

# > La mobilité à Québec

## Analyse de circulation

Secteur Duchesneau (Plateau)



# Plan de présentation

- Démarche en cours
- Constat de la situation actuelle
- Projets influençant la mobilité
- Prochaines étapes



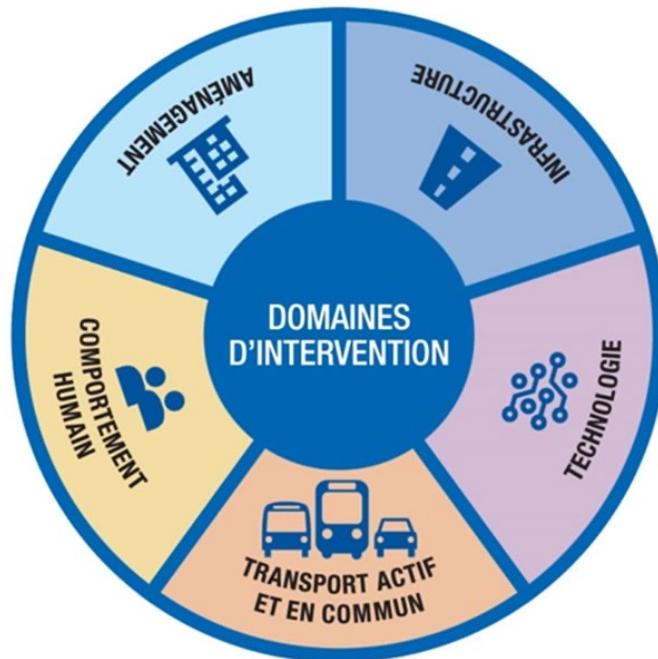
# Démarche en cours



# Objectifs de la démarche

- **Doter le secteur d'une offre de déplacements cohérente** avec la demande actuelle et future.
- **Élaborer une solution durable** qui prend en considération les particularités et enjeux du secteur.
- **Permettre des déplacements** efficaces et sécuritaires pour l'ensemble **des usagers du réseau, peu importe le mode** de déplacement.
- **Assurer l'accessibilité** aux secteurs résidentiels et aux générateurs de déplacements du secteur.

# Domaines d'intervention



- **L'amélioration des conditions de circulation repose sur cinq domaines d'intervention.**
- La démarche en cours vise à **considérer l'ensemble des domaines** afin d'apporter une solution durable pour le secteur.
- Ce sont les actions sur **l'offre de transport alternatif et les comportements humains** auront le **plus d'effet** pour limiter l'augmentation de véhicules.

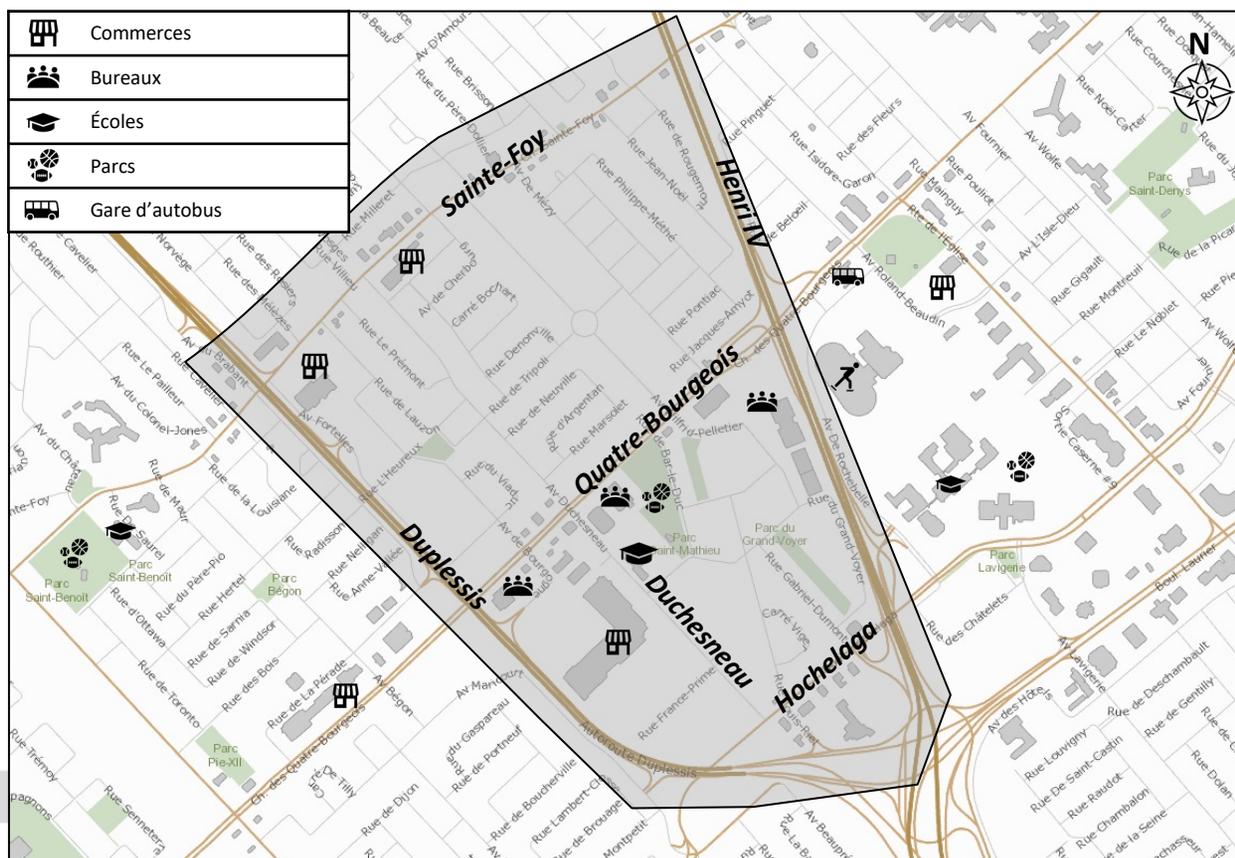
# Processus de réalisation

1. **Identifier les besoins** de déplacements pour tous les modes de transport.
2. **Identifier les enjeux** de mobilités du secteur et cibler leurs causes.
3. **Identifier les projets** pouvant impacter la mobilité du secteur.
4. **Évaluer l'impact des projets** sur les enjeux et les besoins de mobilité.
5. **Élaborer des scénarios** permettant de combler les besoins de mobilité et corrigeant les enjeux actuels et anticipés.
6. **Finaliser techniquement** le scénario retenu.

