

# > La mobilité à Québec

Projet de réaménagement  
de l'avenue du Cénacle

*Soirée d'information sur le  
concept d'aménagement retenu*

Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement  
Service du transport et de la mobilité intelligente  
23 avril 2024

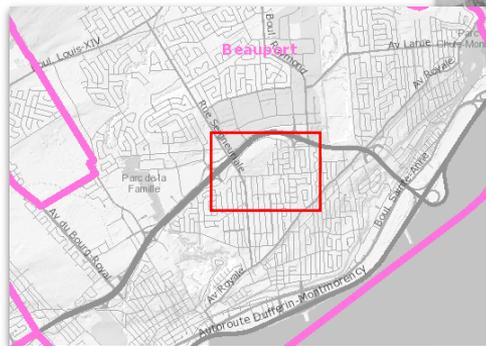


# Ordre de la présentation

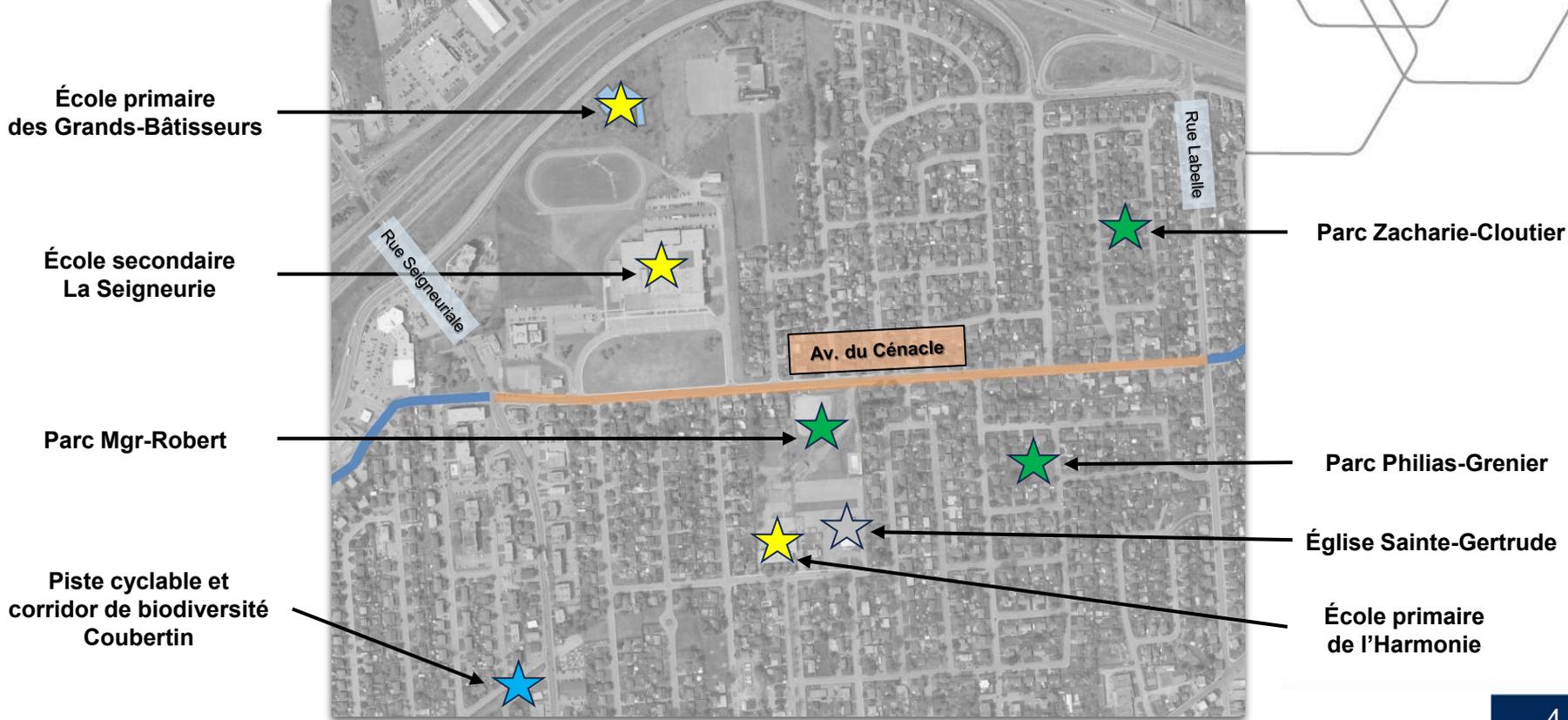
- Localisation
- Objectifs de la rencontre
- Mise en contexte
- Retour sur l'atelier participatif du 19 juin 2023
- Concept d'aménagement retenu
- Prochaines étapes
- Période de questions
- Période de questions pour les résidants touchés par les travaux



