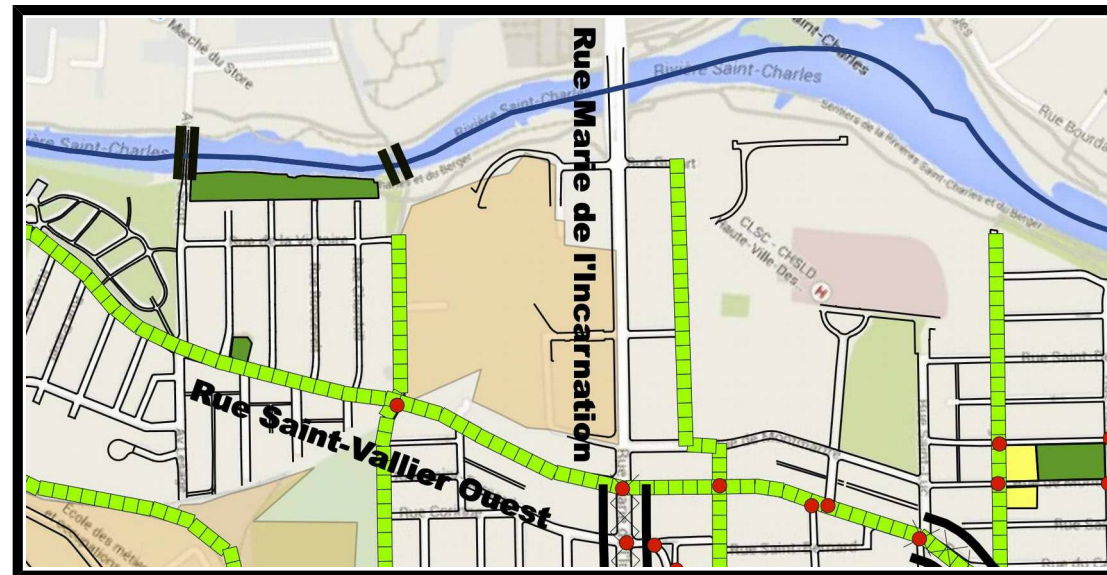


Plan de mobilité *durable* de quartier

Consultation publique

12 novembre 2014 - 19h00

Centre Édouard Lavergne – 390 Arago Ouest



Document de consultation

Présentation

Ce document énonce en détails les objectifs et les moyens retenus pour répondre aux problèmes de mobilité du quartier Saint-Sauveur. Il a été élaboré par le groupe de travail sur la mobilité durable de quartier, en concertation avec la population et avec la collaboration d'un réseau d'experts.

Nous invitons tous les citoyens, les citoyennes, les organismes et les institutions à prendre connaissance de ce document et à nous faire part de leurs suggestions, commentaires et/ou recommandations. Veuillez noter qu'à cette fin, une consultation publique aura lieu le 12 novembre 2014 à 19h00 au Centre Édouard Lavergne (390, Arago O). Pour les personnes qui ne pourront pas être présentes, il est possible de transmettre vos informations par courriel à l'adresse pmdqss@bellnet.ca avant le 12 novembre 2014.

Soyez nombreux et nombreuses à participer. Votre avis sur les objectifs et les actions proposés dans ce document permettra de favoriser la marche, le vélo et le transport collectif dans le quartier Saint-Sauveur.

L'équipe du groupe de travail sur la mobilité durable de quartier

Table des matières

0. Résumé du diagnostic citoyen.....	1
1. Vision de quartier.....	2
2. Axes principaux d'intervention ciblés par le milieu.....	2
3. Stratégies générales d'intervention.....	3
4. Interventions spécifiques au réseau piétonnier.....	3
5. Interventions spécifiques au réseau cyclable.....	7
6. Interventions spécifiques au réseau de transport collectif.....	9
7. Interventions spécifiques au réseau routier.....	11
8. Interventions spécifiques au verdissement et aux aménagements écologiques.....	13
9. Lieux d'intervention prioritaires.....	13

Contact et informations

Éric Martin
Animateur communautaire
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
(418) 529-6158 | pmdqss@bellnet.ca | www.cccqss.org

0. Résumé du diagnostic citoyen

Voici en résumé les caractéristiques et les problèmes de mobilité du quartier Saint-Sauveur. Le document complet est disponible à l'adresse suivante : http://www.cccqss.org/IMG/pdf/2014-03-17-PMDO-Diagnostic_reduit.pdf

– les caractéristiques de la population

- les jeunes (20-34 ans) constituent le plus fort bassin de population;
- c'est l'un des quartiers du Centre-Ville où les familles sont les plus nombreuses;
- 31% de la population vit sous le seuil de faible revenu;
- la densité de population est l'une des plus élevée de la Ville de Québec;

– les caractéristiques des déplacements

- la trame urbaine favorise les déplacements actifs;
- 28% des déplacements générés par le quartier sont effectués à pied ou à vélo, soit deux fois plus que dans la Ville de Québec (14%);
- 44% des ménages ne possèdent pas de voiture, soit plus de deux fois que la moyenne de la Ville de Québec (20%);
- 30% des déplacements générés par la population

se font dans le quartier, et celui-ci attire autant de déplacements qu'il en produit;

- 80% des déplacements générés ayant pour motif le travail ont lieu à l'extérieur du quartier;

– les principaux problèmes de mobilité

- 178 accidents ont impliqué des piétons ou des cyclistes dans la période 2005 à 2011;
- 57% des accidentés sont des cyclistes et 43% des piétons;
- l'insécurité liée aux déplacements est très développée parmi la population;
- 67% des trottoirs des artères locales ne sont pas assez larges;
- 54% des trottoirs des artères locales sont encombrés par des marches pieds ou par des poteaux;
- 69% des intersections des artères locales ont un à deux véhicules stationnés à moins de 5 mètres;
- 56% des intersections ont une visibilité obstruée par le cadre bâti;
- les liens de quartier manquent d'efficacité pour les piétons et les cyclistes, surtout pour

accéder à la Haute-Ville;