# Constats de la situation actuelle



# Secteur d'analyse



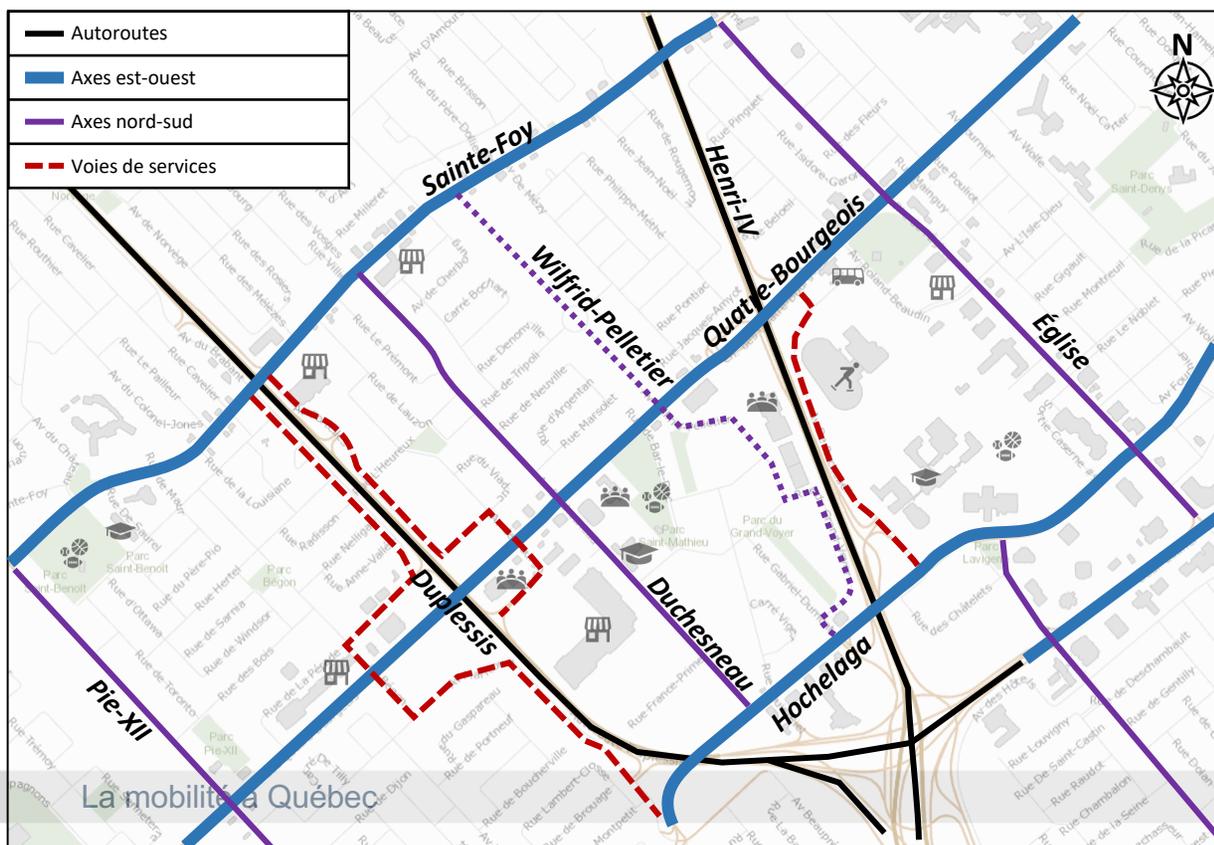
## Caractérisation du secteur

- Actuellement **3 375 logements**
- En moyenne **1,9 résident par logement.**
- En moyenne **1,18 véhicule par logement.**

## Constats sur le secteur

- Le secteur est **comparable aux secteurs adjacents.**
- Le nombre de **véhicules par logements se situe sous la moyenne** de l'agglomération de Québec (1,31 véh./log.)

