

# Dialogue citoyen

## Réaménagement de l'avenue Charles-Huot

Service du transport et de la mobilité intelligente

15 septembre 2022

# Présentation

1. Objectifs du projet
2. Historique et méthodologie
3. Présentation des scénarios
4. Atelier d'échanges
5. Prochaines étapes

# Présentation

## Objectifs du projet

1. Objectifs du projet
2. Historique et méthodologie
3. Présentation des scénarios
4. Atelier d'échanges
5. Prochaines étapes

# Objectifs du projet

Le réaménagement de l'avenue Charles-Huot est un projet qui permet de mieux répondre aux besoins de mobilité des citoyennes et citoyens

Le projet permettra de confirmer l'avenue Charles-Huot comme un axe **sécuritaire et convivial**

Section nord

Section centre

Section sud



**Légende :**

Secteur à l'étude

# Objectifs du projet

## Pour un axe sécuritaire

La Ville de Québec souhaite améliorer la sécurité des usagers de l'avenue Charles-Huot

En termes de **sécurité**, le projet permettra :

- D'augmenter le respect des arrêts obligatoires
- D'augmenter le respect de la limite de vitesse
- D'augmenter le respect de l'interdiction de camionnage
- D'offrir des infrastructures protégées pour les piétons et cyclistes
- De sécuriser les traversées

# Objectifs du projet

## Pour un axe *convivial*

La Ville de Québec souhaite simplifier l'usage de la rue pour les usagers de **tout âge**, de **toute capacité**, et ce, en **tout temps**

### Piétons

- *Présence de personnes à mobilité réduite*
- *Présence d'écoliers de l'école St-Yves*

### • Cyclistes

- *L'axe cyclable de l'avenue Charles-Huot est important et permet d'assurer une connexion directe entre les liens du boulevard-Laurier, le chemin Saint-Louis et le boulevard Champlain (par la côte à Gignac)*

### • Circulation automobile de 6 000 à 6 500 véhicules par jour

- *L'avenue Charles-Huot est une collectrice principale importante permettant de relier le boulevard Laurier, le chemin Saint-Louis et le boulevard Champlain (par la côte à Gignac)*

### • Circulation des autobus du Réseau de transport de la Capitale (RTC)

- *Passage de la Ligne 16 - 6 arrêts sur l'avenue Charles-Huot*

# Objectifs du projet

## Pour un axe *convivial*

En termes de **convivialité**, le projet permettra :

- D'aménager et de mettre à niveau les infrastructures pour piétons en considérant la présence du corridor scolaire de l'école primaire St-Yves
- De mettre à niveau le lien cyclable pour assurer une utilisation hivernale
- De mettre à niveau les arrêts d'autobus
- De maintenir la connectivité aux artères à proximité pour tous les usagers
- De diminuer l'emprise de rue dédiée aux espaces de stationnement sur rue, actuellement sous-utilisés (3 %)

# Présentation

## Historique et méthodologie

1. Objectifs du projet
2. Historique et méthodologie
3. Présentation des scénarios
4. Atelier d'échanges
5. Prochaines étapes