- le réseau cyclable n'est pas développé;
- le réseau d'autobus manque d'efficacité pour rejoindre plusieurs pôles de destination importants de la Ville;
- le réseau d'autobus est trop coûteux pour les personnes à faible revenu qui habitent ou qui fréquentent le quartier;
- des artères à vocation de transit automobile fracturent le quartier et favorisent le flux du transport automobile au détriment de l'efficacité des transports actifs;
- la répartition des lieux de fréquentation sur le territoire oblige les usagers les plus vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite,) à traverser ces artères;
- le volume de circulation automobile dépasse la capacité des artères et la circulation de transit est présente sur plusieurs artères locales;
- l'importante pollution sonore et atmosphérique causée par le trafic détériore la santé de la population;
- les îlots de chaleur urbains contribuent à la détérioration de la qualité de l'air.

1. Vision de quartier

En 2030, les déplacements à pied et à vélo sont sécuritaires, conviviaux et agréables, la nuit comme le jour. Les aménagements sont entretenus adéquatement été comme hiver et ils favorisent partout l'utilisation des transports actifs. Des pistes cyclables sont aménagées pour traverser le quartier du nord au sud et de l'est à l'ouest et le lien vers la Haute-Ville est facilité par une remontée mécanique.

Dans notre quartier où foisonnent des parcs, des arbres, des arbustes et des fleurs, les commerces et les services de proximité se développent et sont accessibles à pied. Aussi, le service de transport collectif permet de se rendre partout en ville de manière efficace.

La cohabitation de tous les usagers est encouragée et les automobilistes qui traversent le quartier utilisent les artères principales du réseau routier plutôt que les rues résidentielles. La vitesse des automobilistes est respectueuse des usagers les plus vulnérables et le stationnement est facilement accessible.

L'espace public favorise les rencontres ainsi que la vitalité de quartier et les citoyens et les citoyennes sont impliqués dans les décisions qui concernent leur milieu de vie.

Suggestions / Commentaires

2. Axes principaux d'intervention ciblés par le milieu

2.1. Les trottoirs : état dégradé, mauvais aménagement, présence de nombreux obstacles et manque d'entretien.

2.2. Les intersections : problèmes de sécurité, mauvais aménagement, largeur excessive, feux piétons mal adaptés.

2.3. Manque d'infrastructures cyclables.

2.4. Transport collectif : manque de fréquence sur certains parcours, absence de parcours pour les déplacements internes au quartier, problèmes de tarification.

2.5. Circulation : nuisances importantes causées par la circulation de transit sur les rues résidentielles (les véhicules qui traversent le quartier sans s'y arrêter).

2.6. Manque d'arbres et de verdissement.

3. Stratégies générales d'intervention

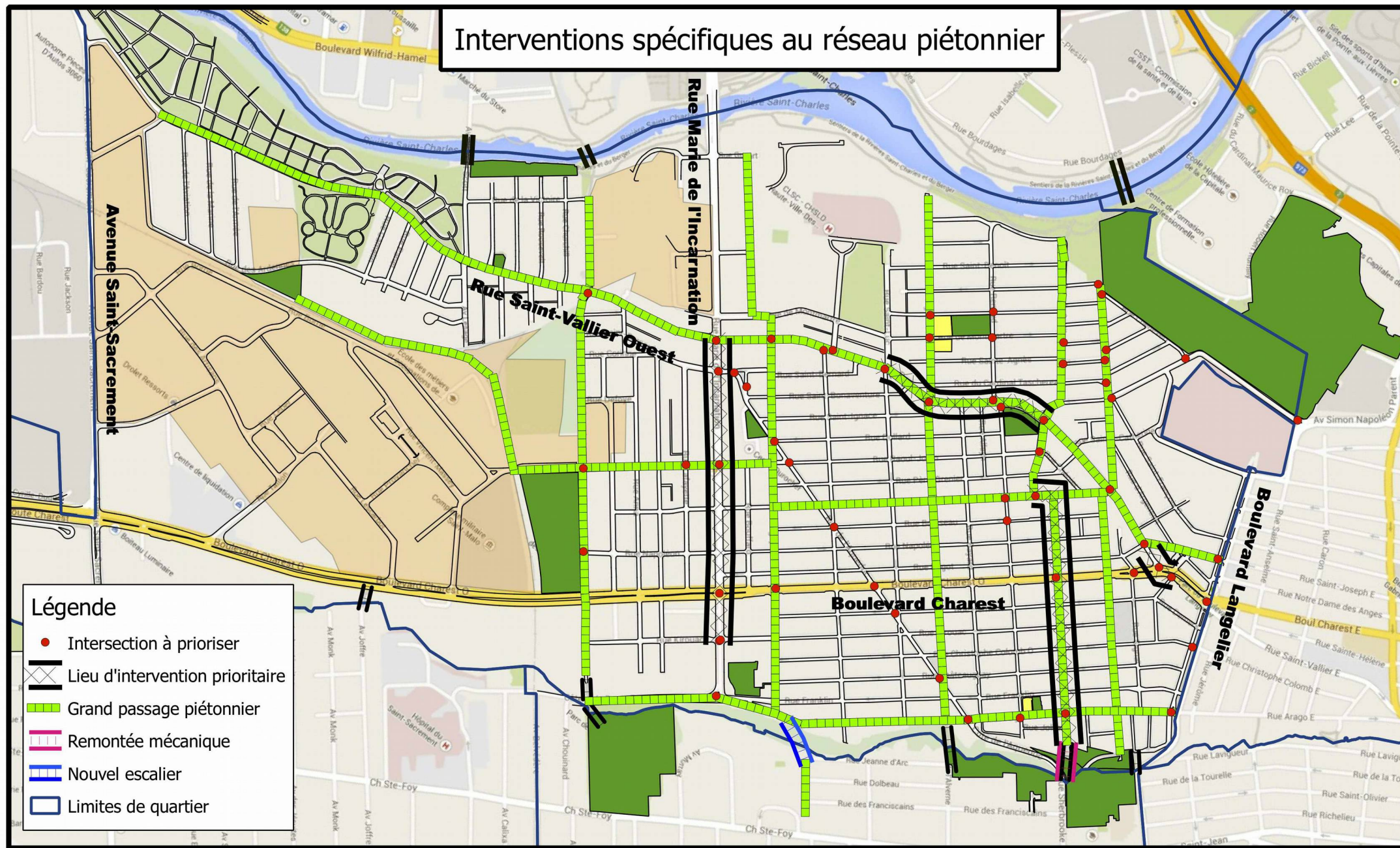
- 3.1. Sécuriser les liens entre les lieux de fréquentation.
- 3.2. Intégrer le quartier au réseau cyclable de la Ville.
- 3.3. Améliorer l'accessibilité au transport collectif.
- 3.4. Réduire l'effet de frontière créé par les artères à vocation de transit automobile.

