

> La mobilité à Québec

Réaménagement des rues Saint-Olivier et Philippe-Dorval

Atelier d'échanges
18 mai 2023





Mobilité
active

Mise en contexte Vision de la mobilité active et projet de réaménagement

Qu'est-ce que la Vision de la mobilité active?

- Un outil de planification et de mise en œuvre des réseaux piétonniers, cyclables et intermodaux pour 2023 à 2027
- Trois volets : marche, vélo et intermodalité



Pourquoi une Vision de la mobilité active?

- Pour poursuivre la Vision des déplacements à vélo (2016-2020) et aller plus loin
- Pour se doter d'une vision des déplacements piétons à part entière (jusque là, absente des outils de planification de la Ville de Québec)
- Pour soutenir l'intermodalité avec le transport en commun, notamment avec l'arrivée du tramway



Pourquoi une Vision de la mobilité active?

- Un **important potentiel de déplacements actifs à Québec!**
 - À l'échelle de la Ville, en ne considérant que les déplacements non contraignants effectués sur de courtes distances, **268 000 déplacements supplémentaires** pourraient être réalisés à pied ou à vélo, en plus des 183 000 déplacements actifs actuels.
 - Cela donnerait des **parts modales potentielles pour les transports actifs de 32,4 %** (en comparaison à 13,2 % en 2017).
 - Pour réaliser le transfert modal, l'aménagement de nos rues doit offrir le choix aux citoyens d'utiliser les modes actifs (marche et vélo) de manière sécuritaire, confortable et efficace.

Saint-Jean-Baptiste, quel potentiel?

La **mobilité durable** et, plus particulièrement, **la marche** sont des habitudes ancrées dans la culture du quartier

70,8 % des résidents du quartier utilisent les transports actifs (**marche 46,8 %** et **vélo 4,2 %**) et les transports en commun (**19,8 %**) pour leur déplacement domicile-travail

Source: Enquête Origine-Destination 2017

Saint-Jean-Baptiste, quel potentiel?

Le **plus faible taux de motorisation** par ménage parmi les 35 quartiers de la Ville.

Quartier	Nombre moyen de voiture par ménage
Saint-Sauveur	0,75
Saint-Roch	0,56
Saint-Jean-Baptiste	0,53

Saint-Jean-Baptiste, quel potentiel?

L'automobile, un mode de déplacement toujours présent au quotidien, surtout pour les travailleurs du quartier

- **27,3 %** des **résidents du quartier** utilisent l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.
- **39,3 %** des **travailleurs du quartier** utilisent l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.

Saint-Jean-Baptiste, quel potentiel?

Des aménagements piétonniers à mettre à niveau pour sécuriser les déplacements actifs et affirmer leur potentiel dans un contexte aux multiples contraintes

- Largeur d'emprise très étroite
- Trottoirs étroits
- Présence d'encombrement ne permettant pas un cheminement continu et quatre saisons des piétons sur les trottoirs, forçant l'utilisation de la chaussée pour circuler dans le quartier :
 - Poteaux d'Hydro-Québec et haubans
 - Poteaux de signalisation
 - Boîtes techniques
 - Bornes incendies
 - Marches
 - Bacs à ordures



Rue de la Tourelle au coin de la rue Philippe-Dorval

Rues en consultation



Opportunité de réalisation des travaux

- Ces rues sont visées par des travaux de réfection des infrastructures souterraines (aqueduc et égouts) et de la chaussée
- Cela représente une occasion de modifier leur aménagement

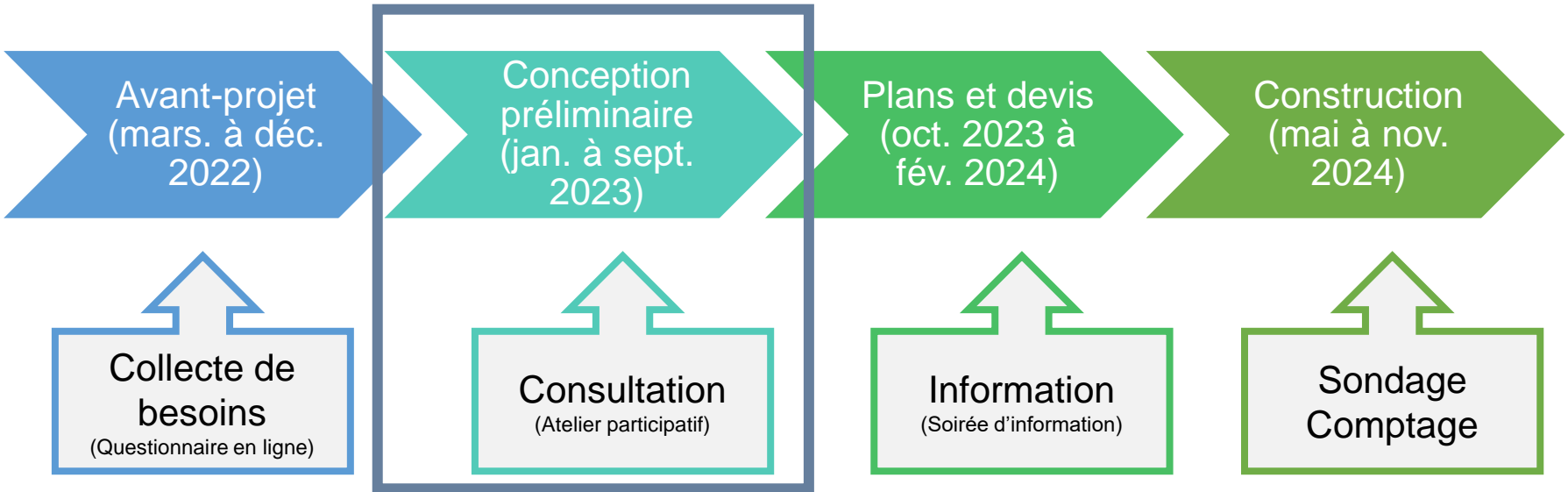
Un projet dans un milieu aux contraintes multiples

- Emprise de rue très étroite
- Présence de réseaux aériens et souterrains multiples :
 - Les travaux de réfection ne prévoient pas l'enfouissement des fils aériens.
 - Plusieurs réseaux souterrains présents dans les rues du quartier qui peuvent avoir un impact sur les options d'aménagement proposées :
 - Massifs souterrains d'Hydro-Québec
 - Conduits de gaz naturel
 - Etc.
- Occupation élevée du stationnement sur rue
- Forte pente sur la portion nord de la rue Philippe-Dorval

Enjeux concernant l'enfouissement des fils aériens

- Opération complexe particulièrement dans un contexte résidentiel dense où l'emprise publique est restreinte
- Ne permet pas nécessairement d'améliorer les cheminements piétonniers

Étapes de projet



Étapes du processus de consultation

Questionnaire en ligne

- En ligne du 21 mars au 10 avril 2022
- **327** répondants au questionnaire en ligne

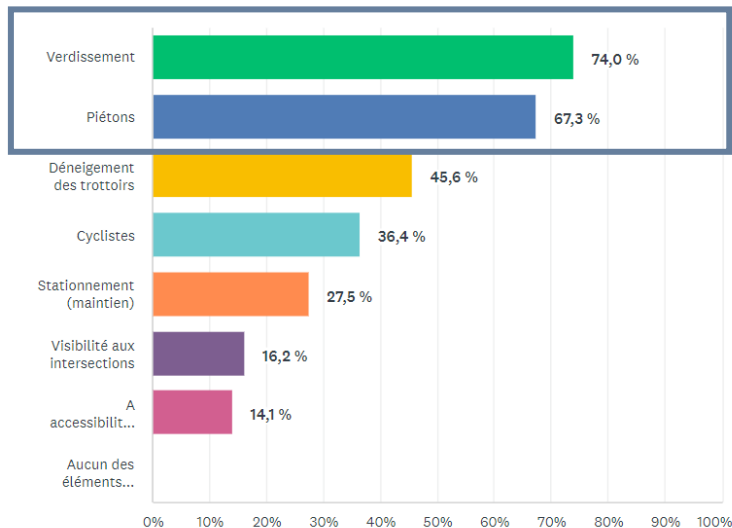
Atelier d'échanges avec les citoyens

- Jeudi 18 mai 2023

Résultats du questionnaire en ligne

Selon vous, quels sont les éléments incontournables pour le réaménagement des rues du quartier? (veuillez choisir maximum 3 choix)

Réponses obtenues : 327 Question(s) ignorée(s) : 0



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Verdissement	74,0 %	242
Piétons	67,3 %	220
Déneigement des trottoirs	45,6 %	149
Cyclistes	36,4 %	119
Stationnement (maintien)	27,5 %	90
Visibilité aux intersections	16,2 %	53
A accessibilité universelle	14,1 %	46
Aucun des éléments ci-dessus	0,0 %	0
Nombre total de participants: 327		

Objectifs de la consultation

Atelier d'échanges

- Présenter les objectifs du projet.
- Dresser le portrait des besoins exprimés dans le questionnaire en ligne.
- Permettre aux citoyens de comprendre et de visualiser les limites de l'emprise publique et les contraintes des rues du secteur.
- Présenter des scénarios de réaménagement en fonction de l'espace disponible et des contraintes du quartier et évaluer la façon dont ils répondent aux objectifs du projet.
- Présenter le phasage prévu pour le projet ainsi que la planification prévue pour le quartier.
- Écouter les commentaires des citoyens et leurs préférences quant aux scénarios proposés.