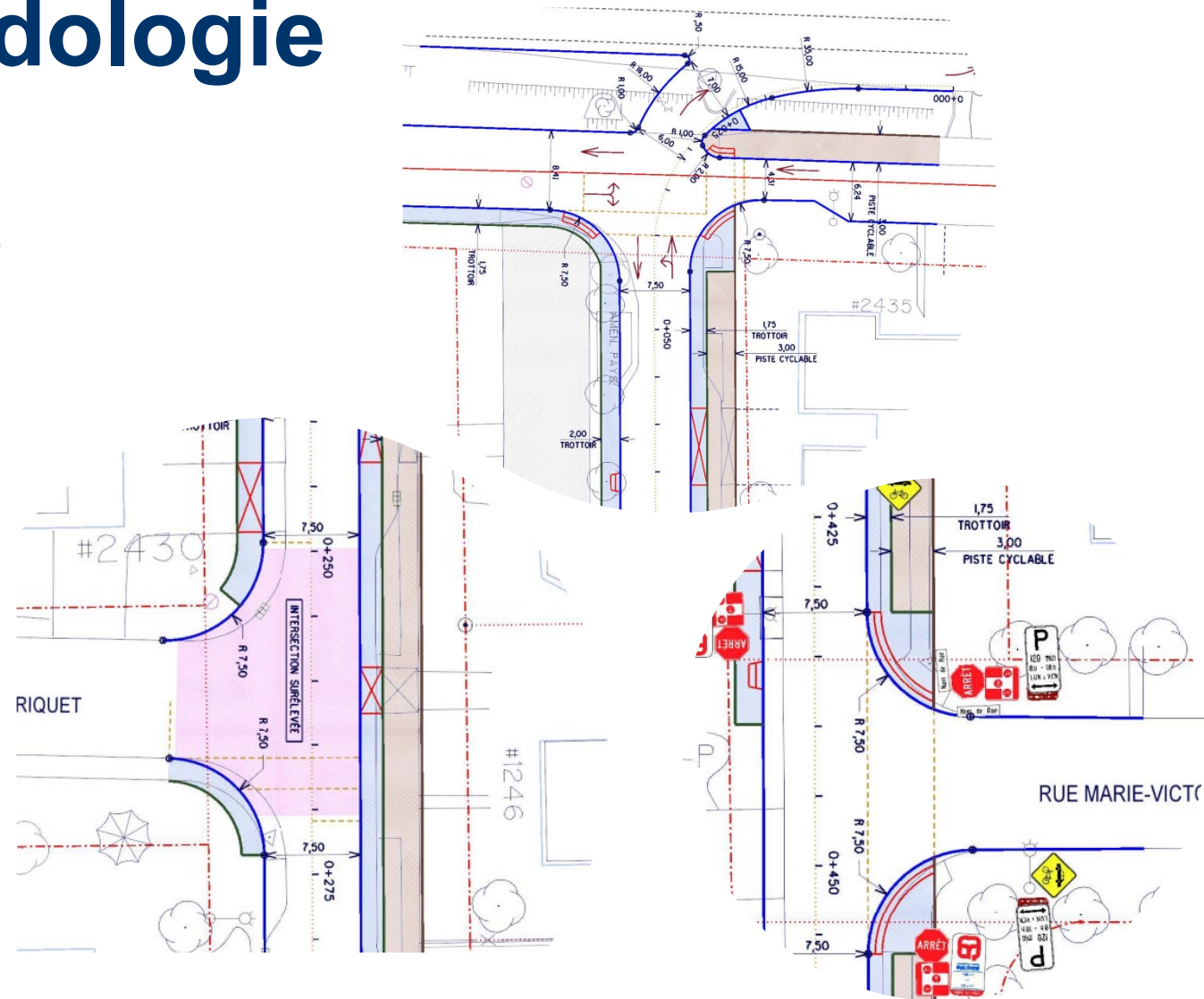
# Historique et méthodologie

## Concept proposé en 2017

Un concept de réaménagement a été proposé aux citoyennes et citoyens en 2017

Le concept de 2017 incluait :

- Ouverture du terre-plein vers le boulevard Laurier
- Retrait complet du stationnement sur rue
- Intersection surélevée à Charles-Huot/Triquet
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Section de trottoir sur le côté ouest



# Historique et méthodologie

## Mesures temporaires

Afin d'accompagner la révision des limites de vitesse et d'assurer le respect du 40 km / h, la Ville de Québec a mis en place des mesures de mitigations temporaires en 2021

Pour ce faire :

- Rencontre avec les représentants des résidants de l'avenue Charles-Huot afin de proposer des interventions et de valider les concepts temporaires
- Séance d'informations avec les résidants de l'avenue Charles-Huot le 25 mai 2021
- Rencontre avec le Bureau de la sécurité routière pour des interventions ciblées et de la surveillance
- Questionnaire en décembre 2021 auprès des résidants de l'avenue Charles-Huot

