

> La mobilité à Québec

**Aménagement d'un
corridor Vélo cité évolutif
sur le boulevard Neilson
Quartier Pointe-de-Sainte-Foy**

Séance d'information et d'échanges
2 mai 2024



Objectifs de la séance



- Présenter la proposition d'aménagement d'un **corridor Vélo cité évolutif** sur le **boulevard Neilson**
- Obtenir vos **commentaires** dans le cadre de l'aménagement du lien cyclable

Sujets présentés

- Mise en contexte – Vision de la mobilité active
- Aménagement d'un **corridor Vélo cité évolutif** sur le boulevard Neilson en 2024
 - Présentation des données d'avant-projet
 - Interventions prévues
 - Avantages et impacts appréhendés
 - Prochaines étapes
- Période d'échanges





Mobilité
à vélo

Mise en contexte



Mise en contexte

Vision de la mobilité active

Vision de la mobilité active (VMA), outil de planification de la mobilité active de la Ville de Québec

Processus de la VMA

- **Consultations** en amont, de 2020 à 2022
- Septembre 2022 : **annonce** de la Vision de la mobilité et des corridors Vélo cité
- Action de la Vision : planifier, concevoir et réaliser des infrastructures utilitaires à haut niveau de service pour la pratique du vélo, dont la **mise en place des corridors Vélo cité**



Mise en contexte

Vision de la mobilité active

Objectifs de la VMA

- **Offrir des options** de transport actif ou collectif aux citoyens, afin qu'ils aient un choix et ne pas imposer un seul choix par manque d'alternatives
- Proposer des options de déplacements **sobres en carbone** qui permettent d'aller dans la ville et **d'accéder aux lieux d'intérêt**
- Repartager l'utilisation de la rue de manière à assurer le **confort et la sécurité pour tous**



Mise en contexte

Les bienfaits et les retombées de la mobilité active



Environnement

- L'empreinte environnementale d'un cycliste est de 1/10 par rapport à un automobiliste (*gouvernement du Canada, 2022*)
- En 2017, le transport routier était responsable de 70 % des émissions de GES de l'agglomération de Québec (*Ville de Québec, 2017*)

Santé

- Aller au travail à vélo ou à pied :
 - Diminue le risque de développer une maladie chronique de 11 % (*gouvernement du Canada, 2022*)
 - Augmente la productivité (*Burton, W.N., Chen, C.-Y., et coll., 2006*)
 - Diminue le taux d'absentéisme au travail (*Hendriksen, J.M. Ingrid, et coll., 2011*)
- Les personnes qui utilisent le vélo pour se rendre au travail ou à l'école ont un risque de décès 41 % inférieur à celui des personnes qui utilisent la voiture (*City of Windsor, 2019*)
- Au Canada, 15 300 décès prématurés peuvent être liés à la pollution de l'air (particules fines, dioxyde d'azote, ozone) (*gouvernement du Canada, 2021*)



Mise en contexte

Les bienfaits et les retombées de la mobilité active



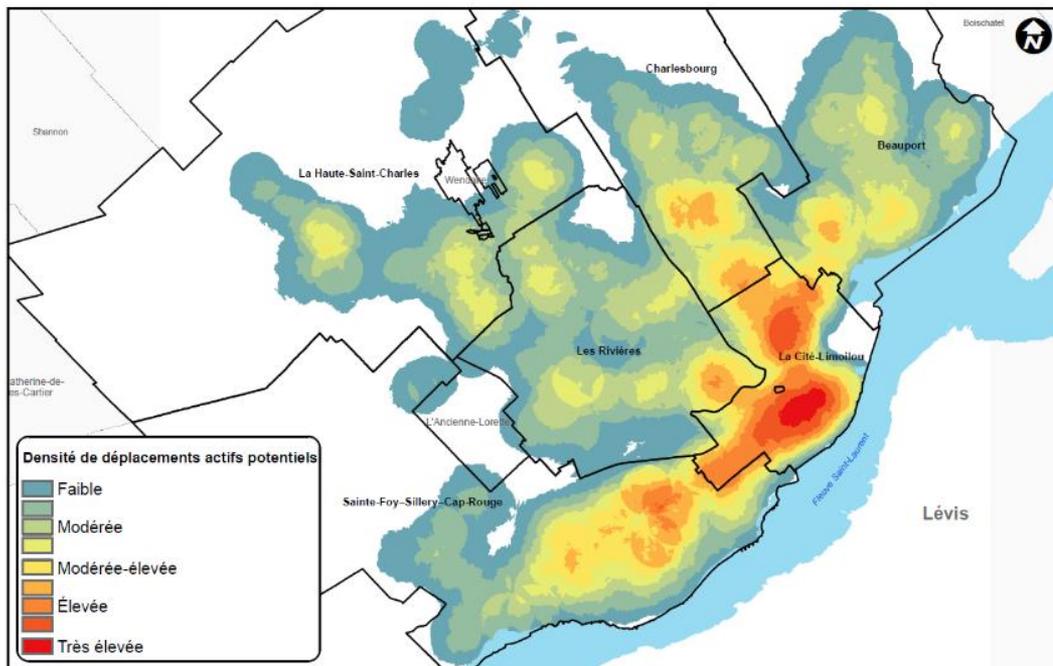
Économie locale

- La pratique du vélo et de la marche amène les gens à encourager l'économie locale et les commerces de proximité (*Jaffe, E., 2015*)
- L'ajout d'un lien cyclable sur une rue commerciale a un effet positif sur la vitalité de l'artère (*Vélo Québec, 2022*):
 - + 37 % de visites
 - + 35 % de ventes au détail
 - + 19 % de dépenses moyennes
- À Québec, 1 kilomètre en voiture coûte :
 - 4,9 fois plus cher qu'un kilomètre en autobus;
 - 14 fois plus cher d'un kilomètre à pied
 - 25 fois plus cher qu'un kilomètre à vélo (*Voisin, M., Dubé J., et Coelho L., 2020*)
- Les modes de transport actifs sont beaucoup plus économiques et abordables que l'automobile pour l'individu

Mise en contexte

Un important potentiel à matérialiser

Répartition des déplacements actifs supplémentaires potentiels par jour



Arrondissement	Nombre de déplacements actifs supplémentaires potentiels par jour
Beauport	38 800
Charlesbourg	38 200
Les Rivières	40 600
La Cité-Limoilou	62 500
La Haute-Saint-Charles	31 200
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	56 600

Selon l'Enquête Origine-Destination, la population de Québec utilise :

- La marche à 45 % pour ses déplacements de moins de 1 km - L'automobile est privilégiée dans 50 % des cas.
- Le vélo à 2,1 % pour ses déplacements de moins de 5 km - L'automobile est privilégiée dans 77 % des cas.

Il y a donc un important potentiel à matérialiser.

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité

Un réseau pour des déplacements à vélo plus performants et sécuritaires

- Voies **sécurisées** pour les cyclistes
- **Repartage** de la voie publique
- **Diminution des conflits** entre les modes de transport
- Inspiré des **meilleures pratiques internationales**
- Permet d'accueillir un **nombre élevé de cyclistes**



Exemple : CVC Boulevard Laurier, automne 2023

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité

- **Largeur suffisante** permettant le **dépassement** ou **l'accompagnement**
- **Identité visuelle** forte et distincte
- Piste généralement **séparée de la circulation automobile**
- Conception permettant un **entretien hivernal**
- **Accès efficace et rapide** aux principaux lieux d'activités
- Programmation des **feux de circulation adaptés** aux besoins des transports actifs



Exemple : CVC chemin Sainte-Foy, automne 2023

Mise en contexte

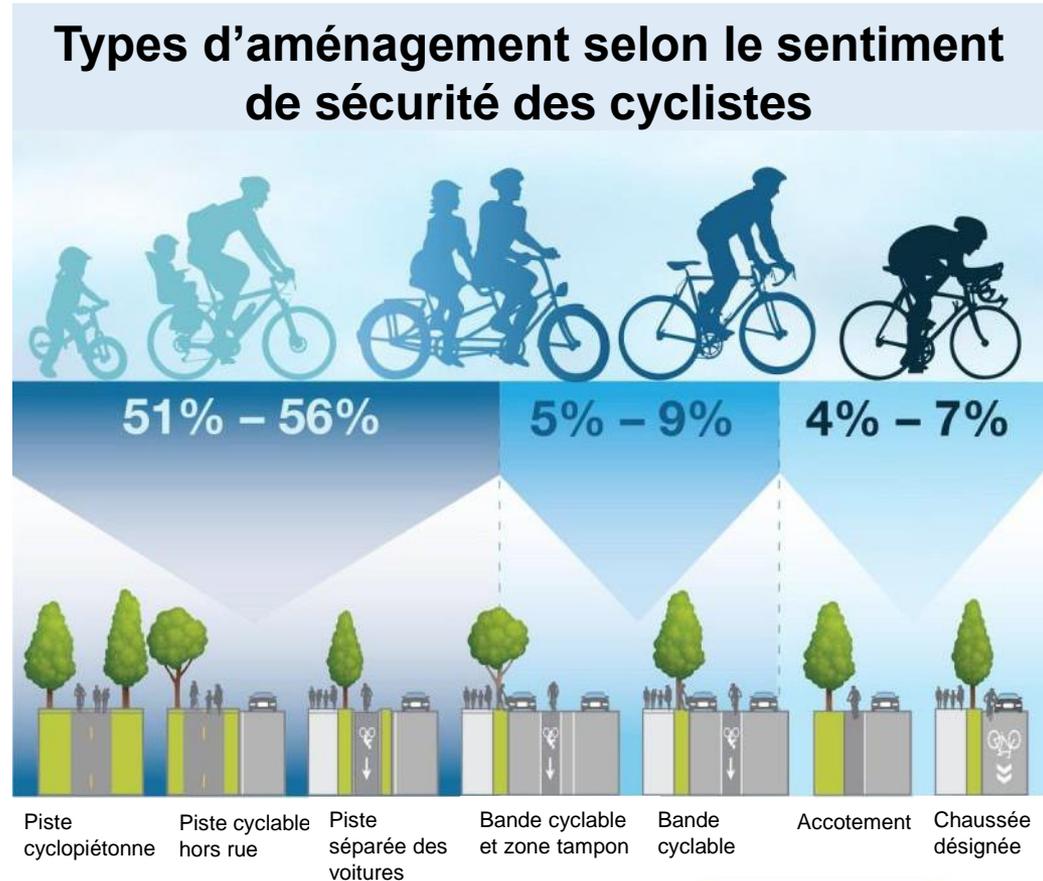
Les corridors Vélo cité

Pour qui?