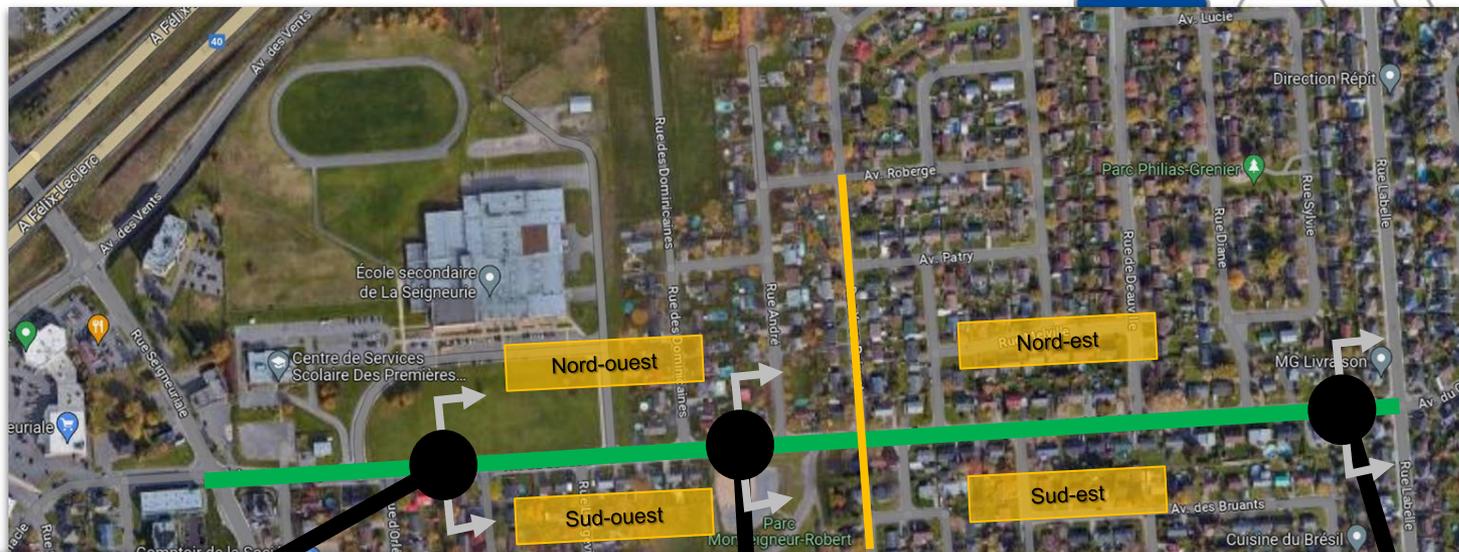
# Localisation



# Localisation – Écoles et espaces verts

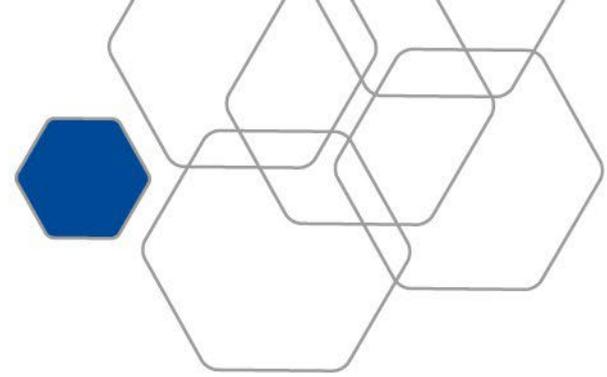


# Localisation et vues actuelles



# Objectifs de la rencontre

- Présenter la mise en contexte du projet
- Revenir sur l'atelier participatif du 19 juin 2023
- Présenter le concept d'aménagement retenu et répondre aux questions
- Répondre aux questions sur les travaux à venir



# Mise en contexte

Un projet qui s'inscrit dans :

- La Vision de la mobilité active 2023-2027
- La Stratégie de sécurité routière 2020-2024
  - Le développement de corridors scolaires et la sécurisation des déplacements des écoliers



# > La mobilité à Québec

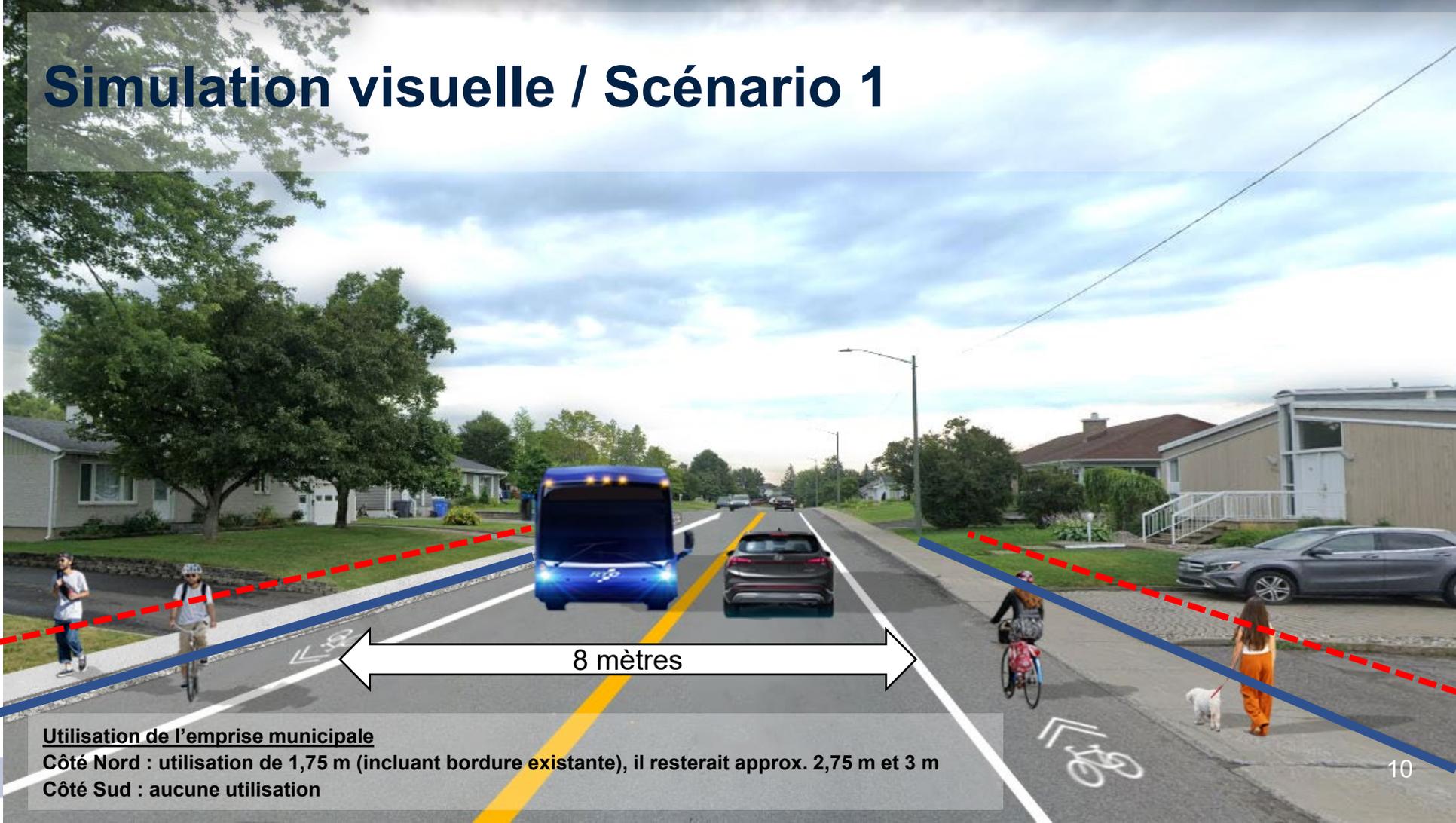
Retour sur l'atelier  
participatif du  
19 juin 2023



