

> La mobilité à Québec

Corridors Vélo cité
CVC Charlesbourg - Centre-ville
Atelier participatif – Vieux-Limoilou

30 janvier 2024, 19 h



Plan de la présentation

- Mise en contexte
- Retour sur les concepts de corridors Vélo cité
- Retour sur le questionnaire en ligne
- Tronçon 4 – Vieux-Limoilou : analyse des scénarios
- Période d'échange
- Prochaines étapes



Mobilité
à vélo

Mise en contexte CVC Charlesbourg – Centre-ville



CVC Charlesbourg-Centre-ville

Mise en contexte

- **Vision de la mobilité active**, outil de planification de la mobilité active de la Ville de Québec
 - Consultations en amont de 2020 à 2022
 - Septembre 2022 : annonce de la Vision de la mobilité et des corridors Vélo cité
 - Action de la Vision : planifier, concevoir et réaliser des infrastructures utilitaires à haut niveau de service pour la pratique du vélo, dont la mise en place des corridors Vélo cité
- **Décembre 2023** : annonce du tracé retenu pour le corridor Vélo cité Charlesbourg-Centre-ville, composé de 6 tronçons qui seront réalisés et mis en service progressivement entre 2024 et 2026 et lancement de questionnaires en ligne.

CVC Charlesbourg-Centre-Ville

Mise en contexte

- À terme, le CVC Charlesbourg/Centre-ville sera composé de six tronçons incluant deux antennes ouest et est dans le secteur de Charlesbourg. Il traversera des liens cyclables existants qui seront mis à niveau, le tout jumelé à la création de nouveaux liens.
 - Tronçon 1 (antenne Charlesbourg Ouest) :** 3^e Avenue Ouest et la 52^e Rue ou la 55^e Rue (en analyse), entre la 76^e Rue et la 4^e Avenue Est (projet évolutif, réalisation 2024)
 - Tronçon 2 (antenne Charlesbourg Est) :** 3^e Avenue Est entre la 79^e Rue et le Corridor des Cheminots (projet évolutif et permanent, réalisation 2025)
 - Tronçon 3 :** 4^e Avenue, de la 52^e Rue à la 22^e Rue (projet évolutif réalisé en 2023 et bonifié en 2024, transformation en projet permanent réalisé en deux phases en 2025 et 2026)
 - Tronçon 4 :** 4^e Avenue (2024) OU 3^e Avenue (2025), entre la 22^e Rue et le chemin de la Canardière (projet permanent, consultation sur le choix de l'axe)
 - Tronçon 5 :** 3^e Avenue, entre le chemin de la Canardière et la rue du Prince-Édouard (projet permanent, réalisation 2025)
 - Tronçon 6 :** rue du Pont, entre la rue du Prince-Édouard et la rue Saint-Vallier Est (projet évolutif, réalisation 2024)



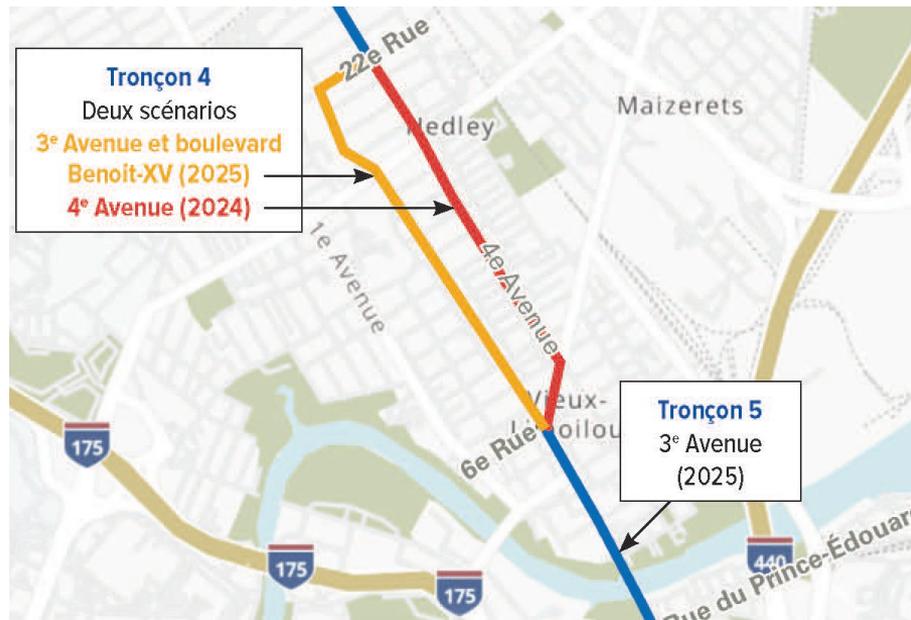
CVC Charlesbourg-Centre-Ville

Mise en contexte

- Dans le secteur du Vieux-Limoilou, un choix est à faire entre deux scénarios :
 - **Prioriser la 4^e Avenue**
 - **Prioriser la 3^e Avenue**

pour le tronçon #4 Vieux-Limoilou situé entre la 22^e Rue au nord et le chemin de la Canardière au sud.

