

➤ Vision de la



Mobilité
active

2022-2026

Projet de réaménagement de la rue Caron

Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
16 juin 2022



Objectifs de l'atelier d'échanges

- Dresser le portrait des besoins exprimés dans le questionnaire en ligne;
- Présenter les objectifs du projet;
- Permettre aux citoyens de comprendre et visualiser les limites de l'emprise publique;
- Présenter des scénarios de réaménagement en fonction de l'espace disponible et évaluer la façon dont ils répondent aux objectifs du projet;
- Écouter les commentaires des citoyens et leurs préférences quant aux scénarios proposés.

Mise en contexte



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

- Un outil de planification des réseaux piétonniers, cyclables et intermodaux pour 2023 à 2027;
- Vision en cours d'élaboration;
- 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?

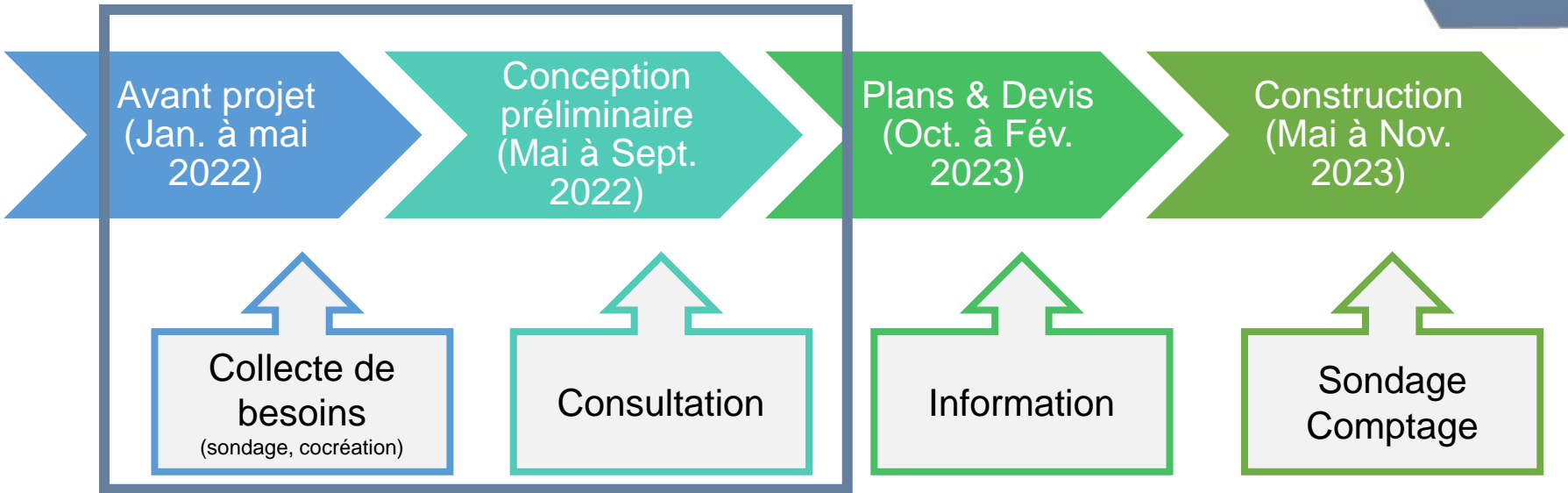
- **Un important potentiel de déplacements actifs à Québec!**
 - À l'échelle de la ville, en ne considérant que les déplacements non contraignants effectués sur de courtes distances, **268 000 déplacements supplémentaires** pourraient être réalisés à pied ou à vélo, en plus des 183 000 déplacements actifs actuels.
- Cela donnerait des **parts modales potentielles pour les transports actifs de 32,4 %** (en comparaison à 13,2 % en 2017).



Localisation du projet



Étape de projet



Étapes de consultation

Questionnaire en ligne

- En ligne du 7 avril au 1^{er} mai;
- 614 répondants au questionnaire en ligne.

Atelier d'échanges avec les citoyens

- Jeudi 16 juin 2022.

