

Présentation au Conseil de quartier de Saint-Roch

29 avril 2021



Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et actifs du Québec métropolitain

Etienne Grandmont
Directeur général

 [@e_grandmont](https://twitter.com/e_grandmont)

Mission

- Accès transports viables est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir de la mobilité dans la région métropolitaine de Québec.
- La mission principale d'Accès transports viables est de **promouvoir les modes de déplacements viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices** des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

Plan de la présentation

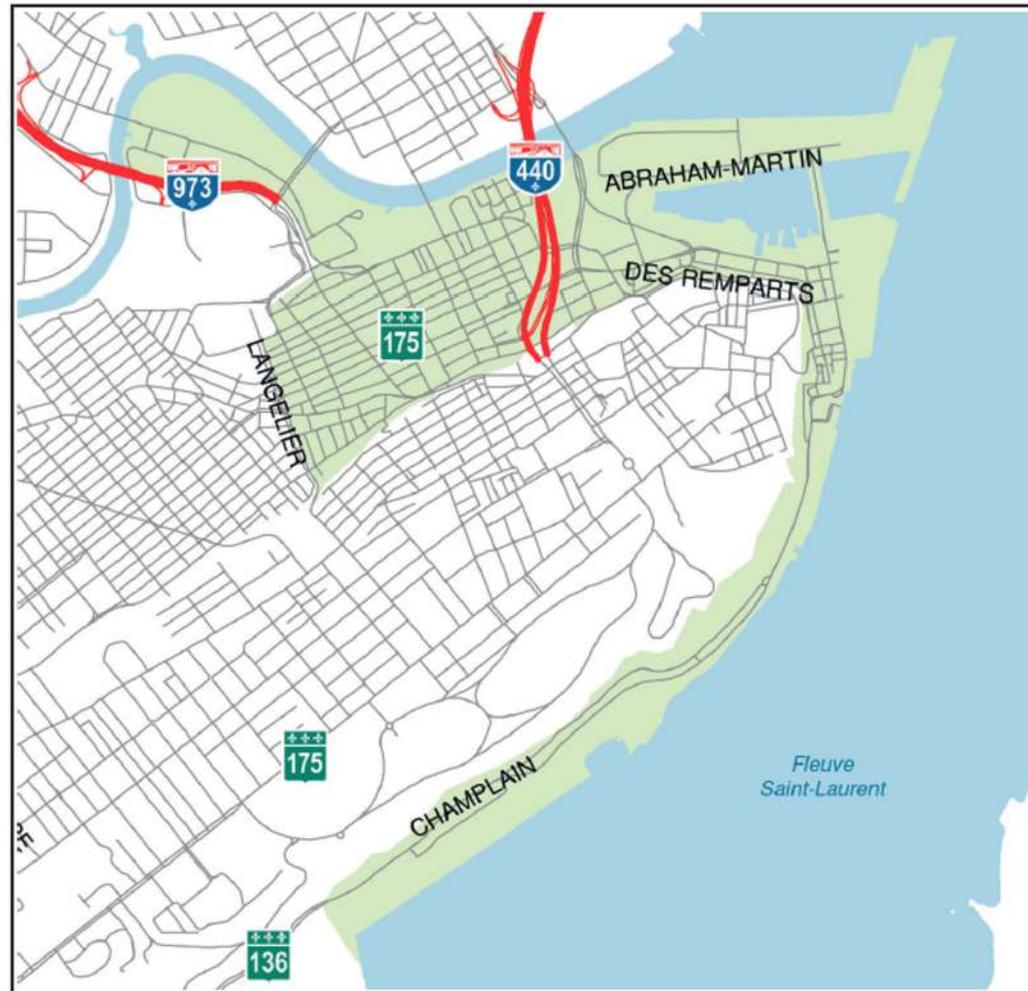
- Portrait de la mobilité du quartier
- Effets du Réseau structurant de transport en commun
- Mesures pour les modes actifs

Plan du quartier



Source: Ville de Québec,
Portrait sociodémographique
et économique du quartier
Saint-Roch

Secteur « Basse-Ville Est » de l'enquête Origine-Destination



Source: EOD 2017

Un secteur central avec des ménages de petite taille, composés de jeunes professionnel.le.s

Répartitions des résidents selon l'âge en %			
Âge	Saint-Roch	Arr. Cité-Limoilou	Ville de Québec
Population	7 810	107 885	531 900
0-14	8,5	9,8	14,1
15-24	10,1	10,3	11,4
25-44	38,7	31,9	26,4
45-64	27,1	25,8	27,5
65 et +	15,6	22,4	20,6
Âge médian	38,7	43	43,3

Source: Statistique Canada: recensement de 2016

	Ville de Québec	Saint-Roch
Revenu moyen des ménages en 2015	75 724	46 909
Taux de chômage	5%	8%
Non-immigrants	91,8%	86%
Immigrants	7,2%	14,0%

Une faible motorisation favorable aux modes durables

Taux de motorisation			
	Quartiers	Arr. Cité Limoilou	Ville de Québec
Saint-Roch	0,61	0,80	1,28
Saint-Jean-Baptiste Vieux Québec	0,60		
Saint-Sauveur	0,75		
Vieux Limoilou et Maizerets	0,86		

Typologie des ménages			
	Saint-Roch	Arr. Cité Limoilou	Ville de Québec
Ménages sans voiture	46,3%	35,2%	15,4%
Ménages avec une voiture	47%	51,5%	49,4%
Ménages avec 2 voitures et +	6,7%	12,3%	35,2%

Le quartier le plus « actif » de Québec

Modes de déplacements produits sur 24h				
	Ville de Québec	Arr. Cité Limoilou	Saint-Roch	
	%	%	Nombre	%
Automobile	76,5	55	11 206	44,9
Transport en commun	8,3	13,3	3 081	12,3
Non motorisés	12,4	30,3	10 130	40,5
Autres	2,9	2,2	790	3,2
Total	100,0	100,0	24 983	100,0



90–100 Walker’s Paradise Daily errands do not require a car
70–89 Very Walkable Most errands can be accomplished on foot
 50–69 Somewhat Walkable Some errands can be accomplished on foot
 25–49 Car-Dependent Most errands require a car
 0–24 Car-Dependent Almost all errands require a car



90–100 Biker’s Paradise Daily errands can be accomplished on a bike
70–89 Very Bikeable Biking is convenient for most trips
 50–69 Bikeable Some bike infrastructure
 0–49 Somewhat Bikeable Minimal bike infrastructure

Sources:

- Enquête Origine destination 2017 de la région de Québec
- walkscore.com

Un pôle d'attraction principal de la région métropolitaine

Tableau 15 – Taux d'usage de chacun des modes selon la zone de destination (Tous les motifs sauf «Retour au domicile»)

