

> La mobilité à Québec

Projet de réaménagement de l'avenue du Cénacle *Atelier participatif*

Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
Service du transport et de la mobilité intelligente
19 juin 2023



Ordre de la présentation

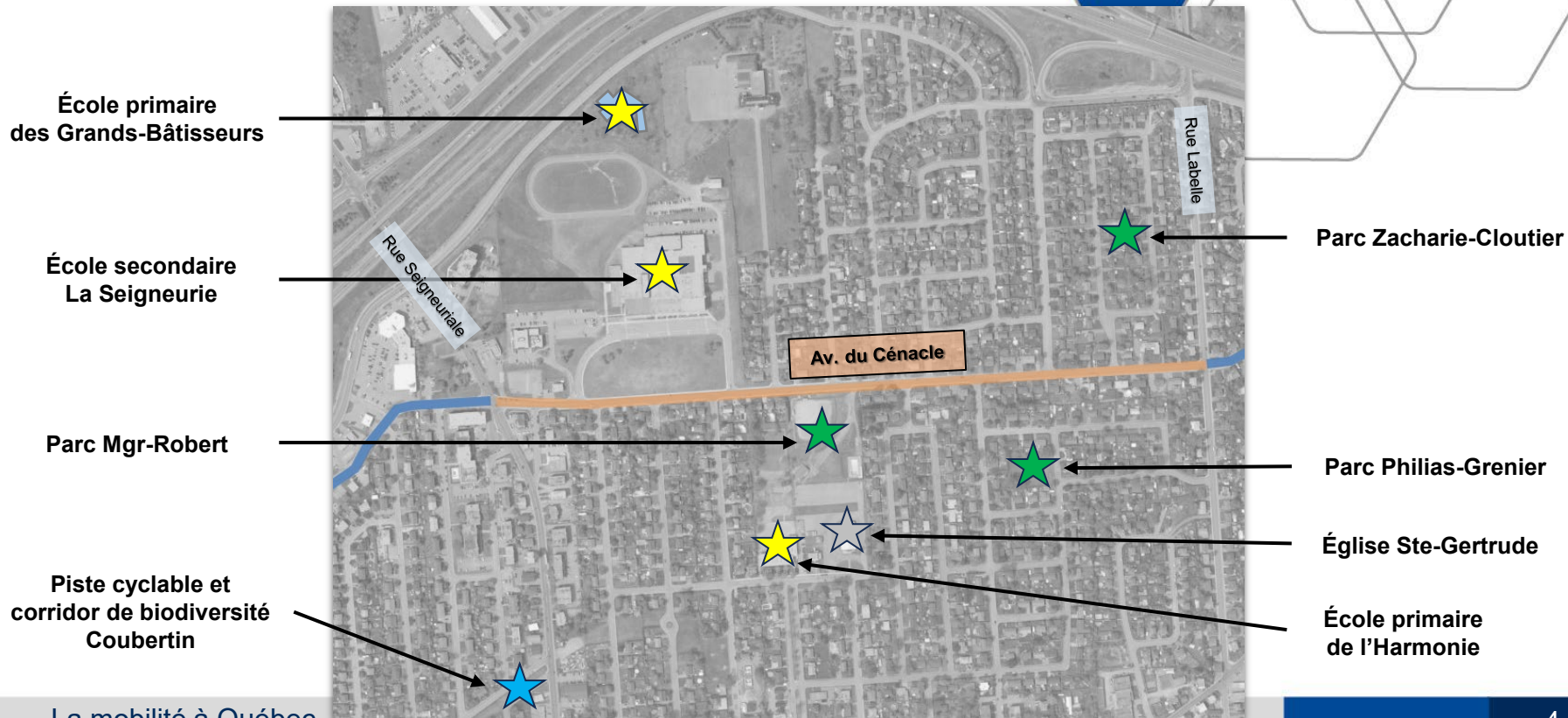
- Localisation du projet;
- Objectifs de la rencontre;
- Mise en contexte;
- Résultats du questionnaire sondage;
- Concepts d'aménagement;
- Période d'échanges;
- Prochaines étapes.



Localisation



Localisation – Écoles et espaces verts



Objectifs de la rencontre

- Présenter la mise en contexte du projet;
- Présenter les résultats du questionnaire en ligne de l'automne 2022;
- Présenter les scénarios pour le projet de réaménagement;
- Échanger sur les scénarios et leurs différentes composantes;
- Présenter les prochaines étapes du projet.



Mise en contexte – Vision de la mobilité active

- Accélérer le développement des réseaux de mobilité active et assurer l'accès au transport en commun;
- Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps;
- Assurer un niveau de confort des aménagements pour tous;
- Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitateur dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité.



Mise en contexte – Stratégie de sécurité routière

- La sécurité routière est au cœur des préoccupations de la Ville
- Notre Stratégie de sécurité routière 2020-2024 en chiffres :
 - **60 M\$** sur 5 ans, **dont 25 M\$ pour les trottoirs (5 M\$/année)**
 - **115** cheminements scolaires revus, corrigés et aménagés
 - **18** policiers dédiés à temps plein (Bureau de la sécurité routière)
 - **460+** traverses piétonnes réaménagées et sécurisées
 - **35** afficheurs de vitesse utilisés sur l'ensemble du territoire
 - **1** campagne de sensibilisation *À Québec, on dit oui à la courtoisie*



Mise en contexte – Corridors scolaires



Objectifs et cibles

- Sécuriser
 - Les déplacements des écoliers;
 - L'accès au site de l'école;
 - Les traverses piétonnes;
 - Les zones de débarcadère.
- Signaliser la zone scolaire
- Favoriser les déplacements actifs

Pour 2024

- Aucune collision mortelle ou grave autour des écoles
- Diminution de 50 % ou plus des collisions mortelles ou graves sur tout le territoire

Pour 2040

- Zéro décès de piétons et de cyclistes

**Les cibles sont ambitieuses, mais réalistes.
L'évolution des perceptions et du comportement
de tous les usagers de la route
s'échelonnera sur plusieurs années**

Mise en contexte – Corridors scolaires

Interventions possibles

- Géométrie de la rue
 - Construction ou élargissement de trottoirs, intersections surélevées, création de débarcadères, etc.
- Signalisation lumineuse
 - Panneaux de vitesse variable, panneaux clignotants, etc.
- Marquage au sol
 - Traverses piétonnes pour les écoliers, etc.
- Signalisation statique
 - Panneaux de zones scolaires et de corridors scolaires, etc.



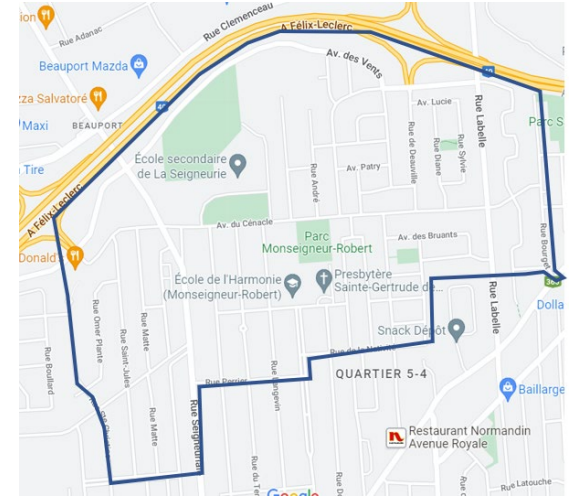
> La mobilité à Québec

Résultats du questionnaire en ligne



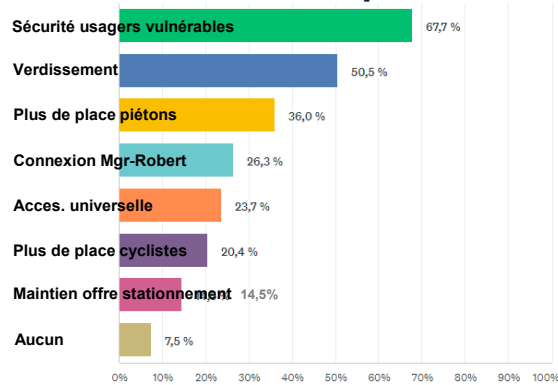
Mise en contexte

- En ligne du 7 au 27 novembre 2022;
- Plus de 1 300 avis distribués aux portes dans le périmètre;
- 178 répondants, dont 52 résidents de l'avenue du Cénacle.

