

Plan directeur de transport actif 2021-2031

Première édition | Novembre 2021

PRÉPARÉ PAR

Ville de L'Ancienne-Lorette

Service des communications, de l'urbanisme
et des travaux publics

1575, rue Turmel
L'Ancienne-Lorette (Québec) G2E 3J5



Table des matières

I. Mot du conseil	3
2. Introduction	4
3. Mise en contexte	5
I. Qu'est-ce que le transport actif?	5
II. Objectifs du plan directeur de transport actif (PDTA)	5
III. Horizon de planification	6
IV. Processus de planification et de consultation	6
4. État des lieux	7
I. Mise en contexte	7
II. Les générateurs de déplacement	7
III. Les infrastructures pour les piétons et les cyclistes	9
IV. Les infrastructures pour les cyclistes	11
V. Les barrières et les franchissements	14
VI. Analyse de la situation actuelle du réseau de transport actif	16
5. Mise en œuvre	30
I. Plan de déploiement	30
II. Coût et échéancier	30
6. Conclusion	33
I. Annexes cartographiques	34

1. Mot du conseil

C'est avec fierté que la Ville de L'Ancienne-Lorette vous présente son premier Plan directeur de transport actif (PDTA). Ce plan démontre notre volonté de développer des alternatives aux déplacements en voiture, mais aussi de favoriser une mobilité écoresponsable. Grâce à l'apport des Loretains et Loretaines lors des différentes consultations publiques, il a été possible d'identifier les principaux enjeux freinant le développement de la mobilité active sur le territoire. Ce partage des connaissances fut essentiel afin de permettre à la Ville de L'Ancienne-Lorette de vous proposer des solutions répondant à vos besoins et à votre réalité.

Depuis plusieurs décennies, la voiture est au cœur de notre quotidien. Cependant, le recours à l'automobile entraîne certains effets négatifs à notre environnement et à notre santé. Or, la pratique de moyens de transport actifs, tels que la marche ou le vélo, favorise l'activité physique, améliore notre niveau d'énergie et diminue notre empreinte écologique. Il est donc important d'adapter notre ville à cette nouvelle réalité afin d'offrir une alternative sécuritaire et conviviale à nos concitoyens.

Le Plan directeur de transport actif permettra de coordonner nos investissements en fournissant un plan d'action structuré et cohérent. Ce plan nous permettra de faire évoluer notre belle ville vers une mobilité plus écologique et active.

Votre conseil municipal



2. Introduction

Depuis les années 50, la forme de nos villes est influencée par l'automobile. Or, on assiste depuis quelques années à une remise en question de la culture du « tout à l'auto » en faveur d'alternatives durables et actives. La Ville de L'Ancienne-Lorette souscrit à cette vision d'une mobilité plus durable intégrant les différents modes de transport actifs (marche, vélo) et collectifs.

Il n'est pas évident de transformer un territoire qui a été pensé initialement pour les déplacements automobiles. Pour y arriver, plusieurs critères doivent être considérés lors de l'élaboration d'un Plan directeur de transport actif (PDTA). Concrètement, le PDTA de la Ville de L'Ancienne-Lorette permettra de visualiser, sur une période d'environ 10 ans, la planification et la coordination des diverses interventions à réaliser en matière de mobilité active. Il s'agit d'une première édition qui sera révisée et bonifiée au cours du temps et des divers projets.

3. Mise en contexte

I. QU'EST-CE QUE LE TRANSPORT ACTIF?

Le transport actif, soit principalement la marche et le vélo, est à la base du déplacement de l'être humain, à savoir un déplacement effectué par soi-même d'un endroit à un autre, sans motorisation autre que celle pouvant compenser une incapacité ou une insuffisance physique. (Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018). C'est un déplacement à échelle humaine qui offre aussi la possibilité pour une personne de rester mobile malgré une incapacité à marcher de longues distances en raison d'un handicap, d'une maladie ou de l'âge. Le potentiel de transport actif d'un milieu de vie s'étend donc à la notion de déplacement en fauteuil roulant, en quadriporteur ou même avec un handicap sensoriel ou mental. Les déplacements actifs offrent une option abordable, écologique et bénéfique pour la santé de ceux qui y ont recours.

II. OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR DE TRANSPORT ACTIF (PDTA)

Le PDTA a comme principal objectif de favoriser les déplacements actifs par la mise en place d'infrastructures et d'aménagements contribuant à faciliter et à sécuriser les déplacements.

Plus particulièrement, le PDTA s'articule autour de cinq principaux objectifs, soient :

1. Relier les différents points d'attrait (générateurs de déplacements) entre eux via des infrastructures de transport actif;

Par cet objectif, la Ville désire développer une alternative à l'automobile via le transport actif pour toutes destinations d'intérêt sur le territoire lorettain afin d'inciter les citoyens à de saines habitudes de vie et à utiliser des déplacements écologiques.

2. Assurer la connexion entre les quartiers;

Par cet objectif, la Ville désire désenclaver les quartiers en favorisant leur interconnectivité par des infrastructures piétonnes et cyclables.

3. Aménager des infrastructures de transport actif sur l'ensemble des principales voies de circulation du territoire;

Par cet objectif, la Ville désire offrir des alternatives viables de transport actif sur l'ensemble de ses principales voies de circulation. L'objectif étant que dans dix ans, chaque voie de circulation principale soit dotée d'une infrastructure de transport actif (trottoirs et/ou bandes cyclables).

4. Interconnecter les sentiers de randonnée et les principaux parcs de la Ville entre eux;

Par cet objectif, la Ville désire se doter d'une trame verte permettant d'interconnecter les principaux parcs et espaces verts du territoire.

5. Arrimer le réseau de transport actif de la Ville de L'Ancienne-Lorette avec celui de la Ville de Québec.

Par cet objectif, la Ville désire favoriser l'accès à son territoire en créant des liaisons sécuritaires vers la Ville de Québec, notamment, vers le parc industriel Armand-Viau, la base de plein air de Sainte-Foy, l'Espace d'innovation Michelet et le parc technologique du Québec Métropolitain.

III. HORIZON DE PLANIFICATION

La première édition du PDTA permettra de structurer les investissements en matière de mobilité durable pour les dix prochaines années. La réalisation de ce plan est tributaire des capacités financières et techniques de la Ville. Son déploiement s'effectuera de manière séquentielle et graduelle au cours des prochaines années. À terme, il permettra de développer un tout nouveau réseau bonifié de transport actif sur l'ensemble des principales voies de circulation de la Ville, mais aussi de consolider le réseau pédestre de la Ville.

IV. PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONSULTATION

En 2018, la Ville a mandaté l'organisme Vélo Québec afin de réaliser un portrait/diagnostic de la mobilité active sur le territoire lorettain. Un rapport final a été reçu à l'automne 2019.

Du 24 août au 6 septembre 2020, la Ville lançait une consultation en ligne interactive auprès de sa population afin de déterminer les infrastructures à ajouter et les zones présentant des enjeux de sécurité. Les citoyens étaient invités à interagir directement via une carte numérique. Ces annotations ont permis de finaliser les analyses et de présenter les premières cartes du futur réseau de transport actif.

Une seconde consultation en ligne a été menée du 1^{er} au 25 octobre 2020. Cette consultation sous la forme d'un sondage a permis d'évaluer diverses options de réaménagement pour des sections problématiques, telles que la rue Turmel, la rue Damiron ou la rue St-Olivier. Les commentaires des citoyens ont permis d'ajuster les aménagements, notamment pour tenir compte de la conservation des stationnements sur rue.

Une troisième consultation en ligne a eu lieu du 13 mai au 7 juin 2021. Cette consultation a permis d'évaluer les priorités d'aménagement des citoyens afin d'établir l'échéancier des travaux prévus.

Le résultat final de ces consultations a été déposé sur la plateforme Ensemble L'Ancienne-Lorette le 17 septembre 2021.

4. État des lieux

I. MISE EN CONTEXTE

La ville de L'Ancienne-Lorette compte près de 17 000 habitants sur un territoire d'environ 7 km² de superficie. La ville se trouve complètement enclavée dans le territoire de la Ville de Québec. Faisant partie de l'agglomération de Québec, l'arrondissement des Rivières borde le territoire municipal à l'est et l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge borde la ville de tous les autres côtés. La ville est également bordée et/ou traversée par des axes automobiles importants, tel que la fin de l'autoroute 540, le boulevard Wilfrid Hamel, la route de l'Aéroport et le boulevard Chauveau.

L'Ancienne-Lorette a un fort potentiel pour le transport actif. Grâce à la faible taille de son territoire, tous les pôles générateurs de déplacements pourraient être accessibles à pied ou à vélo si le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes étaient assurés par des aménagements de qualité. De plus, plusieurs lieux de destination importants à proximité de la ville seraient plus facilement accessibles avec l'aménagement d'infrastructures permettant une mobilité sécuritaire et confortable pour les cyclistes et les piétons, notamment : l'aéroport international Jean- Lesage, la base de plein air de Sainte-Foy, le parc technologique de Québec et les secteurs commerciaux situés au sud de l'autoroute 40.

II. LES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

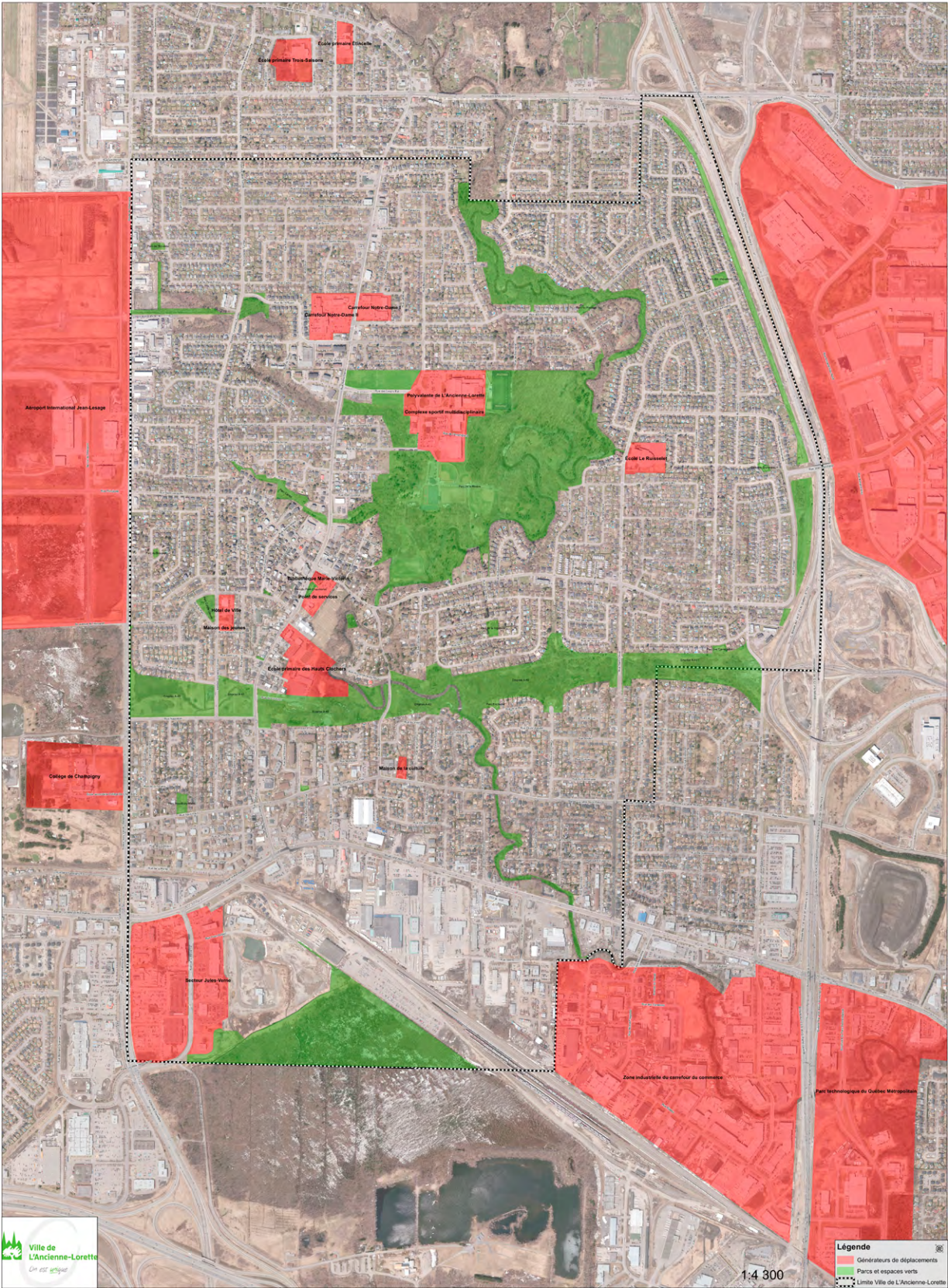
L'Ancienne-Lorette compte plusieurs générateurs de déplacements autant à l'intérieur de son territoire que dans les secteurs avoisinants.

