

> La mobilité à Québec

École primaire des Deux-Moulins, bâtiment du Rucher

Sécurisation du corridor scolaire

Service du transport et de la mobilité intelligente
Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
29 avril 2024



Plan de la présentation

1. Objectifs de la rencontre
2. Mise en contexte
3. Situation actuelle
4. Résultats du questionnaire en ligne
5. Objectifs d'intervention
6. Présentation du projet
7. Prochaines étapes



Sécurité
routière



Mobilité
active

Objectifs de la rencontre



Objectifs de la rencontre

- Présenter la phase I du projet de réaménagement du corridor scolaire de l'école primaire des Deux-Moulins, pavillon du Rucher
- Présenter les prochaines étapes du projet



Sécurité
routière



Mobilité
active

Mise en contexte



Stratégie de sécurité routière

- La sécurité routière est au cœur des préoccupations de la Ville
- Notre Stratégie de sécurité routière 2020-2024 en chiffres :
 - **60 M\$** sur 5 ans, **dont 25 M\$ pour les trottoirs (5 M\$/année)**
 - **115** cheminements scolaires revus, corrigés et aménagés
 - **18** policiers dédiés à temps plein (Bureau de la sécurité routière)
 - **460+** traverses piétonnes réaménagées et sécurisées
 - **35** afficheurs de vitesse utilisés sur l'ensemble du territoire
 - **1** campagne de sensibilisation *À Québec, on dit oui à la courtoisie*



Stratégie de sécurité routière – Corridors scolaires

Objectifs et cibles

- Sécuriser
 - Les déplacements des écoliers
 - L'accès au site de l'école
 - Les traverses piétonnes
 - Les zones de débarcadère
- Signaliser la zone scolaire
- Favoriser les déplacements actifs

Pour 2024

- Aucune collision mortelle ou grave autour des écoles
- Diminution de 50 % ou plus des collisions mortelles ou graves sur tout le territoire

Pour 2040

- Zéro décès de piétons et de cyclistes

**Les cibles sont ambitieuses, mais réalistes.
L'évolution des perceptions et du comportement
de tous les usagers de la route
s'échelonnera sur plusieurs années.**

Stratégie de sécurité routière – Corridors scolaires

Concepts d'aménagement

- **Géométrie de la rue**
 - Construction ou élargissement de trottoirs, intersections surélevées, création de débarcadères, etc.
- **Signalisation lumineuse**
 - Panneaux de vitesse variable, panneaux clignotants, etc.
- **Marquage au sol**
 - Traverses piétonnes pour les écoliers, etc.
- **Signalisation statique**
 - Panneaux de zones scolaires et de corridors scolaires, etc.

Vision de la mobilité active

- Accélérer le développement des réseaux de mobilité active et assurer l'accès au transport en commun
- Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps
- Assurer un niveau de confort des aménagements pour tous
- Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitateur dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité





Sécurité
routière



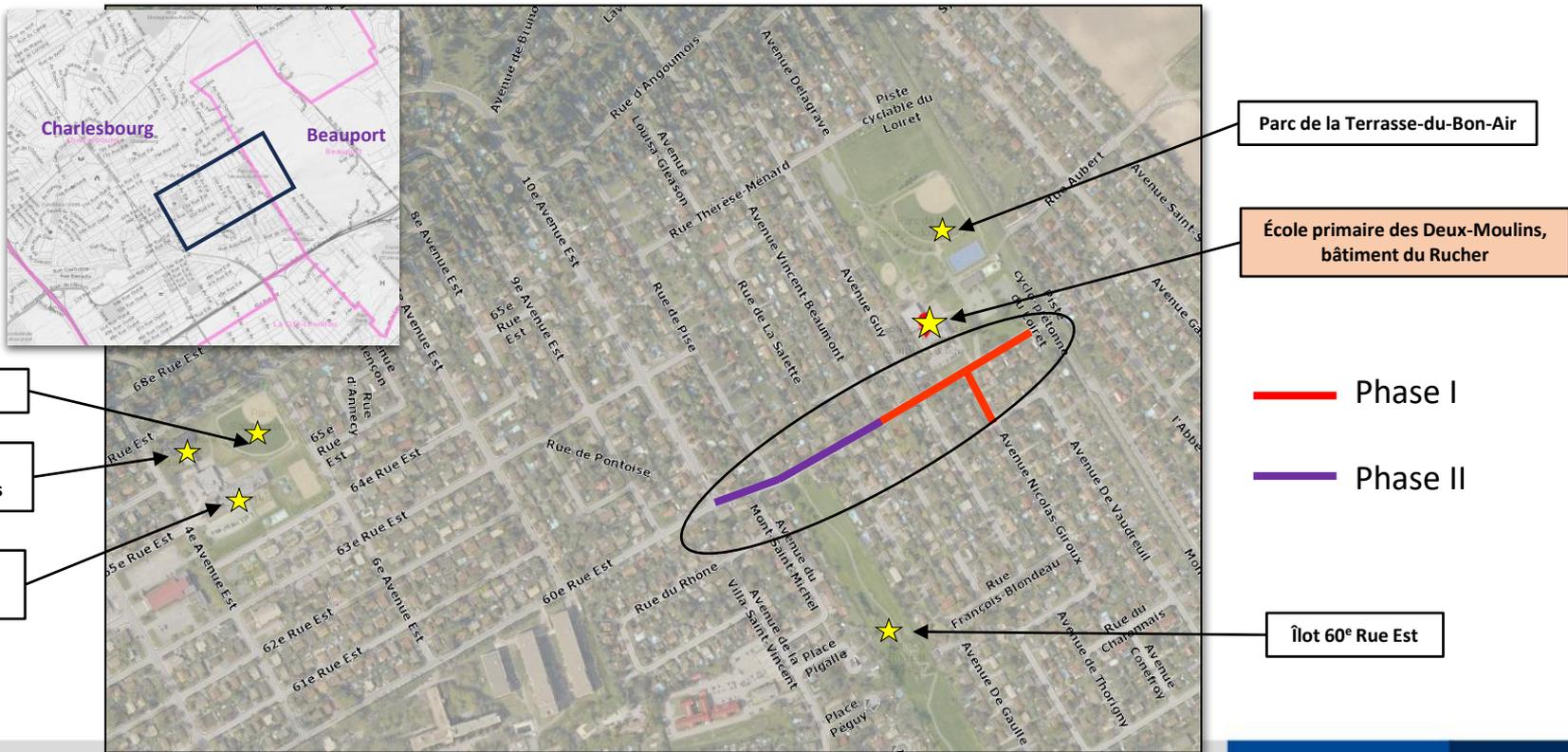
Mobilité
active

Situation actuelle



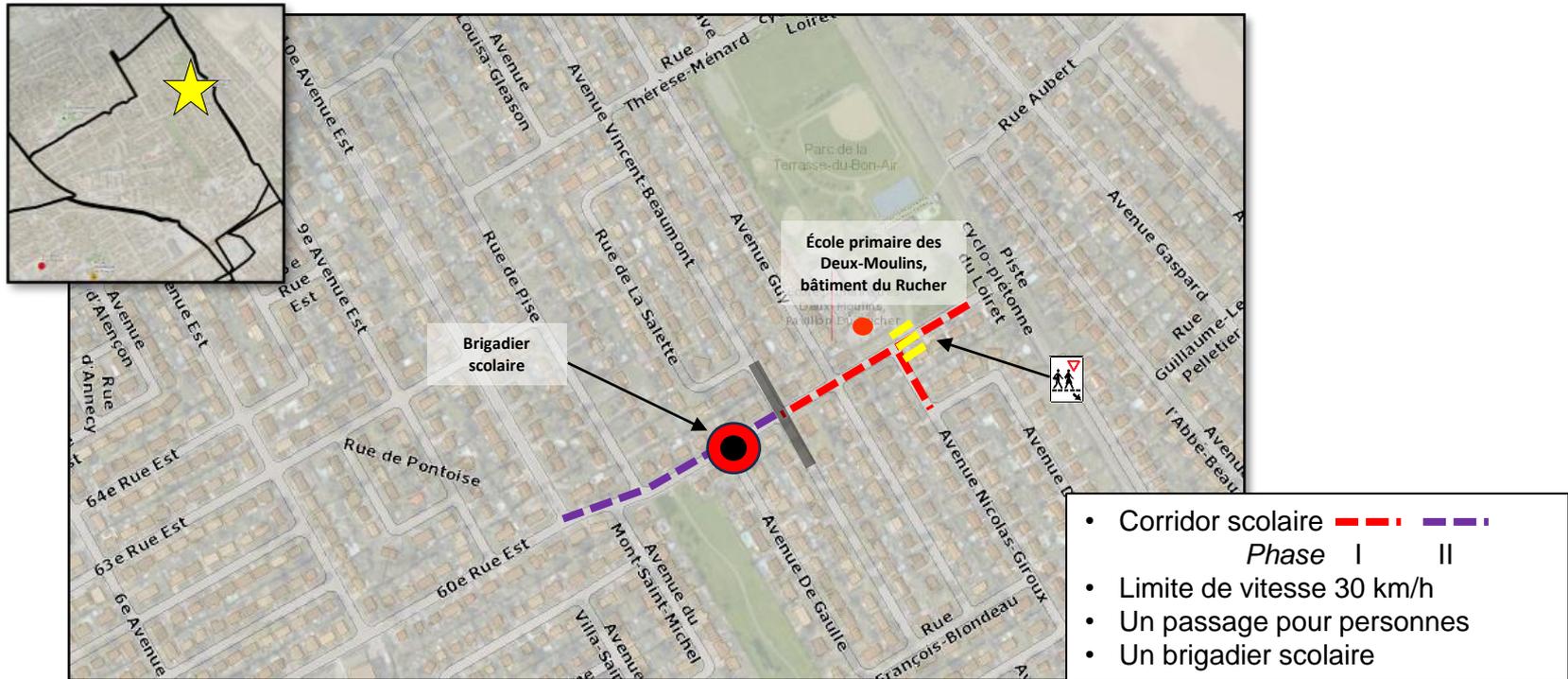
Situation actuelle

Territoire d'intervention et lieux d'intérêt



Situation actuelle

Corridor scolaire (phases I et II)



Situation actuelle (phase I)

60^e Rue Est

Entre la piste cyclopiétonne du Loiret et l'avenue Vincent-Beaumont



Caractéristiques de la rue

- Locale secondaire
- Rue à 30 km/h, une voie par direction
- Type d'usage riverain : résidentiel, école et parc à proximité

Aménagements actuels

- Réseau cyclable : chaussée désignée
- Réseau piétonnier : trottoir du côté sud
- Largeur de la chaussée : 10 m de chaussée (13,30 m avec le trottoir)
- Largeur de l'emprise : 15 m

Situation actuelle (phase I)

Avenue Nicolas-Giroux

Entre la 60^e Rue Est et l'avenue De Vaudreuil



Caractéristiques de la rue

- Locale secondaire
- Rue à 30 km/h, une voie par direction
- Type d'usage riverain : résidentiel, école et parc à proximité

Aménagements actuels

- Réseau piétonnier : aucun trottoir