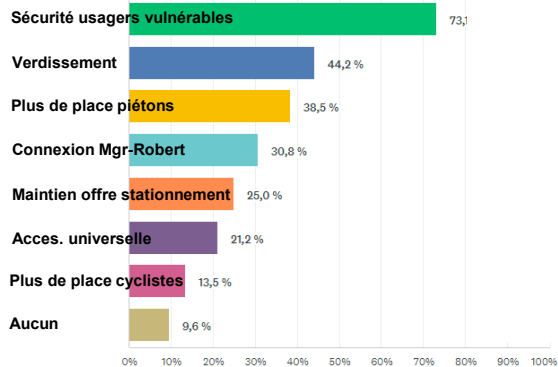


Q1 - Les priorités

Ensemble des répondants



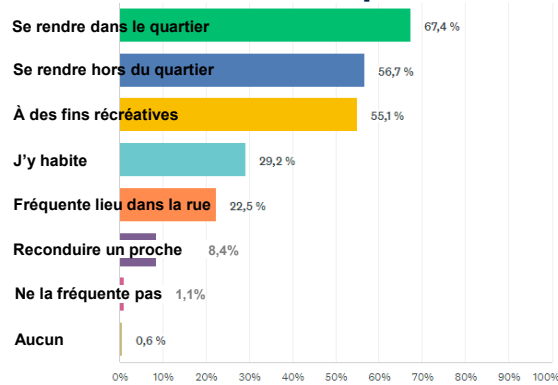
Résidents de l'avenue



- La sécurité des usagers vulnérables, LA priorité;
- Le même top 3, tant pour l'ensemble des répondants que pour les résidents de l'avenue;
- L'accès au parc Mgr-Robert et l'accessibilité universelle sont des priorités importantes;
- Le maintien du stationnement est plus élevé chez les résidents de l'avenue que pour le reste des répondants.

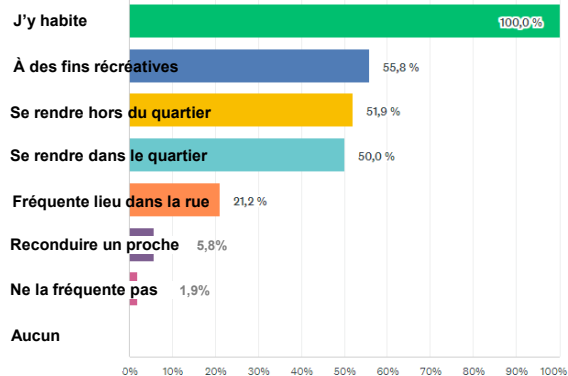
Q2 – Motifs d'utilisation de l'avenue du Cénacle

Ensemble des répondants



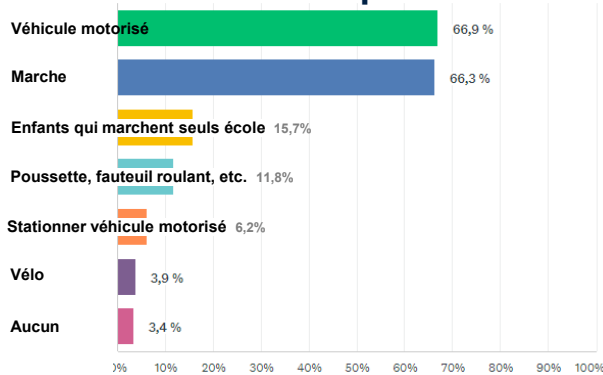
- Un axe très utilisé pour se rendre dans le quartier ou en sortir pour les 2 groupes;
- Choix « Pour des fins récréatives », dans le top 3;
 - Présence du parc Mgr-Robert.

Résidents de l'avenue

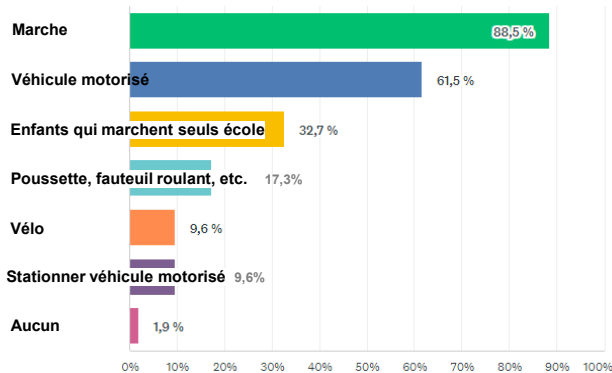


Q3 – Modes de transport (nov.-avril)

Ensemble des répondants



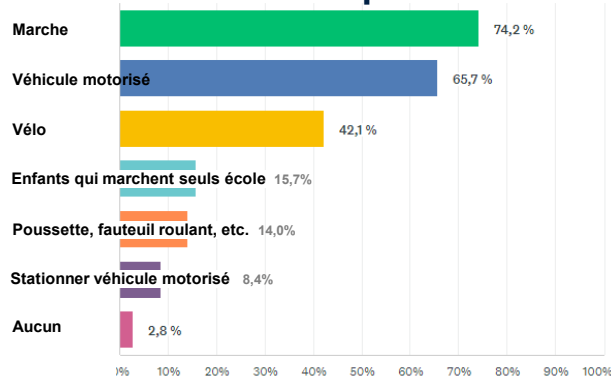
Résidents de l'avenue



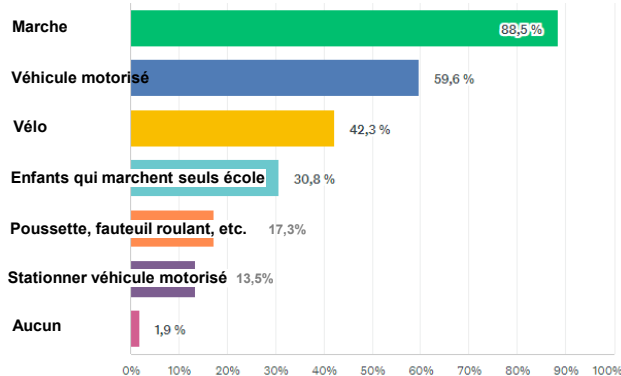
- L'automobile et la marche, les modes les plus utilisés :
 - Pas de réseau 4 saisons dans le secteur.
- L'utilisation d'un véhicule pour y circuler est importante;
- Beaucoup d'enfants y marchent seuls vers l'école, surtout chez les résidents de l'avenue;
- L'utilisation d'une poussette ou d'un fauteuil roulant ressort;
- Plus de besoins de stationnement pour les résidents de la rue que pour l'ensemble des répondants.

Q4 – Modes de transport (mai-oct.)

Ensemble des répondants



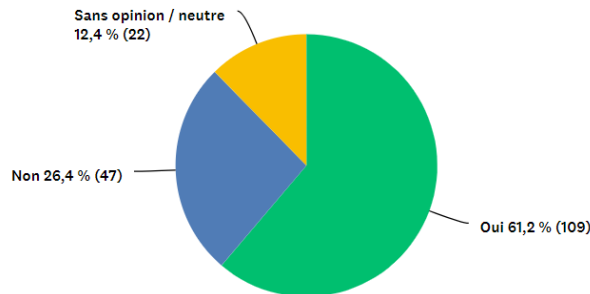
Résidents de l'avenue



- La marche, le mode le plus important pour les 2 groupes durant la belle saison;
- Le vélo est un choix populaire auprès des répondants et des résidents de l'avenue;
- Beaucoup d'enfants y marchent seuls vers l'école, surtout chez les résidents de l'avenue;
- L'utilisation d'une poussette ou d'un fauteuil roulant ressort;
- Plus de besoins de stationnement pour les résidents de la rue que pour l'ensemble des répondants.

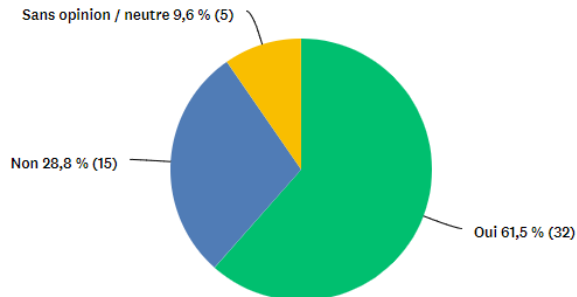
Q5 – Utilisation plus grande de la marche ou du vélo si meilleurs aménagements?

Ensemble des répondants



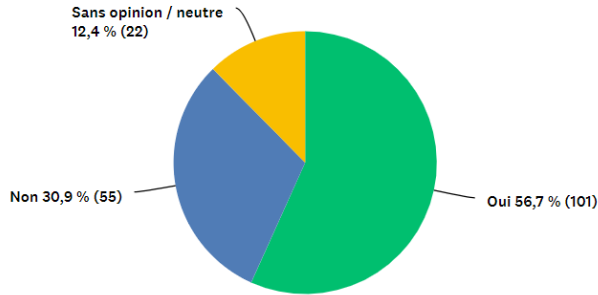
- Des aménagements plus confortables et plus sécuritaires auraient autant d'impact sur l'utilisation de la marche et du vélo chez l'ensemble des répondants que chez les résidents.

