

➤ La mobilité à Québec

Séance d'information sur le
réaménagement des rues
Saint-Olivier et Philippe-Dorval
+
Atelier d'échanges sur le
réaménagement de la rue
Sutherland

9 janvier 2024





Mobilité
active

Mise en contexte

Vision de la mobilité active et projets 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



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

Sources : Statistique Canada, recensement 2016 et Enquête Origine-Destination 2017

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

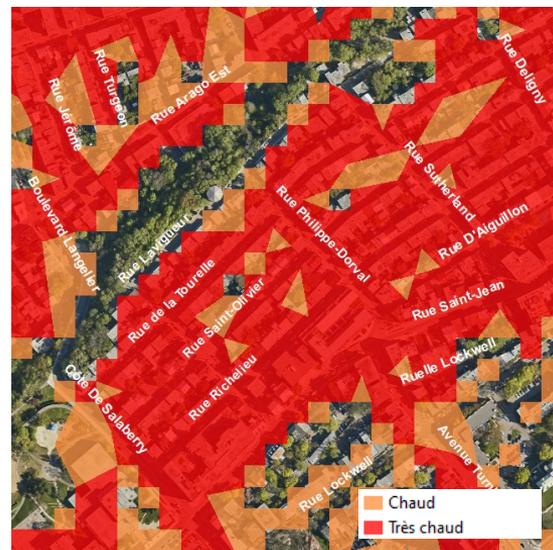


Saint-Jean-Baptiste, quel potentiel?

Des rues à végétaliser pour rafraîchir le quartier, accueillir la biodiversité et permettre des déplacements actifs confortables

- Quartier avec la plus faible canopée de la ville (10 %)
- Les rues du quartier contribuent à la formation d'**îlots de chaleur urbains**
- La stratégie prioritaire de la Vision de l'arbre pour le quartier Saint-Jean-Baptiste est la **déminéralisation**. En deuxième, il y a la **plantation**. Des efforts sont à faire pour atteindre l'objectif 2025 de **15 %**.

Carte des îlots de chaleur urbains (portion ouest du quartier Saint-Jean-Baptiste)



Source : Températures de surface 2012



Mobilité
active

Objectifs du projet de réaménagement

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

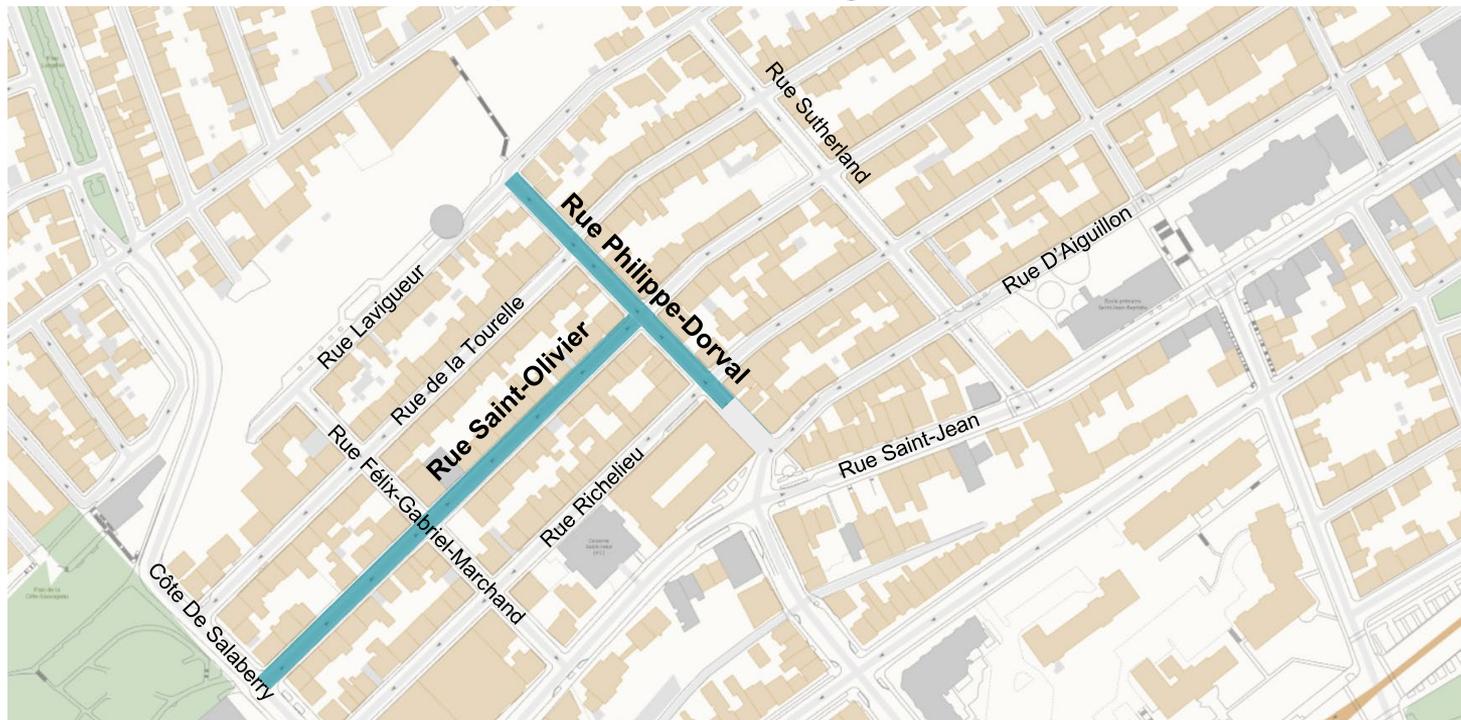


Mobilité
active

Phases du projet de réaménagement

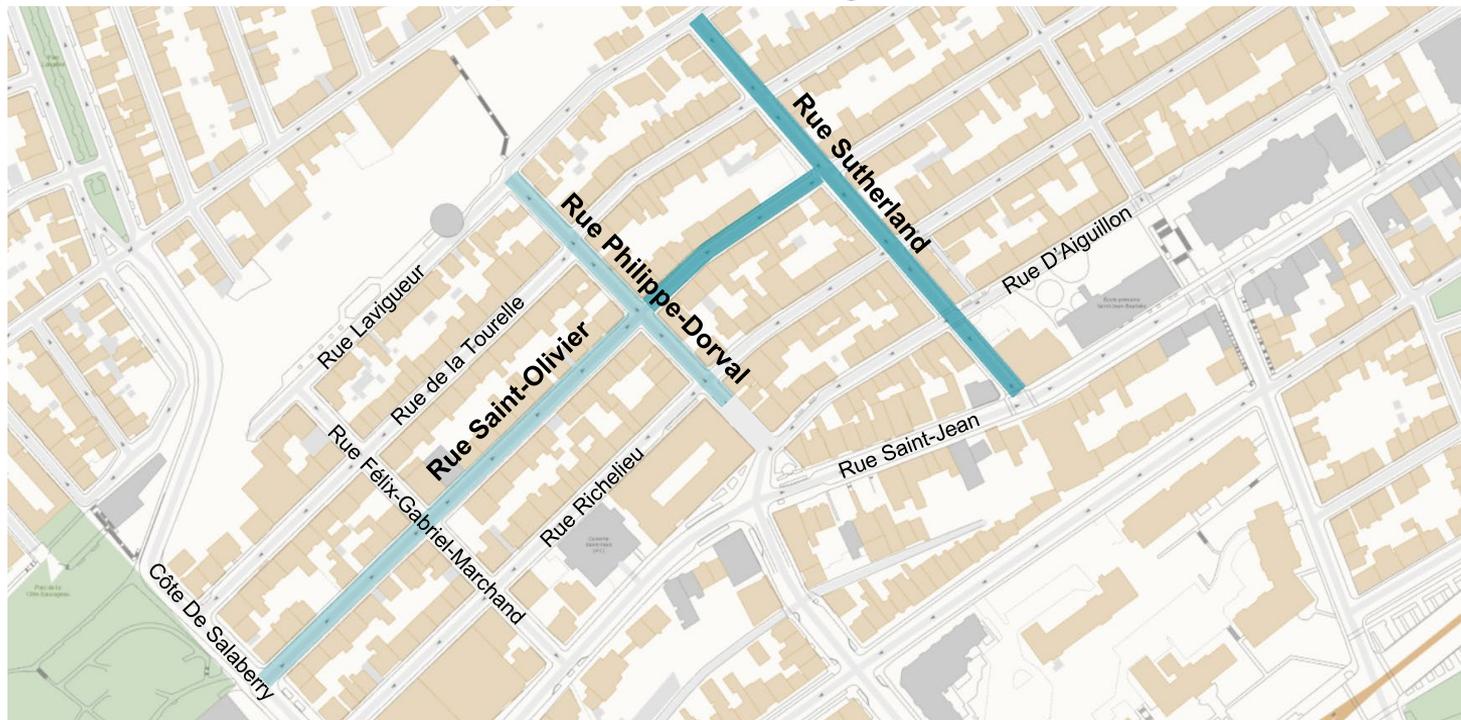
Bonification des rues en plusieurs phases

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 3



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
 - Conduites de gaz naturel
 - Etc.
- Occupation élevée du stationnement sur rue
- Forte pente sur la portion nord de la rue Philippe-Dorval et de la rue Sutherland

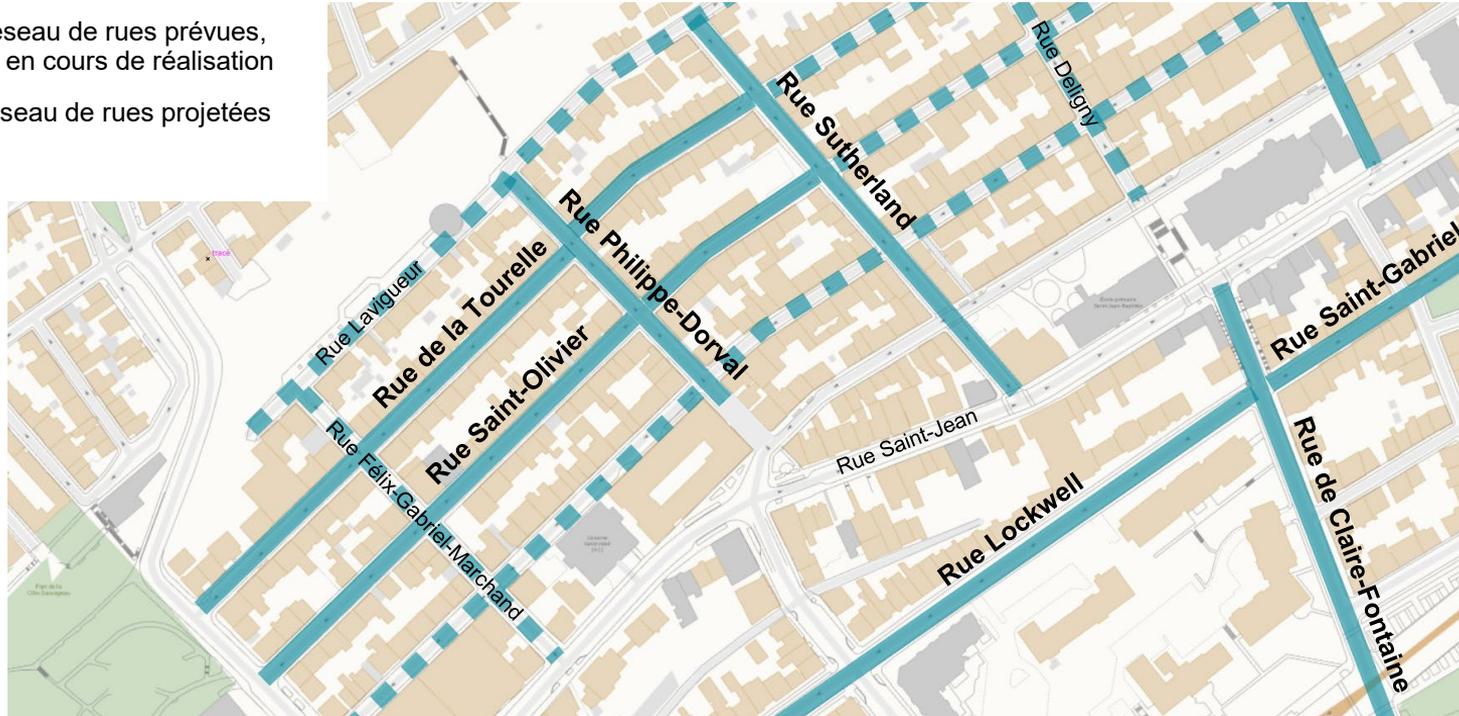
Planification en cours pour le quartier

- 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

Planification en cours pour le quartier

Projection de la mise en réseau possible 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

