

> La mobilité à Québec

École primaire des Deux-Moulins, pavillon du Rucher

Sécurisation du corridor scolaire phase II

Service du transport et de la mobilité intelligente
Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
18 novembre 2024



Plan de la présentation

1. Objectifs de la rencontre
2. Mise en contexte
 - Racines du projet
 - Retour sur la présentation du 29 avril 2024
 - Situation actuelle
3. Objectifs d'intervention
4. Scénarios analysés
5. Présentation du concept d'aménagement, phase II
6. Prochaines étapes



Sécurité
routière



Mobilité
active

Objectifs de la rencontre



Objectifs de la rencontre

- Faire un retour sur la séance d'information du 29 avril 2024
- Présenter la phase II du projet de réaménagement du corridor scolaire de l'école primaire des Deux-Moulins, pavillon du Rucher (entre Vincent-Beaumont et la 10^e Avenue Est)
- Présenter les prochaines étapes du projet



Sécurité
routière



Mobilité
active

Mise en contexte



Racines du projet



Stratégie de sécurité routière (2020-2024)

Au total, 117 cheminements scolaires revus, corrigés et aménagés

- Objectifs :
 - Sécuriser les déplacements des écoliers
 - Sécuriser l'accès au site de l'école, les traverses piétonnes et les zones de débarcadère



Vision de la mobilité active (2023-2027)

Accélérer le développement des réseaux de mobilité active et assurer l'accès au transport en commun

- Objectifs :
 - Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps
 - Assurer un niveau de confort des aménagements pour tous les usagers

Retour sur la présentation du 29 avril



Interventions prévues – Corridors scolaires - Phase I

- Aménagement d'un **trottoir** sur le côté nord de **60^e Rue Est**, entre la piste cyclo-piétonne du Loiret et la Vincent-Beaumont
- Aménagement d'un **trottoir** sur le côté est de l'avenue **Nicolas-Giroux**, compris 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)

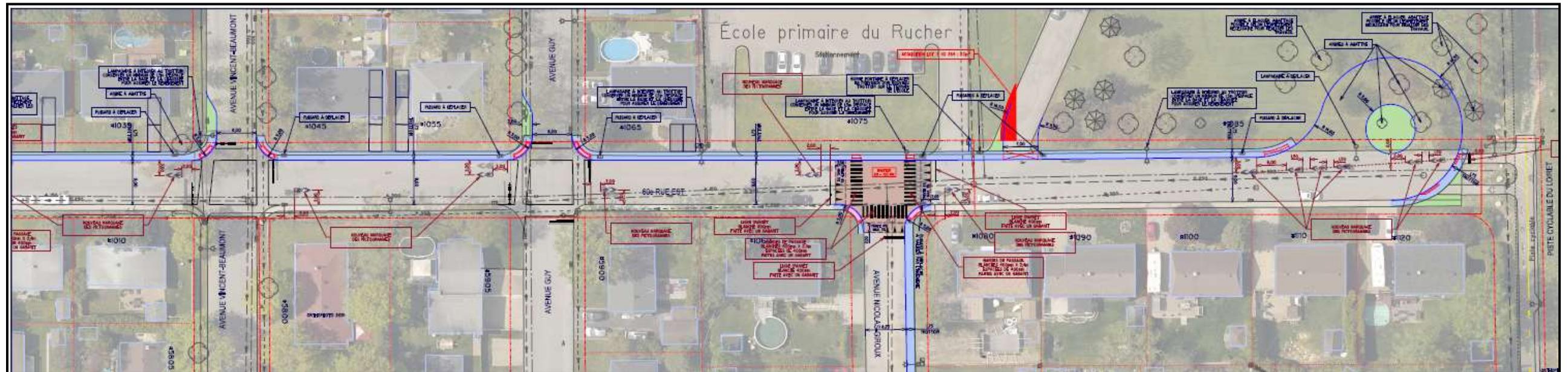
Retour sur la présentation du 29 avril 2024

Interventions prévues – Corridors scolaires - Phase I

- 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)