Les principaux générateurs de déplacements sont les suivants :

Générateurs de déplacements à l'intérieur des limites de L'Ancienne-Lorette	Générateurs de déplacements à l'extérieur des limites de L'Ancienne-Lorette
• Carrefour Notre-Dame 1 et 2 • Polyvalente de L'Ancienne-Lorette • Complexe sportif multidisciplinaire • Bibliothèque Marie-Victorin • Point de service Émile-Loranger • Hôtel de ville • Maison des jeunes • École primaire des Hauts-Clochers (2 pavillons) • École du Ruisselet • Maison de la Culture • Secteur Jules-Verne	• Aéroport international Jean-Lesage • Collège de Champigny • Zone industrielle du carrefour du commerce • Parc technologique du Québec Métropolitain • Parc industriel Armand-Viau • École primaire Étincelle • École primaire Trois-Saisons

FIGURE I. Carte des générateurs de déplacement

GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT



III. LES INFRASTRUCTURES POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

Les piétons préfèrent des infrastructures qui leur sont dédiées, tels des trottoirs ou des sentiers multifonctionnels, pour se déplacer et accéder à leurs destinations confortablement, en toute sécurité et en étant protégés de la circulation automobile.

Trame du réseau pédestre

La ville compte un réseau pédestre qui se déploie surtout sur les voies principales (collectrices municipales, collectrices secondaires et artères) : route de l'Aéroport, rue Notre Dame, rue Saint- Jean-Baptiste, rue Saint-Jacques, boulevard Wilfrid-Hamel, rue Saint-Paul et rue du Moulin. Elle compte aussi des sentiers pédestres, des passerelles et des escaliers dans le parc de la Rivière et dans l'emprise de l'autoroute 40. Les zones résidentielles quant à elles, sont majoritairement dépourvues de ce type d'aménagement.

Types d'infrastructures

Les infrastructures pour piétons en place sont des trottoirs, des sentiers polyvalents en asphalte ou en criblure de pierre et des passerelles.

L'annexe 7.I illustre les infrastructures dédiées aux piétons.

FIGURE 2. Trottoir en béton de 1,8 m avec joints de dilatation - Intersection rue Notre-Dame et boul. Wilfrid-Hamel



FIGURE 3. Sentier polyvalent en criblure de pierre - parc du Passant



FIGURE 4. Escalier et passerelle sur la rivière Lorette - parc de la Rivière

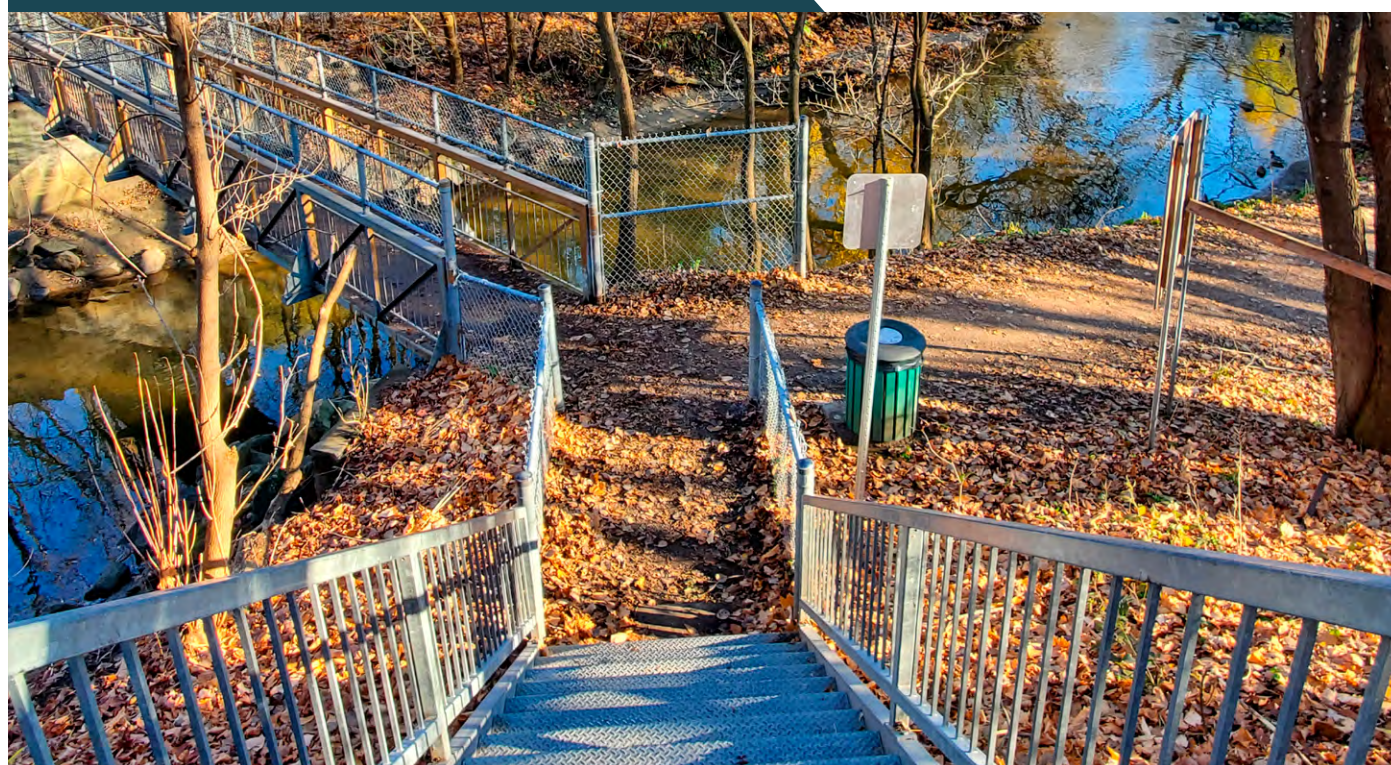
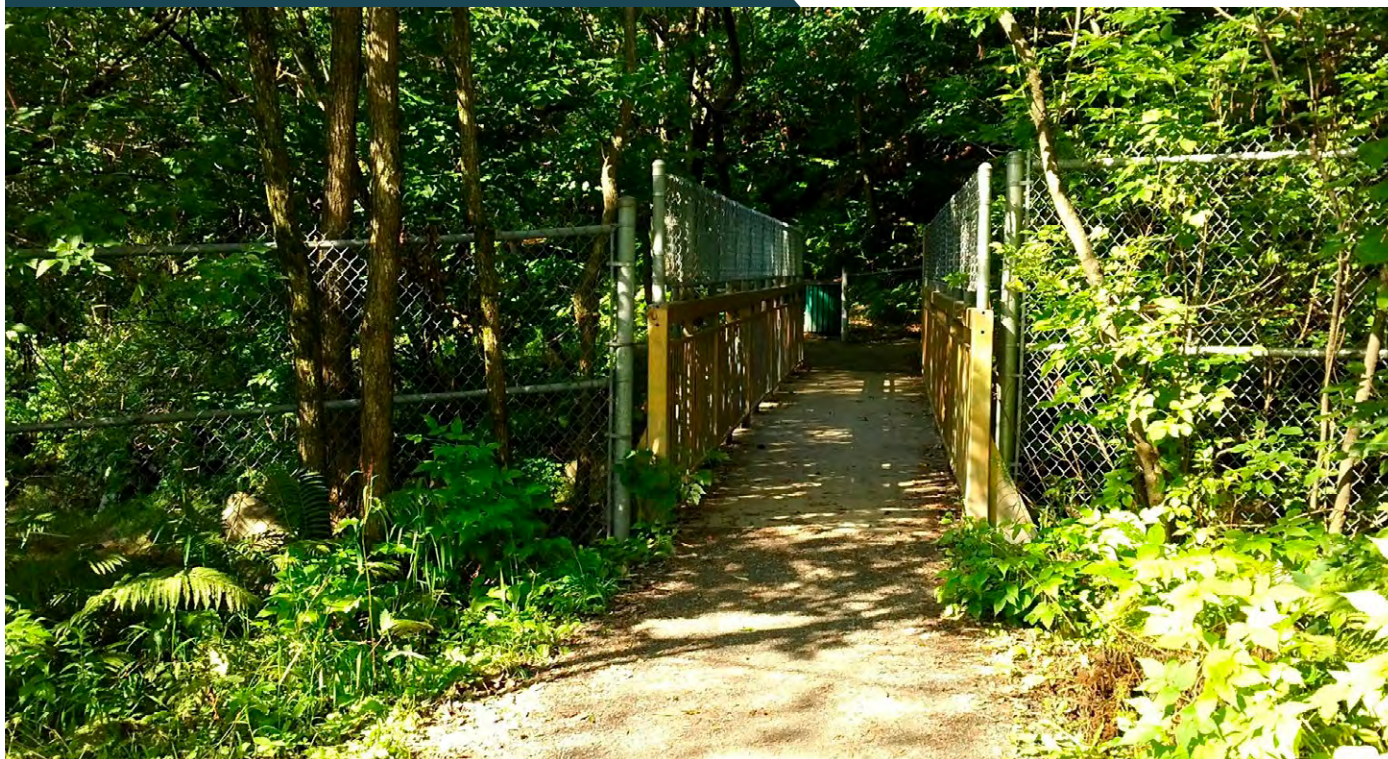


FIGURE 5. Passerelle clôturée sur la rivière Lorette – parc de la Rivière



IV. LES INFRASTRUCTURES POUR LES CYCLISTES

Les cyclistes peuvent circuler sur l'ensemble du réseau routier de la ville, excepté le réseau autoroutier. Le confort des cyclistes varie cependant selon le débit véhiculaire, la qualité des aménagements et la vitesse observée :

- Sur les rues locales, la circulation, même en absence d'aménagements, est normalement agréable et sécuritaire.
- Sur les rues principales, dans certains cas, même en présence d'aménagements cyclables il est peu confortable, voire risqué, d'y circuler.