- **Ce soir, la Ville souhaite obtenir vos commentaires et vous entendre sur le choix du scénario à privilégier en fonction des avantages et inconvénients généraux, en amont du travail de conception.**



L'analyse préliminaire est en cours pour le tronçon 5 prévu en 2025 sur la 3^e Avenue au sud de Canardière. Un processus de participation publique aura lieu plus tard cette année pour ce tronçon.



Mobilité
à vélo

Qu'est-ce qu'un
CVC ?



Les corridors Vélo cité

Un réseau pour des déplacements à vélo plus performants

- Voies sécurisées pour les cyclistes
- Repartage de la voie publique
- Diminution des conflits entre les modes de transport
- Inspiré des meilleures pratiques internationales
- Permet d'accueillir un nombre élevé de cyclistes



REV Saint-Denis – Montréal (La Presse – 5 avril 2023)

Les corridors Vélo cité

Un réseau pour des déplacements à vélo plus performants

- Une largeur suffisante permettant le dépassement ou l'accompagnement;
- Une identité visuelle forte et distincte;
- Une piste généralement séparée de la circulation automobile;
- Une conception permettant un entretien hivernal;
- Un accès efficace et rapide aux principaux lieux d'activités;
- Une programmation des feux de circulation adaptée aux besoins des transports actifs.

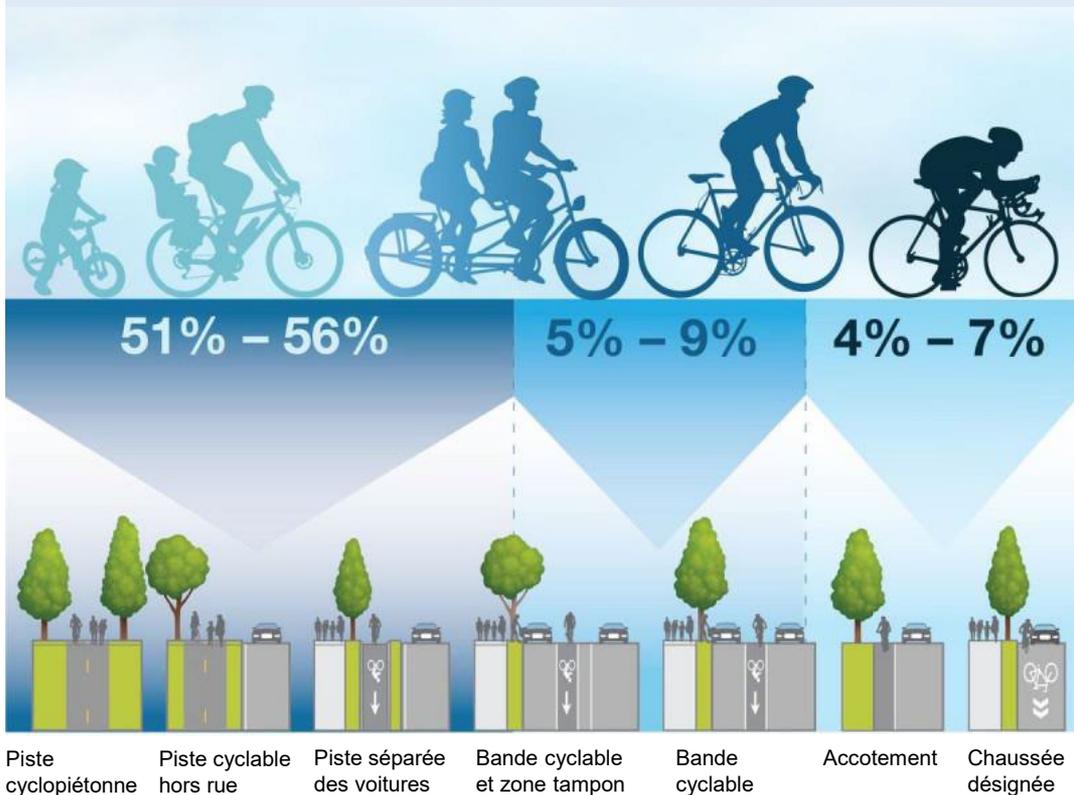


Mobilité
à vélo

**Pour qui et
pourquoi ?**



Types d'aménagement selon le sentiment de sécurité des cyclistes



Pour qui?