# Historique et méthodologie

## Mesures temporaires

Mesures déployées en **2021** :

- Mise en place de trois (3) îlots centraux
- Sensibilisation à l'aide d'un afficheur de vitesse
- Relevé de vitesse pour quantifier l'impact des interventions



# Historique et méthodologie

## Mesures temporaires

Mesures déployées en **2022** :

- Mise en place de cinq (5) balises portiques
- Mise en place de deux (2) balises centre-rue
- Marquage de la limite de vitesse sur la chaussée
- Sensibilisation à l'aide d'un afficheur de vitesse
- Relevé de vitesse pour mesurer l'impact des mesures



# Historique et méthodologie

## Nouveau concept proposé

Une partie du questionnaire envoyé décembre 2021 portait sur le réaménagement permanent de l'avenue Charles-Huot.

Les deux (2) questions de cette partie ciblaient :

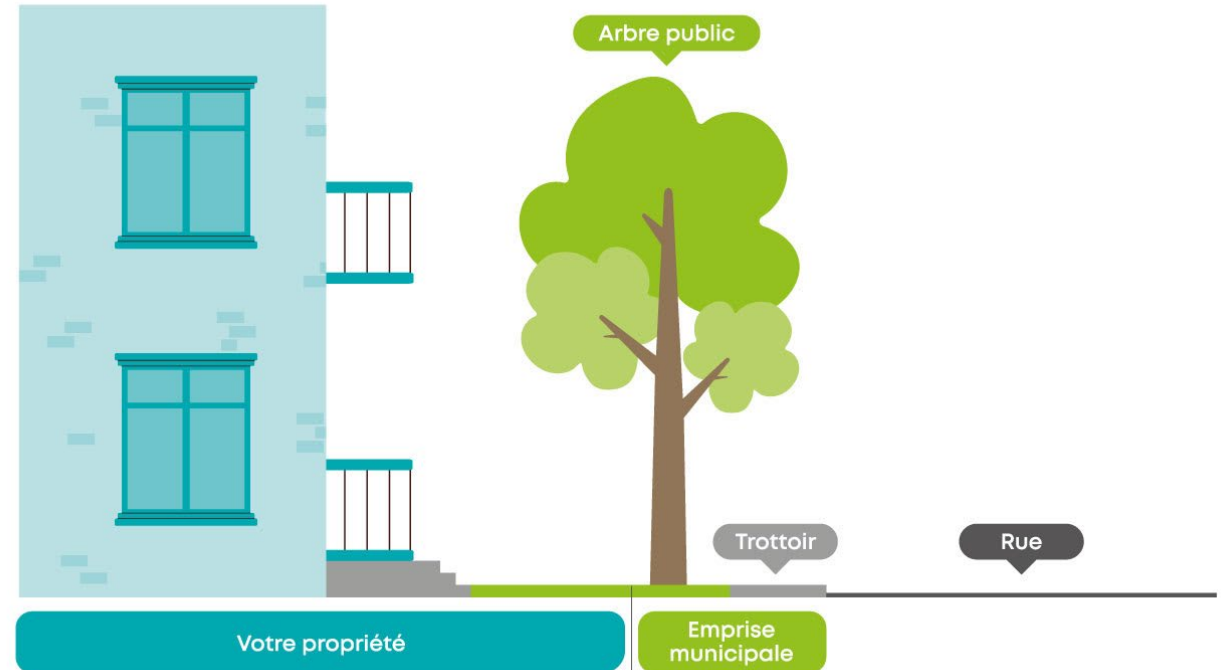
1. Le retrait total ou partiel du stationnement sur rue
2. L'utilisation de l'emprise de la Ville, située à l'extérieure de la rue actuelle

# Historique et méthodologie

## Nouveau concept proposé

### Qu'est-ce qu'une emprise municipale ?

- L'emprise municipale est une bande de terrain située en façade des propriétés privées
- L'emprise municipale peut inclure une bande de terrain sans infrastructures qui peut être confondue avec les terrains privés
- L'étendue de l'emprise publique est variable d'une rue à une autre
- Elle apparaît sur le certificat de localisation de la propriété privée