Mobilité
active

Objectifs du projet

Objectifs du projet

Objectifs transversaux

- S'inspirer des meilleures pratiques en **accessibilité universelle** et les intégrer aux concepts d'aménagement.
- Maintenir une **accessibilité** dans le secteur **pour tous les modes et usages** (p. ex. : services d'urgence, déneigement, livraison, etc.).
- Assurer l'**équité** entre les différents usagers de la rue.

Objectifs du projet

Objectifs spécifiques en ordre de priorité

1. Offrir un cheminement piétonnier sans obstacle, continu, confortable et quatre saisons :
 - Porter une attention particulière à l'aménagement des intersections.
2. Apaiser la circulation automobile afin de redonner un caractère local aux rues du quartier.
3. Augmenter la canopée, bonifier le verdissement, déminéraliser et réduire l'effet d'îlot de chaleur.
4. Maintenir les aménagements cyclables existants sur les rues Philippe-Dorval et Sutherland de sorte à assurer un haut niveau de service pour le vélo.
5. Maintenir une offre de stationnement sur rue pour les résidents du secteur.



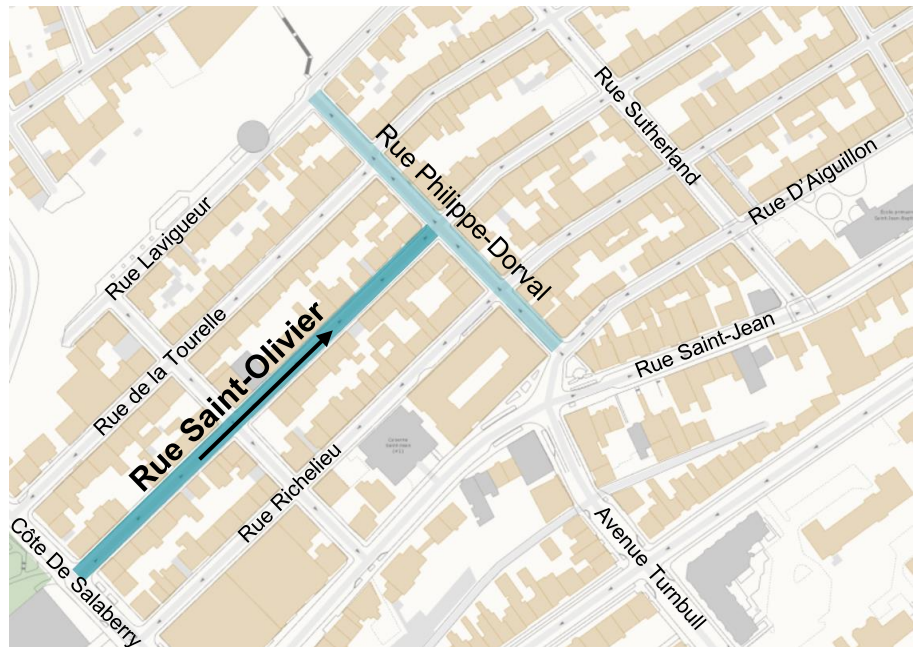
Mobilité
active

Rue Saint-Olivier

Situation actuelle – rue Saint-Olivier

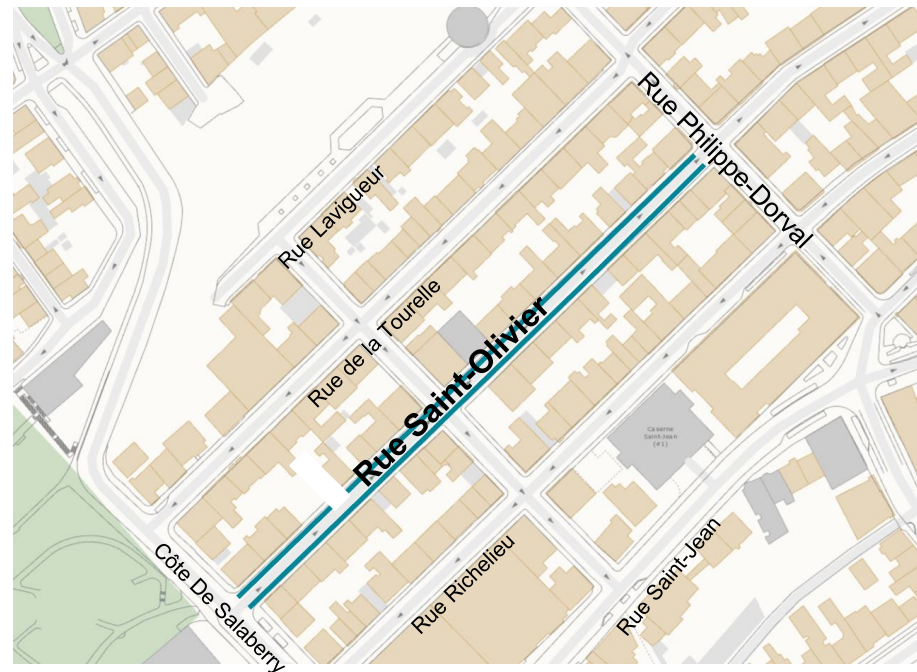
Tronçons ciblées : entre la côte de Salaberry et la rue Philippe-Dorval

- Zone résidentielle
- Rues à 30 km/h
- Sens unique
 - Direction **est** entre la côte de Salaberry et la côte d'Abraham
- Débit journalier moyen annuel (DJMA) :
 - Rue Saint-Olivier : entre 500 et 700