# Résumé des constats du questionnaire

- 178 répondants, dont 52 résidants de l'avenue du Cénacle
- L'amélioration de la sécurité est la priorité et un élément clé du projet :
  - En échange de mesures plus « contraignantes », on améliore la sécurité :
    - Mesures pour mieux gérer la vitesse, le stationnement et la circulation à la sortie des classes
    - Améliorer les cheminements et les traverses vers les lieux de destination (école, parcs, etc.)
- Ne pas négliger le verdissement et l'accessibilité universelle
- L'accès au parc Mgr-Robert par tous les modes doit être amélioré :
  - Notamment la connaissance du stationnement automobile
- Viser un rééquilibrage et un meilleur partage de l'espace entre les modes

# Simulation visuelle / Scénario 1



## Utilisation de l'emprise municipale

Côté Nord : utilisation de 1,75 m (incluant bordure existante), il resterait approx. 2,75 m et 3 m

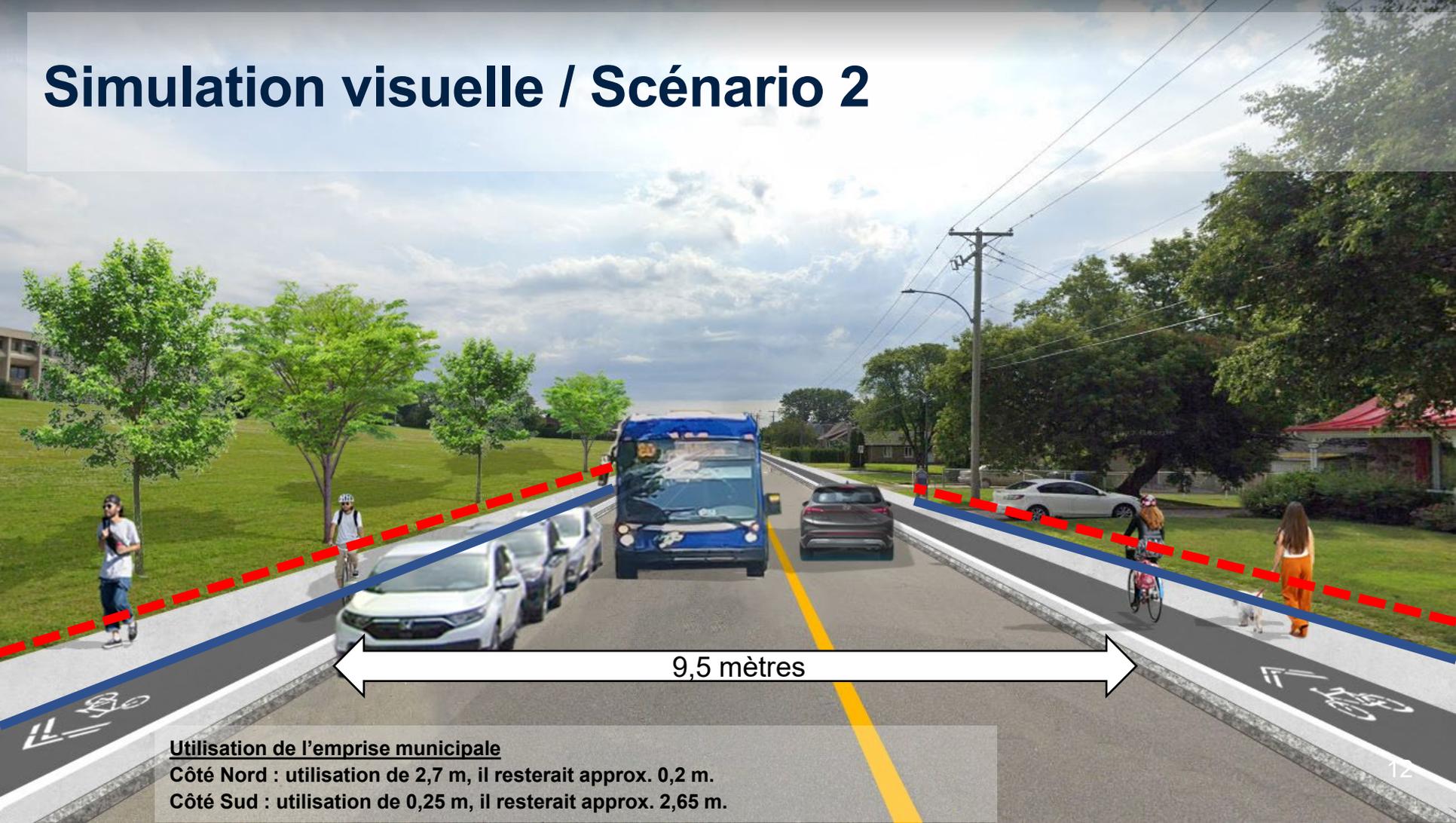
Côté Sud : aucune utilisation

# Scénario 1

Avantages	Inconvénients
Empiètement moins important dans l'emprise municipale	Retrait de 100 % du stationnement sur rue sur l'ensemble de la rue
Trottoirs des 2 côtés	Chaussée qui demeure tout de même large
Végétalisation et plantation d'arbres, notamment en face de l'école secondaire La Seigneurie (nombre à déterminer)	Maintien du trottoir au sud (sous-standard pour l'accessibilité universelle)
	Aménagement cyclable « non-AAA » ( <i>All Ages and Abilities / Tous âges et toutes capacités</i> ), en fonction des débits et du type de véhicules
	Arbres à abattre à évaluer (surtout à l'est) (nombre à déterminer)



# Simulation visuelle / Scénario 2



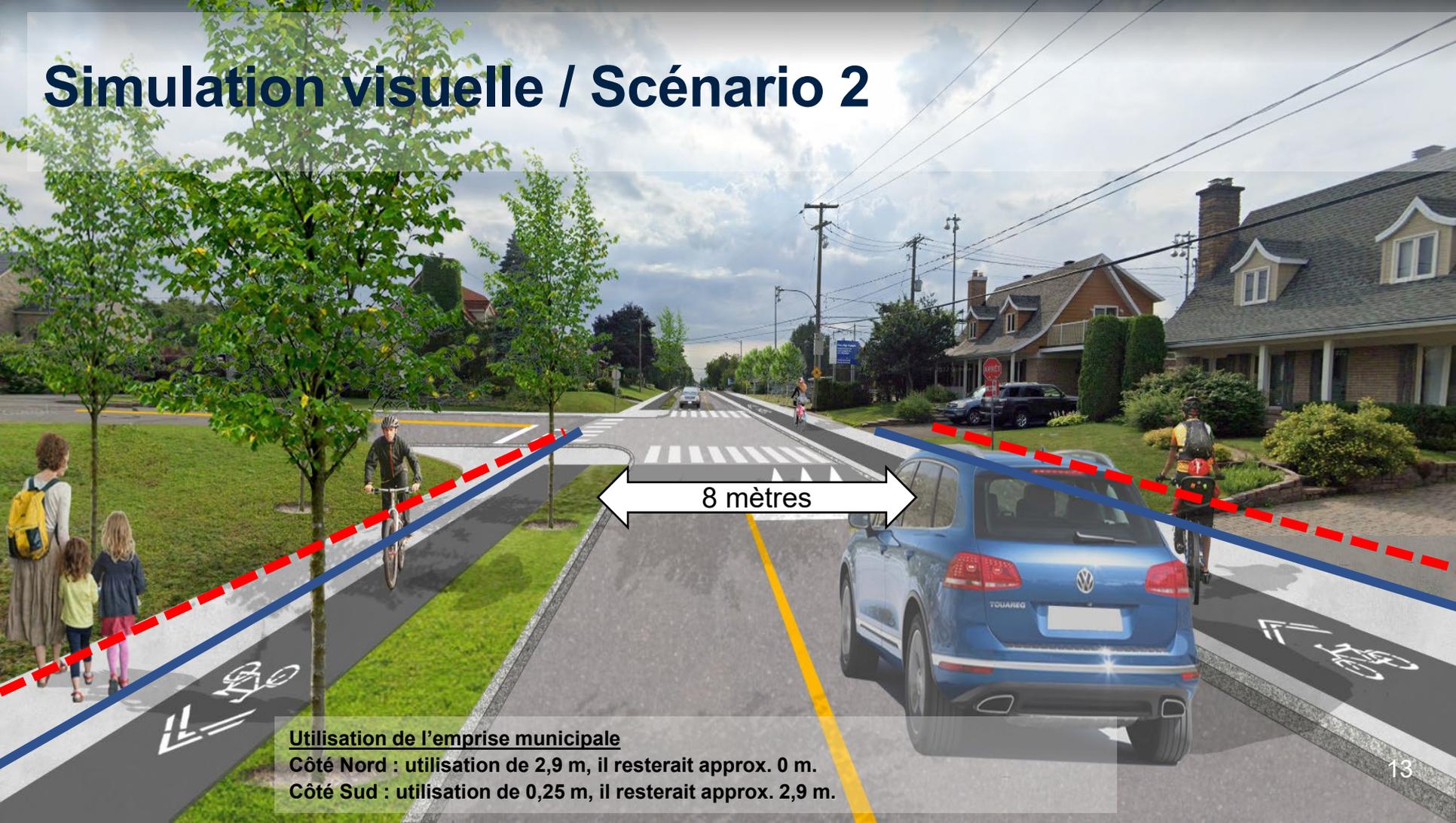
9,5 mètres

## Utilisation de l'emprise municipale

Côté Nord : utilisation de 2,7 m, il resterait approx. 0,2 m.