La Ville a donc développé au fil des années un réseau permettant de faciliter la circulation des cyclistes. Ce réseau compte 5,95 km de voies cyclables, il est constitué de cinq types d'aménagements cyclables répartis comme suit :

- Chaussée désignée : 350 m
- Piste bidirectionnelle sur rue (niveau trottoir) : 600 m
- Piste bidirectionnelle sur rue (niveau chaussée) : 2,3 km
- Bande cyclable (niveau chaussée) : 2,67 km
- Sentier polyvalent : 600 m

L'annexe 7.2 illustre les infrastructures dédiées aux cyclistes.

FIGURE 6. Chaussée désignée - Rue Saint-Victor



FIGURE 7. Piste cyclable bidirectionnelle sur rue - niveau trottoir - boulevard Wilfrid-Hamel



FIGURE 8. Piste cyclable bidirectionnelle sur rue - rue Notre-Dame

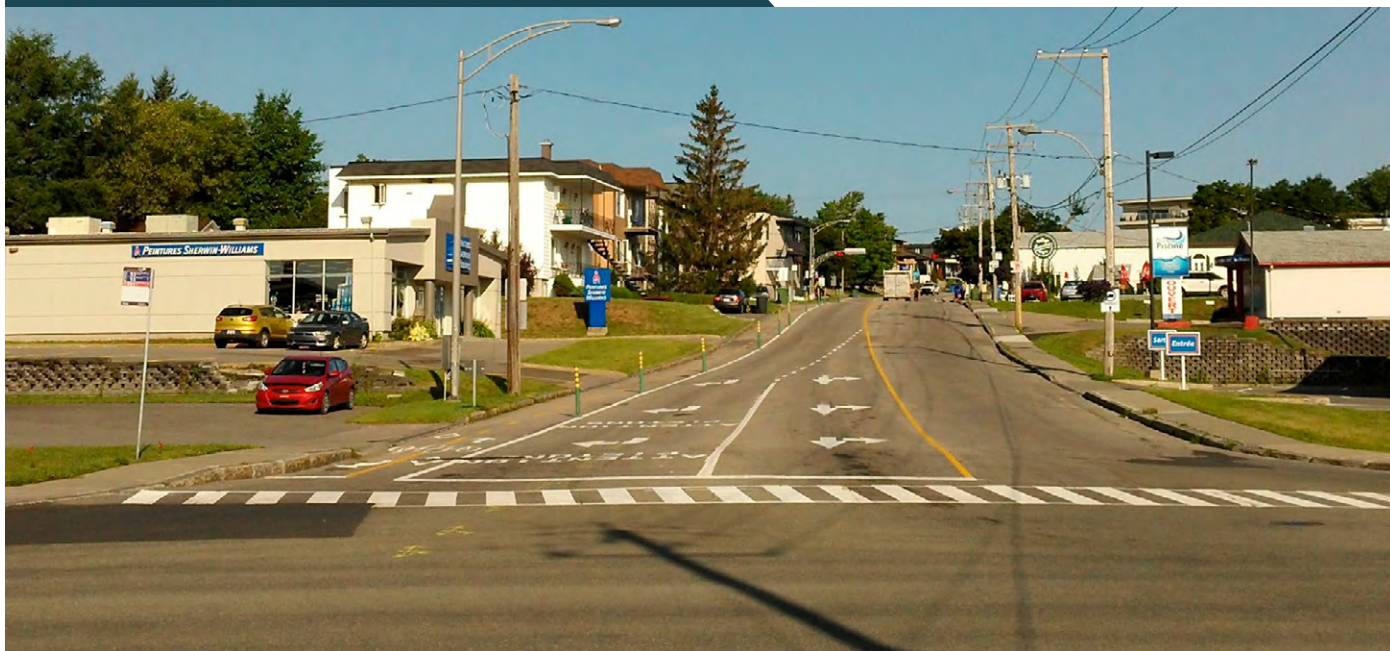


FIGURE 9. Bandes cyclables - Rue Saint-Paul



V. LES BARRIÈRES ET LES FRANCHISSEMENTS

La topographie peut être une barrière aux déplacements actifs alors que la forte pente des rues à certains endroits peut rendre la marche et le vélo plus difficile pour certains usagers. On note principalement deux segments de rue où la pente est contraignante :

- La route de l'Aéroport, au nord du boulevard Wilfrid-Hamel. Pente d'environ 10 % sur 350 m;
- La rue Saint-Jacques, entre la rue Saint-Honoré et la rue du Moulin. Pente d'environ 10 % sur 150 m.

Une autre barrière naturelle importante sur le territoire de la ville est la rivière Lorette. Les points de franchissement par le réseau routier sont limités. On retrouve quelques passerelles notamment dans le parc de la Rivière permettant de traverser la rivière.

Le territoire de la ville compte également certaines barrières anthropiques :

- L'emprise de l'autoroute 40;
- L'autoroute Henri-IV;
- Le chemin de fer Québec-Gatineau.

Les axes routiers franchissant ces barrières ne sont pas tous pourvus d'infrastructures dédiées aux usagers du transport actif.

Les tableaux ci-dessous indiquent les franchissements existants, précisant s'ils sont aménagés ou non pour les usagers du transport actif.

Les figures 10 (points de franchissement de l'autoroute Henri-IV), 11 (points de franchissement de la rivière Lorette) et 12 (points de franchissement de l'emprise de l'autoroute 40) illustrent les barrières anthropiques et les différents points de franchissements actuellement en place

L'emprise de l'autoroute 40

Franchissements	Aménagement pour le transport actif
Rue Saint-Jean-Baptiste	Aucun
Rue Saint-Olivier	Trottoir côté ouest
Rue du Moulin	Trottoir côté est
Rue Notre-Dame	Trottoirs des deux côtés
Rue des Braves	Sentier piéton informel
Rue Turmel	Piste cyclable bidirectionnelle – niveau chaussée
Route de l'Aéroport	Trottoir côté est (ville de Québec)

Autoroute Henri-IV

Franchissements	Aménagement pour le transport actif
Boulevard Chauveau O.	Sentier polyvalent côté nord (ville de Québec)
Rue Jean Marchand	Aucun
Rue Michelet	Trottoir côté nord et piste cyclable bidirectionnelle – niveau trottoir, du côté sud (ville de Québec)

FIGURE 10. Points de franchissement de l'autoroute Henri-IV



FIGURE 11. Points de franchissement de la rivière Lorette

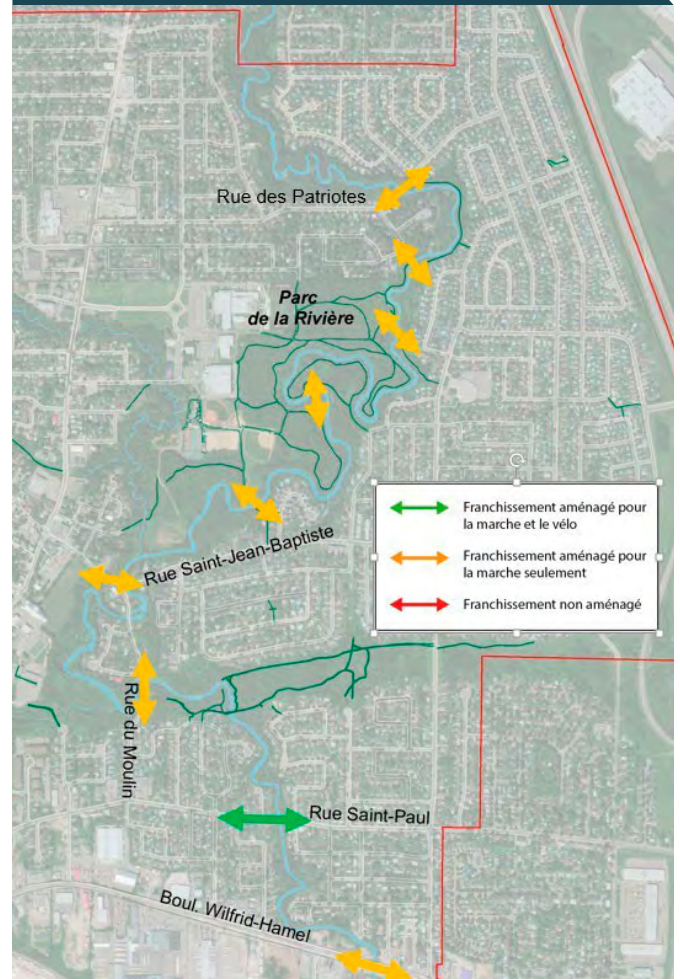


FIGURE 12. Points de franchissement de l'emprise de l'autoroute 40



VI. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE DU RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF

Infrastructure piétonne

A. INFRASTRUCTURES POUR LES PIÉTONS

Avec 17,6 km de trottoirs et 11 km de sentiers de parc, le réseau pédestre permet de raccorder les générateurs locaux de déplacements. Il dessert relativement bien les rues principales de la ville, ainsi que l'intérieur du parc de la Rivière et l'emprise du MTQ. Hors de ces secteurs, la desserte est très limitée, voire inexistante, principalement dans les zones résidentielles.

Nonobstant au fort potentiel piéton, la configuration de la voirie privilégie les déplacements motorisés.

Les rues ne comptant pas de trottoirs ou présentant des discontinuités sont principalement :

- La route de l'Aéroport, où on compte un seul trottoir de façon continue, et ce, que du côté est entre la rue Lafortune et l'avenue Jules-Verne;
- La rue Turmel, qui est une voie collectrice secondaire sans aucun trottoir;
- La rue du Moulin, voie reliant les rues Saint-Jacques et Saint-Paul à travers l'emprise de l'autoroute 40 et la rivière Lorette, ne comptant qu'un trottoir du côté est;
- La rue Papillon, qui est une collectrice secondaire, ne comportant aucun trottoir;
- Le boulevard Wilfrid-Hamel qui représente la seule artère de la ville ne comptant qu'un trottoir continu, et ce, que du côté nord;
- La rue Napoléon, qui est une collectrice secondaire ne comptant qu'un trottoir du côté nord;
- La rue Damiron, qui est une collectrice secondaire ne comptant aucun trottoir.