Zone de destination	Auto cond.	Auto pass.	RTC	STLévis	Autobus scolaire	Taxi	Traversier	Vélo	À pied	Déplacements-personnes
1 Colline Parlementaire / Vieux-Québec	41,0 %	10,4 %	21,8 %	1,1 %	0,6 %	0,5 %	0,8 %	1,5 %	24,9 %	65 183
2 Plateau centre de Sainte-Foy	63,5 %	14,3 %	11,8 %	1,1 %	1,6 %	0,4 %	0,0 %	1,1 %	6,3 %	57 300
3 Secteur Lebourgneuf	78,0 %	16,4 %	3,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	1,4 %	57 171
4 Université Laval / Cégep de Sainte-Foy / Les Halles Sainte-Foy / Quartier QB	50,3 %	11,3 %	24,2 %	3,8 %	0,3 %	0,1 %	0,0 %	2,8 %	9,1 %	51 444
5 Saint-Roch / Vieux-Port	41,4 %	8,0 %	15,5 %	0,6 %	0,0 %	0,3 %	1,3 %	4,2 %	29,3 %	33 735
6 Lévis centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins	77,9 %	15,0 %	0,0 %	1,9 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,4 %	4,1 %	22 054
7 Méga Centre Beauport	74,5 %	18,7 %	1,9 %	0,0 %	0,5 %	0,4 %	0,0 %	0,6 %	3,1 %	21 332
8 Méga Centre Rive-Sud	76,1 %	16,2 %	0,2 %	2,8 %	2,8 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	1,7 %	19 403
9 Trait-Carré / Charlesbourg / Cégep Limoilou campus de Charlesbourg	65,6 %	14,6 %	7,3 %	0,0 %	4,6 %	0,3 %	0,0 %	0,7 %	6,5 %	17 724
10 Secteur boulevard Wilfrid-Hamel	69,4 %	14,7 %	7,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	1,7 %	5,9 %	16 616
11 Parc industriel Jean-Talon / Parc industriel Duberger	81,7 %	9,6 %	4,9 %	0,2 %	0,0 %	0,4 %	0,0 %	1,1 %	1,2 %	13 332
12 Mouvement Desjardins / UQAR	65,6 %	10,1 %	0,8 %	6,9 %	11,5 %	0,2 %	0,7 %	0,8 %	4,9 %	12 032
13 Méga Centre Duplessis	74,2 %	22,8 %	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	1,3 %	11 072
14 Vanier / Parc industriel Cardinal / Pierre-Bertrand / Marais	84,5 %	11,0 %	0,9 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,0 %	1,5 %	0,9 %	11 056
15 Parc industriel Colbert	79,8 %	16,5 %	2,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	0,8 %	10 011
16 Parc industriel Armand-Viau / Carrefour Les Saules	82,8 %	11,4 %	2,4 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	2,0 %	9 485
17 Hôtel de ville de Lévis / boulevard Guillaume-Couture / Juvénat Notre-Dame	59,0 %	15,1 %	0,5 %	9,3 %	8,6 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	6,3 %	8 363
18 Cégep Garneau	41,1 %	12,3 %	39,8 %	4,4 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	2,4 %	4,2 %	7 691
19 Sainte-Foy Ouest / Édifice Marly / Collège des Compagnons	49,6 %	13,2 %	22,3 %	0,8 %	7,4 %	0,1 %	0,0 %	1,7 %	6,1 %	7 244
20 Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec (IUCPQ) / Plaza Laval	75,6 %	11,3 %	6,2 %	0,1 %	0,4 %	0,3 %	0,0 %	0,2 %	5,1 %	6 351
21 Hôpital de l'Enfant-Jésus	72,2 %	14,0 %	6,8 %	0,0 %	0,0 %	0,9 %	0,0 %	1,3 %	5,2 %	5 763
22 Hôtel-Dieu de Lévis / Collège de Lévis	67,4 %	11,8 %	1,1 %	9,9 %	3,8 %	0,8 %	1,1 %	0,8 %	4,8 %	4 996

Des déplacements attirés encore majoritairement motorisés

Modes de déplacements attirés sur 24h

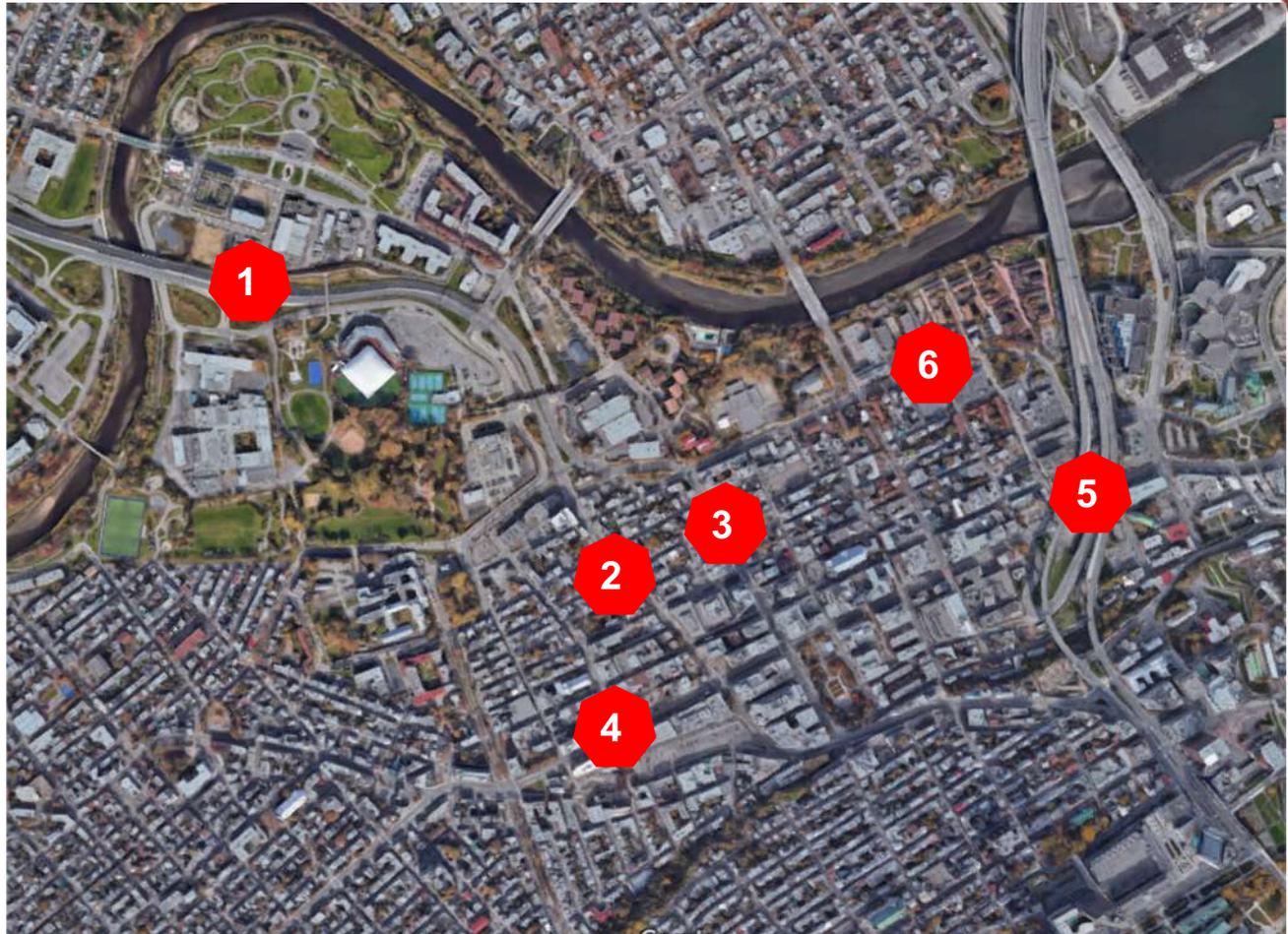
	Rapport aux produits
Automobile	51,9%
TC	15,0%
Non motorisés	32,1%
Autres	2,9%

1/2/3 : Autoroute
Laurentienne +
Dorchester et Couronne

4 : Boulevard Charest

5 : Autoroute Dufferin-
Montmorency

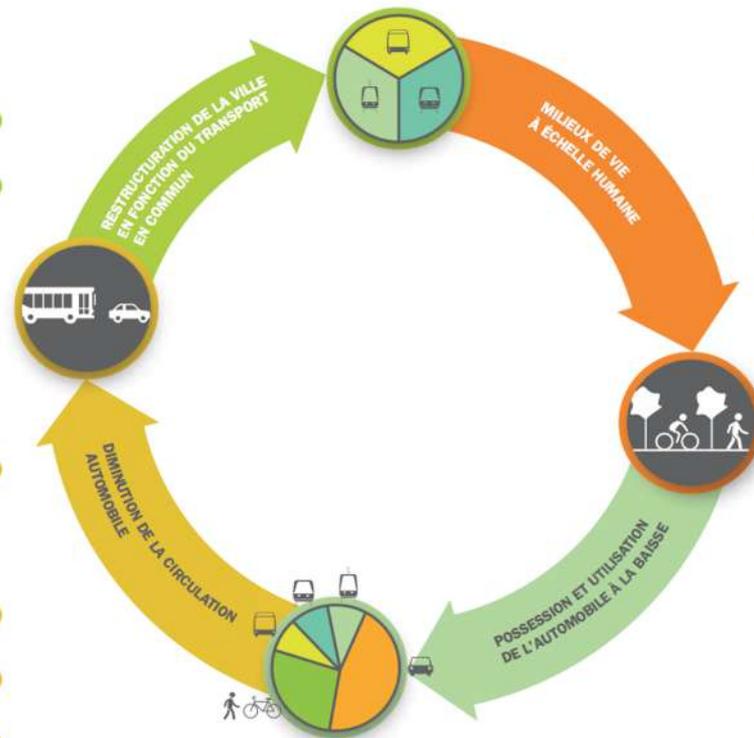
6 : Rue du Prince
Édouard



Les effets du Réseau structurant sur la mobilité dans le quartier

- Resserrement des périmètres d'urbanisation et bonne localisation à l'échelle métropolitaine des principales activités génératrices de déplacements
- Investissements pour développer les transports collectifs et actifs
- Urbanisation structurée en fonction des déplacements actifs et de la proximité au transport en commun structurant

- Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports
- Diminution des nuisances de la gestion routière
- Diminution des besoins en infrastructures routières
- Fonds disponibles pour le développement des transports collectifs et actifs



- Proximité des services :
 - Cadre de vie compact
 - Plus grande mixité verticale et horizontale des activités
 - Perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs et collectifs
- Environnement urbain favorable aux transports actifs
- Accroissement de la compétitivité des modes collectifs et actifs

- Diminution du nombre d'automobiles
- Diminution de la motorisation des déplacements
- Réduction des distances parcourues en voiture
- Réduction de la part des déplacements effectués en voitures au profit de ceux effectués en transports collectifs et actifs

Les effets du Réseau structurant sur la mobilité dans le quartier

1

Resserrement des périmètres d'urbanisation et bonne localisation à l'échelle métropolitaine des principales activités génératrices de déplacements

Investissements pour développer les transports collectifs et actifs

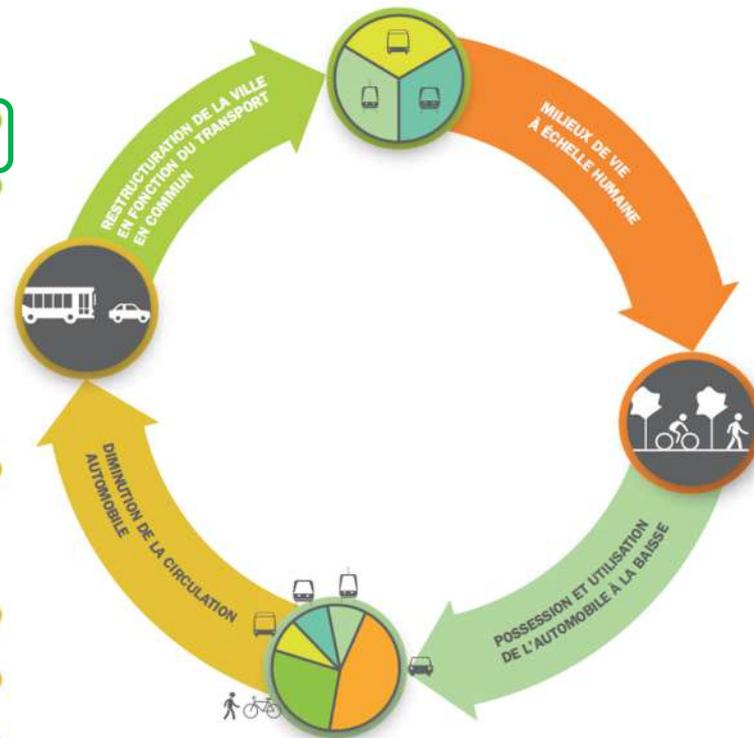
Urbanisation structurée en fonction des déplacements actifs et de la proximité au transport en commun structurant

Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports

Diminution des nuisances de la congestion routière

Diminution des besoins en infrastructures routières

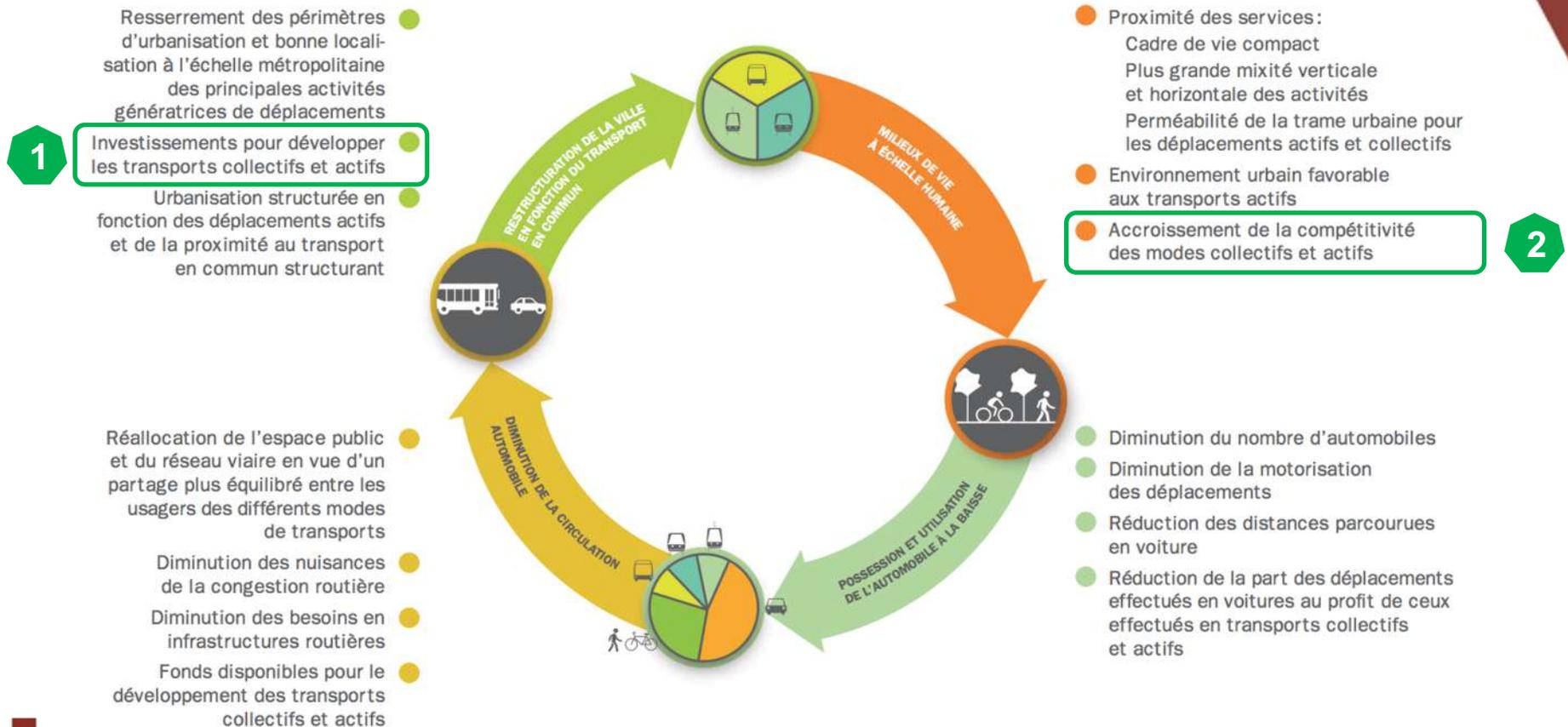
Fonds disponibles pour le développement des transports collectifs et actifs



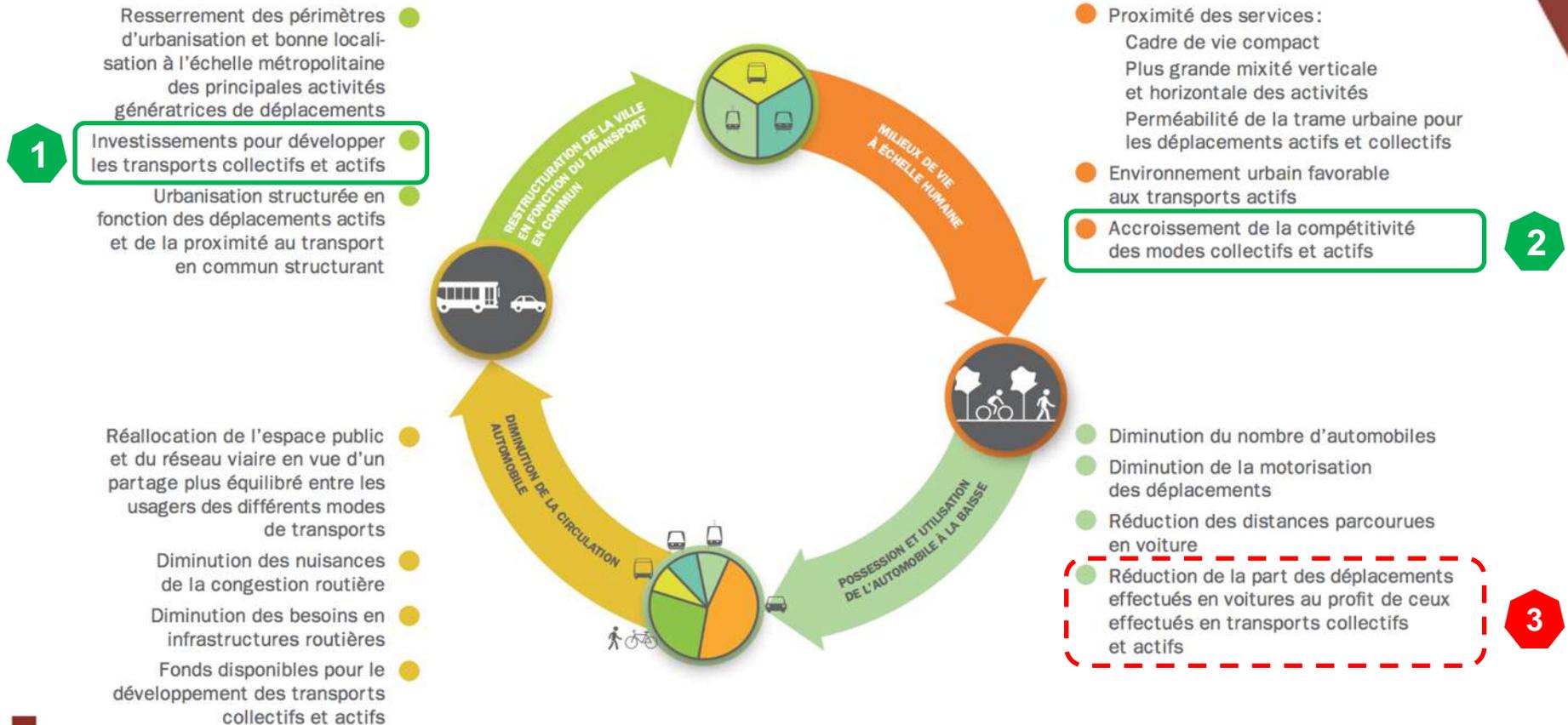
- Proximité des services :
 - Cadre de vie compact
 - Plus grande mixité verticale et horizontale des activités
 - Perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs et collectifs
- Environnement urbain favorable aux transports actifs
- Accroissement de la compétitivité des modes collectifs et actifs