4. Interventions spécifiques au réseau piétonnier

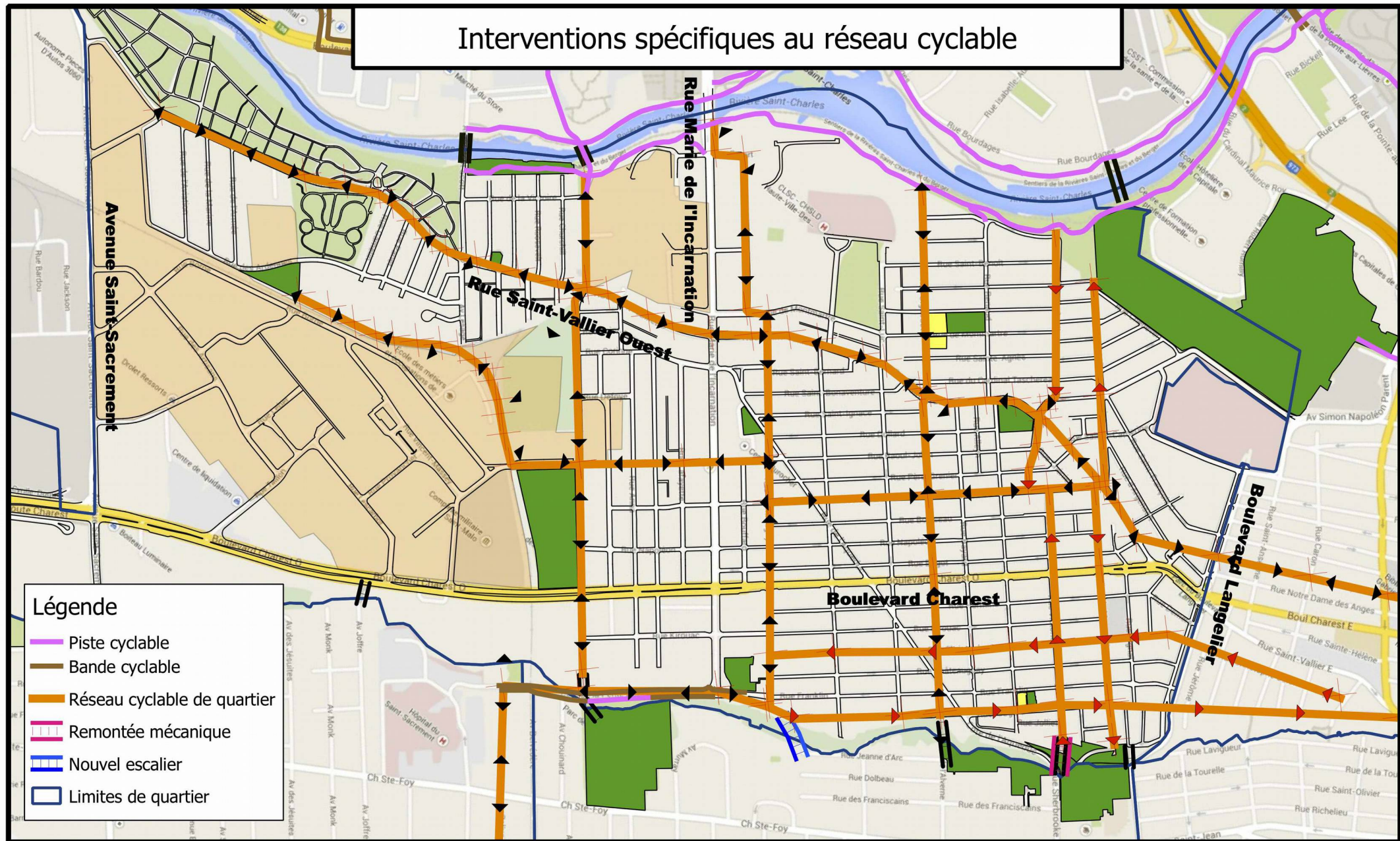
Objectifs	Moyens	Suggestions / Commentaires
4.1. Circuler aisément dans le quartier et connecter avec les quartiers avoisinants	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des corridors piétonniers conformes aux principes d'accessibilité universelle et qui relient les principaux lieux de destinations. Création de 8 grands corridors piétonniers : <ol style="list-style-type: none"> 1. Passage de St-Ambroise - De Mazenod - Salaberry 2. Passage de Carillon - Victoria- Cartier 3. Passage Bigaouette - Saint-Germain - Des Érables 4. Passage de Courcelette - Montmagny - Moncton 5. Passage de Verdun - des Braves 6. Passage Saint-Vallier Ouest 7. Parc Lionel Bertrand-Raoul Jobin-Des Oblats 8. Passage Arago Ouest • Aménager un lien mécanique pour accéder à la Haute-Ville, au alentours de la rue Victoria • Étudier l'aménagement d'un escalier au niveau de la rue Montmagny 	Voir Carte1 Voir Carte1 Voir Carte1
4.2. Sécuriser les aménagements piétonniers	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les intersections et les passages pour piétons – Intégrer un marquage durable au sol des traverses piétonnières et réduire leur largeur par l'aménagement d'avancées de trottoir en 	Suggestions / Commentaires Voir Carte1