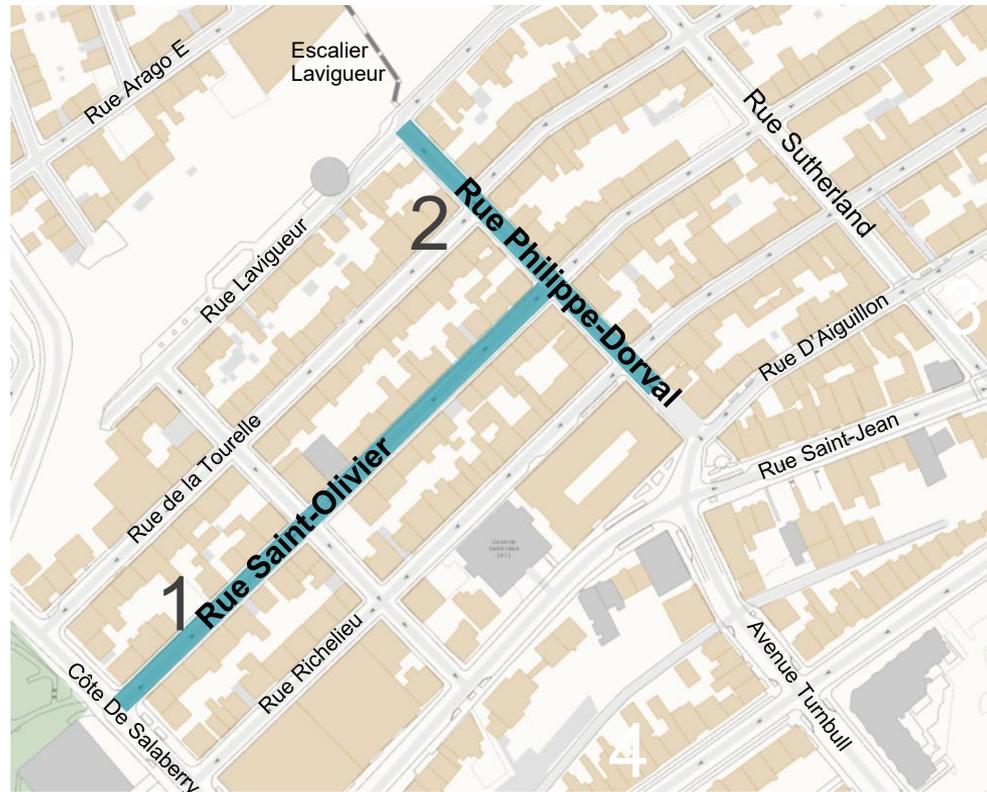




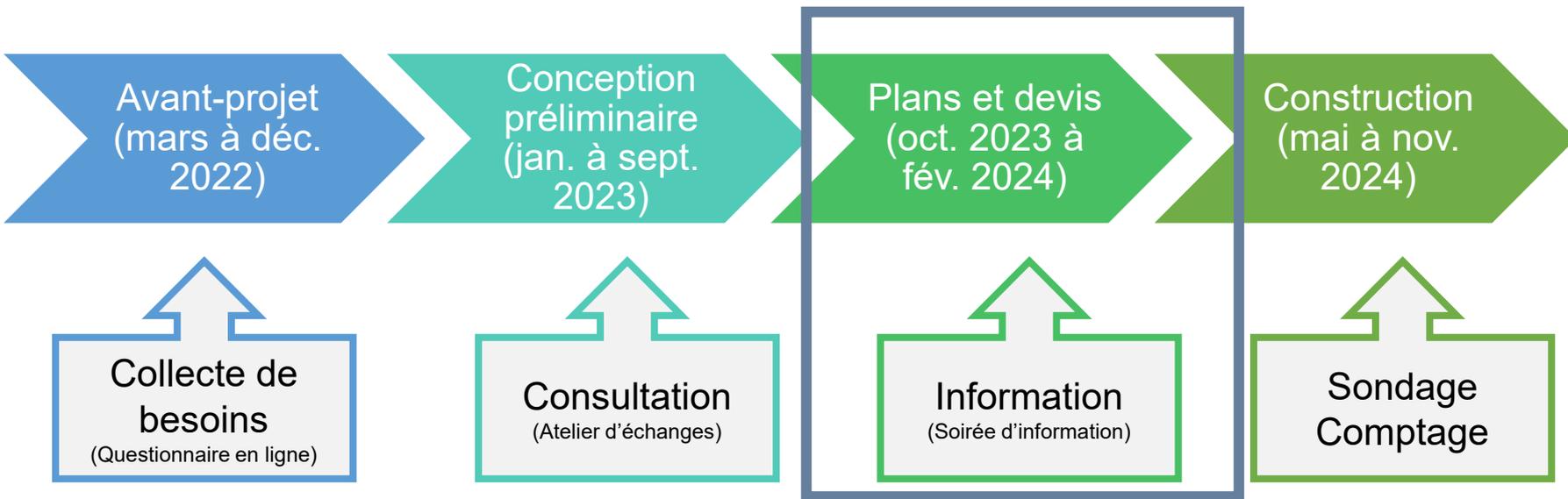
Mobilité
active

Séance d'information sur le réaménagement des rues Saint-Olivier et Philippe-Dorval

Rues concernées - Phase 1 du projet de réaménagement



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

Séance d'information avec les citoyens

- Mardi 9 janvier 2024

Objectifs de la séance d'information

- Rappeler les limites de l'emprise publique et les contraintes des rues du secteur
- Dresser le portrait des commentaires et des besoins exprimés lors de l'atelier d'échanges du 18 mai 2023.
- Présenter les scénarios de réaménagement retenus pour les rues Saint-Olivier et Philippe-Dorval selon :
 - Les objectifs du projet
 - L'espace disponible
 - Les contraintes du quartier
- Écouter les commentaires des citoyens concernant les scénarios retenus



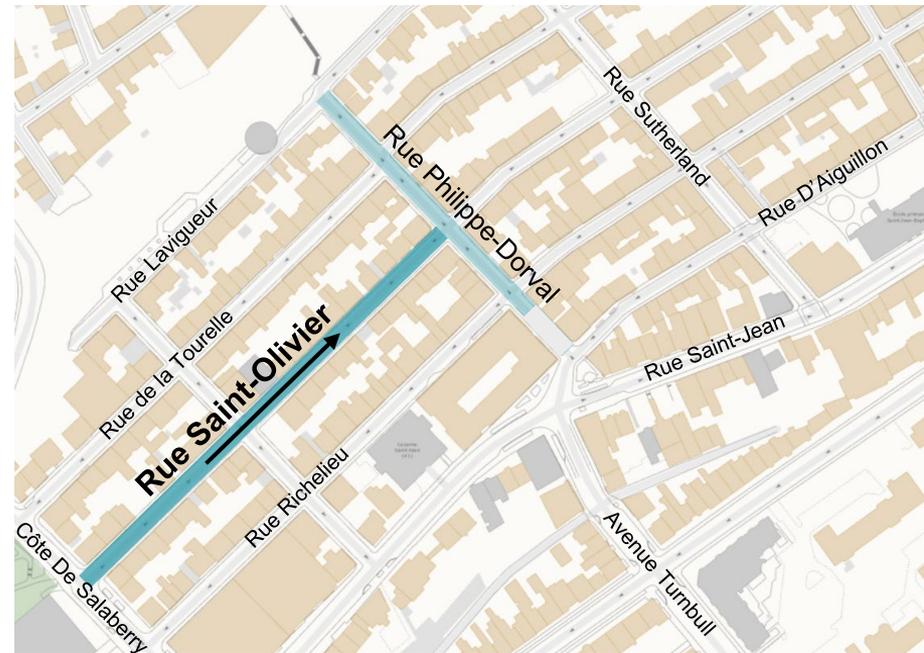
Mobilité
active

Rue Saint-Olivier

Situation actuelle – rue Saint-Olivier

Tronçons ciblés : 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

Contexte hivernal – hors tempête



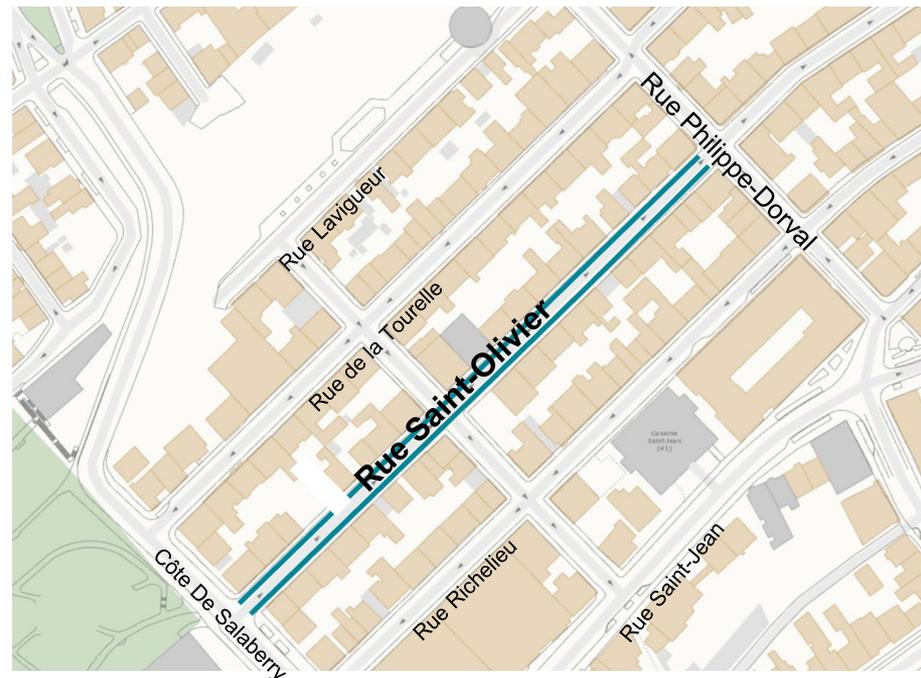
Rue Saint-Olivier – vue vers l'est le lundi 23 janvier 2023



Rue Saint-Olivier – vue vers l'est le lundi 23 janvier 2023

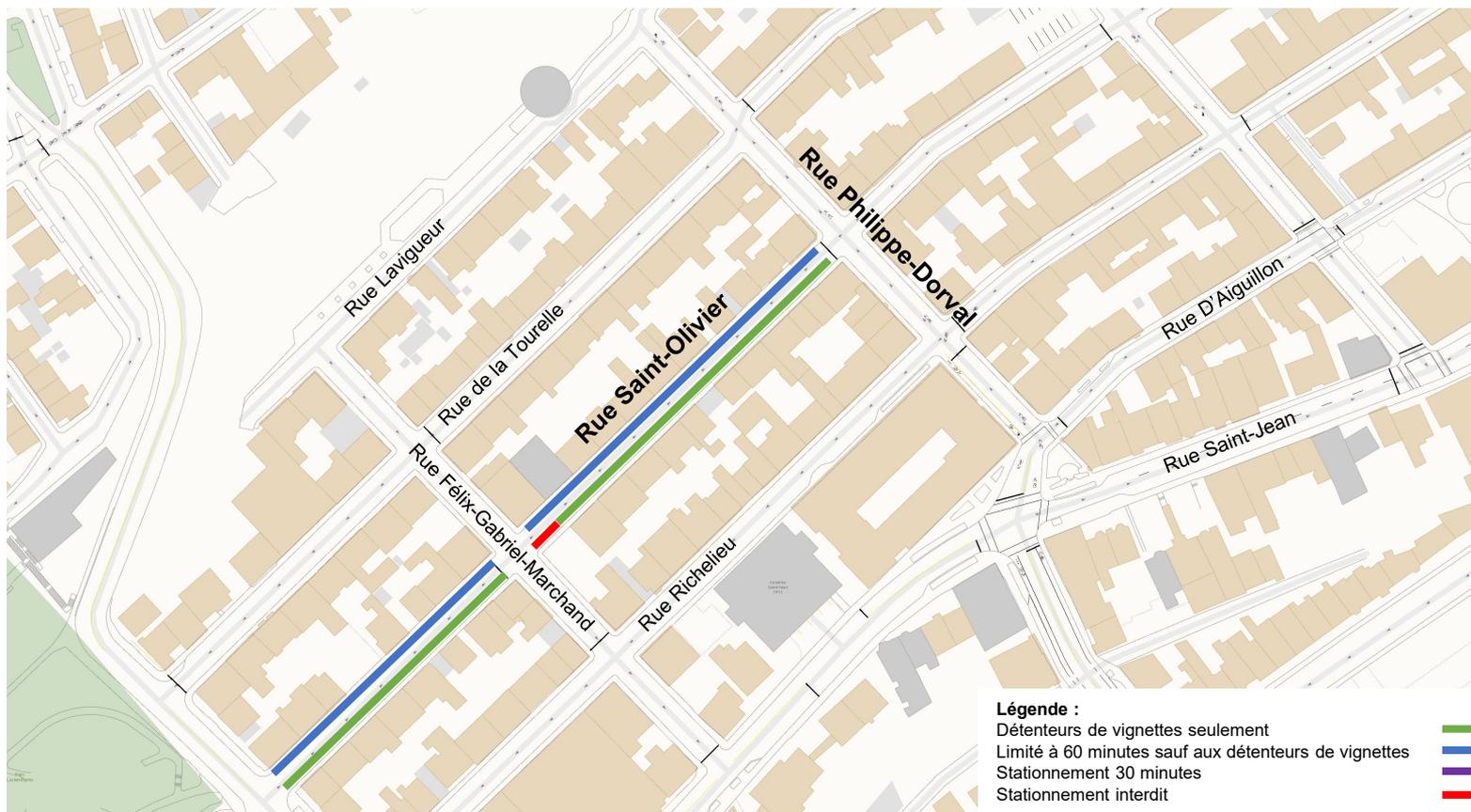
Situation actuelle – rue Saint-Olivier

- 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

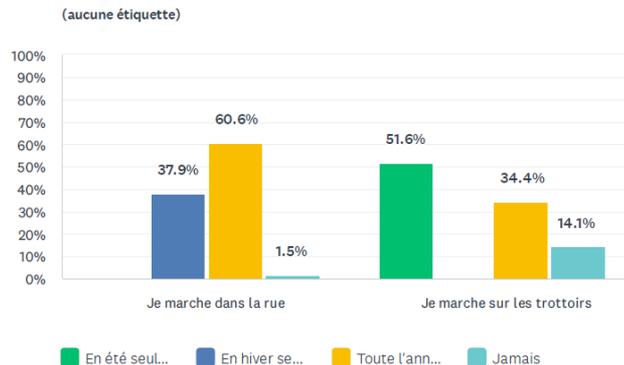
- Le **verdissement (82,4 %)** et les **piétons (73,5 %)** sont les deux éléments incontournables pour le réaménagement des rues du quartier.
- La **marche (92,4 %)** représente le mieux les habitudes des résidents dans la rue Saint-Olivier. Le **vélo (48,5 %)** et la circulation en **véhicule (48,5 %)** 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 résidents 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 résidents 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 – Scénarios présentés lors de l’atelier d’échange du 18 mai 2023

