Vision de la

Mobilité active

2022-2026

Projet cyclopiéton
8e Rue / Passage Anderson

Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
5 avril 2022

VILLE DE QUÉBEC
l'accent d'Amérique

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 ?

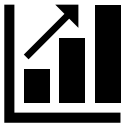
Pourquoi une Vision de la mobilité active?

- 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 ?

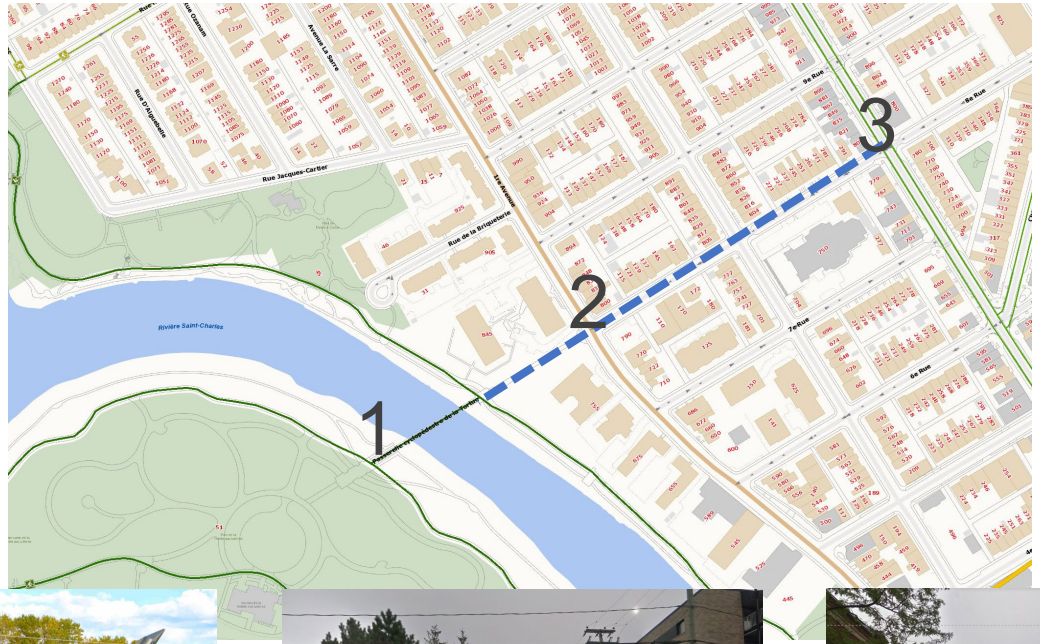
Pourquoi une Vision de la mobilité active?

- 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).

8e Rue / Passage Anderson



Situation actuelle - Contexte

- Zone résidentielle;
- Rue à 30 km/h;
  - Mai 2021 : entre la 2e et la 3e Avenue; Moyenne = 32 km/h; 85e perc. = 39 km/h.
  - Sept. 2021 : entre le 1re et la 2e Avenue; Moyenne = 33 km/h; 85e perc. = 40 km/h.
- Sens unique direction ouest;
- Débit journalier moyen annuel (DJMA) environ 700 véhicules/jour;
- Stationnement des deux côtés, zone non réglementée côté sud.

Objectifs du projet

- Aménager un lien cyclable 4 saisons entre la passerelle de la Tortue et la 3e Avenue;
- Assurer une continuité du cheminement vélo et piéton entre l'écoquartier Pointe-aux-Lièvres et le secteur commercial de la 3e Ave.;
- « Poursuivre » le verdissement du parc de la Rivière St-Charles sur la 8e Rue, en lien avec le Plan des rivières.