	<p>ciblant prioritairement les traverses situées sur les corridors piétonniers et scolaires ainsi que les artères commerciales et les parcs</p> <ul style="list-style-type: none"> – Feux pour piétons : assurer un temps de traverse suffisamment long pour les usagers les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite) – Passages pour piétons à bandes jaunes : ajouter une lumière clignotante pour avertir les automobilistes que les piétons ont la priorité <ul style="list-style-type: none"> • Entretien adéquat du réseau piétonnier : <ul style="list-style-type: none"> – Bonifier les programmes d'inspection et d'entretien des trottoirs – Bonifier les normes de déneigement. Rendre prioritaire le déneigement des trottoirs, puis des axes cyclables • Sécuriser les corridors scolaires, le secteur des écoles primaires et des parcs <ul style="list-style-type: none"> – Affichage visible par les automobilistes et les piétons – Marquage au sol de la zone scolaire – Adaptation des feux pour piétons à décompte numérique à la vitesse de marche d'un enfant – Réduction de la largeur de la traverse et brigadiers scolaires aux endroits opportuns. – Favoriser la mise en place de programmes Pédibus – Appliquer les recommandations du <i>Plan de déplacement Quartier Saint-Sauveur 2014</i>, réalisé dans le cadre du programme <i>À pied, à vélo, ville active</i> • Bonifier le <i>Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec</i> au profit des transports actifs en vue d'intégrer les besoins particuliers des piétons dans la réglementation d'urbanisme et de favoriser les déplacements à pied grâce à la mise en place d'aménagements spécifiques et de mesures incitatives. 	
4.3. Augmenter le niveau de confort	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le mobilier urbain des aires piétonnes et des espaces 	Suggestions / Commentaires

<p>et de convivialité du réseau piétonnier</p>	<p>publics (bancs, terrasses publiques, panneaux indicateurs, éclairage efficient)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation - Créer des lieux de rencontre et des espaces de jeu - Favoriser le verdissement - Cibler prioritairement les rues commerciales et les grands corridors piétonniers 	
<p>4.4. Assurer la vitalité des commerces de proximité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir et encourager les programmes de revitalisation des rues commerciales : poursuivre le programme de rénovation de façades, encourager la diversification des commerces, améliorer les programmes d'animation, réduire la largeur de la chaussée au profit des transports actifs et collectifs, aménager des mesures d'apaisement de la circulation afin de diminuer la vitesse de circulation et de réduire la circulation de transit, favoriser l'aménagement de terrasses, planter des arbres, aménager des espaces verts (coin des Oblats/ Saint Vallier et Saint Luc/Saint Vallier) , augmenter le nombre de bancs, de poubelles, de colonnes Morris (pour affichage public) et de supports à vélo. 	<p>Suggestions / Commentaires</p>
<p>4.5. Reconnaître le rôle primordial des transports actifs, notamment de la marche, en matière d'urbanisme et de qualité de vie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une charte des piétons-ne-s qui viserait à : <ul style="list-style-type: none"> – Offrir un accès de qualité pour les piétons aux services, aux biens de consommation, aux activités communautaires et aux transports collectifs; – Mettre en place des mécanismes de financement visant l'amélioration de la pratique de la marche – Sensibiliser le public aux bénéfices de la marche – Élaborer une stratégie de piétonnisation 	<p>Suggestions / Commentaires</p>
<p>4.6. Prendre en compte l'analyse et l'expertise du milieu pour bonifier les projets en matière d'aménagement et de mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En matière de réfection des rues, de verdissement, de sécurité et de circulation : <ol style="list-style-type: none"> 1. Consulter systématiquement la population concernée en amont des projets 2. Favoriser la concertation des services municipaux concernés 3. Favoriser la concertation de tous les partenaires (citoyens, groupes associatifs, secteur privé, gouvernements, institutions d'enseignement) 	<p>Suggestions / Commentaires</p>