Situation actuelle



Scénario 1



Scénario 2
Rue partagée

Synthèse des commentaires reçus lors de l'activité d'échanges avec les citoyens (18 mai 2023)

Verdissement

Maximiser le verdissement et prioriser la plantation d'arbres

4 saisons

Assurer l'entretien hivernal des cheminements piétons, cyclistes et automobiles

Accessibilité universelle

Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite

Rue Saint-Olivier - Appui scénario 2

Limitier la circulation de transit

Apaiser la circulation

Définir et valider l'espace du corridor pour les personnes à mobilité réduite

Renforcer l'effet d'espace public par l'ajout de mobilier urbain

Rue Philippe-Dorval - Appui scénario 2

Renforcer le lien piéton nord-sud (rue partagée?)

Sécuriser les intersections

Stationnement

Se doter d'une vision d'ensemble pour l'offre en stationnement dans le quartier

Moduler le prix des vignettes

Créer des pôles de stationnement hors rue (mutualisation du stationnement)

Instaurer des vignettes visiteurs avec modulation des prix selon les périodes de la journée et/ou de l'année

Sensibiliser les citoyens concernant le coût réel du stationnement

Rationaliser les entrées charretières en concordance avec les accès aux portes cochères

Augmenter l'offre d'autopartage

Rue Saint-Olivier – Scénario retenu

Situation actuelle



Scénario 1



Scénario 2
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

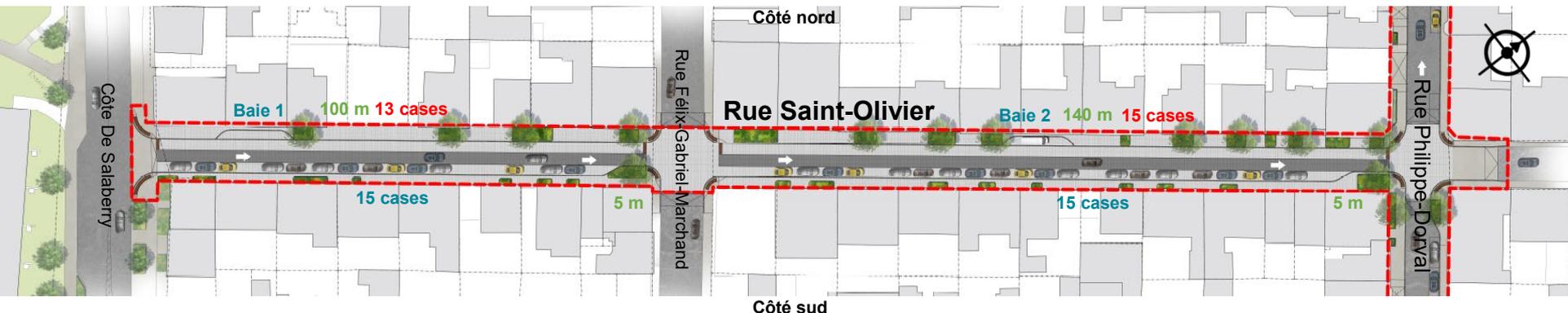
Rue Saint-Olivier - Scénario retenu

Simulation visuelle



Rue Saint-Olivier – Impacts du scénario retenu

- ✓ Permet d'assurer un **cheminement piétonnier continu et confortable** quatre saisons
- ✓ Possibilité de **verdissement** sur **250 mètres**
- ✓ Potentiel de plantation de **13 arbres**

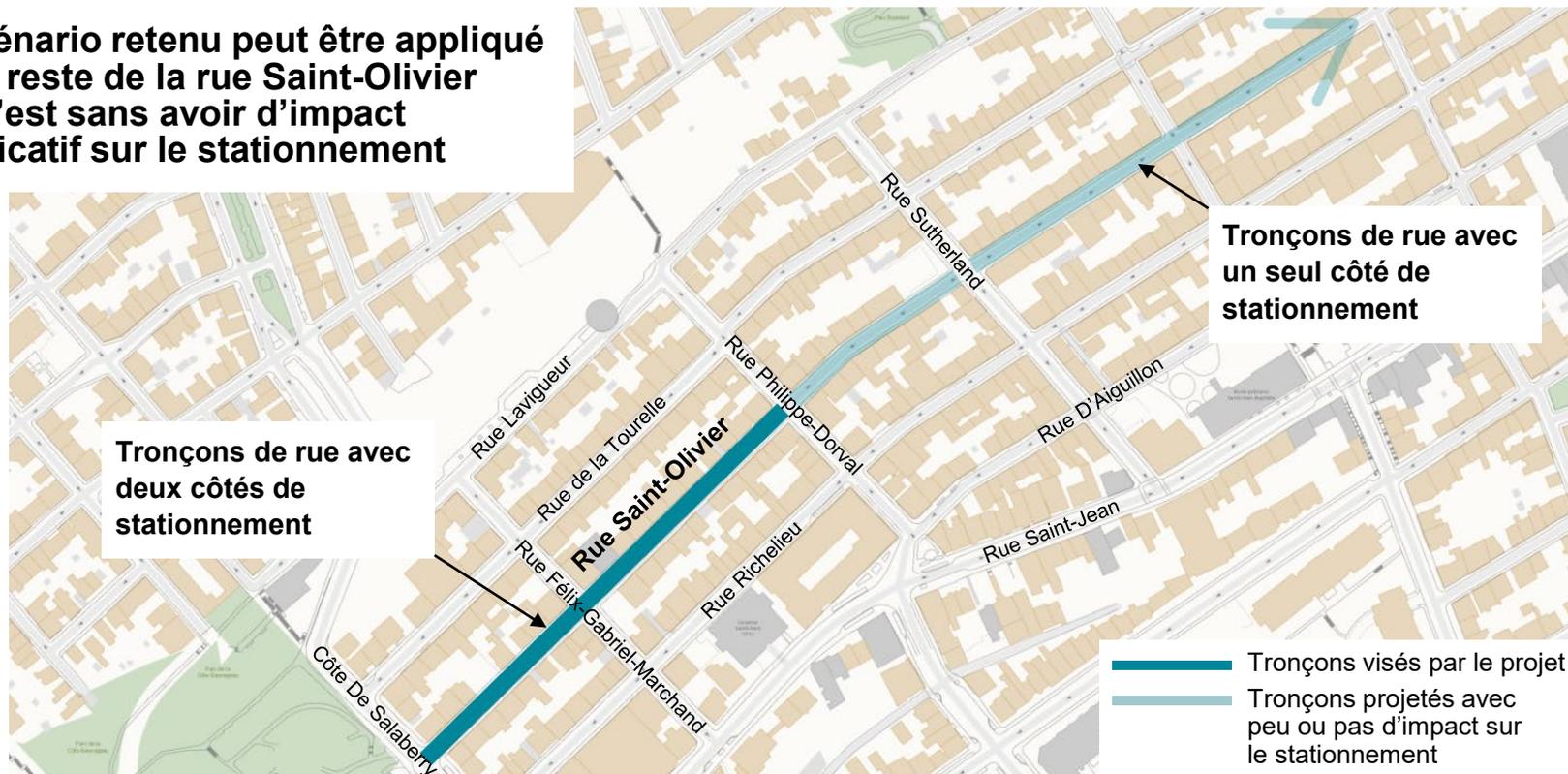


- Retrait d'environ **28 cases de stationnement** au nord
- ✓ Ajout de **2 baies de stationnement** 60 minutes au nord
- ✓ Conservation d'environ **30 cases de stationnement** au sud

- Stationnement sur rue
- Retrait du stationnement
- Possibilité de verdissement

Rue Saint-Olivier – Impacts du scénario retenu

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



Synthèse du scénario retenu pour la rue Saint-Olivier

Objectifs du projet	Actuellement	Scénario retenu
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		 + 250 m de verdissement
4. Maintenir une offre de stationnement sur rue pour les résidents du secteur		 - 28 cases + 2 baies de stationnement 60 minutes au nord



Mobilité
active

Rue Philippe-Dorval

Situation actuelle – rue Philippe-Dorval

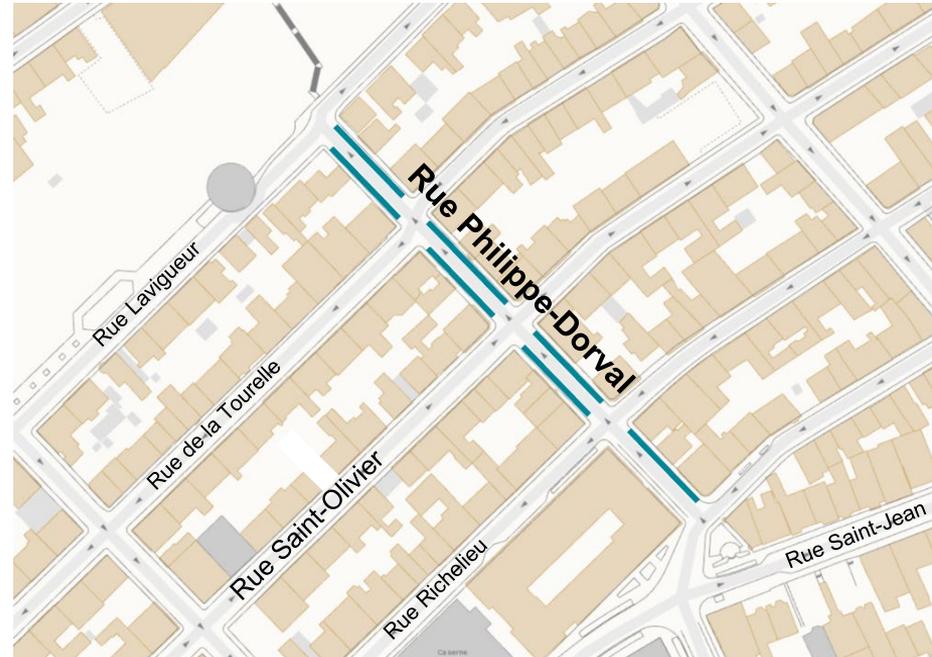
Tronçons ciblés : entre la rue Lavigneur et la rue Richelieu