Un projet qui s'inscrit dans plusieurs outils de planification de la Ville de Québec

- PPU St-Roch

- Besoin identifié lors des consultations publiques : *Concevoir un réseau cyclable utilitaire à l'intérieur du quartier et vers les quartiers adjacents;*
- Action à implanter à court/moyen terme (sous-objectif 4.3.5) : *Aménager un nouvel axe cyclable dans la rue Caron, de façon à relier le parc Victoria et la piste cyclable de la rivière Saint-Charles à la haute-ville par la côte Badelard.*

- Vision de la mobilité active (VMA)

- Axe demandé lors de la consultation publique, notamment la sécurisation de l'accès au parc Victoria;
- Selon l'analyse d'opportunité: 26e / 140 projets.

- Vision de l'arbre

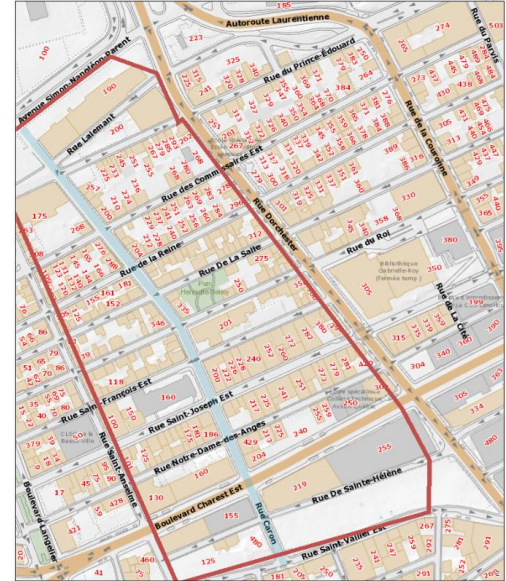
- Stratégie identifiée pour le quartier: déminéralisation et verdissement;
- Verdissement et l'augmentation de la canopée fortement souhaités dans les commentaires citoyens.

Résumé du questionnaire en ligne



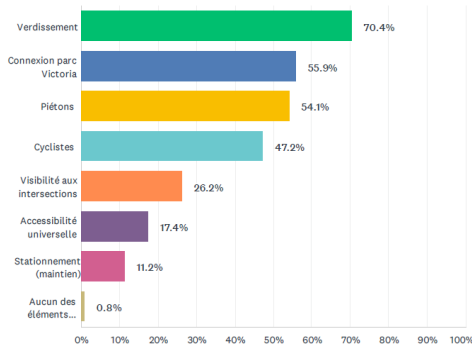
Résumé du questionnaire en ligne

- Questionnaire en ligne du 7 avril au 1^{er} mai 2022;
- « Forcer » les répondants à faire des choix entre les différentes solutions d'aménagement;
- Plus de 1 000 avis distribués aux portes dans le périmètre;
- Invitations ciblées à plusieurs partenaires;
- 614 répondants, dont 78 résidents de la rue Caron.

