

> La mobilité à Québec

**Aménagement d'un corridor Vélo cité
Boulevard Wilfrid-Hamel**
(Père-Lelièvre à MDI)
et portion nord de Marie-de-l'Incarnation
(Wilfrid-Hamel à Guyart)

Atelier d'échanges / séance de consultation

5 septembre 2024



Objectifs de la séance de consultation



- Présenter le processus et les objectifs du projet d'aménagement d'un **corridor Vélo cité permanent** sur le boulevard Wilfrid-Hamel et sur la portion nord de la rue Marie-de-l'Incarnation
- Ce projet, en phase de démarrage, offre une opportunité de requalifier l'axe et le milieu de vie environnant
- Obtenir vos **commentaires** sur le projet et connaître vos besoins pour le boulevard Wilfrid-Hamel et pour la partie nord de la rue Marie-de-l'Incarnation

Sujets présentés

- Mise en contexte – Vision de la mobilité active
- Aménagement d'un **corridor Vélo cité** sur un tronçon du **boulevard Wilfrid-Hamel** et la portion nord de la rue **Marie-de-l'Incarnation**
 - Présentation des données d'avant-projet
 - Interventions proposées
 - Impacts appréhendés et mesures d'atténuation
 - Échéancier et prochaines étapes
- Période d'échanges



Processus de projet

Avant- projet

Consultation publique

Conception

Réalisation



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 de se déplacer 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

- Empreinte environnementale d'un cycliste par rapport à un automobiliste : 1/10
(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



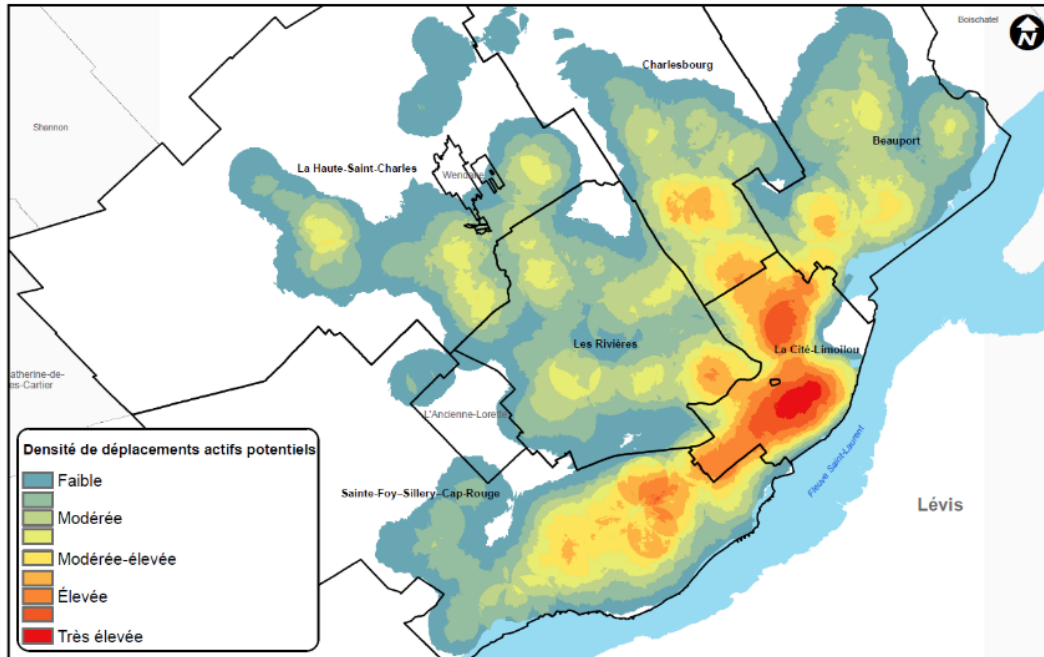
Économie locale

- La pratique du vélo et de la marche favorise la fréquentation des 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