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



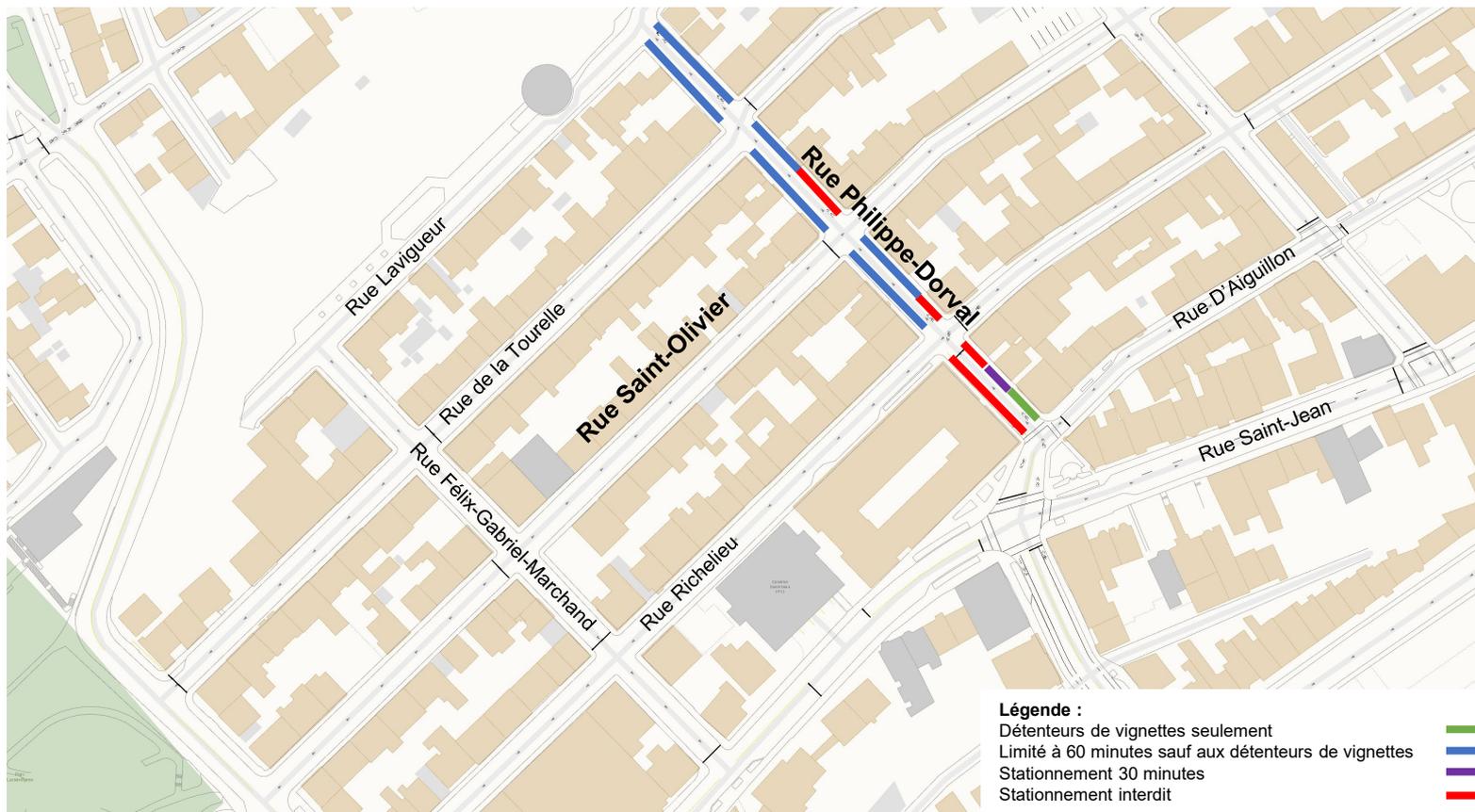
Situation actuelle – rue Philippe-Dorval

- 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 résidents dans la rue Philippe-Dorval.

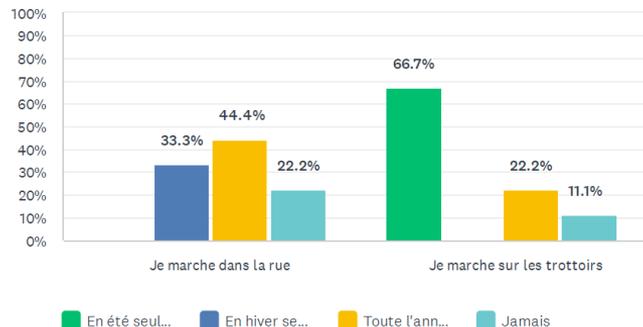
Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Philippe-Dorval

- **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 résidents 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 résidents 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 – Scénarios présentés lors de l’atelier d’échange du 18 mai 2023

Situation actuelle



Scénario 1



Scénario 2

Synthèse des commentaires reçus lors de l'activité d'échanges avec les citoyens (18 mai 2023)

Verdissement

Maximiser le verdissement et prioriser la plantation d'arbres

4 saisons

Assurer l'entretien hivernal des cheminements piétons, cyclistes et automobiles

Accessibilité universelle

Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite

Rue Saint-Olivier - Appui scénario 2

Limitier la circulation de transit

Apaiser la circulation

Définir et valider l'espace du corridor pour les personnes à mobilité réduite

Renforcer l'effet d'espace public par l'ajout de mobilier urbain

Rue Philippe-Dorval - Appui scénario 2

Renforcer le lien piéton nord-sud (rue partagée?)

Sécuriser les intersections

Stationnement

Se doter d'une vision d'ensemble pour l'offre en stationnement dans le quartier

Moduler le prix des vignettes

Créer des pôles de stationnement hors rue (mutualisation du stationnement)

Instaurer des vignettes visiteurs avec modulation des prix selon les périodes de la journée et/ou de l'année

Sensibiliser les citoyens concernant le coût réel du stationnement

Rationaliser les entrées charretières en concordance avec les accès aux portes cochères

Augmenter l'offre d'autopartage

Rue Philippe-Dorval – Scénario retenu

Situation actuelle



Scénario 1



Scénario 2

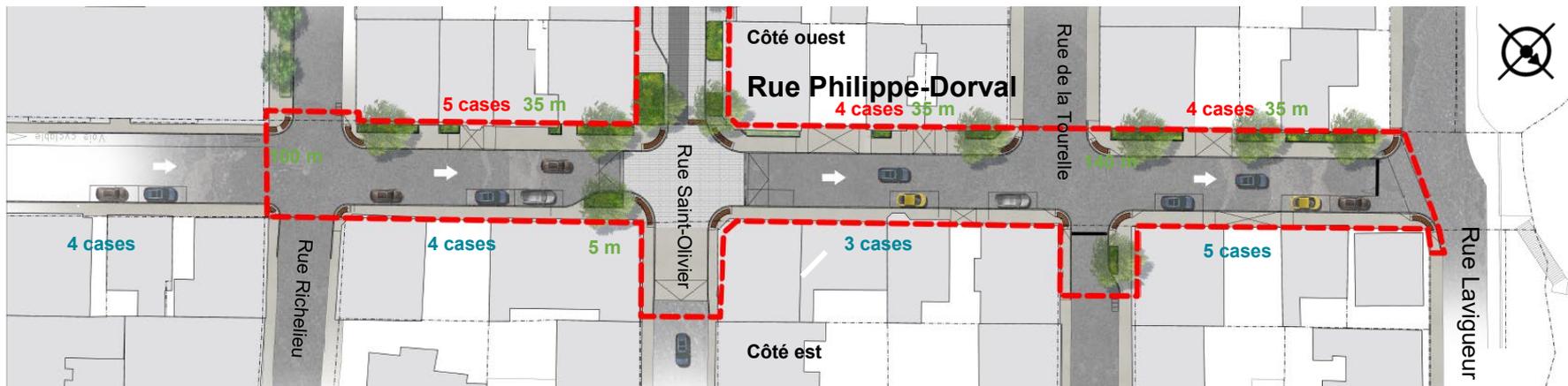
Rue Philippe-Dorval - Scénario retenu

Simulation visuelle



Rue Philippe-Dorval – Impacts du scénario retenu

- ✔ Permet d'assurer un **cheminement piétonnier continu et confortable quatre saisons**
- ✔ Possibilité de **verdissage** sur **110 mètres**
- ✔ Potentiel de plantation de **8 arbres**



- Retrait d'environ **13 cases de stationnement à l'ouest**
- ✔ Conservation d'environ **16 cases de stationnement à l'est**

- Stationnement sur rue
- Retrait du stationnement
- Possibilité de verdissage

Synthèse du scénario retenu pour la rue Philippe-Dorval

Objectifs du projet	Actuellement	Scénario retenu
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		 + 110 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 retenus sur le quartier

Occupation du stationnement



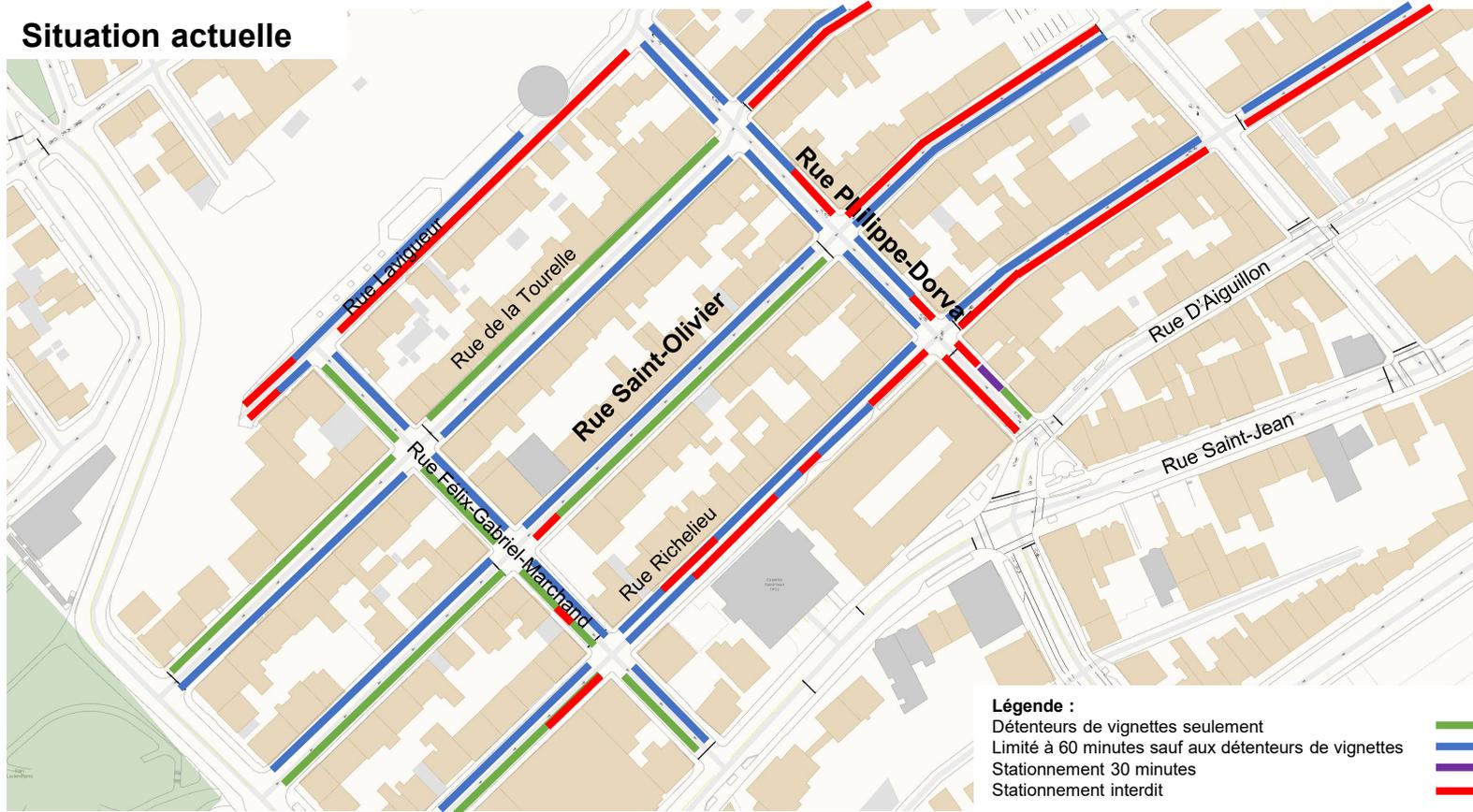
Occupation du stationnement

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 %
Scénarios retenus (+/- 41 cases)	279/303 = 92 %	273/303 = 90 %	271/303 = 89 %