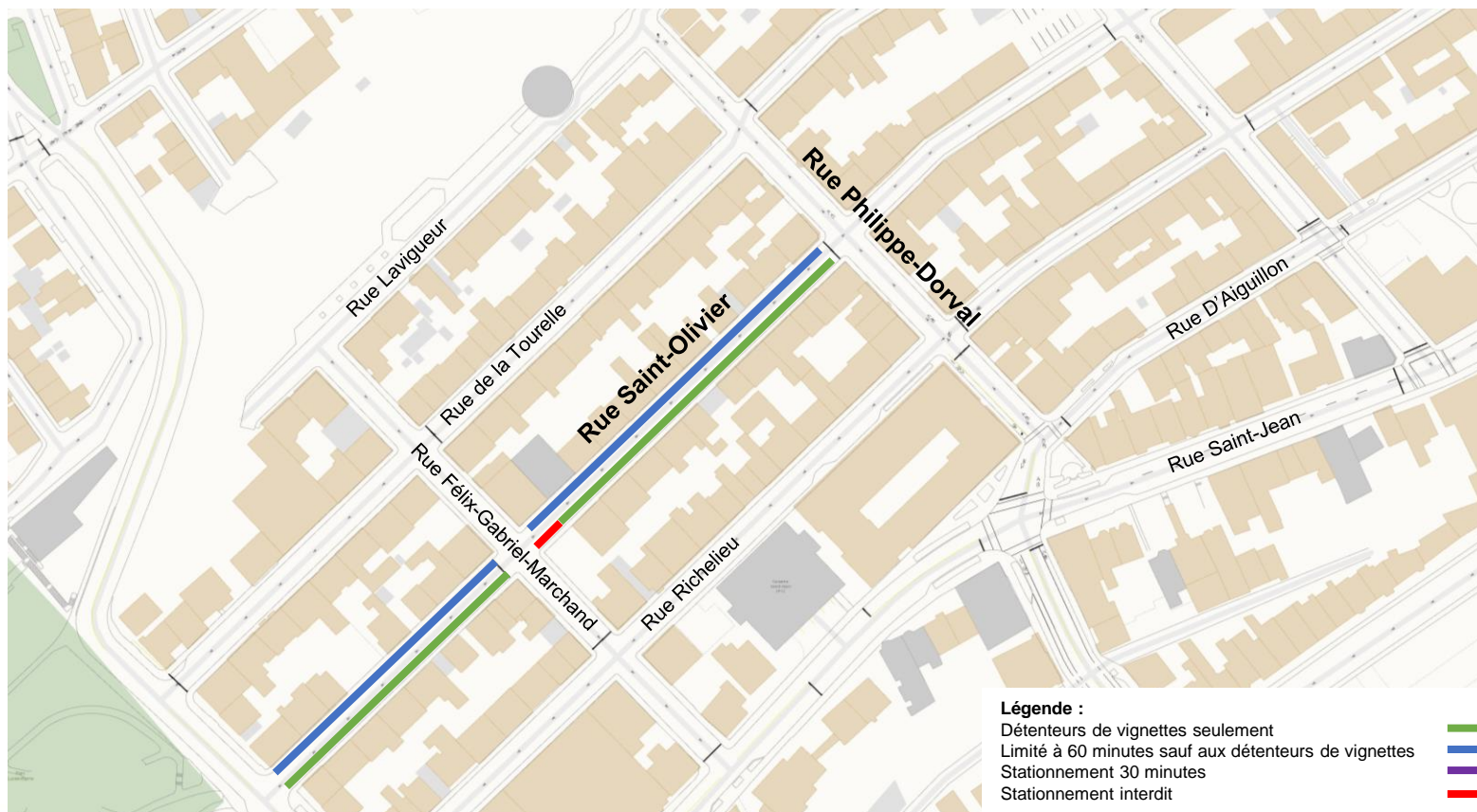
Situation actuelle – rue Saint-Olivier

- Stationnement, zone réglementée
 - Stationnement **des deux côtés de la rue** entre la côte de Salaberry et la rue Philippe-Dorval
 - Stationnement du côté **sud** entre les rues Philippe-Dorval et la côte d'Abraham
 - Total de 58 **cases** entre la côte de Salaberry et la rue Philippe-Dorval
- Occupation du stationnement élevée



Stationnement sur rue

Situation actuelle – rue Saint-Olivier



Légende :

- Détenteurs de vignettes seulement
- Limité à 60 minutes sauf aux détenteurs de vignettes
- Stationnement 30 minutes
- Stationnement interdit



Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Saint-Olivier

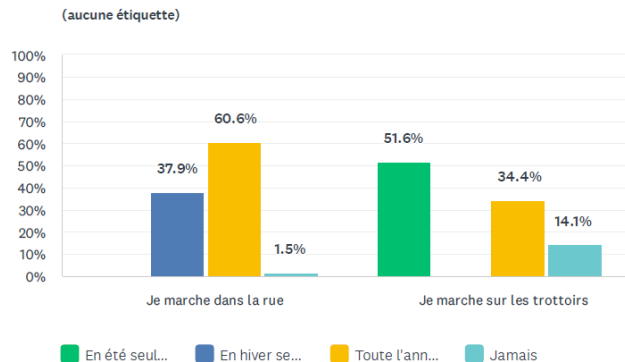
- Le **verdissement (82,4 %)** et les **piétons (73,5 %)** sont les deux éléments incontournables pour le réaménagement des rues du quartier.
- La **marche (92,4 %)** représente le mieux les habitudes des résidents dans la rue Saint-Olivier. Le **vélo (48,5 %)** et la circulation en **véhicule (48,5 %)** arrivent en deuxième ex æquo.

Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Saint-Olivier

- 51,6 % des répondants marchent sur les trottoirs en été seulement et 60,6 % des répondants marchent dans la rue toute l'année

Q6 Parmi les choix suivants, qu'est-ce qui représente le mieux vos habitudes sur la rue Saint-Olivier?

Réponses obtenues : 66 Question(s) ignorée(s) : 2



Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Saint-Olivier

- **50 %** des répondants affirment qu'il existe un **problème de visibilité aux intersections** dans la rue Saint-Olivier.
- **74,2 %** des répondants affirment qu'il existe un **problème de vitesse excessive** dans la rue Saint-Olivier.
- **90,9 %** des résidants sont soit tout à fait en faveur (81,8 %) ou plutôt en faveur (9,1 %) de transformer la rue Saint-Olivier en **rue partagée permanente**.
- **81,9 %** des résidants sont soit tout à fait favorables (65,2 %) ou plutôt favorables (16,7 %) à la **perte de stationnement sur rue, à certains endroits, pour donner plus de place au verdissement ou aux piétons**.

Rue Saint-Olivier - Situation actuelle



Rue Saint-Olivier - Scénario 1

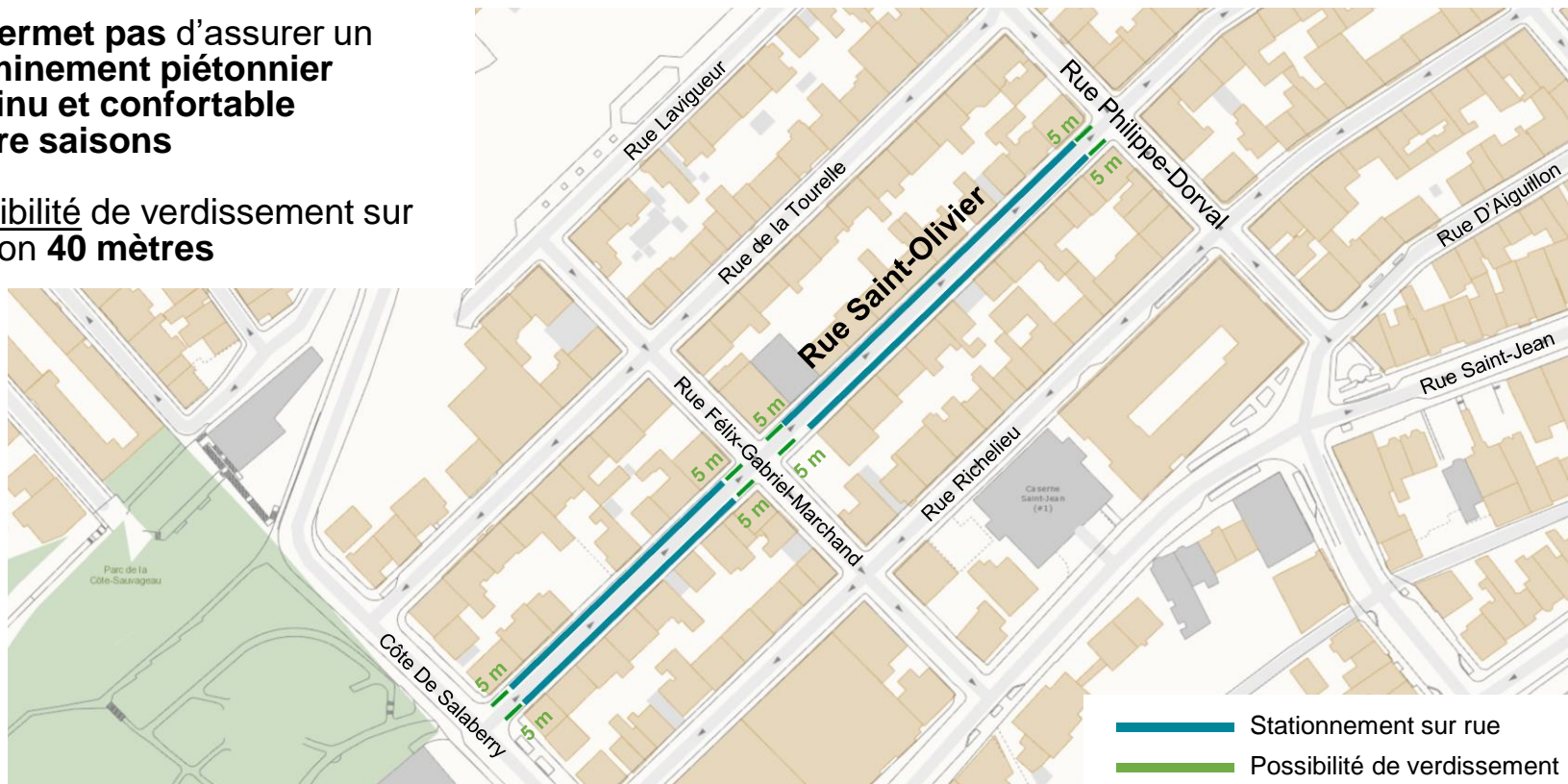
Simulation visuelle



Rue existante avec ajout de saillies de trottoir végétalisées aux intersections

Rue Saint-Olivier – Impact du Scénario 1

- **Ne permet pas** d'assurer un **cheminement piétonnier continu et confortable** quatre saisons
- Possibilité de verdissement sur environ **40 mètres**



Rue Saint-Olivier - Scénario 2

Simulation visuelle



Rue partagée

Qu'est-ce qu'une rue partagée?