- Largeur de la chaussée : 10 m de chaussée
- Largeur de l'emprise : 15,40 m

Situation actuelle

Constats

Portrait et enjeux dans le secteur

Non-respect du passage piéton situé à la intersection de la 60^e Rue Est et de l'avenue Nicolas-Giroux

Manœuvres dangereuses des automobilistes pour effectuer un demi-tour

Absence de trottoir du côté nord de la 60^e Rue Est, entre la piste cyclopiétonne du Loiret et l'avenue Vincent-Beaumont.

Mixité des usages (école, parc, résidences)



Résultats du questionnaire en ligne



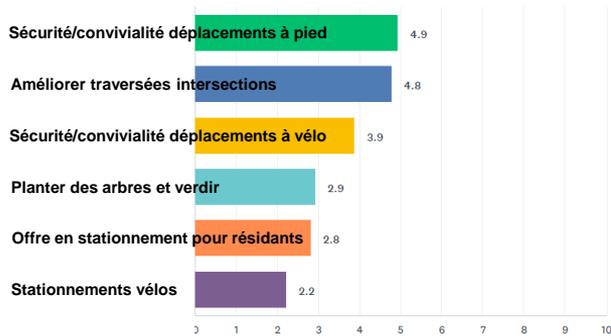
Résumé du questionnaire en ligne

- En ligne du 1^{er} décembre 2023 au 21 janvier 2024
 - 378 avis distribués aux portes dans le périmètre
 - 185 répondants :
 - 67 % résidants du quartier des Jésuites
 - 10 % résidants de la 60^e Rue entre la 10^e Avenue Est et le corridor Loiret
 - 23 % résidants à l'extérieur du quartier des Jésuites
- Parmi l'ensemble des répondants :
- 48 % parents d'enfants d'âge scolaire

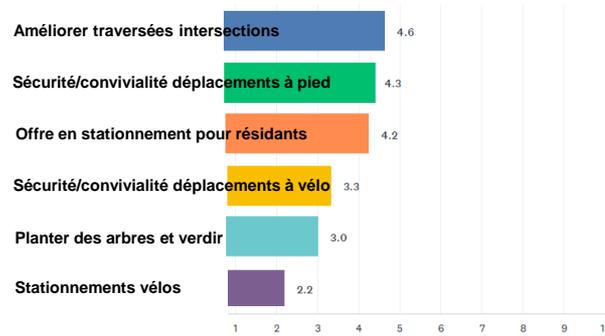


Interventions souhaitées (par ordre de priorité)