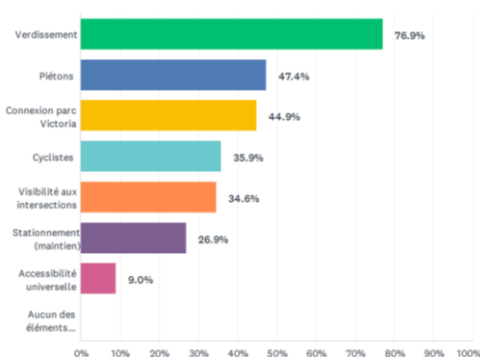


Résumé du questionnaire en ligne – Les priorités

Ensemble des répondants



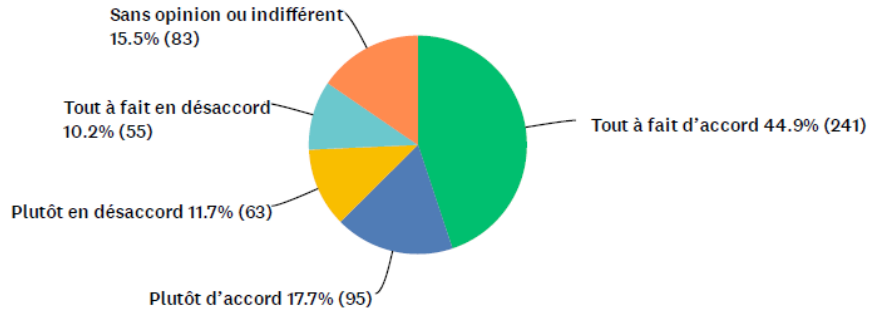
Résidents de la rue



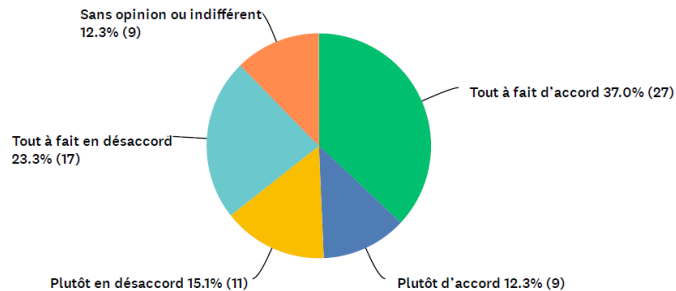
- Le verdissement, une priorité;
- Le même top 3, tant pour l'ensemble des répondants que pour les résidents de la rue;
- Les cyclistes et la visibilité aux intersections aux mêmes rangs dans les deux groupes;
- Le maintien du stationnement est plus élevé chez les résidents de la rue que pour le reste des répondants.

Q15 – Caron à sens unique?

Ensemble des répondants



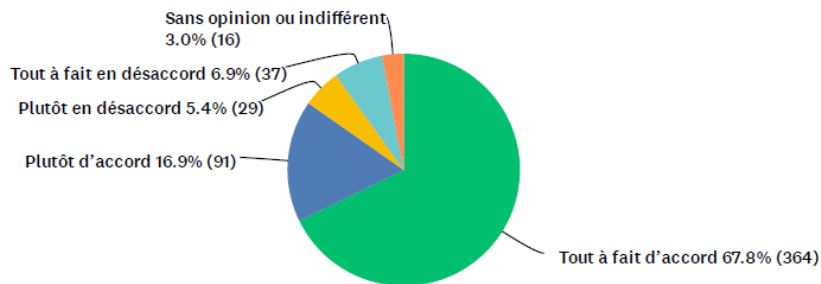
Résidents de la rue



- La majorité de l'ensemble des répondants est en accord avec cette mesure;
- Près de la moitié des résidents de la rue sont en accord avec cette mesure, mais le degré de désaccord est plus important;
- Les « sans opinion ou indifférent » sont quand même importants.

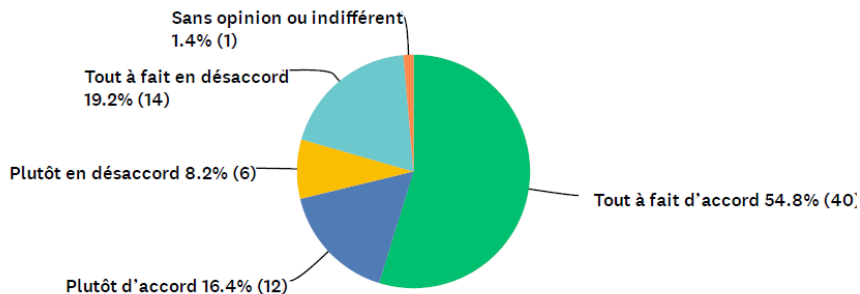
Q16 – Perte de stationnement sur rue pour plus d'espace au verdissement et aux piétons?

Ensemble des répondants



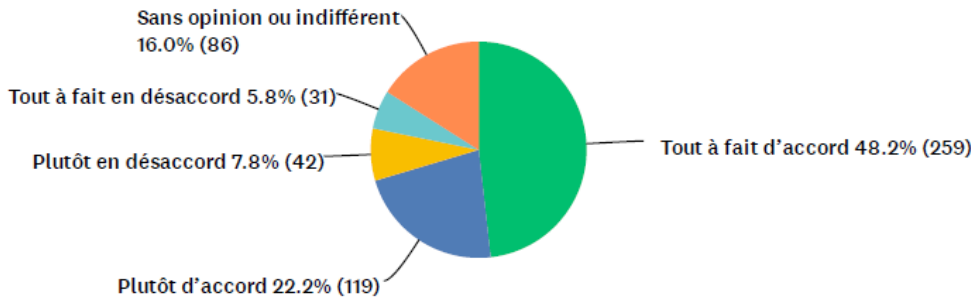
- La très grande majorité de l'ensemble des répondants en accord avec cette mesure;
- Plus des 2/3 des résidents de la rue en accord avec cette mesure, mais le degré de désaccord est plus important.