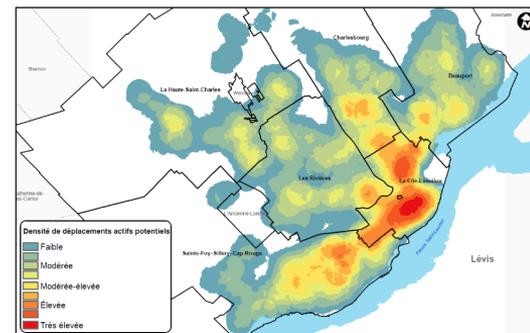
Tous les types de cyclistes:

- Enfants
- Adultes
- Aînés
- Cyclistes occasionnels ou chevronnés

*Le 28 % restant représente ceux qui n'adhèrent pas ou ne font pas de vélo.

Pourquoi les CVC?

- Pour améliorer la santé de tous les citoyens
 - Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des particules fines en suspension dans l'air en diminuant l'usage des véhicules motorisés
 - Permet de bouger, ce qui a des effets bénéfiques sur la santé physique et mentale
- Pour offrir des infrastructures à des gens qui en ont besoin pour faire le pas et transitionner vers la mobilité active
- Pour améliorer l'urbanisme et le repartage de l'espace:
 - Opportunité de réaménagement des espaces à une échelle plus humaine
 - Inclure les autres orientations de la Ville (sécurité routière, végétalisation, développement économique, etc.)





Mobilité
à vélo

Aménagements évolutifs et permanents



Deux types d'aménagement : évolutif ou permanent

Aménagement évolutif (transitoire)

- Améliore la sécurité des piétons et des cyclistes **sans réaliser des travaux majeurs**
- Façon **rapide** d'implanter un lien cyclable
- **Interventions minimales** :
 - marquage
 - bollards
 - mobilier urbain
 - réaménagements géométriques simples
- Modifications aux **équipements et programmations des feux de circulation**



Aménagement permanent

- **Travaux majeurs** :
 - Souterrains et/ou surface
- Multiples enjeux de la rue traités :
 - **mobilité active,**
 - **transport en commun,**
 - **Sécurité routière,**
 - **architecture du paysage,**
 - **drainage,**
 - **déneigement,**
 - gestion de **matières résiduelles**



Crédit-photo: Ville de Montréal



Mobilité
à vélo

Retour sur le questionnaire en ligne



Retour sur le questionnaire en ligne

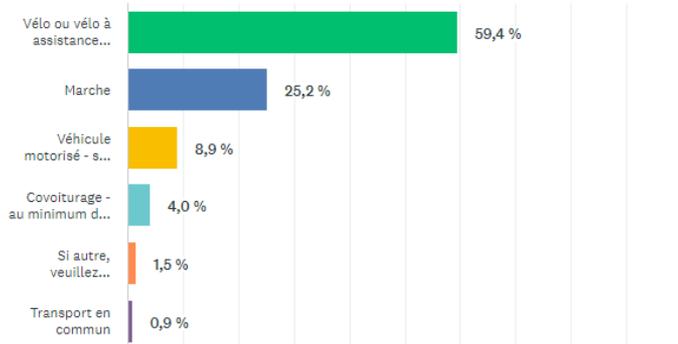
Résumé

- Questionnaire en ligne du 11 décembre 2023 au 15 janvier 2024
- 36 questions (incluant questions sociodémographiques)
- Choix de réponses et questions ouvertes dans certains cas
- Question sur le choix de scénario préféré
- 363 répondants, dont 71 résidents d'une des rues à l'étude

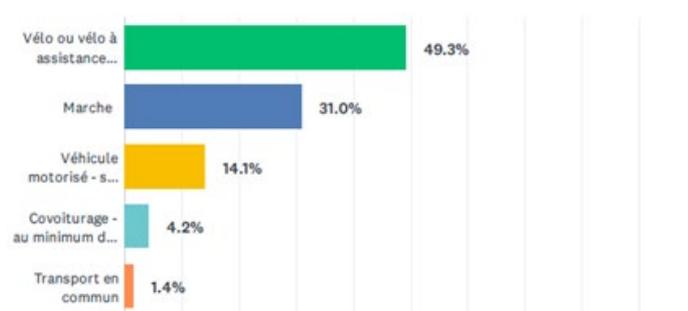
Profil des répondants

- 64,3% des répondants habitent à proximité des rues analysées;
- 19 % des répondants n'ont pas de véhicules et 68,3% en ont un seul;
- Les modes de transports actifs sont très présents durant la saison estivale autant chez l'ensemble des répondants (84,5 %) que chez les résidents des rues concernées (80,3 %).