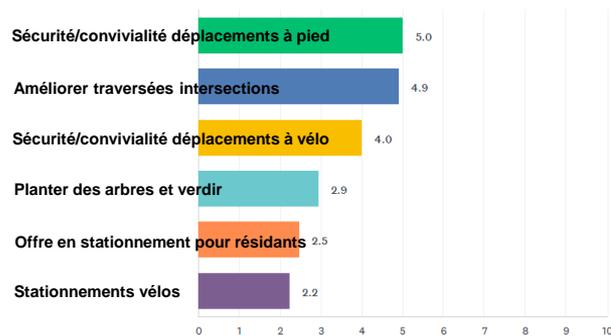
Ensemble des répondants



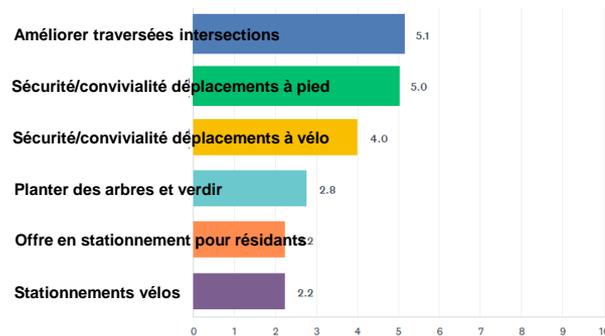
Résidents de la 60^e Rue / 10^e Ave-Loiret



Résidents du quartier des Jésuites



Parents du secteur

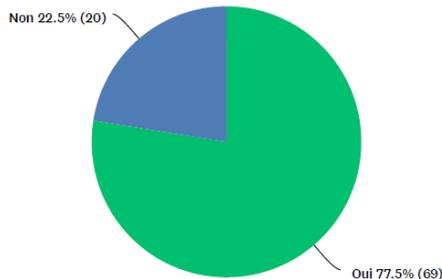


Sentiment de sécurité selon le mode de déplacement

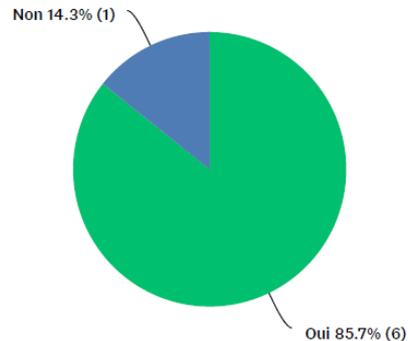
- Sentiment d'insécurité plus important à pied et à vélo qu'en automobile, sauf pour les résidents du tronçon
- La distance plus courte pour les résidents de la rue entre leur domicile et l'école/le parc et l'utilisation de la marche et du vélo par catégorie peuvent expliquer en partie les différences :
 - Les résidents du quartier et les parents utilisent plus le vélo et se sentent moins en sécurité que les ceux habitant sur le tronçon

Enfants qui fréquentent l'école du Rucher ou le parc?

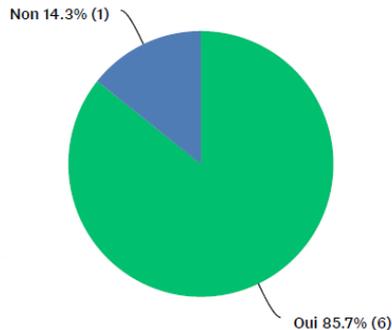
Ensemble des répondants



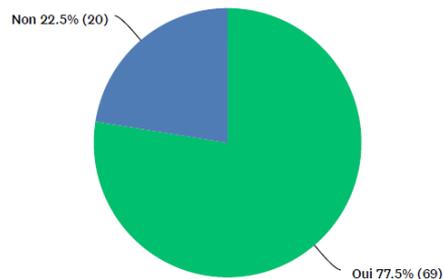
résidents de la 60^e Rue / 10^e Ave-Loiret