Résidents de l'avenue



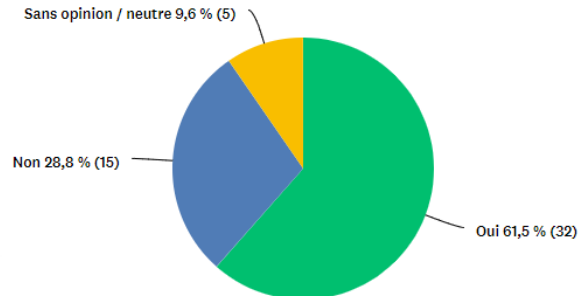
Q6 – Sentiment d’insécurité aux intersections

Ensemble des répondants



- La majorité des répondants des deux groupes considèrent qu'ils ne sentent pas en sécurité aux intersections :
 - Les résidents, qui utilisent régulièrement l'avenue, semblent se sentir un peu plus en sécurité.

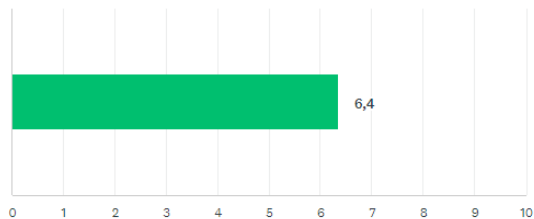
Résidents de l'avenue



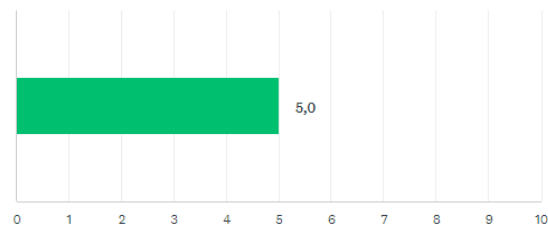
Q7/8/9 – Sentiment de sécurité par mode

Ensemble des répondants

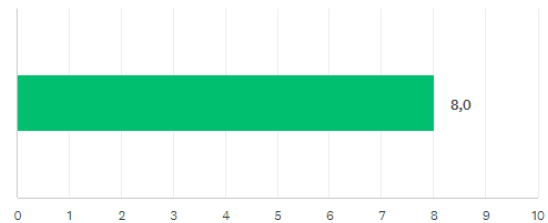
À pied



À vélo

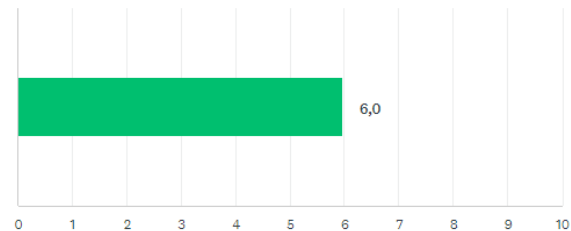


En auto

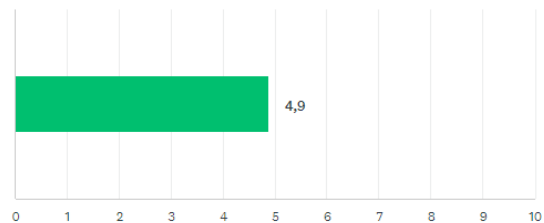


Résidents de l'avenue

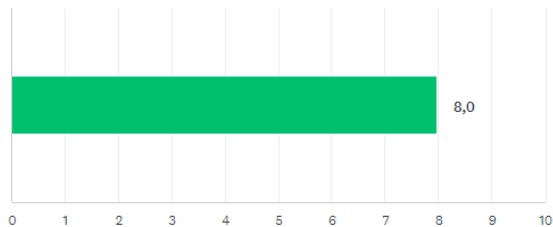
À pied



À vélo



En auto



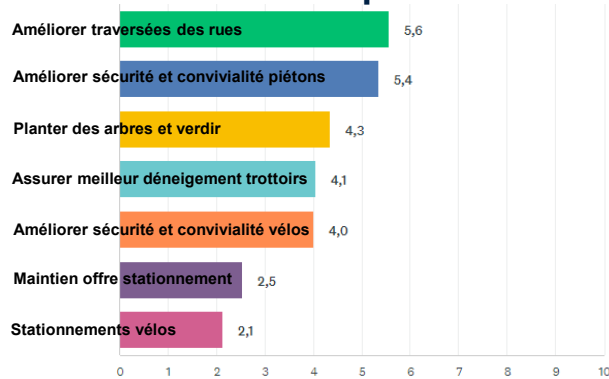
Q7/8/9 – Sentiment de sécurité par mode



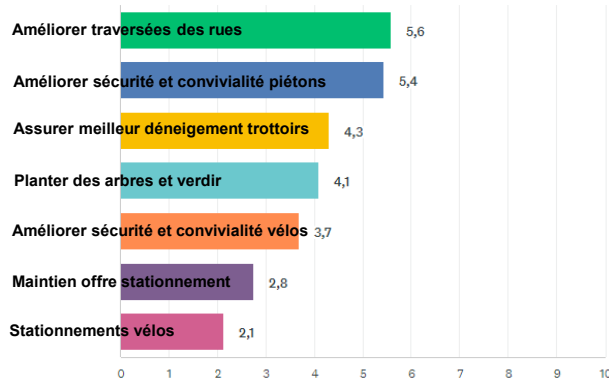
- Sentiment d'insécurité beaucoup plus important à pied et à vélo qu'en automobile :
 - Et plus à vélo qu'à pied.
- Légère différence entre l'ensemble des répondants et les résidants de l'avenue par rapport à l'insécurité à pied et à vélo;
 - Les résidants semblent se sentir un peu moins en sécurité.

Q10 – Les priorités, en « forçant » le choix

Ensemble des répondants



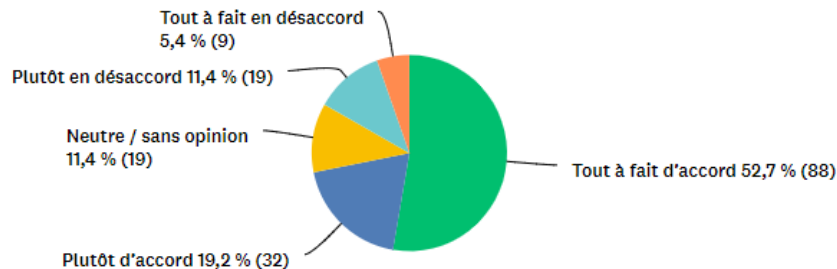
Résidents de l'avenue



- La sécurité reste le choix #1;
- Le déneigement des trottoirs est une priorité importante;
 - Plus que le verdissement pour les résidents de l'avenue;
- Le stationnement automobile est moins prioritaire, et équivalent chez les 2 groupes.

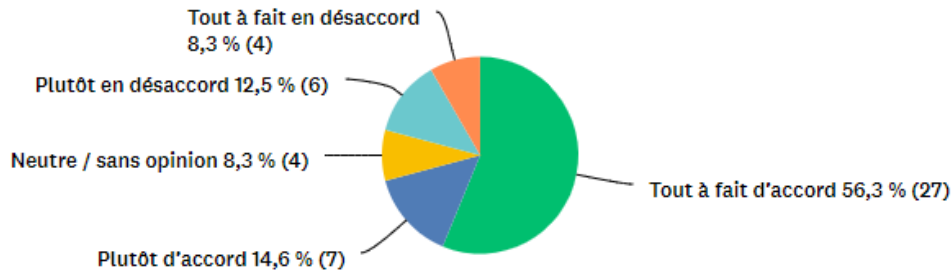
Q11 – Perte de stationnement sur rue pour plus d'espace au verdissement et aux piétons?

Ensemble des répondants



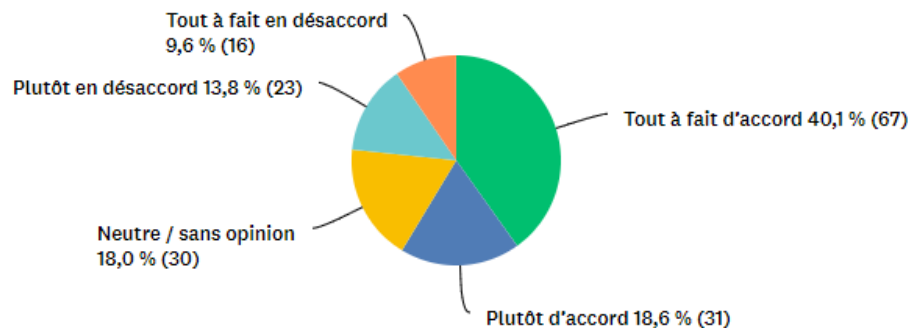
- La majorité de l'ensemble des répondants en accord avec cette mesure;
- Plus des 2/3 des résidents de la rue en accord avec cette mesure, mais le degré de désaccord est un peu plus important que celui de l'ensemble des répondants.