- Diminution du nombre d'automobiles
- Diminution de la motorisation des déplacements
- Réduction des distances parcourues en voiture
- Réduction de la part des déplacements effectués en voitures au profit de ceux effectués en transports collectifs et actifs

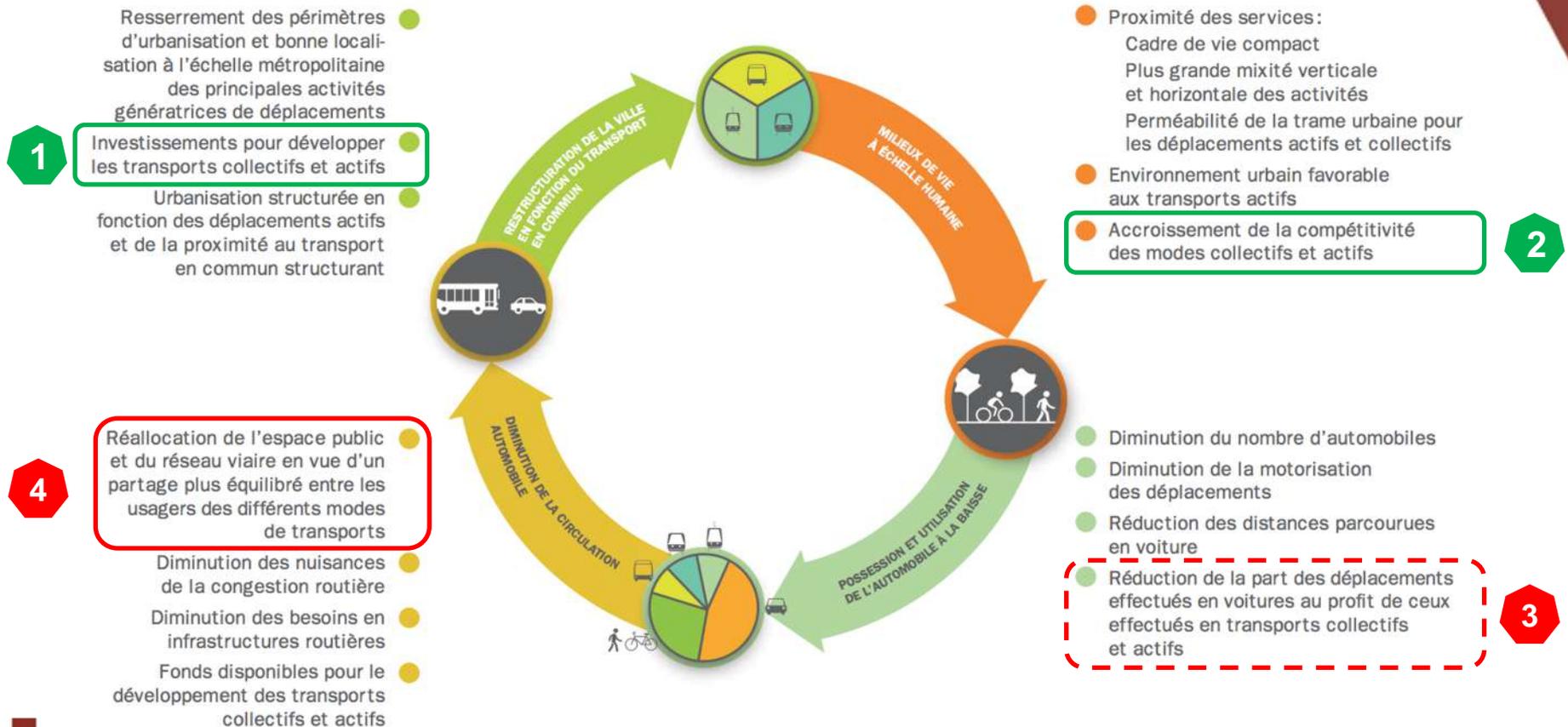
Les effets du Réseau structurant sur la mobilité dans le quartier



Les effets du Réseau structurant sur la mobilité dans le quartier



Les effets du Réseau structurant sur la mobilité dans le quartier



Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes

4

Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports

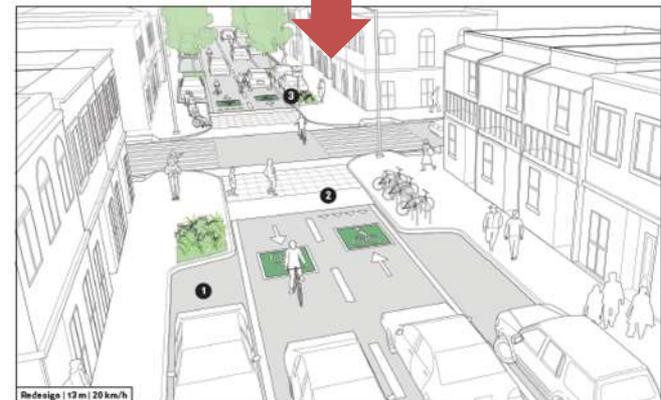


1 - Désinciter aux déplacements auto

Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes

Balises pour une politique de stationnement

- supprimer les ratios minimums de cases à aménager
- imposer des ratios maximums
- identifier le taux d'utilisation des places de stationnement existantes, selon les temporalités
- prendre en compte les ententes de partages avec des aires existantes - et les cases d'autopartage - dans les ratios maximum