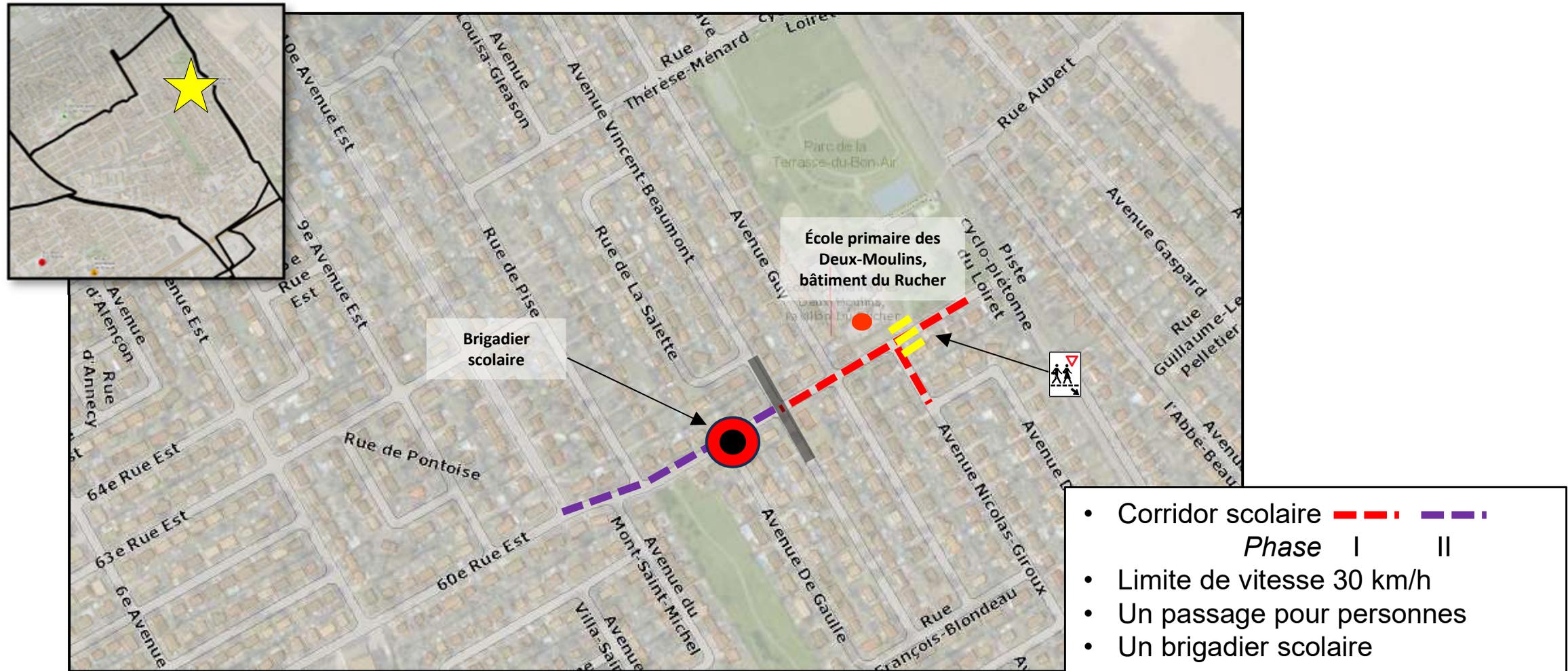
Concept d'aménagement 60e Rue Est, phase I

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



Situation actuelle

Corridor scolaire (phases I et II)



Situation actuelle (phase II)

60^e Rue Est

Entre l'avenue De Gaulle et l'avenue Vincent-Beaumont



Caractéristiques de la rue

- Locale secondaire
- Rue à 30 km/h, une voie par direction
- Débit de circulation de 2 100 véhicules par jour
- 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
- Largeur de l'emprise : 15 m
- Caractéristiques d'aménagement des propriétés privées : présence des arbres matures et des talus du côté nord

Situation actuelle (phase II)

60^e Rue Est

Entre la 10^e Avenue Est et l'avenue De Gaulle



Caractéristiques de la rue

- Collectrice secondaire
- Rue à 40 km/h, une voie par direction
- Débit de circulation de 7 000 véhicules par jour
- Type d'usage riverain : résidentiel, école et parc à proximité
- Axe du transport en commun : parcours 3, 39, 238, 239, 538

Aménagements actuels

- Réseau cyclable : bandes cyclables de 1,5 m
- Réseau piétonnier : trottoir du côté sud
- Largeur de la chaussée : 10 m
- Largeur de l'emprise : 15 m
- Caractéristiques d'aménagement des propriétés privées : présence des arbres matures et des talus du côté nord

Situation actuelle

Constats

Portrait et enjeux dans le secteur

Circulation automobile élevée entre la 10^e Avenue Est et l'avenue De Gaulle

Absence de trottoir sur le côté nord de la 60^e Rue Est, entre la 10^e Avenue et l'avenue Vincent Beaumont

Présence de bandes cyclables non protégés entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle

Axe de transport en commun RTC

Mixité des usages (école, parc, résidences)



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 les aménagements cyclables existants



Bonifier le verdissement du secteur



Sécurité
routière



Mobilité
active

Scénarios analysés



Scénarios analysés

60^e Rue Est entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle

Deux scénarios ont été analysés :

Scénario 1 - Ajout d'un trottoir du côté nord et bonification des bandes cyclables existantes en les élargissant et en ajoutant des balises flexibles

Scénario 2 - Ajout d'un trottoir du côté nord et transformation des bandes cyclables existantes en pistes unidirectionnelles surélevées