- Une rue où le piéton peut circuler à l'endroit de son choix, dans tous les sens.
- Des aménagements et une signalisation qui induisent des vitesses de circulation inférieures à 20 km/h et qui favorisent la cohabitation des usagers dans le même espace de circulation.
- Une rue où l'automobiliste et le cycliste doivent céder le passage à tout piéton qui circule et adapter leur vitesse en conséquence.
- **Comme dans toute autre rue, l'accessibilité universelle doit être visée et, pour ce faire, une attention particulière doit être accordée à certains points de l'aménagement.**

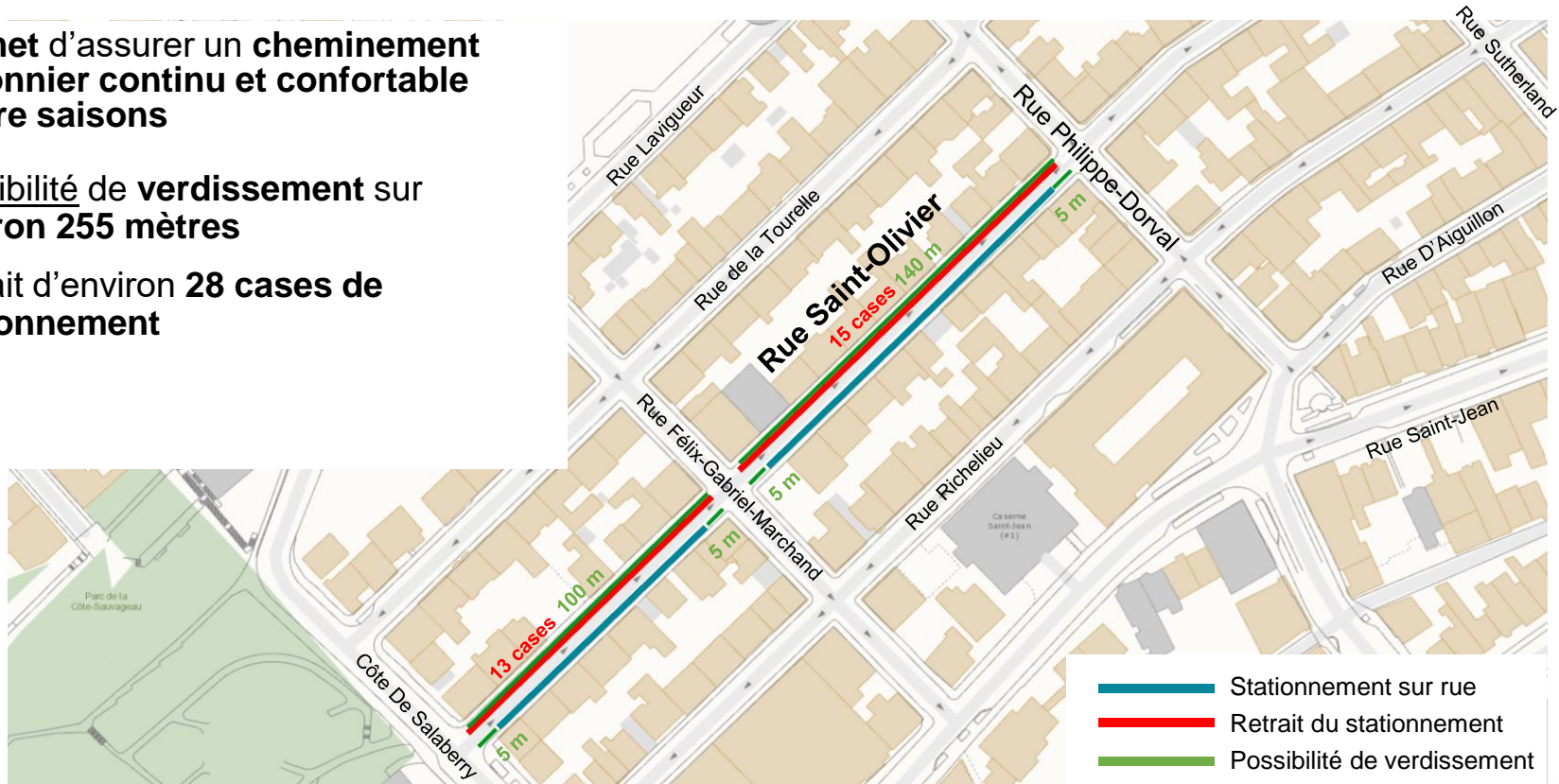


Rue du Sault-au-Matlot, Québec

Sources : Définition adaptée du Guide d'application : Rue partagée du Gouvernement du Québec, 2019

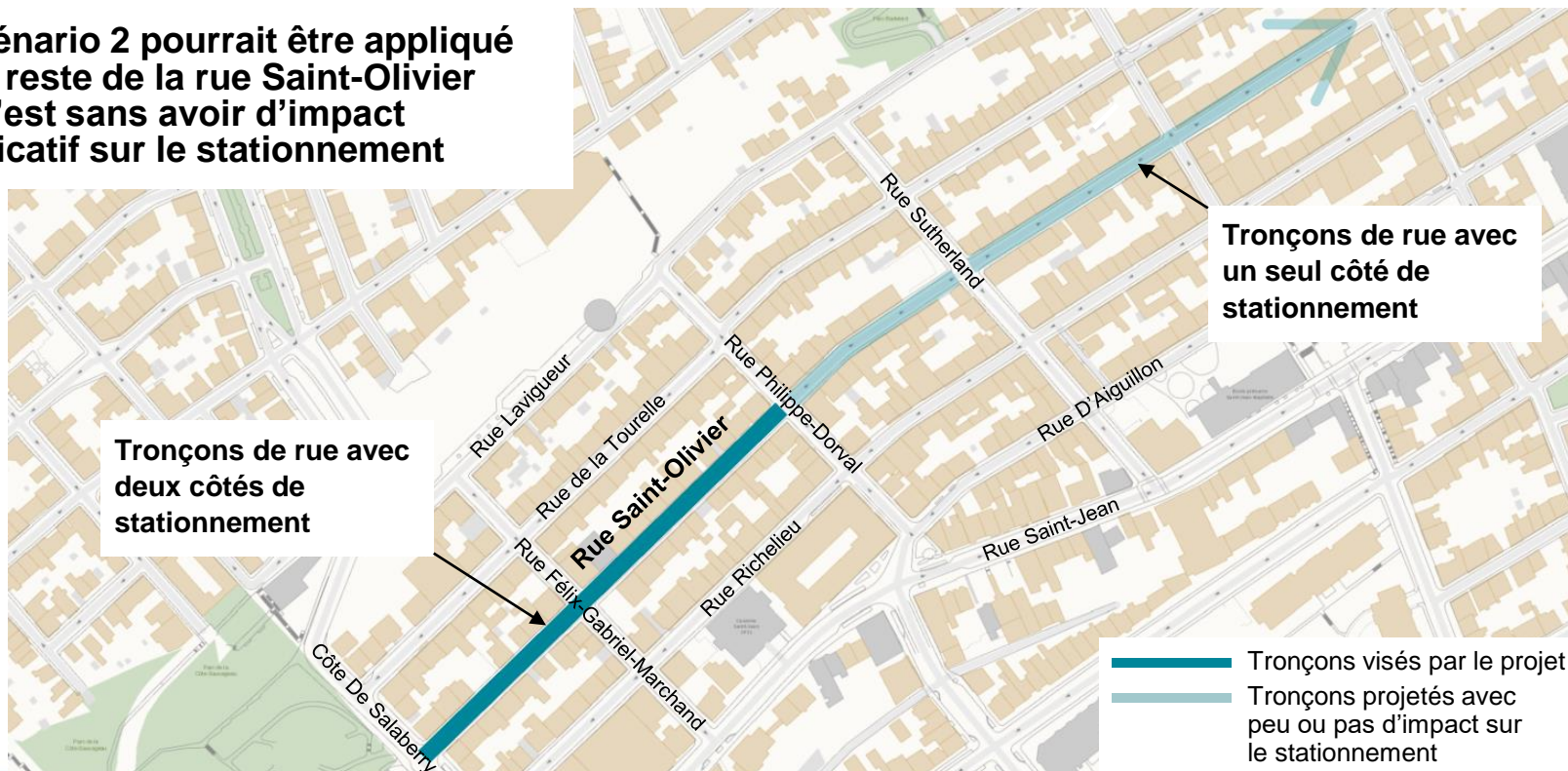
Rue Saint-Olivier – Impact du scénario 2