Tous les types de cyclistes

- Enfants
- Adultes
- Aînés
- Cyclistes occasionnels ou chevronnés

*Le 28 % restant représente ceux qui n'adhèrent pas ou ne font pas de vélo.



Mise en contexte

Les corridors Vélo cité



Un réseau pour des déplacements à vélo plus sécuritaires et performants

- Un réseau visant à **renforcer** et être complémentaire au réseau cyclable standard existant
- Un réseau empruntant **les principaux axes** de mobilité de la ville
- Un corridor Vélo cité peut être composé de :
 - Lien cyclable **existant mis à jour aux normes CVC**
 - **Nouveau lien CVC** à un endroit non desservi
 - **Une combinaison de ces moyens** pour desservir un axe visé
- Le choix des axes basé sur une **analyse des besoins** tenant compte des déplacements actuels et potentiels
- Un réseau **bien maillé, continu, connecté, et desservant un maximum de citoyens**

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité

Aménagement évolutif (transitoire)

- Améliore la sécurité des piétons et des cyclistes **sans réaliser des travaux majeurs**
- Façon **rapide** d'implanter un lien cyclable
- **Interventions minimales** :
 - marquage
 - bollards
 - mobilier urbain
 - réaménagements géométriques simples
- Modifications aux **équipements et programmation des feux de circulation**

Aménagement permanent

- **Travaux majeurs** :
 - Souterrains et/ou surface
- Multiples enjeux de la rue traités :
 - **mobilité active,**
 - **transport en commun,**
 - **Sécurité routière,**
 - **architecture du paysage,**
 - **drainage,**
 - **déneigement,**
 - gestion de **matières résiduelles**



Crédit-photo: Ville de Montréal

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité



Aménagement d'un CVC évolutif dans une rue existante

- Le cadre bâti des rues nous impose **une largeur définie et limitée** pour l'aménagement
- Pour implanter un corridor Vélo cité évolutif **sans travaux majeurs**, il faut travailler en fonction de l'emprise disponible
- Lorsque l'emprise d'un axe visé est limitée, **trois options** se présentent généralement pour créer de l'espace afin d'insérer un lien cyclable sans élargir la rue :
 - **Retirer des espaces de stationnement** d'un côté ou des deux côtés de la rue selon la situation pour récupérer de l'espace
 - **Planter un sens unique** selon la situation pour récupérer l'espace de la voie libérée et maintenir du stationnement si l'espace le permet
 - **Réaffecter l'espace** d'une voie de circulation excédentaire



Largeur (emprise) définie et limitée des rues existantes



Mobilité
à vélo

CVC boulevard Neilson





Boulevard Neilson,
entre la rue Marly et la
rue André-Giroux



- A** Pointe-de-Sainte-Foy – Vieux-Québec
- B** Saint-Louis – Val-Bélair
- C** Vanier – Lebourgneuf
- D** Notre-Dame-des-Laurentides – Saint-Roch
- E** Vieux-Moulin – Sainte-Thérèse-de-Lisieux
- F** Vieux-Limoilou – Chutes-Montmorency
- G** Vieux-Port – Saint-Louis (promenade Samuel-De Champlain)
- H** Duberger–Les Saules – Maizerets
- I** Vanier – Saint-Sacrement
- J** Pointe-de-Sainte-Foy – Sillery
- K** Pointe-de-Sainte-Foy – Vieux-Port
- L** Sainte-Thérèse-de-Lisieux – Duberger–Les Saules
- M** Val-Bélair – Maizerets (corridor des Cheminots)
- N** Pointe-de-Sainte-Foy – Aéroport

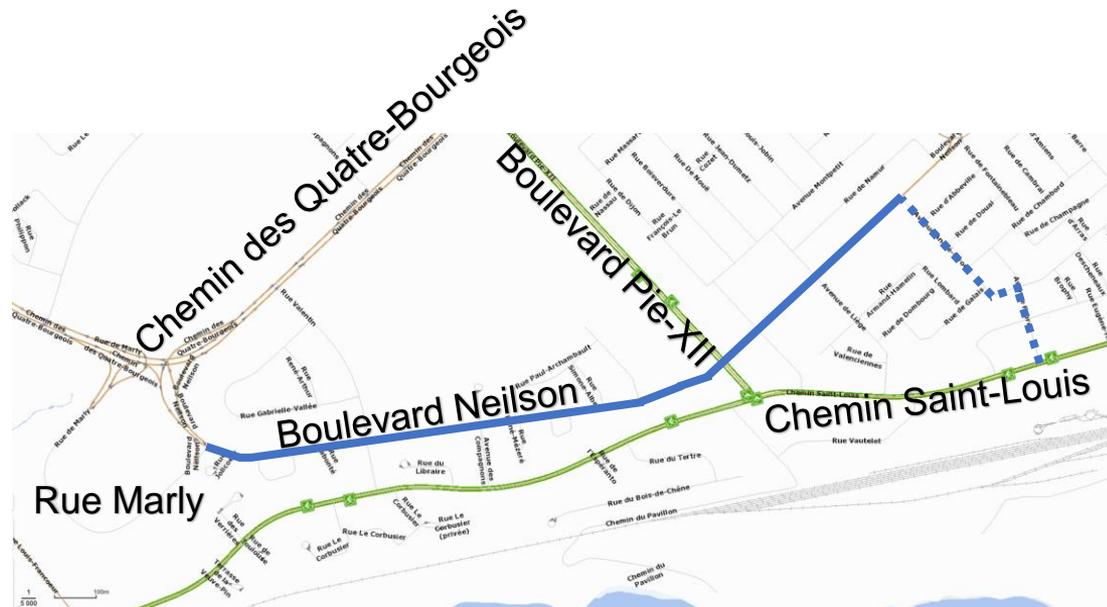
Total : 150 km

Note :
Les tracés des corridors sont présentés à titre indicatif, des analyses d'opportunité et de faisabilité seront réalisées. Les corridors visés peuvent emprunter un lien cyclable mis à niveau, un nouveau lien ou une combinaison des deux.

CVC boulevard Neilson

Localisation du projet évolutif

- Aménagement d'un corridor Vélo cité évolutif de **1,8 km** sur le boulevard Neilson, entre la rue Marly et l'avenue André-Giroux
- Nouveau lien cyclable structurant, **fonctionnel à l'année**
- **Permettra de rejoindre à terme** les infrastructures suivantes:
 - **Édifice de Revenu Québec**
 - **Terminus Marly (RTC)**
 - **Centres commerciaux** (5 km à partir de l'édifice de Revenu Québec)
 - **Université Laval** (6 km à partir de l'édifice de Revenu Québec)
 - **Vieux Québec** (12 km à partir de l'édifice de Revenu Québec)



Légende

- Projet CVC boulevard Neilson 2024
- - - Ajout d'une chaussée désignée
- Réseau cyclable régulier

CVC boulevard Neilson

Description du projet

- Insertion de **bandes cyclables unidirectionnelles**, séparées des voies de circulation par **une zone tampon de sécurité** et des **bollards**.
- Projet évolutif = **interventions minimales**
 - Marquage
 - Bollards
 - Ajout de feux dédiés aux cyclistes
 - Modifications physiques mineures
 - Programmation des feux pour les piétons et cyclistes

Note : Il ne s'agit pas d'un projet de réaménagement urbain classique avec des choix ou scénarios d'aménagement, mais bien d'un projet évolutif d'insertion de bandes cyclables avec mesures d'atténuation lorsque possible



Exemple du type d'insertion projetée

CVC boulevard Neilson

Pourquoi le corridor du Chemin Saint-Louis déjà existant dans ce secteur ne peut pas devenir un corridor Vélo cité?