Ensemble des répondants*

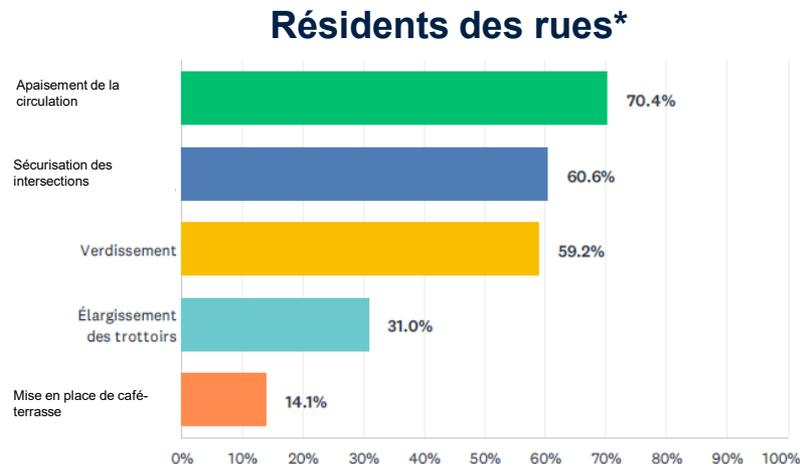
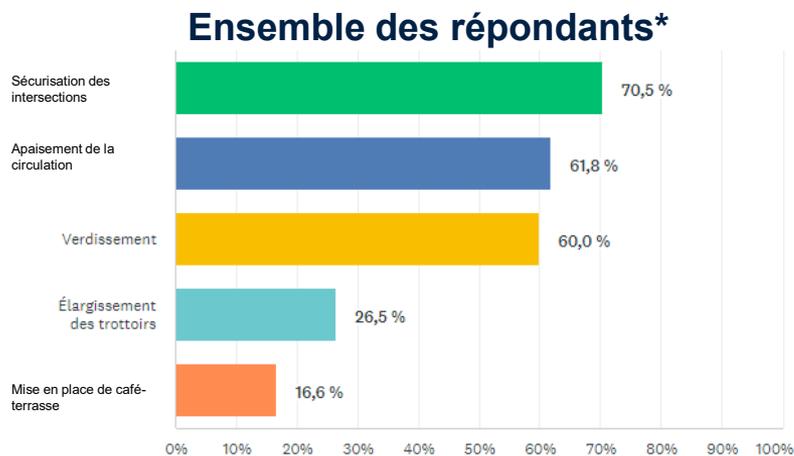