Résidents de la rue

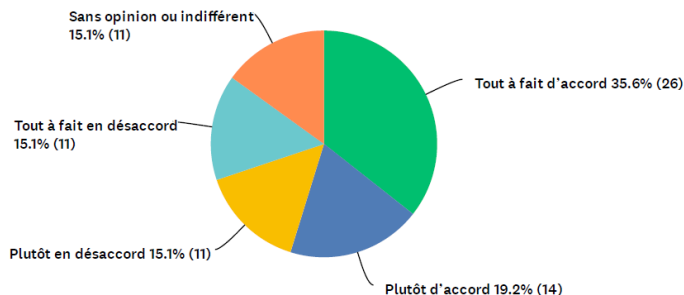


Q17 – Modification/restriction aux règles de stationnement?

Ensemble des répondants



Résidents de la rue



- La majorité de l'ensemble des répondants en accord avec cette mesure;
- Plus de la moitié des résidents en accord avec cette mesure, mais le degré de désaccord est plus important;
- Les «Sans opinion ou indifférent» sont quand même importants.

Résumé du questionnaire en ligne – Conclusions

- Le verdissement est une priorité;
- Viser un rééquilibrage et un meilleur partage de l'espace entre les modes;
- La traversée du parc Victoria est un élément-clé du projet;
- Dans l'ensemble, les mesures plus contraignantes pour l'automobile sont bien accueillies par les répondants, mais moins par les résidents de la rue.

Objectifs du projet



Objectifs du projet

En cohérence avec les outils de planification de la Ville de Québec :

- Créer un axe de mobilité active nord-sud fort, direct, confortable et entretenu 4 saisons;
- Relier efficacement et de manière sécuritaire le quartier St-Roch au parc Victoria et à la côte Badelard;
- Augmenter la convivialité de l'axe (verdissement, plantation d'arbres, élargissement des trottoirs, ajouts d'espaces publics, etc.);
- Offrir un aménagement cohérent et adapté aux milieux traversés (résidentiel, commercial, communautaire).

Objectifs de la conception

- Bonifier le verdissement;
- Bonifier les cheminements piétons, particulièrement aux intersections;
- Aménager un lien cyclable sécuritaire, confortable et 4 saisons;
- Apaiser la circulation;
- Concevoir un aménagement qui incite à respecter la vitesse affichée;
- Maintenir du stationnement sur rue pour les résidents du secteur.

Situation actuelle – Contexte

- Zone résidentielle, commerciale et communautaire;
- Rue à 30 km/h, deux directions;
- Débit journalier moyen annuel (DJMA) entre 2 700 - 3 000 véhicules/jour;
- Stationnement sur rue des deux côtés, zone réglementée #14;
 - 481 cases, 707 vignettes distribuées = 147 %;
 - Taux d'occupation en analyse;
 - Présence de parcomètres sur certains tronçons, près de St-Joseph.

Situation actuelle – Contexte

- Parts modales (sous-secteur Basse-Ville Est) et taux de motorisation (zone stationnement #14);

Chez les **résidents du quartier**



45 %

des déplacements quotidiens



En baisse
2011 = 52 %



12 %

des déplacements quotidiens

Stable

2011 = 13 %



41 %

des déplacements quotidiens



En hausse
2011 = 33 %

Chez les **usagers se destinant au quartier**



52 %

des déplacements quotidiens



En baisse
2011 = 59 %



15 %

des déplacements quotidiens

Stable

2011 = 17 %



32 %

des déplacements quotidiens



En hausse
2011 = 24 %

Source : Enquêtes origine-destination 2017 et 2011
Infographie: BPTQ

RÉPARTITION ET MOTORISATION DES MÉNAGES EN FONCTION DE LA TAILLE

TAILLE	PROPORTION ⁽¹⁾	MOTORISATION ⁽²⁾	NOMBRE MOYEN DE VOITURE PAR MÉNAGE ⁽²⁾
1 personne	63,1%	0,37	Zone (stat.) 0,50
2 personnes	26,8%	0,89	Quartier 0,56
3 personnes ou plus	10,1%	0,88	Ville 1,28

- Taux de motorisation faible comparativement au reste de la Ville.