- L'emprise limitée et étroite du chemin Saint-Louis **ne permet pas d'aménager** un lien cyclable confortable et sécuritaire répondant aux standards CVC (largeurs minimales)
- Le chemin Saint-Louis **n'offre pas une connexion directe** vers les principaux générateurs de déplacement





Mobilité
à vélo

CVC boulevard Neilson *Données d'avant-projet*



CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Stratégie de sécurité routière

Objectifs de sécuriser les zones scolaires et les sites accidentogènes

- 1 école sur le tracé du projet
- Vitesse pratiquée en zone scolaire 47 km/h (limite de vitesse 30 km/h)
- **20 accidents** entre 2013-2017 sur le tronçon du projet dont 1 accident incluant un piéton ou un cycliste

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Environnement humain

- Le projet est partagé par deux conseils de quartier:
 - Quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy
 - Quartier Saint-Louis
- Présence de l'école primaire des Cœurs-Vaillants
- Présence du parc Raymond-De-Rosa
- Présence d'un CHSLD (Centre d'hébergement du Boisé)
- Présence d'un centre commercial *Centre Neilson*
- Présence d'un lieu de culte (église Sainte-Ursule)
- Présence de Revenu Québec

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Environnement économique

- Quelques commerçants sur la rue (Pie-XII à André-Giroux)
- La majorité possède du stationnement hors rue
- Les livraisons se font actuellement hors rue

Transport en commun

- Entre Marly et Pie-XII:
 - Aucun parcours à l'exception de la rue Marly, terminus pour le 14/15/25/107/331/354/397/800/801/807/907/905+ aire d'attente/repos pour les chauffeurs
- Entre Pie-XII et André-Giroux:
 - 2 parcours;
 - 11 (de Pie-XII à Maricourt)
 - 13 (de Maricourt à André-Giroux)

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Taux d'occupation du stationnement sur rue

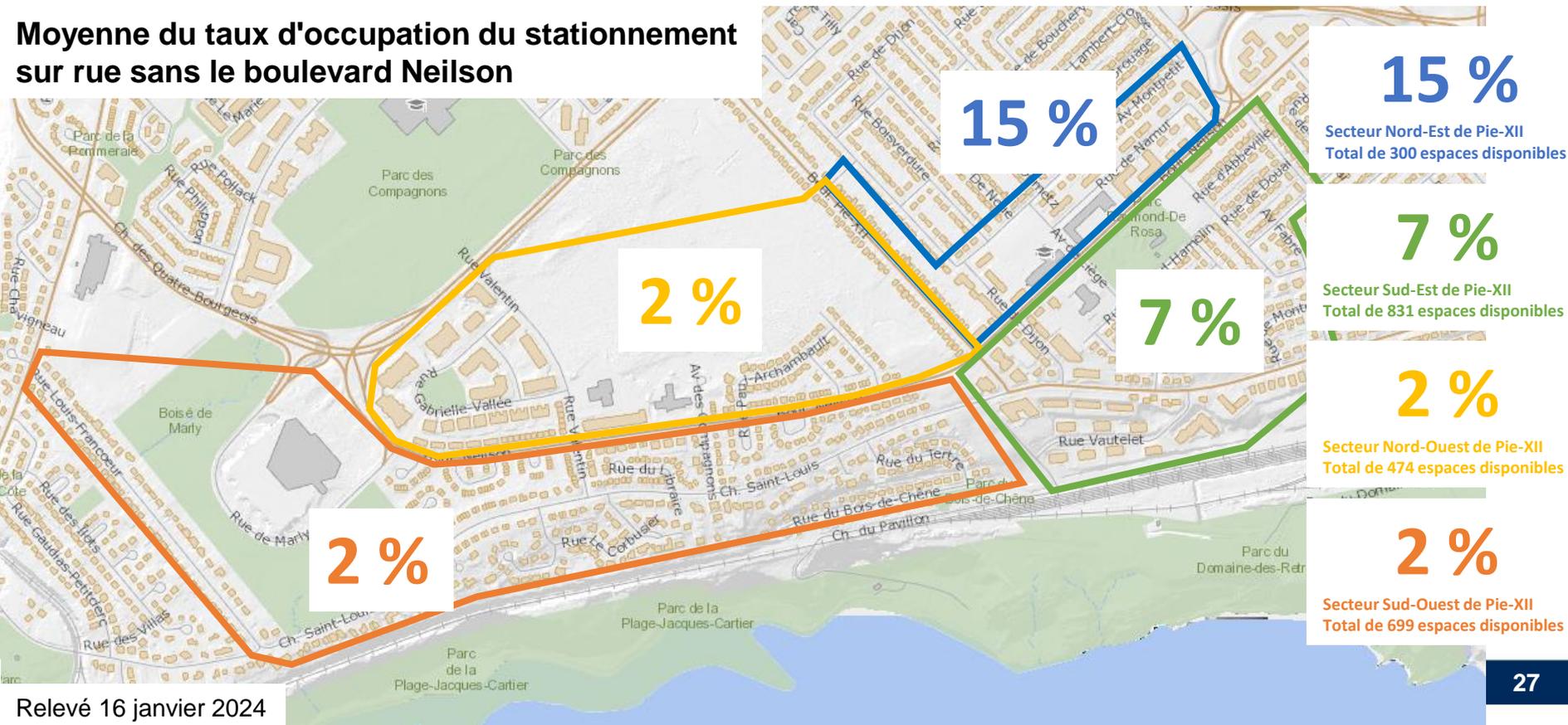
Méthodologie:

- Calcul du nombre de cases de stationnement disponibles sur rue
 - 6m par case de stationnement
 - Pas devant les entrées charretières, à 5m des bornes fontaines, à 5m des intersections
- Comptage des véhicules stationnées par tronçon de rue, un jour de semaine représentatif de l'achalandage général, à plusieurs heures:
 - 6 h
 - 9 h
 - 12 h
 - 15 h
 - 18 h
 - 21 h
- Les données amassées permettent d'établir un pourcentage d'occupation du stationnement sur rue

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

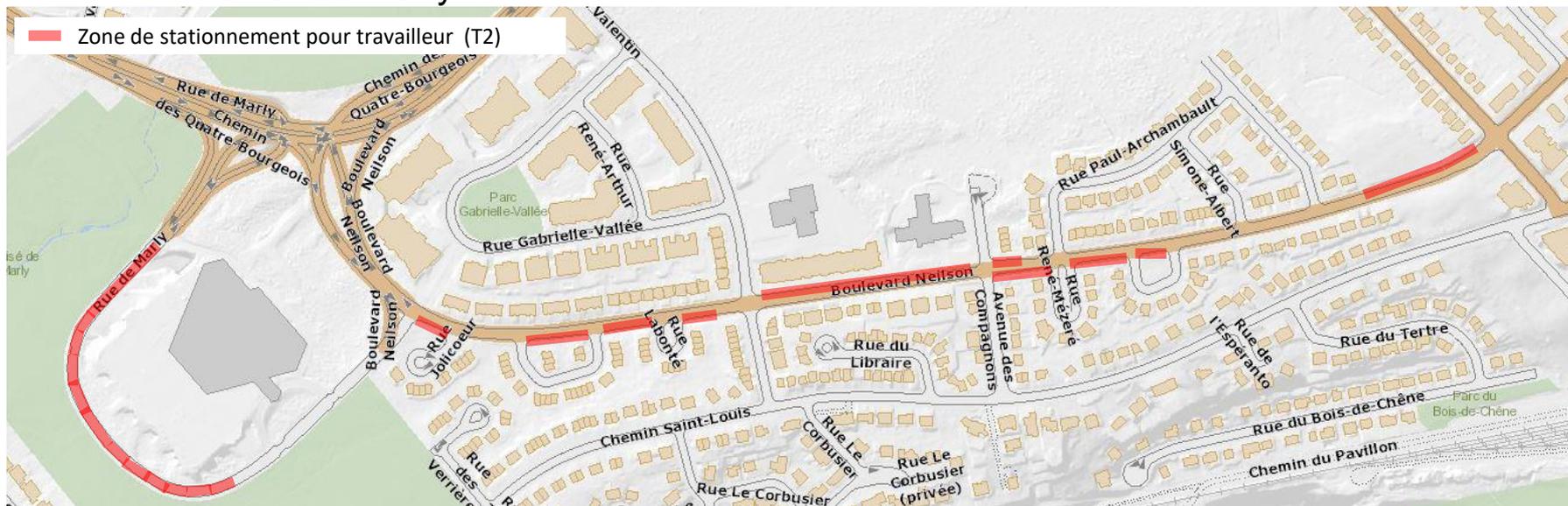
Moyenne du taux d'occupation du stationnement sur rue sans le boulevard Neilson