Résidents de l'avenue



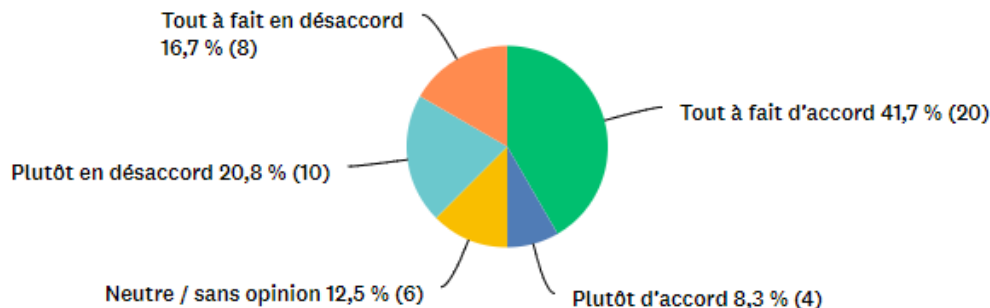
Q12 – Modification/restriction aux règles de stationnement?

Ensemble des répondants



- La majorité de l'ensemble des répondants est en accord avec cette mesure;
- La mesure reçoit des avis partagés chez les résidants et le degré de désaccord est important;
- Les « Sans opinion ou indifférents » sont quand même importants, surtout chez l'ensemble des répondants.

Résidants de l'avenue



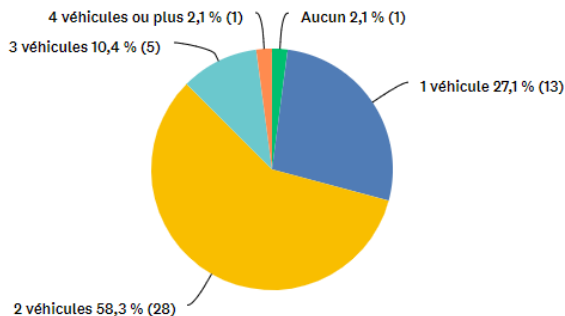
Q13 – Résumés des commentaires écrits



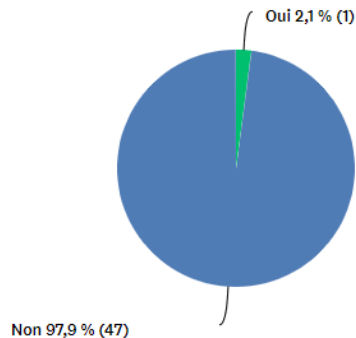
Catégorie	Nb mention
Mesures pour faire respecter/réduire la vitesse	15
Sortie des classes problématique	9
Améliorer les intersections et les traverses piétonnes	5
Utilisation du stationnement du parc Mgr-Robert	3
Améliorer la sécurité des enfants/cheminements scolaires améliorés	2
Élargir la portée du projet	2
Limiter le transit	2
Retrait du stationnement en face du parc	2
Apaiser la circulation	1

Q18/19/20 – Motorisation et stationnement privé et AMM chez les résidents

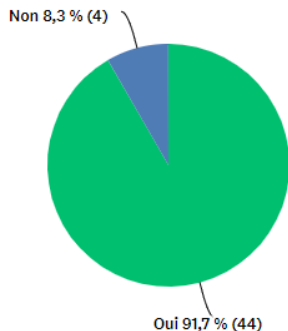
Nombre de véhicules



Aide à la mobilité motorisée



Stationnement privé



- Plus de 85 % possèdent 1 ou 2 véhicules;
- Plus de 90 % possèdent un stationnement privé;
- 2 % utilisent une AMM.

Constats



- 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.

Demandes citoyennes (311)



- 9 demandes pertinentes par rapport à l'axe projeté, entre 2017 et 2021
 - Ajout de trottoirs vers les écoles du secteur (1);
 - Bonification de la signalisation (8) :
 - 2 pour améliorer la priorité aux piétons (panneaux, marquage au sol);
 - 2 pour l'ajout d'un arrêt obligatoire ou de panneaux 30 km/h pour réduire la vitesse;
 - 3 pour l'ajout de panneaux d'interdiction de stationner;
 - 1 concerne le déneigement du parcours scolaire.

> La mobilité à Québec

Scénarios d'aménagement

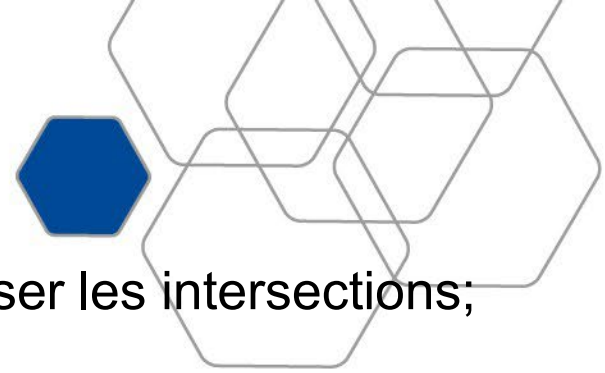








Portrait et enjeux de l'avenue du Cénacle



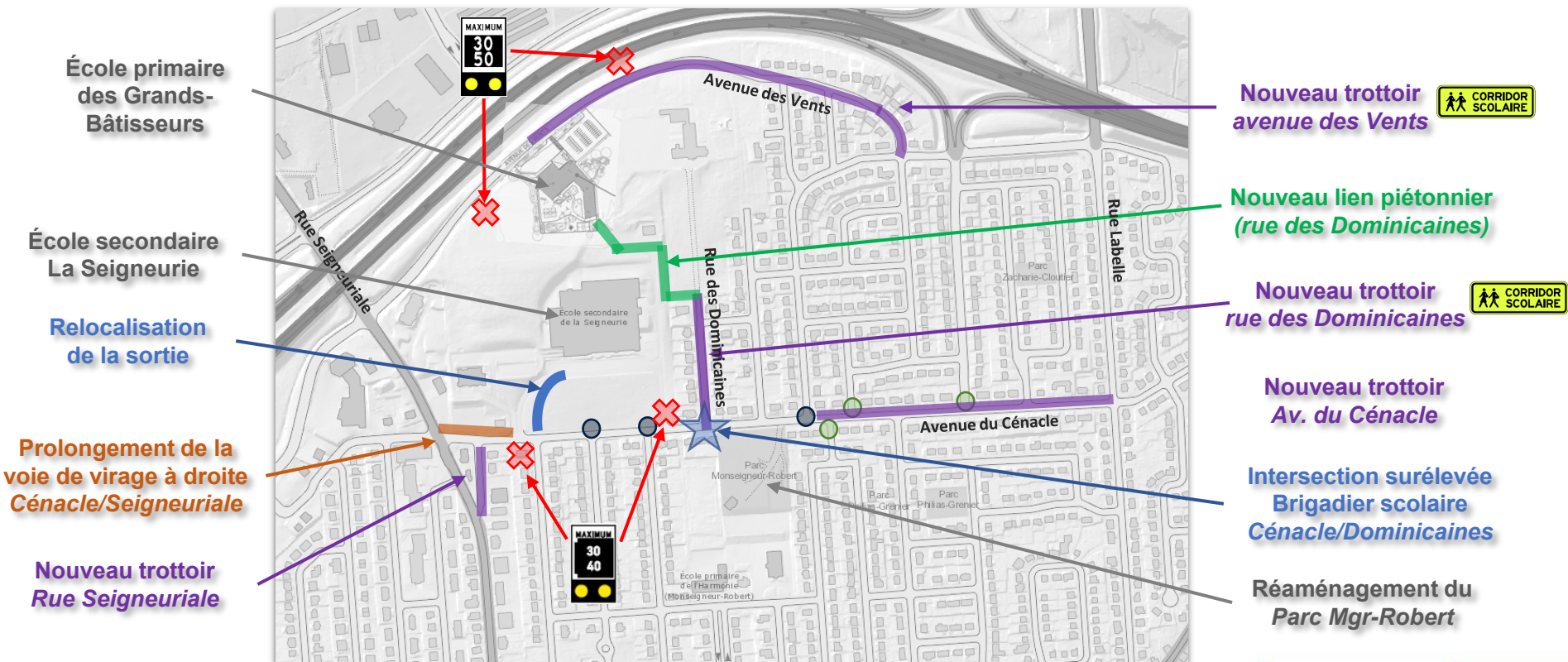
- Rue très large (collectrice), entre 11 m et 12,5 m;
- Débits importants, entre 3600 à 7200 véhicules/jour;
- Stationnement permis des deux côtés de la chaussée, occupation variable;
- Présence d'écoles (clientèles jeunes);
- Accidentologie: surtout à l'ouest (Seigneuriale), certains impliquants des piétons ou des cyclistes;
- Îlot de chaleur et faible canopée à l'ouest;
- Mixité des usages (écoles, parc, résidences);
- Emprise « Ville » large et variable;
- Parcours du RTC.

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 résidents du secteur; et pour l'accès aux écoles;
-  Diminuer l'empiètement dans l'emprise municipale.