résidents du quartier des Jésuites



Parents du secteur



Enjeux liés aux déplacements actifs des enfants

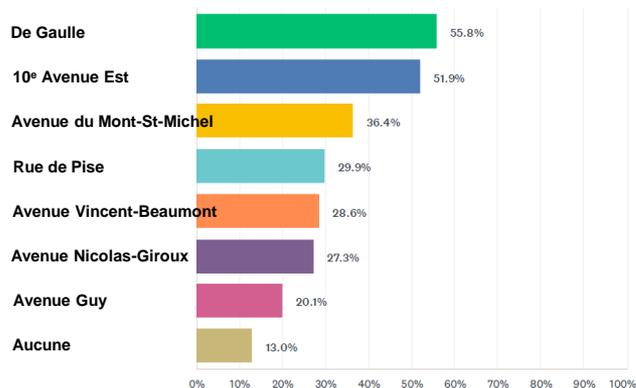
- Une majorité de répondants (surtout les parents) jugent que les aménagements actuels ne sont pas assez sécuritaires pour laisser leurs enfants se déplacer seuls à pied/à vélo ou accompagnent leurs enfants à pied/à vélo
- Les résidants de la rue semblent trouver la rue plus sécuritaire que les autres répondants qui l'utilisent :
 - La distance plus courte pour les résidants de la rue entre leur domicile et l'école/le parc peut en partie expliquer cette observation.
- Été par rapport à l'hiver
 - « Insécurité » plus grande l'hiver
 - Très légère augmentation de la marche (enfants accompagnés ou seuls)
 - Augmentation importante du vélo (enfants accompagnés ou seuls)

Les déplacements actifs avec des aménagements plus confortables et sécuritaires

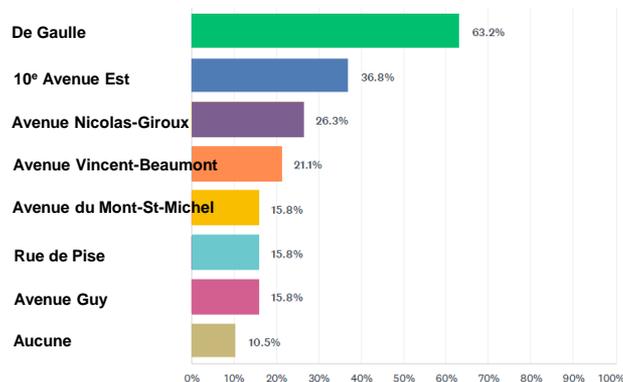
- La majorité des répondants utiliserait plus les modes actifs, sauf les résidants du tronçon
- Les parents seraient les deuxièmes plus grands utilisateurs de meilleurs aménagements
- Par rapport à la marche ou au vélo par les enfants seuls :
 - Dans les deux cas, la réponse est oui
 - Majorité très forte pour la marche, moins pour le vélo

Intersections de la 60^e Rue Est – enjeux de sécurité

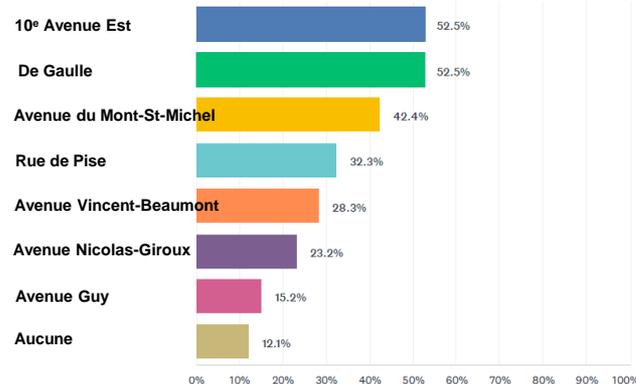
Ensemble des répondants



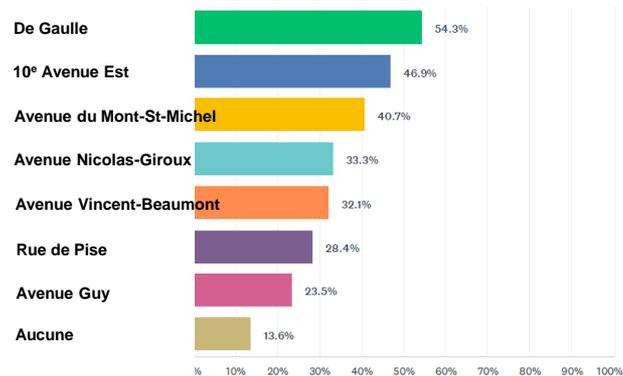
Résidents de la 60^e Rue / 10^e Ave-Loiret