Côté Sud : utilisation de 0,25 m, il resterait approx. 2,65 m.

# Simulation visuelle / Scénario 2



## Utilisation de l'emprise municipale

Côté Nord : utilisation de 2,9 m, il resterait approx. 0 m.

Côté Sud : utilisation de 0,25 m, il resterait approx. 2,9 m.

# Simulation visuelle / Scénario 2



## Utilisation de l'emprise municipale

Côté Nord : utilisation de 1,2 m (incluant bordure existante), il resterait approx. 2,75 m et 3 m.

Côté Sud : utilisation de 2 m, il resterait approx. 0,8 m et 1 m.

# Scénario 2

Avantages	Inconvénients
Maintien du stationnement sur rue = 25 %	Empiètement plus important dans l'emprise municipale
Trottoirs des 2 côtés, avec distance plus grande de la rue	Risques d'empiètement des piétons dans les pistes et des vélos sur les trottoirs
Aménagement cyclable confortable et sécuritaire (potentiellement en toute saison)	Arbres à abattre à évaluer (surtout à l'est) (nombre à déterminer)
Végétalisation et plantation d'arbres, notamment en face de la Seigneurie (nombre à déterminer)	
Résidences plus éloignées de la circulation	



# Comparaison des scénarios

	Actuellement	Scénario 1	Scénario 2
Amélioration des cheminements piétons			
Apaisement de la circulation			
Verdissement*			
Lien cyclable confortable et sécuritaire			
Maintien de stationnements <u>sur rue</u> pour les résidents			Ouest  Est
Diminution de l'empiètement dans l'emprise municipale	N.A.	Nord-ouest  Nord-est Sud-ouest  Sud-est	Nord-ouest  Nord-est Sud-ouest  Sud-est

\*Atteinte de l'objectif conditionnel à l'acceptation de la plantation d'arbres d'alignement dans l'emprise municipale et sur le terrain de l'école.

# Résumé de l'atelier d'échanges

- 1300 avis porte-à-porte, 33 participants, dont plusieurs résidents de la rue
- La majorité de participants ont préféré le scénario 2, notamment :
  - L'ajout d'un trottoir du côté nord, entre les rues Yves-Prévost et Labelle
  - L'ajout d'un lien cyclable
  - La signalisation bonifiée (ex. : arrêts obligatoires)
- *Pour autant que les nouveaux aménagements diminuent les vitesses pratiquées (même si la VQ intervient dans son emprise)*
  - Relevés de vitesse = 85<sup>e</sup> centile à 48 km/h
- Points de vigilance et demandes citoyennes
  - Faire attention à la descente des trottoirs et à l'effet « montagne russe » du lien cyclable
  - Ajouter des mesures pour limiter les vitesses pratiquées
  - Maintenir du stationnement en face du parc MGR-Robert du même côté (sud) que le parc pour limiter la traversée de la rue

