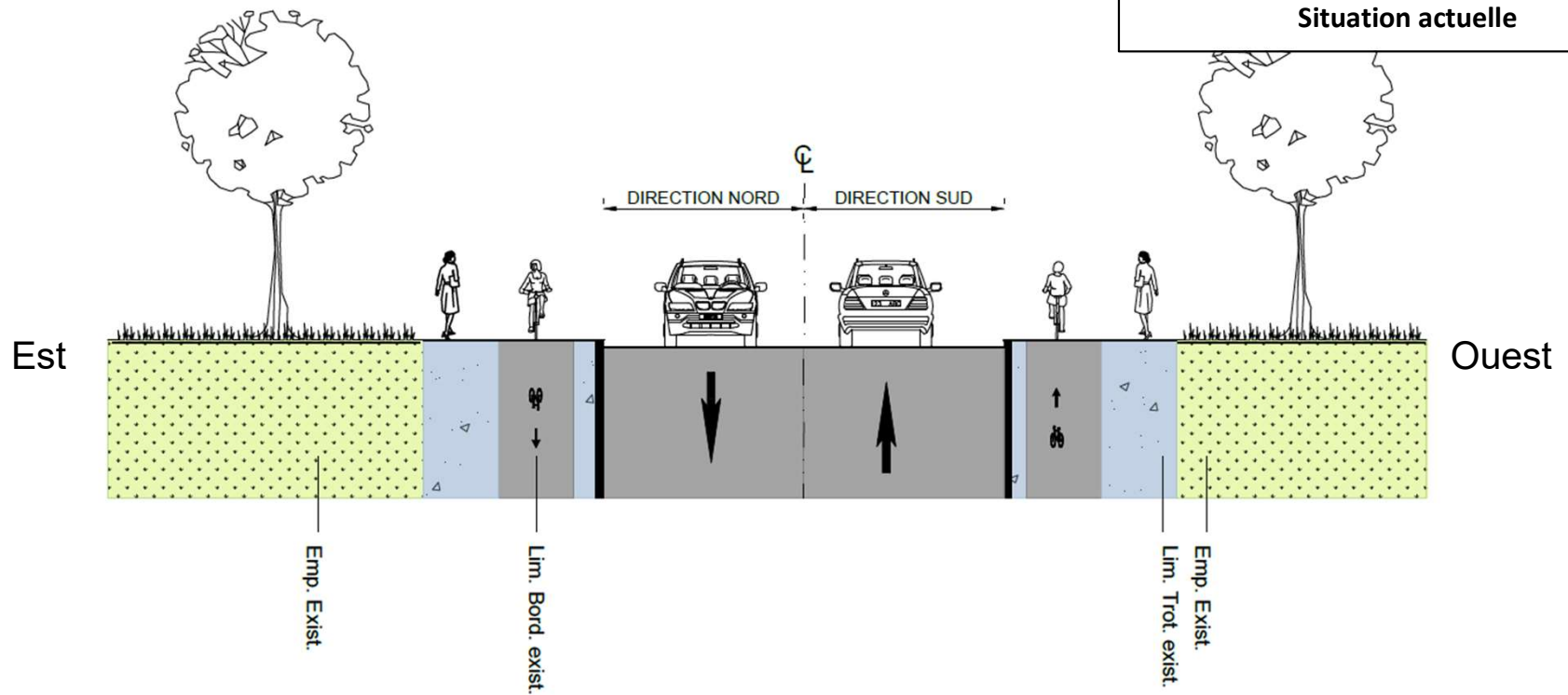
Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés

Scénario 1



Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés

Scénario 1



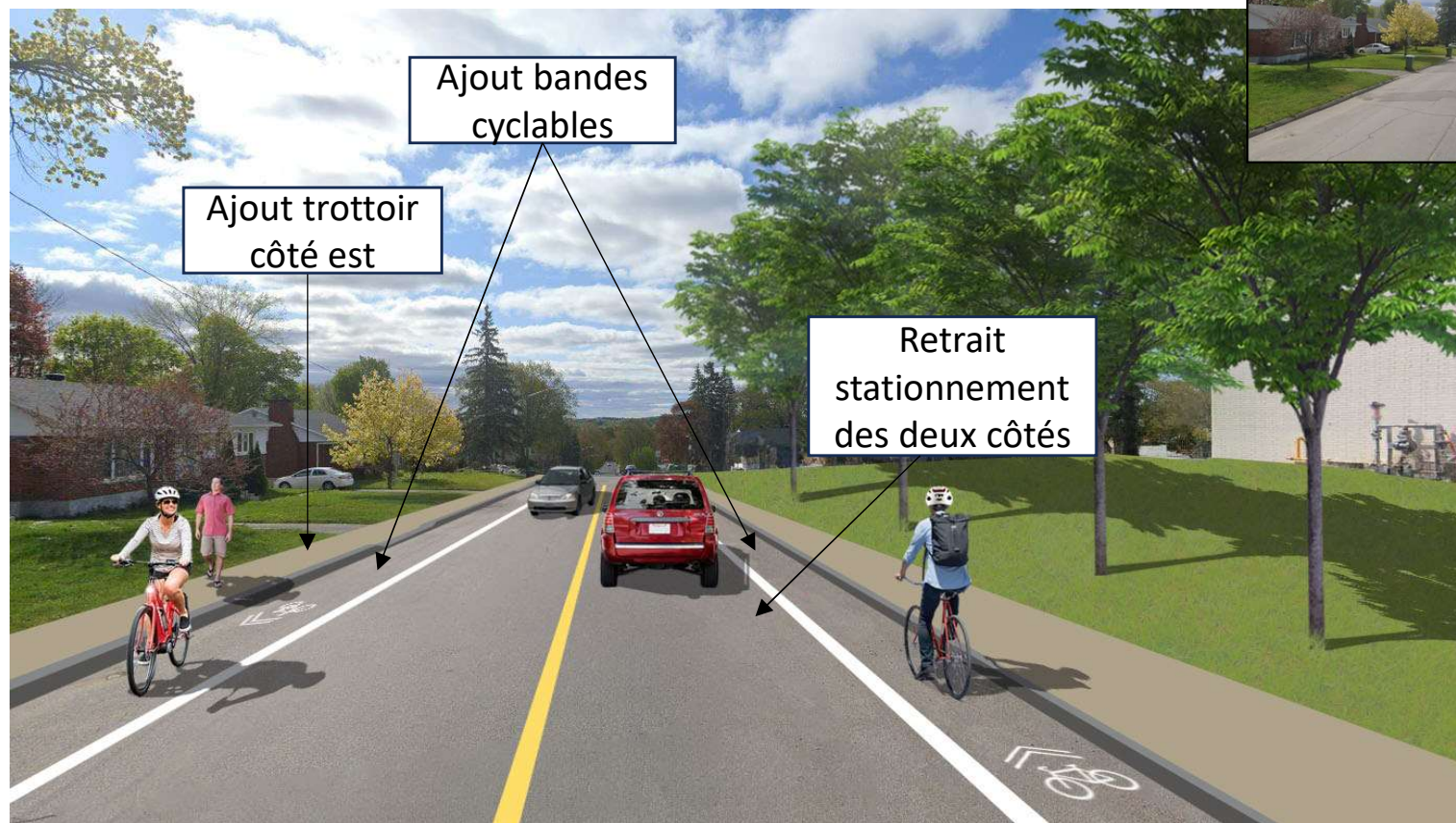
Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés

Scénario 2



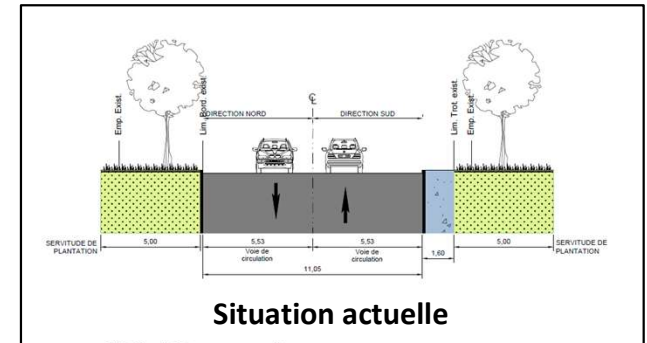
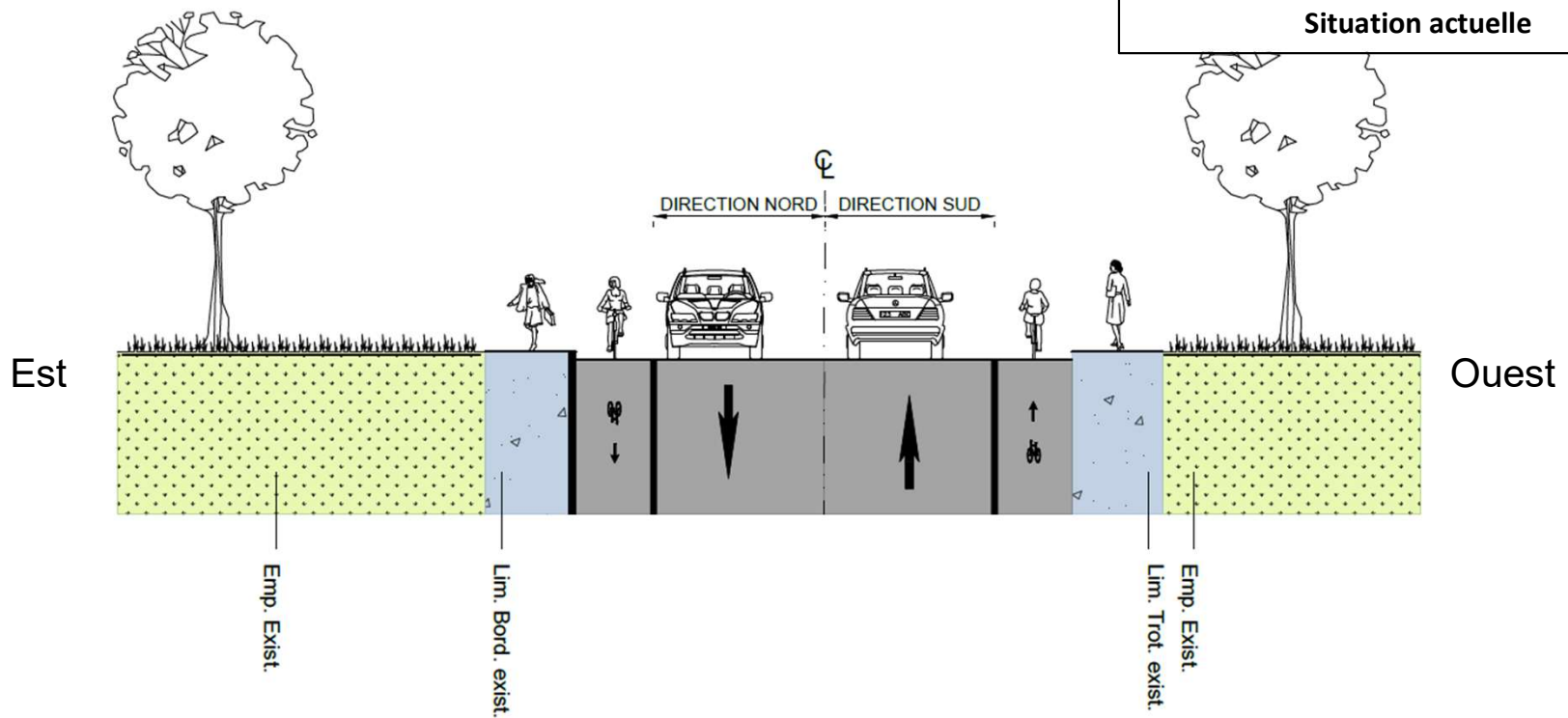
Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés

Scénario 2



Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés

Scénario 2



Section 2 – Synthèse des scénarios

	Actuel	Scénario 1	Scénario 2
Confort du lien piéton			
Confort du lien cyclable			
Sécurisation des intersections			
Apaisement de la circulation			
Accès à l'école à pied et à vélo			
Maintien des arbres*		Est Ouest	Est Ouest
Verdissement	NA	Potentiel à évaluer	Potentiel à évaluer
Maintien des cases de stationnement sur rue			

*Une pastille verte indique aucun impact sur les arbres existants, jaune des élagages potentiels et rouge des coupes et élagages potentiels.
 N.B. : Dans le cadre de scénarios avec maintien d'un côté de stationnement pour la section 2, l'impact sur les arbres serait plus élevé du côté est (coupes et élagages).

Les trois sections

Section 3



- Tronçon en pente, entre l'intersection de la rue Valmont et le chemin de fer.

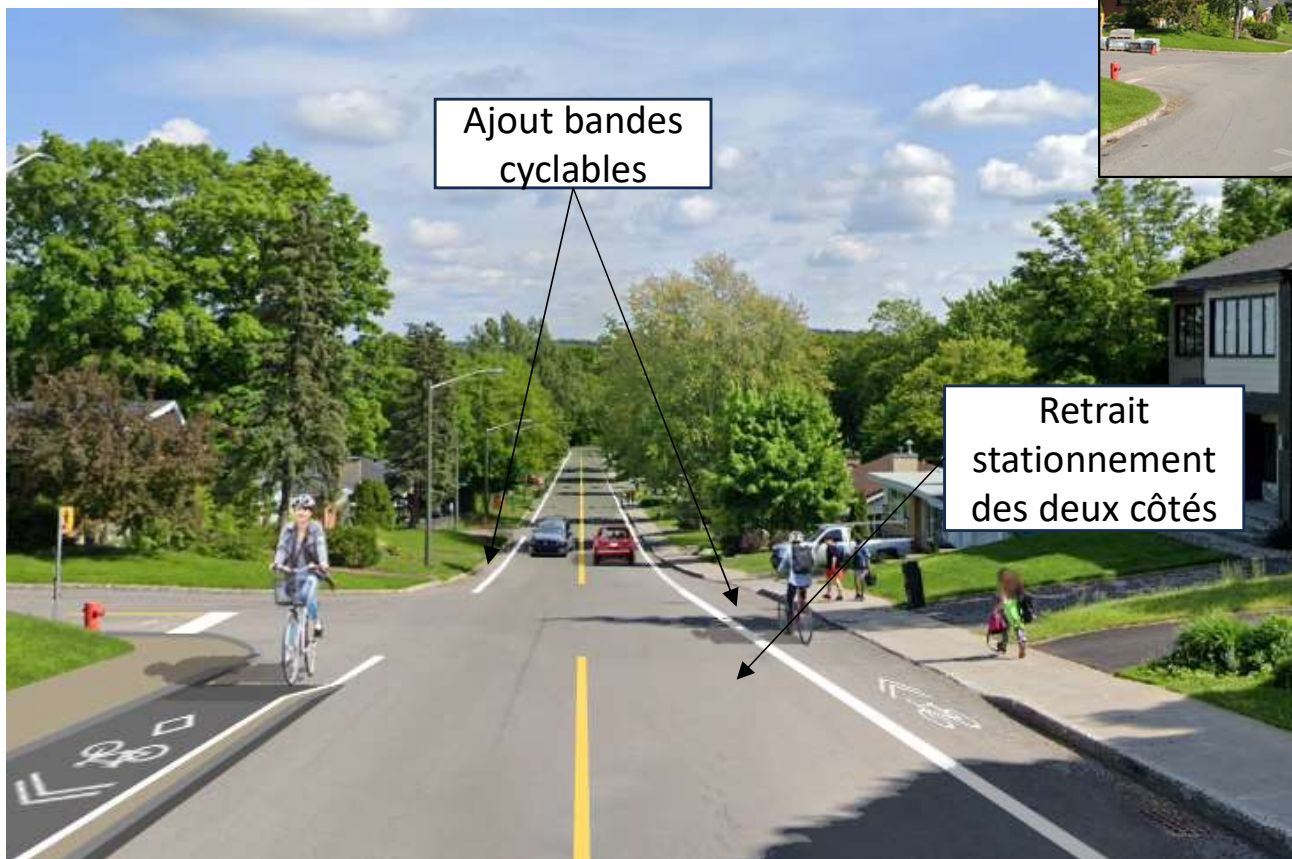
Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer

Scénario 1



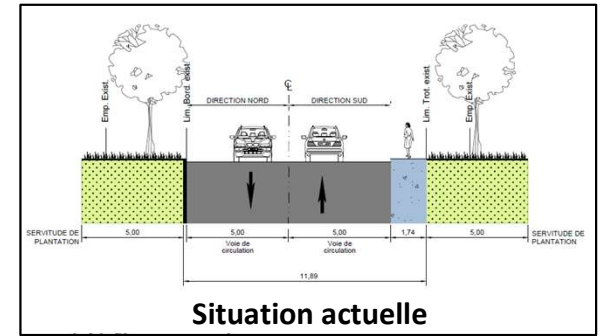
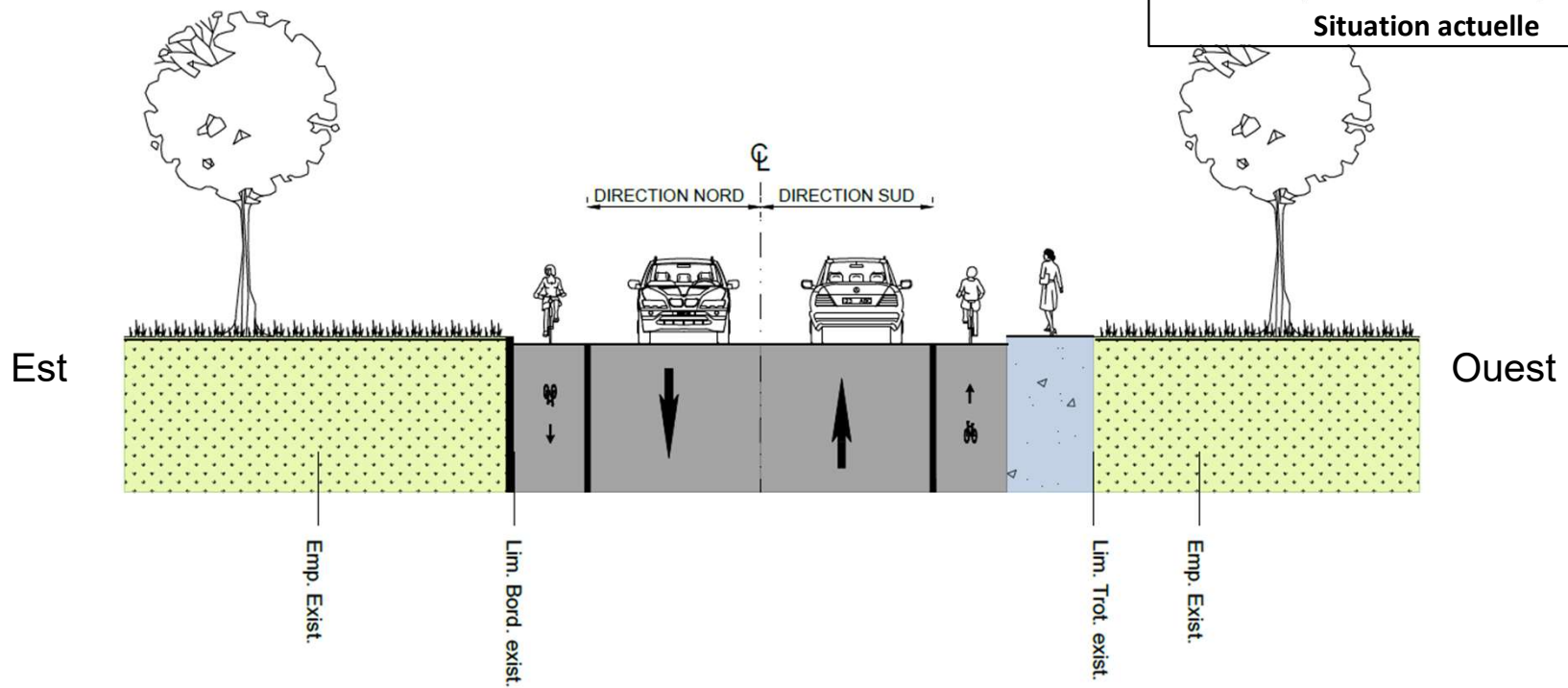
Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer

Scénario 1



Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer

Scénario 1

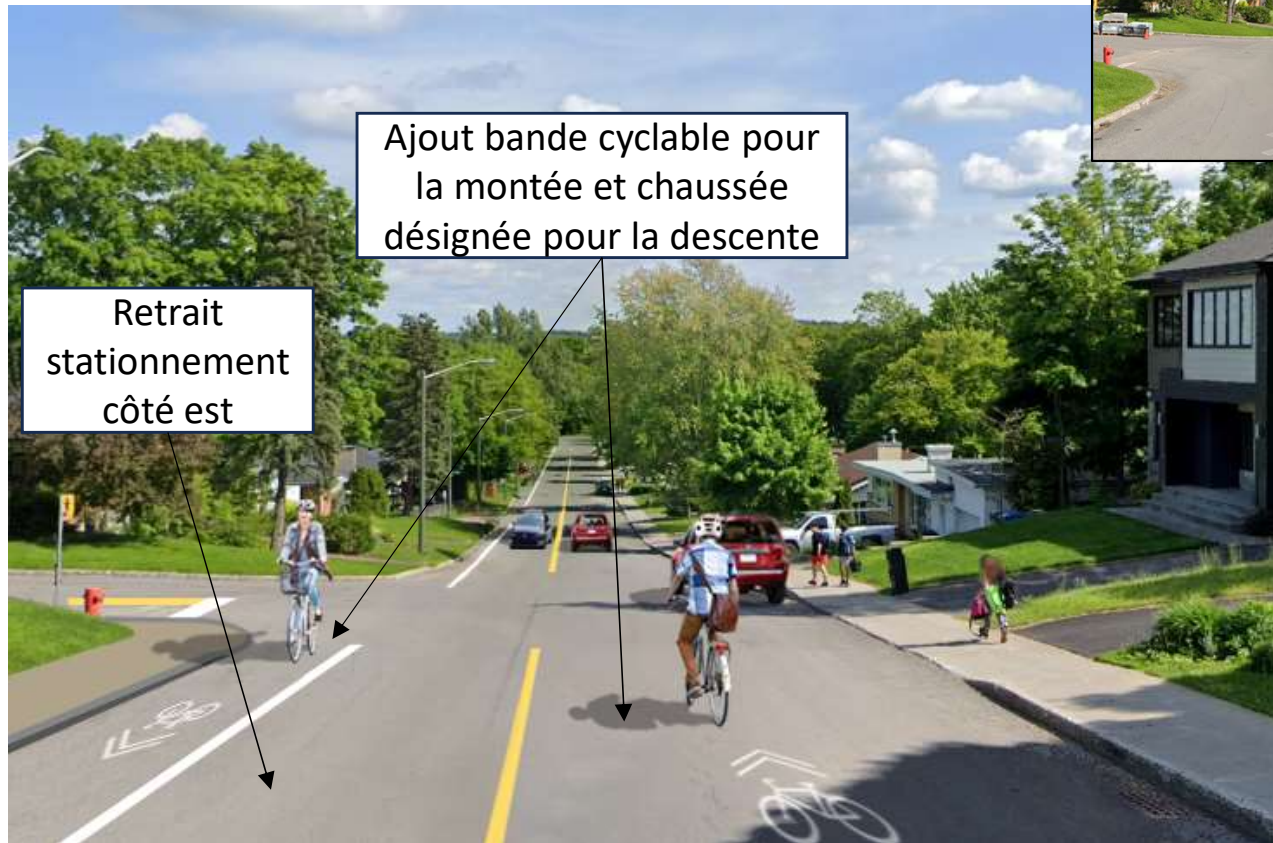


Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer Scénario 2



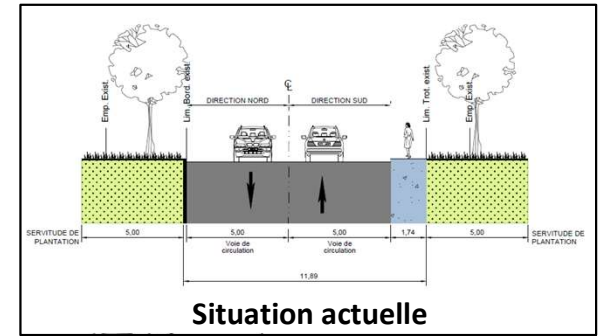
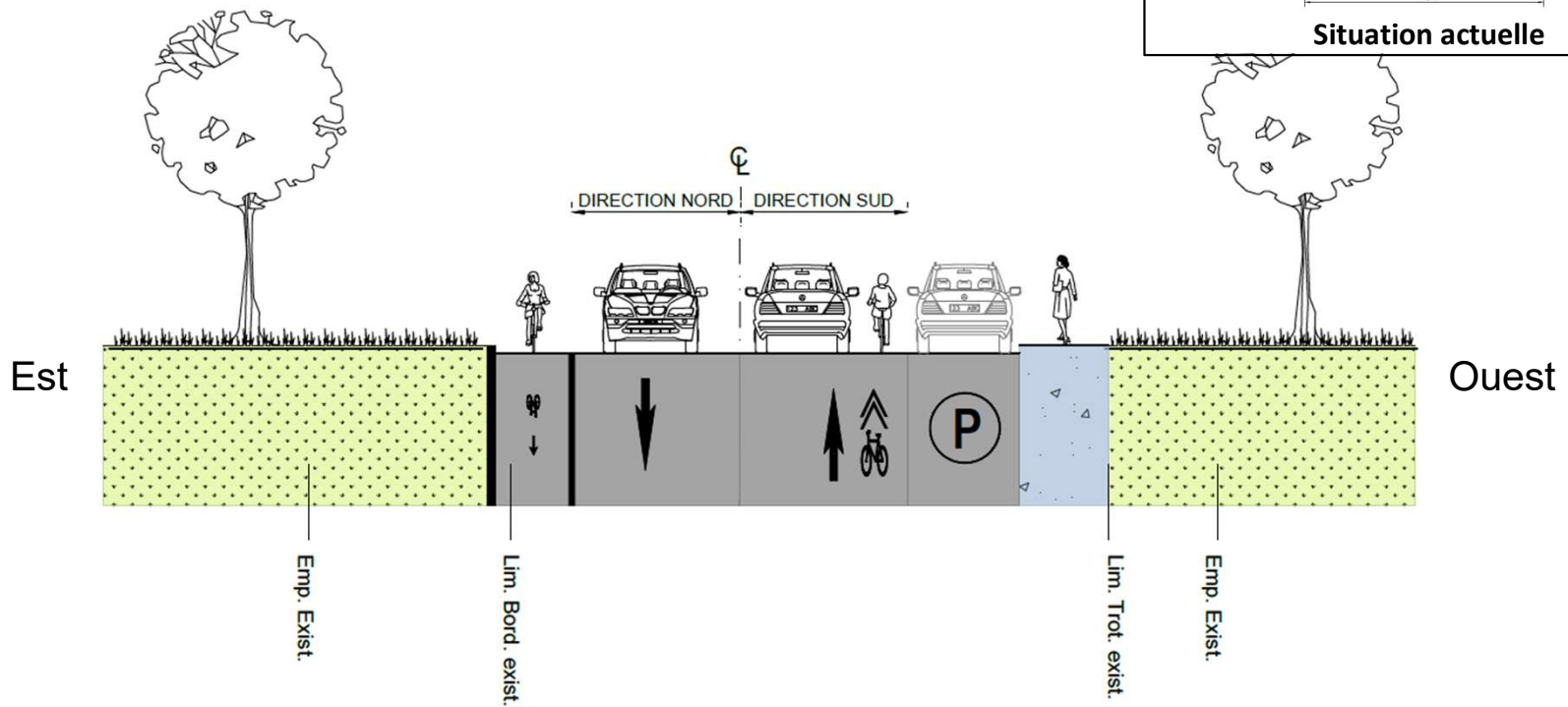
Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer

Scénario 2



Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer

Scénario 2



Section 3 – Synthèse des scénarios

	Actuel	Scénario 1		Scénario 2	
Confort du lien piéton		Est	Ouest	Est	Ouest
Confort du lien cyclable				Est	Ouest
Sécurisation des intersections					
Apaisement de la circulation					
Accès à l'école à pied et à vélo					
Maintien des arbres*		Est	Ouest	Est	Ouest
Verdissement	NA	Potentiel à évaluer		Potentiel à évaluer	
Maintien des cases de stationnement sur rue					

*Une pastille verte indique aucun impact sur les arbres existants, jaune des élagages potentiels et rouge des coupes et élagages potentiels.



Mobilité
active

Atelier d'échanges

Consignes

- Les discussions se font en sous-groupe afin de mettre en commun les réflexions et expertises de chacun.
- Vous devez nommer un **porte-parole par sous-groupe**. Son rôle est de synthétiser les discussions et d'agir comme porte-parole de sa table lors de la synthèse en grand groupe. Une grille de prise de notes est disponible.
- Au moment de la synthèse en grand groupe, nous inviterons chaque porte-parole de sous-groupe à résumer les réflexions exprimées par les participants. Cette partie sera enregistrée et mise en ligne.

Questions pour alimenter les échanges

- Qu'est-ce que vous aimez, ou aimez moins, des scénarios présentés? Quel scénario vous semble le plus intéressant et pourquoi?
- Si vous aviez des priorités à identifier dans le cadre du réaménagement de la rue, quelles seraient-elles (verdissement, piétons, sécurité, stationnement, etc.)?
- Jusqu'où êtes-vous prêts à aller avec les modifications au stationnement dans la rue? Est-ce que ces modifications sont acceptables?
- Est-ce que d'autres éléments ou considérations pourraient améliorer le projet?
- Est-ce que certains enjeux ou situations ont été oubliés dans les scénarios ou lors des discussions?



Mobilité
active

Prochaines étapes

Prochaines étapes

- Analyse et intégration des commentaires des citoyens : printemps 2024
- Réalisation des plans et devis : automne 2024 et hiver 2025
- Séance d'information : hiver 2025
- Année de travaux souhaitée : 2025 ou 2026*

*En fonction de l'évolution du projet et des disponibilités budgétaires.

Période de questions