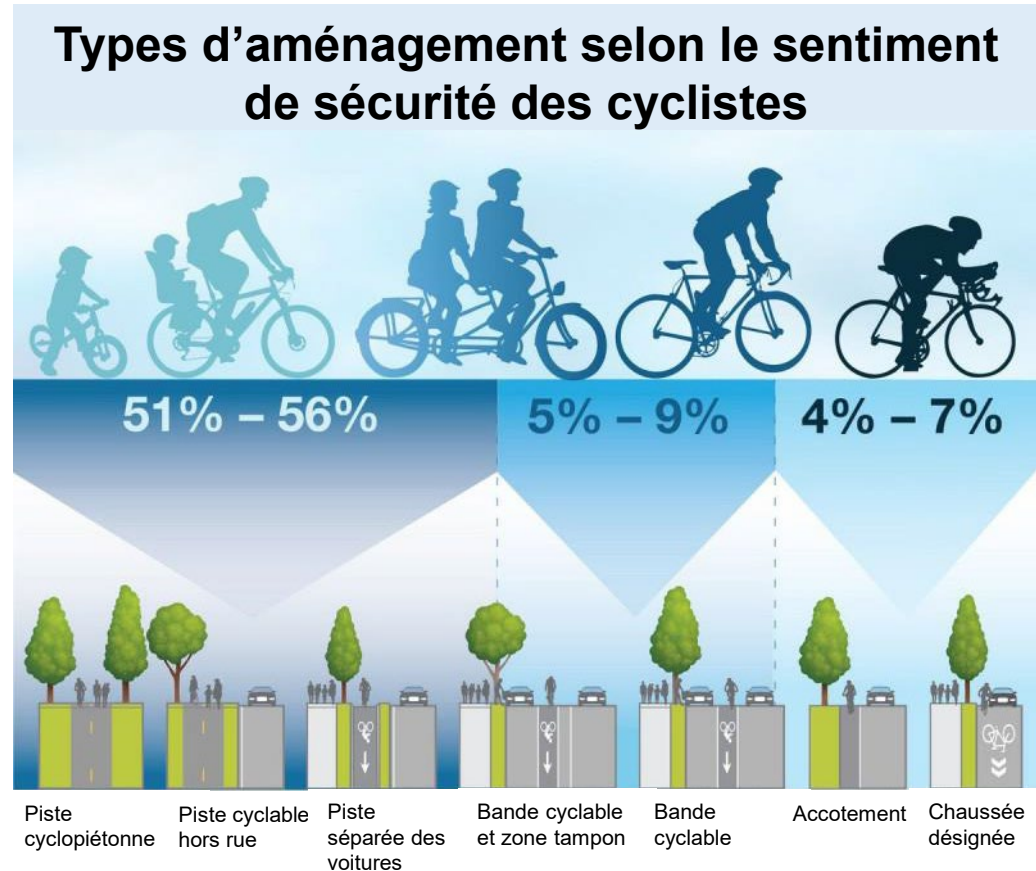
Les corridors Vélo cité

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



Mobilité
à vélo

**Aménagement d'un CVC
permanent sur le boulevard
Wilfrid-Hamel
et sur la rue Marie-de-l'Incarnation (nord)**





- Boul. Wilfrid-Hamel, entre le boul. Père-Lelièvre et Marie-de-l'Incarnation
- Rue Marie-de-l'Incarnation (nord), entre la rue Guyart et le boul. Wilfrid-Hamel



- 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 Hamel

Localisation du projet permanent

- Aménagement d'un corridor Vélo cité permanent de **1,2 km** sur le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation (nord)
 - Boul. Wilfrid-Hamel, entre le boul. Père-Lelièvre et la rue Marie-de-l'Incarnation
 - Rue Marie-de-l'Incarnation (nord), entre le boul. Wilfrid-Hamel et la rue Guyart
(Note : le projet au sud sur MDI entre Guyart et Pente-Douce, présentement en réalisation en 2024 a fait l'objet d'un questionnaire citoyen en décembre-janvier et d'une séance de consultation publique le 18 mars 2024)
- Requalification de l'aménagement de l'axe
- Nouveau lien cyclable structurant, **fonctionnel à l'année**
- **Connexions** avec le réseau cyclable régulier
 - **Rivière Saint-Charles**
 - **Boulevard Père-Lelièvre**
 - **Boulevard Pierre-Bertrand**





Mobilité
à vélo

**CVC permanent sur le
boulevard Wilfrid-Hamel
et la rue Marie-de-l'Incarnation (nord)**
Données d'avant-projet



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Données d'avant-projet



Plusieurs planifications existantes de la Ville ou du gouvernement

- PPU pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentien
- Rues conviviales
- Stratégie de réaménagement des artères commerciales
- Plan des Rivières
- Vision de l'arbre
- Plan CITÉ (CDPQ Infra)