CVC boulevard Neilson

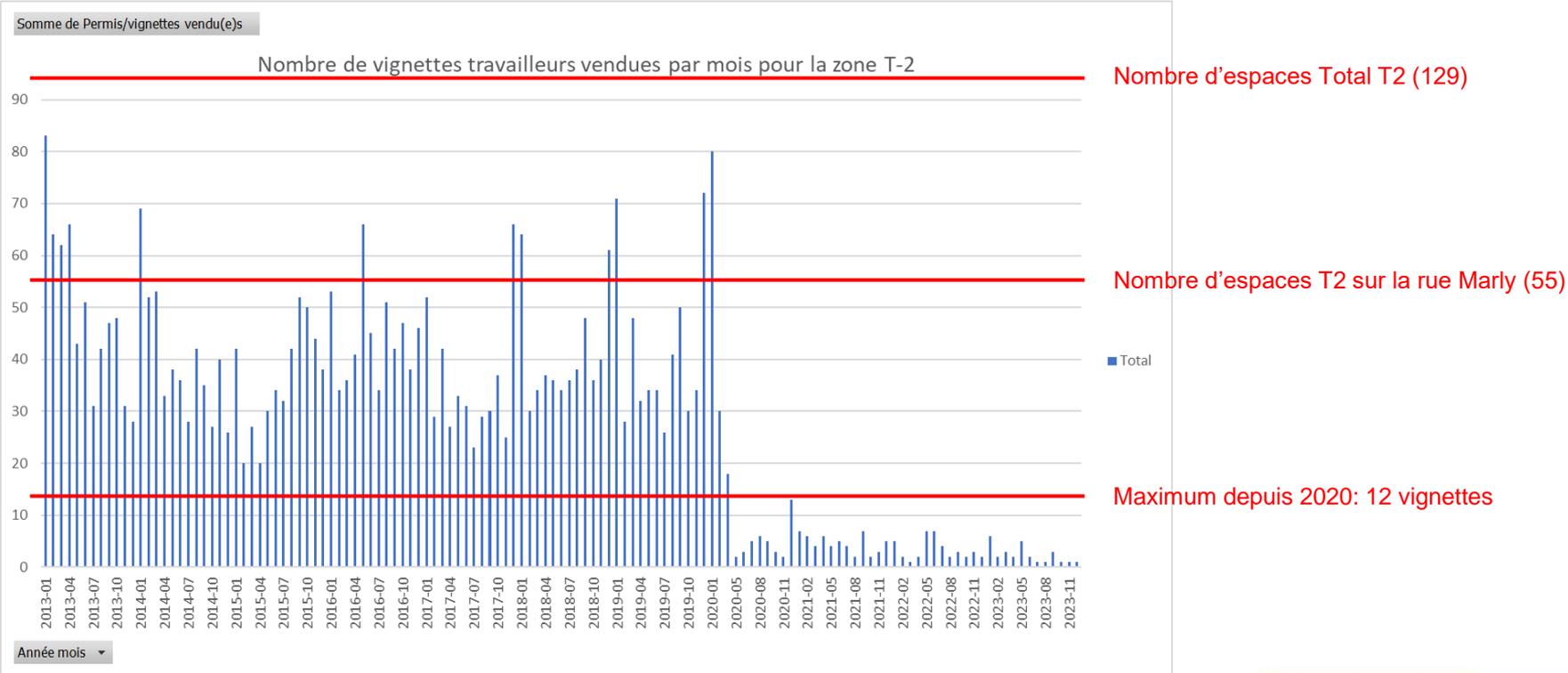
Données d'avant-projet

- Total de 129 espaces disponibles pour la zone de stationnement T-2 (vignette travailleurs)
 - 74 espaces sur le boulevard Neilson
 - 55 sur la rue Marly



CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Demandes citoyennes

Conseil de quartier Pointe-de-Sainte-Foy et Saint-Louis



Quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy (2021-2024)

- Mars 2021
 - Présentation d'un mémoire lors de la consultation de la Vision de la mobilité active
 - **Demande pour l'amélioration et bonification du réseau cyclable et piétonnier**
- Juin 2023
 - Résolution CQPSF-23-CA-47: sécurisation des corridors scolaires
 - Résolution CQPSF-23-CA-48: sécurisation des parcours piétonnier

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Demandes citoyennes

Conseil de quartier Pointe-de-Sainte-Foy et Saint-Louis

Quartier Saint-Louis (2021-2024)

- Mars 2021
 - Présentation d'un mémoire lors de la consultation de la Vision de la mobilité active
 - Demande pour l'ajout d'un axe cyclable unidirectionnel, des avancés de trottoir pour les piétons le long des écoles du quartier dont l'école des Cœurs-Vaillants
- Juin 2021
 - Résolution 21-06-03: Pour implanter des corridors actifs dans le quartier de Saint-Louis, de l'ouest vers l'est pour le boulevard Neilson
- Mars 2022
 - Commentaires pour l'ajout de corridor cyclable le long des corridors scolaires
- Janvier 2023
 - Commentaire pour le réaménagement de l'intersection des boulevards Neilson et Hochelaga incluant les modes actifs
- Avril 2023
 - Commentaire du conseil demandant depuis 2016 l'ajout d'un lien cyclable sur Neilson (côté église Saint-Ursule)
- Mai 2023
 - Commentaire pour l'ajout d'un lien cyclable sur le viaduc Duplessis pouvant se connecter au boulevard Neilson
- Décembre 2023
 - Commentaire sur la priorisation pour le piéton et cycliste sur Neilson

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Demandes citoyennes

Carte interactive de la Vision de la mobilité active

Piéton

- Passage vers le terminus du RTC à améliorer
- Améliorer l'expérience piétonne (vie de proximité, éclairage)

Vélo

- Ajouter un lien cyclable sur Neilson vers l'Université Laval
- Ajouter des supports à vélo au centre de Loisirs CFP St-Exupéry
- Ajouter des supports à vélo au terminus Marly



CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Demande d'intervention citoyenne (311)

- **112 demandes d'intervention citoyennes** ont été reçues par la Ville concernant le boulevard Neilson durant les cinq dernières années;
- **Près de 25% des interventions citoyennes** concernent des problématiques liés à l'aménagement piétonnier et / ou au non-respect des aménagements pour piétons.

Type de plaintes	Nb de mentions
État de la chaussée (maj. entre Pie-XII et André-Giroux)	40 %
Signalisation routière	15 %
Infraction en matière de sécurité routière	14 %
Stationnement	7 %
Accumulation d'eau	7 %
Marquage	6 %
Amélioration des trottoirs	6 %
Feux de circulation	2 %
Autres	5 %

CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet



Questionnaire sur les besoins en mobilité active en prévision du projet

- En ligne du 27 novembre au 22 décembre
- 26 questions (incluant questions sociodémographiques)
- **368 répondants**, dont 75 résidents du boulevard Neilson
- Choix de réponses et questions ouvertes dans certains cas;
- Faire un choix entre différentes solutions d'aménagement;

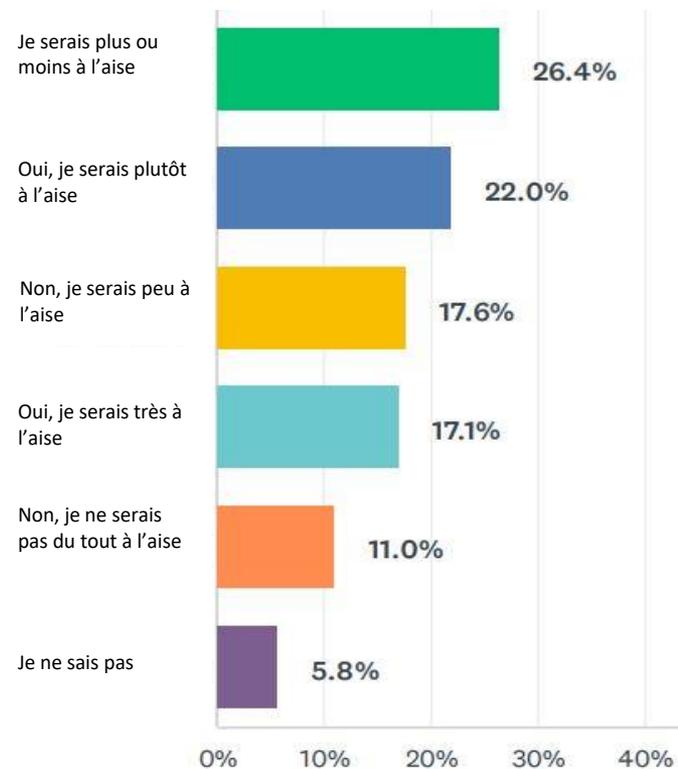
CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

À l'aise de laisser un enfant marcher seul?

- Majorité des répondants (55 %) sont défavorable ou plus ou moins à l'aise de laisser un enfant marché seul sur le boulevard Neilson contre 39 % qui sont au moins plutôt à l'aise.



CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne



Votre sentiment de sécurité par mode de transport?

Mode de déplacement	Niveau de confort
En auto	8,8 / 10
À pied	7,2 / 10
À vélo	5,8 / 10

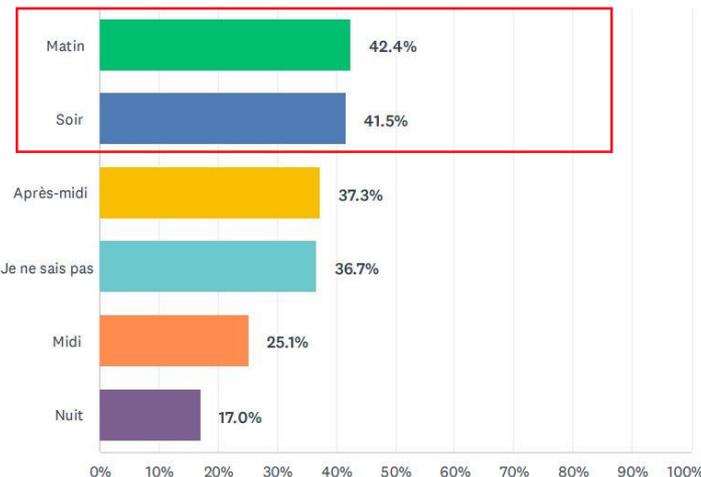
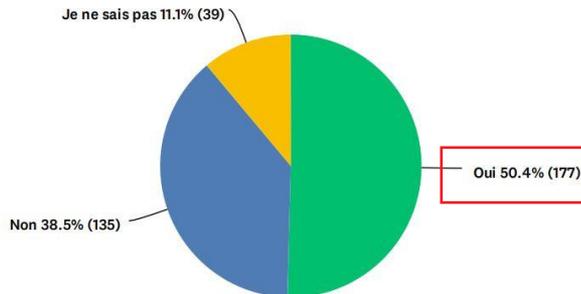
CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Problème de vitesse excessive ?