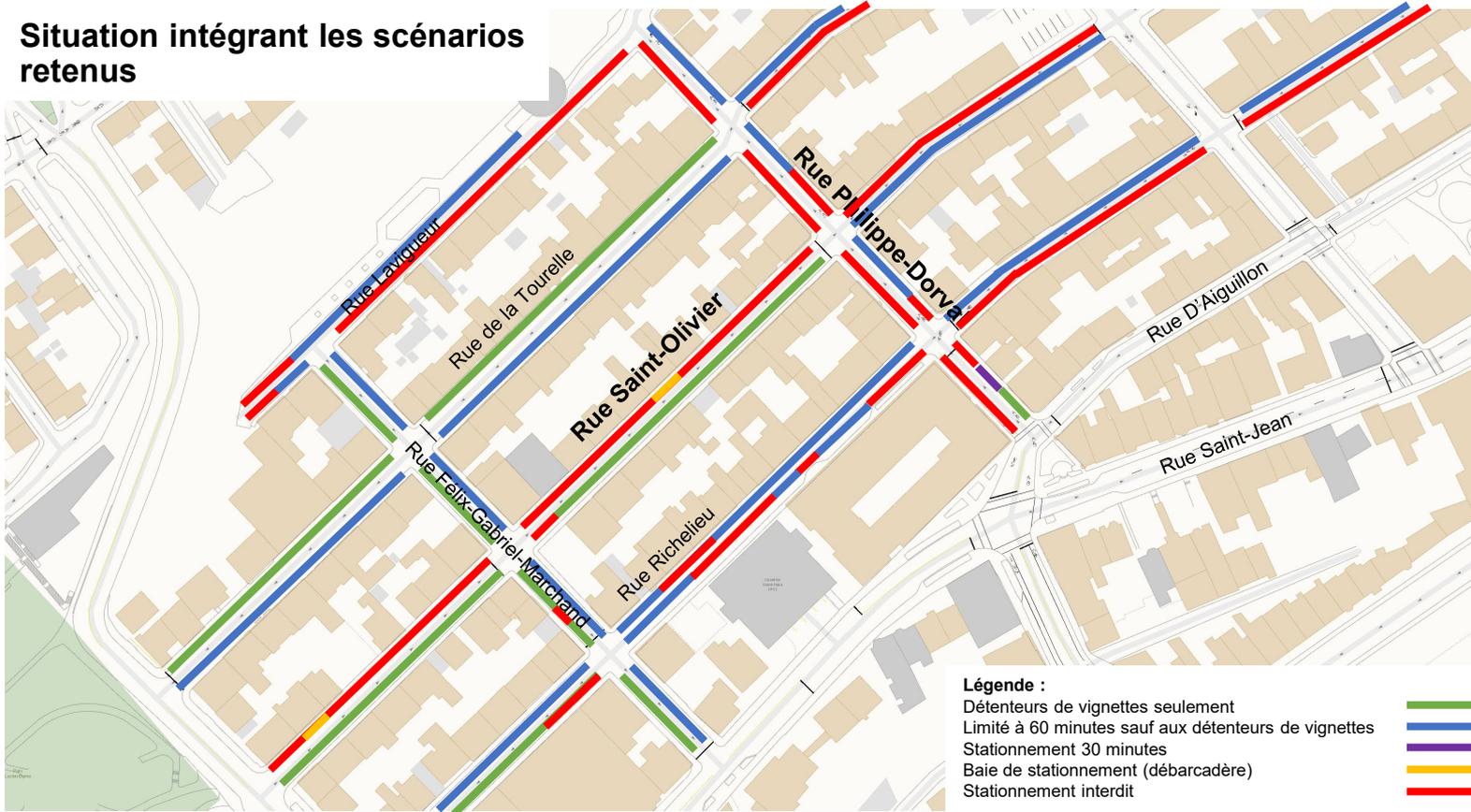
Gestion du stationnement

Situation actuelle



Gestion du stationnement

Situation intégrant les scénarios retenus



Légende :

- Détenteurs de vignettes seulement
- Limité à 60 minutes sauf aux détenteurs de vignettes
- Stationnement 30 minutes
- Baie de stationnement (débarcadère)
- Stationnement interdit





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 scénarios retenus : **9 janvier 2024**
- Réalisation des plans et devis : **automne 2023 et hiver 2024**
- Travaux : **printemps et été 2024**



Mobilité
active

**Ateliers d'échanges sur le
réaménagement de la rue
Sutherland et de la rue Saint-Olivier
– Phase 2 (entre les rues Philippe-
Dorval et Sutherland)**

Rues concernées – Phase 2 du projet de réaménagement



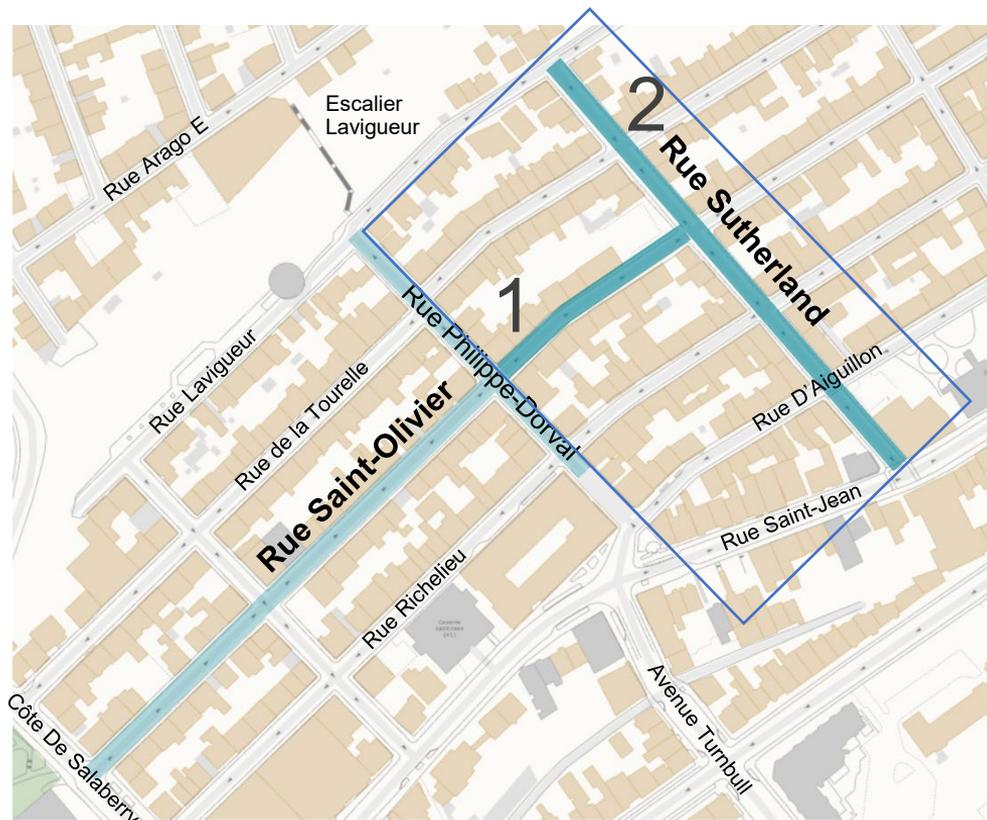
1

Rue Saint-Olivier (entre Philippe-Dorval et Sutherland)

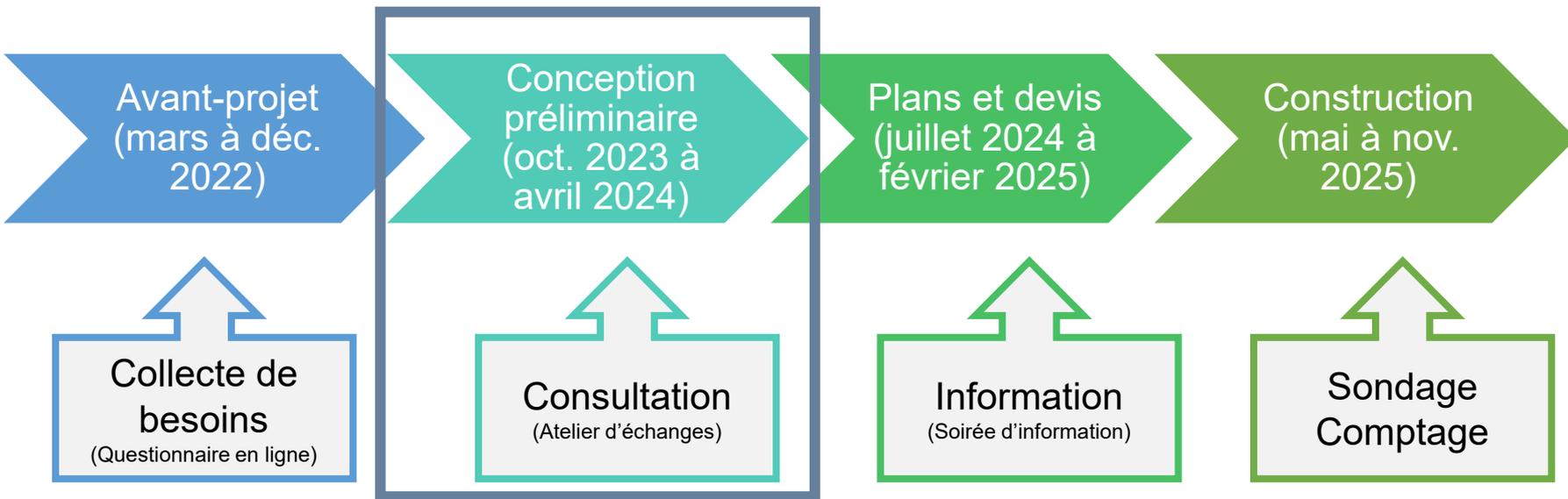


2

Rue Sutherland



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

- Mardi 9 janvier 2023

Séance d'information avec les citoyens

- Automne 2024 (date à déterminer)

Objectifs de l'atelier d'échanges

- Présenter des scénarios de réaménagement pour la rue Sutherland en fonction de l'espace disponible et des contraintes du quartier et évaluer la façon dont ils répondent aux objectifs du projet.
- Écouter les commentaires des citoyens et leurs préférences quant aux scénarios proposés.



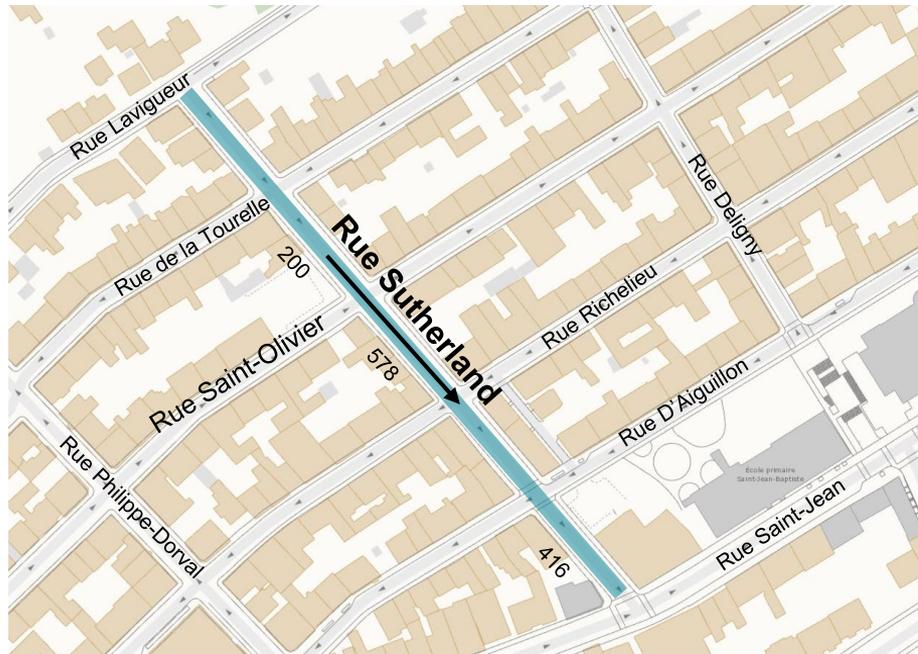
Mobilité
active

Rue Sutherland

Situation actuelle – rue Sutherland

Tronçons ciblés : entre la rue Lavigneur et la rue Saint-Jean

- Zone résidentielle
- Rues à 30 km/h
- Sens unique
 - Direction **sud** entre la rue Lavigneur et la rue Saint-Jean
- Débit journalier moyen annuel (DJMA) :
 - Rue Sutherland : **200** entre les rues de la Tourelle et Saint-Olivier, **578** entre les rues Saint-Olivier et Richelieu, **416** entre les rues D'Aiguillon et Saint-Jean



Situation actuelle – rue Sutherland

Contexte hivernal – hors tempête



Rue Sutherland – vue vers le nord le lundi 23 janvier 2023



Rue Sutherland – vue vers le sud le lundi 23 janvier 2023

Situation actuelle – rue Sutherland

Contexte hivernal – après tempête



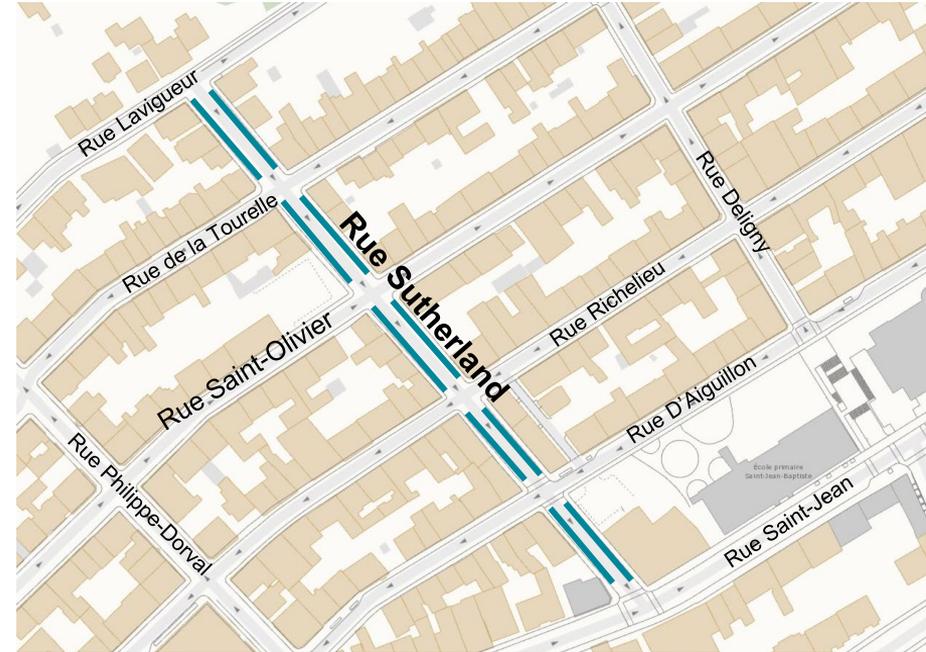
Rue Sutherland – vue vers le nord le vendredi 17 février 2023