Résidents des rues*

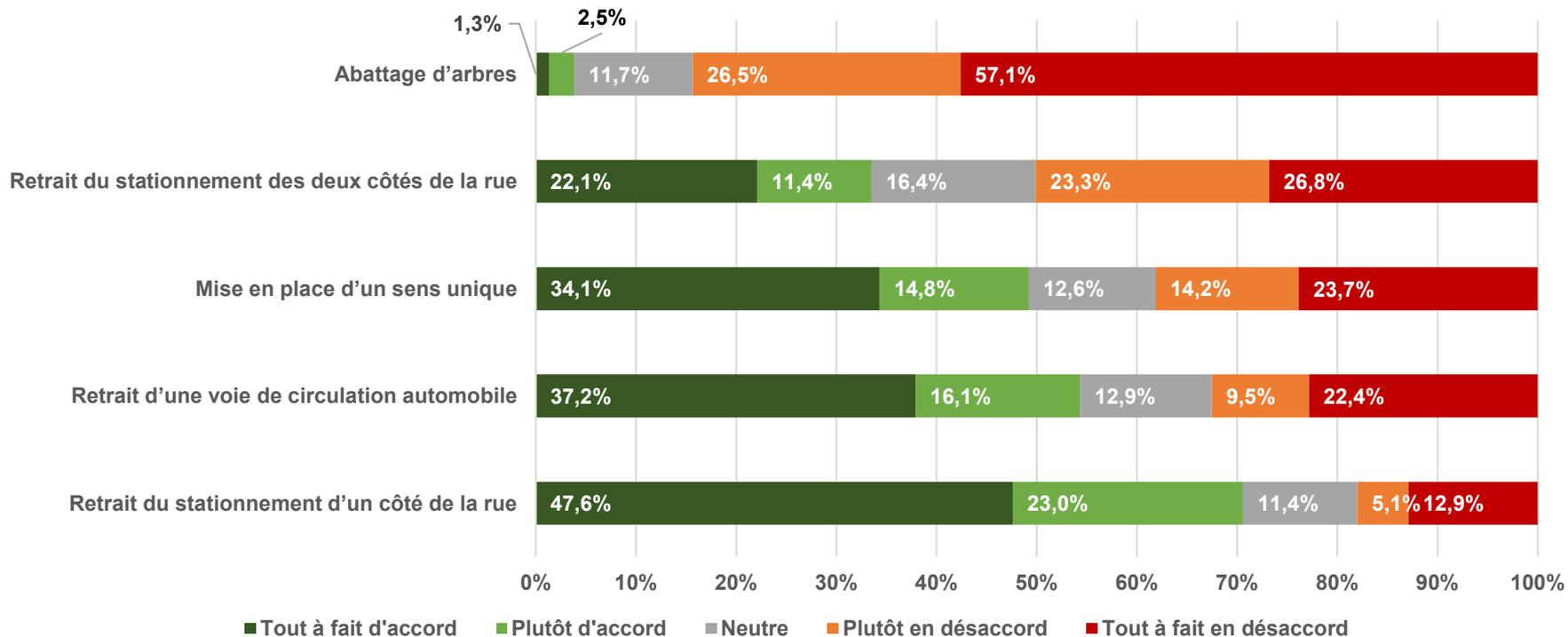


Priorité de réaménagement – autre que CVC

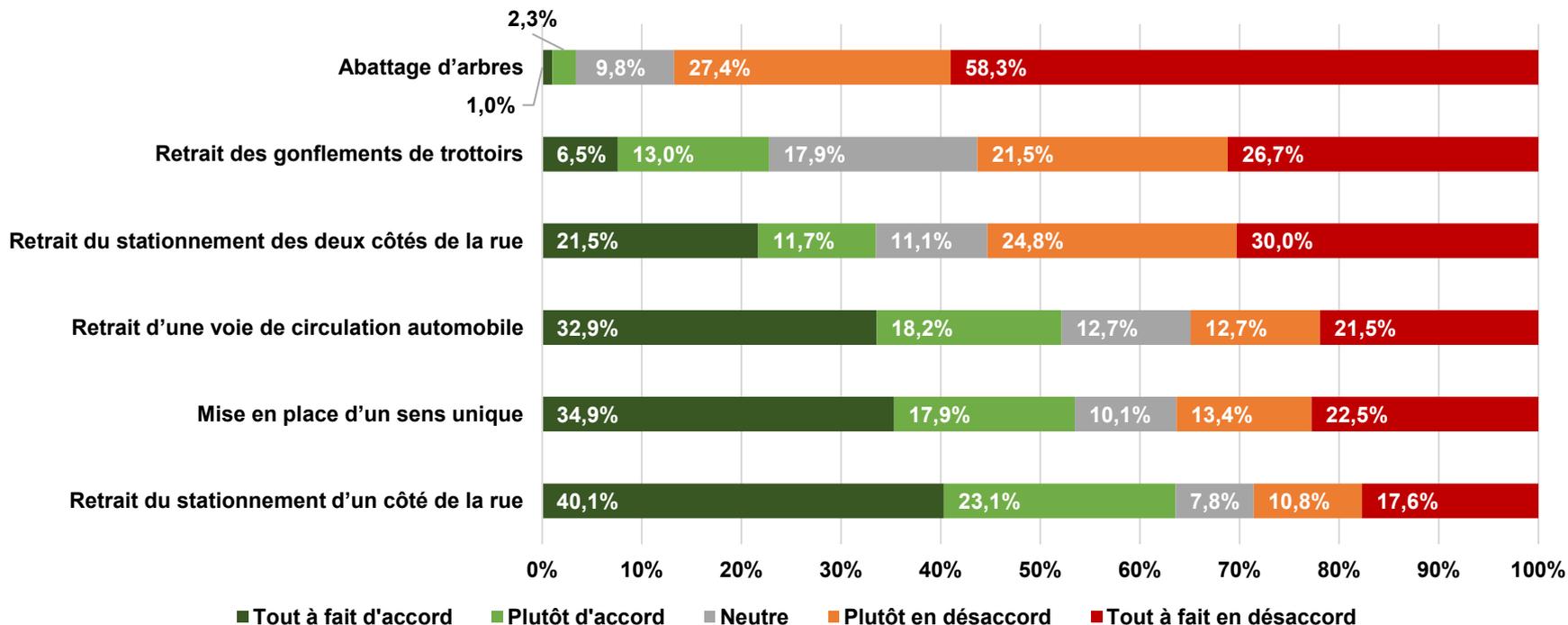
- La sécurisation des intersections est un enjeu important pour tous.
- L'apaisement de la circulation est plus important pour les résidents que l'ensemble des répondants.
- Le verdissement arrive au 3^e rang des priorités les plus importantes pour tous