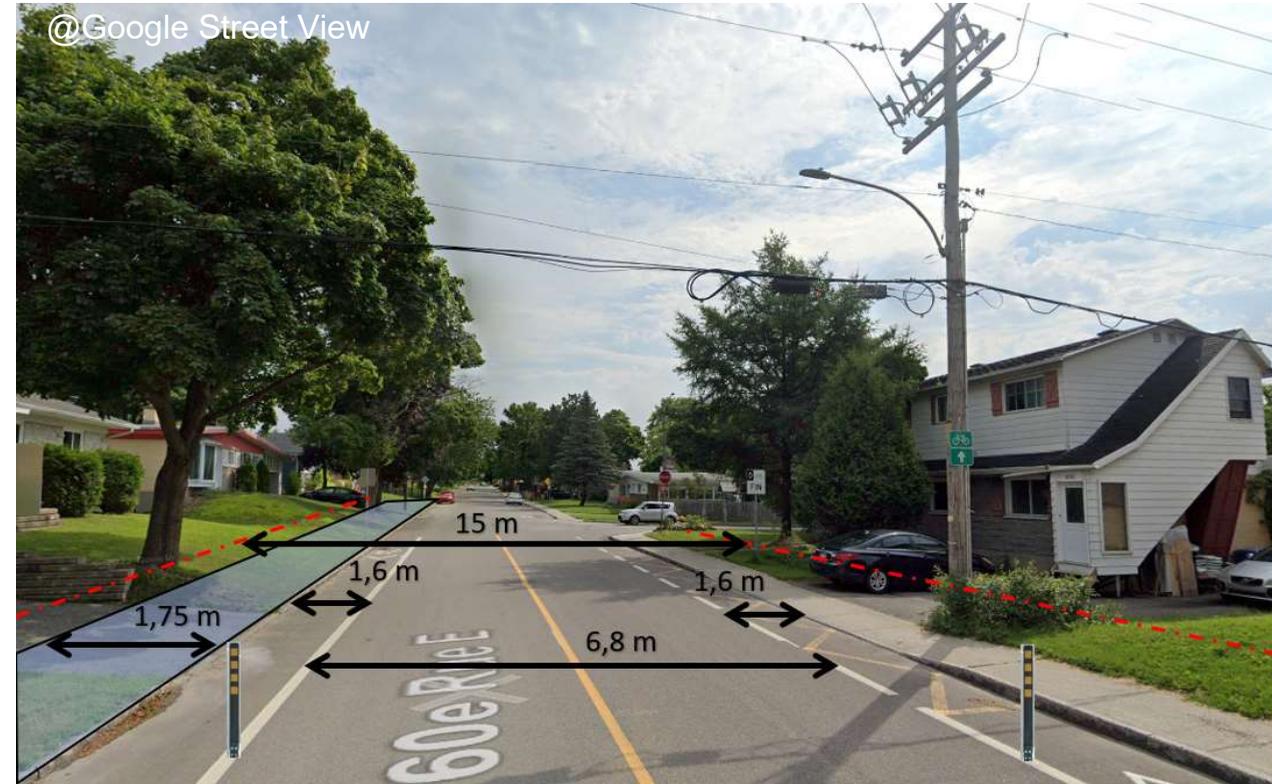
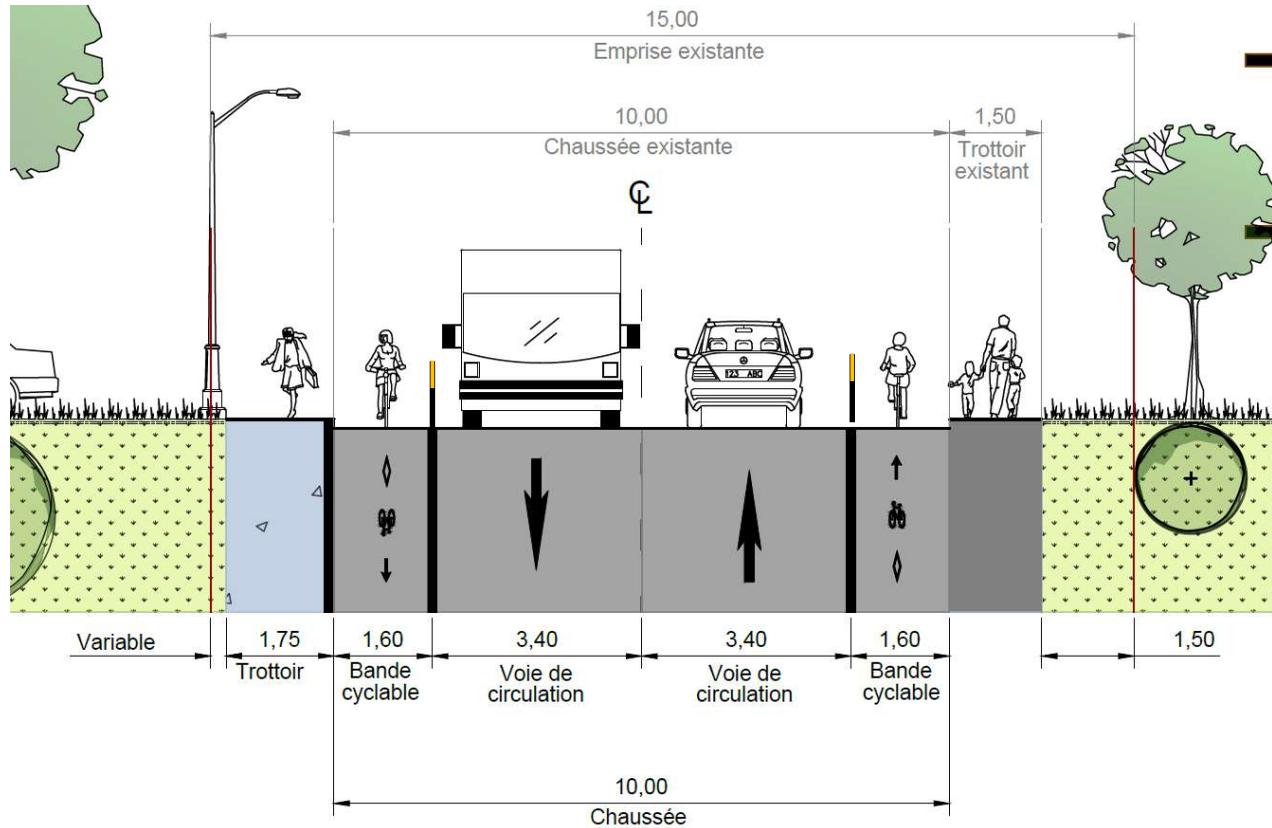
Éléments à considérer

Le concept d'aménagement doit prendre en considération l'environnement physique de la rue :

- Largeur de l'emprise municipale
- Largeur de la chaussée
- Localisation des lampadaires et des équipements d'utilités publiques
- Pente et profondeur des entrées privées
- Caractéristiques d'aménagement des propriétés privées (arbres, aménagements paysagers, talus, etc.)