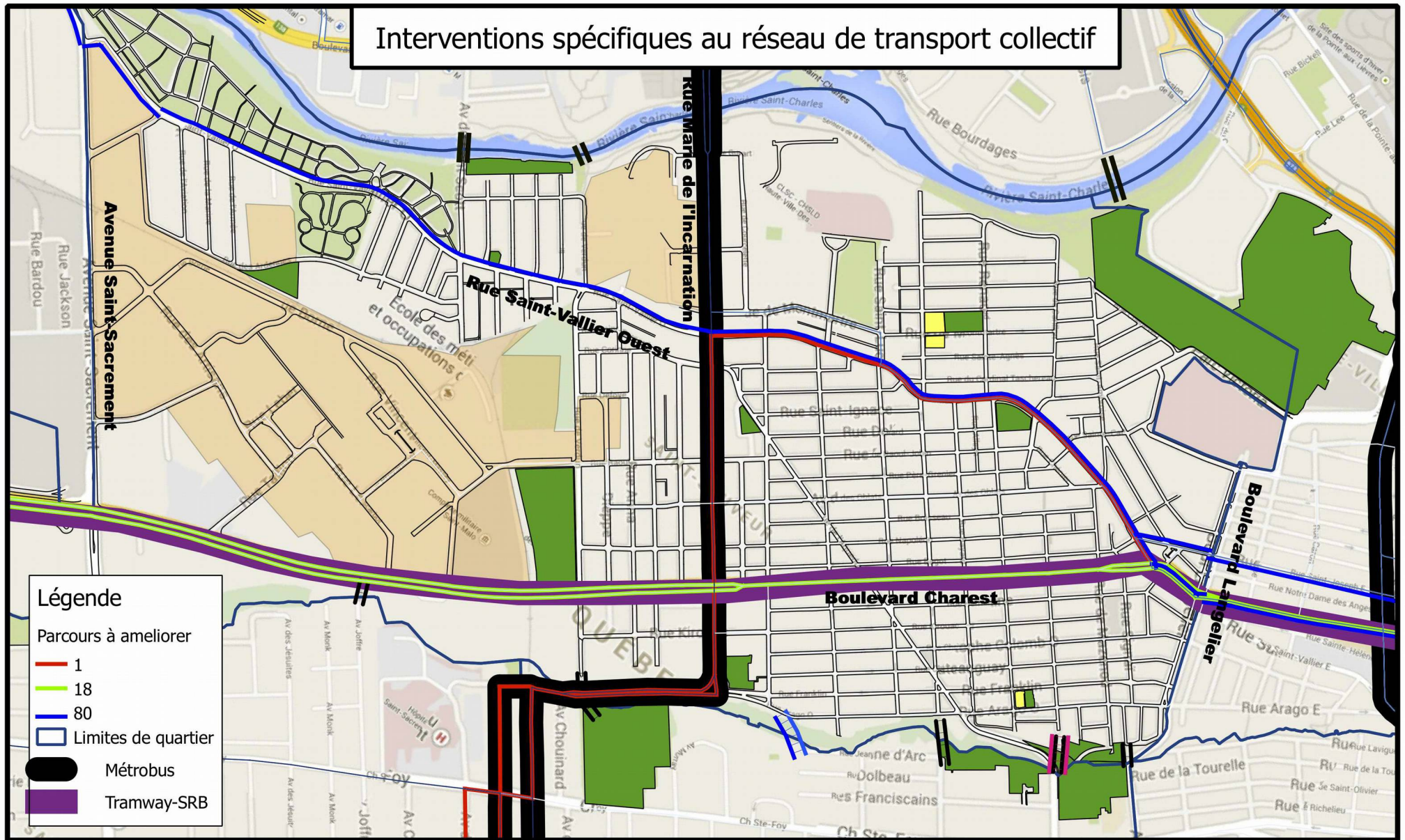
Carte 1: Interventions spécifiques au réseau piétonnier



Carte 2: Interventions spécifiques au réseau cyclable

6. Interventions spécifiques au réseau de transport collectif

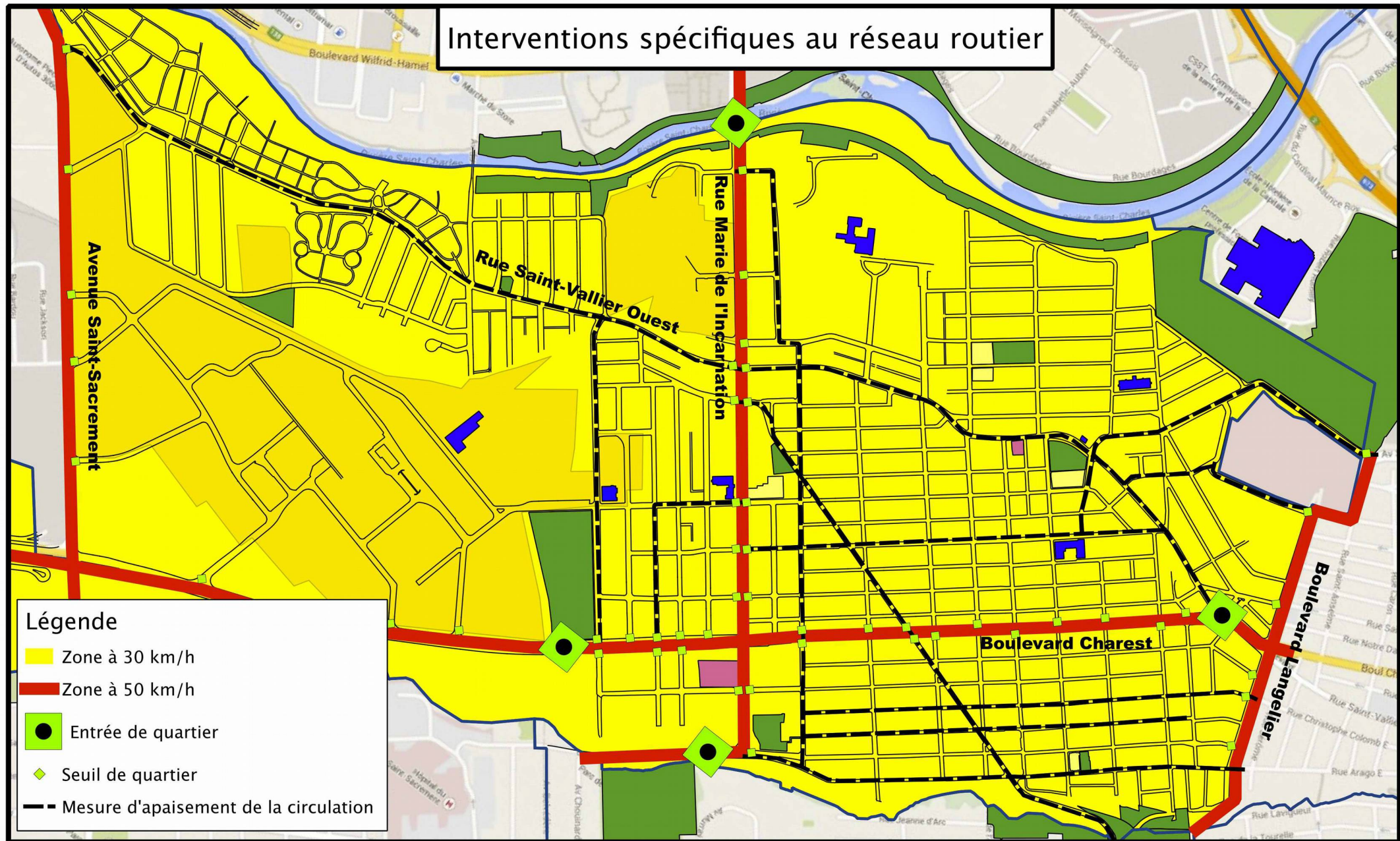
Objectifs	Moyens	Suggestions / Commentaires
6.1. Améliorer la desserte en transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la fréquence des parcours 18, 1 et 80 aux heures de pointe et en dehors des heures de pointe, le jour ainsi que le soir et la fin de semaine • Améliorer la synchronisation des parcours 1 et 80 afin d'éviter qu'ils se suivent • Renforcer la desserte vers les destinations mal desservie (Notre-Dame de Pitié, IGA Poulin, Place et Halles Fleur de lys) 	<p>Suggestions / Commentaires</p> <p>Voir Carte 3</p> <p>Voir Carte 3</p>
6.2. Améliorer l'accessibilité au réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un parcours interne au quartier desservant l'ensemble des secteurs du quartier vers le réseau existant (1, 18, 802, 801) • Créer une nouvelle catégorie d'utilisateur regroupant les personnes en situation de pauvreté • Étudier la perspective de retrait de toutes les catégories d'utilisateur dans une perspective de gratuité du transport en commun pour tous 	<p>Suggestions / Commentaires</p>
6.3. Améliorer la convivialité du transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'aménagement des aires d'attentes : abribus couverts, cartes du réseau, bancs, poubelles, éclairage, accessibilité universelle et affichage des délais en temps réel • Cibler en priorité les parcours les plus achalandés 	<p>Suggestions / Commentaires</p>
6.4. Consulter les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre d'une modification ou d'une planification du réseau 	<p>Suggestions / Commentaires</p>
6.5. Dans l'optique de l'aménagement le long du boulevard Charest d'une ligne de tramway ou d'un service rapide par bus (SRB),	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer l'accès à une distance de marche raisonnable par des arrêts espacés de moins de 500 mètres • Consulter les citoyens pour le réaménagement du boulevard et des intersections • S'assurer que le nouvel aménagement n'entraîne pas une augmentation de la circulation de transit sur les rues résidentielles 	<p>Suggestions / Commentaires</p>