# Offre en transport : réseau principal



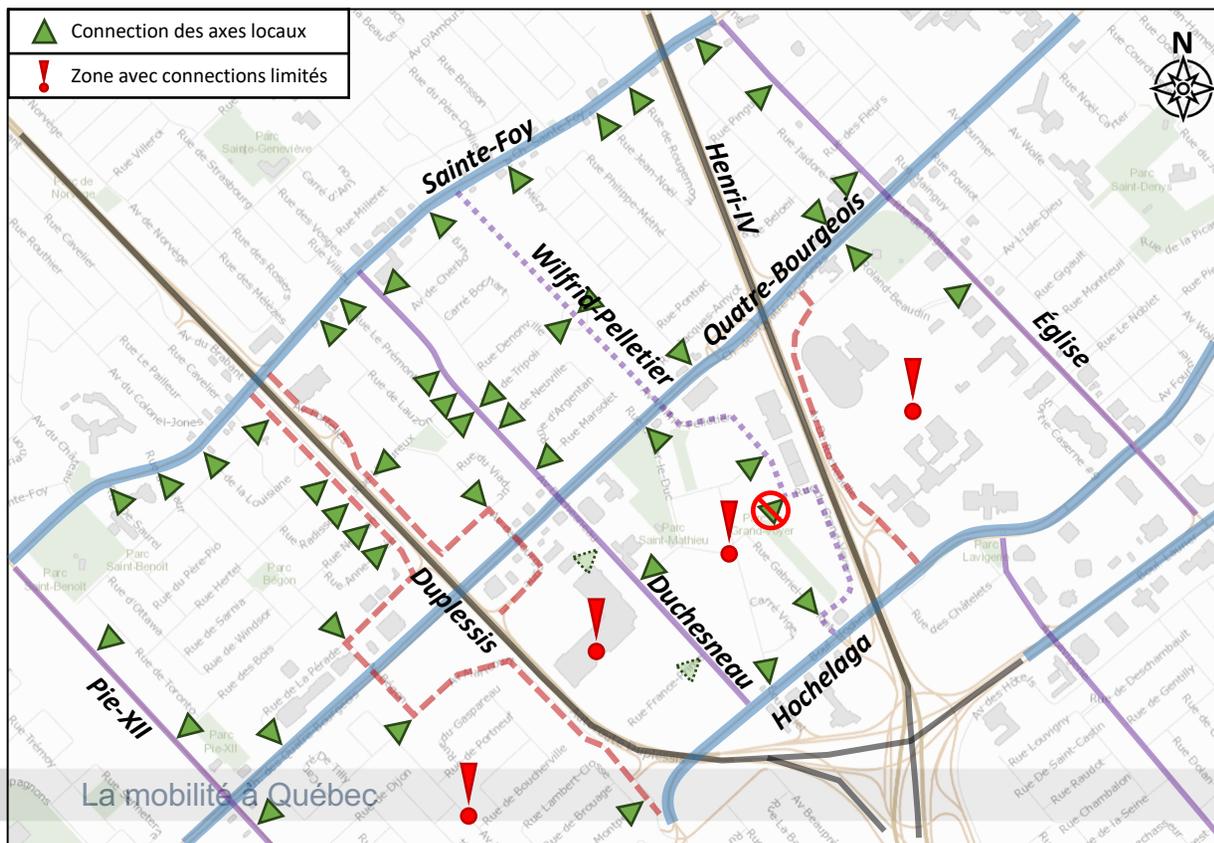
## Objectifs des axes

- Permettre les cheminements vers les générateurs de déplacement.
- Offrir différents moyens de déplacement sécuritaires et efficaces.

## Constats de la trame de rue

- Axes principaux sont adéquatement liés entre eux et bien maillés.

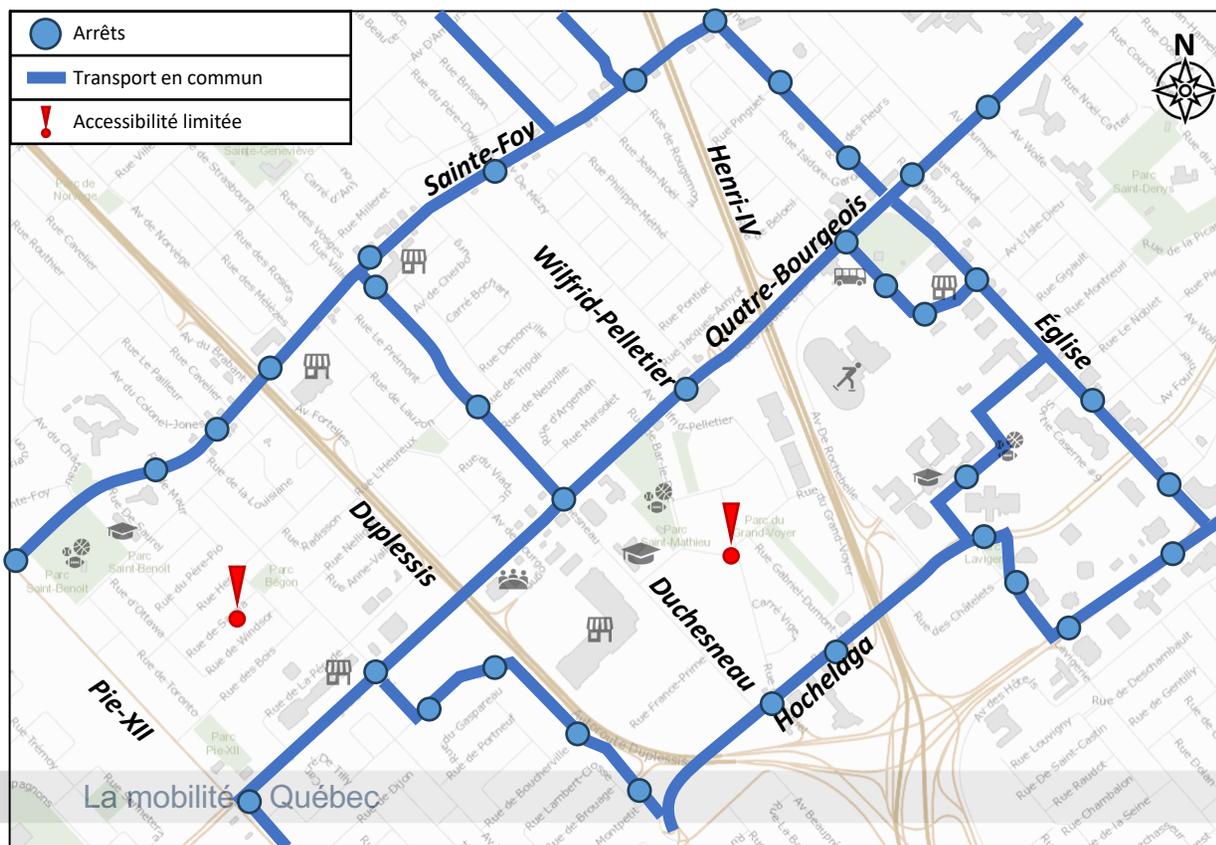
# Offre en transport : réseau local



## Constats de la trame de rue

- **Axes locaux sont faiblement liés aux axes principaux entre chemin des Quatre-Bourgeois et boulevard Hochelaga.**
- Les axes locaux est-ouest sont **enclavés par les autoroutes Henri-IV et Duplessis.**
- Le peu de rues locales et de connexions **concentrent les déplacements sur les avenues Duchesneau et Wilfrid-Pelletier.**