- Permet d'assurer un **cheminement piétonnier continu et confortable quatre saisons**
- Possibilité de **verdissement** sur **environ 255 mètres**
- Retrait d'environ **28 cases de stationnement**















Rue Saint-Olivier – Impact du scénario 2

Le scénario 2 pourrait être appliqué sur le reste de la rue Saint-Olivier vers l'est sans avoir d'impact significatif sur le stationnement

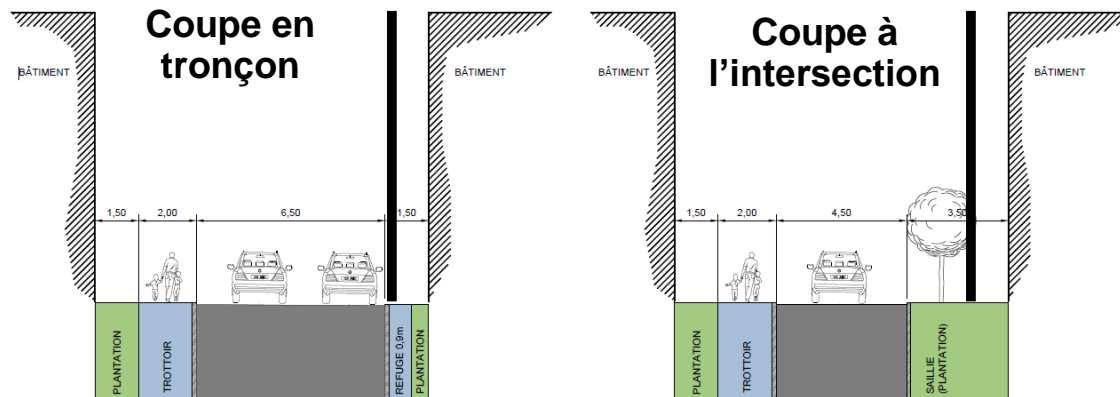


Synthèse des scénarios – rue Saint-Olivier

Objectifs du projet	Actuellement	Scénario 1	Scénario 2
1. Offrir un cheminement piétonnier sans obstacle, continu, confortable et quatre saisons			
2. Apaiser la circulation automobile afin de redonner un caractère local aux rues du quartier			
3. Augmenter la canopée, bonifier le verdissement, déminéraliser et réduire l'effet d'îlot de chaleur		 + 40 m de verdissement	 + 255 m de verdissement
4. Maintenir une offre de stationnement sur rue pour les résidents du secteur			 - 28 cases

Rue Saint-Olivier - Scénario X : non retenu

Simulation visuelle



COUPE TYPE - RUE SAINT-OLIVIER
échelle 1:100

OPTION 2 - RUE CONVIVIALE

- TROTTOIR NORD DE 2m DE LARGEUR
- TROTTOIR SUD DE 0,9m ET MICRO-VERDISSEMENT
- SAILLIES AUX INTERSECTIONS CÔTÉ SUD
- BORDURE 50mm DE HAUTEUR
- UN SEUL CÔTÉ DE STATIONNEMENT
- PERTE DE 27 CASES

PRÉLIMINAIRE
date: 2023-03-06

Objectifs du projet	Scénario X
1. Offrir un cheminement piétonnier sans obstacle, continu, confortable et quatre saisons	
2. Apaiser la circulation automobile afin de redonner un caractère local aux rues du quartier	
3. Augmenter la canopée, bonifier le verdissement, déminéraliser et réduire l'effet d'îlot de chaleur	
4. Maintenir une offre de stationnement sur rue pour les résidents du secteur	



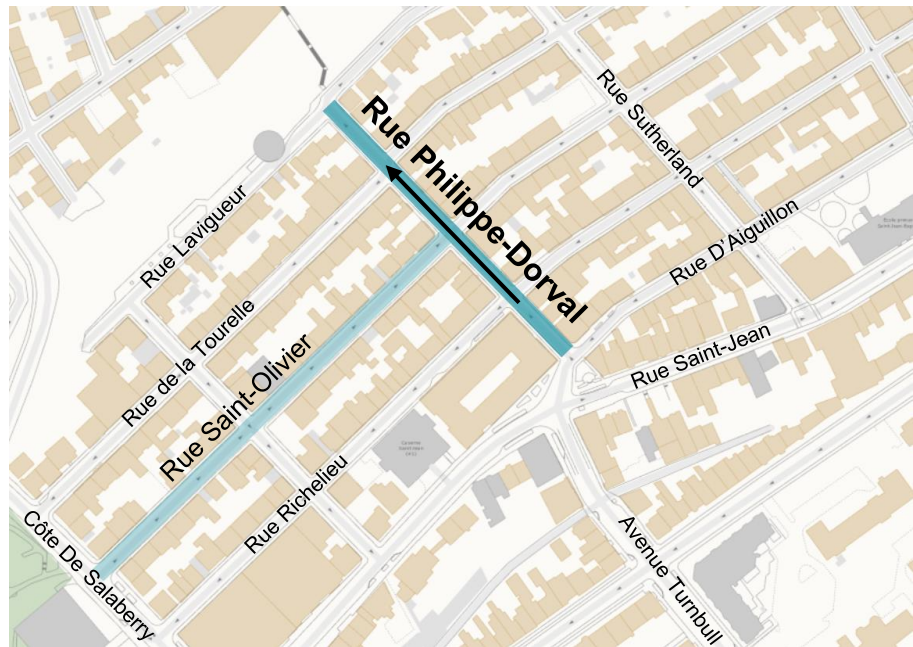
Mobilité
active

Rue Philippe-Dorval

Situation actuelle – rue Philippe-Dorval

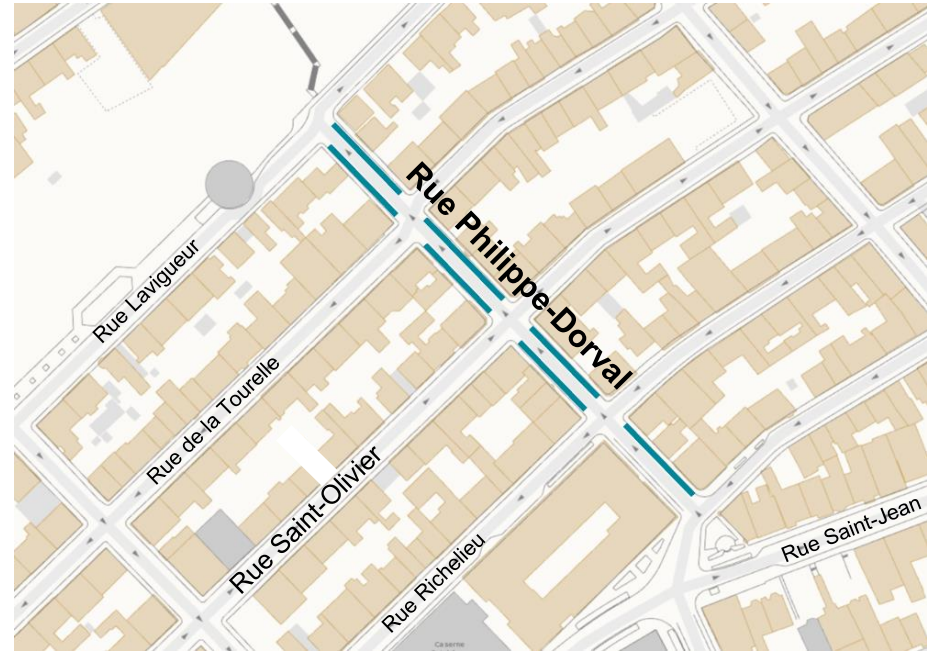
Tronçons ciblées : entre la rue Lavigueur et la rue D'Aiguillon