Carte 3: Interventions spécifiques au réseau de transport collectif

7. Interventions spécifiques au réseau routier

Objectifs	Moyens	Suggestions / Commentaires
7.1. Limiter la circulation de transit sur les rues résidentielles (les véhicules qui traversent le quartier sans s'y arrêter)	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des mesures d'apaisement de la circulation sur les rues ciblées par les citoyens : Saint-Vallier Ouest, Arago, Chateauguay, Christophe-Colomb, Montmagny, Anna, Raoul Jobin, Des Oblats, Verdun, Simon Napoléon-Parent, de Carillon, Ste-Catherine, Des Commissaires. • Aménager des mesures d'apaisement de la circulation aux abords des lieux de destinations les plus fréquentés (écoles, parcs, rue commerciale, centres communautaires) • Aménager une ligne de tramway ou de service SRB pour diminuer le volume de circulation de transit automobile 	Suggestions / Commentaires Voir Carte 4
7.2. Assurer la visibilité entre les piétons et les conducteurs de véhicules motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer strictement l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection • Faciliter l'évaluation de la distance de stationnement autorisée par un marquage au sol ou un panneau 	Suggestions / Commentaires
7.3. Augmenter le sentiment de sécurité de tous les usagers	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre à jour le plan de circulation automobile et de camionnage du quartier – Réduire la vitesse de circulation autorisée et pratiquée au profit de tous les usagers de la rue en limitant la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des rues résidentielles – Rendre les arrêts obligatoires à chaque coin de rue 	Suggestions / Commentaires Voir Carte 4
7.4. Modifier le comportement des usagers de la route entre les artères à vocation de transit automobile et les rues résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des entrées de quartier sur les artères principales : signalisation annonçant l'entrée dans un quartier résidentiel, plantation, verdissement. • Marquer les seuils entre les zones à 30 km/h et les zones à 50km/h: avancée de trottoir sur un côté ou les deux côtés de la rue, plantation et ajout de mobilier urbain (banc et supports à vélo), signalisation et affichage 	Suggestions / Commentaires Voir Carte 4 Voir Carte 4
7.5. Sensibiliser l'ensemble des usagers	<ul style="list-style-type: none"> • Renouveler les campagnes annuelles de sensibilisation à la sécurité routière 	Suggestions / Commentaires



Carte 4: Interventions spécifiques au réseau routier

8. Interventions spécifiques au verdissement et aux aménagements écologiques

Objectifs	Moyens	Suggestions / Commentaires
8.1. Améliorer l'environnement pour favoriser l'utilisation des transports actifs, réduire l'effet d'îlots de chaleur urbains et atténuer les effets nocifs de l'intense trafic automobile	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager les projets verts amorcés dans le Plan d'action du Plan directeur de quartier de 2005 • Créer une réserve foncière afin d'aménager de nouveaux espaces verts et préserver les arbres matures existants • Planter des arbres sur l'ensemble du territoire en ciblant prioritairement les artères à vocation de transit automobile, les rues commerciales et les corridors piétonniers • Procéder à la végétalisation et à la perméabilisation des stationnements publics • Végétaliser les pourtours des bâtiments • Encourager le verdissement des murs végétaux et des toits verts sur le domaine privé par des mesures incitatives ou réglementaires • Bonifier le <i>Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec</i> afin qu'il intègre un processus de verdissement systématique des rues 	
8.2. Améliorer le paysage urbain, verdir l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des bacs de plantation saisonniers ou permanent dédiés à l'agriculture urbaine, en ciblant prioritairement les corridors piétonniers • Bonifier le programme de verdissement des rues commerciales 	Suggestions / Commentaires

9. Lieux d'intervention prioritaires

9.1. Site n°1 : rue Marie-de-l'Incarnation, entre les rues Saint-Vallier Ouest et Kirouac		
Objectifs	Moyens	
<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les abords de l'école Saint-Malo et l'accès au supermarché Métro Ferland; 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du nombre de voies de 5 à 4; • Côté ouest : plantation d'arbres dans la 5^e voie en alternance avec du stationnement; 	Voir Illustration 1 Voir Illustration 1

- Sécuriser les traverses du boul. Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation;
- Réaliser des aménagements conviviaux.