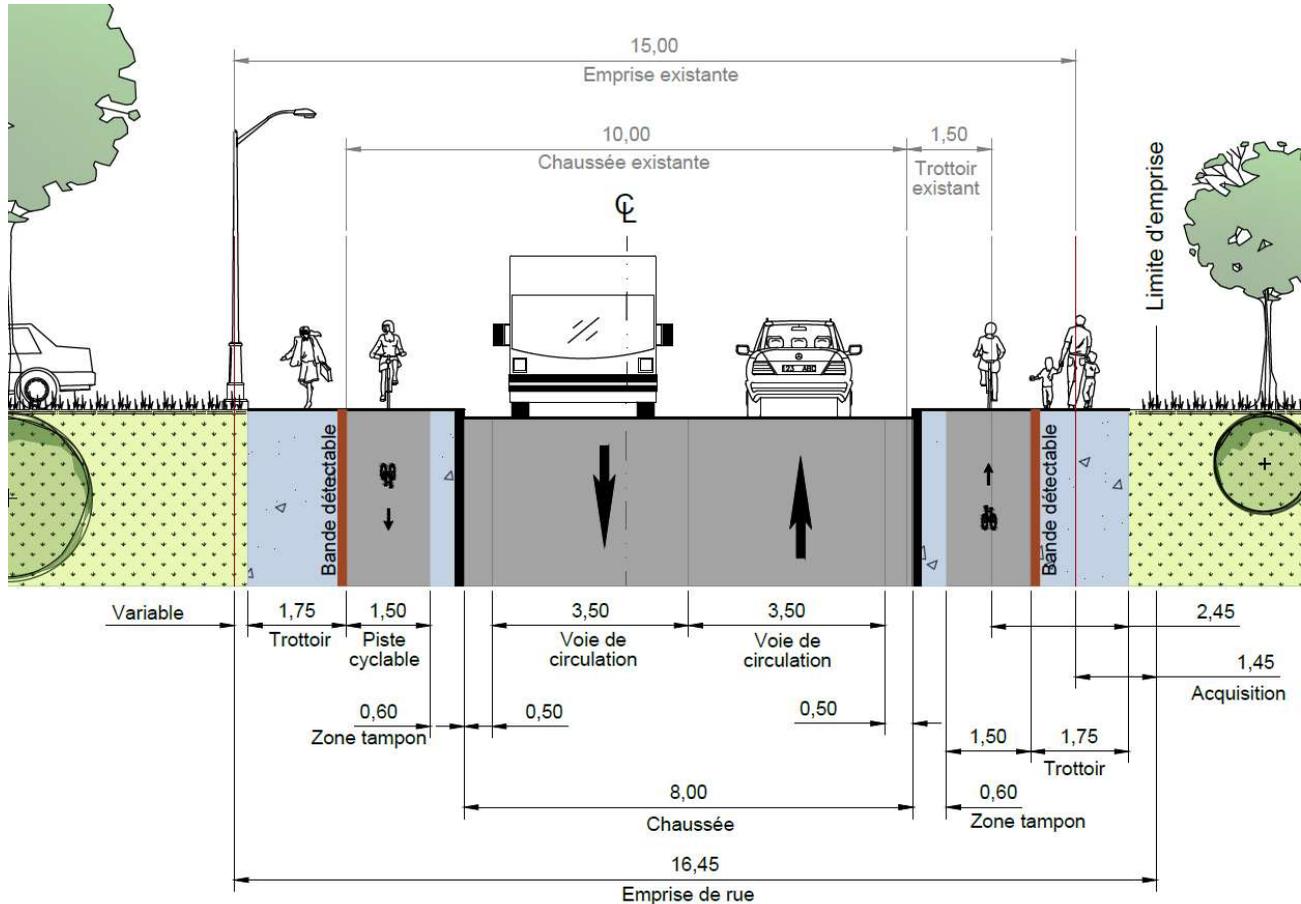
Scénario 1

60^e Rue Est, entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle



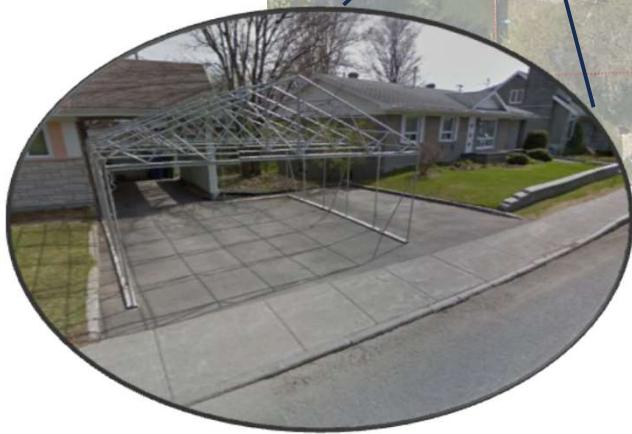
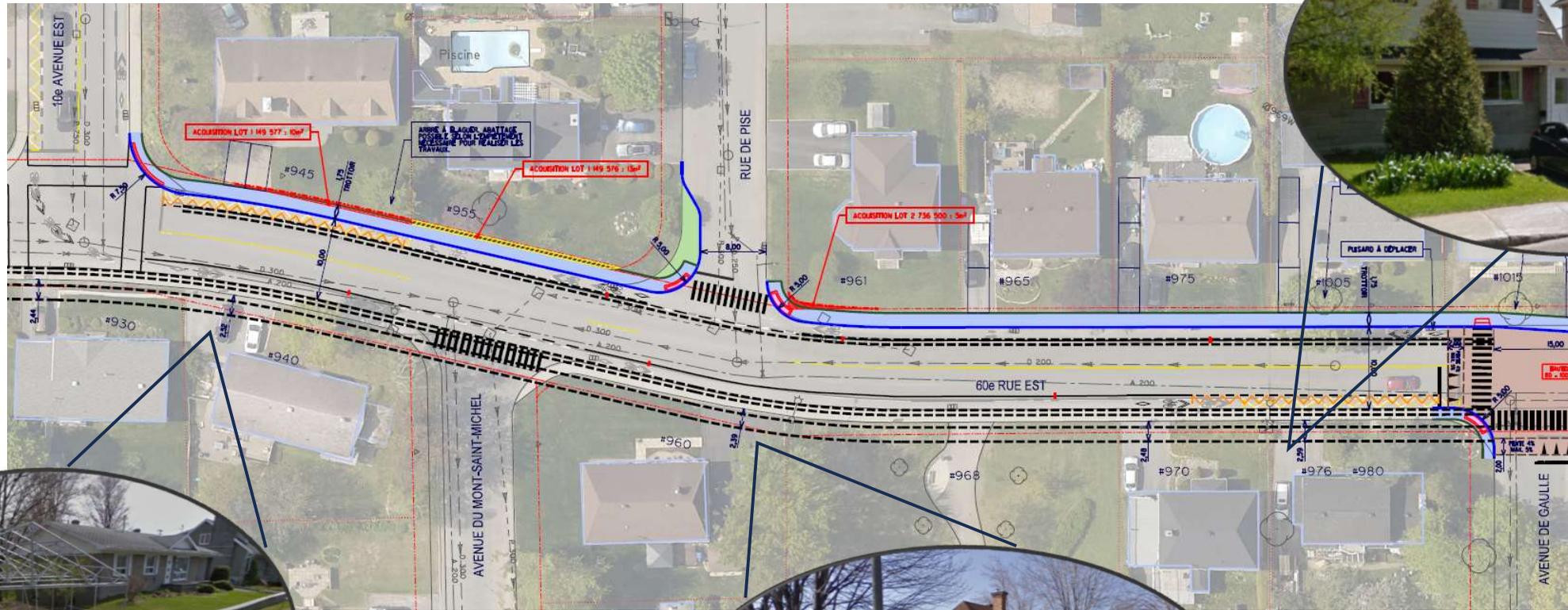
Scénario 2