- Zone résidentielle
- Rues à 30 km/h
- Sens unique
 - Direction **nord** entre la rue Lavigueur et la rue D'Aiguillon
- Débit journalier moyen annuel (DJMA) :
 - Rue Philippe-Dorval : entre 350 et 550



Situation actuelle – rue Philippe-Dorval

- Stationnement, zone réglementée :
 - Stationnement **des deux côtés de la rue** entre la rue Lavigueur et la rue D'Aiguillon
 - Total de **29 cases**
- Occupation du stationnement élevé



— Stationnement sur rue

Situation actuelle – rue Philippe-Dorval



Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Philippe-Dorval

- Le **verdissement (77,8 %)** et le **déneigement des trottoirs (66,7 %)** sont les deux éléments incontournables pour le réaménagement des rues du quartier.
- La **marche (77,8 %)** et le **stationnement d'un véhicule (66,7 %)** représentent le mieux les habitudes des résidants dans la rue Philippe-Dorval.

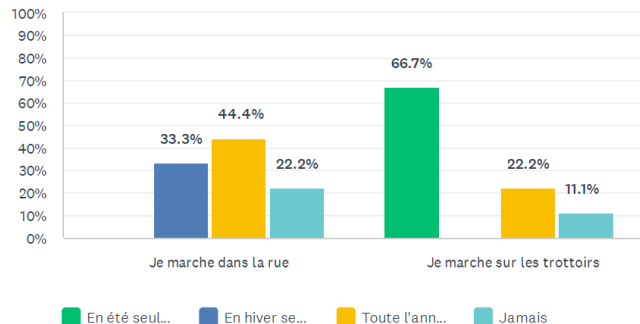
Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Philippe-Dorval

- **66,7 %** des répondants **marchent sur les trottoirs en été seulement** et **44,4 %** des répondants **marchent dans la rue toute l'année**

Q38 Parmi les choix suivants, qu'est-ce qui représente le mieux vos habitudes sur la rue Philippe-Dorval?

Réponses obtenues : 9 Question(s) ignorée(s) : 0

(aucune étiquette)



Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Philippe-Dorval

- **55,6 %** des répondants affirment qu'il existe un **problème de visibilité aux intersections** dans la rue Philippe-Dorval.
- **66,7 %** des résidants sont soit tout à fait en faveur (55,6 %) ou plutôt en faveur (11,1 %) de transformer la rue Philippe-Dorval en **rue partagée permanente**.
- **66,6 %** des résidants sont soit tout à fait favorables (33,3 %) ou plutôt favorables (33,3 %) à la **perte de stationnement sur rue, à certains endroits, pour donner plus de place au verdissement ou aux piétons**.

Rue Philippe-Dorval - Situation actuelle



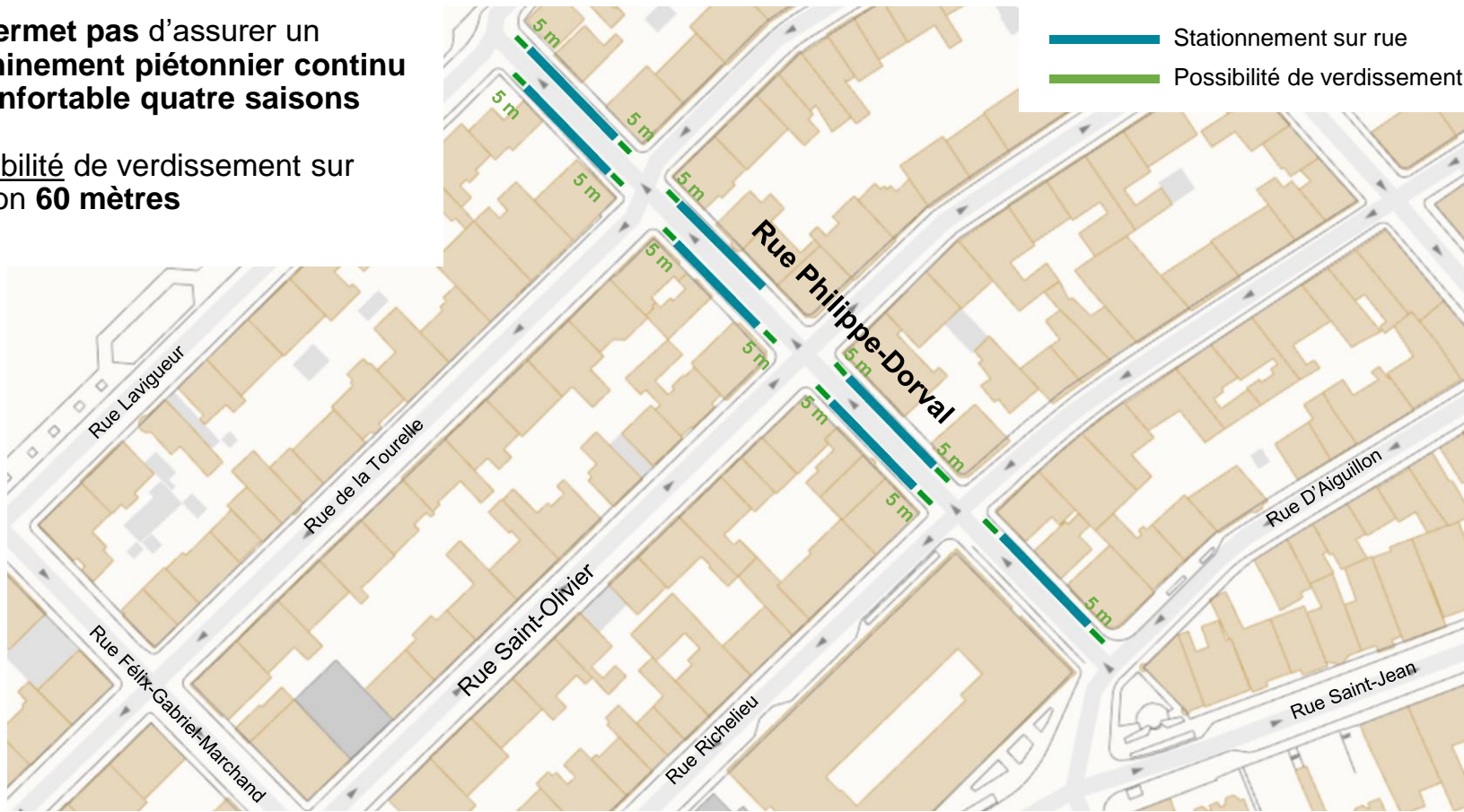
Rue Philippe-Dorval - Scénario 1

Simulation visuelle



Rue Philippe-Dorval – Impact du Scénario 1

- **Ne permet pas d'assurer un cheminement piétonnier continu et confortable quatre saisons**
- Possibilité de verdissement sur environ **60 mètres**