Compromis convenables – 4^e Avenue



Compromis convenables – 3^e Avenue





Mobilité
à vélo

Tronçon 4 – Vieux-Limoilou

Scénario 1 : 4^e Avenue

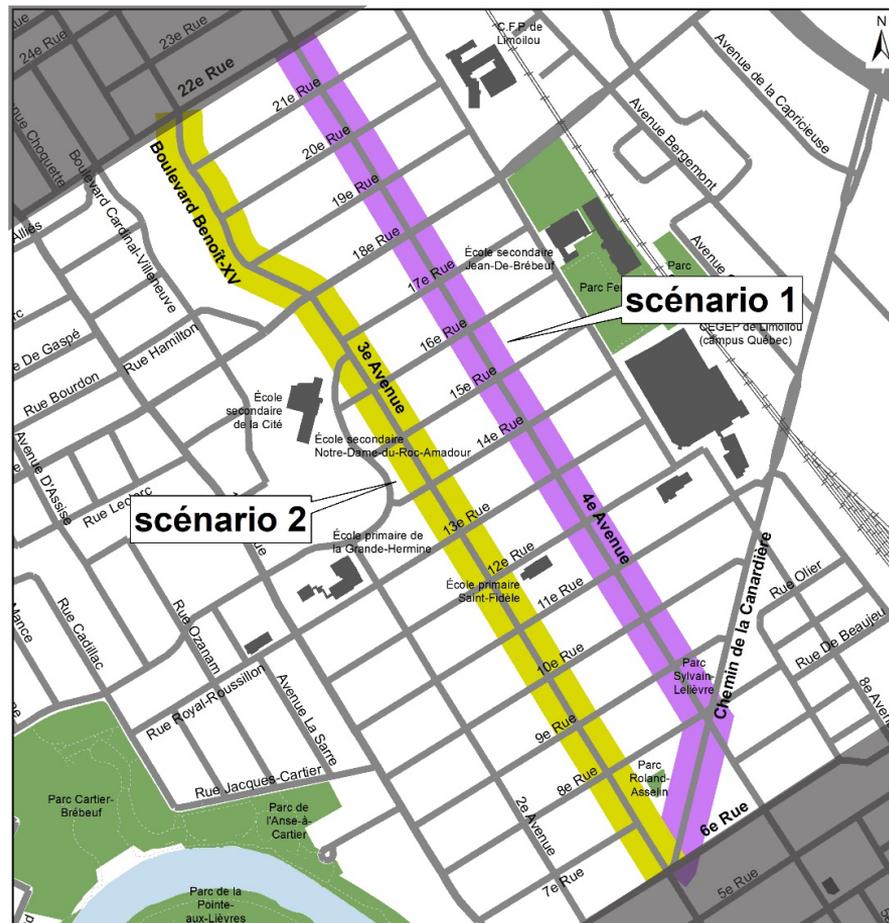
Scénario 2 : 3^e Avenue



Deux scénarios pour le tronçon du Vieux-Limoilou

En fonction d'analyses scientifiques, deux scénarios nous permettent de répondre au fort potentiel cyclable du secteur

- **Scénario 1** : du nord au sud, via la 4^e Avenue jusqu'au chemin de la Canardière pour ensuite aller sur la 3^e Avenue via le chemin de la Canardière
- **Scénario 2** : du nord au sud, via Benoit-XV et la 3^e Avenue jusqu'au chemin de la Canardière



Aménagement d'un CVC dans une rue existante

- Le cadre bâti des rues nous impose une largeur définie et limitée pour l'aménagement
- Dans Limoilou, pour implanter un corridor Vélo cité, il faut faire des choix en fonction de l'emprise disponible
- La position de la Ville est d'éviter d'aller en arrière des trottoirs existants afin de conserver les arbres existants, ne pas couper les racines et mettre leur survie en péril.



Considérant l'emprise limitée, deux options se présentent :

- Pour implanter le lien cyclable et conserver les deux sens de circulation, il faut envisager de retirer le stationnement des deux côtés de la rue afin d'avoir l'espace nécessaire (**non acceptable selon les résultats des questionnaires**)
- **Pour implanter le lien cyclable et permettre le stationnement il faut envisager d'implanter un sens unique pour récupérer de l'espace (plus acceptable selon les résultats des questionnaires).**

Aménagement d'un CVC dans une rue existante



Exemple de coupe schématique en tronçon



Exemple de coupe schématique en intersection

La mise en place d'un sens unique pourrait permettre:

- Le maintien du stationnement
- Le maintien des gonflements de trottoir aux intersections – sécurité et visibilité des piétons
- Offre des opportunités de verdir (ce qui est la 3^e priorité d'aménagement)

Note: peu importe l'axe privilégié, l'implantation d'un CVC sera réfléchi de manière à maintenir l'accès automobile au quartier.