# Offre en transport : transport en commun

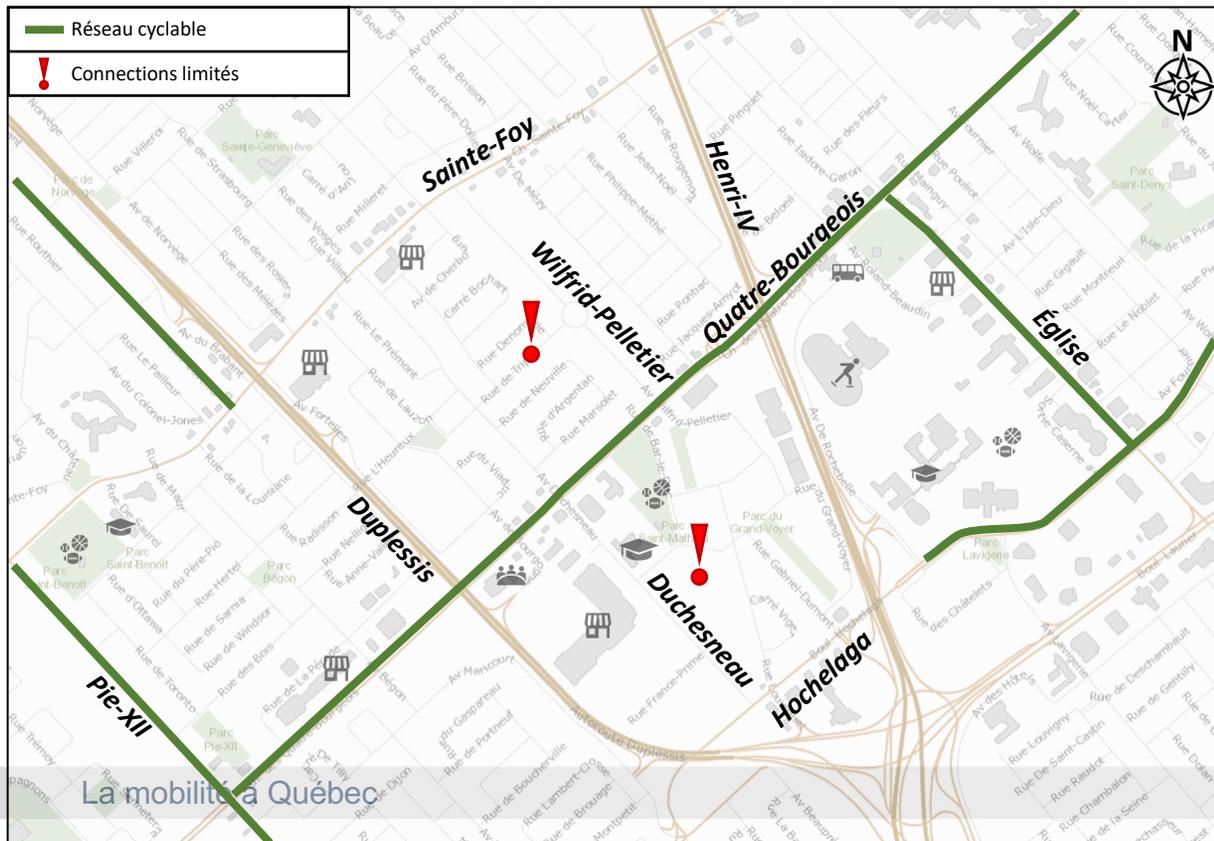


## Constats de l'offre

- **La desserte** des axes chemin Sainte-Foy, chemin des Quatre-Bourgeois et boulevard Hochelaga **demeure à distance de marche** des sous-secteurs.
- **Absence de desserte interne** des sous-secteurs.

\* Les parcours sur les autoroutes ne sont pas indiqués, car inaccessibles pour le secteur.

# Offre en transport : réseau cyclable



## Constats de l'offre de transport alternatif

- Les infrastructures du réseau cyclable sont faibles et peu connectées.
- Les possibilités de lien est-ouest sont limitées aux 3 axes principaux par la présence des autoroutes.



# Constats de mobilité du secteur

- **La trame de rue existante implique l'utilisation des axes Duchesneau et Wilfrid-Pelletier** pour entrer et sortir des sous-secteurs.
- Les **infrastructures existantes** des modes de transport alternatif manquent de connectivité les rendant **peu attrayantes** et induisant des **enjeux de sécurité** entre les différents types d'usagers.
- La prépondérance actuelle de **l'utilisation de l'auto et la faible connectivité du réseau local entraînent une concentration de mouvements** aux intersections entre les axes principaux et locaux.
- **L'aménagement actuel** des intersections et des axes principaux **rend difficile la cohabitation** entre les différents modes de transports.
- Les **déplacements entourant l'école St-Mathieu doivent être contrôlés et sécurisés.**

# Projets influençant la mobilité



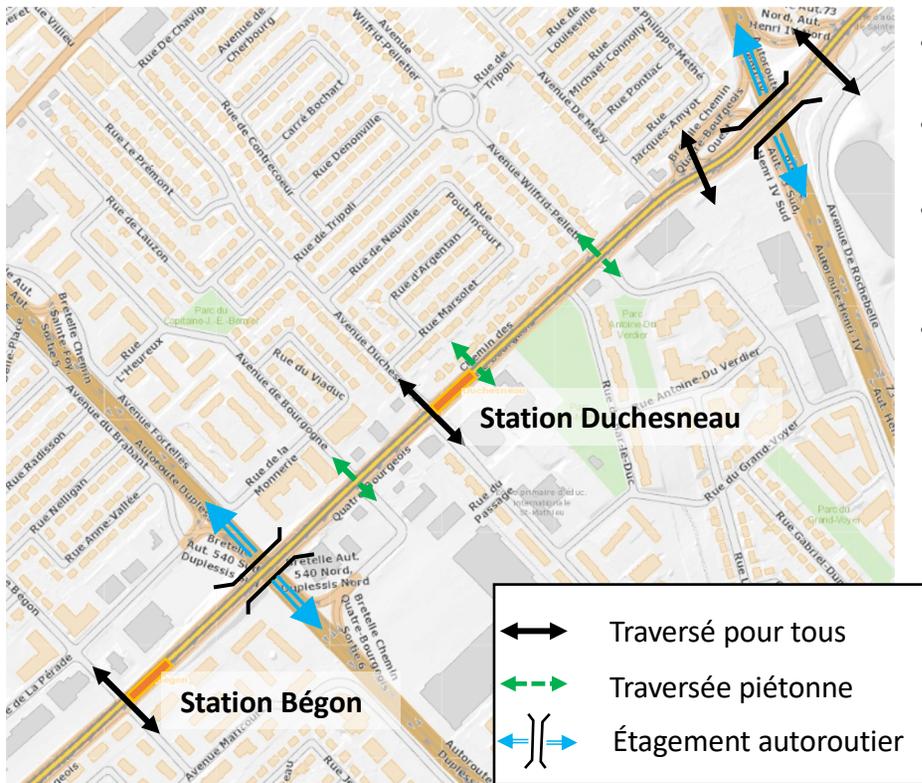
# Projets influençant la mobilité du secteur



#	Projet	Maitre d'œuvre
1	Réseau structurant de transport en commun (tramway)	Ville de Québec
2	Redéveloppement de la Place des Quatre-Bourgeois	Privé
3	Réaménagement de la tête des ponts	MTMD
4	Réaménagement du boulevard Hochelaga (phase 3) entre Neilson et Rochebelle	Ville de Québec et MTMD

\* Les projets de la Ville de Québec visent à bonifier l'offre en transport alternatif et agir sur la demande automobile.