Interventions prévues – Corridors scolaires



Verdissement et plantation d'arbres



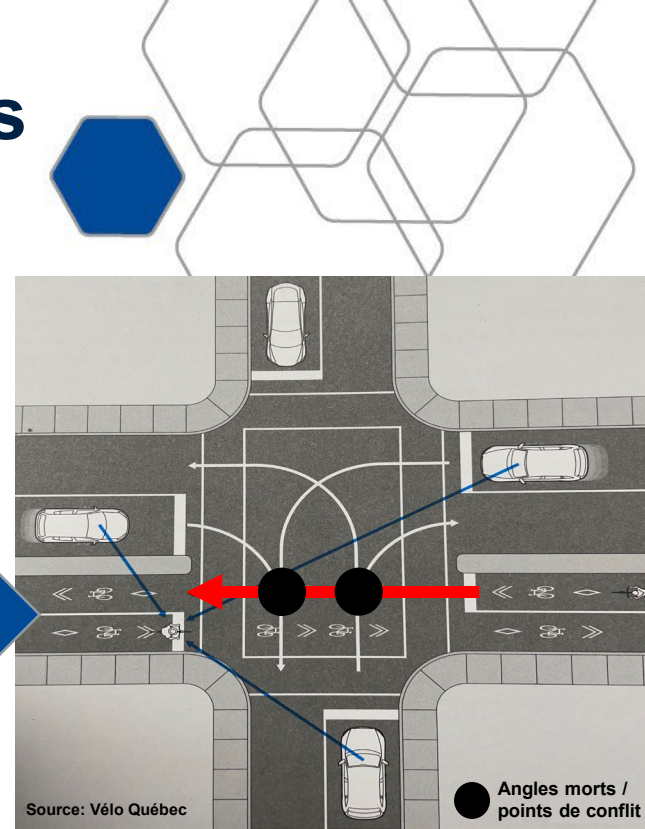
- Vision de l'arbre de la Ville de Québec
 - Cible de canopée du quartier 5-4 (Vieux-Bourg) : 25 %;
 - Indice de canopée 2015 du quartier : 24 %;
 - Indice de canopée 2020 du quartier : 25 %;
 - Indice de canopée de l'avenue du Cénacle : 13 %.
- Programme de plantation d'arbres d'alignement de la Ville de Québec
 - Dans l'emprise publique, avec accord du citoyen en façade, critères de plantation; (en alignement, éloignement des conduites, etc.);
 - Plantés et entretenus par la Ville de Québec.

Réseau cyclable projeté

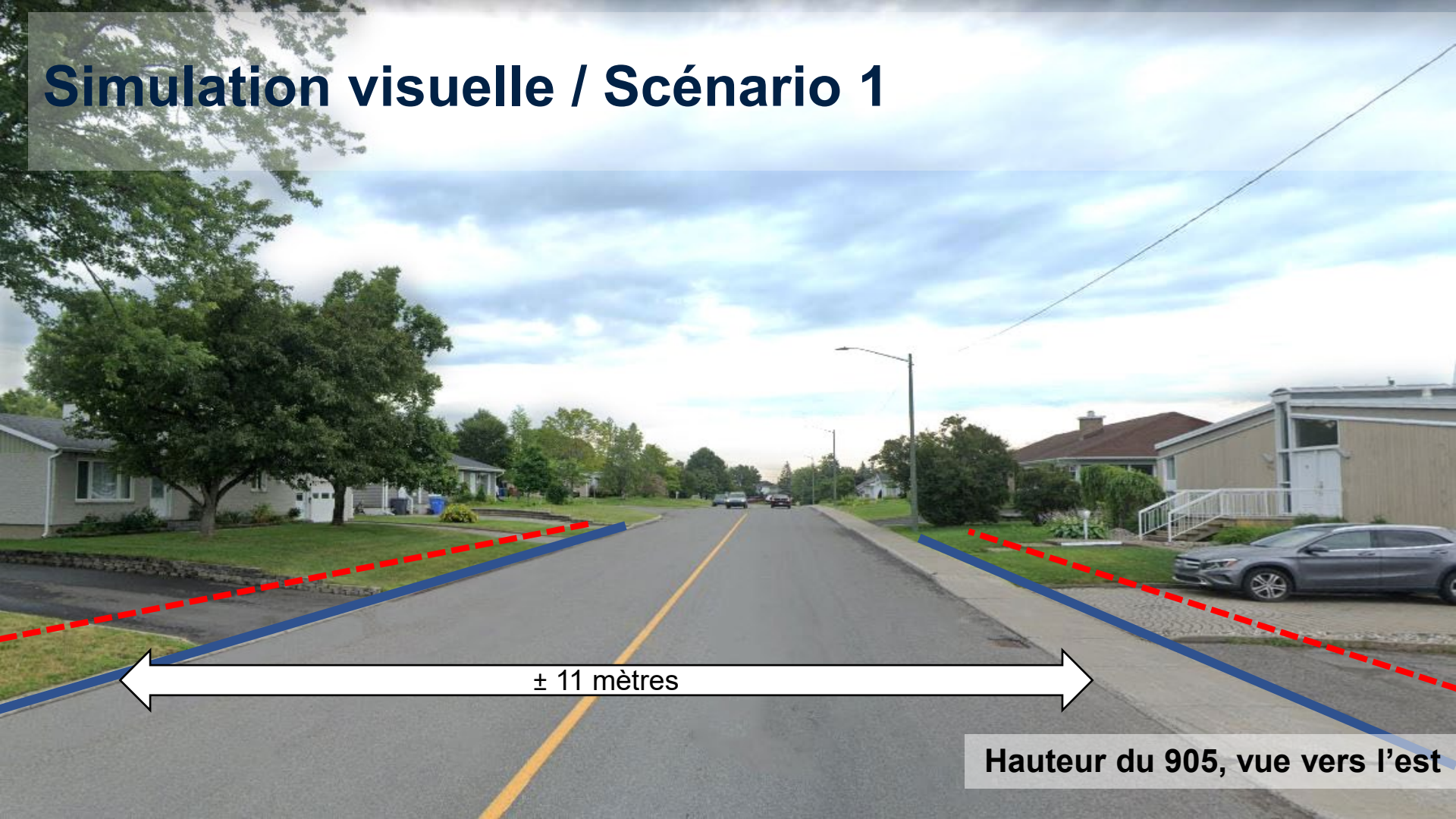


Aménagements cyclables analysés

- Chaussée désignée
 - Rejetée = débits trop importants = pas sécuritaire
- Piste ou bande bidirectionnelle du même côté
 - Rejetée = entrées charretières/intersections nombreuses des deux côtés de la rue
- Bandes unidirectionnelles de chaque côté de la rue sur la chaussée
- Pistes unidirectionnelles de chaque côté de la rue hors-chaussée