FIGURE I3. Absence de trottoir côté ouest - route de l'Aéroport

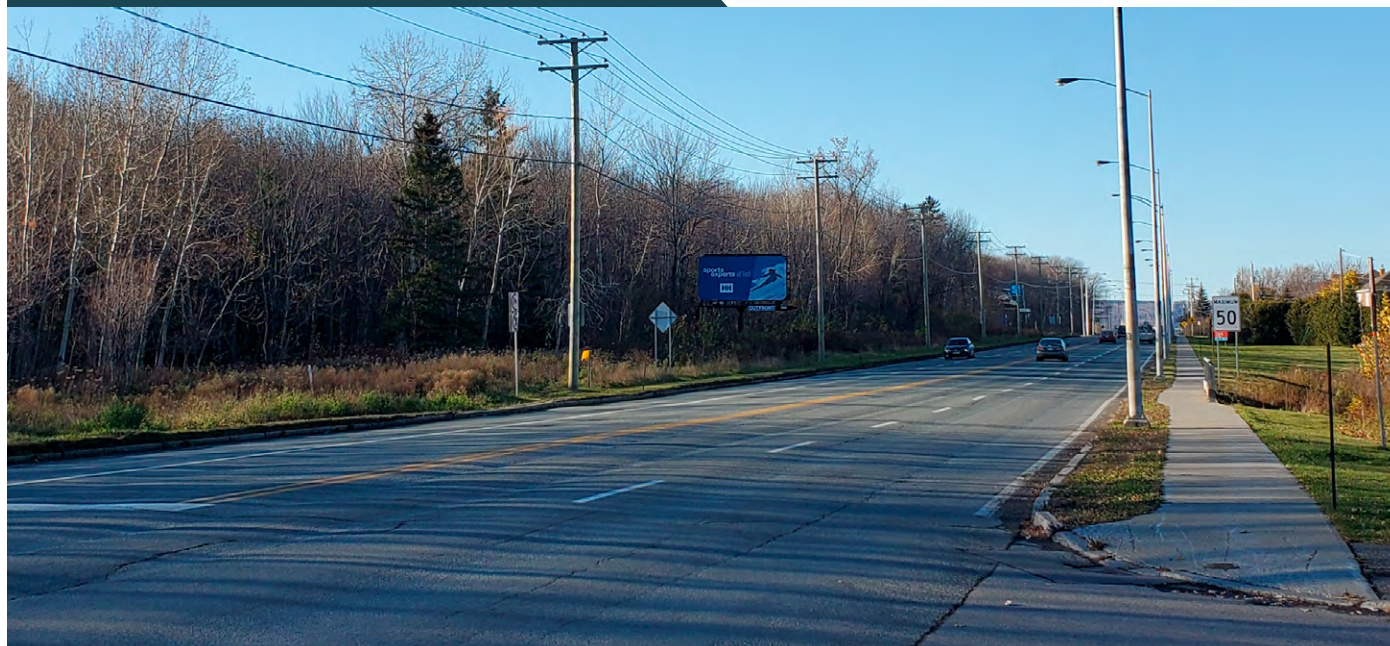


FIGURE I4. Absence de trottoir - rue Turmel



FIGURE I5. Absence de trottoir côté sud - boulevard Wilfrid-Hamel

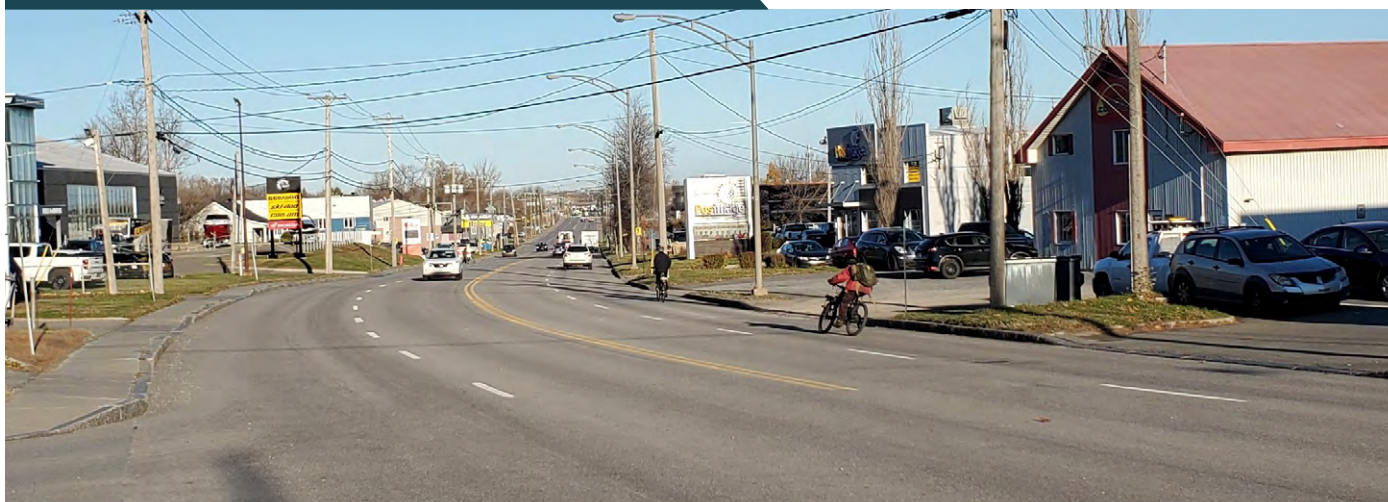
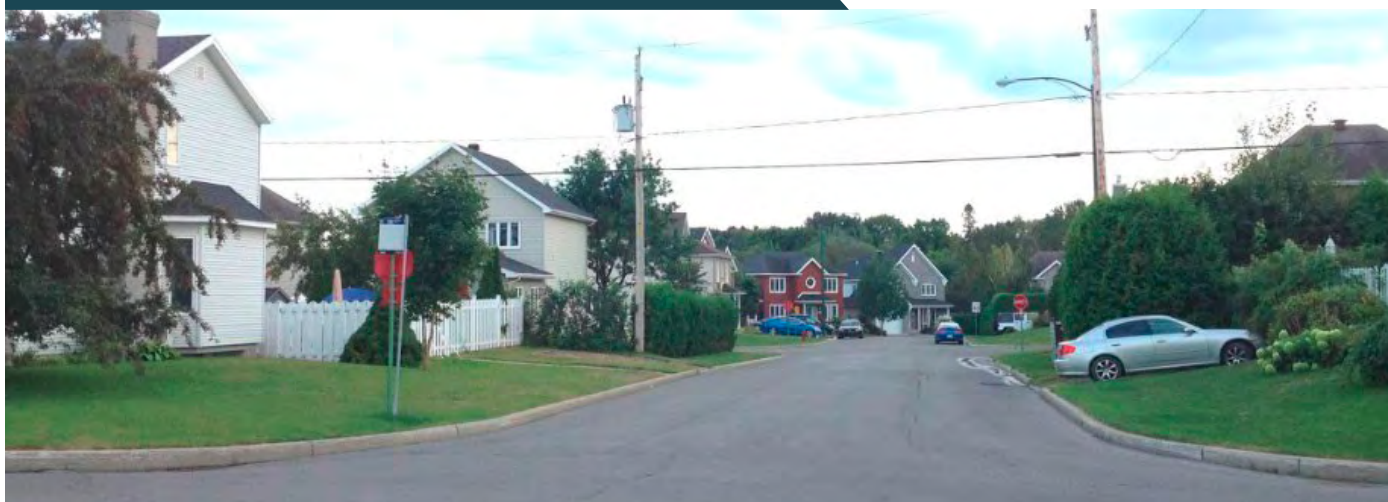


FIGURE I6. Absence de trottoir et d'accès à l'arrêt d'autobus - rue Damiron



B. QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS

Les trottoirs

La qualité des aménagements situés le long des voies principales (artère et collectrice) est variable. Une discontinuité est constatée en ce qui a trait aux trottoirs le long de certaines des voies principales traversant le territoire, ainsi que l'absence d'aménagement sécuritaire pour traverser les barrières mentionnées auparavant et pour franchir certaines intersections. Cette situation nuit à la sécurité des piétons, les obligeant à emprunter les voies de circulation véhiculaire. Il s'agit également d'un obstacle majeur pour la circulation des personnes à mobilité réduite ou avec des poussettes.

La conception des trottoirs sur le reste du territoire affiche des faiblesses pouvant nuire au confort des piétons, et peut ainsi être dissuasive pour les marcheurs :

- **La largeur restreinte des trottoirs**, notamment près des générateurs de déplacements et le long des voies principales, nuit au confort des piétons. Les trottoirs de la ville de L'Ancienne-Lorette mesurent en général 1,2 m ou 1,5 m. Or, la largeur minimale requise pour permettre le croisement de deux piétons est de 1,8 m, considérant qu'un piéton requiert un espace de 0,9 m pour circuler confortablement. Néanmoins, une largeur de 1,5 m jumelée à une banquette peut être acceptable.

À proximité des générateurs de déplacements tels que le Carrefour Notre-Dame, le Complexe sportif multidisciplinaire et les édifices publics, les trottoirs, lorsqu'ils sont présents, n'excèdent généralement pas 1,5 m, ce qui est insuffisant pour que deux piétons puissent marcher côte à côte confortablement. Voici également d'autres constats généraux :

- **Les joints tracés à la truelle** occasionnent des soubresauts inconfortables pour les personnes se déplaçant avec une poussette ou en fauteuil roulant.
- On observe des **dénivellations fréquentes** causées par la présence d'entrées charretières sur la majorité des trottoirs de la ville. Ces dénivellations peuvent s'avérer inconfortables pour certains usagers, notamment les personnes à mobilité réduite. De plus, lorsque glacées en hiver, ces dénivellations peuvent poser des risques de chutes.

FIGURE 17. Absence de trottoirs pour accéder au Complexe sportif - rue du Passant



FIGURE 18. Passage piéton sans rampe - Intersection du boulevard Wilfrid-Hamel et l'avenue Jules-Verne



FIGURE 19. Trottoir d'une largeur restreinte d'un seul côté de la rue et joints tracés à la truelle - rue Saint-Jacques



Les sentiers de parcs

Tel que mentionné précédemment, L'Ancienne-Lorette possède plus de 11 km de sentiers de parcs répartis sur le territoire municipal.

La promenade du Canso, entre la rue Notre-Dame et la rue du Canso, peut s'avérer utile et confortable pour les déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes. La promenade est recouverte de criblure de pierre et sa surface est généralement en bon état. Elle possède également un éclairage adéquat.

À l'inverse, les sentiers du parc de la Rivière et ceux de l'emprise de l'autoroute 40 sont plutôt des sentiers de balade et sont moins adaptés aux déplacements utilitaires. Les problématiques suivantes ont été recensées :

- Largeur très variable, souvent insuffisante pour permettre le croisement de piétons et de cyclistes;
- Revêtement en criblure de pierre ou en gravier souvent en mauvais état;
- Surface inégale, rigoles et érosion;
- Accès difficile pour les cyclistes (clôtures);
- Pente parfois forte et présence d'escaliers (parc de la Rivière) rendant difficile la pratique du vélo.

Néanmoins, en raison de leur caractère naturel et des liens utiles qu'ils pourraient créer, ces sentiers ont un potentiel très intéressant à mettre en valeur, en particulier les sentiers de l'emprise de l'autoroute 40.