- Les avis sont partagés, mais **50 % exprime qu'il y a un problème de vitesse**
- La majorité indique que les **heures de pointes** sont les moments où la vitesse excessive est le plus observé



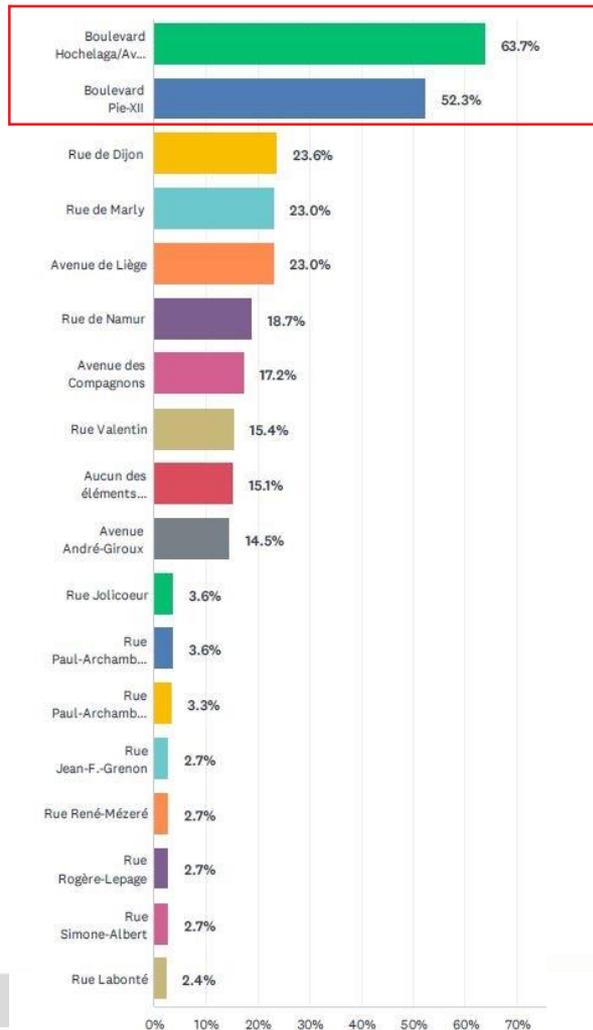
CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Les intersections sur le tronçon du projet sont-elles dangereuses?

- L'intersection du boulevard Hochelaga / Avenue Maricourt / Rue Fontainebleau (63,7 %)
- Boulevard Pie-XII (52,3 %)
- 7 autres intersections sont également ciblées (entre 30 % et 10 %)
- La majorité des rues en fer à cheval ne représentent pas d'enjeux de sécurité pour les piétons et cyclistes (87 %)



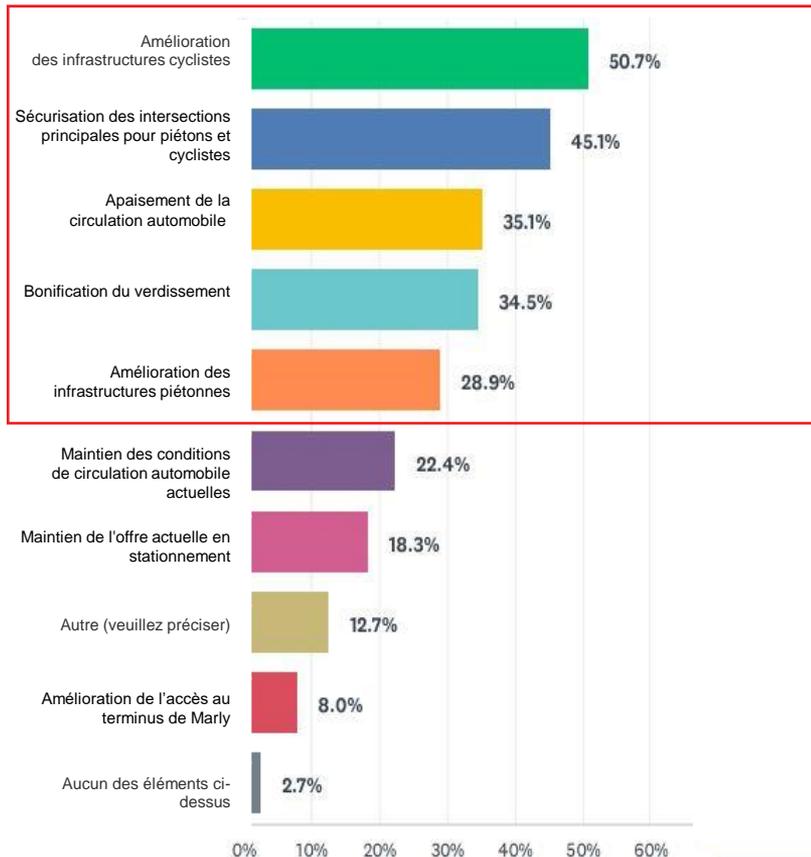
CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité de réaménagement?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - Amélioration des **infrastructures pour cyclistes** (50 %)
 - **Sécuriser** les intersections (45 %)
 - **Apaisement** de la circulation (35 %)
- En sommes, la majorité des répondants souhaite un réaménagement favorisant de meilleures infrastructures pour mobilité active.



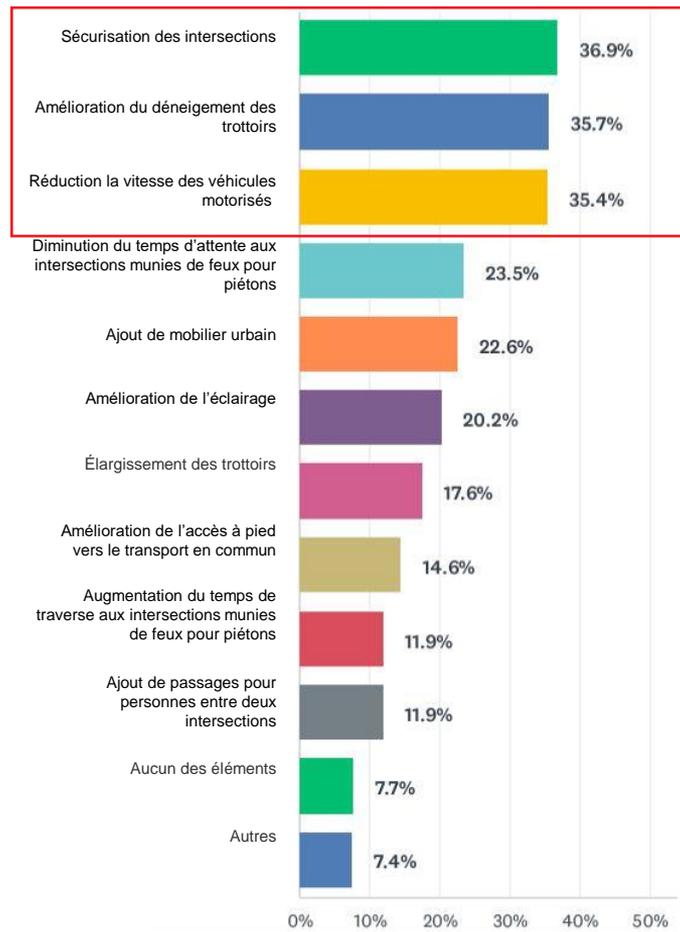
CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les piétons?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - **Sécuriser** les intersections (36,9 %)
 - **Amélioration** du déneigement des trottoirs (35,4 %)
 - **Réduction de la vitesse** des véhicules motorisés (23,5 %)



CVC boulevard Neilson

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Commentaires recueillis (161)

- **Franchissement des bretelles d'autoroutes pour la mobilité active (19)**
- **Ajout d'un axe cyclable (18)**
- **Agir sur la vitesse (16)**
- Plus d'effort pour le réaménagement (Pie-XII à Maricourt) (7)
- Aucune amélioration (7)
- Augmenter le niveau de sécurité autour de l'école (5)
- Ajout du service à Vélo (4)
- Ajout service RTC (4)
- Amélioration pour le transport actif (3)
- Réduction du débit auto (3)
- Augmentation de la capacité automobile (3)
- Réaménagement pour une rue conviviale (2)
- Ajout passage piéton Neilson/Saint-Louis (2)
- Agir pour la mobilité réduite (2)
- Ajout verdissement (prioriser Pie-XII à Maricourt) (2)
- Ajout de mobilier urbain (bancs) (2)
- Ajout service Communauto (2)





Mobilité
à vélo

CVC boulevard Neilson *Interventions proposées en 2024*



CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

Principales interventions

- Ajout de pistes cyclables unidirectionnelles
- Ajout de balises
- Ajout d'une zone tampon de sécurité
- Marquage vert aux intersections et aux entrées charretières achalandées
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle
- Recalibrage de la largeur des voies automobiles
- Ajout de feux dédiés aux cyclistes
- Ajustements à la programmation des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes
- Modifications physiques ponctuelles favorisant le verdissement