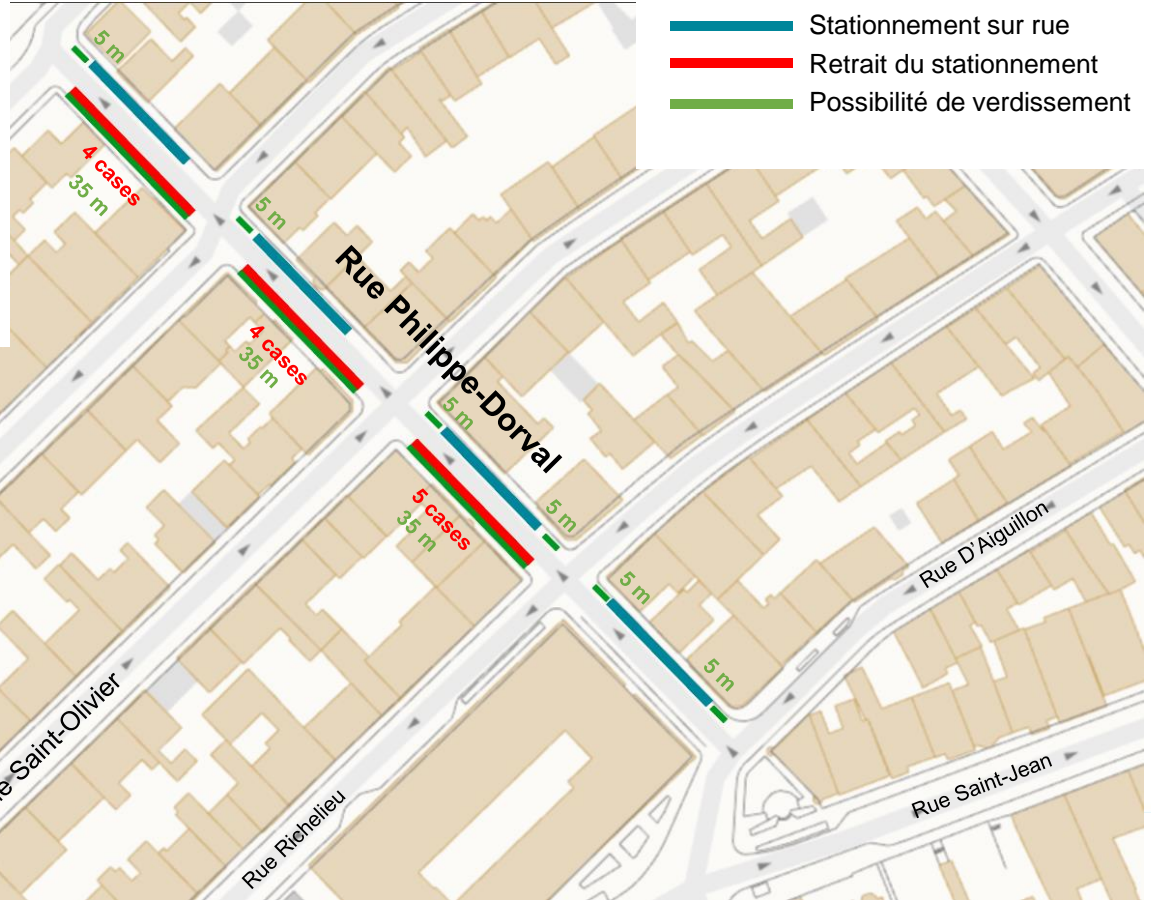
Rue Philippe-Dorval - Scénario 2

Simulation visuelle




Rue Philippe-Dorval – Impact du Scénario 2

- Permet d'assurer un **cheminement piétonnier continu et confortable quatre saisons**
- Possibilité de **verdissement** sur environ **135 mètres**
- Retrait d'environ **13 cases de stationnement**



Synthèse des scénarios – rue Philippe-Dorval

Objectifs du projet	Actuellement	Scénario 1	Scénario 2
1. Offrir un cheminement piétonnier sans obstacle, continu, confortable et quatre saisons			
2. Apaiser la circulation automobile afin de redonner un caractère local aux rues du quartier			
3. Augmenter la canopée, bonifier le verdissement, déminéraliser et réduire l'effet d'îlot de chaleur		 + 60 m de verdissement	 + 135 m de verdissement
4. Maintenir les aménagements cyclables existants sur la rue Philippe-Dorval de sorte à assurer un haut niveau de service pour le vélo			
5. Maintenir une offre de stationnement sur rue pour les résidents du secteur			 - 13 cases



Mobilité
active

Impacts des scénarios proposés sur le quartier

Régularisation et uniformisation de l'offre en stationnement



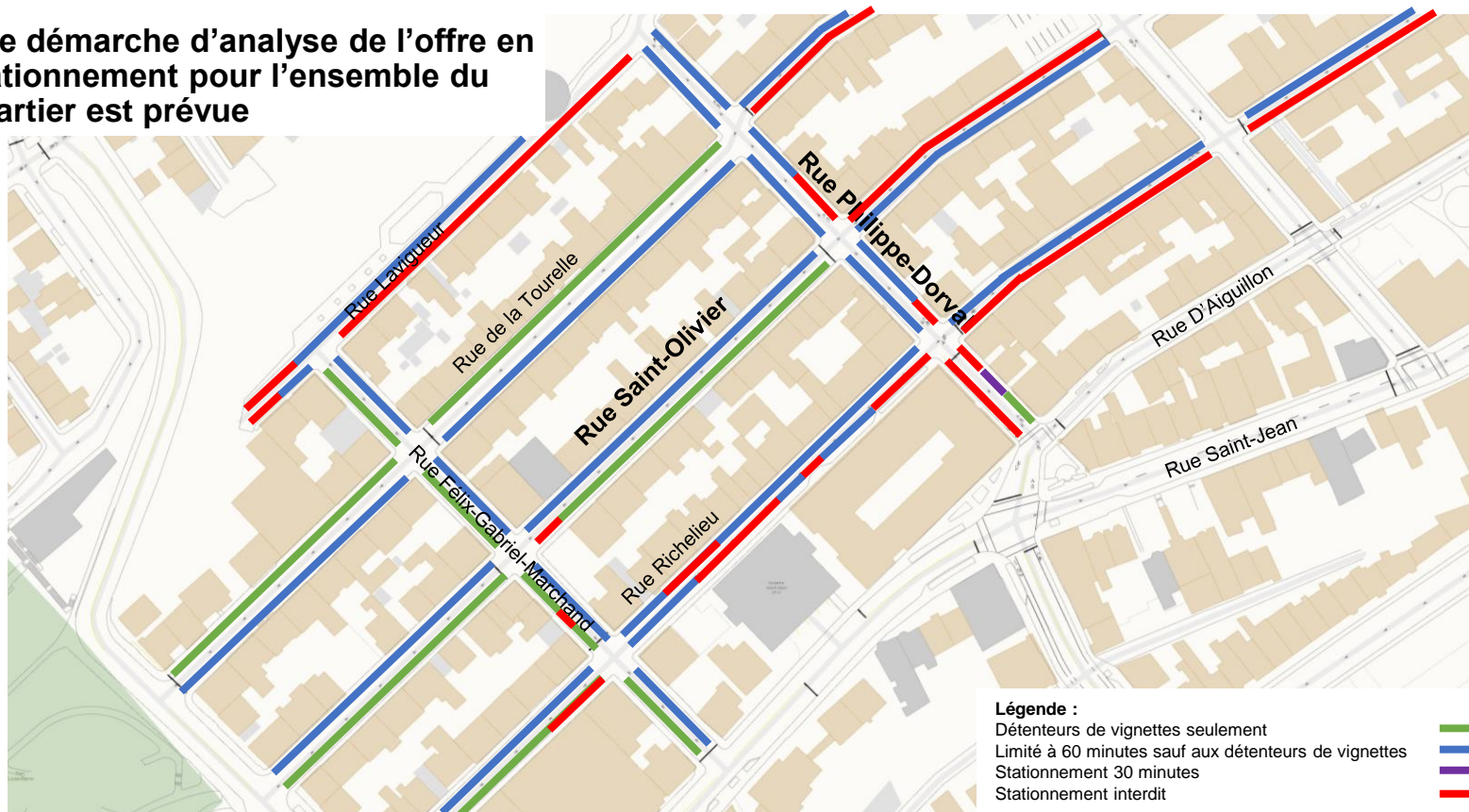
Occupation du stationnement selon les scénarios

Estimations préliminaires – pour discussion

POUR LA ZONE	6 h 00	15 h 00	21 h 00
Actuel	279/344 = 81 %	273/344 = 79 %	271/344 = 78 %
Scénario 1 (Aucune case)	279/344 = 81 %	273/344 = 79 %	271/344 = 78 %
Scénario 2 (+/- 41 cases)	279/303 = 92 %	273/303 = 90 %	271/303 = 89 %