<https://montreal.ca/articles/essouchement-et-plantation-dun-arbre-public-devant-votre-domicile-28511>

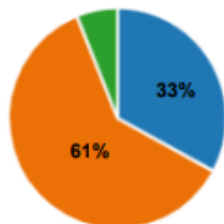
# Historique et méthodologie

## Nouveau concept proposé

Pour permettre l'aménagement des infrastructures pour piétons et cyclistes, seriez-vous prêt que :

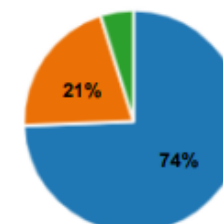
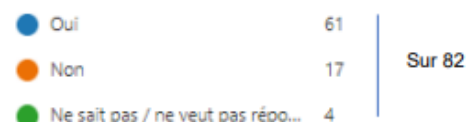
Le stationnement soit interdit des deux côtés de la rue?

Non à 61 %



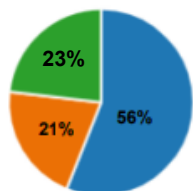
Le stationnement soit interdit d'un seul côté de la rue?

Oui à 74 %



On utilise l'emprise de la Ville qui se situe entre la limite des propriétés privées et de la rue actuelle

Oui à 56 %



# Historique et méthodologie

## Nouveau concept proposé

En fonction des objectifs de la Ville et du résultat du sondage auprès des résidants, les critères de conception suivants ont été identifiés pour l'élaboration du projet permanent :

- Maintenir le stationnement sur un (1) côté de la rue
- Assurer le respect de la vitesse affichée
- Offrir un lien cyclable protégé fonctionnel pendant toute l'année
- Sécuriser les traversées piétonnes sur l'avenue Charles-Huot
- Offrir un lien piétonnier continu sur les deux (2) côtés de la rue



# Présentation

## Présentation des scénarios

1. Origine du projet
2. Historique et méthodologie
3. Présentation des scénarios
4. Atelier d'échanges
5. Prochaines étapes

# Scénarios de réaménagement permanent

Trois (3) scénarios à l'étude

## 1. Pistes unidirectionnelles

- A. Au niveau du trottoir
- B. Semi-franchissable

## 2. Piste multifonctionnelle

## 3. Bandes cyclables avec zone tampon

# Scénarios de réaménagement permanent

Analyse préliminaire à l'aide d'une grille multicritères

Scénario	Objectif 1 Stationnement 1 côté	Objectif 2 Respect vitesse 40 km/h	Objectif 3 Lien cyclable protégé	Objectif 4 Sécurisation des traversées	Objectif 5 Lien piétonnier côté ouest	Utilisation supplémentaire de l'emprise
Scénario 1A Pistes unidirectionnelles au niveau du trottoir						
Scénario 1B Pistes unidirectionnelles semi- franchissables						
Scénario 2 Piste multifonctionnelle						
Scénario 3 Bandes cyclables avec zone tampon						

# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 1 – Pistes cyclables unidirectionnelles

*Section nord*

### Présentation du scénario

- Ajout d'un trottoir sur le côté ouest
- Ajout d'une piste cyclable sur chaque côté de la rue
- Intersections surélevées
- Rétrécissement de la chaussée aux intersections et en milieu de tronçon
- Création de baies de stationnement
- Mise à niveau des arrêts du RTC
- Verdissement des îlots



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 1 – Pistes cyclables unidirectionnelles

Section centre

### Présentation du scénario

- Ajout d'un trottoir sur le côté ouest
- Ajout d'une piste cyclable sur chaque côté de la rue
- Intersections surélevées
- Rétrécissement de la chaussée aux intersections et en milieu de tronçon
- Création de baies de stationnement
- Mise à niveau des arrêts du RTC
- Verdissement des îlots



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 1 – Pistes cyclables unidirectionnelles