# > La mobilité à Québec

Concept d'aménagement  
retenu



# Rappel des objectifs de conception



Améliorer les cheminements piétons et sécuriser les intersections



Apaiser la circulation de la rue



Bonifier le verdissement, particulièrement devant la Seigneurie



Aménager un lien cyclable sécuritaire et confortable

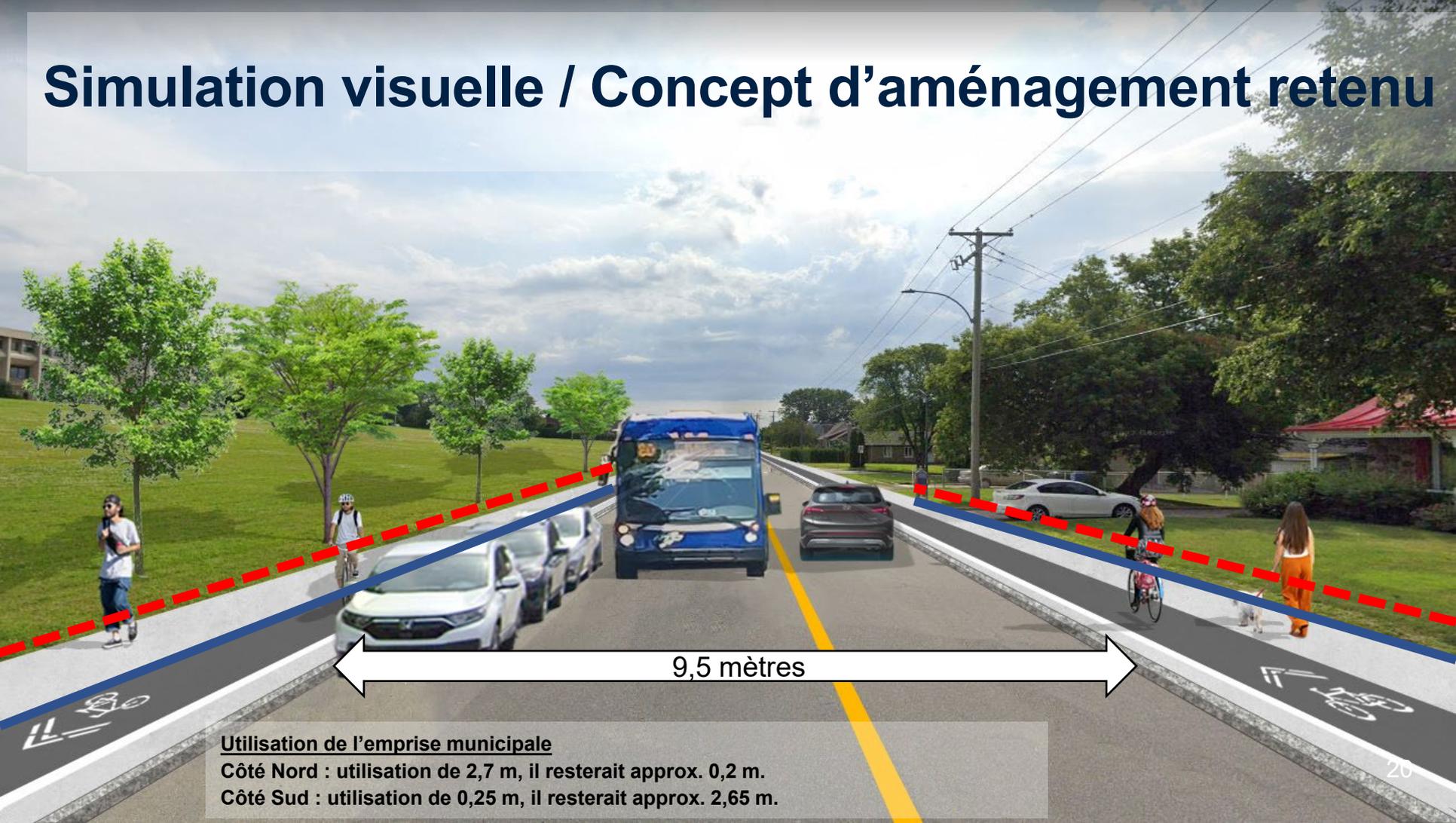


Maintenir du stationnement sur rue pour les résidants du secteur et pour l'accès aux écoles



Diminuer l'empiètement dans l'emprise municipale

# Simulation visuelle / Concept d'aménagement retenu



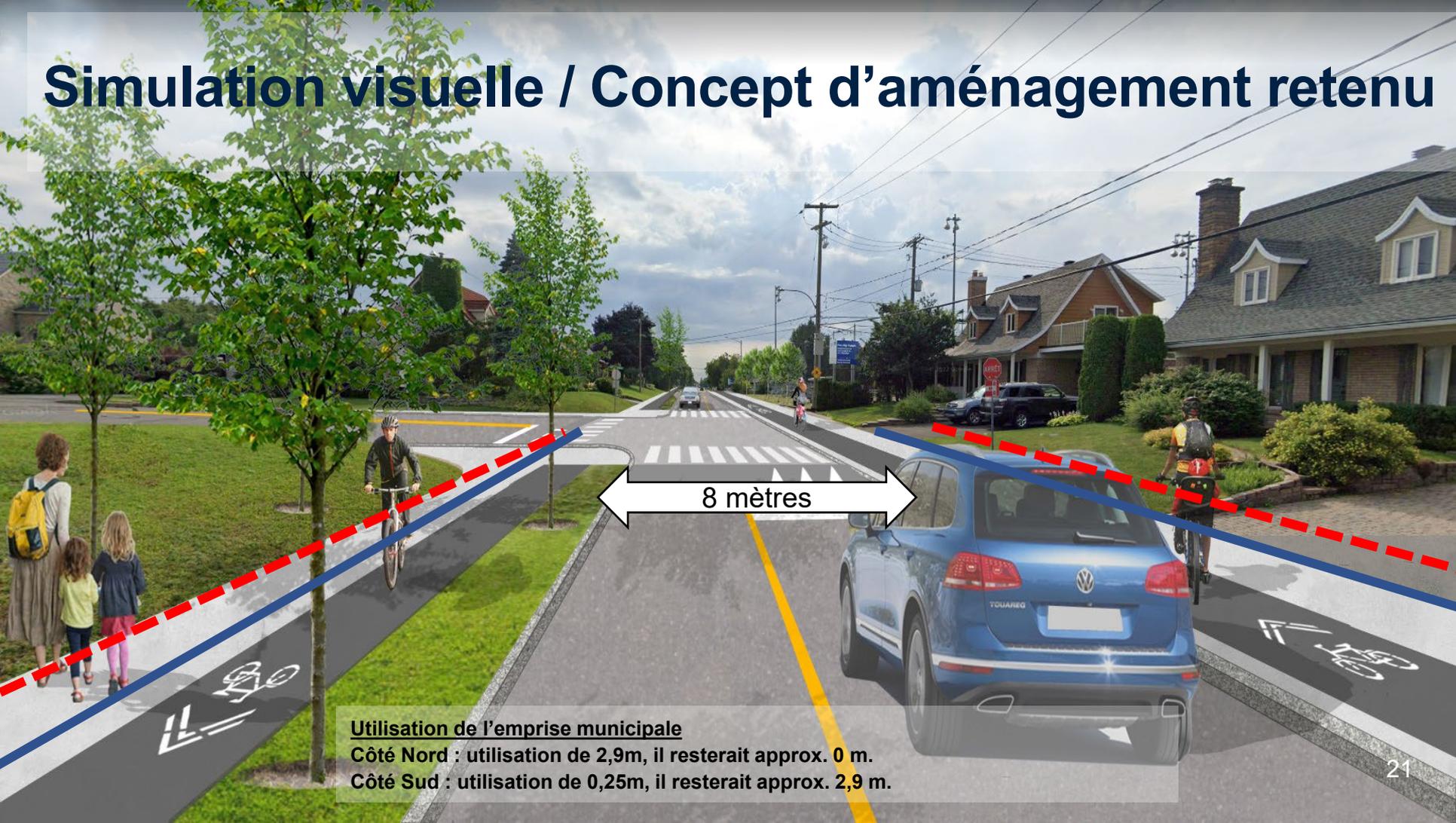
9,5 mètres

Utilisation de l'emprise municipale

Côté Nord : utilisation de 2,7 m, il resterait approx. 0,2 m.