Scénario 1 – 4^e Avenue et Canardière

Contexte actuel :

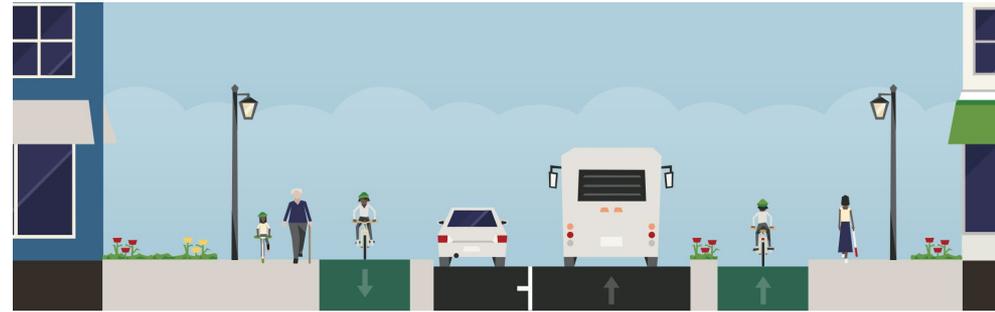
- Présence de parcours du transport en commun (3A, 19, 28, 36 et 936)
- Stationnement des deux côtés de la rue
- Terrain plat
- Présence d'arbres plus importante au nord de la 18^e Rue
- À proximité de l'artère commerciale (sur l'artère commerciale pour ce qui est du chemin de la Canardière)
- À proximité d'écoles primaires, secondaire et du Cégep de Limoilou, campus Limoilou



Scénario 1 – 4^e Avenue

Avantages généraux

- + Opportunité d'élargir les trottoirs
- + Opportunité d'apaiser la circulation automobile (vitesse)
- + Opportunité d'avoir un impact sur les enjeux de sécurité routière (significatif)(traverses piétonnes, visibilité, etc.)
- + Opportunité de travailler des sites accidentogènes de la Stratégie de sécurité routière (18^e Rue)
- + Opportunité d'améliorer la cohabitation piétons et cyclistes
- + Aménagement de gonflements piétons et refuges piétons
- + Maintien de l'accès automobile au quartier
- + Permet de traiter adéquatement la cohabitation autos et cyclistes
- + Possibilité d'aménager de nouveaux gonflements de trottoirs et de nouveaux refuges piétons
- + Maintien du couvert des arbres existants
- + Possibilité de verdir
- + Moins d'impact sur les activités et événements de la 3^e Avenue
- + Débarcadère et livraison possibles directement sur l'avenue (en raison du sens unique)
- + Possibilité d'aménager des terrasses
- + Trajet le plus direct et le plus court (critère CVC)
- + Possibilité d'implanter un aménagement évolutif



Sens unique et stationnement – en tronçon

Inconvénients généraux

- Accès aux commerces de la 3^e Avenue moins direct pour les cyclistes
- Détour cycliste nécessaire lors de la fermeture de la Place Limouloise
- Modifications aux tracés des parcours du RTC à prévoir

Scénario 2 – 3^e Avenue et boul. Benoît-XV

Contexte actuel

- Présence de parcours du transport en commun (19, 36 et 936) au sud de la 11^e Rue
- Bandes cyclables de largeur sous-standard – chaussée désignée
- Stationnement des deux côtés de la rue sur la 3^e Avenue
- Terrasses sur trottoir/rue en période estivale
- Fermeture périodique et/ou ponctuelle de la rue pour événements
- Terrain plat
- Présence d'arbres plus importante au nord de la 18^e Rue
- Sur artère commerciale
- À proximité d'écoles primaires, secondaire et du Cégep de Limoilou, campus Limoilou



Scénario 2 – 3^e Avenue

Avantages généraux

- + Opportunité d'élargir les trottoirs
- + Opportunité d'apaiser la circulation automobile (vitesse)
- + Opportunité d'avoir un impact sur les enjeux de sécurité routière (modéré)
- + Permet de travailler les sites accidentogènes de la Stratégie de sécurité routière (12^e Rue)
- + Aménagement de gonflements et refuges piétons
- + Maintien de l'accès automobile au quartier
- + Permet de traiter adéquatement la cohabitation autos et cyclistes
- + Possibilité d'aménager de nouveaux gonflements de trottoirs et de nouveaux refuges piétons
- + Mise à niveau de la bande cyclable existante
- + Maintien du couvert des arbres existants
- + Possibilité de verdissement
- + Débarcadère et livraison possibles directement sur l'avenue (en raison du sens unique)
- + Accès aux commerces de la 3^e Avenue plus direct à vélo
- + Possibilité d'aménager des terrasses