# RSTC (référence tramway)



- **Mode lourd** de transport en commun qui permet de **réduire le nombre de véhicules** en circulation.
- **Augmentation** significative de la **capacité de déplacement des personnes** sur le chemin des Quatre-Bourgeois.
- L'**insertion efficace** du mode lourd entraîne des **modifications au patron de circulation** routier dont une concentration de déplacement, sur l'axe Duchesneau
- **Station planifiée** à l'intersection Quatre-Bourgeois / Duchesneau en **intermodalité** avec le réseau cyclable et la desserte locale TC projetée sur l'axe Duchesneau.



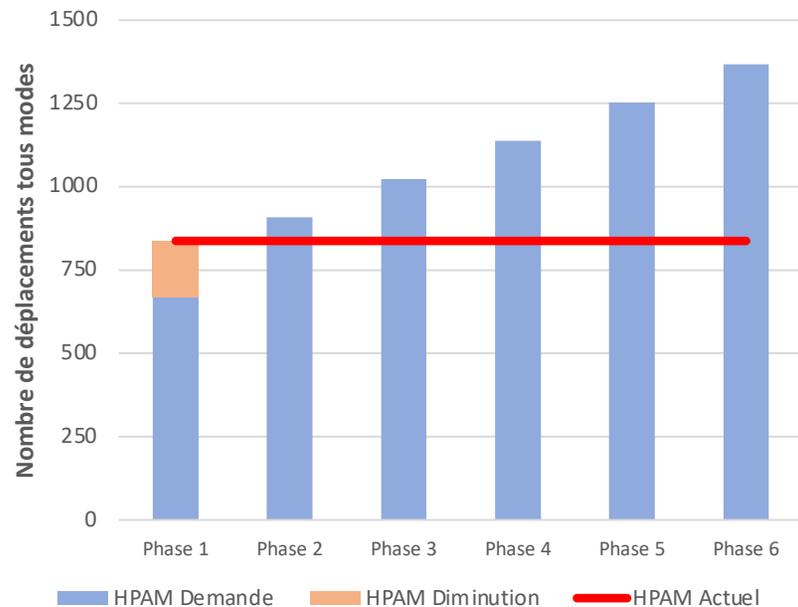
# Place des Quatre-Bourgeois



- L'offre résidentielle du projet représentera une **augmentation de 50 % des logements du secteur** à l'étude.
- Les **nouveaux déplacements** proviendront principalement de la nouvelle **offre résidentielle** sur le site.
- La réalisation par phases fera **augmenter progressivement le nombre de déplacements** sur le réseau.
- Le nombre de cases de **stationnement prévues est cohérent** avec le nombre de véhicules par logement dans le secteur.
- Le projet bénéficie d'un excellent **accès aux grands axes de déplacement**.
- **La mixité des usages du projet favorisera des déplacements** internes au développement ce qui limitera l'augmentation des déplacements sur le réseau.

# Déplacements Place des Quatre-Bourgeois

Évolution théorique de la demande en déplacement tous modes de transport entre 7 h 30 et 8 h 30

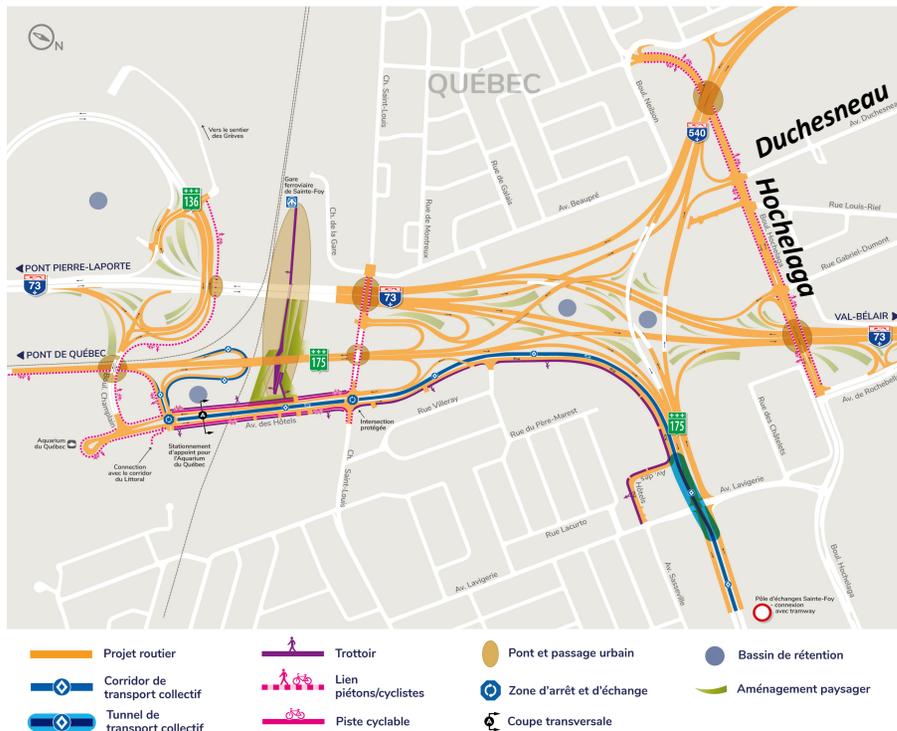


## Caractéristiques considérées

- Maintien de l'offre commerciale.
- 1 550 nouveaux logements réalisés en phases.
- Ratio de 1 case/log. (moyenne actuelle du secteur de 1,18 véh./log.)
- **700** cases de stationnement commerciales (actuellement environ 1 000)

\* En fonction des hypothèses, durant les premières phases des travaux, il y aura un maintien du nombre de déplacements.