Côté Sud : utilisation de 0,25 m, il resterait approx. 2,65 m.

# Simulation visuelle / Concept d'aménagement retenu



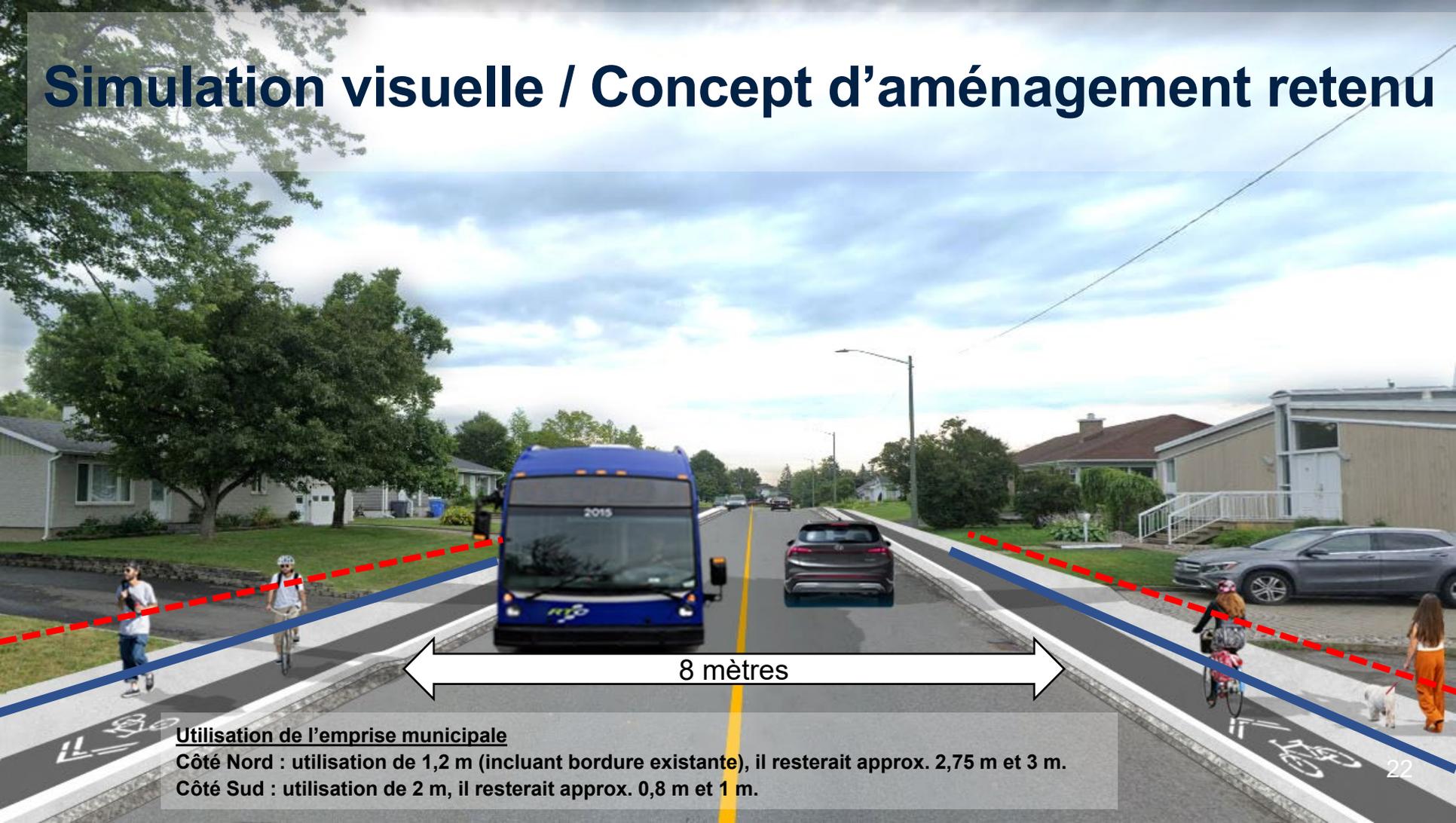
8 mètres

**Utilisation de l'emprise municipale**

Côté Nord : utilisation de 2,9m, il resterait approx. 0 m.

Côté Sud : utilisation de 0,25m, il resterait approx. 2,9 m.

# Simulation visuelle / Concept d'aménagement retenu



## Utilisation de l'emprise municipale

Côté Nord : utilisation de 1,2 m (incluant bordure existante), il resterait approx. 2,75 m et 3 m.

Côté Sud : utilisation de 2 m, il resterait approx. 0,8 m et 1 m.