*Section sud*

### Présentation du scénario

- Ajout d'un trottoir sur le côté ouest
- Ajout d'une piste cyclable sur chaque côté de la rue
- Intersections surélevées
- Rétrécissement de la chaussée aux intersections et en milieu de tronçon
- Création de baies de stationnement
- Mise à niveau des arrêts du RTC
- Verdissement des îlots



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 1 – Pistes cyclables unidirectionnelles

Piste cyclable à hauteur du trottoir (Variante A)



*Boulevard Hochelaga*

Piste cyclable semi-franchissable (Variante B)



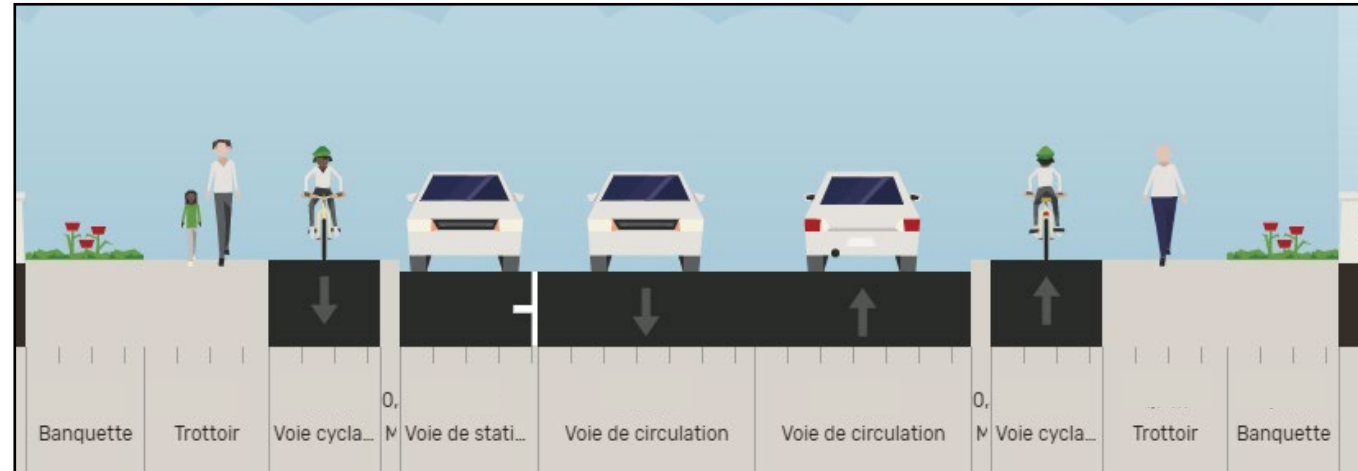
*Boulevard de la Chaudière*

# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 1A – Pistes cyclables unidirectionnelles au niveau du trottoir

### Avantages

- Maintien du stationnement sur un (1) côté
- Sécurisation des intersections
- Réduction de la vitesse pratiquée
- Lien cyclable fonctionnel à l'année et protégé sur les deux (2) côtés
- Lien piétonnier continu des deux (2) côtés
- Lien cyclable protégé des deux (2) côtés
- Séparation des modes de déplacement



### Inconvénients

- Bacs des matières résiduelles sur la piste cyclable
- Empiètement possible des piétons sur la piste cyclable et des cyclistes sur le trottoir
- Perte d'espaces de stationnement privé

Objectif 1 Stationnement un côté	Objectif 2 Respect 40 km/h	Objectif 3 Lien cyclable protégé	Objectif 4 Sécurisation des traversées	Objectif 5 Lien piétonnier côté ouest	Utilisation supplémentaire de l'emprise
✓	✓	✓	✓	✓	1,9 m