Résidents du quartier des Jésuites



Parents du secteur



Modification aux conditions de stationnement sur la 60^e Rue Est

- Une majorité des répondants ouverte au retrait de stationnement d'un seul côté de la rue :
 - 50/50 pour les résidents du tronçon
- En désaccord pour le retrait du stationnement des 2 côtés de la rue :
 - Mais environ un tiers en accord, chez les résidents du quartier et les parents
- La majorité des répondants sont en accord avec des modifications aux règles de stationnement
- Les résidents du tronçon sont majoritairement en désaccord :
 - Plus grande utilisation à des fins personnelles et pour des invités que les autres répondants

Commentaires

- 114 commentaires et suggestions, regroupés en différentes catégories
- Demandes et enjeux les plus souvent soulevés :
 1. Non-respect des vitesses affichées et des arrêts obligatoires (15 mentions)
 2. Ajout d'un trottoir côté nord (11 mentions)
 3. Ajouter des mesures physiques pour ralentir les automobilistes (8 mentions)
 4. Améliorer le lien cyclable (8 mentions)
 5. Intersection(s) problématique(s) (8 mentions)

Conclusion

- L'amélioration des intersections et de la sécurité/convivialité des déplacements à pied est prioritaire pour l'ensemble des répondants
- La majorité des répondants utiliserait davantage la marche ou le vélo si les aménagements étaient améliorés
- La majorité des répondants laisserait leur enfant circuler à pied ou à vélos si les aménagements étaient améliorés
- Ouverture pour modifier, dans une certaine mesure, les conditions de stationnement afin d'améliorer la situation



Sécurité
routière



Mobilité
active

Objectifs d'intervention



Objectifs d'intervention



Améliorer et sécuriser le cheminement scolaire



Sécuriser les intersections à proximité de l'école



Apaiser la circulation de la rue



Maintenir un équilibre pour les besoins en stationnement



Bonifier le verdissement du secteur

Moyens pour atteindre les objectifs



Interventions prévues – Corridors scolaires

- Aménagement d'un **trottoir** du côté nord de **60^e Rue Est**, entre la piste cyclo-piétonne du Loiret et l'avenue Vincent-Beaumont
- Aménagement d'un **trottoir** du côté est de l'avenue **Nicolas-Giroux**, entre la 60^e Rue Est et l'avenue de Vaudreuil
- Aménagement d'un **gonflement de trottoir** dans le quadrant nord-ouest de **l'avenue Guy**
- **Réaménagement** (surélévation) de l'intersection **60^e Rue Est/Nicolas-Giroux**
- Installation des panneaux **d'arrêt obligatoire** sur la **60^e Rue Est** à l'intersection de l'avenue **Nicolas-Giroux** (remplace le passage pour écoliers)

Moyens pour atteindre les objectifs

Interventions prévues – Corridors scolaires

- Modification aux conditions de stationnement sur la **60^e Rue Est** et l'avenue **Nicolas-Giroux**
- Installation de deux panneaux lumineux d'avancée de zone scolaire
- Révision de la signalisation et du marquage du corridor scolaire
- Ajout de plaques podotactiles sur les abaissés de trottoir aux intersections
- Possibilité d'effectuer la plantation de ± 40 arbres (dans l'emprise municipale et sur les propriétés privées)



Sécurité
routière



Mobilité
active

Présentation du projet





Situation actuelle – 60^e Rue Est

- Trottoir hybride: 1,75 m
- Largeur de la chaussée de 9 m
- Utilisation de l'emprise municipale
 - Côté nord : variable, entre 0,60 et 0,80 m
 - Côté sud : aucune



Concept d'aménagement – 60e Rue Est



Situation actuelle – 60e Rue Est

- Trottoir hybride: 1,75 m
- Largeur de la chaussée de 9 m
- Utilisation de l'emprise municipale
 - Côté nord : 0,70 m (trottoir) et 18 m (rond de viré)
 - Côté sud : aucune