FIGURE 20. Sentiers en criblure de pierre - à gauche la promenade du Canso et à droite, un sentier du parc de la Rivière



FIGURE 21. Clôture à l'accès des sentiers du parc de la Rivière, à l'arrière de la Polyvalente

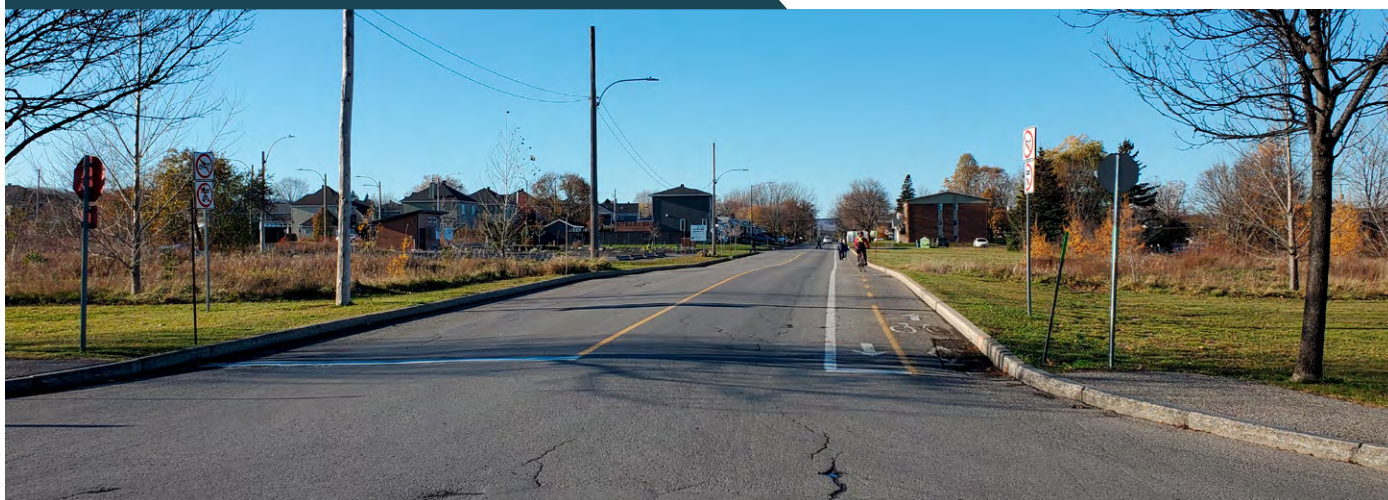


C. VOIE CYCLABLE SANS VOIE PIÉTONNE ADJACENTE

Lorsque les piétons ne sont pas autorisés à circuler sur une voie cyclable, mais qu'aucune voie pour les piétons directement adjacente ne leur est offerte, on remarque certains impacts :

- Les piétons circulent dans la voie cyclable malgré tout;
- Certains cyclistes peuvent considérer les piétons comme étant en infraction et auront moins tendance à adopter un comportement courtois et sécuritaire à leur égard.
- Sur le territoire de L'Ancienne-Lorette, aucune voie piétonne n'est directement adjacente aux voies cyclables suivantes :
 - Rue Turmel;
 - Rue Notre-Dame, au sud de la rue Saint-Paul.

FIGURE 22. Voie cyclable sans voie piétonne adjacente – rue Turmel



D. ENTRETIEN DE LA SURFACE DES SENTIERS

Lorsque l'entretien et le drainage d'une surface de roulement en criblure de pierre sont insuffisants, cette dernière est graduellement envahie par la végétation ou s'affaisse en créant des sillons. De tels problèmes sur la surface de roulement réduisent la largeur praticable et donc la sécurité des usagers. Il est important de procéder dès le début de la saison à l'entretien et au nivellement des sentiers et de répéter ces opérations au besoin pendant la saison cyclable.

La surface de roulement des sentiers est en mauvais état aux endroits suivants :

- Les sentiers du parc de la Rivière, d'une manière générale;
- Le sentier entre la rue des Braves et le pavillon Saint-Charles de l'école des Hauts-Clochers.

FIGURE 23. Sentier dans l'axe de la rue des Braves



INFRASTRUCTURE CYCLABLE

A. QUALITÉ DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Le réseau cyclable actuel a une longueur de 5,95 km. Il dessert de façon très inégale le territoire, car il n'est présent que sur certains des axes principaux de la ville. Dans l'ensemble, il présente quatre faiblesses :

- 1) Le réseau offre peu de liens directs;
- 2) Quelques barrières restent difficiles à franchir, imposant des détours ou des manœuvres risquées;
- 3) Certains générateurs de déplacements sont mal desservis;
- 4) Le réseau offre un raccordement limité avec la Ville de Québec.

Peu de liens directs

Un cycliste utilise sa propre énergie motrice pour se déplacer. Il a donc tendance, lors de ses déplacements utilitaires, à opter pour des itinéraires directs, lui imposant le minimum de détours et de dénivelé.

Or, le réseau cyclable n'offre pas suffisamment d'itinéraires directs, et n'est pas suffisamment ramifié.

Barrières difficiles à franchir

Les déplacements à vélo sont limités, car des barrières physiques restent infranchissables ou difficiles à franchir, notamment :

- L'emprise de l'autoroute 40;
- Le boulevard Wilfrid-Hamel;
- L'autoroute Henri-IV.

Générateurs de déplacements mal desservis

Le réseau actuel dessert de façon très inégale le territoire, car il est déployé sur un nombre limité d'axes routiers principaux. Ainsi, les générateurs de déplacements à vocation utilitaire (les écoles, les commerces, l'aéroport international Jean-Lesage, les zones d'emploi, les bâtiments culturels, récréatifs et sportifs) gagneraient à être mieux desservis, notamment :

- Les zones commerciales le long du boulevard Wilfrid-Hamel et de la partie sud de la rue Notre-Dame;
- Les institutions scolaires suivantes :
 - Les écoles primaires des Hauts-Clochers, Le Ruissellet et l'école de l'Étincelle (ville de Québec);
 - L'école secondaire Polyvalente de L'Ancienne-Lorette et le collège de Champigny (Ville de Québec).

- Les équipements récréatifs – sportifs :
 - Le complexe sportif multidisciplinaire.
- Les équipements publics et communautaires :
 - La bibliothèque Marie-Victorin;
 - La Maison des jeunes;
 - Le Point de service Émile-Loranger.

Raccordement à la Ville de Québec à renforcer

La trame de rues de la Ville de L'Ancienne-Lorette est étroitement liée à celle de la Ville de Québec. Des générateurs de déplacements, dont certains majeurs, se trouvent sur le territoire de la Ville de Québec et ne sont pas accessibles à vélo. Néanmoins, ces derniers devraient être desservis par des aménagements cyclables de qualité liés à ceux de L'Ancienne-Lorette.

Parmi ces générateurs, on compte notamment :

- La zone industrielle du Carrefour du commerce;
- Le Parc industriel Armand-Viau;
- La zone commerciale au sud de l'autoroute 40;
- L'aéroport international Jean-Lesage.

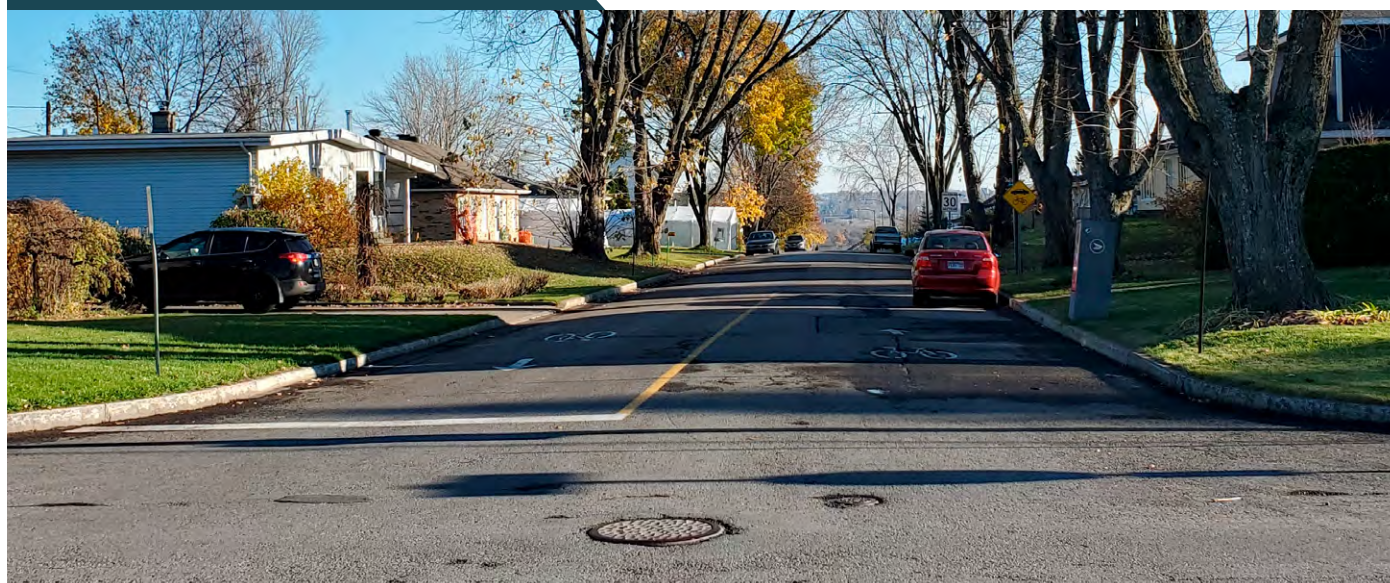
B. QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS

Certains manquements aux normes du MTQ concernant les chaussées désignées, les bandes cyclables et les pistes cyclables sur rue, ont été relevés sur le réseau cyclable de L'Ancienne-Lorette.

Les chaussées désignées

Ce type de voies cyclables est notamment présent sur la rue Saint-Victor. Sur cette rue, les panneaux de signalisation en place ne répondent pas aux normes du MTQ. Aussi, les pictogrammes marqués sur la chaussée sont partiellement effacés et devraient être remplacés par des pictogrammes « vélo et chevrons ».

FIGURE 24. Chaussée désignée – rue Saint-Victor



Bandes cyclables

Ce type d'aménagement est notamment présent sur la rue Saint-Paul. La signalisation en place est adéquate.

Les pistes cyclables bidirectionnelles

Sur le territoire de L'Ancienne-Lorette, les pistes cyclables bidirectionnelles ne respectent pas les normes du MTQ pour les raisons suivantes :

- Elles comptent plus d'un croisement par segment de 300 m;
- Elles ne bénéficient pas d'une séparation physiquement permanente et continue entre la piste et la circulation motorisée;
- Elles sont d'une largeur de moins de 3,0 m.