Rue Sutherland – vue vers le sud le vendredi 17 février 2023

Situation actuelle – rue Sutherland

- Stationnement, zone réglementée:
 - Stationnement **des deux côtés de la rue** entre la rue Lavigneur et la rue Saint-Jean
 - Total de **53 cases**
- Occupation du stationnement élevée



Stationnement sur rue

Situation actuelle – rue Sutherland

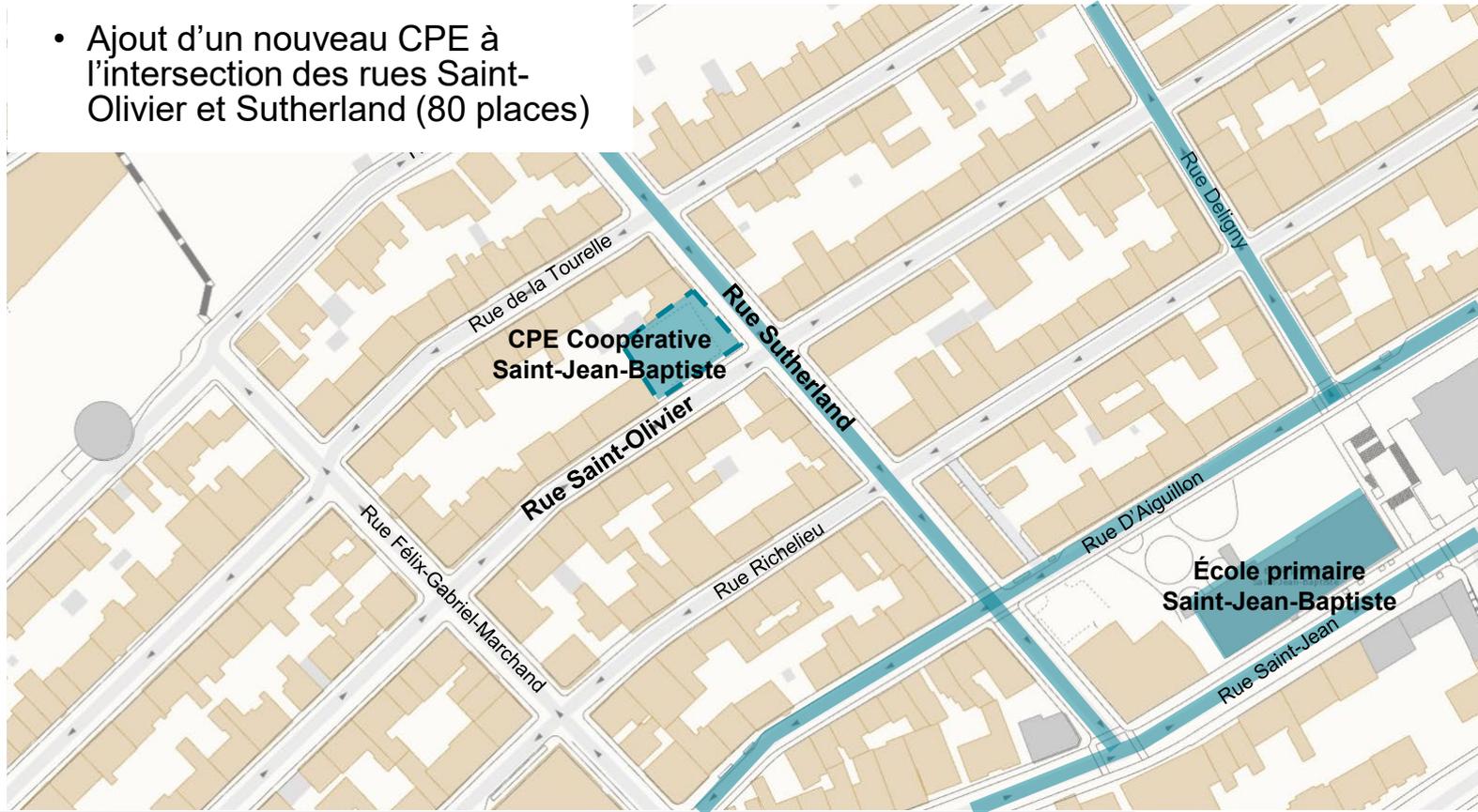


Cheminements scolaires – rue Sutherland



Cheminements scolaires – rue Sutherland

- Ajout d'un nouveau CPE à l'intersection des rues Saint-Olivier et Sutherland (80 places)



Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Sutherland

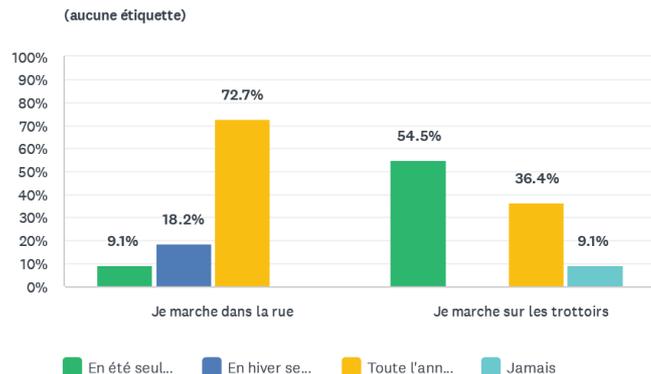
- Le **verdissement (90,9 %)** et les **piétons (63,6 %)** sont les deux éléments incontournables pour le réaménagement des rues du quartier.
- La **marche (90,9 %)** représente le mieux les habitudes des résidents dans la rue Sutherland. Le **vélo (45,5 %)** arrive en deuxième.

Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Sutherland

- **54,5 %** des répondants **marchent sur les trottoirs en été seulement** et **72,7 %** des répondants **marchent dans la rue toute l'année**

Q55 Parmi les choix suivants, qu'est-ce qui représente le mieux vos habitudes sur la rue Sutherland?

Réponses obtenues : 11 Question(s) ignorée(s) : 0



Résultats du questionnaire en ligne pour la rue Sutherland

- **90,9 %** des résidents sont soit tout à fait en faveur (54,5 %) ou plutôt en faveur (36,4 %) de transformer la rue Sutherland en **rue partagée permanente**.
- **72,7 %** des résidents sont soit tout à fait favorables (63,6 %) ou plutôt favorables (9,1 %) à la **perte de stationnement sur rue, à certains endroits, pour donner plus de place au verdissement ou aux piétons**.

Rue Sutherland - Situation actuelle



Rue existante

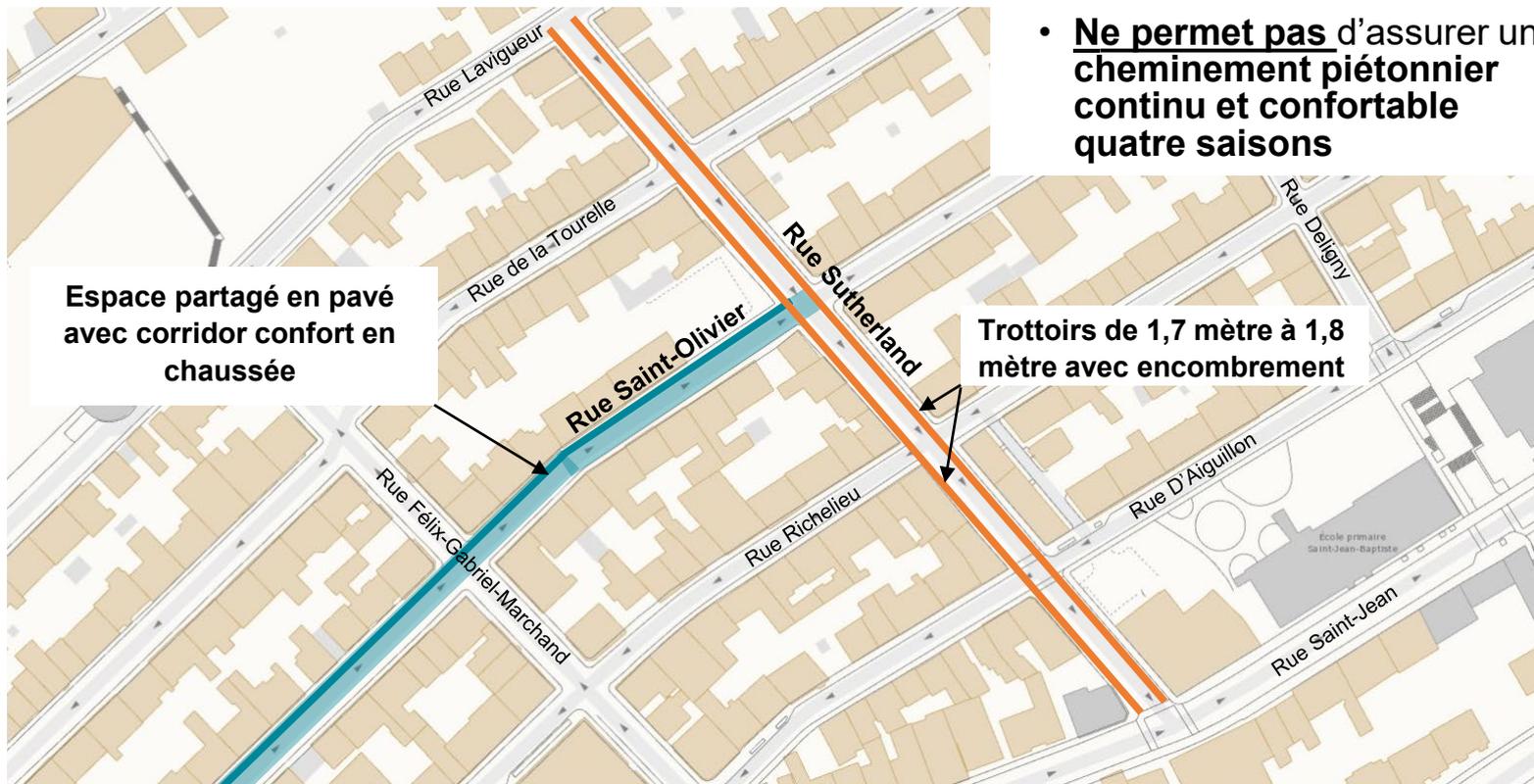
Rue Sutherland - Scénario 1

Simulation visuelle



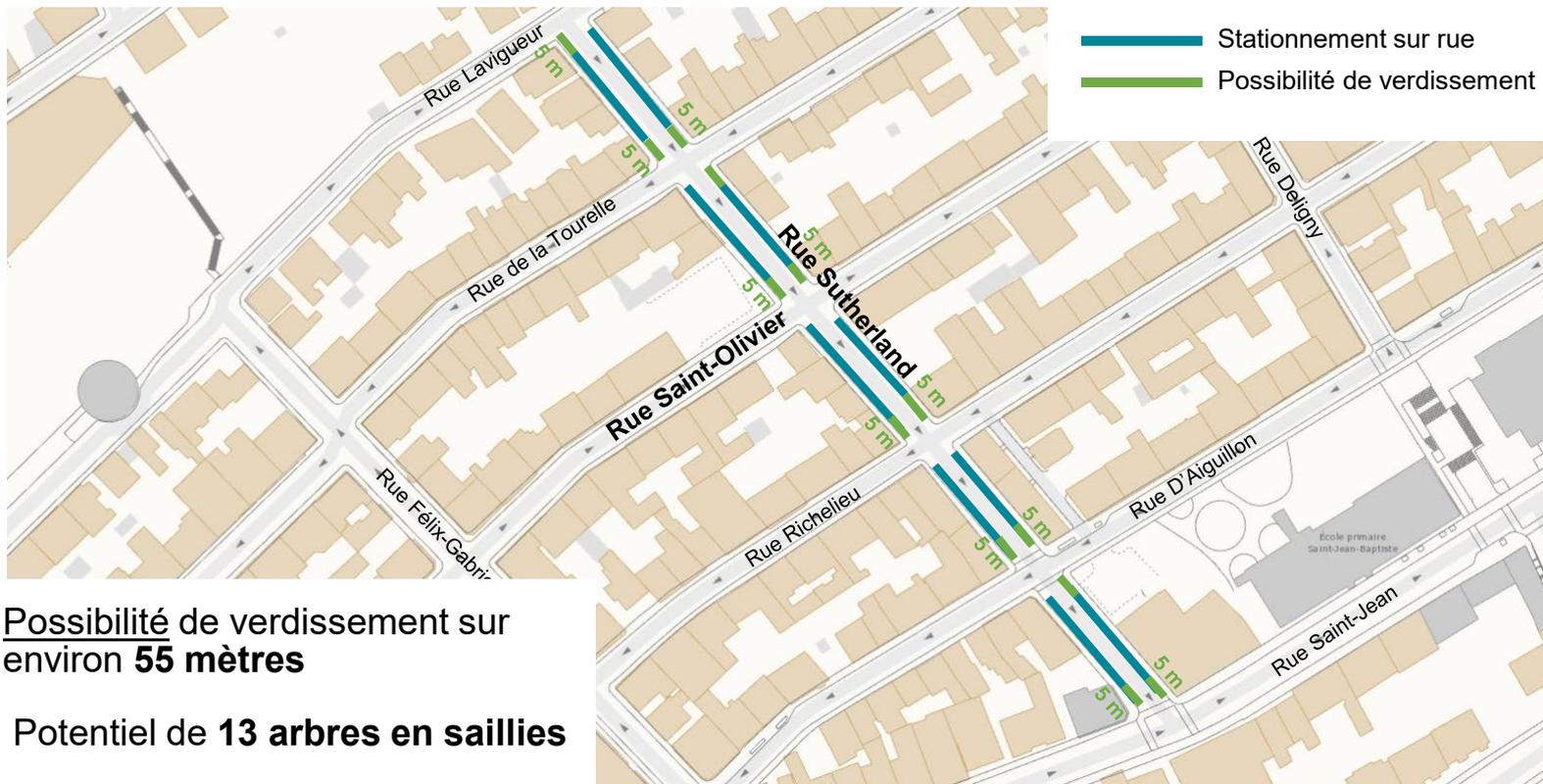
Rue existante avec ajout de saillies de trottoir végétalisées aux intersections