Objectifs de la conception

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

Situation actuelle - coin 1re Avenue

Scénario 1 - coin 1re Avenue

Simulation basée sur les plans préliminaires

Scénario 2 - coin 1re Avenue

Simulation basée sur les plans préliminaires

Situation actuelle - entre la 1re et la 2e Avenue

Scénario 1 - entre la 1re et la 2e Avenue

Simulation basée sur les plans préliminaires

Scénario 2 - entre la 1re et la 2e Avenue

Simulation basée sur les plans préliminaires

Situation actuelle - entre la 2e et la 3e Avenue

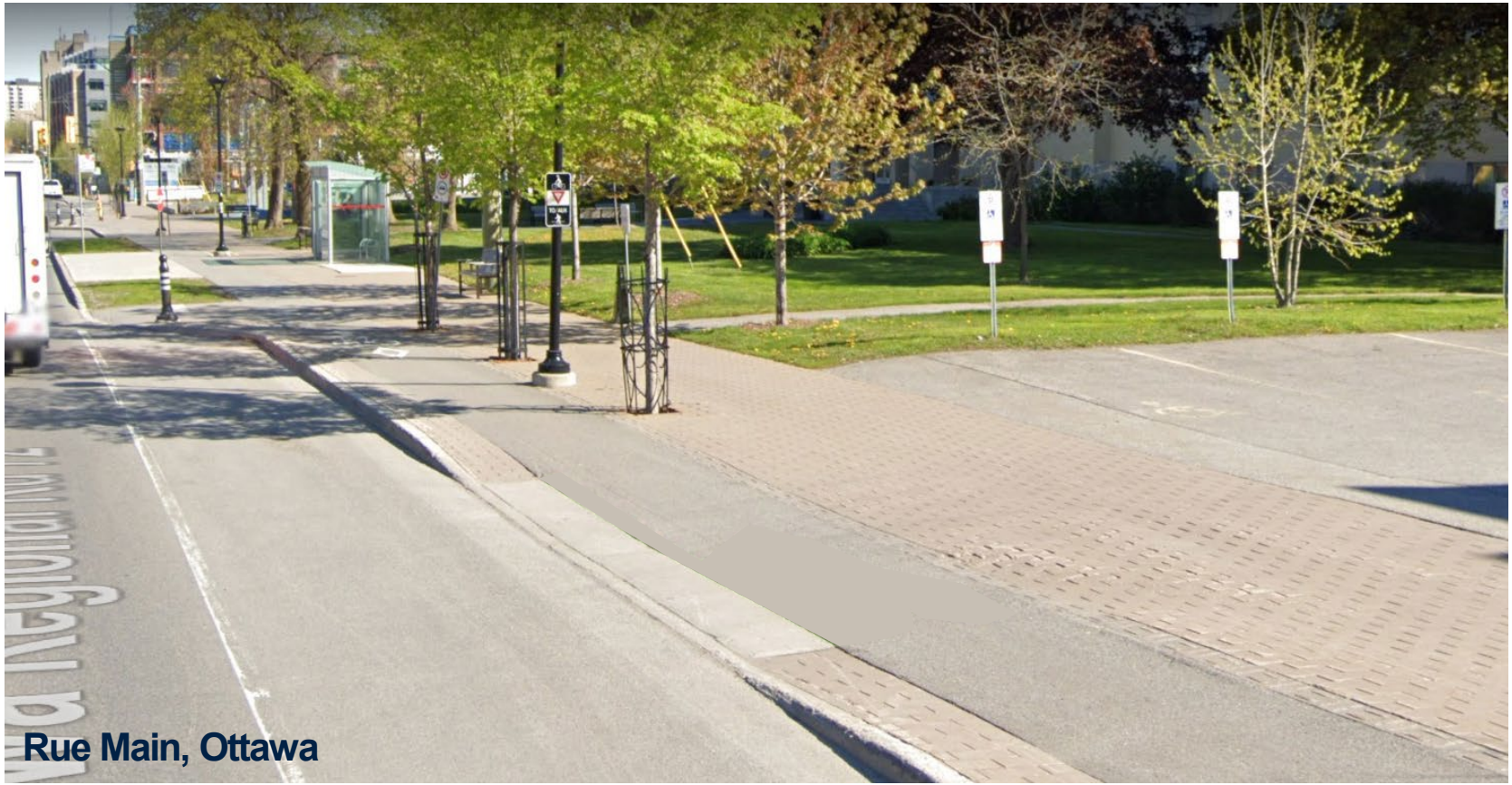
Scénario 1 - entre la 2e et la 3e Avenue

Simulation basée sur les plans préliminaires

Scénario 2 - entre la 2e et la 3e Avenue

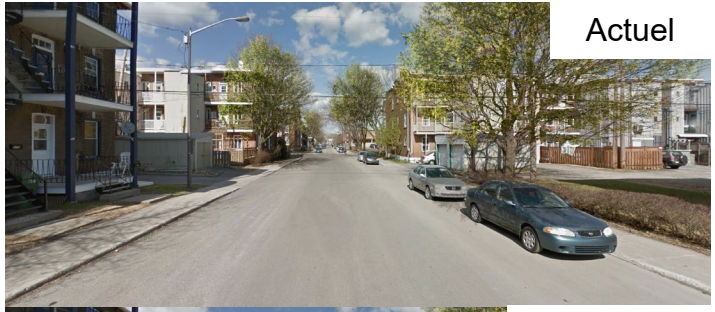
Simulation basée sur les plans préliminaires