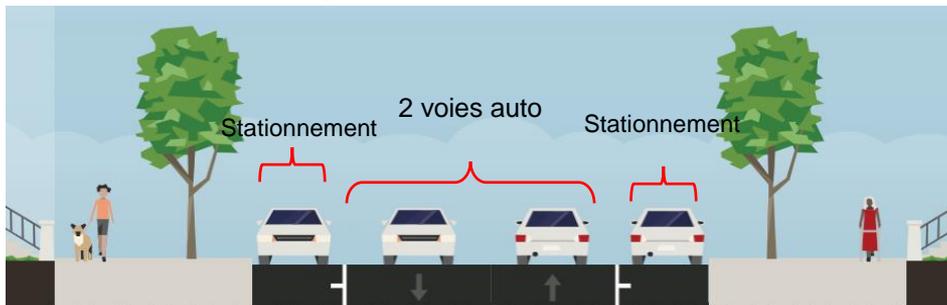
Exemple : CVC chemin Sainte-Foy

CVC boulevard Neilson

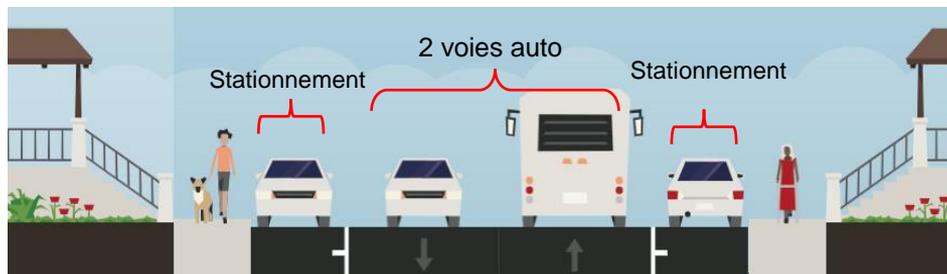
Interventions proposées en 2024

Situation actuelle

Entre la rue Marly et le boulevard Pie-XII



Entre le boulevard Pie-XII et la rue André-Giroux



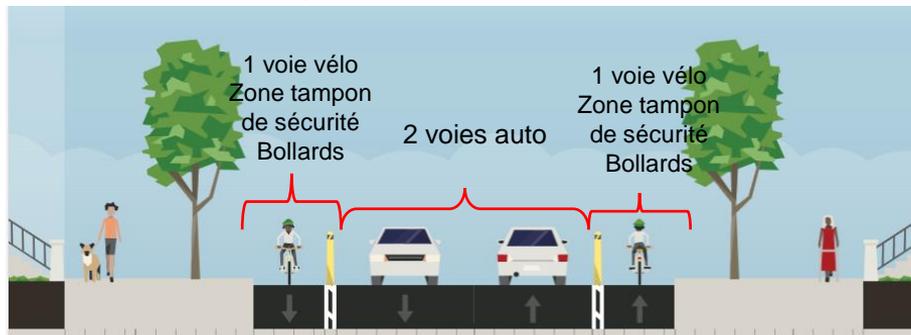
- Pas d'interventions sur les trottoirs dans le projet évolutif, **l'implantation du projet doit se faire dans l'emprise disponible**

CVC boulevard Neilson

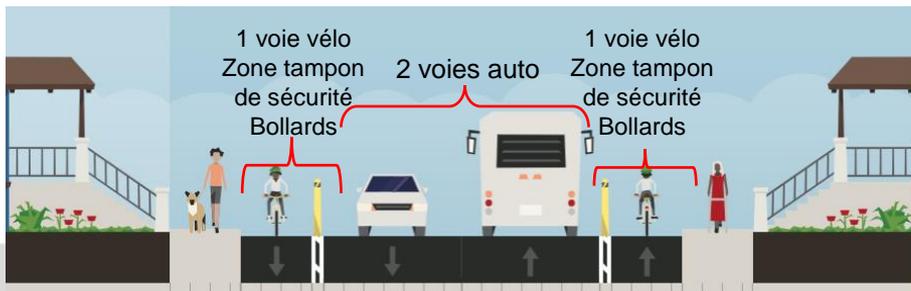
Interventions proposées en 2024

Situation anticipée

Entre la rue Marly et le boulevard Pie-XII



Entre le boulevard Pie-XII et la rue André-Giroux



- **Réaffectation de l'espace de stationnement** sur rue pour l'implantation des bandes cyclables unidirectionnelles
- **Intégration d'une baie de stationnement** entre la rue Valentin et l'ave des Compagnons
- **Ajout de verdissement**
- **Aucun impact sur les voies de circulation**

CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

8 secteurs d'intervention :

1. Intersection rue de Marly
2. Intersection rue Labonté
3. Entre la rue Valentin et l'avenue des Compagnons
4. Intersection avenue des Compagnons
5. Intersection Pie-XII
6. Arrêt d'autobus #1812 (Pie-XII direction est)
7. École des Cœurs-Vaillants
8. Connexion du CVC avec le lien cyclable sur le chemin Saint-Louis via Pie-XII



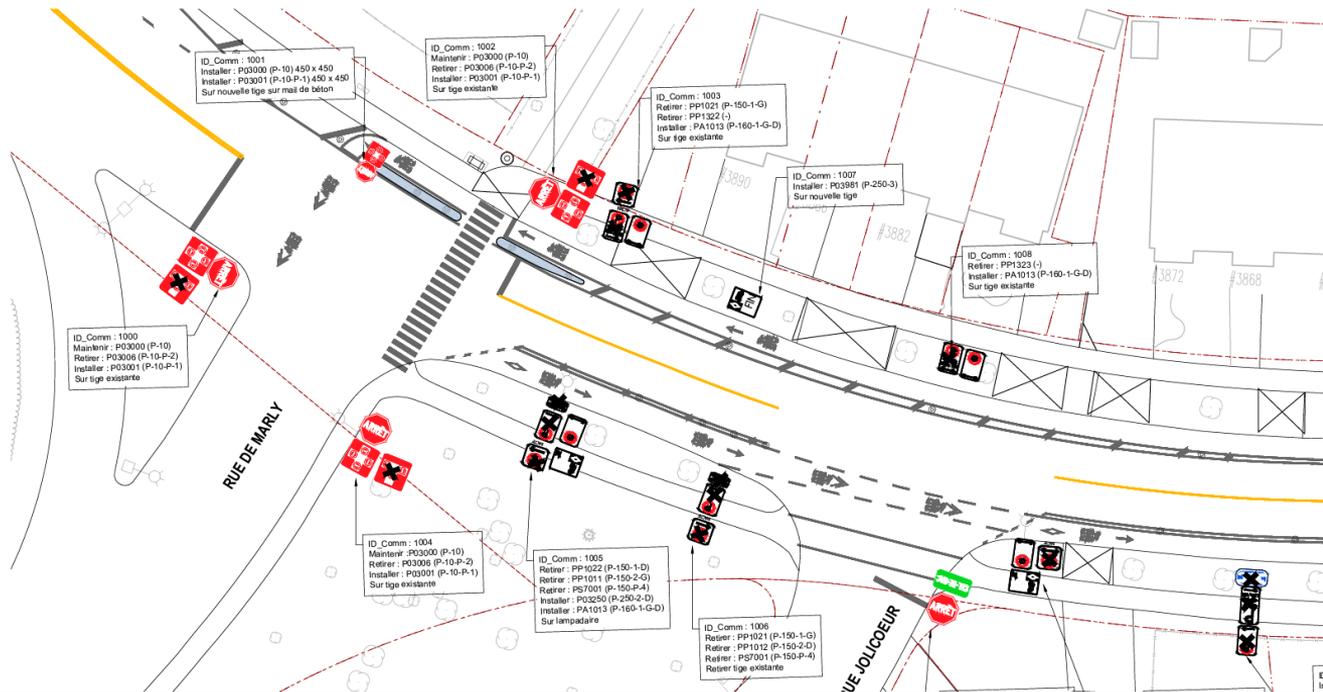
CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024



1. Intersection rue de Marly:

- Ajout de panneaux d'arrêt toutes directions
- Ajout d'îlots bétonnés pour la sécurisation de la traverse piétonne et du virage cycliste
- Mise à niveau du marquage du passage piéton
- Fin du lien cyclable

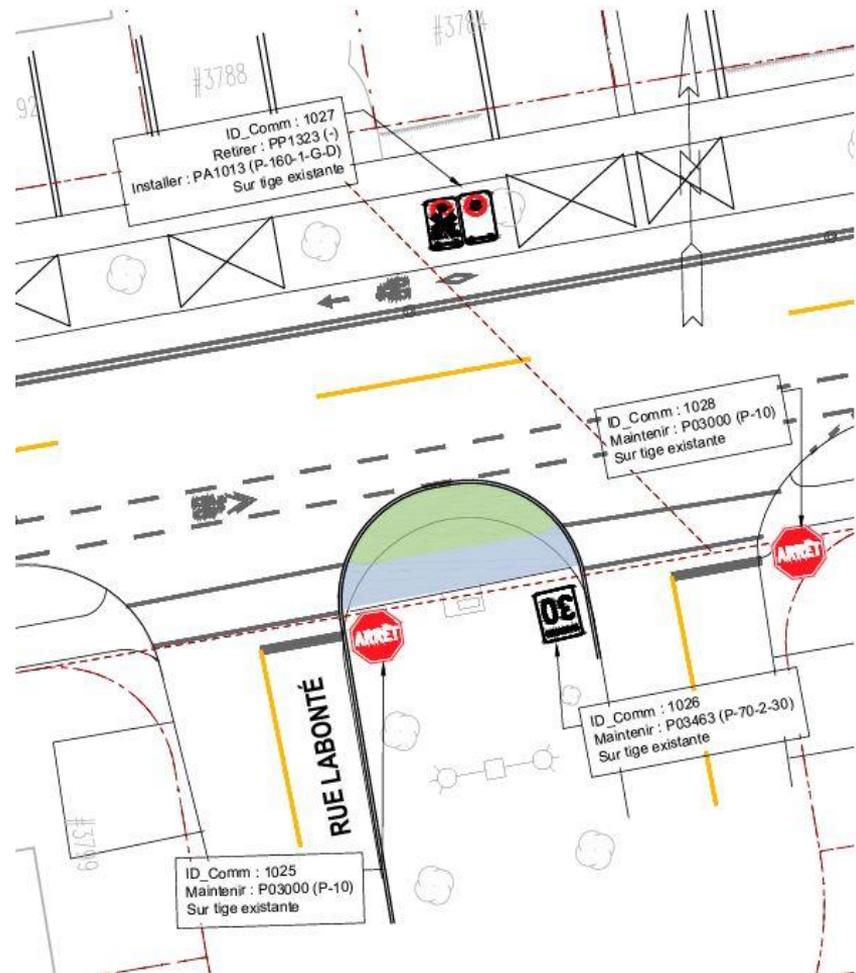


CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

2. Intersection rue Labonté:

- Agrandissement de l'îlot central et verdissement
- Déplacement des boîtes aux lettres sur la rue Valentin