- Élargissement des trottoirs des deux côtés de la rue, avancées de trottoirs aux intersections et plantation d'arbres côté Est aussi;
- Encadrement du stationnement du Métro Ferland avec des arbres ou de la végétation imposante;
- Aménagement de terre-pleins sur Charest, : élargissement, création de zones-refuge et plantation d'arbres et de végétation;
- Assurer un temps de traversée suffisamment long pour les piétons les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite) au coin de la rue Marie-de-l'Incarnation et du bd. Charest;

Voir [Illustration 1](#)

Voir [Illustration 2](#)

Voir [Illustration 2](#)

Voir [Illustration 2](#)



Illustration 1: Plan de coupe de la rue Marie-de-l'Incarnation

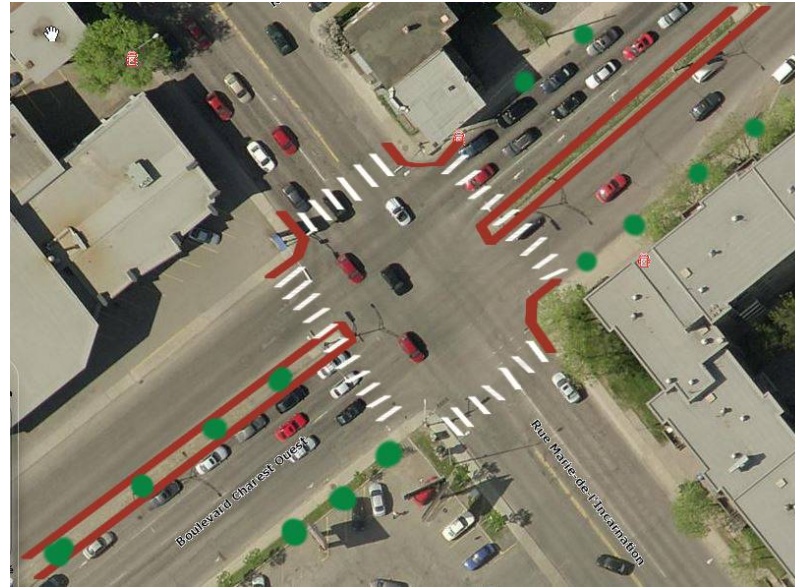


Illustration 2: Photo satellite-Intersection Bd.Charest et rue Marie-de-l'Incarnation

9.2. Site n°2 : rue Saint-Vallier Ouest entre les rues de Carillon et Saint-Luc

Objectifs

- Sécuriser les abords du parc Durocher;
- Sécuriser les traverses piétonnes sur Saint-Vallier;
- Revaloriser la rue Saint-Vallier;
- Apaiser la circulation automobile : respect de la vitesse de circulation 30 km/h.

Moyens

- Colorer, marquer ou texturer le sol afin de réduire la vitesse;
- Rendre la chaussée plus étroite vis-à-vis du parc Durocher;
- Ajout de terrasses (publiques ou commerciales) et de mobilier urbain (supports à vélo, panneau invitant à ralentir) et plantation d'arbres;
- Enlever une partie des clôtures autour du parc pour l'ouvrir sur la rue. Végétaliser.

Suggestions / Commentaires

Voir [Illustration 3](#)

Voir [Illustration 3](#)

Voir [Illustration 4](#)



Illustration 3: Photo de la rue Saint-Vallier Ouest

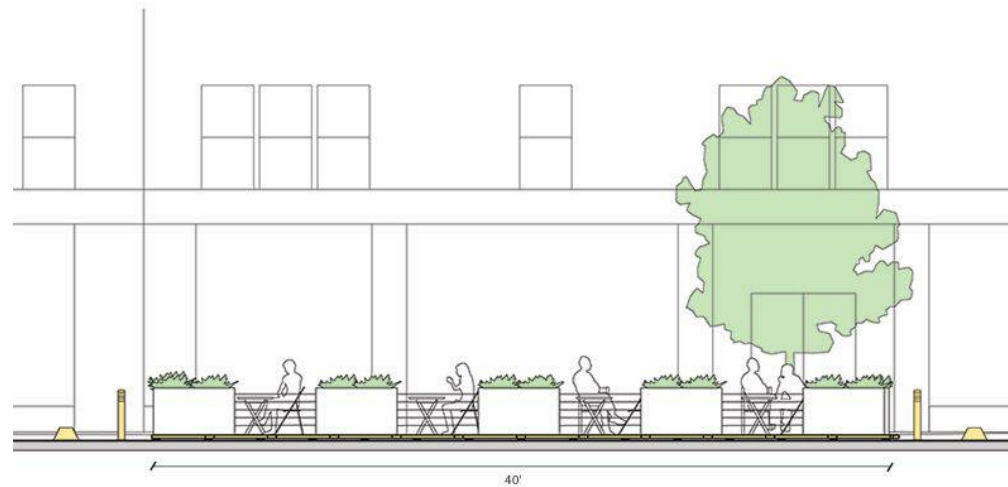


Illustration 4: Plan de coupe-Exemple d'aménagement des terrasses

9.3. Site n°3 : entrée de Saint-Vallier Ouest à l'intersection du boul. Charest Ouest

Objectifs

- Sécuriser les traverses piétonnes sur Charest Ouest et sur Saint-Vallier Ouest;
- Réaliser des aménagements conviviaux et invitants;
- Répartir l'espace public entre les différents usagers.