4

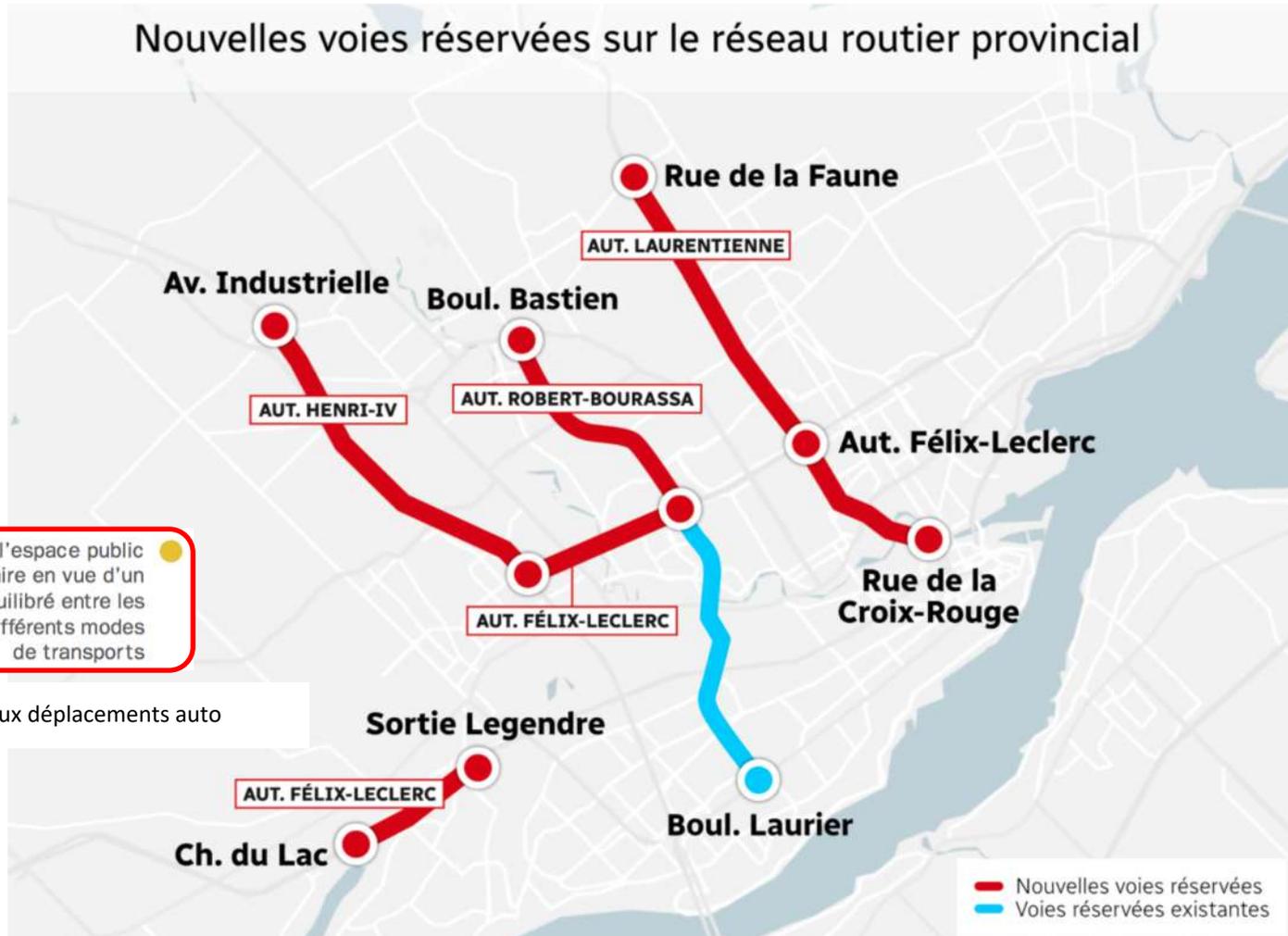
Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports



1 - Désinciter aux déplacements auto

Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes

Nouvelles voies réservées sur le réseau routier provincial



4

Réallocation de l'espace public et du réseau viarie en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports



1 - Désinciter aux déplacements auto

Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes

4

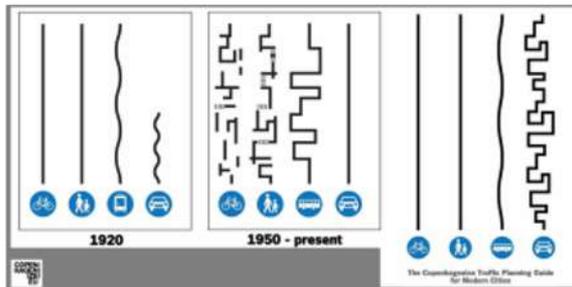
Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports

1 - Désinciter aux déplacements auto

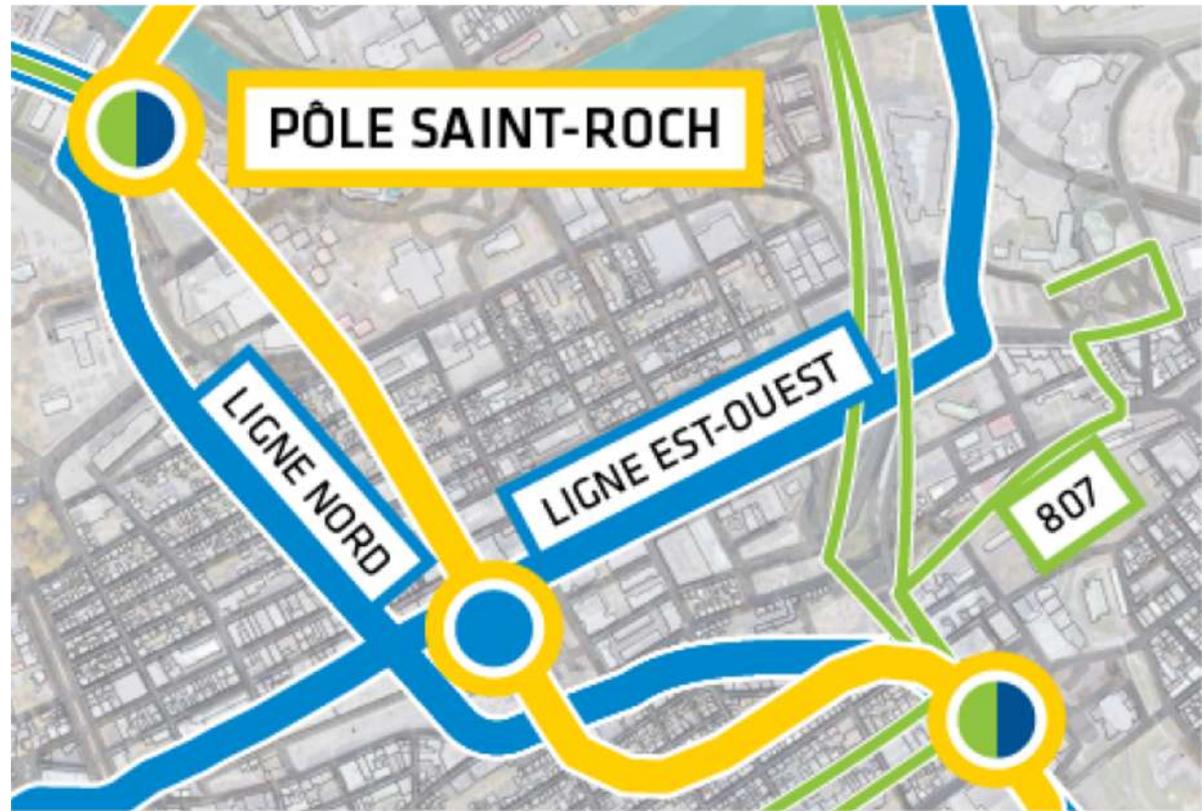


2 - Réorganiser la trame urbaine

Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes



Source: Copenhagenize



Source: Vivre en Ville

4

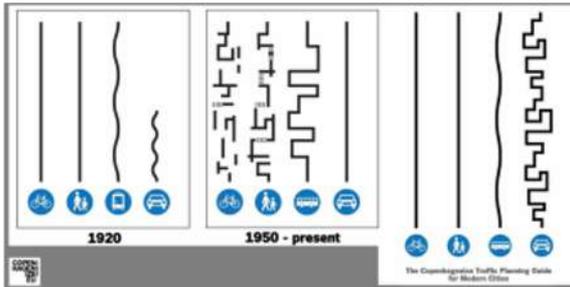
Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports

1 - Désinciter aux déplacements auto



2 - Réorganiser la trame urbaine

Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes



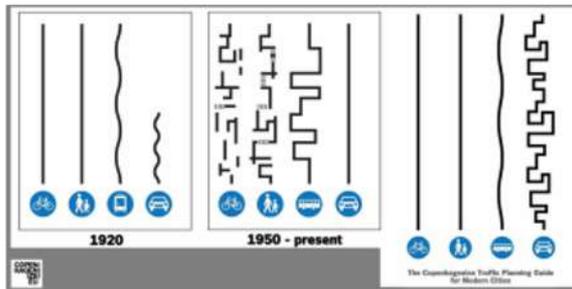
Source: Copenhagenize

4

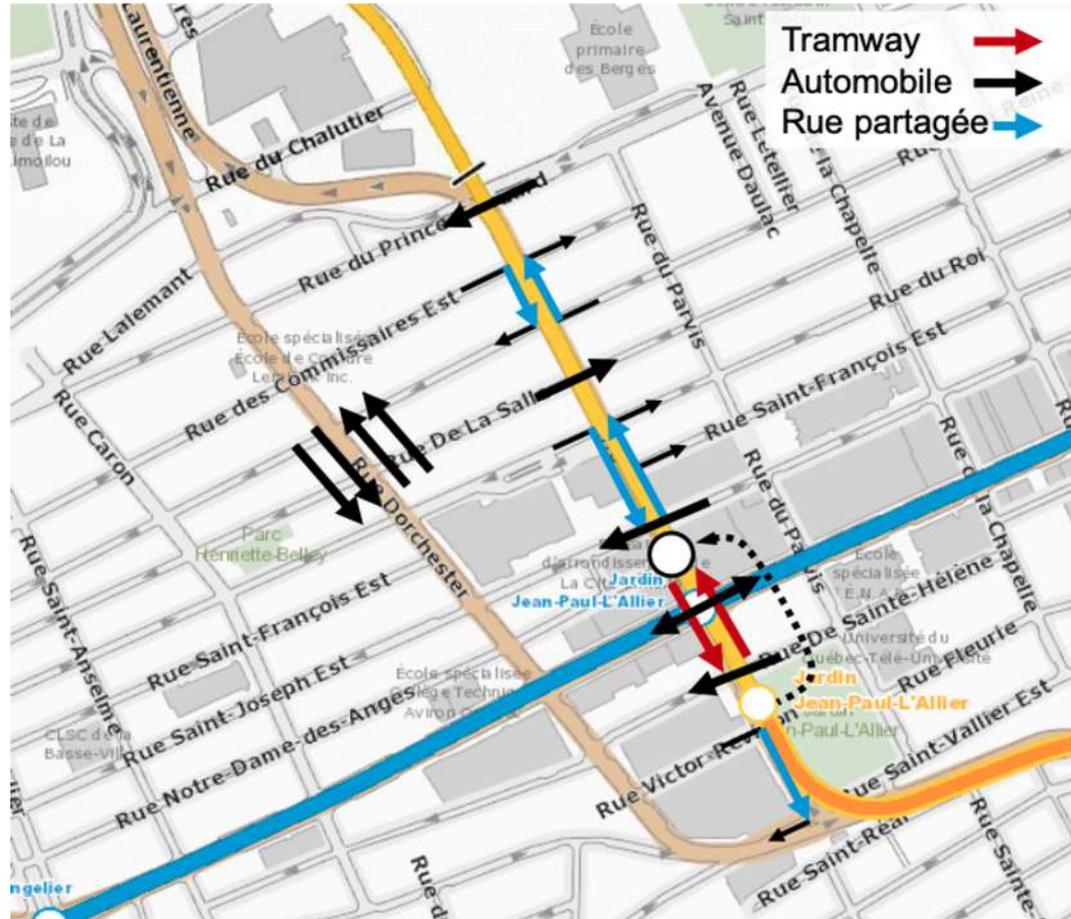
Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports

- 1 - Désinciter aux déplacements auto
- 2 - Réorganiser la trame urbaine
- 3 - Adapter la circulation automobile locale

Des mesures complémentaires pour rééquilibrer les modes



Source: Copenhagenize



4

Réallocation de l'espace public et du réseau viarie en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports

- 1 - Désinciter aux déplacements auto
- 2 - Réorganiser la trame urbaine
- 3 - Adapter la circulation automobile locale

Source: Bureau de projet du RSTC, mai 2020

Sécuriser les déplacements à pied et à vélo

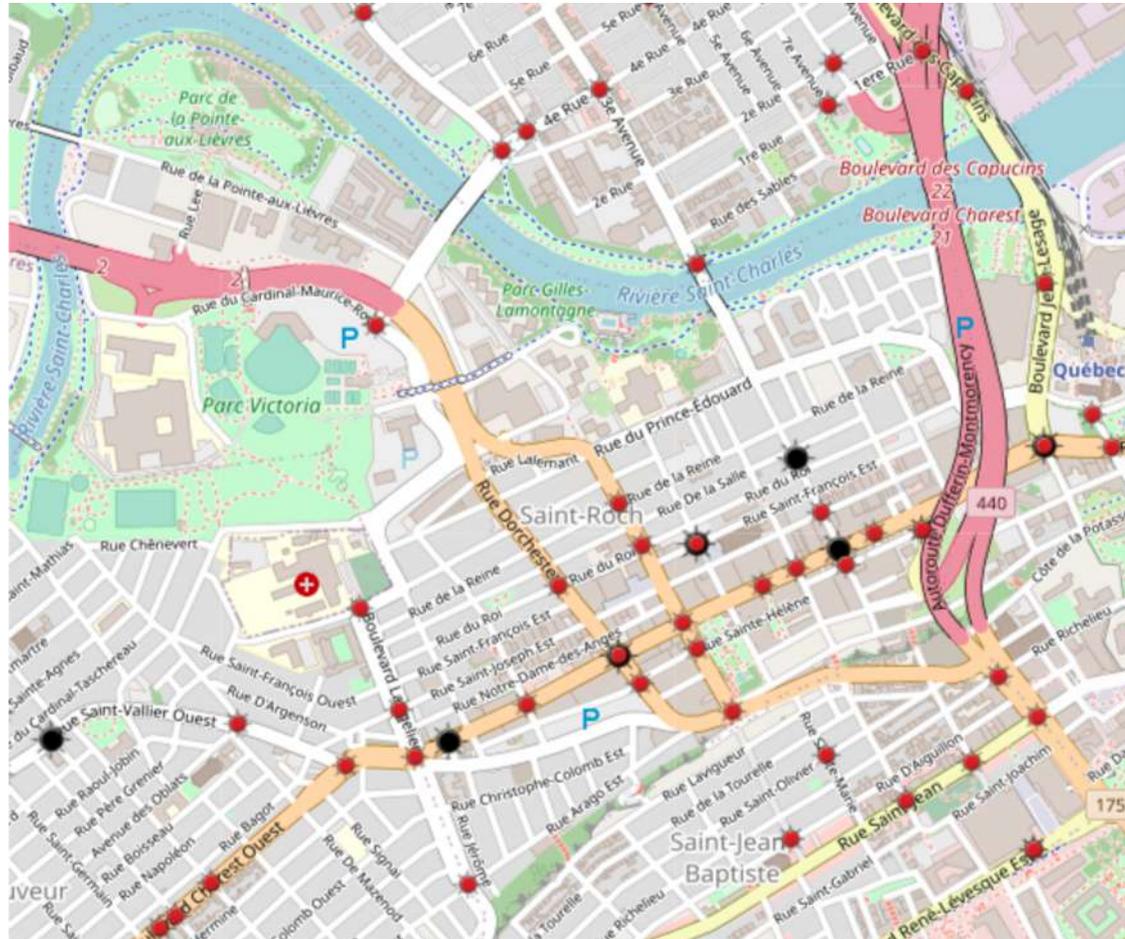
Collisions piétons et cyclistes / automobilistes – Saint-Roch – 2005-2018



Source : Société de l'assurance automobile du Québec, *Fichiers des accidents 2005 à 2018*, modifiés par Accès transports viables, Open Street Map