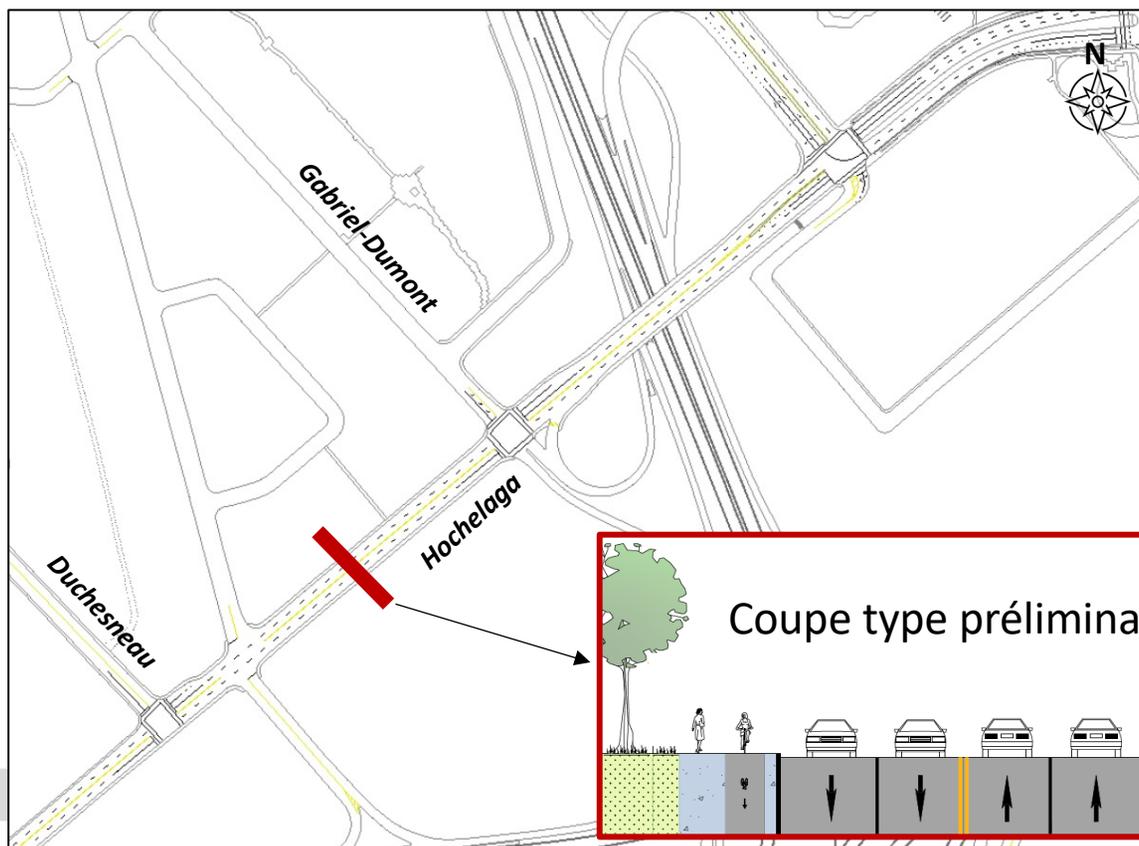
# Réaménagement de l'échangeur des ponts



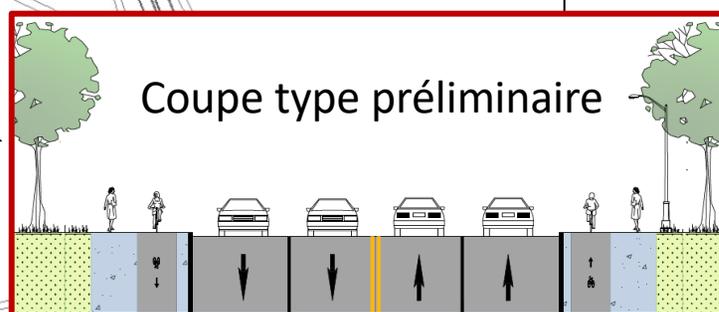
- La nouvelle configuration améliorera la circulation dans l'échangeur et **influencera les patrons de circulation du secteur.**
- La **bretelle** actuellement face à la rue Louis-Riel sera déplacée **face à l'avenue Duchesneau.**
- **Le boulevard Hochelaga sera le moyen privilégié pour rejoindre le pont de Québec** via la bretelle face à la rue Gabriel-Dumont.

[Reconstruction et aménagement des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](#)

# Prolongement du lien cyclable Hochelaga



- **Ajout de voie cyclable sur le boulevard Hochelaga** en continuité avec la piste située à l'est de Rochebelle.
- Réalisation planifiée de 2024 à 2030.
- **Maintien des deux voies de circulation** et des feux de circulation sur le boulevard Hochelaga.