Scénarios d'aménagement par tronçon

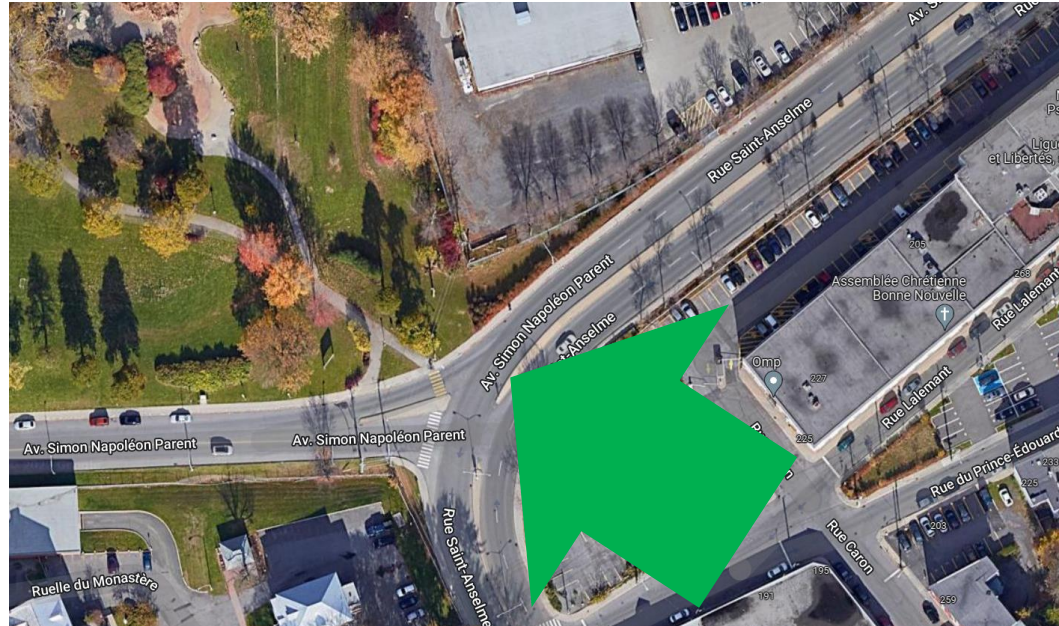


Pourquoi un sens unique vers le nord ?

- Le maintien du double sens de circulation de la rue Caron ne permet pas d'ajouter un lien cyclable, de bonifier les infrastructures pour les piétons ainsi que de verdir et de planter des arbres;
 - Cela permet de réduire la largeur carrossable de la chaussée et de répondre aux objectifs du projet.
- Le sens de circulation proposé a été retenu en se basant sur l'analyse d'impact sur les déplacements réalisée par le STMI;
 - Cette analyse a démontré que le sens unique en direction nord répond mieux aux besoins en matière de la circulation et de l'accessibilité au quartier.