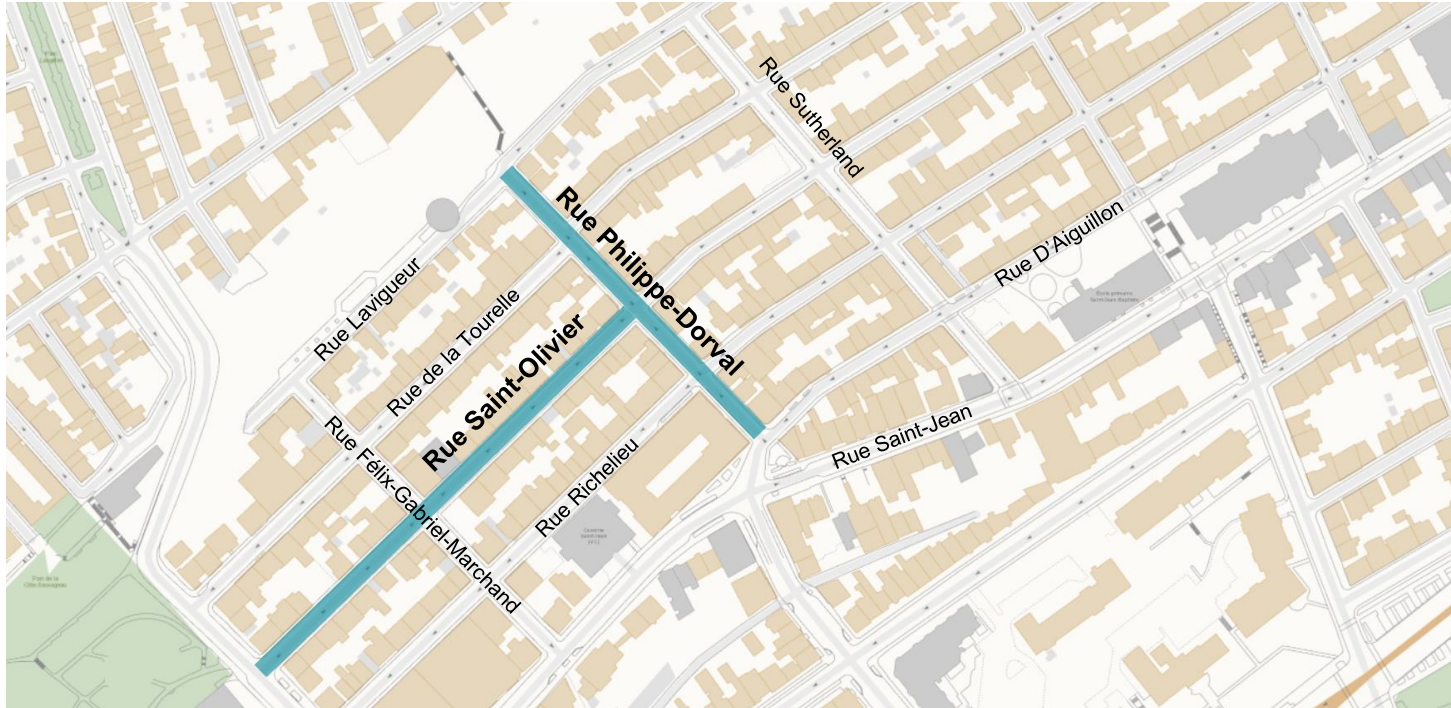
Gestion du stationnement actuel

Une démarche d'analyse de l'offre en stationnement pour l'ensemble du quartier est prévue



Bonification des rues en plusieurs phases

Réaménagement pour offrir des cheminements piétonniers sans obstacle, continus, confortables, quatre saisons et végétalisés – Phase 1



Bonification des rues en plusieurs phases

Réaménagement pour offrir des cheminements piétonniers sans obstacle, continus, confortables, quatre saisons et végétalisés – Phase 2



Bonification des rues en plusieurs phases

Réaménagement pour offrir des cheminements piétonniers sans obstacle, continus, confortables, quatre saisons et végétalisés – Phase 2



Planification en cours pour le quartier

Outil de planification en cours de réalisation pour le quartier Saint-Jean-Baptiste

- Un document de planification pour guider le réaménagement des rues de Saint-Jean-Baptiste mettant l'accent sur l'affirmation de la **mobilité active** et le **verdissement** dans le quartier.
- Les scénarios 2 proposés pour les rues visées par le projet sont cohérents avec la planification en cours pour le quartier.

Planification en cours pour le quartier

Plusieurs bénéfices pour le quartier

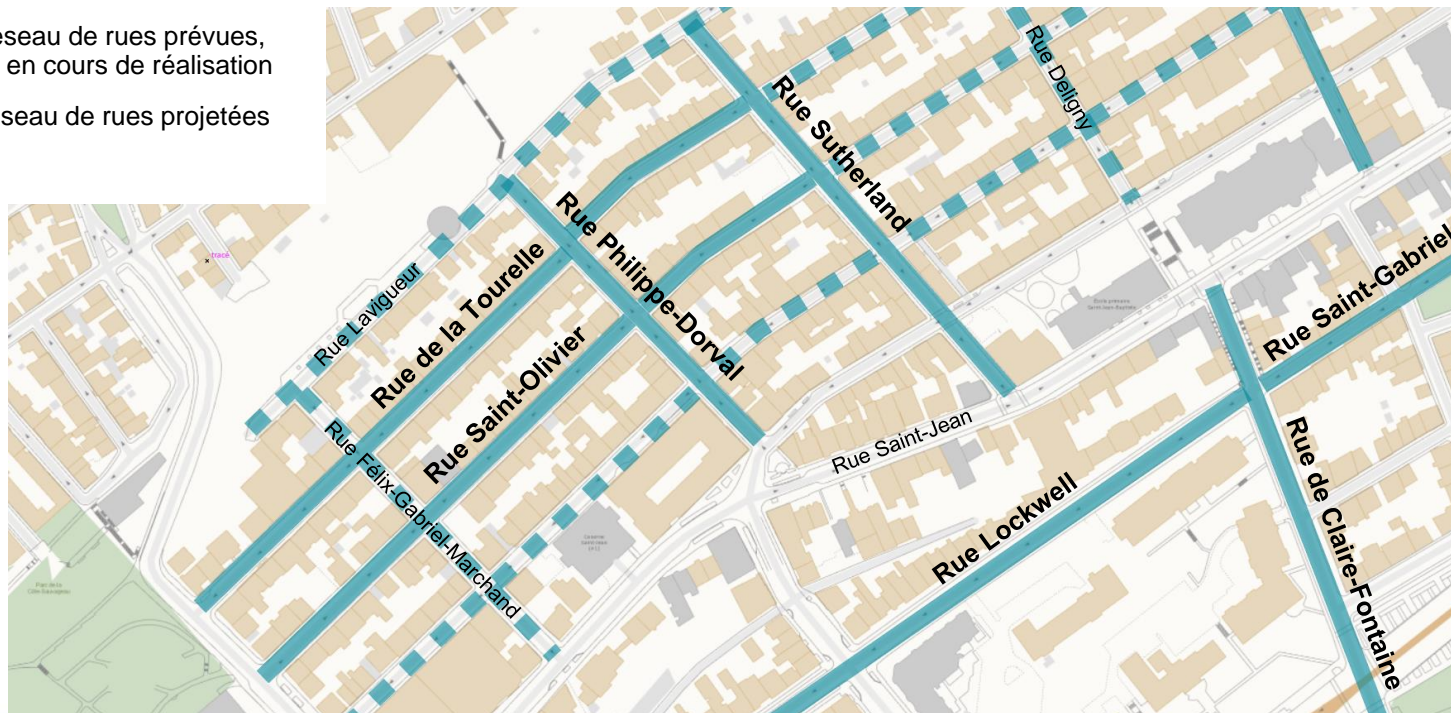


- Mise en réseau de cheminements piétonniers sans obstacle, continus, confortables et quatre saisons dans l'ensemble du quartier en lien avec les stations de transport en commun
- Augmentation de la canopée, du verdissement et mise en réseau des espaces verts
- Bonification du réseau cyclable
- Régularisation et uniformisation de l'offre en stationnement

Planification en cours pour le quartier

Projection de la mise en réseau possibles de cheminements piétonniers sans obstacle, continus, confortables, quatre saisons et végétalisés dans l'ensemble du quartier

- Réseau de rues prévues, ou en cours de réalisation
- - - Réseau de rues projetées





Mobilité
active

Prochaines étapes

Prochaines étapes

- Analyse et intégration des commentaires et préoccupations formulés par les citoyens : **été 2023**
- Production des géométries finales en fonction des résultats de la consultation publique : **été 2023**
- Présentation des géométries finales: **automne 2023**
- Réalisation des plans et devis : **automne 2023**
- Travaux : **printemps ou été 2024**



Mobilité
active

Merci!