Concept d'aménagement – 60e Rue Est

Concept d'aménagement

Avenue Nicolas-Giroux



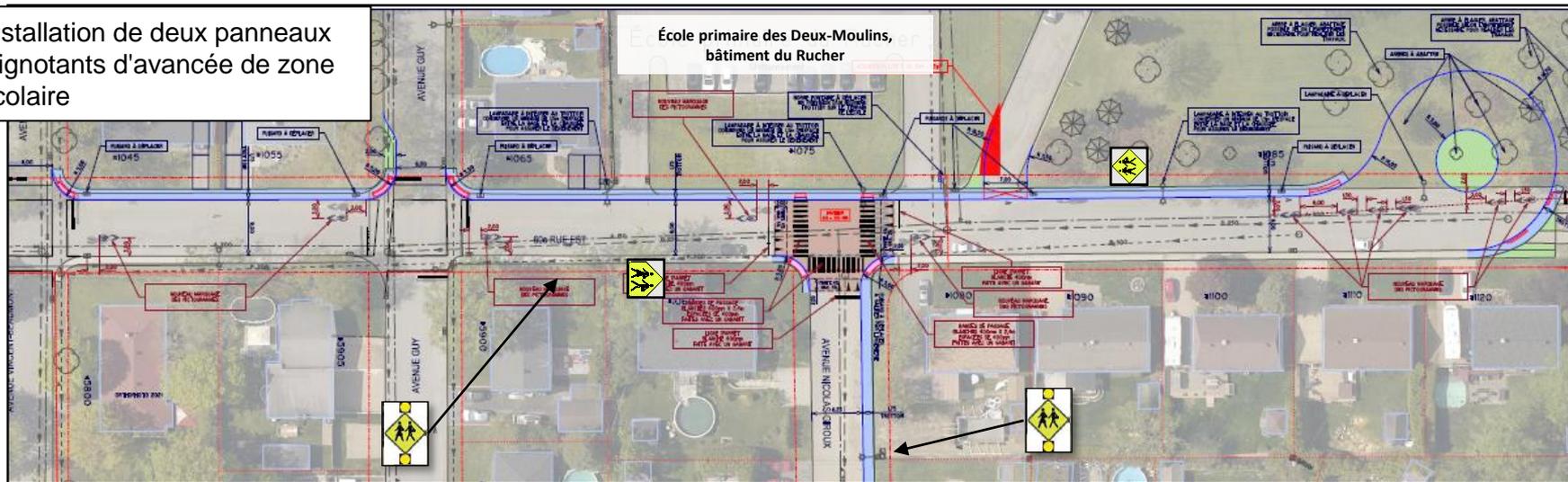
- **Trottoir aménagé dans la chaussée, du côté est de la rue**
- Largeur proposée de la chaussée : 8,25 m
- Empiètement dans la rue : 1,75 m
- Empiètement dans l'emprise publique : 1,75 m (au coin de l'avenue Nicolas-Giroux et de l'avenue Vaudreuil)
- Largeur proposée du trottoir : 1,75 m

Concept d'aménagement

Signalisation lumineuse

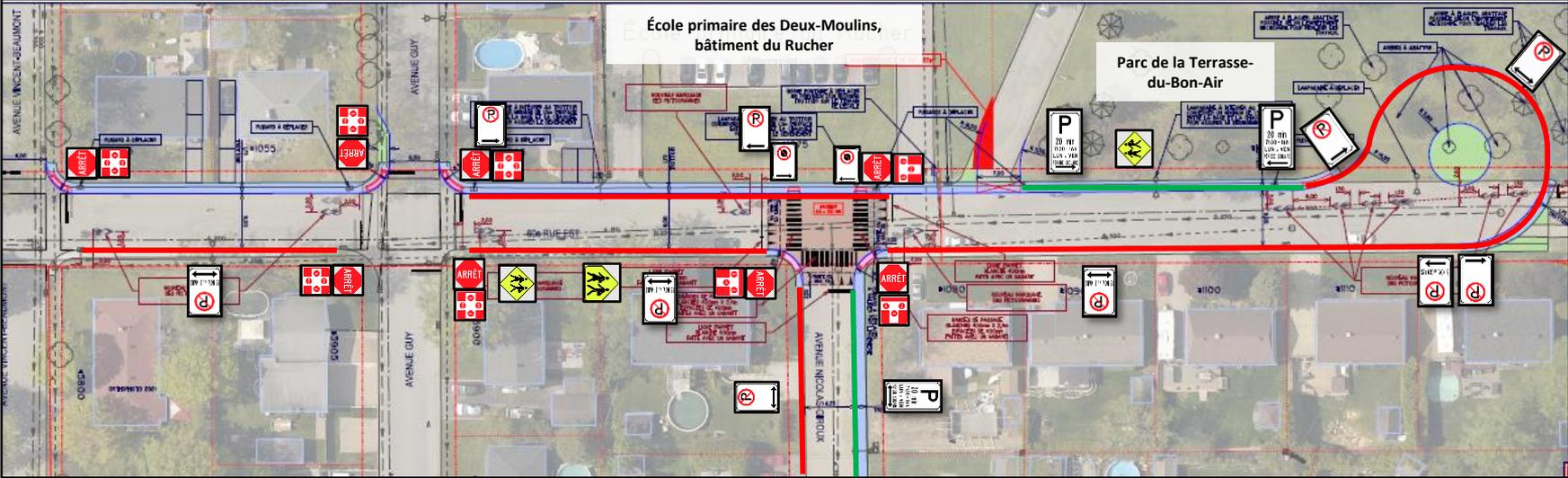
Installation de deux panneaux clignotants d'avancée de zone scolaire