Rue Sutherland – Impact du Scénario 1



- **Ne permet pas** d'assurer un **cheminement piétonnier continu et confortable** quatre saisons

Rue Sutherland – Impact du Scénario 1



Rue existante avec ajout de saillies de trottoir végétalisées aux intersections

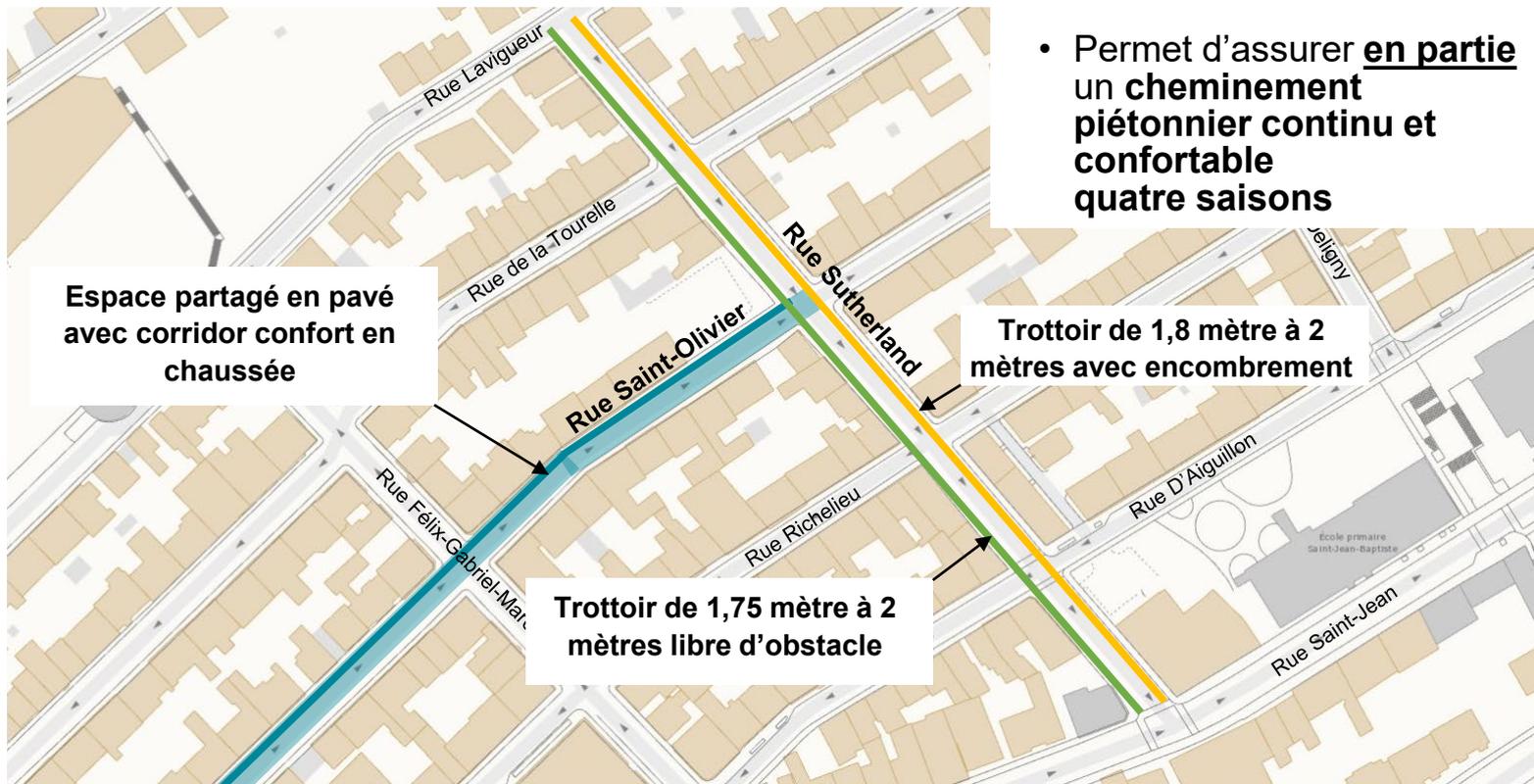
Rue Sutherland - Scénario 2

Simulation visuelle

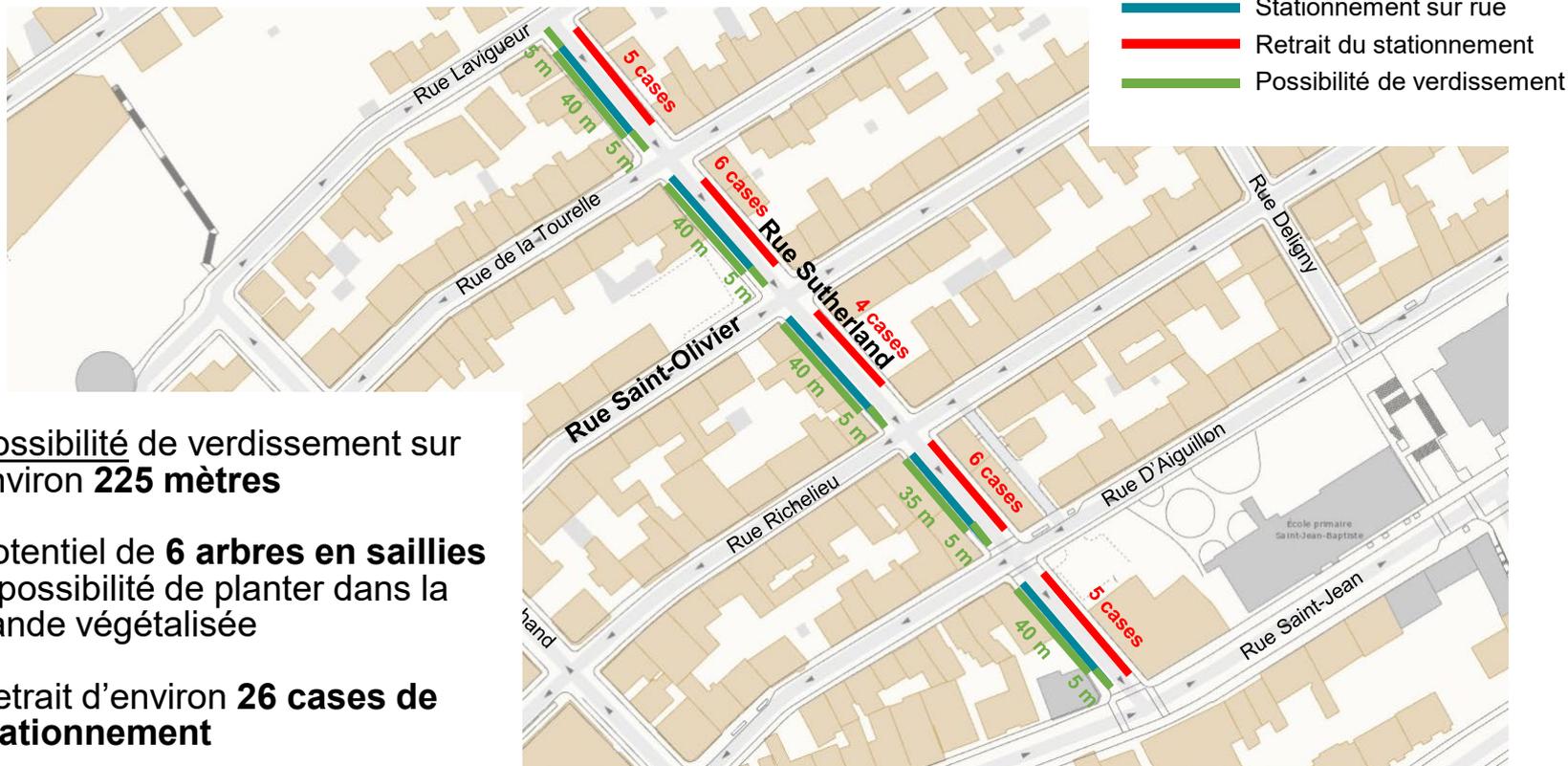


Rue conventionnelle avec bonification des trottoirs et ajout d'une bande végétalisée à l'ouest

Rue Sutherland – Impact du Scénario 2



Rue Sutherland – Impact du scénario 2



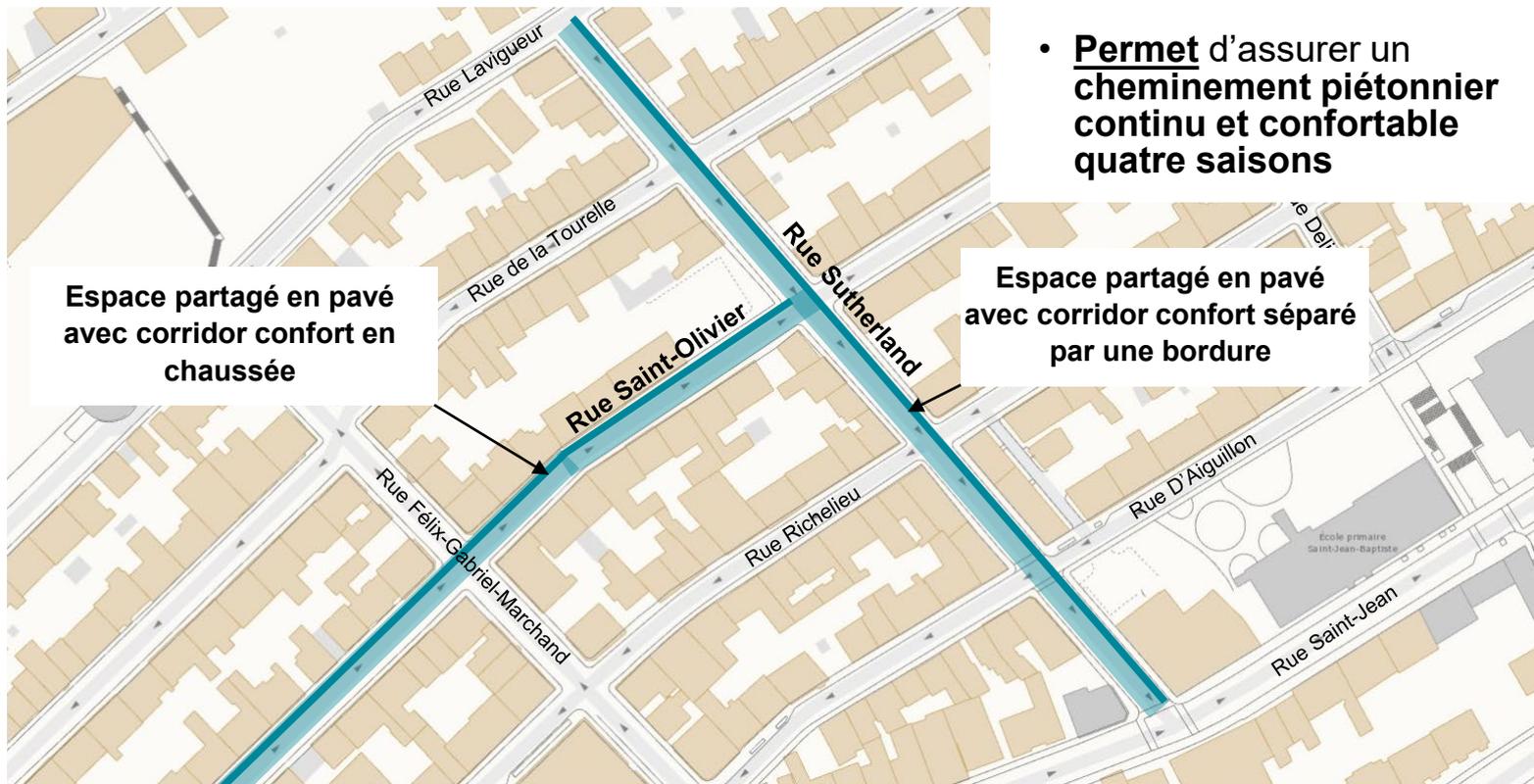
Rue conventionnelle avec bonification des trottoirs et ajout d'une bande végétalisée à l'est