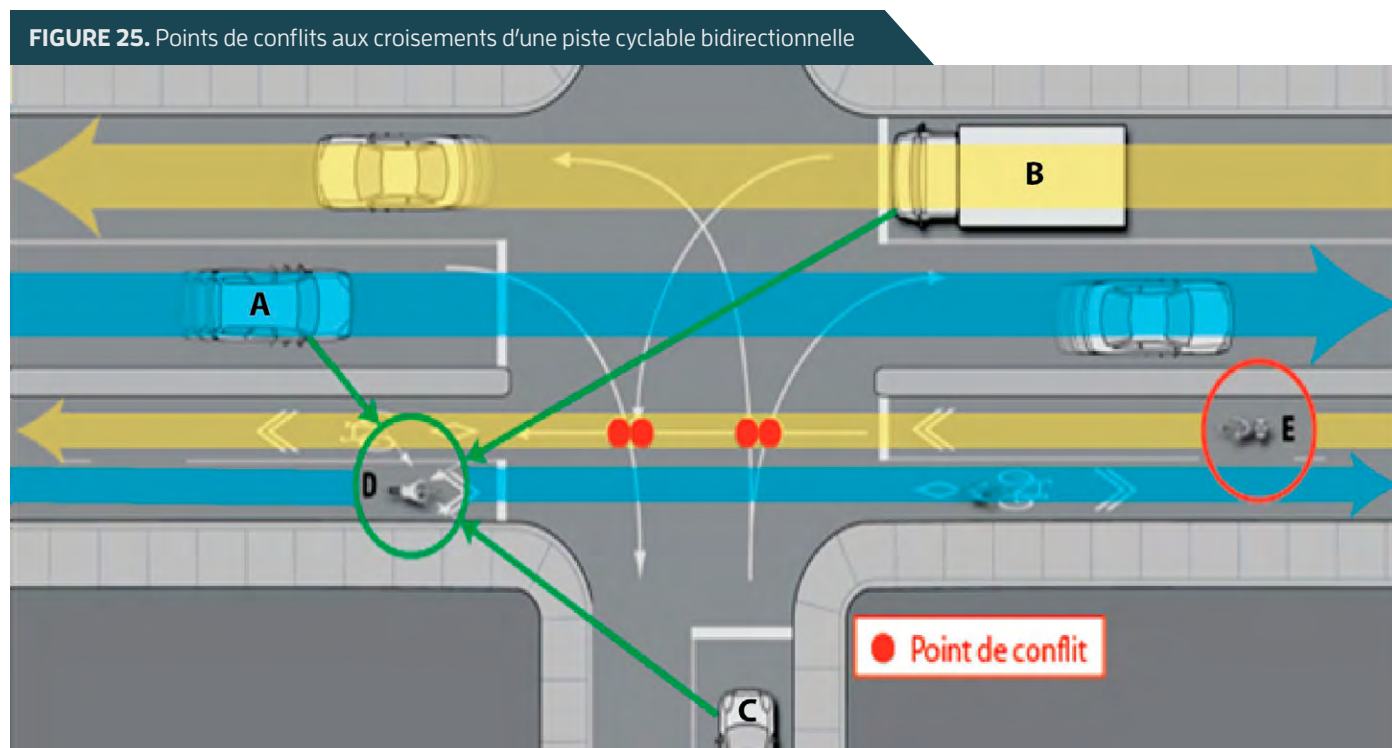
Dans un tel contexte, les pistes bidirectionnelles sont déconseillées en raison des enjeux de sécurité qui sont présents.

Nombre de croisements trop élevé

Les pistes cyclables bidirectionnelles sont contre-intuitives. Les automobilistes n'ont pas le réflexe de vérifier si la voie est libre dans les deux directions, ce qui augmente le risque de collision aux intersections. Le niveau de risque aux intersections varie de modéré à majeur selon le débit et la vitesse de circulation, ainsi que selon le volume de virages qui croisent la piste.

Ainsi, l'aménagement d'une piste bidirectionnelle n'est pas recommandé en présence de plus d'une intersection ou d'un croisement commercial, industriel ou résidentiel de 6 logements et plus par segment de 300 m.

Sur la Figure 26, on constate que les automobilistes « A », « B » et « C » verront très bien le cycliste « D » au croisement d'une piste cyclable bidirectionnelle, mais n'auront pas tendance à regarder en direction du cycliste « E » dont la provenance est contre intuitive.



Absence de séparation physique continue et permanente

Entre les intersections le long d'une piste cyclable bidirectionnelle, l'absence d'une séparation physique permanente et continue augmente le risque :

- Que des véhicules empiètent sur la piste;
- De collision frontale entre cyclistes et automobilistes.

Le niveau de risque s'accroît avec la vitesse, le débit de circulation et la présence d'arrêts d'autobus à même la piste. C'est notamment le cas sur les rues Turmel et sur la partie de la rue Notre-Dame. Les autobus desservant ces rues empiètent sur la piste cyclable nécessitant un changement de voie pour le cycliste qui alors doit rouler à contresens de la circulation.

Il est aussi important de préciser que la présence de délinéateurs sur une piste cyclable bidirectionnelle sur rue n'est pas suffisante pour faire office de séparation physique, au sens des normes provinciales.

FIGURE 26. Arrêt d'autobus à même une piste cyclable bidirectionnelle – rue Notre-Dame



Largeur insuffisante

L'espace nécessaire pour circuler à vélo de manière sécuritaire et confortable est de 1,5 m. Ainsi, la largeur minimale d'une piste cyclable bidirectionnelle, laquelle compte deux voies de circulation, devrait être de 3,0 m. Les pistes sur la rue Turmel et sur une section de la rue Notre-Dame ne respectent pas cette distance prescrite, car elles ne dépassent pas 2,5 m de largeur.

FIGURE 27. Piste cyclable bidirectionnelle non conforme – rue Turmel



Continuité des cheminements

Les pistes bidirectionnelles sur rue peuvent poser des problèmes pour la continuité du cheminement des cyclistes lorsque les voies cyclables prennent fin. Les cyclistes se retrouvent alors du mauvais côté de la rue et sont ainsi incités à poursuivre leur chemin à contresens de la circulation automobile.

FIGURE 28. Fin de la piste bidirectionnelle – rue Notre-Dame



Disposition d'un trottoir et d'une piste cyclable

Lorsqu'un trottoir est directement adjacent à une piste cyclable, il est recommandé d'éviter de placer le trottoir entre la voie cyclable et la rue. Les piétons ayant généralement tendance à s'éloigner le plus possible de la circulation automobile, ils seront portés à empiéter dans la piste cyclable, créant ainsi des problèmes potentiels de cohabitation avec les cyclistes.

FIGURE 29. Configuration « piste cyclable - trottoir - rue » à éviter - Boulevard Wilfrid-Hamel



C. L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

L'offre de stationnement vélo est un élément important d'un plan visant à favoriser l'usage du vélo sur un territoire donné. Bien intégré au réseau de transport actif d'une ville, le stationnement sert entre autres, à limiter le vol et à inciter de nouveaux usagers à utiliser le vélo de façon quotidienne.

Les endroits à desservir de façon prioritaire sont les générateurs de déplacements, spécialement les écoles, les bâtiments publics, les zones commerciales et les pôles d'emploi.

La Ville de L'Ancienne-Lorette compte déjà quelques stationnements pour vélo à certains pôles générateurs de déplacements, notamment les zones commerciales et les écoles. Cette offre est cependant généralement insuffisante et à plusieurs endroits, les supports ne permettent pas de bien cadenasser les vélos de façon sécuritaire. Certains types de supports ne supportent les vélos que par les roues, plutôt que par le cadre, ce qui risque de les endommager (supports de type « trombone » et « clôture »). D'autres types de supports, comme les supports de type « râteliers » sont plus adéquats.

FIGURE 30. Support de type « trombone » à l'école secondaire Polyvalente de L'Ancienne-Lorette



FIGURE 31. Support de type « clôture » à l'école secondaire Polyvalente de L'Ancienne-Lorette

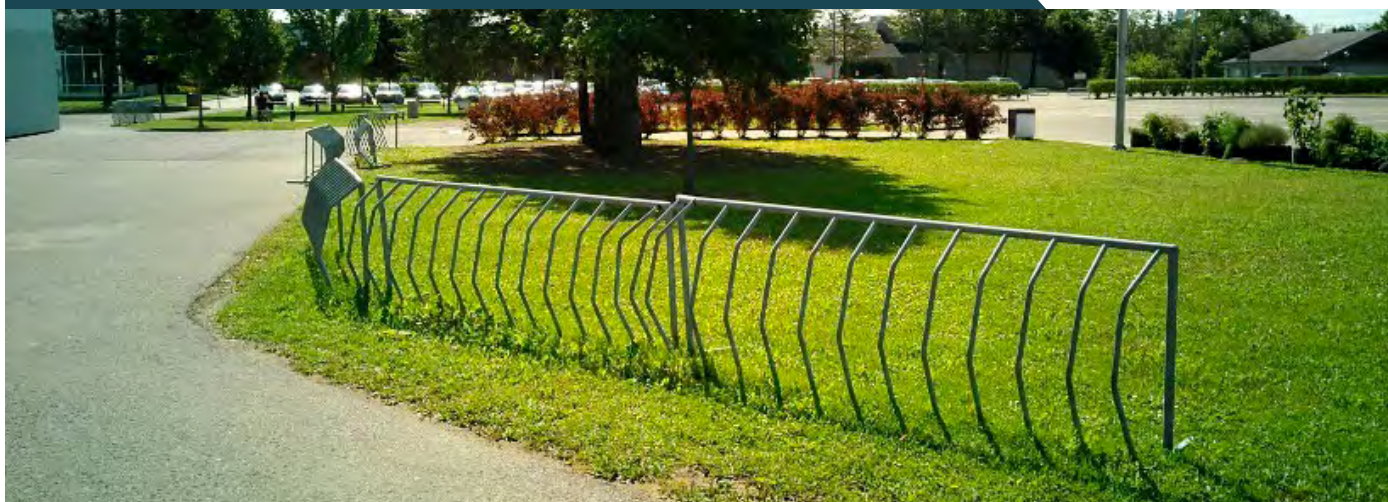


FIGURE 32. Support de type « râtelier » à la pharmacie Jean-Coutu - boulevard Wilfrid-Hamel



FIGURE 33. Support de type « râtelier » à une succursale Desjardins - rue Saint-Jacques



FIGURE 34. Support de type « râtelier » au club de tennis de L'Ancienne-Lorette - rue des Loisirs