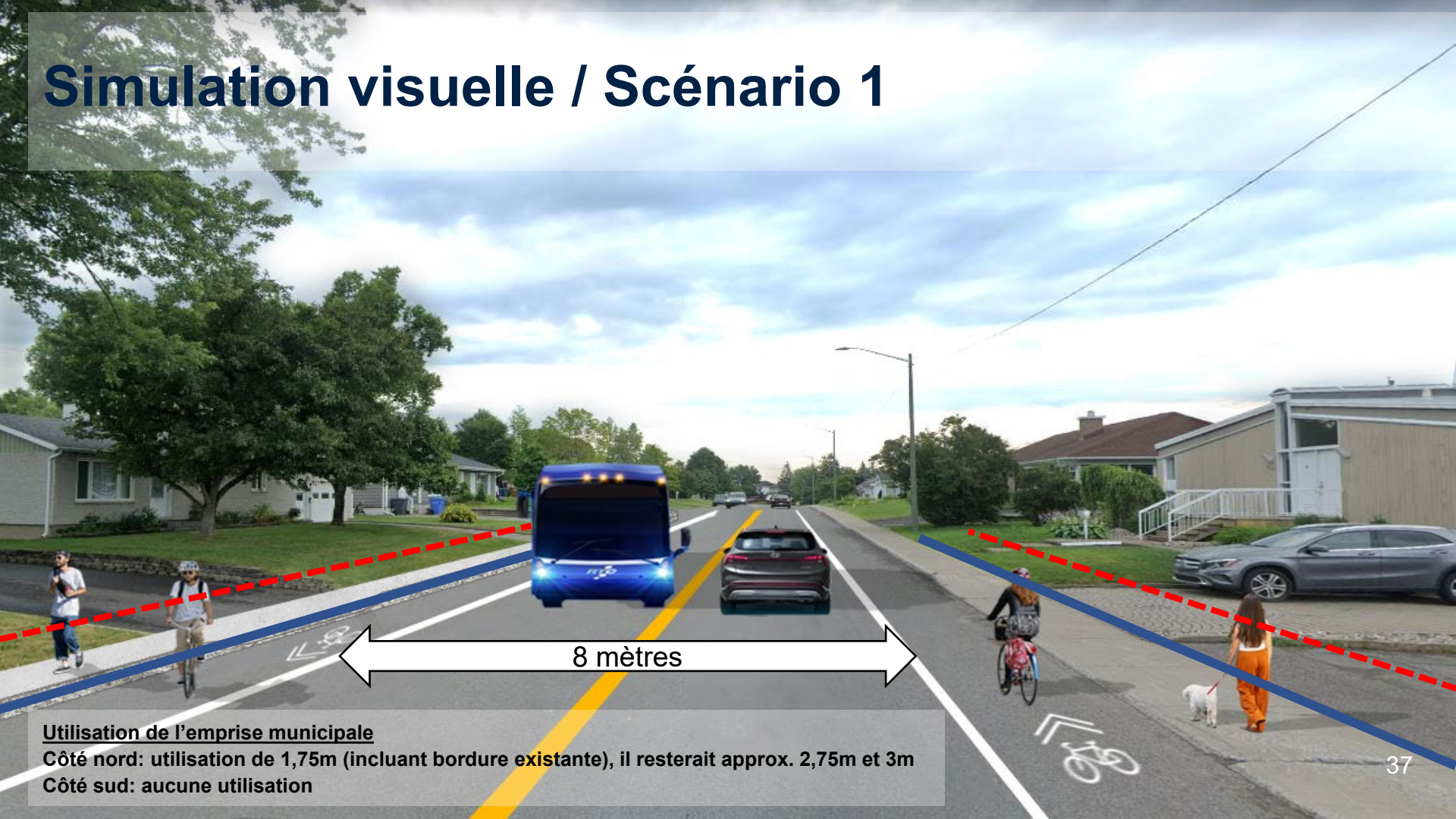
Simulation visuelle / Scénario 1



± 11 mètres

Hauteur du 905, vue vers l'est

Simulation visuelle / Scénario 1



Utilisation de l'emprise municipale

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

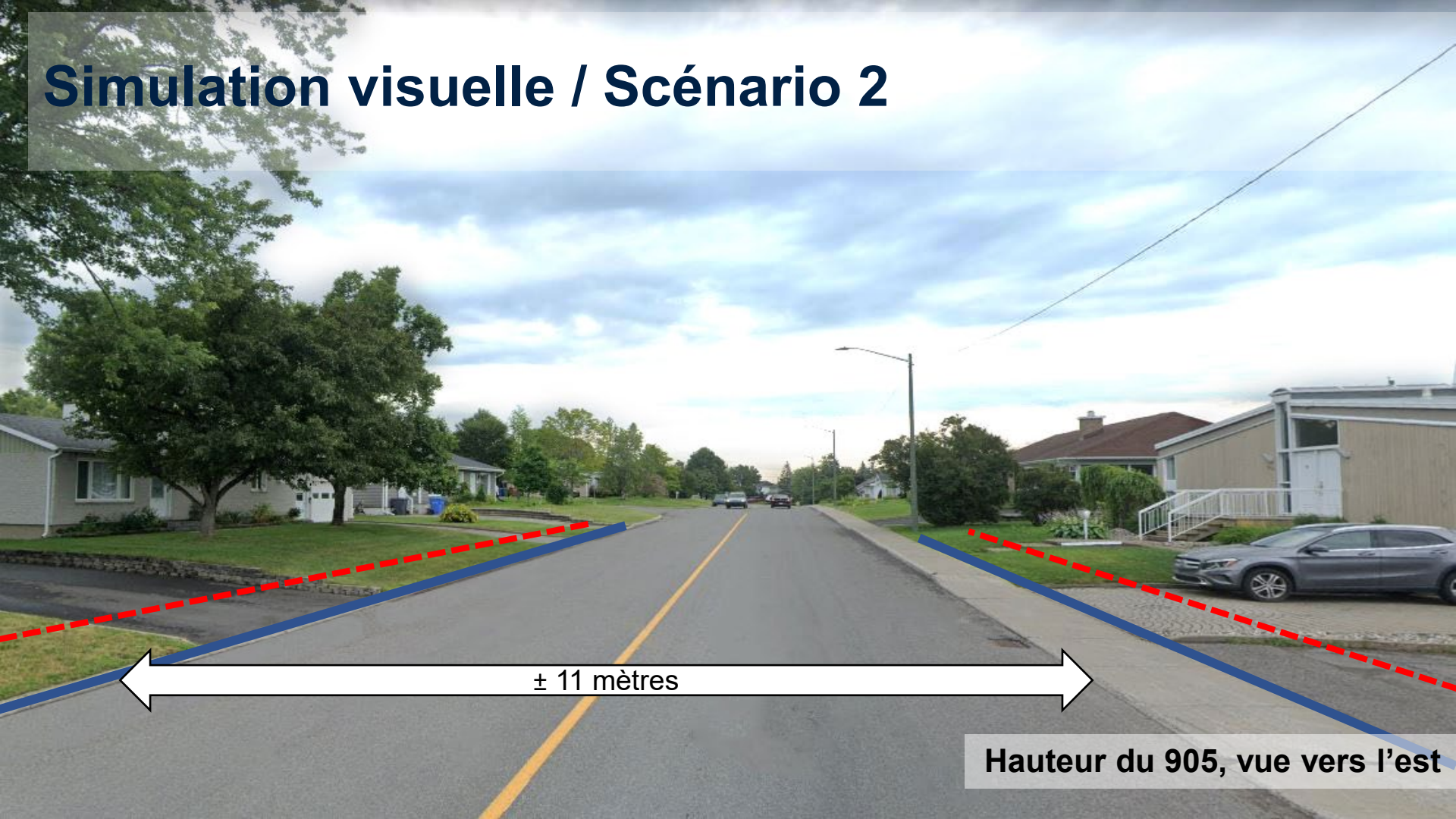
Côté sud: aucune utilisation

Scénario 1 – Analyse

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 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)