Passage piétons-cyclistes vers le parc Victoria

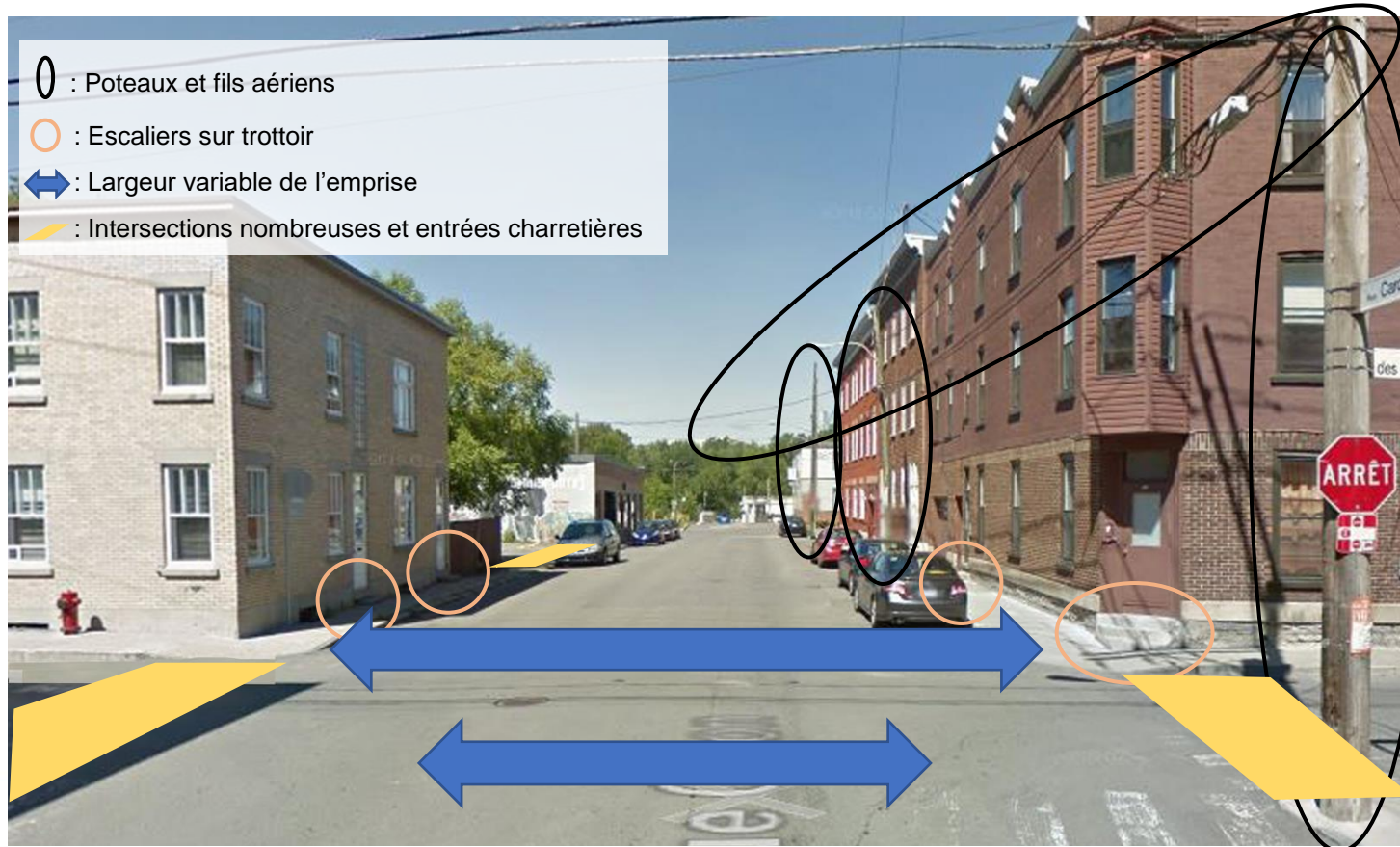
- Différents scénarios actuellement en analyse.