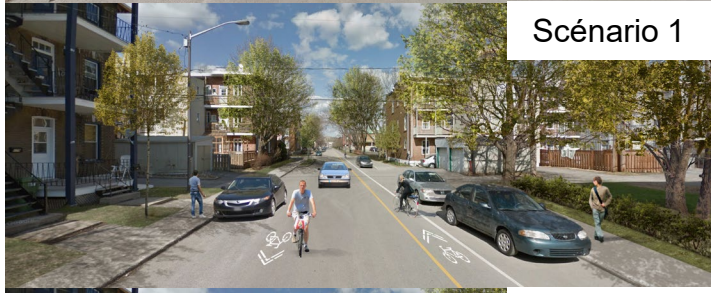
Scénario 2 - exemple d’entrée charretière



Rue Main, Ottawa

Comparaison - entre la 1re et la 2e Avenue





Actuel
- Aménagement piéton : trottoirs standards;
- Aménagement cyclable : aucun;
- Stationnement : 30 cases;
- Surface imperméable : 15 mètres;
- Gonflements : aucun.

Scénario 1
- Aménagement piéton : trottoirs standards;
- Aménagement cyclable : chaussée désignée et bande contresens le long du stationnement;
- Stationnement : 30 cases;
- Surface imperméable : 13,1 mètres;
- Gonflements : 5 (3 potentiels pour végétalisation).

Scénario 2
- Aménagement piéton : trottoirs standards;
- Aménagement cyclable : chaussée désignée sans stationnement et piste surélevée avec zone tampon;
- Stationnement : 15 cases;
- Surface imperméable : 12,3 mètres;
- Gonflements : 4 (2 potentiels pour végétalisation).