# Interventions – Sécurité scolaire et mobilité active

## 2023

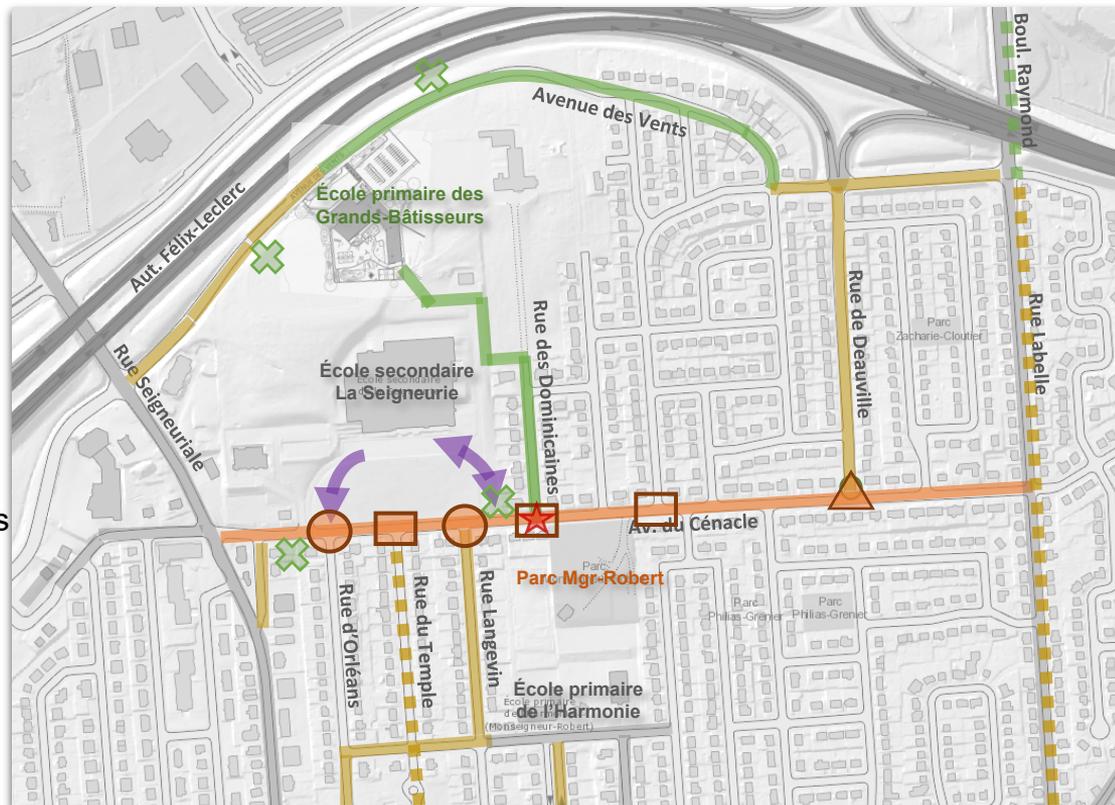
-  Trottoir et lien piétonnier
-  Lien cyclopiéton
-  Panneau de limite de vitesse variable 
-  Brigadier scolaire

## 2024

-  Trottoir, lien cyclable, largeur chaussée
-  Passage pour écoliers avec feux rectangulaires à clignotement rapide
-  Intersection surélevée et arrêts obligatoires
-  Intersection surélevée
-  Arrêts obligatoires

## 2025 et plus

-  Trottoir projeté/en analyse
-  Lien cyclable projeté/en analyse



# Comparaison des scénarios

	Actuellement	Concept retenu
Sécurité des piétons		
Apaisement de la circulation / limitation de la vitesse		
Verdissement*		
Lien cyclable confortable et sécuritaire		
Maintien de stationnements <u>sur rue</u> pour les résidents**		Ouest  Est 
Diminution de l'empiètement dans l'emprise municipale	N.A.	Nord-ouest  Nord-est  Sud-ouest  Sud-est 

\*Atteinte de l'objectif conditionnel à l'acceptation de la plantation d'arbres d'alignement dans l'emprise municipale et sur le terrain de l'école.

\*\*Taux d'occupation du stationnement sur rue par les résidents très faible sur Cénacle.

# Intégration des demandes citoyennes

Demande citoyenne	Intégration
Faire attention à la descente des trottoirs et à l'effet « montagne russe » du lien cyclable	 (ex. : 8 <sup>e</sup> Rue)
Ajouter des mesures pour limiter la vitesse	
Mettre le stationnement sur rue du côté sud en face du parc MGR-Robert	

- L'implantation d'une zone de stationnement du côté sud en face du parc MGR-Robert est très complexe et demanderait le réaménagement complet du terrain de baseball ou des impacts majeurs sur les terrains du côté nord, mais :
  - ✓ Rue moins large qu'actuellement, intersections surélevées, intersections « 4 stops »
  - ✓ Davantage de marquage et de signalisation
  - ✓ Informer davantage pour inciter à utiliser le stationnement du parc MGR-Robert prévu à cet effet (ex. : lien avec les associations sportives)

# > La mobilité à Québec

Prochaines  
étapes



# Prochaines étapes



- Période visée pour le début des travaux : Fin juin 2024
- Fin prévue des travaux :
  - Ouest des Dominicaines = Fin août 2024
  - Est des Dominicaines = Octobre 2024
- Suivi des impacts – En continu après les travaux

# Au quotidien sur un chantier

- **Suivis personnalisés** avec les résidants (impacts sur les terrains privés, livraisons, signalisation)
- Gestion des **stationnements** (accès privés)
- Assurer la gestion de la collecte des **matières résiduelles**
- Distribution de **divers avis** (coupure d'eau, travaux de nuit, modification à la circulation)
- Assurer les accès pour les **déménagements**
- Prise en charge des **signalements** et **plaintes**
- Etc.



Pour nous joindre :

**311**

# > La mobilité à Québec

MERCI!



# > La mobilité à Québec

Période de  
questions