Moyens

- Élimination de la voie de virage vers Saint-Vallier Ouest ainsi que son prolongement sur le boul. Charest ;
- Ajout d'une traverse sur le boul. Charest vers l'est et sur Saint-Vallier Ouest ;
- Assurer un temps de traverse suffisamment long pour les piétons les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite);
- Réaménagement du terre-plein pour créer une zone-refuge avec un abaissement;
- Construction d'immeubles sur les stationnement de surface situés à l'entrée de Saint-Vallier, aménagement d'arbres et de végétation en attendant.

Suggestions / Commentaires

Voir [Illustration 5](#)

Voir [Illustration 5](#)

Voir [Illustration 5](#)

Voir [Illustration 5](#)

Voir [Illustration 5](#)

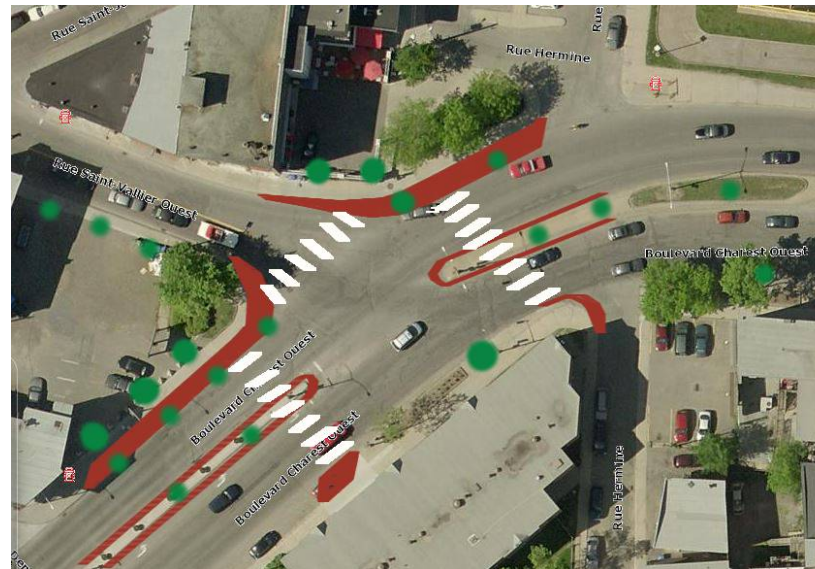


Illustration 5: Photo satellite- Intersection du Bd Charest et de la rue St-Vallier Ouest

9.4. Site n°4 : rue Victoria, de la falaise vers la rue de Carillon

Objectifs

- Sécuriser et aménager le lien piétonnier;
- Apaiser la circulation;
- Sécuriser la traverse du boulevard Charest;

Moyens

- Rue partagée à dominante piétonne : suppression des trottoirs et ralentissement de la vitesse de circulation; surface adaptée à aux principes d'accessibilité universelle
- Conservation du stationnement en bordure de rue, en alternance à chaque coin de rue afin de briser la linéarité de la chaussée;
- Avancées de trottoirs au coin des intersections afin de protéger la visibilité des intersections;
- Installation de bacs de plantation amovibles aux coins des intersections
- Intersection avec Charest :
 - 1 élargir l'intersection et la remplir avec du pavage;
 - 2 installer des bacs de plantation amovibles;
 - 3 allonger le temps de traverse et ajouter un panneau clignotant indiquant passage pour écoliers ou corridor scolaire;
 - 4 assurer un temps de traverse suffisamment long pour les piétons les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite);
- Aménager le lien piétonnier entre les rues Victoria et de Carillon.



Illustration 6: Photo de la rue du Sault au Maltlot-Exemple de rue partagée

Suggestions / Commentaires

Voir [Illustration 6](#)

Voir [Illustration 7](#)

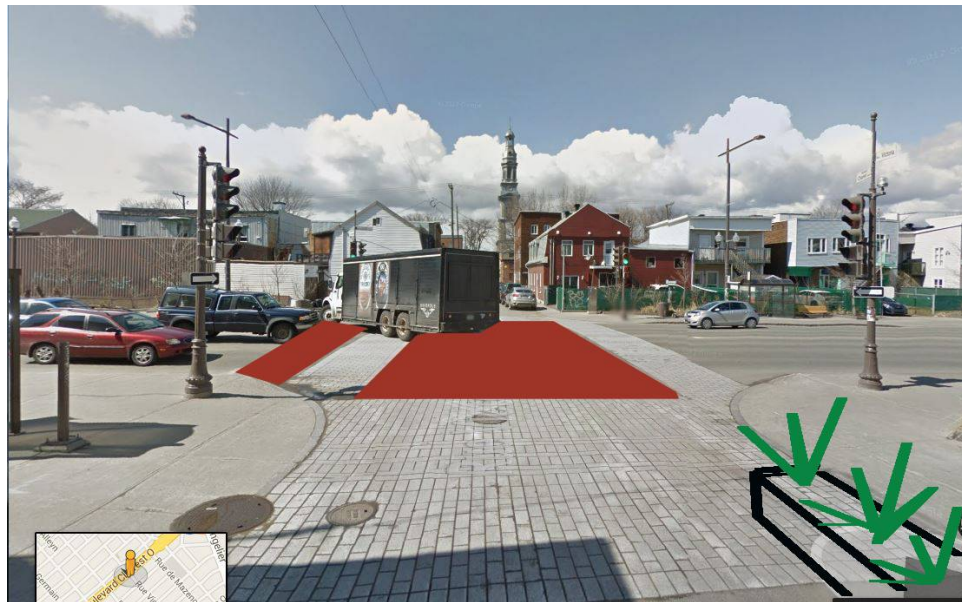


Illustration 7: Photo-Intersection du Bd Charest et de la rue Victoria