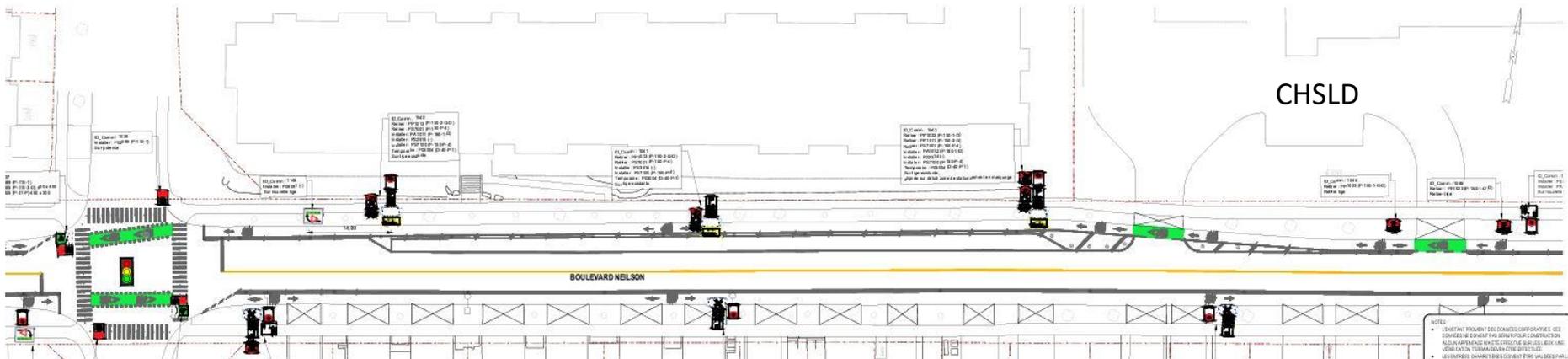


CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

3. Entre la rue Valentin et l'avenue des Compagnons:

- Insertion d'une baie de stationnement pour répondre au besoin de stationnement dans ce secteur (total de 23 espaces)
- Stationnement 60 minutes, de 8h à 18h, du lundi au vendredi, excepté pour les véhicules munis d'un permis de stationnement résident A3-1

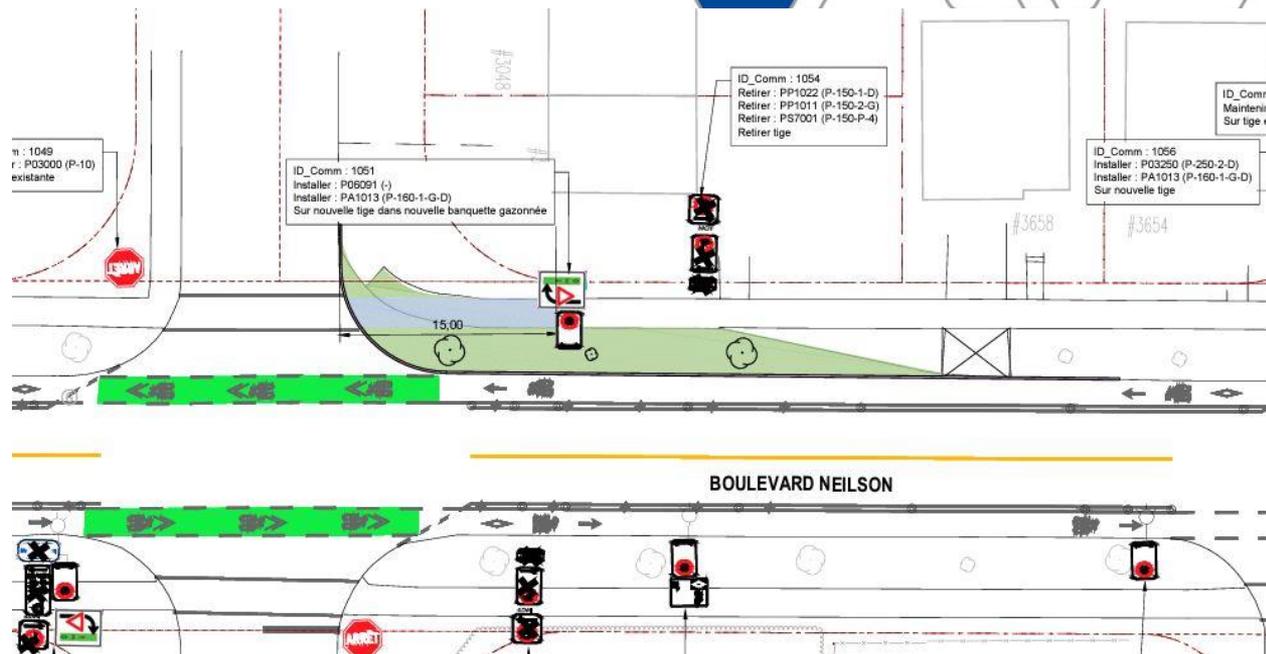


CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

4. Intersection avenue des Compagnons:

- Continuité de la banquette, verdissement et plantation d'arbres
 - Réaffectation d'une baie de stationnement
 - Marquage vert pour sécuriser la traversée des cyclistes

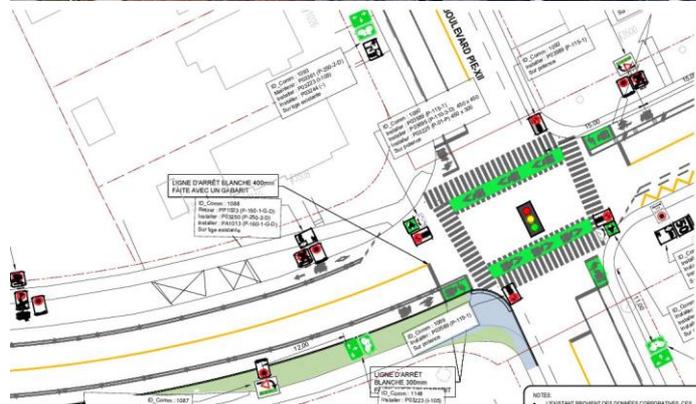
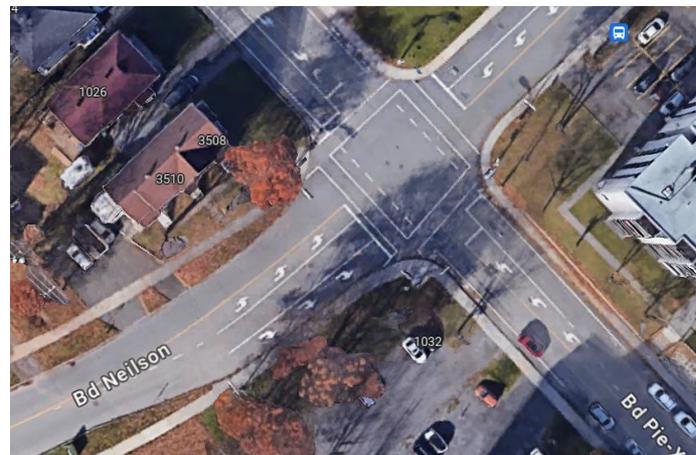


CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

5. Intersection Pie-XII:

- Retrait des baies de virages à gauche non nécessaires
- Ajout d'une banquette avec verdissement
 - Réaffectation d'une baie de virage à droite non nécessaire
- Interdiction du virage à droite sur feu rouge
- Ajout de feux cyclistes
- Ajout de SAS vélo pour le virage en deux temps

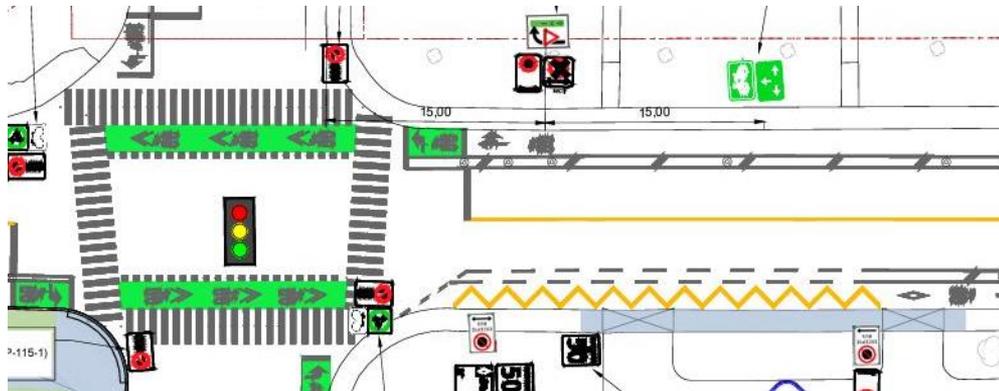


CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

6. Arrêt d'autobus #1812 (Pie-XII direction est):

- Assurer l'accessibilité universelle de l'arrêt
- Surélévation du trottoir
- Installation d'un nouvel abri autobus
- Électrification de l'abri autobus