Sécuriser les déplacements à pied et à vélo

Collisions graves et mortels – Saint-Roch – 2005-2018



Accidents graves

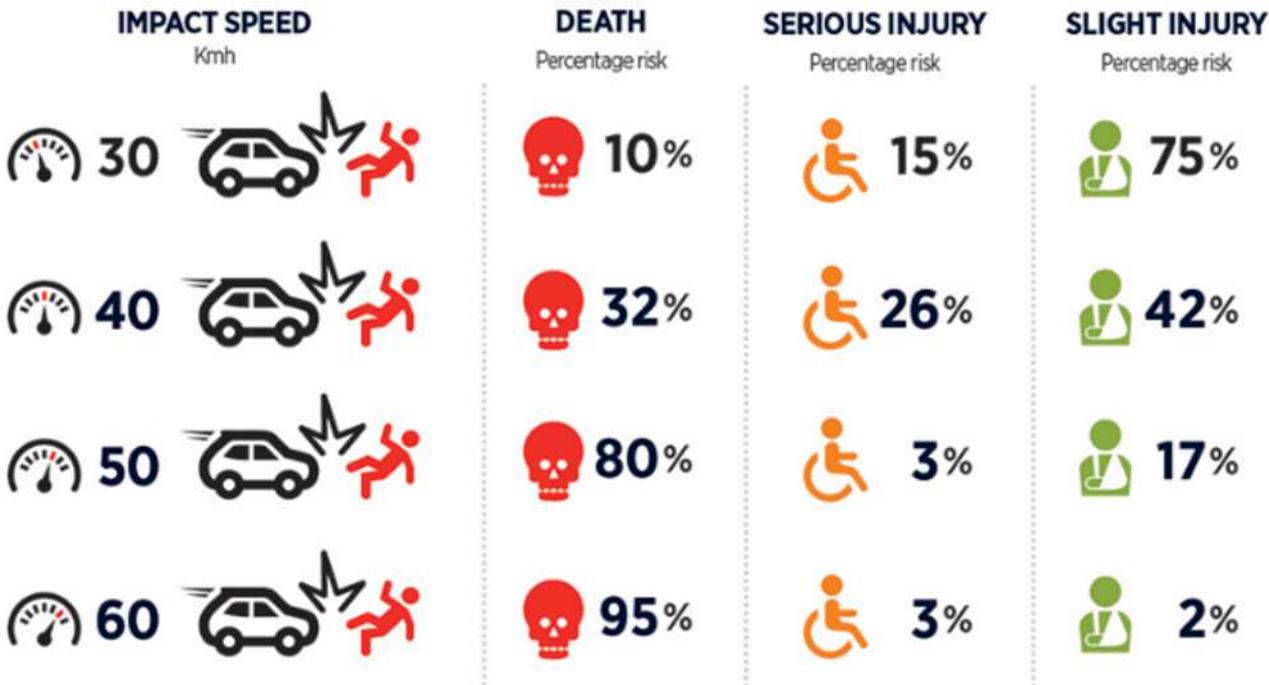


Accidents mortels



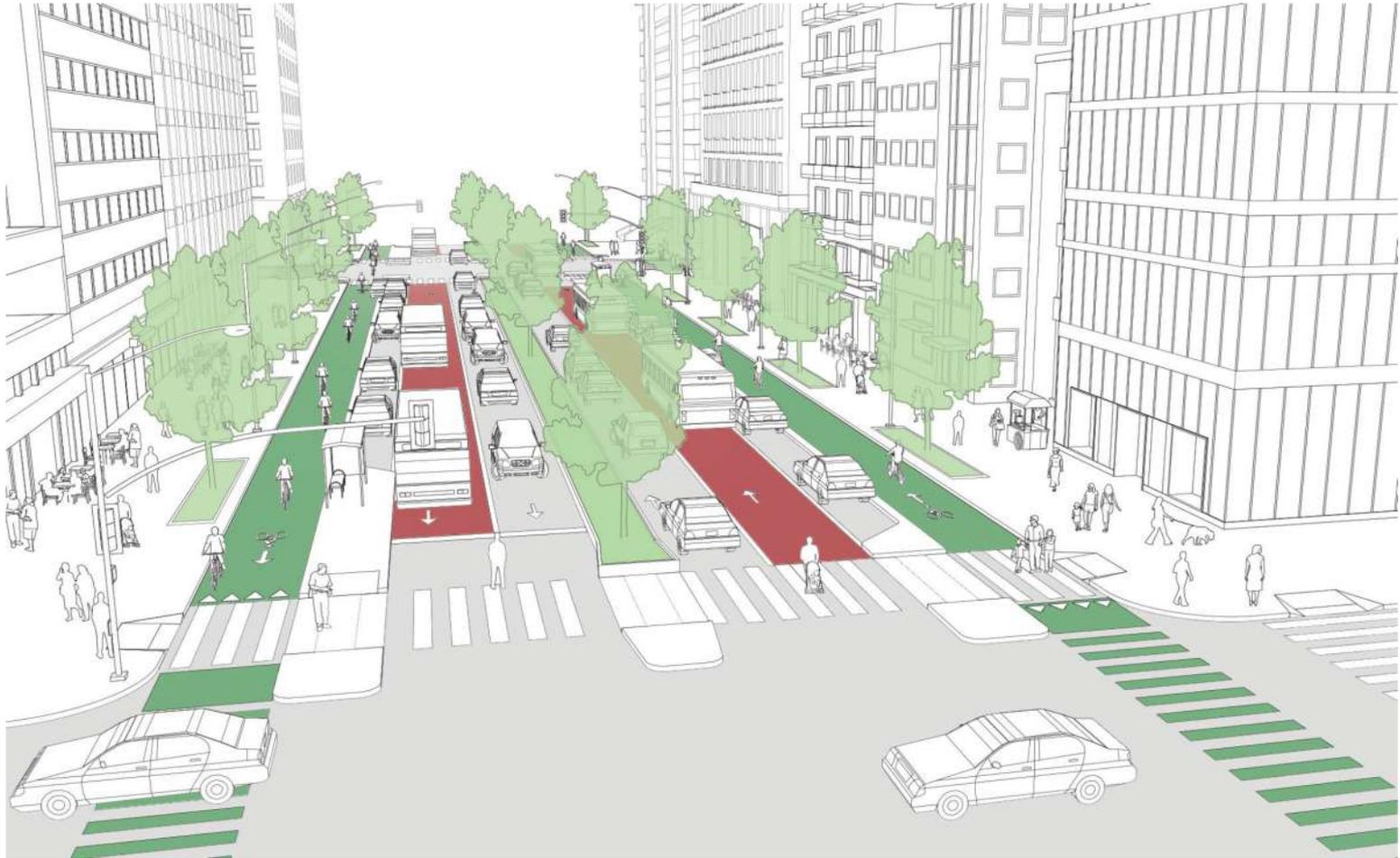
Sécuriser les déplacements à pied ou à vélo