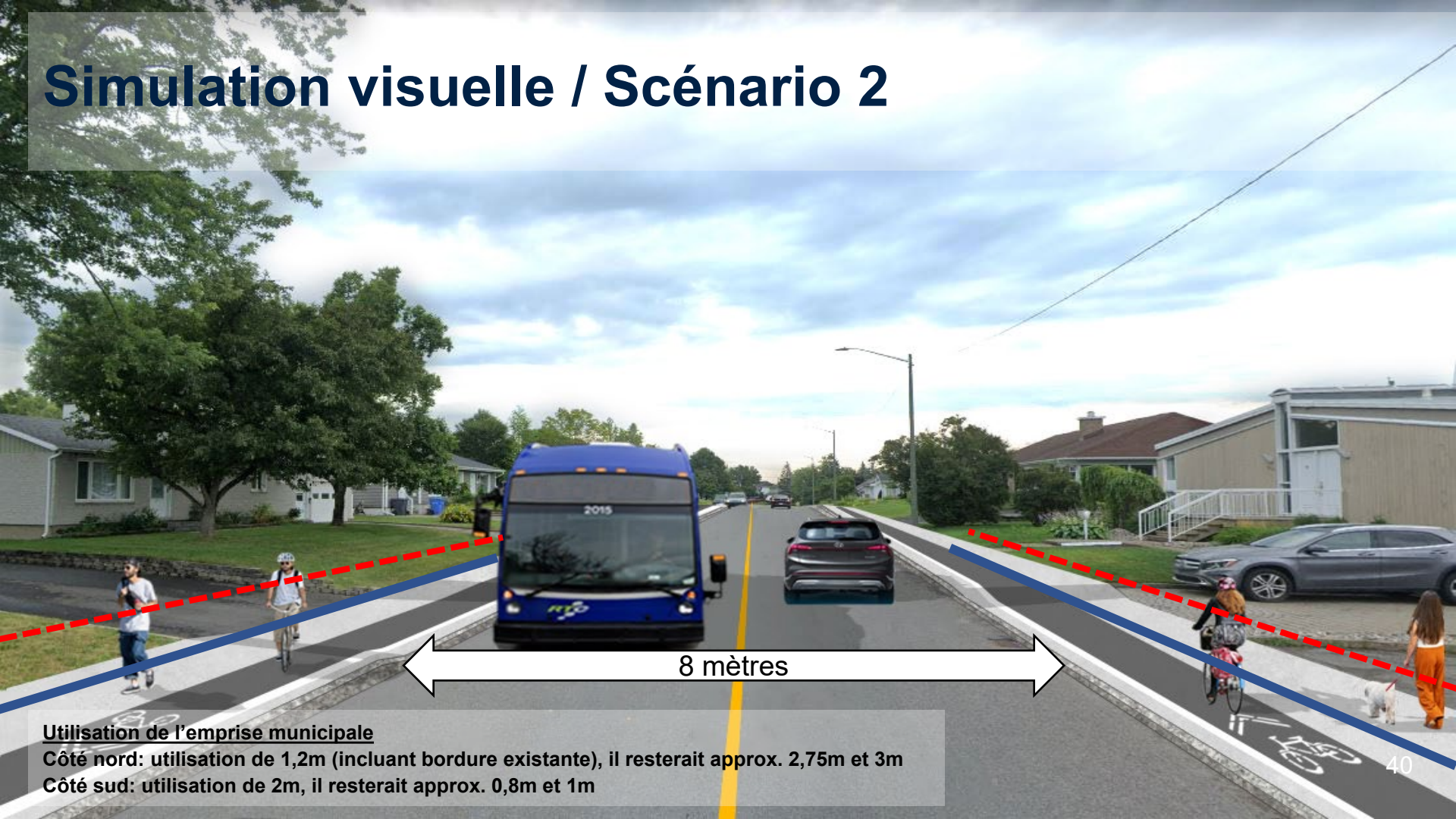
Simulation visuelle / Scénario 2



± 11 mètres

Hauteur du 905, vue vers l'est

Simulation visuelle / Scénario 2

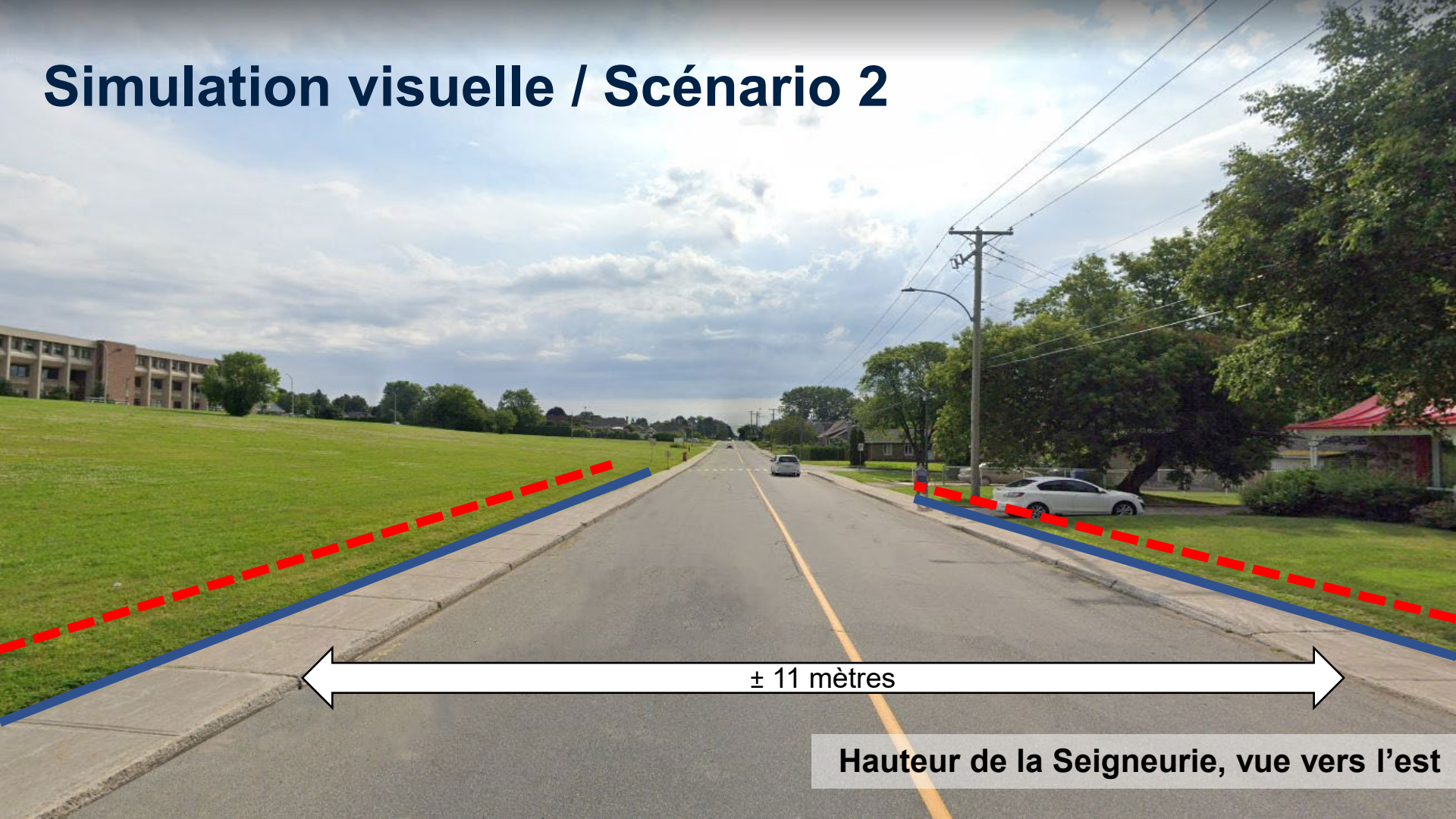


Utilisation de l'emprise municipale

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

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

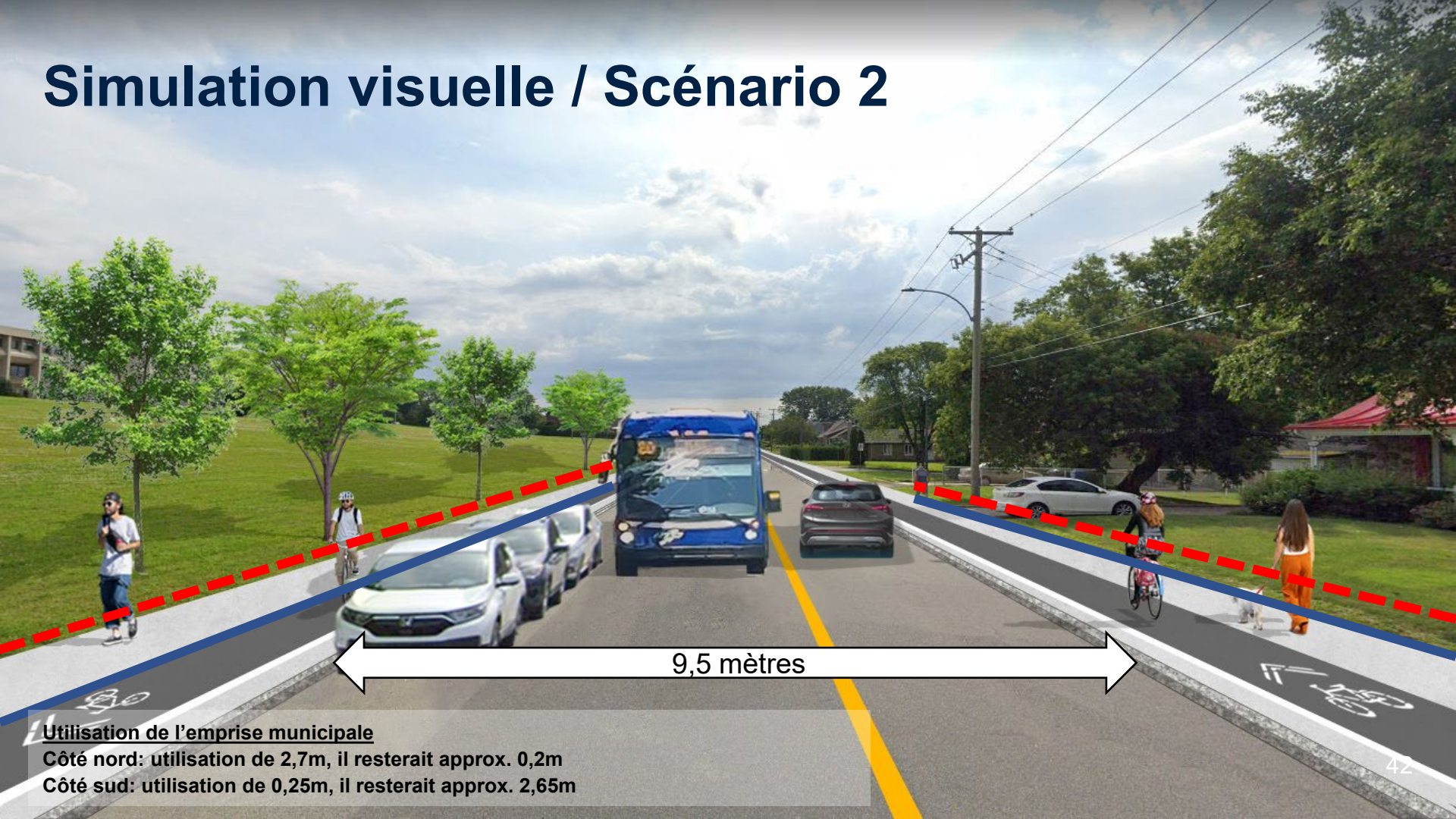
Simulation visuelle / Scénario 2



± 11 mètres

Hauteur de la Seigneurie, vue vers l'est

Simulation visuelle / Scénario 2



9,5 mètres

Utilisation de l'emprise municipale

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

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

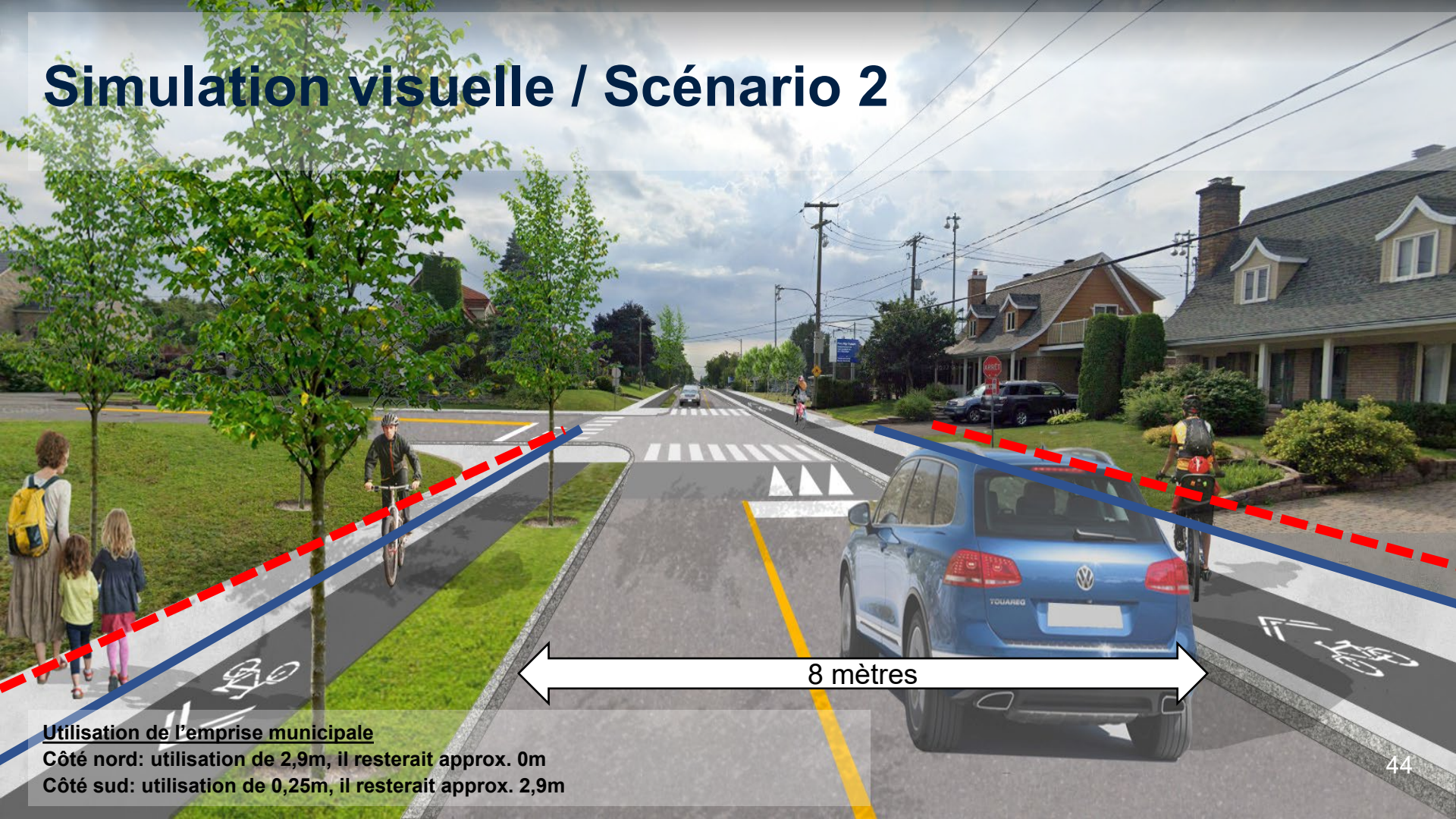
Simulation visuelle / Scénario 2



± 11 mètres

Hauteur de la rue des Dominicaines, vue vers l'est

Simulation visuelle / Scénario 2



Utilisation de l'emprise municipale

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

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

Scénario 2 – Analyse

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	



Stationnement sur rue – Scénario 2

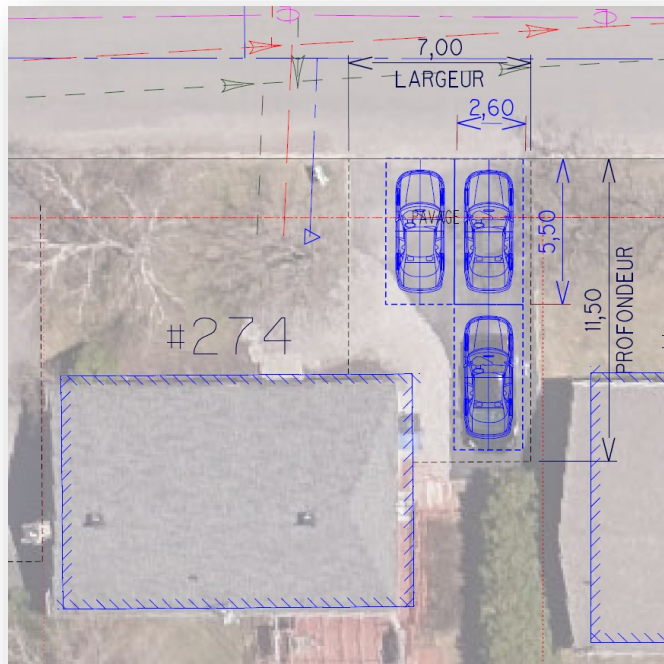


Comparaison des scénarios

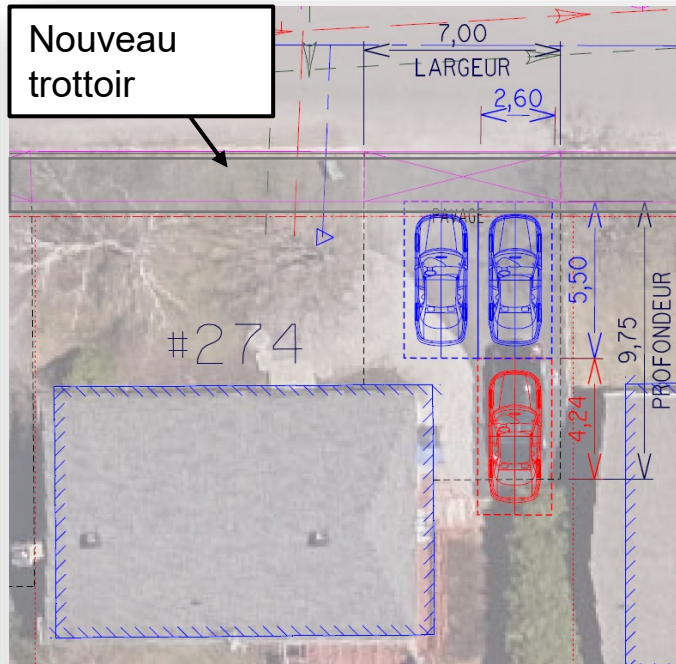
	Actuellement	Scénario 1	Scénario 2
Amélioration des cheminements piétons			
Apaisement de la circulation			