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Données d'avant-projet



Stratégie de sécurité routière

- 2 sites accidentogènes existants sur le tracé du projet :
 - Intersection Wilfrid-Hamel/Pierre-Bertrand
 - Intersection Wilfrid-Hamel/Marie-de-l'Incarnation
- **551 accidents** entre 2013-2017 dont 48 (8,7%) incluant au moins un piéton ou un cycliste
- 3 autres sites avec une accidentologie à faible fréquence mais où l'indice de gravité est relativement élevé
 - Intersection Wilfrid-Hamel/Proulx
 - Intersection Wilfrid-Hamel/Bernatchez
 - Intersection Wilfrid-Hamel/Champagnat

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Données d'avant-projet



Environnement humain

- École secondaire de Vanier
- Complexes d'habitation
- Résidences pour aînés
- Maison des jeunes de Vanier (place de la Rive)
- Le Piolet
- Centre d'hébergement Christ-Roi
- Clinique médicale en construction (intersection Père-Lelièvre)
- La Ruche Vanier
- Accès au parc de la Rivière-Saint-Charles

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Données d'avant-projet

Environnement économique

- Nombreux commerçants sur la rue
- La majorité possède du stationnement hors rue
- La majorité des livraisons se fait actuellement hors rue ou sur des rues transversales

Transport en commun

- 7 parcours, dont ;
 - Métrobus 802
 - le Bus : 64-74-84-85-185
 - 12 arrêts d'autobus sur le tronçon étudié
- 280 passages de véhicule quotidiennement



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Demandes citoyennes – Conseil de quartier Vanier

Nombreuses résolutions dans les dernières années pour
l'amélioration de la sécurité de l'axe pour les piétons et les cyclistes

- 2021
 - Ajout de brigadiers à l'intersection Wilfrid-Hamel/Pierre-Bertrand
- 2022
 - Accélérer le projet de transformation en boulevard urbain de Hamel et rendre plus sécuritaire l'intersection Wilfrid-Hamel/MDI pour les personnes vulnérables
 - Organiser un atelier de participation citoyenne pour résoudre le problème de dangerosité pour les piétons.es, cyclistes et personnes à mobilité réduite de l'intersection Marie-de-l'Incarnation/Wilfrid-Hamel
 - Ajouter un lien aussi direct que possible dans l'axe Wilfrid-Hamel pour le transport actif
 - Réaménager l'intersection Marie-de-l'Incarnation/Wilfrid-Hamel en prenant soin de consulter et de vivement considérer les personnes les plus vulnérables

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Demandes citoyennes – Conseil de quartier Vanier

Nombreuses résolutions dans les dernières années pour **l'amélioration de la sécurité** de l'axe pour les piétons et les cyclistes

- 2023
 - Faire du réaménagement de ce secteur une priorité absolue et de régler la situation au plus vite, sans attendre la réalisation complète du PPU Hamel-Laurentien
 - Augmenter le temps de traverses aux intersections suivantes:
 - Boul. Wilfrid-Hamel - Boul. Pierre-Bertrand.
 - Boul. Wilfrid-Hamel - Av. Marie-de-l'Incarnation
 - Que la transformation du boulevard Wilfrid-Hamel soit un exemple pour la lutte aux changements climatiques et en verdissement
 - Que le Conseil de quartier de Vanier procède à la formation d'un comité élargi sur la mobilité dans Vanier pour réfléchir sur le futur plan d'aménagement pour la mobilité active de tous les modes de transport, principalement circulant sur le boulevard Wilfrid-Hamel, ainsi que d'autres rues ou boulevards dans le quartier

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Demandes citoyennes – Consultations Vision de la mobilité active



Piéton

- Entrée du Irving dangereuse
- Feux à Pierre-Bertrand trop long
- Entrée du IGA et Pharmaprix dangereuse
- Trottoir en mauvais état
- Vitesse trop importante
- Non-respect des feux par les automobilistes, devant la Place de la Rive
- Feu pour piéton devant l'école secondaire Vanier trop court et temps d'attente trop long
- Passage pour piétons difficile et effacé dans la bretelle vers MDI, vitesse des véhicules trop élevée
- Impossibilité de traverser Hamel à Marie-de-l'Incarnation