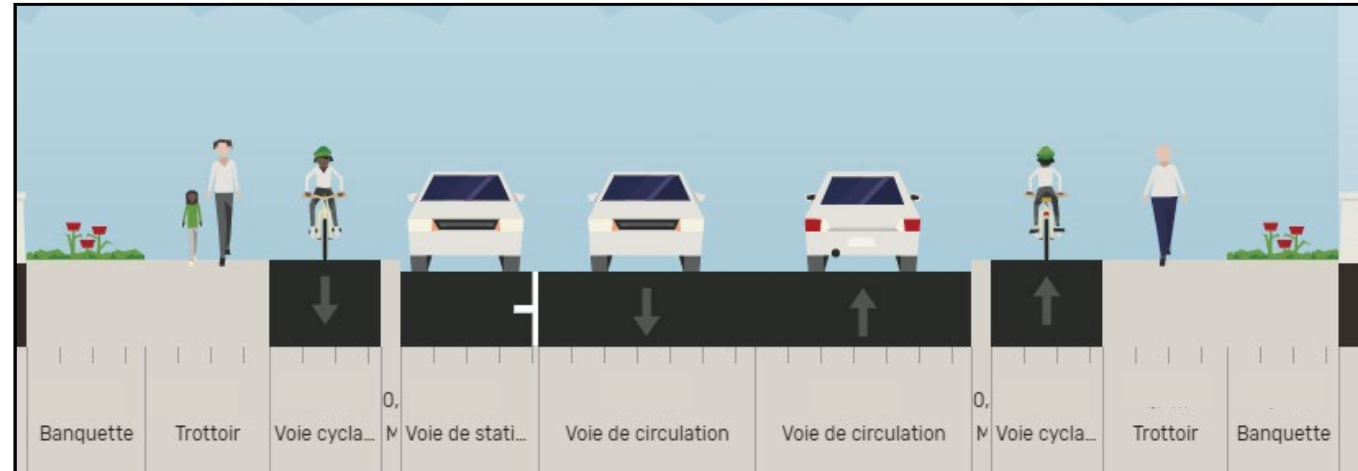


# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 1B – Pistes cyclables unidirectionnelles semi-franchissables

### Avantages

- Maintien du stationnement sur un (1) côté
- Sécurisation des intersections
- Réduction de la vitesse pratiquée
- Lien cyclable fonctionnel à l'année et protégé sur les deux (2) côtés
- Lien piétonnier continu des deux (2) côtés
- Séparation des modes de déplacement



### Inconvénients

- Empiètement possible de la piste par les véhicules
- Intégration et sécurisation plus complexe des arrêts d'autobus
- Entretien plus complexe de la piste cyclable
- Perte de cases de stationnement privé

Objectif 1 Stationnement un côté	Objectif 2 Respect 40 km/h	Objectif 3 Lien cyclable protégé	Objectif 4 Sécurisation des traversées	Objectif 5 Lien piétonnier côté ouest	Utilisation supplémentaire de l'emprise
✓	✓	⚠	✓	✓	1,9 m

# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 2 – Piste multifonctionnelle

*Section nord*

### Présentation du scénario

- Ajout d'un trottoir sur le côté ouest
- Trottoir existant remplacé par une piste multifonctionnelle
- Intersections surélevées
- Rétrécissement de la chaussée aux intersections et en milieu tronçon
- Création de baies de stationnement
- Mise à niveau des arrêts du RTC



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 2 – Piste multifonctionnelle

*Section centre*

### Présentation du scénario

- Ajout d'un trottoir sur le côté ouest
- Trottoir existant remplacé par une piste multifonctionnelle
- Intersections surélevées
- Rétrécissement de la chaussée aux intersections et en milieu tronçon
- Création de baies de stationnement
- Mise à niveau des arrêts du RTC



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 2 – Piste multifonctionnelle

Section sud

### Présentation du scénario

- Ajout d'un trottoir sur le côté ouest
- Trottoir existant remplacé par une piste multifonctionnelle
- Intersections surélevées
- Rétrécissement de la chaussée aux intersections et en milieu tronçon
- Création de baies de stationnement
- Mise à niveau des arrêts du RTC