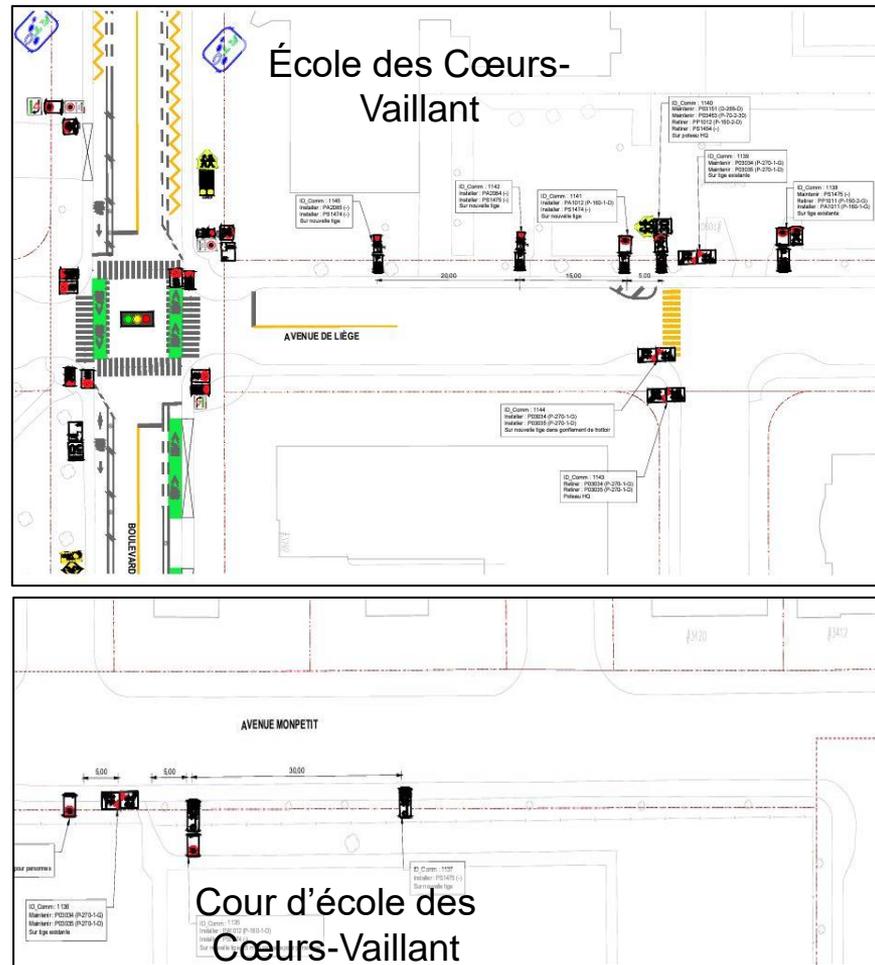


CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

7. École des Cœurs-Vaillants:

- Ajout de feux cyclistes et intégration d'une phase protégée pour les cyclistes
- Interdiction du virage à droite au feu rouge
- Déplacement du débarcadère d'autobus sur l'avenue de Liège;
- **Bonification du marquage et de la signalisation des passages piétons**
- Ajout d'une zone de débarcadère pour les parents (10 minutes) sur la rue Montpetit devant le parc école (trottoir existant et accès à la cour d'école)
- Communication à la rentrée des classes pour prévoir le changement d'habitudes relié aux modifications



CVC boulevard Neilson

Interventions proposées en 2024

8. Connexion du CVC avec le lien cyclable sur le chemin Saint-Louis via Pie-XII:

- Ajout de panneaux d'arrêt toutes directions
- Mise à niveau du marquage des passages pour piétons
- Mise à niveau du marquage des passages pour cyclistes





Mobilité
à vélo

CVC boulevard Neilson *Avantages et impacts appréhendés*



CVC boulevard Neilson

Avantages et impacts appréhendés



Principaux avantages du projet

- Apaisement de la circulation (baisse de la vitesse) près de l'école des Cœurs-Vaillants
- **Aucun impact sur la fluidité de la circulation automobile et du transport en commun**
- Ajout d'un lien cyclable 4 saisons sécuritaire et confortable
- Rehaussement de la sécurité et amélioration du confort des piétons
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation
- Amélioration de la sécurité à plusieurs intersections, dont l'intersection Pie-XII / Saint-Louis avec l'ajout d'arrêts
- Amélioration de la sécurité globale de l'axe

CVC boulevard Neilson

Avantages et impacts appréhendés

Aucun impact sur la fluidité du service du transport en commun

- Aucune modification de la situation actuelle de desserte aux arrêts d'autobus

Rappel : les véhicules transportant des personnes vivant avec un handicap peuvent s'immobiliser dans un lien cyclable (STAC et taxis s'ils transportent des personnes à mobilité réduite)



CVC boulevard Neilson

Avantages et impacts appréhendés



Impacts appréhendés - Stationnement

Compte tenu de l'emprise limitée pour insérer les pistes cyclables sécuritaires et des risques d'emportierage ou de collision, il est prévu:

- Retrait des espaces de stationnement réglementés sur le boulevard Neilson (155, dont 74 réglementés T-2)
 - Moyenne de 21 espaces occupés soit 8%
- Retrait de 8 espaces débarcadère 10 minutes sur l'avenue de Liège
 - 18 espaces demeurent disponibles

Mesures de mitigation proposées

- **Maintien de 23 espaces de stationnement sur le boulevard Neilson** (actuellement T2 transformés stationnement 60 min sauf pour résidents (entre la rue Compagnons et Valentin))
- **Maintien de 55 espaces T-2 sur la rue Marly** (12 vignettes ont été vendues depuis 2020)
- Stationnement dans les rues résidentielles du secteur (taux d'occupation entre 2 et 15%)
- **Ajout** de 6 espaces débarcadère 10 minutes sur l'avenue Montpetit

CVC boulevard Neilson

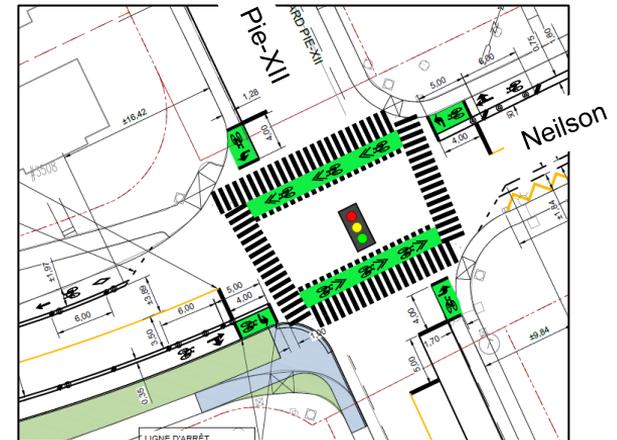
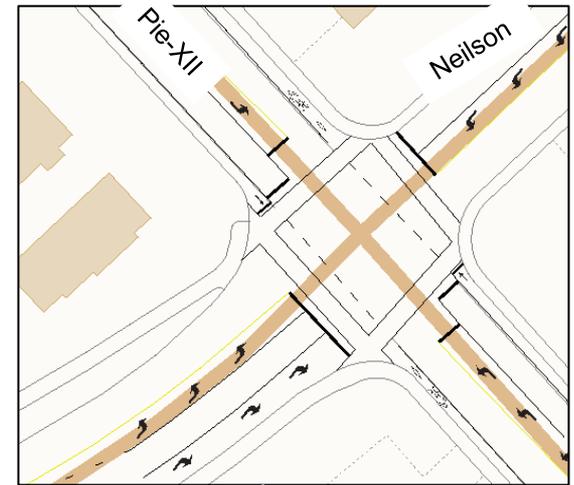
Avantages et impacts appréhendés

Impacts appréhendés - Circulation

- Réaffectation des baies de virage à l'intersection Pie-XII pour sécuriser les déplacements des modes actifs

Constats

- Les baies de virages ne sont pas nécessaires en fonction des débits véhiculaires
- Selon l'analyse de circulation réalisée, l'impact appréhendé sur les temps de déplacement véhiculaires est négligeable et ce, dans les deux directions





Mobilité
à vélo

Prochaines étapes



CVC boulevard Neilson

Prochaines étapes

- **Séance d'information et d'échanges avec les citoyens aujourd'hui le 2 mai**
- **Analyse des commentaires** reçus dans le cadre de la séance d'information et d'échanges avec les citoyens
- Finalisation des analyses techniques et de la **conception du projet**
- **Mise en place** du projet évolutif : **été 2024**
 - Bonifications subséquentes selon les besoins





Mobilité
à vélo

Période d'échanges



CVC boulevard Neilson

Période d'échanges

- Questions :
 - Qu'est-ce que vous aimez et qu'est-ce que vous aimez moins du projet présenté ? (avantages, inconvénients, enjeux)
 - Avez-vous des besoins à nous partager?