60^e Rue Est, entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle

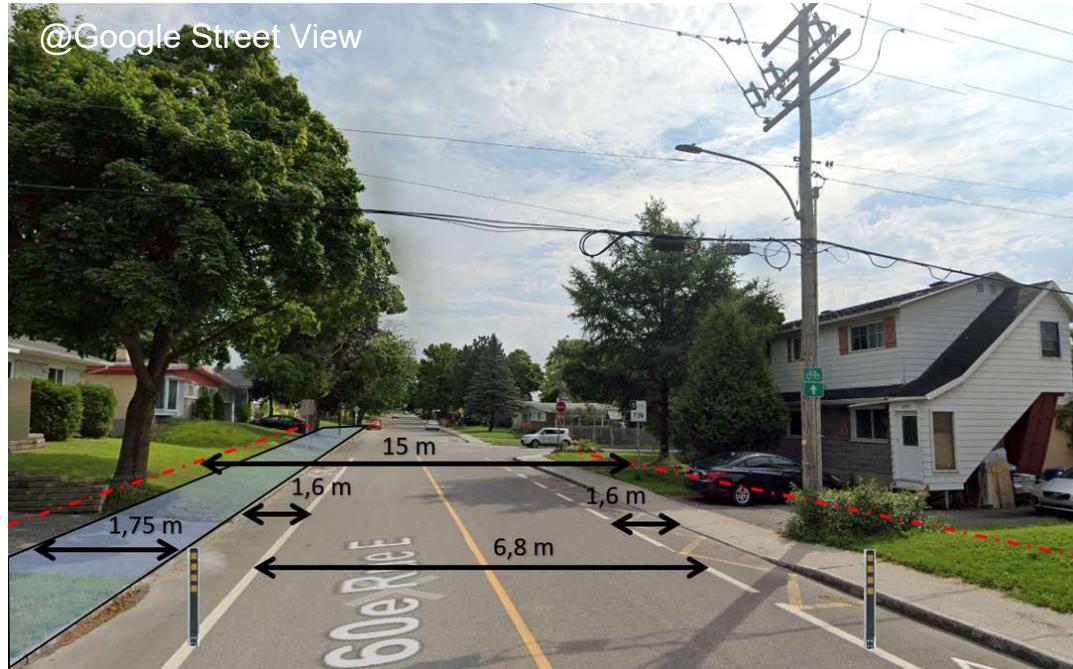


Scénario 2 – Impact sur les entrées privées

60^e Rue Est, entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle



60^e Rue Est – Scénarios d'aménagement



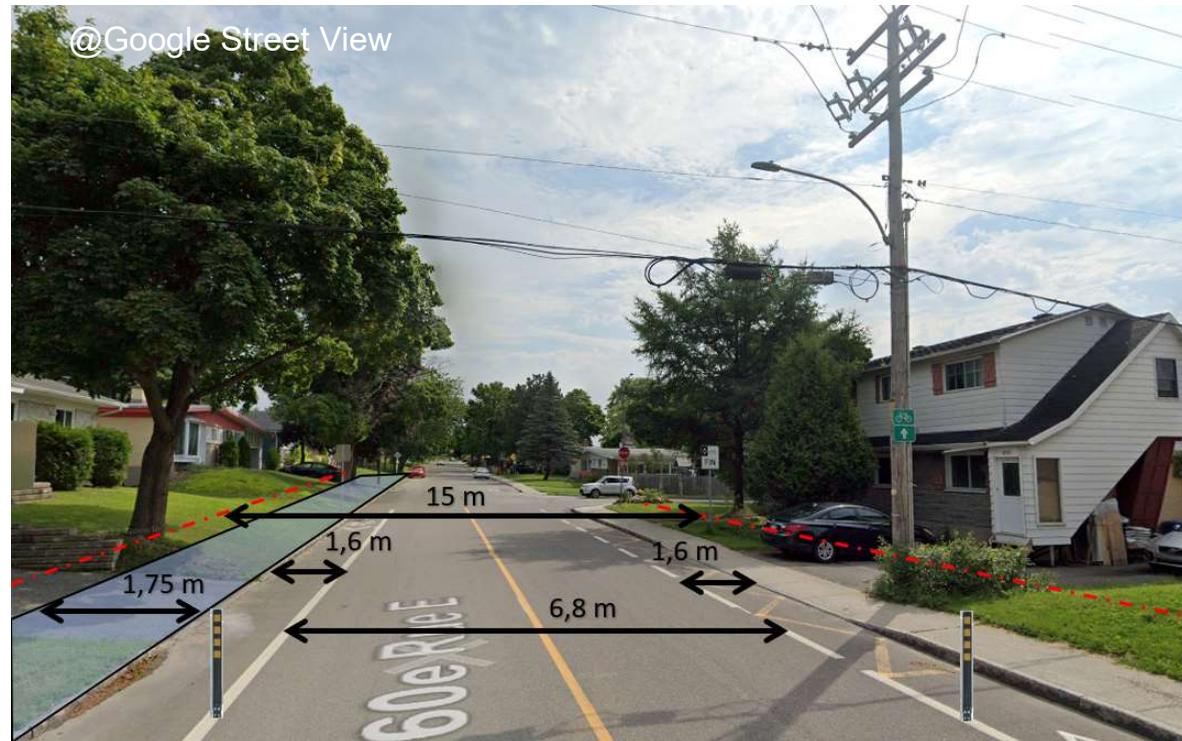
- Trottoir aménagé dans l'emprise publique du côté nord de la rue
- Bandes cyclables élargies avec ajout de balises flexibles
- Diminution de la profondeur des entrées privées de 1,75 m du côté nord
- Aucune perte de places de stationnement privé
- Impact sur les arbres
- Acquisitions mineures visant à régulariser la largeur de l'emprise existante du côté nord
- Coût et nature du projet



- Trottoir aménagé dans l'emprise publique du côté nord de la rue.
- Pistes unidirectionnelles surélevées.
- Diminution de la profondeur des entrées privées de 1,75 m du côté nord et d'environ 2,5 m du côté sud
- Perte de places de stationnement privé
- Impact sur les arbres
- Acquisitions majeures du côté sud
- Déplacement des lampadaires et d'un poteau HQ
- Coût et nature du projet

Scénario recommandé

60^e Rue Est, entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle



Scénario 1 – Ajout d'un trottoir sur le côté nord et bonification des bandes cyclables existante en les élargissant et en ajoutant de balises flexibles