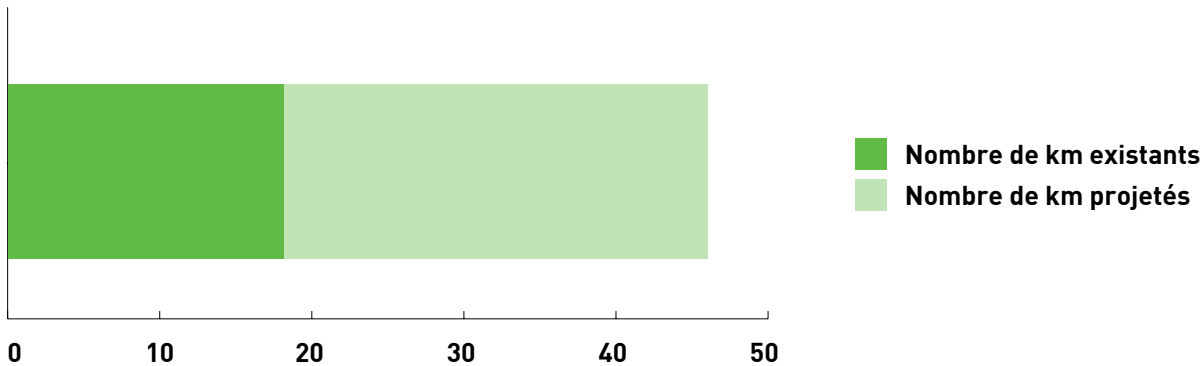
5. Mise en œuvre

I. CIBLES STRATÉGIQUES

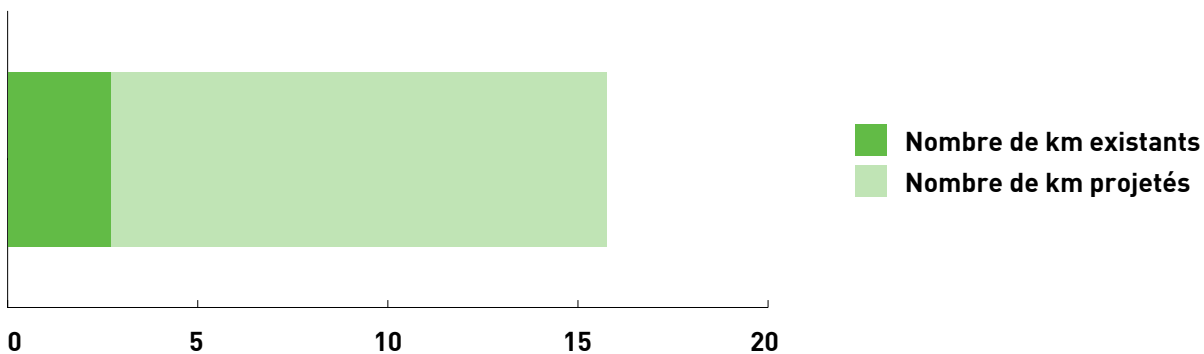
Le plan directeur de transport actif propose six cibles stratégiques qui seront réalisées d'ici 2031, soit :

- 1) L'ajout de 9,8 km de trottoirs supplémentaires permettant au réseau de croître de 18,13 km à 27,93 km en 2031;
- 2) L'ajout de 10,37 km de bandes cyclables supplémentaires permettant au réseau de croître de 2,7 km à 13,07 km;
- 3) L'ajout d'un corridor de transport actif dans l'emprise de l'autoroute 40 sous la forme d'un sentier polyvalent de 2,4 km;
- 4) La transformation des pistes cyclables sur la rue Turmel et Notre-Dame en bandes cyclables;
- 5) L'ajout de 3,15 km de sentiers piétonniers supplémentaires;
- 6) La création d'un lien piéton entre le boisé lorettain et le parc de la Rivière en passant par le parc de la Rigolade.

Ajout de kilomètres de trottoirs supplémentaires de 2021 à 2031



Ajout de kilomètres de bandes cyclables supplémentaires de 2021 à 2031



II. PLAN DE DÉPLOIEMENT

Grâce aux analyses de l'organisme Vélo Québec, des commentaires des citoyens provenant des trois consultations en ligne et des validations des services techniques de la Ville de L'Ancienne-Lorette, un premier plan directeur de transport actif a été planifié. Il est possible de consulter les cartes du réseau projeté à l'annexe cartographique.

Ce plan se structure en quatre phases sur une période de dix ans. Chaque phase se déroule sur un horizon de deux à cinq ans. Il est important de noter que des modifications des priorités d'aménagement sont possibles selon les opportunités ou la complexité de réalisation des projets. Le plan de déploiement est un document de référence qui dresse un portrait global des travaux à réaliser.

Enfin, des plans précis seront élaborés lors de la réalisation de chaque projet afin de considérer les particularités spécifiques au secteur, telles que la présence de stationnements sur rue, la localisation des entrées charretières, le déplacement des infrastructures existantes, etc.

III. COÛT ET ÉCHÉANCIER

Le PDTA 2021-2031 prévoit des investissements de 2,5 M\$ sur dix ans afin de réaliser les infrastructures cyclables et piétonnes. En plus de ce montant, des investissements sont prévus pour le réaménagement des rues suivantes :

- Saint-Georges;
- Du Passant;
- Notre-Dame, phase III;
- Saint-Victor;
- Damiron;
- Parisien.

Il est important de souligner qu'il s'agit d'estimations permettant d'apprécier l'importance des investissements requis pour la réalisation du PDTA. Des subventions et des aides financières sont prévues tout au long de la réalisation des travaux afin de soutenir la concrétisation de ces projets.

FIGURE 35. Tableau de déploiement du plan directeur de transport actif

TABLEAU DE DÉPLOIEMENT DU PLAN DIRECTEUR DE TRANSPORT ACTIF						
Année	Cyclable/piéton	Rue	Infrastructure	Total	Total Transport actif	
COURT TERME 1-3 ANS	Cyclable	Notre-Dame	Bandes cyclables	1 192 800 \$	2 542 800 \$	
		des Pins Est/Patriotes et Créneau	Chaussée désignée			
		St-George/du Passant	Chaussée désignée			
		Père-Chaumonot	Bandes cyclables			
		St-Jean-Baptiste	Bandes cyclables			
		Jules-Verne	Sentier polyvalent			
		St-Olivier	Bandes cyclables			
		Ritournelle	Bandes cyclables			
		Jean-Marchand	Bandes cyclables			
		Damiron	Bandes cyclables			
		Saint-Paul	Bamdes cyclables			
		Passage Ferrant	Sentier polyvalent			
		des Braves	Bandes cyclables			
		Parisien	Bandes cyclables			
		des Braves	Bandes cyclables			
		Parisien	Bandes cyclables			
		Piéton	des Pins ouest			Trottoir
			des Patriotes			Trottoir
	Jean-Marchand		Trottoir			
	Av. St-Jean-Baptiste		Trottoir			
	Créneau		Trottoir			
	des Armoiries		Trottoir			
MOYEN TERME 4-5 ANS	Piéton	Émilien-Rochette	Trottoir	1 035 000 \$		
		Papillon	Trottoir			
	Cyclable et piéton	Turmel	Trottoir et bandes cyclables			
LONG TREME 5 ANS ET +	Cyclable			415 000 \$		
	Piéton	des Braves	Trottoir			
		Beauséjour et Boileau	Trottoir			
À INCLURE LORS DE LA RÉFECTION COMPLÈTE DE LA RUE	Cyclable et piéton	St-George	Trottoir	10 925 000 \$		
		Passant	Trottoir			
		Notre-Dame	Trottoir			
		St-Victor	Trottoir			
		Damiron	Trottoir			
		Parisien	Trottoir			
GRAND TOTAL					2 550 000 \$	

6. Conclusion

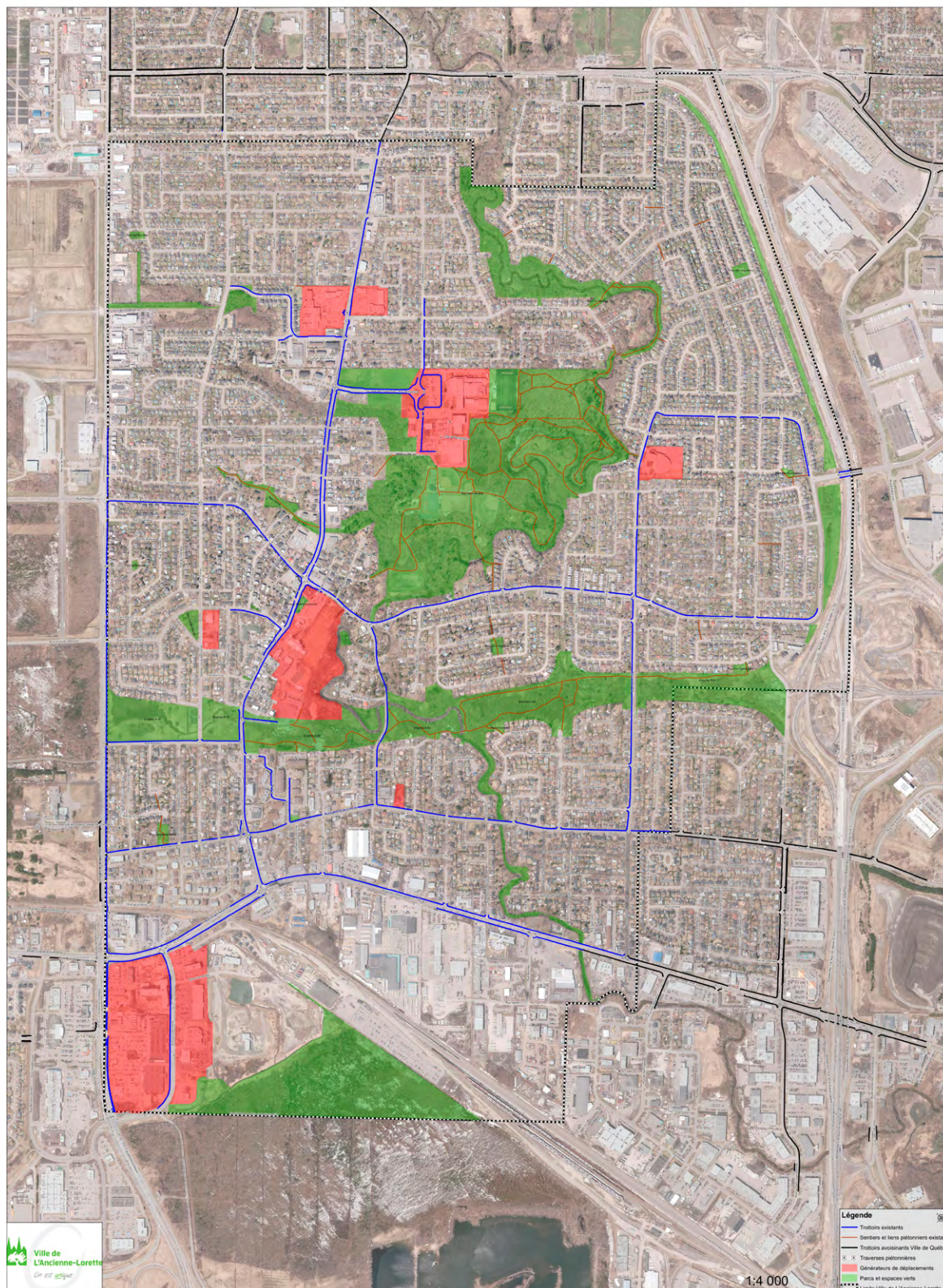
L'adoption du premier Plan directeur de transport actif (PDTA) témoigne de la volonté de la Ville de L'Ancienne-Lorette d'améliorer la mobilité durable sur son territoire. Ce plan résulte d'analyses exhaustives, mais surtout de l'apport de la population lors de son élaboration.

Le PDTA permettra assurément d'améliorer la qualité de vie des Loretains et Loretaines en proposant des alternatives sécuritaires, efficaces et durables à la voiture.