Death and injury risk percentages



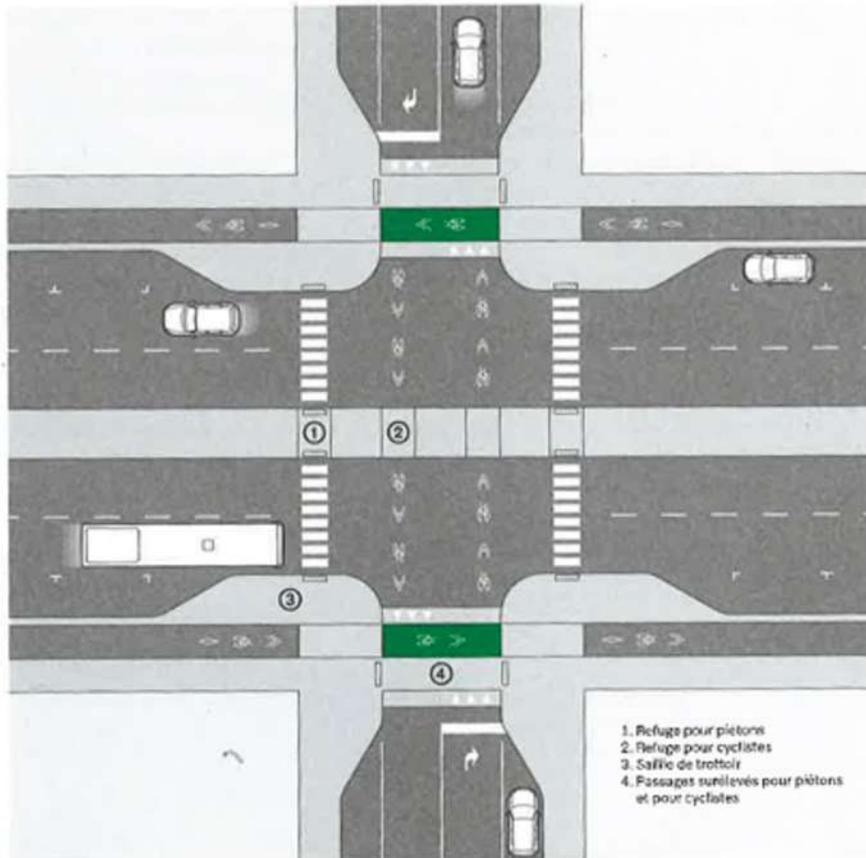
Source : Auckland Transport

Exemple de boulevard sécuritaire

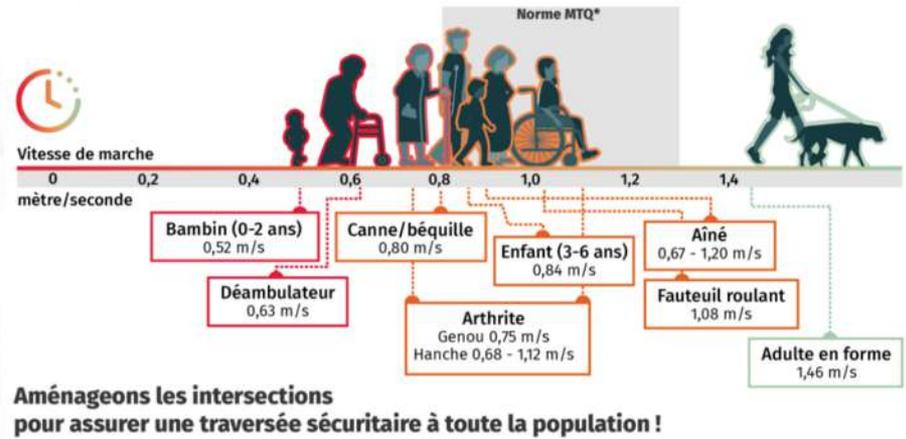


Portrait – Réseau structurant – Modes actifs

Exemple de boulevard sécuritaire



Source : Vélo Québec, Aménager pour les piétons et les cyclistes, 2020

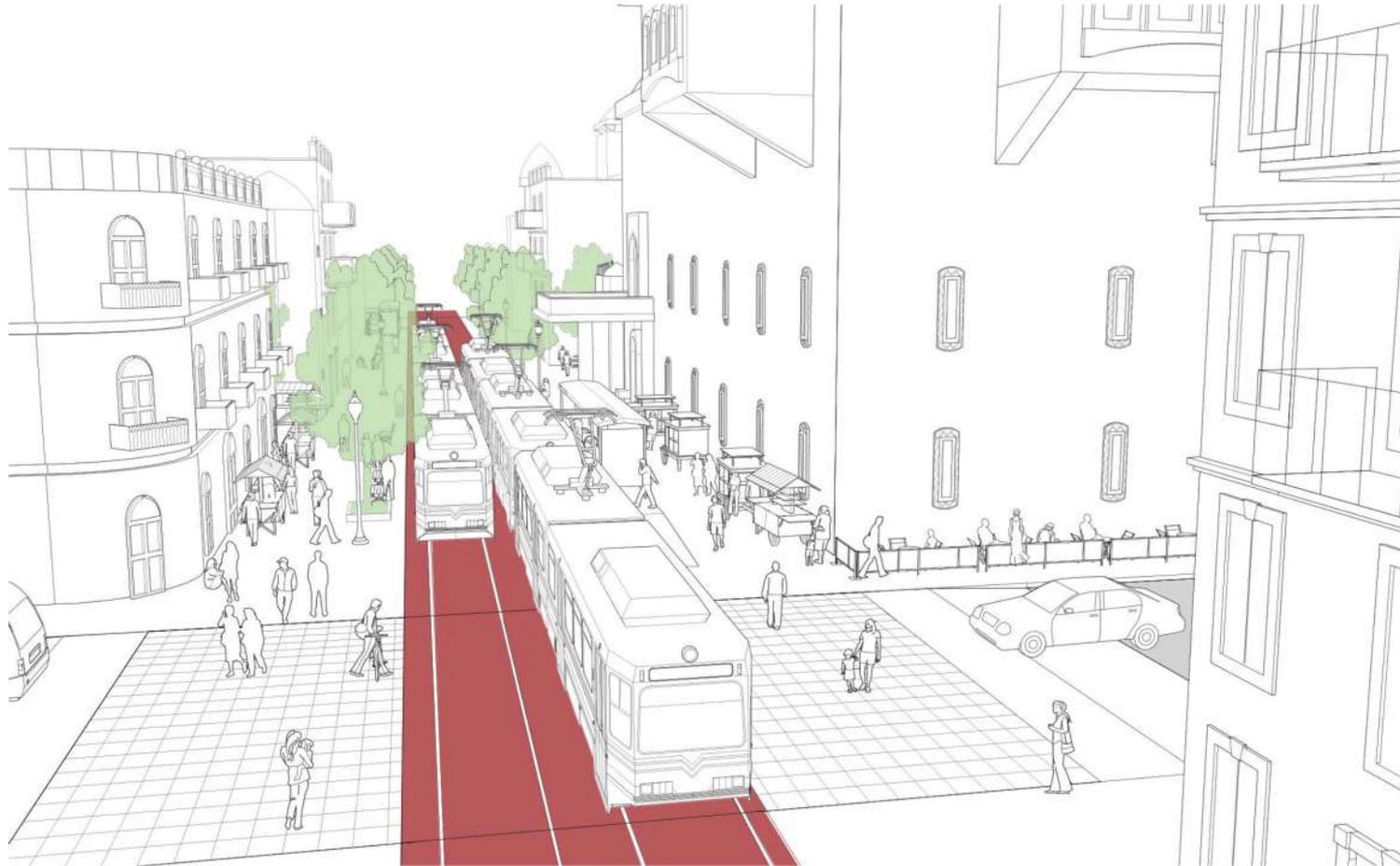


Source : Image inspirée de McMillan, T., Lopez, A., & Cooper, J. (2018). Safe Routes for Older Adults. UC, Berkeley SafeTREC. <https://escholarship.org/uc/item/011tw66c>

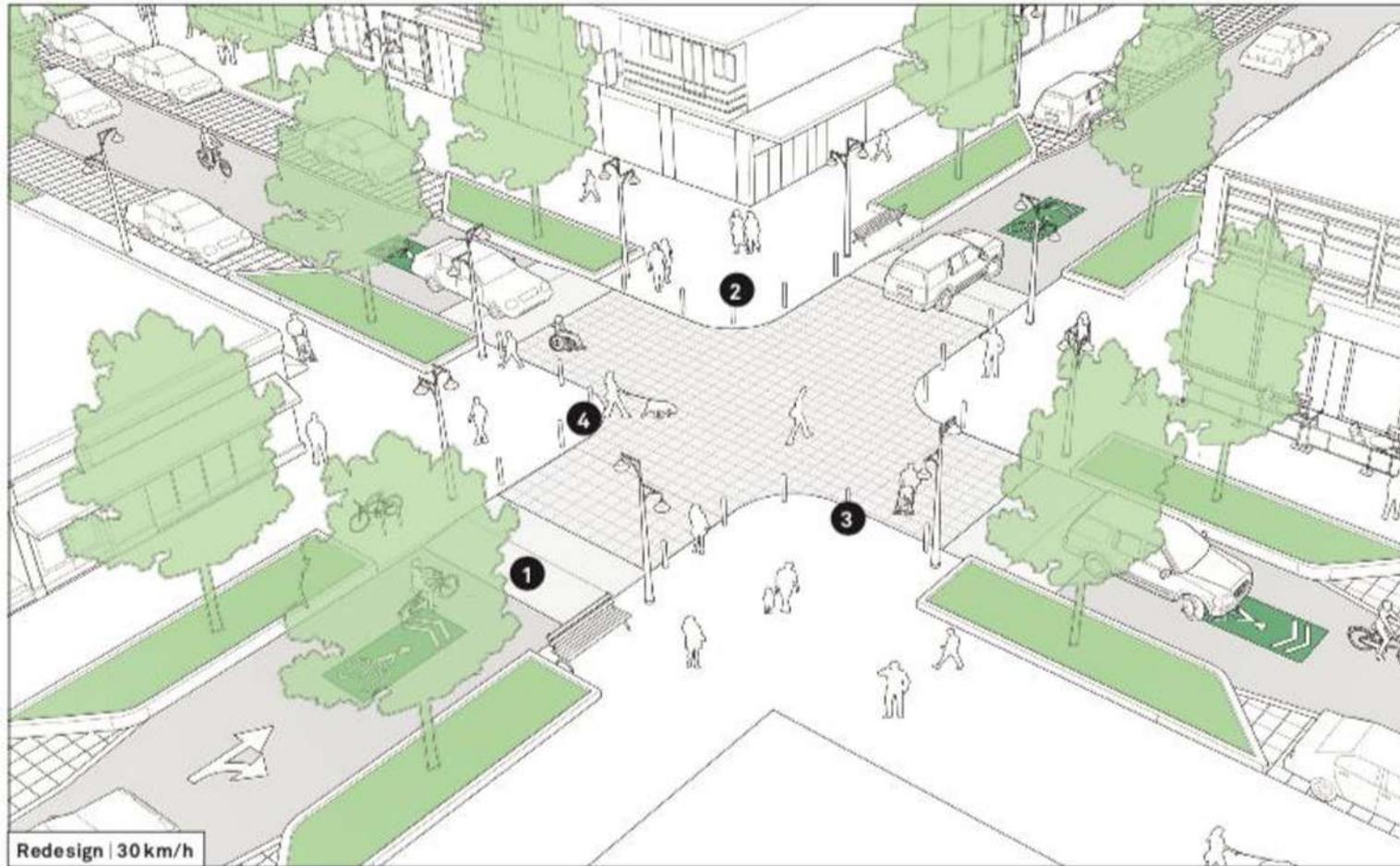
* Vitesse de marche utilisée pour le calcul de dégagement du feu piéton selon le milieu

Source : Piétons Québec

Exemple de boulevard sécuritaire



Exemples d'intersections sécuritaires entre rues locales



Merci!