# Suite de la démarche



# Processus de réalisation

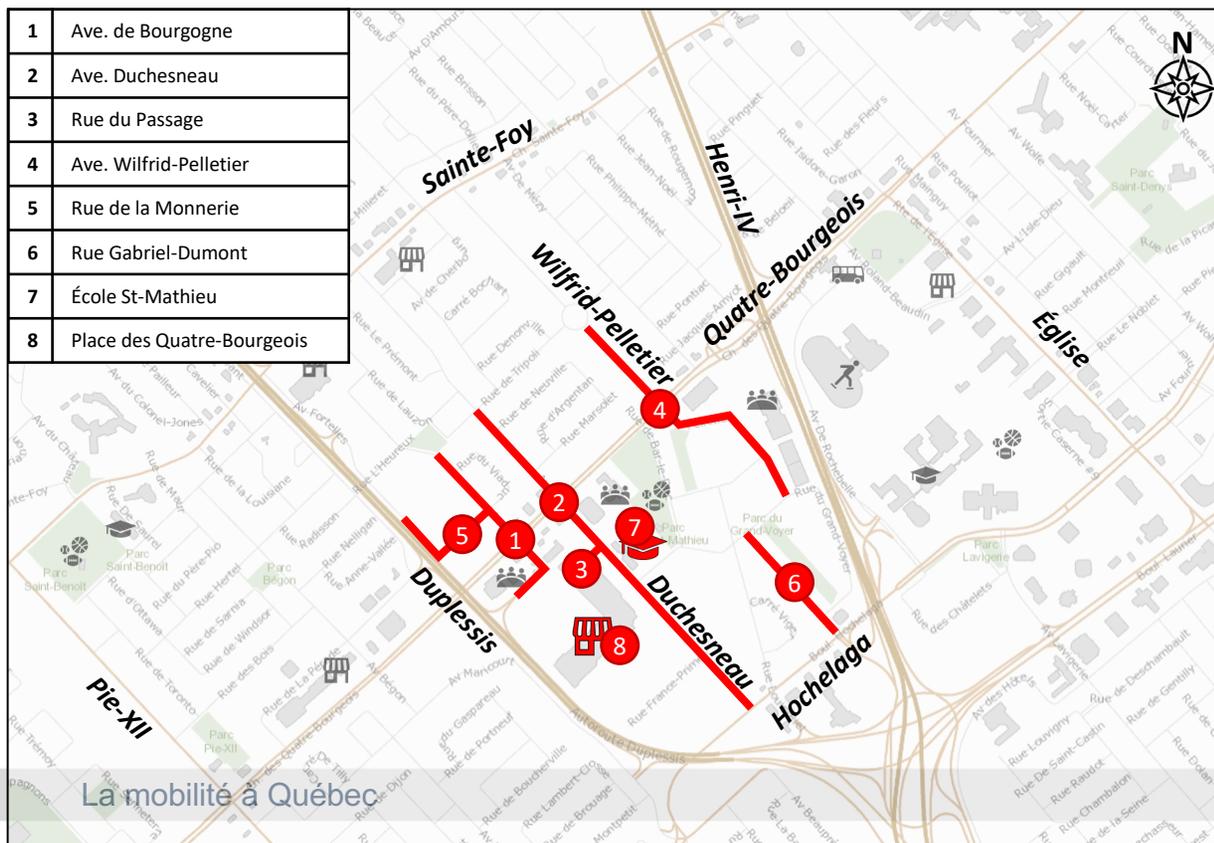
1. Identifier les besoins de déplacements pour tous les modes de transport.
2. Identifier les enjeux de mobilités du secteur et cibler leurs causes.
3. Identifier les projets pouvant impacter la mobilité du secteur.
4. Évaluer l'impact des projets sur les enjeux et les besoins de mobilité.
- 5. Élaborer des scénarios permettant de combler les besoins de mobilité et corrigeant les enjeux actuels et anticipés.**
6. Finaliser techniquement le scénario retenu.

# Priorisation des actions

- 1. Assurer la sécurité et la cohabitation des déplacements**, particulièrement entourant l'école St-Mathieu.
  - Réduire et gérer les conflits;
  - Intégrer des interfaces confortables entre les véhicules, les piétons et cyclistes.
- 2. Assurer l'accessibilité** des secteurs commerciaux et résidentiels.
  - Améliorer la connectivité du réseau local;
  - Assurer un temps de parcours acceptable pour tous les modes;
  - Assurer des itinéraires possibles pour accéder / quitter les secteurs.
- 3. Améliorer l'attractivité de l'offre de transports actifs et de transport en commun** du secteur.
  - Créer des connexions entre les liens principaux et une continuité des cheminements;
  - Augmenter l'efficacité des infrastructures (voir des infrastructures dédiées).
- 4. Assurer la fonctionnalité** des axes principaux
  - Assurer la capacité de déplacement des personnes en fonction de la demande;
  - Maintenir des temps de parcours acceptables;
  - Revoir la hiérarchie du réseau.

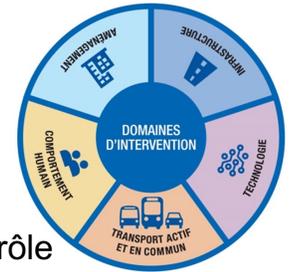
# Zones d'actions considérées

1	Ave. de Bourgogne
2	Ave. Duchesneau
3	Rue du Passage
4	Ave. Wilfrid-Pelletier
5	Rue de la Monnerie
6	Rue Gabriel-Dumont
7	École St-Mathieu
8	Place des Quatre-Bourgeois



- Zones ciblées comme **offrant les meilleures opportunités** pour influencer la mobilité du secteur.
- Les actions mises en place sur les zones **doivent être cohérentes entre elles**.
- Les actions devront en **premier lieu viser la sécurité des déplacements** sans compromettre la fonctionnalité du réseau.
- C'est à l'aide d'une **combinaison d'actions sur toutes les zones** qu'il sera possible d'offrir au secteur une offre de déplacement cohérente et sécuritaire pour tous les usagers.