École primaire des Deux-Moulins,
bâtiment du Rucher



Concept d'aménagement

Conditions de stationnement



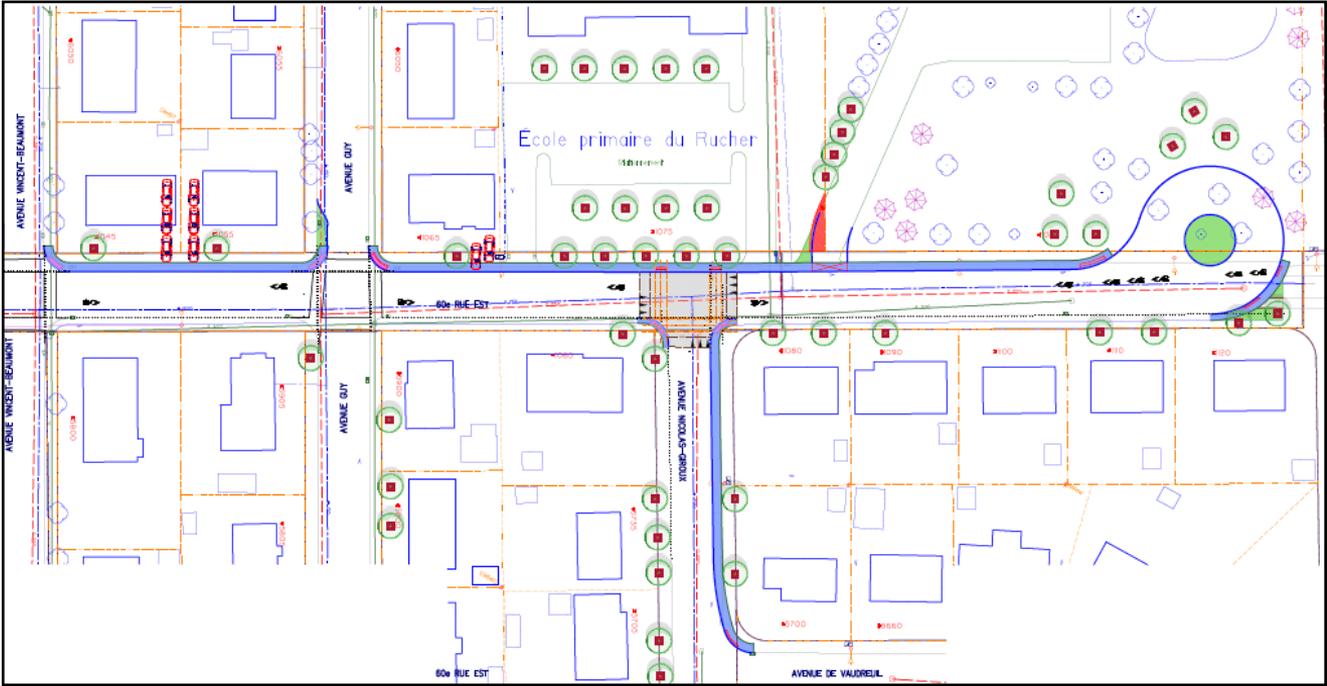
Aménagements sur le site de l'école

Réalisés par le Centre de services scolaire des Premières-Seigneuries
(en collaboration avec la Ville)

- Construction d'un trottoir dans l'allée d'accès
- Réaménagement de l'allée piétonne reliant le terrain de l'école et celui du parc
- Relocalisation du débarcadère de l'autobus scolaire sur le site de l'école



Plantation d'arbres projetée



Synthèse du projet

| | Situation actuelle | Phase I |
|---|---|---|
|  Sécurité du corridor scolaire |  |  |
|  Sécurité aux intersections à proximité de l'école |  |  |
|  Apaisement de la circulation |  |  |
|  Stationnement sur rue (pour les résidants) |  |  |
|  Verdissement du secteur |  |  |



Prochaines étapes



Prochaines étapes

| Étapes | Échéances |
|---|----------------|
| Phase I - Préparation des plans et devis | En cours |
| Phase II - Poursuite de l'analyse | Automne 2024 |
| Phase II - Activité de participation publique | Printemps 2025 |
| Phase I et II - Travaux | Été 2025 |



Sécurité
 routièrre



Mobilité
 active

Merci!