Sécurité
routière



Mobilité
active

Présentation du concept d'aménagement



Concept d'aménagement 60e Rue est

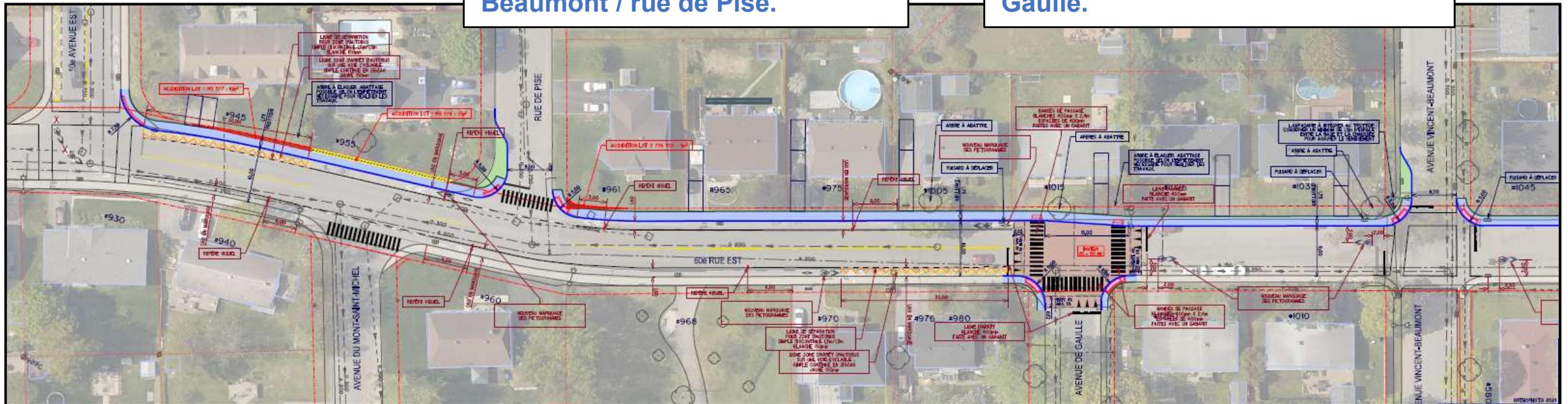
Entre la 10^e Avenue et l'avenue Vincent-Beaumont

Maintien de la chaussée désignée
entre les avenues De Gaulle et
Vincent-Beaumont

Aménagement d'un trottoir
du côté nord.

Aménagement d'une saillie dans
le cadrant nord-ouest de
l'intersection avenue Vincent-
Beaumont / rue de Pise.

Réglementation de stationnement
sur la 60^e Rue Est entre l'avenue
Vincent-Beaumont et l'avenue De
Gaulle.



Révision de la signalisation
et du marquage du corridor
scolaire.

Ajout de plaques
podotactiles sur les abaissés
de trottoirs.

Réaménagement (surélévation)
de l'intersection 60^e Rue Est /
De Gaulle.

Élargissement des bandes
cyclables existantes.
Ajout de balises flexibles.

Concept d'aménagement

60^e Rue Est, entre l'avenue De Gaulle et l'avenue Vincent-Beaumont



- Trottoir hybride (chaussée et emprise publique) du côté nord de la rue
- Largeur de la chaussée proposée: 9,0 m
- Largeur du trottoir proposé: 1,75 m
- Empiètement dans la rue : 1,0 m
- Empiètement dans l'emprise publique : 0,75 m
- Diminution de la profondeur des entrées privées : 0,75 m
- Réglementation de stationnement du côté sud en période hivernale



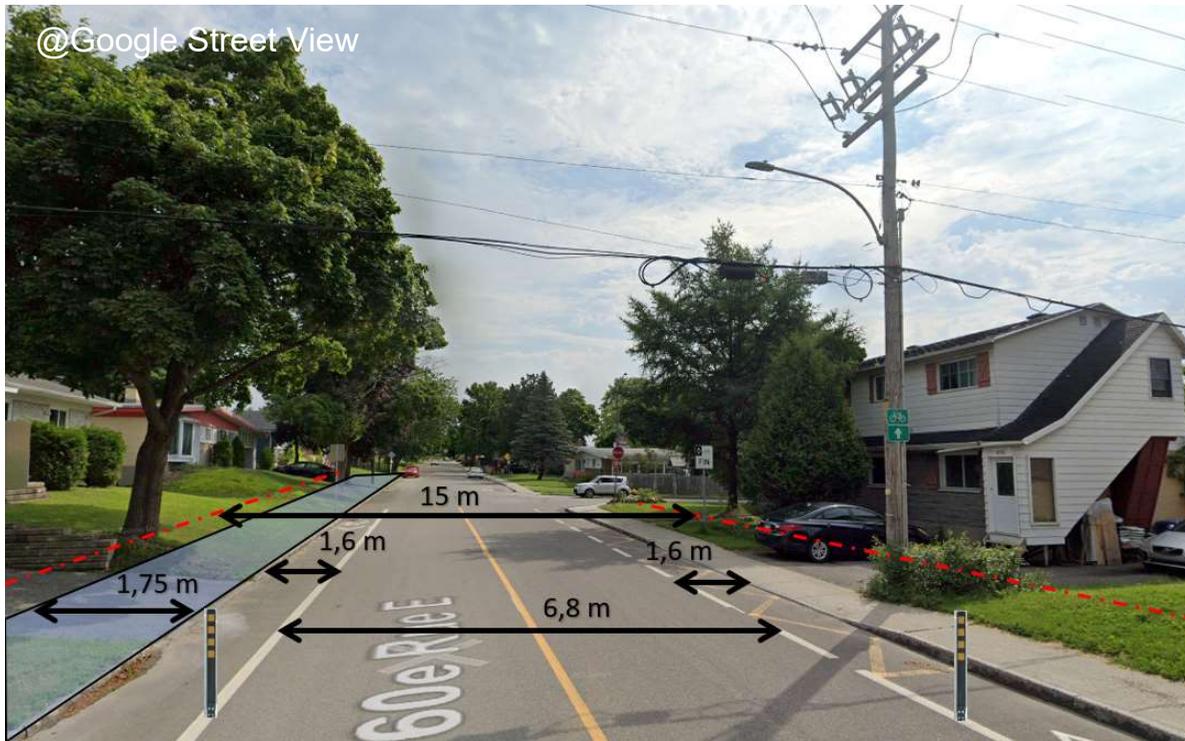
Situation actuelle – 60e Rue Est



Concept d'aménagement – 60e Rue Est

Concept d'aménagement

60^e Rue Est, entre la 10^e Avenue et l'avenue De Gaulle



- Trottoir aménagé dans l'emprise publique du côté nord de la rue
- Largeur de la chaussée: 10 m
- Largeur du trottoir proposé: 1,75 m
- Empiètement dans l'emprise publique : 1,75 m
- Diminution de la profondeur des entrées privées : 1,75 m
- Ajout de balises flexibles
- Élargissement de la bande cyclable à 1,6 m
- Diminution de la largeur des voies de circulation