Comparaison - entre la 2e et la 3e Avenue

Actuel

Scénario 1

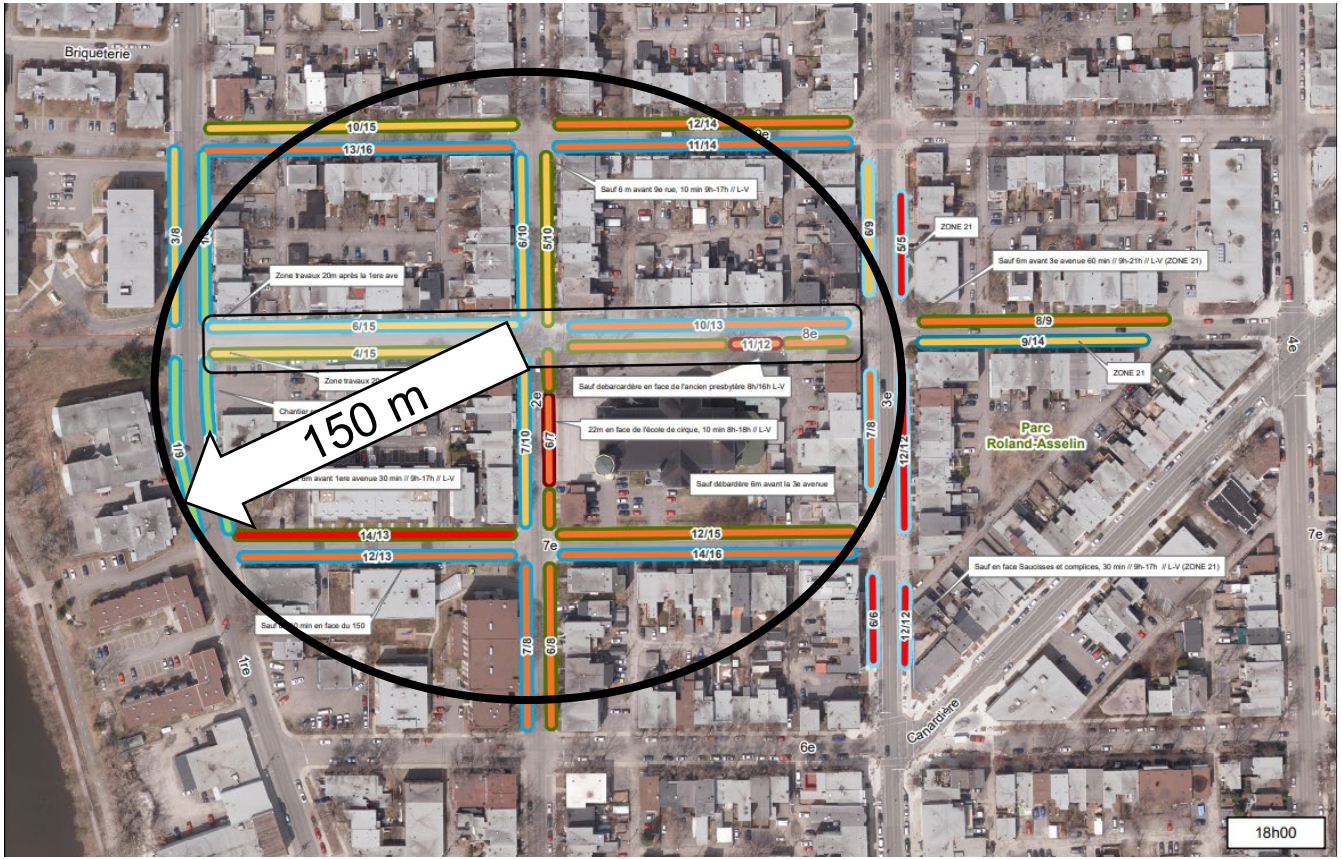
Scénario 2

Actuel
- Aménagement piéton : trottoir standard nord, sous-standard côté sud
- Aménagement cyclable : aucun
- Stationnement : 25 cases
- Surface imperméable : 12 mètres
- Gonflements : 4 (aucune végétalisation)

Scénario 1
- Aménagement piéton : trottoirs standards
- Aménagement cyclable : chaussée désignée et bande contresens
- Stationnement : 13 cases
- Surface imperméable : 10,9 mètres
- Gonflements : 4 (2/3 potentiels pour végétalisation)

Scénario 2
- Aménagement piéton : trottoirs standards
- Aménagement cyclable : chaussée désignée sans stationnement et piste surélevée avec zone tampon
- Stationnement : 12 cases
- Surface imperméable : 12,3 mètres
- Gonflements : 4 (2 potentiels pour végétalisation)

Situation actuelle - Occupation du stationnement



Analyse réalisée à l'hiver 2022

Degré d'occupation

- Faible
- Modéré
- Élevé
- Très élevé

Règlementation
(zone 22, sauf mention)

- Aucune
- 90 min // 9h-18h // L-V
- 60 min // 9h-12h/13h30-17h // L-V
- 60 min // 9h-21h // L-V
- Débarcadère

Occupation du stationnement selon scénarios

POUR LA ZONE	7h00	11h00	18h00
Actuel	176 / 319 = 55 %	180 / 319 = 56 %	224 / 319 = 70 %
Scénario 1 (- 12 espaces)	176 / 307 = 57 %	180 / 307 = 59 %	224 / 307 = **73 %**
Scénario 2 (- 30 espaces)	176 / 289 = 61 %	180 / 289 = 62 %	224 / 289 = **78 %**

Synthèse des scénarios

	Actuellement	Scénario 1	Scénario 2
Respect de la vitesse			
Partage de la chaussée entre cyclistes et voitures			
Lien cyclable confortable et sécuritaire			
Amélioration des cheminements piétons			
Verdissement			
Occupation du stationnement			

Prochaines étapes

- Intégration des commentaires et préoccupations formulés par les citoyens dans le projet : Avril 2022;
- Production d'une géométrie finale : Avril 2022;
- Diffusion de l'option retenue en fonction des résultats de la consultation publique : Printemps 2022;
- Réalisation des plans et devis : Printemps 2022;
- Travaux : automne 2022 ou été 2023.

Merci!

VILLE DE QUÉBEC
l'accent d'Amérique

Scénario 2 - chaussée désignée vs bande cyclable

	Chaussée désignée	Bande cyclable
Avantages	• Favorise un meilleure partage de la chaussée; • Permet au cycliste de rouler dans le milieu de la chaussée déneigée en hiver; • Permet le dépassement ou l'accompagnement entre cyclistes; • Limite le dépassement des cyclistes par les automobilistes.	• Zone cyclable clairement délimitée; • Voie de circulation plus étroite pour les véhicules.
Inconvénients	• Zone cyclable moins bien définie; • Dépassement par les véhicules moins confortable.	• Plus difficile de dépasser ou d'accompagner à vélo; • Plus probable que la bande soit occupée par du stationnement illégal temporaire; • Si délinéateurs, incapacité de déneiger; • Bande cyclable plus étroite en hiver avec l'andain de neige.