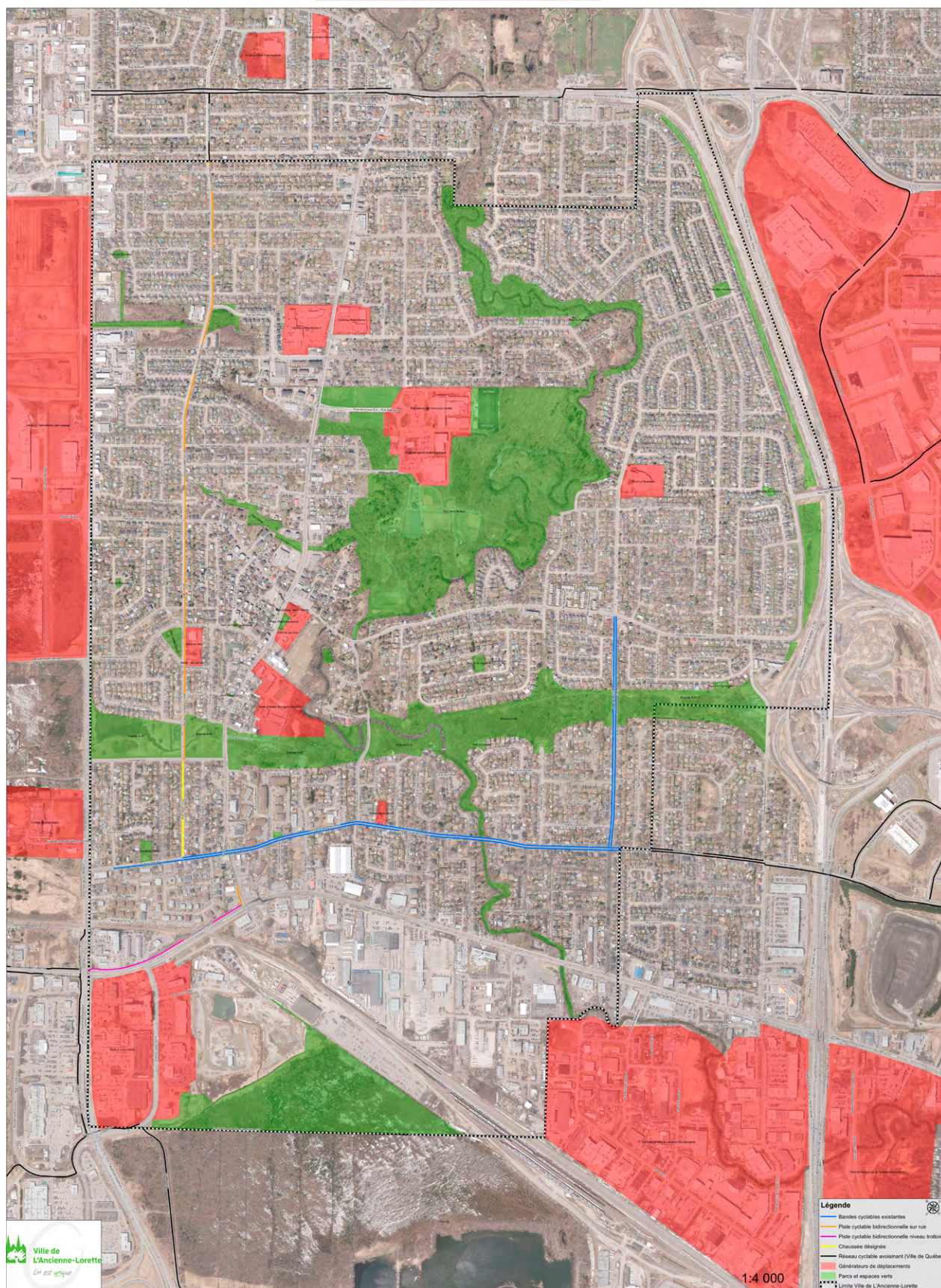
1. Annexes cartographiques

ANNEXE 7.1 Réseau piéton existant

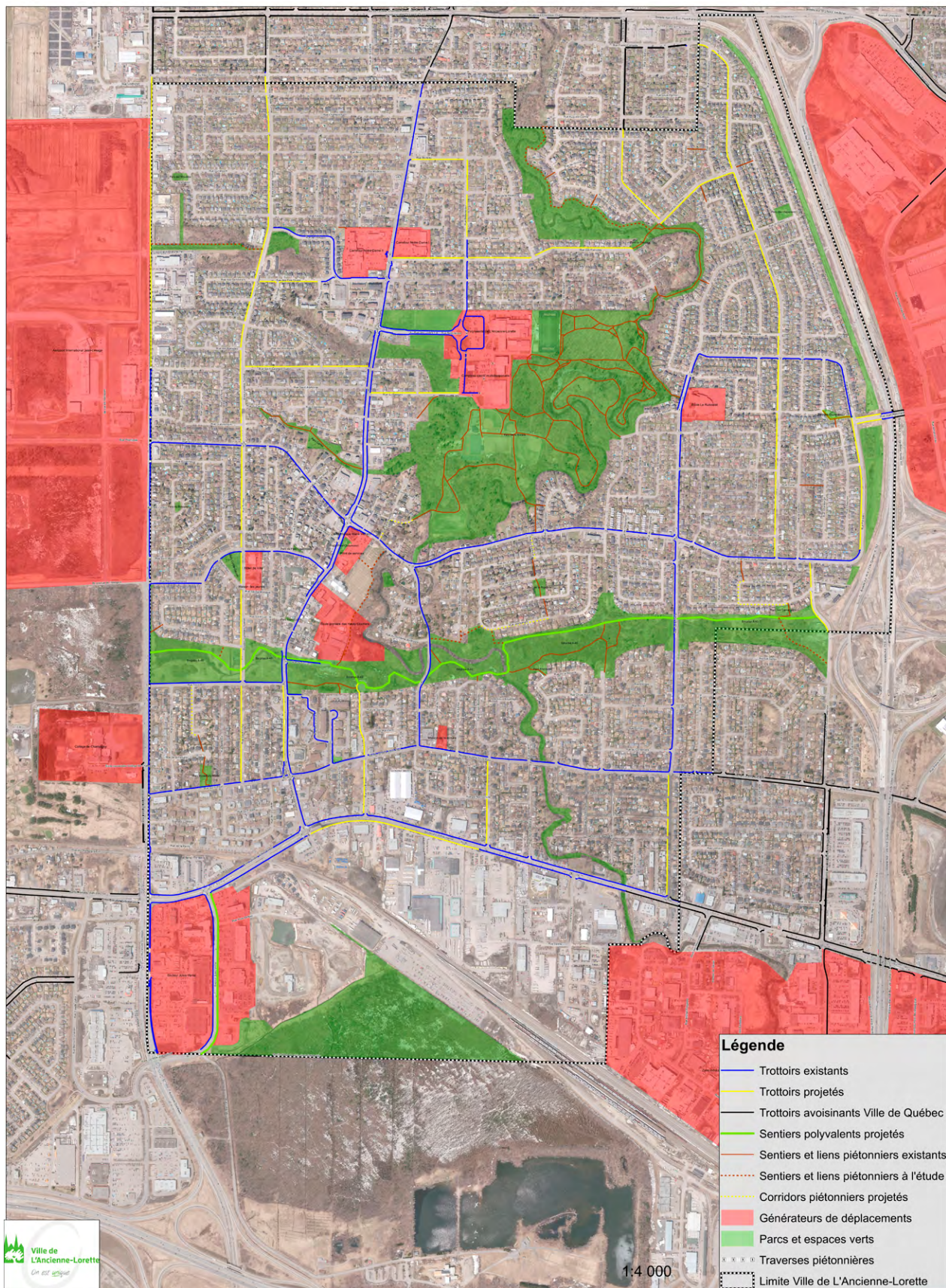
RÉSEAU PIÉTON EXISTANT



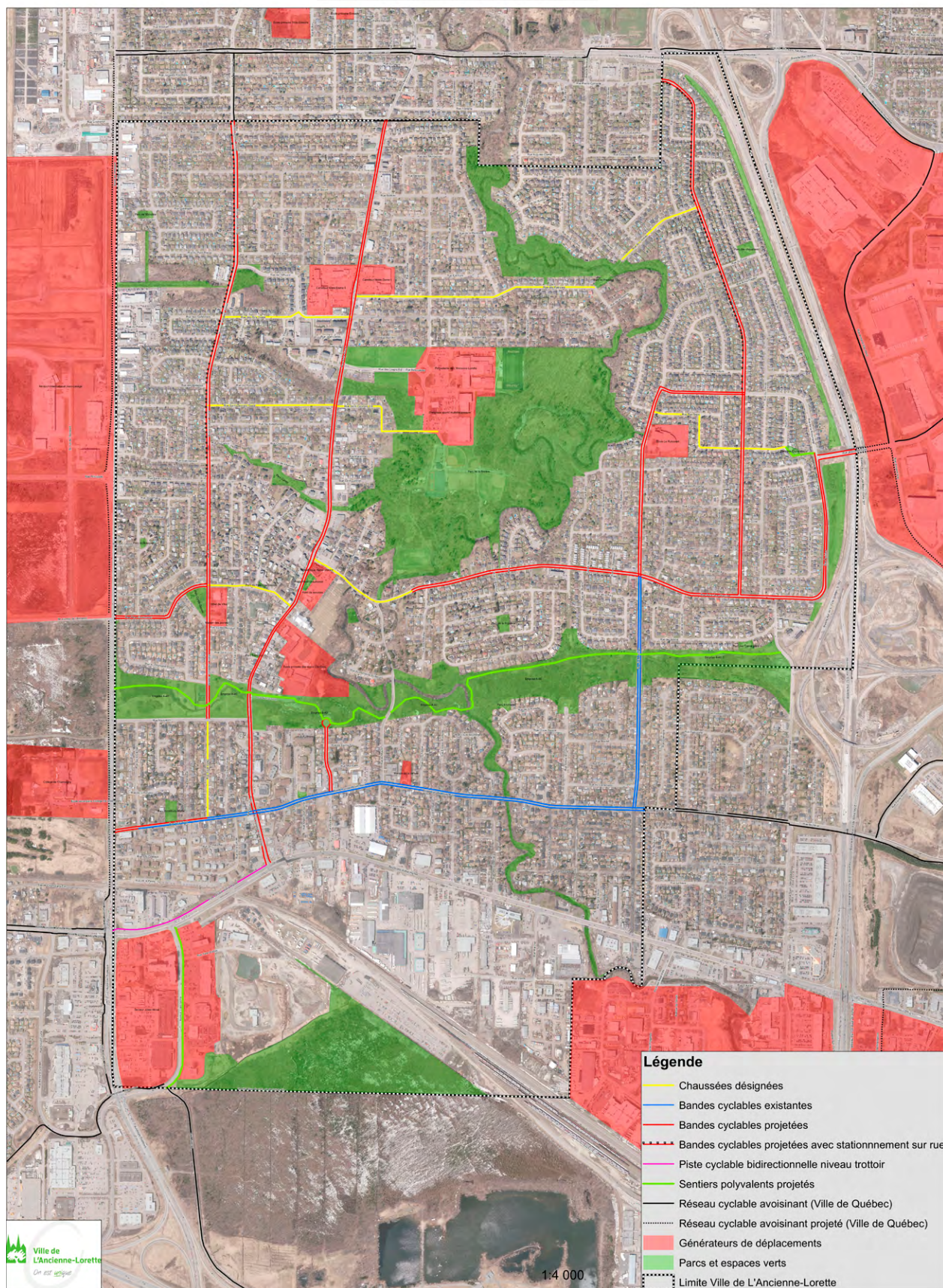
RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



RÉSEAU PIÉTON PROJETÉ



RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ





lancienne-lorette.org