# Scénarios de réaménagement permanent

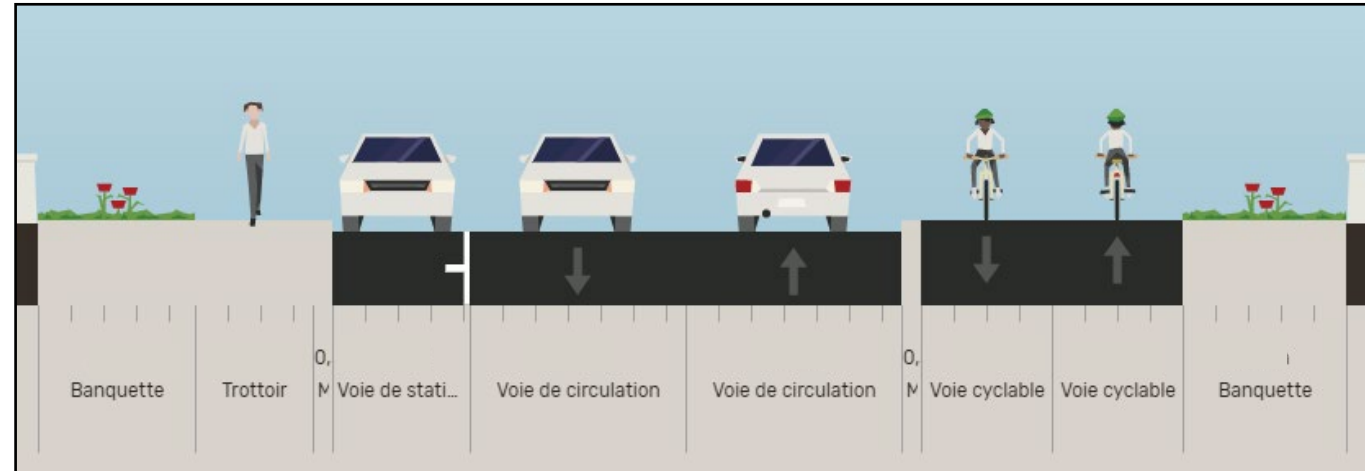
## Scénario 2 – Piste multifonctionnelle

### Avantages

- Maintien du stationnement sur un (1) côté
- Sécurisation des intersections
- Lien cyclable fonctionnel à l'année, protégé
- Lien piétonnier continu des deux (2) côtés

### Inconvénient

- Conflits potentiels entre les piéton.nes et cyclistes
- Bacs des matières résiduelles sur la piste multifonctionnelle
- Perte de cases de stationnement privé



Objectif 1 Stationnement un côté	Objectif 2 Respect 40 km/h	Objectif 3 Lien cyclable protégé	Objectif 4 Sécurisation des traversées	Objectif 5 Lien piétonnier côté ouest	Utilisation supplémentaire de l'emprise
✓	✓	⚠	✓	⚠	1 m

# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 3 – Bandes cyclables

*Section nord*

### Présentation du scénario

- Maintien du trottoir existant
- Retrait du stationnement sur rue
- Mise en place de bandes cyclables avec marquage
- Intersections surélevées



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 3 – Bandes cyclables

*Section centre*

### Présentation du scénario

- Maintien du trottoir existant
- Retrait du stationnement sur rue
- Mise en place de bandes cyclables avec marquage
- Intersections surélevées



# Scénarios de réaménagement permanent

## Scénario 3 – Bandes cyclables

*Section sud*

### Présentation du scénario

- Maintien du trottoir existant
- Retrait du stationnement sur rue
- Mise en place de bandes cyclables avec marquage
- Intersections surélevées