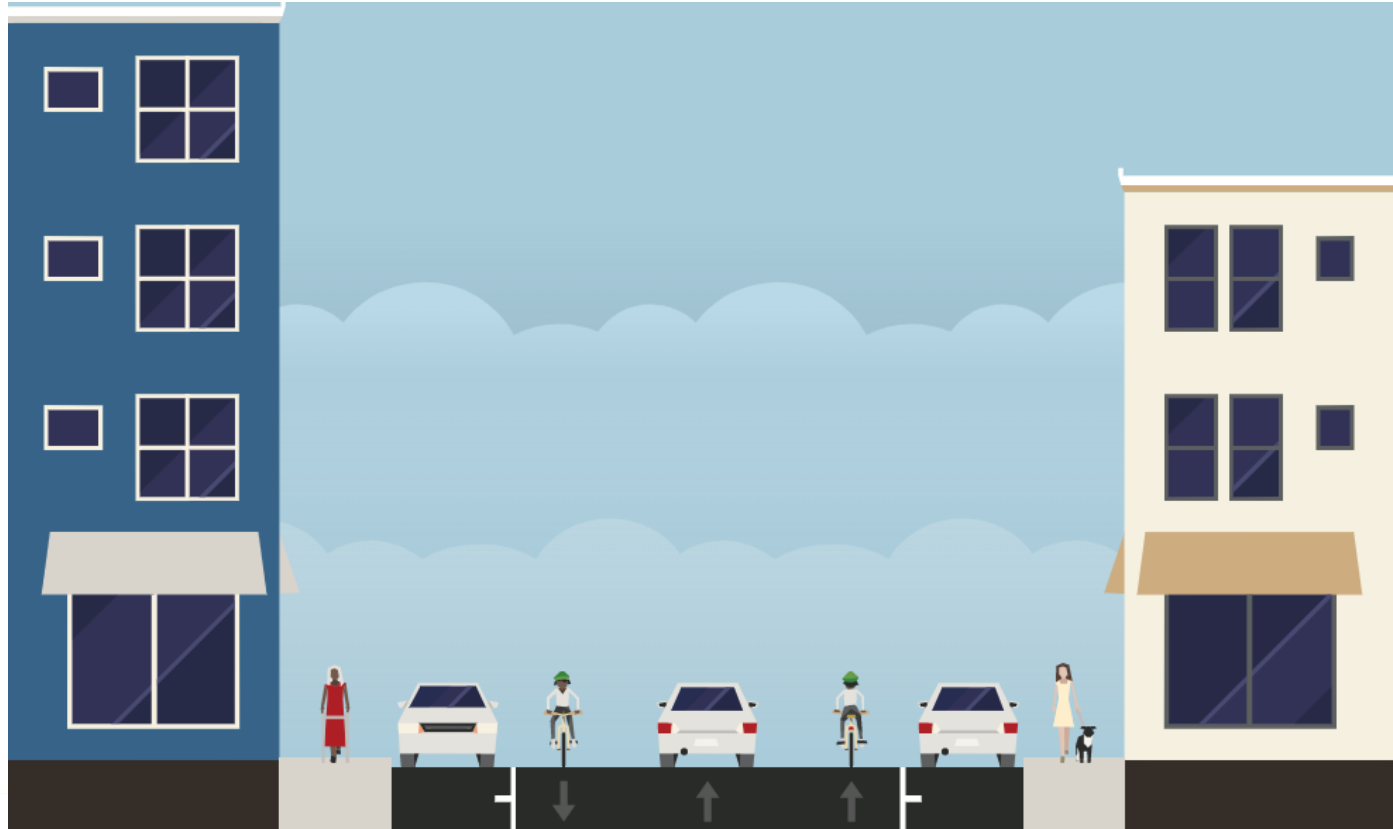
Situation actuelle – Coin des Commissaires



Situation actuelle – Contraintes de conception



Scénario 0 – Coin des Commissaires



Situation actuelle – Coin des Commissaires



Scénario 1A – Coin des Commissaires



Simulation préliminaire

Scénario 1B – Coin des Commissaires



Scénario 2 – Coin des Commissaires



Simulation préliminaire

Synthèse des scénarios – au nord de la rue du Roi

	Actuellement	Scénario 0	Scénario 1	Scénario 2
Verdissement				
Lien cyclable confortable et sécuritaire 4 saisons				
Amélioration des cheminements piétons				
Apaisement de la circulation				
Offre en stationnement				

Situation actuelle – Coin St-Joseph













Scénario 1A – Coin St-Joseph



Scénario 1B – Coin St-Joseph



Synthèse des scénarios – au sud de la rue du Roi

	Actuellement	Scénario 1
Verdissement		
Lien cyclable confortable et sécuritaire 4 saisons		
Amélioration des cheminements piétons		
Apaisement de la circulation		
Offre en stationnement		

Prochaines étapes

- Analyse et intégration des commentaires et préoccupations formulées par les citoyens : Été 2022;
- Production des géométries finales en fonction des résultats de la consultation publique : Été 2022;
- Présentation des géométries finales : Septembre 2022;
- Réalisation des plans et devis : Automne 2022;
- Travaux : Printemps ou été 2023.

Merci!