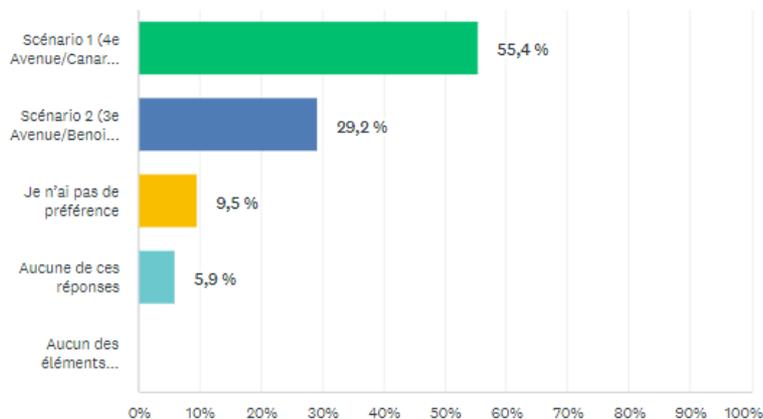
Sens unique et stationnement – en tronçon

Inconvénients généraux

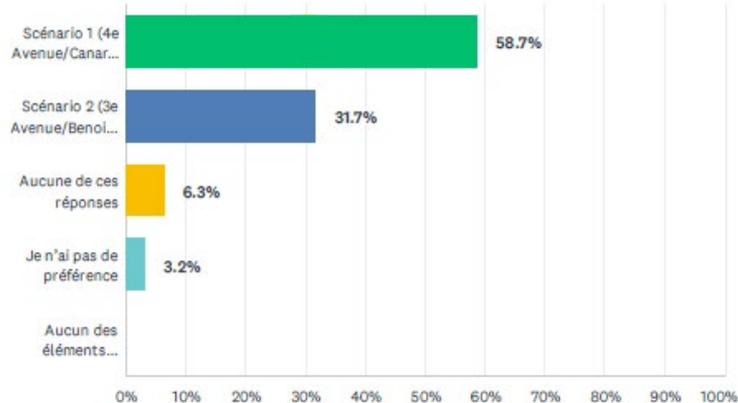
- Plus d'impact sur les activités et événements, détours cyclistes récurrents
- Cohabitation piétons et cyclistes plus difficile (traversée piétonne intempestive en tronçon, car zone commerciale)
- Cohabitation auto cycliste: plus haut taux de roulement en raison du caractère commercial
- Retrait d'une voie de virage (VAG vers la 18^e Rue)
- Modification aux tracés des parcours du RTC
- Impossibilité d'implanter un aménagement évolutif (marquage et balises)

Choix de scénarios préférés

Ensemble des répondants



Résidents de la rue



- La 4^e Avenue est le choix de scénario le plus populaire autant pour l'ensemble des répondants (55,4 %) que pour les résidents des rues des scénarios (58,7 %).

Raisons évoquées par les répondants

Scénario 1 (4^e Avenue)

- Largeur permettant des aménagements de qualité (44 mentions)
- Permits de répondre aux enjeux de sécurité de la 4^e Avenue (35 mentions)
- Lien plus direct (33 mentions) et plus grande fluidité vélo (6 mentions)
- Moins de commerces (et donc va-et-vient d'auto/piétons/camions et moins de besoins en stationnement (29 mentions)
- Moins de circulation automobile sur la 4^e Avenue, donc moins de conflits (24 mentions)
- Pas d'évènements ou de rues piétonnes (16 mentions)
- Verdissement (7 mentions)

Scénario 2 (3^e Avenue)

- Accès aux commerces (44 mentions)
- Habitudes déjà prises – trajet déjà emprunté (15 mentions)
- Opportunité d'aménagement la rue plus à l'échelle humaine (14 mentions)
- Lien direct vers le centre-ville (10 mentions)
- Plus loin du lien de la 8^e Avenue (9 mentions)
- Piste cyclable devant être mise à niveau de toute façon (5 mentions)



Mobilité
à vélo

Prochaines étapes



Prochaines étapes

• Printemps 2024

- Poursuite des analyses techniques
- Analyse des commentaires recueillis
- Annonce de l'axe retenu pour le tronçon 4 (Vieux-Limoilou) et présentation du concept
 - Si le choix retenu est la 3^e Avenue:
 - Conception pour réalisation 2025 en vue d'aménager un **lien permanent**.
 - Activités de communication et de participation avec les commerçants et les citoyens
 - Si le choix retenu est la 4^e Avenue:
 - Conception pour réalisation 2024 d'un **projet évolutif**, qui sera transformé en projet permanent dans les années à venir



Mobilité
à vélo

Atelier d'échange participatif



Question – atelier d'échange participatif

Qu'est-ce que vous aimez et qu'est-ce que vous aimez moins des deux scénarios de trajet présentés? (avantages, inconvénients, enjeux)

> La mobilité à Québec

Merci de votre
participation