# Scénarios de réaménagement permanent

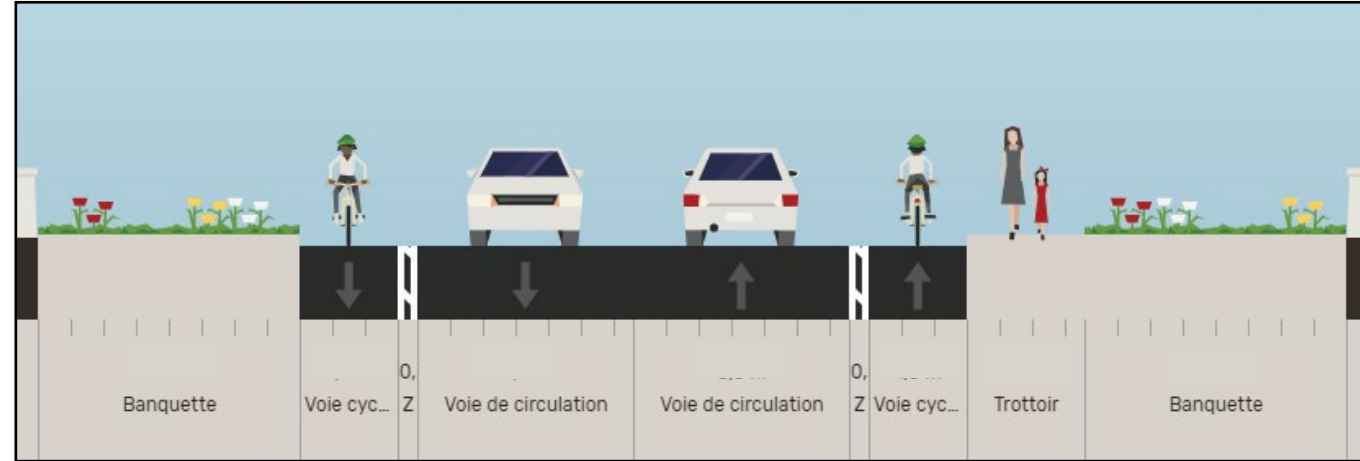
## Scénario 3 – Bandes cyclables

### Avantages

- Lien cyclable marqué, linéaire et fonctionnel à l'année
- Aucun impact sur l'emprise de la rue

### Inconvénients

- Empiètement possible de la piste par les véhicules, dont des autobus
- Chaussée carrossable large, favorisant les vitesses élevées
- Impossibilité d'aménager des gonflements
- Absence d'un lien piétonnier continu sur un (1) côté
- Retrait complet du stationnement sur rue



Objectif 1 Stationnement un côté	Objectif 2 Respect 40 km/h	Objectif 3 Lien cyclable protégé	Objectif 4 Sécurisation des traversées	Objectif 5 Lien piétonnier côté ouest	Utilisation supplémentaire de l'emprise
✘	⚠	⚠	⚠	✘	0 m

# Scénarios de réaménagement permanent

## Synthèse des scénarios

Scénario	Objectif 1 Stationnement 1 côté	Objectif 2 Respect vitesse 40 km/h	Objectif 3 Lien cyclable protégé	Objectif 4 Sécurisation des traversées	Objectif 5 Lien piétonnier côté ouest	Utilisation supplémentaire de l'emprise
Scénario 1A Pistes unidirectionnelles à hauteur du trottoir	✓	✓	✓	✓	✓	1,9 m
Scénario 1B Pistes unidirectionnelles semi-franchissables	✓	✓	⚠	✓	✓	
Scénario 2 Piste multifonctionnelles	✓	✓	⚠	✓	⚠	1 m
Scénario 3 Bandes cyclables	✗	⚠	⚠	⚠	✗	0 m

# Présentation

## Atelier d'échanges

1. Origine du projet
2. Historique et méthodologie
3. Présentation des scénarios
4. Commentaires
5. Atelier d'échanges
6. Prochaines étapes

# Présentation

## Prochaines étapes

1. Origine du projet
2. Historique et méthodologie
3. Présentation des scénarios
4. Commentaires
5. Atelier d'échanges
6. Prochaines étapes

# Prochaines étapes

- Atelier d'échanges avec les citoyens (sept 2022)
- Intégration des suggestions reçues lors de l'atelier d'échanges (sept 2022)
- Évaluation du projet temporaire 2022 (Sept-oct 2022)
- Conception du projet permanent (fin sept à déc. 2022)
- Séance d'information pour présentation du concept final aux citoyens (hiver 2023)
- Début des travaux du projet permanent (cible été 2023)

Merci !