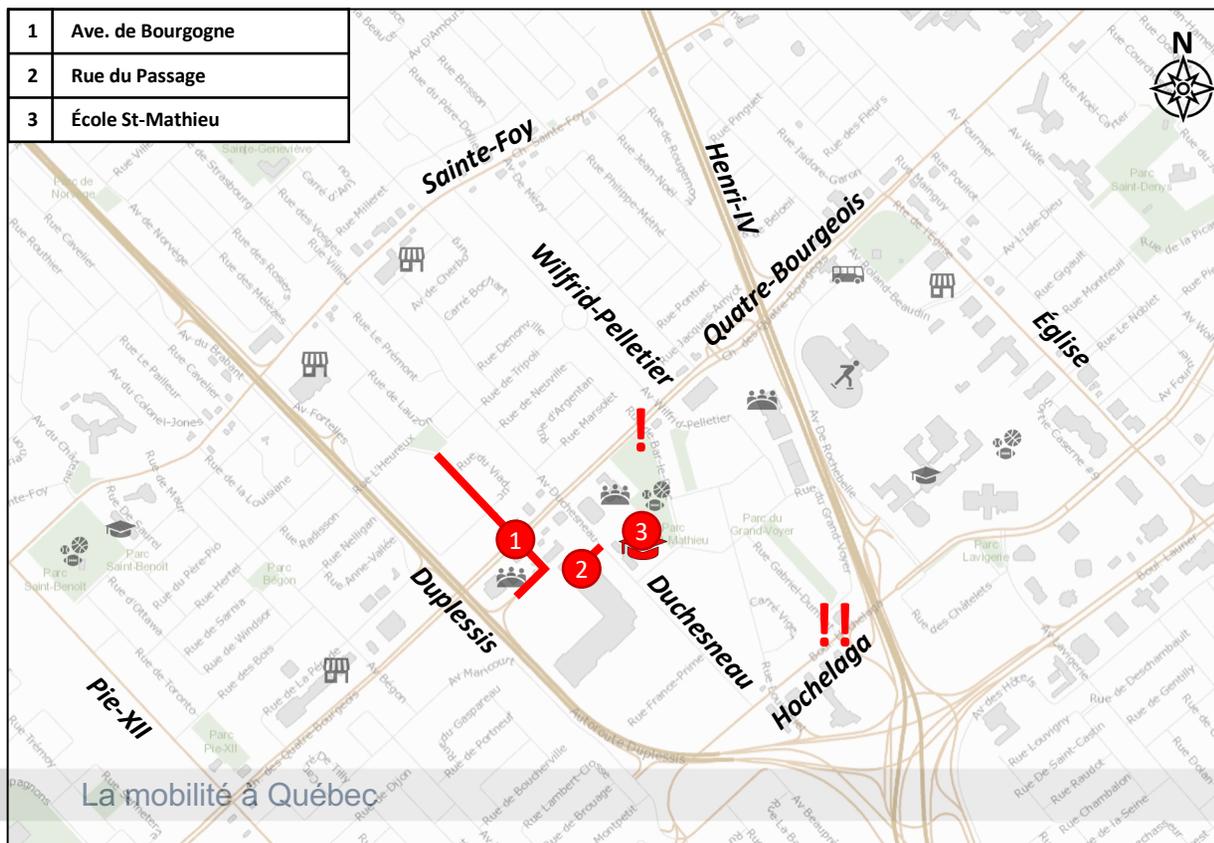
# Moyens disponibles



- **Aménager les axes** en fonction de leur rôle.
  - Considérer que le nombre de déplacements véhiculaires sur un axe est cohérent avec son rôle dans la trame de rue et le milieu.
  - Aménager l'axe afin d'y assurer la cohabitation entre tous les modes de déplacements.
  - Risque de conflits entre les différents modes de déplacement si l'aménagement est inadéquat ou insuffisant.
- **Diluer les déplacements** entre les différents axes disponibles.
  - Considérer que les déplacements d'un certain mode sur un axe sont trop nombreux par rapport à son rôle dans la trame de rue.
  - Aménager la trame de rue afin que les déplacements soient répartis adéquatement.
  - Risque d'augmenter les déplacements véhiculaires sur des axes locaux.
- **Réduire l'augmentation** des déplacements véhiculaires.
  - Considérer que le nombre de véhicules actuels et anticipés sur un axe est trop élevé.
  - Aménager une offre de déplacements alternatifs suffisamment attrayante pour encourager la variété des modes de déplacements.
  - Risque que le changement d'habitude soit long avant de prendre effet ou ne jamais se concrétiser si l'offre alternative n'est pas suffisamment attrayante.

# Priorité 1 – Sécurité et cohabitation

1	Ave. de Bourgogne
2	Rue du Passage
3	École St-Mathieu



- 1. Cohérence entre la bretelle d'autoroute Duplessis et l'avenue de Bourgogne :** aménagement autoroutier non configuré pour les différents usagers et les accès privés.
- 2. Déplacement sur la rue du Passage :** utilisée comme une rue publique, mais non aménagée pour l'ensemble des usagers.
- 3. Coordination des déplacements face à l'école Saint-Mathieu sur l'avenue Duchesneau :** cheminement écolier et traversée de rue – aménagement déficient pour les usagers actifs.

! L'intersection entre la rue de Bar-le-Duc et chemin des Quatre-Bourgeois présente des enjeux d'accidents liés aux virages à gauche qui n'existera plus avec l'ajout du RSTC.

!! L'intersection entre la rue Gabriel-Dumont et boulevard Hochelaga présente des problématiques pour les usagers du transport actif qui seront considérées dans le projet de réaménagement du boulevard Hochelaga.

# Priorité 1 – Sécurité et cohabitation

- La trame de rue existante du secteur entraîne une **augmentation constante des véhicules** sur l'avenue de Bourgogne, l'avenue Duchesneau et la rue du Passage.
- Le réaménagement du chemin des Quatre-Bourgeois pour **l'insertion planifiée du tramway** amplifie les problématiques existantes sur l'avenue Duchesneau et la rue du Passage dû à une **concentration des déplacements véhiculaires**.
- Le **développement de la Place des Quatre-Bourgeois** amplifie les problématiques existantes sur l'avenue de Bourgogne, l'avenue Duchesneau et la rue du Passage dû à un **ajout de déplacements véhiculaires**.

# Priorité 1 – Sécurité et cohabitation

Afin de **mitiger les effets indésirables** des projets du RSTC et de la Place des Quatre-Bourgeois sur la sécurité, trois actions doivent être analysées et mises en œuvre de manière coordonnée :

- **Réaménager** de Bourgogne, Duchesneau et du Passage
  - Opportunité(s) : la réalisation de plusieurs projets publics et privés dans le secteur offre un « Momentum » pour réaliser une action globale qui sera plus efficace.
  - Risque(s) : Une action globale nécessitera des coûts d'investissement et impactera les emprises riveraines.
- **Diluer** les déplacements véhiculaires de Duchesneau et du Passage
  - Opportunité(s) : diminuer les véhicules à proximité de l'école Saint-Mathieu.
  - Risque(s) : Augmenter les déplacements véhiculaires sur des axes locaux tel que Bar-le-Duc et Wilfrid-Pelletier (du Grand-Voyer / Gabriel-Dumont).
- **Réduire** l'augmentation des déplacements véhiculaires
  - Opportunité(s) : l'axe Duchesneau est le seul axe direct du secteur permettant une offre attrayante (temps de parcours et intermodalité) de transport actif et de transport en commun entre Ste-Foy et Hochelaga.
  - Risque(s) : La cohabitation de l'ensemble des modes complexifie la gestion des intersections et l'efficacité des réseaux (notamment aux heures d'achalandage comme aux heures de début et de fin des classes).

# Processus de réalisation (étapes à suivre)

5. Élaborer des scénarios cohérents permettant de combler les besoins de mobilité et corrigeant les enjeux actuels et anticipés. (**printemps 2024**)
  - Finaliser l'identification des actions possibles;
  - Conserver deux ou trois scénarios plausibles qui répondent aux enjeux et aux besoins du secteur en fonction des priorités;
  - Analyse technique préliminaire des scénarios;
  - Consulter publiquement pour identifier les enjeux potentiels du(des) scénario(s) retenu(s) (**automne 2024**).
  
6. Finaliser techniquement le scénario retenu.