Verdissement*			
Lien cyclable confortable et sécuritaire			
Maintien de stationnements <u>sur rue</u> pour les résidents			Ouest Est
Diminuer l'empiètement dans l'emprise municipale	N.A.	Nord-ouest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

Impact sur les entrées privées – Méthodologie



Avant



Après



Impact sur les entrées privées – Analyse préliminaire

Nombre de cases de stationnement côté nord :

Scénario 1

Actuel: 102

Projeté: 90

Perte: **12 / 102**

Scénario 2

Actuel: 102

Projeté: 87

Perte: **15 / 102**

À l'ouest

- Aucun impact sur le nombre de cases de stationnement privé
- Léger empiètement dans l'emprise municipale

Nombre de cases de stationnement côté sud :

Scénario 1

Actuel: 126

Projeté: 126

Perte: **0 / 126**

Scénario 2

Actuel: 126

Projeté: 125

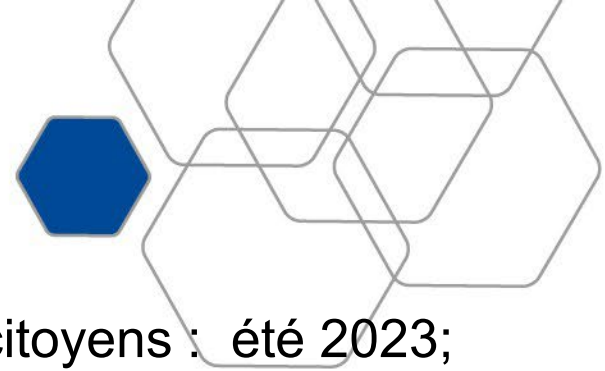
Perte: **1 / 126**

> La mobilité à Québec

Prochaines
étapes



Prochaines étapes



- Intégration des commentaires formulés par les citoyens : été 2023;
- Production d'une géométrie finale : été-automne 2023;
- Soirée d'information citoyenne sur le scénario retenu : automne 2023;
- Réalisation des plans et devis : automne 2023-hiver 2024;
- Période visée pour le début des travaux : 2024.

> La mobilité à Québec

Période
d'échanges



> La mobilité à Québec

MERCI !