Situation actuelle – 60° Rue Est



Concept d'aménagement – 60e Rue Est

Concept d'aménagement

Impact sur les arbres

- **Arbres impactés pouvant être conservés avec des mesures de protection particulières (exploration racinaire, excavation alternative, mur de soutènement, trottoir structurant) :**

Localisation (numéro civique)	Nombre d'arbres
945	2
955	1
965	1 (condition moyenne, abattage possible dans 5 à 10 ans)
1005	1
1015	1 (condition moyenne, abattage possible dans 5 à 10 ans)
1035	1

Arbre à abattre : 1015, 60^e Rue Est (valeur faible, abattage 0-5 ans)

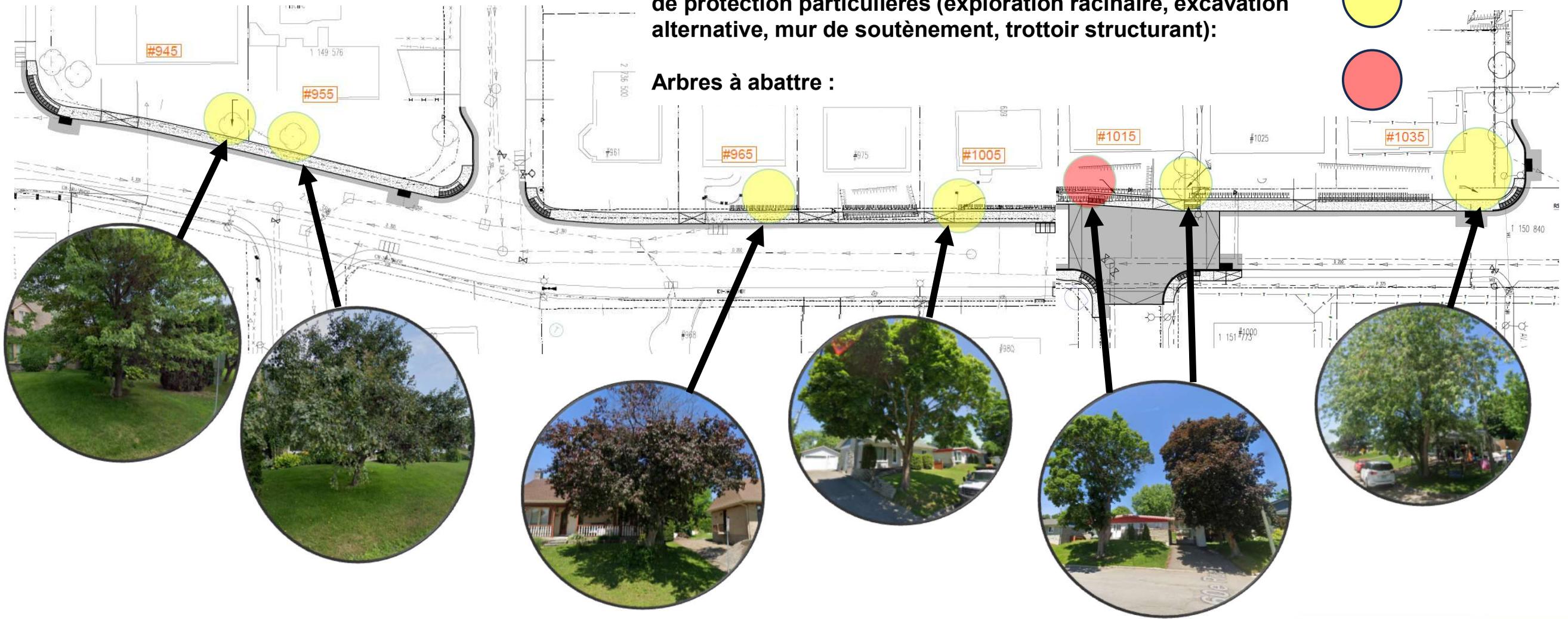
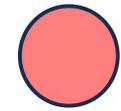
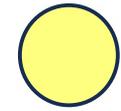
Plantations proposées : 1 – 2 arbres peuvent être plantés par une propriété

Concept d'aménagement

Impact sur les arbres

Arbres impactés pouvant être conservés avec des mesures de protection particulières (exploration racinaire, excavation alternative, mur de soutènement, trottoir structurant):

Arbres à abattre :





Sécurité
routière



Mobilité
active

Prochaines étapes



Prochaines étapes

Étapes	Échéances
Phase II – Séance d’information et d’échanges	Novembre 2024
Phases I et II – Préparation des plans et devis	Automne 2024 – hiver 2024-2025
Distribution des dépliants d’information une semaine avant le début des travaux	À déterminer
Phase I et II – Travaux de construction	2025



Sécurité
routière



Mobilité
active

Merci!