Rue Sutherland - Scénario 3

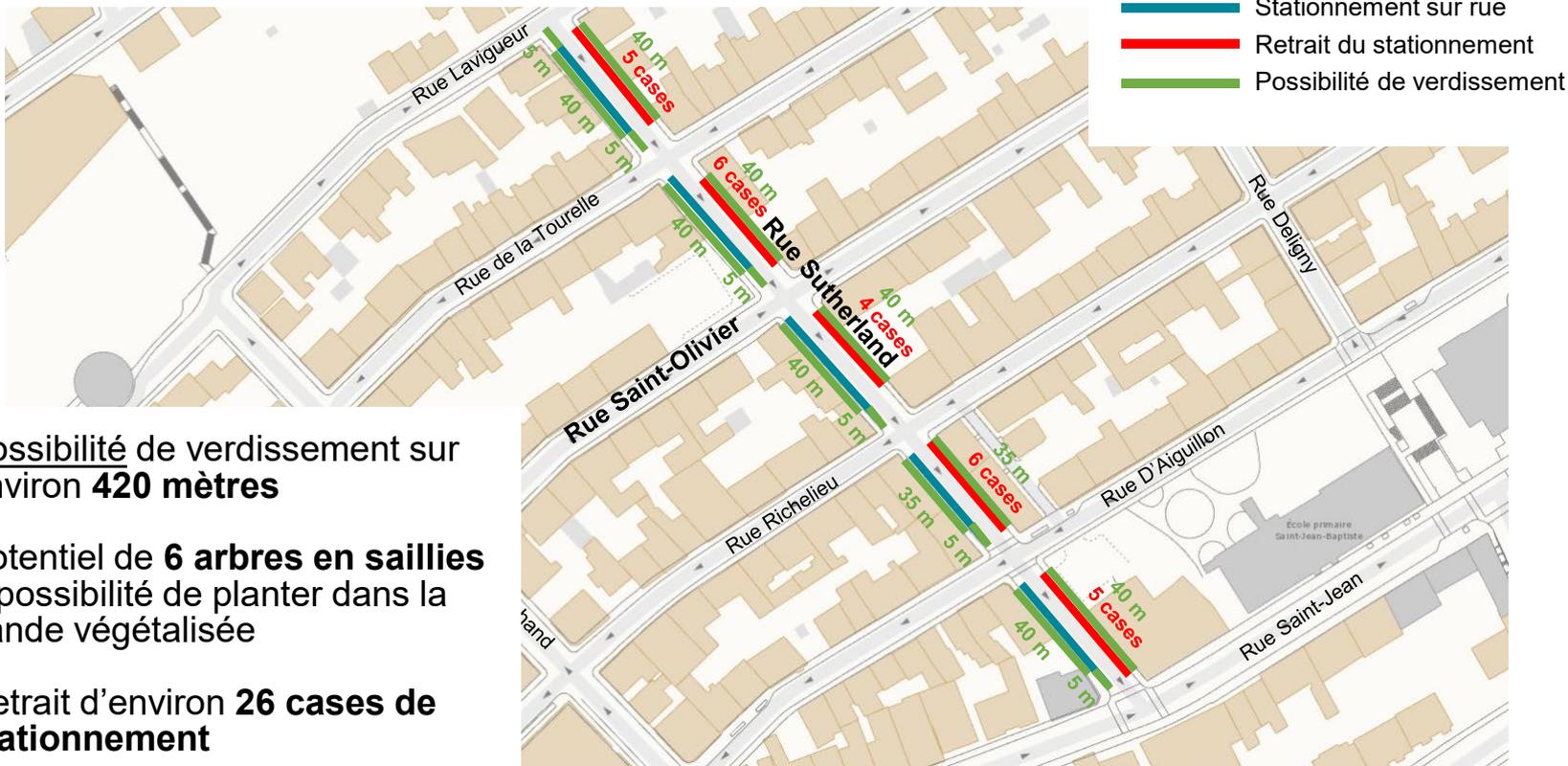
Simulation visuelle



Rue Sutherland – Impact du Scénario 3



Rue Sutherland – Impact du Scénario 3



- Possibilité de verdissement sur environ **420 mètres**
- Potentiel de **6 arbres en saillies** + possibilité de planter dans la bande végétalisée
- Retrait d'environ **26 cases de stationnement**

Rue partagée

Synthèse des scénarios – rue Sutherland

Objectifs du projet	Actuellement	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
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		Potential de 13 arbres en saillies  + 55 m de verdissement	Potential de 6 arbres en saillies + possibilité de planter dans la bande végétalisée  + 225 m de verdissement	Potential de 6 arbres en saillies + possibilité de planter dans la bande végétalisée  + 420 m de verdissement
4. Maintenir une offre de stationnement sur rue pour les résidents du secteur			 - 26 cases	 - 26 cases

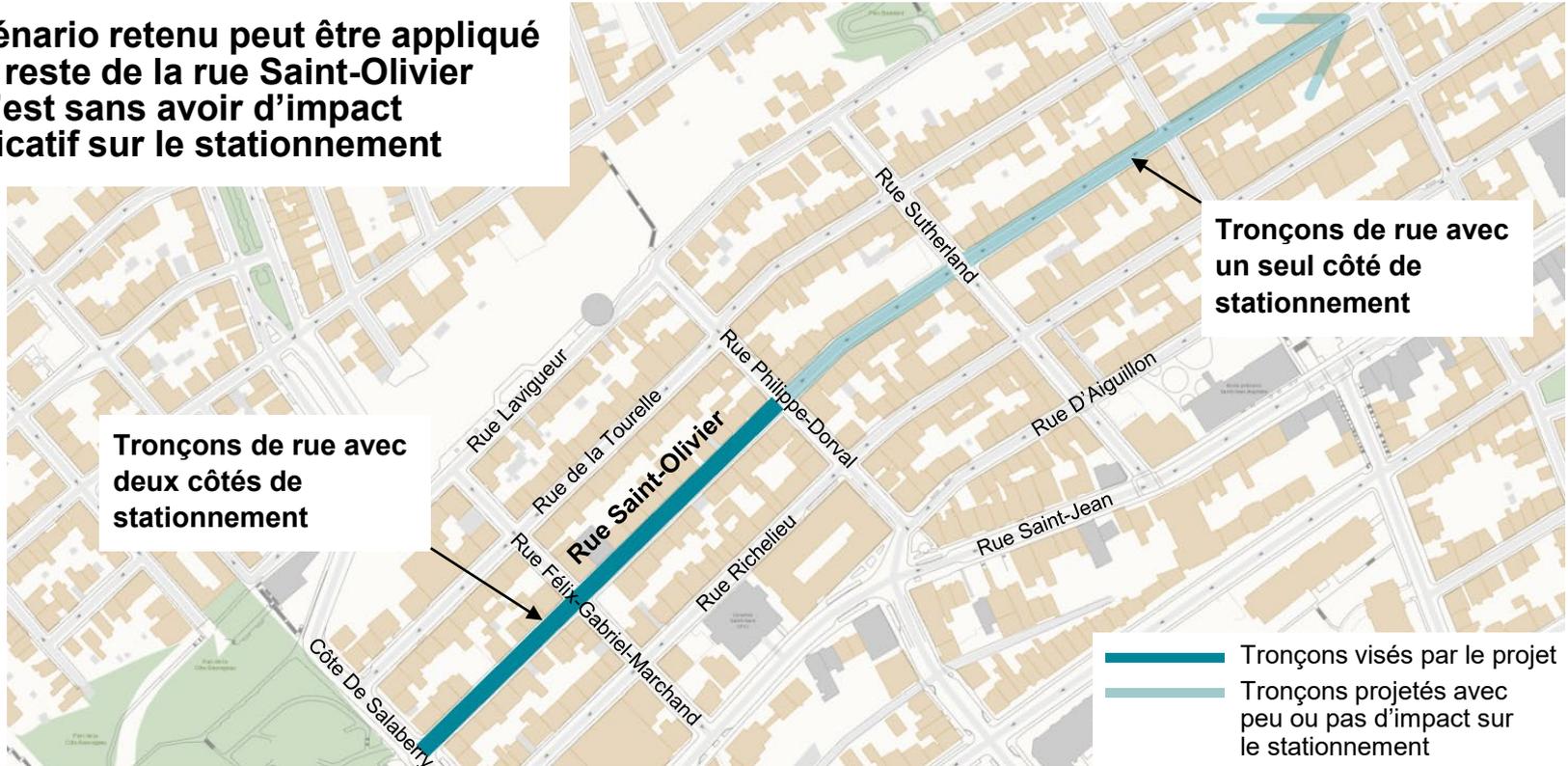


Mobilité
active

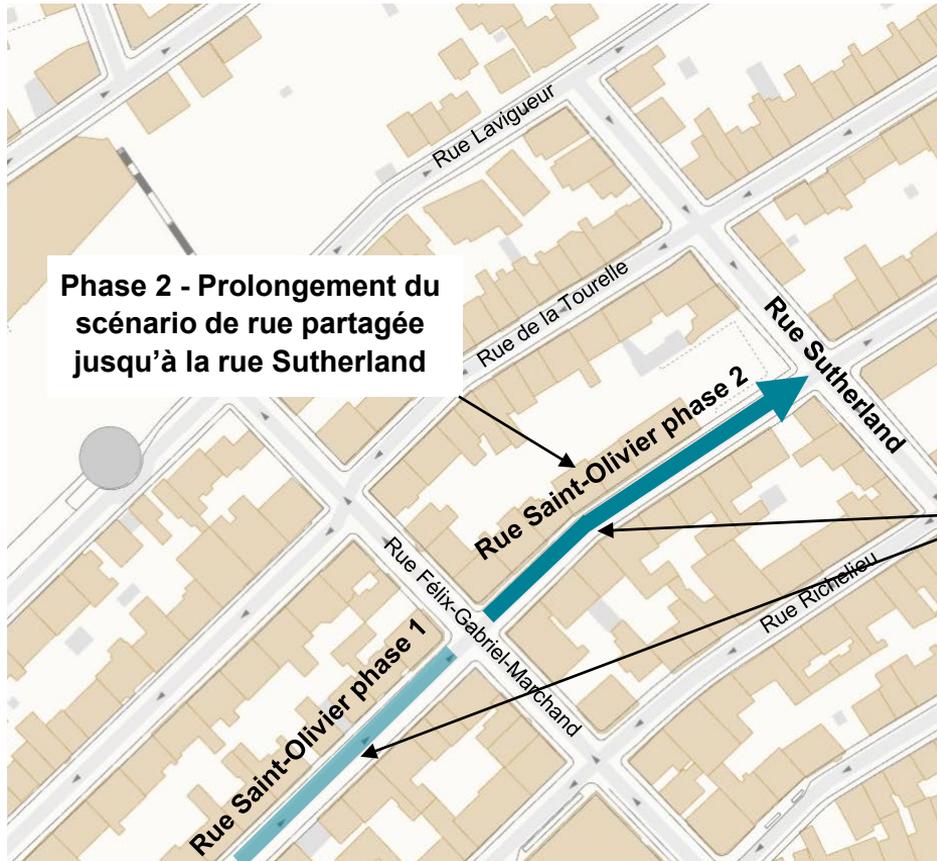
Rue Saint-Olivier Phase 2

Rue Saint-Olivier – Prolongement du scénario de rue partagée retenu

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



Rue Saint-Olivier Phase 2 – prolongement



Rue Saint-Olivier - Scénario retenu
Simulation visuelle



Phase 2 - Prolongement du scénario de rue partagée retenu pour la phase 1 du projet



Mobilité
active

Prochaines étapes

Prochaines étapes

- Analyse et intégration des commentaires et préoccupations formulés par les citoyens : **hiver 2024**
- Production des géométries finales en fonction des résultats de la consultation publique : **printemps et été 2024**
- Présentation des géométries finales: **automne 2024**
- Réalisation des plans et devis : **automne et hiver 2024**
- Travaux : **printemps et été 2025**



Mobilité
active

Merci!