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Demandes citoyennes – Consultations Vision de la mobilité active



Vélo

- Poursuivre le lien cyclable sur Wilfrid-Hamel vers l'ouest
- Poursuivre le lien cyclable sur Wilfrid-Hamel vers l'est
- Améliorer la connexion vers Vanier
- Empiètement des autos dans la voie cyclable près du pont Scott
- Aménagement de la friche de l'aqueduc pour le vélo
- Améliorer la traversée et l'accès du pont en vélo
- Lien cyclable sur Wilfrid-Hamel peu sécuritaire
- Ajouter un bouton-poussoir pour les cyclistes à Pierre-Bertrand
- Mieux aménager l'accès à la Rivière-Saint-Charles du côté est
- Insertion sur le lien cyclable de la Rivière-Saint-Charles difficile du côté nord-ouest du pont
- Aucun lien cyclable vers Vanier et secteur dangereux près de l'école secondaire
- Impossible de traverser Wilfrid-Hamel

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne



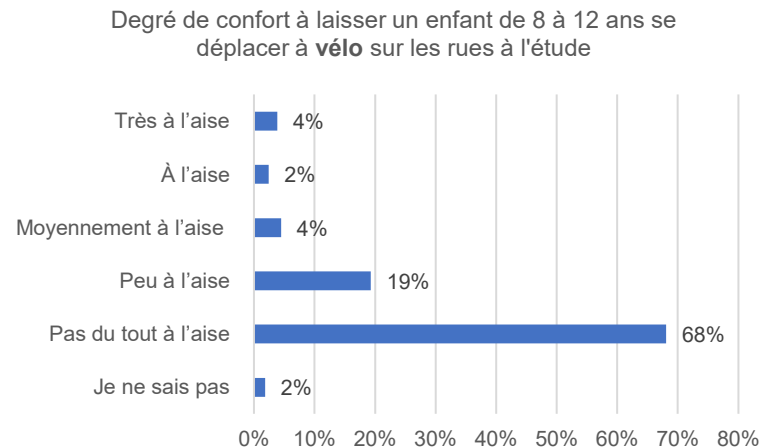
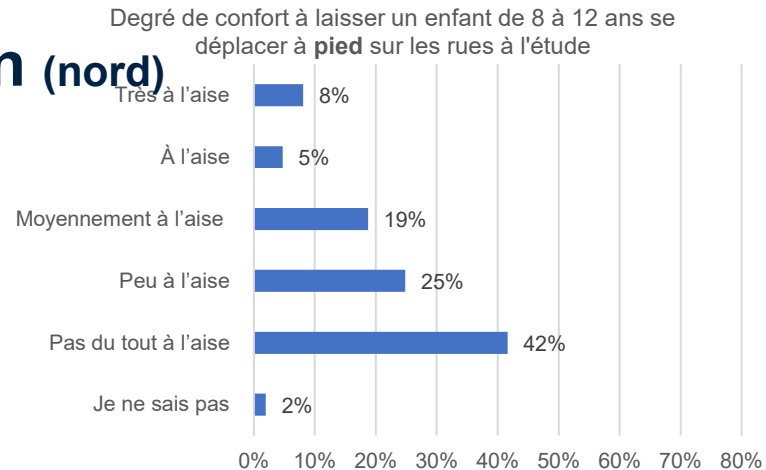
- Consultation citoyenne préalable avec un questionnaire sur les besoins de la rue en mobilité active
- Était en ligne du 14 juin au 16 juillet 2024
- Choix de réponses et questions ouvertes
- Faire des choix entre différentes priorités
- **515 répondants**

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne

À l'aise de laisser un enfant marcher seul?

- **67 %** des répondants ne seraient **pas** ou **peu à l'aise** de **laisser un enfant d'âge primaire** marcher seul
- **87 %** des répondants ne seraient **pas** ou **peu à l'aise** de **laisser un enfant d'âge primaire** faire du vélo seul sur le boulevard Wilfrid-Hamel



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne



Votre sentiment de sécurité par mode de transport?

Mode de déplacement	Peu ou pas du tout sécuritaire
À pied	39 %
À vélo	70 %
En auto	6 %

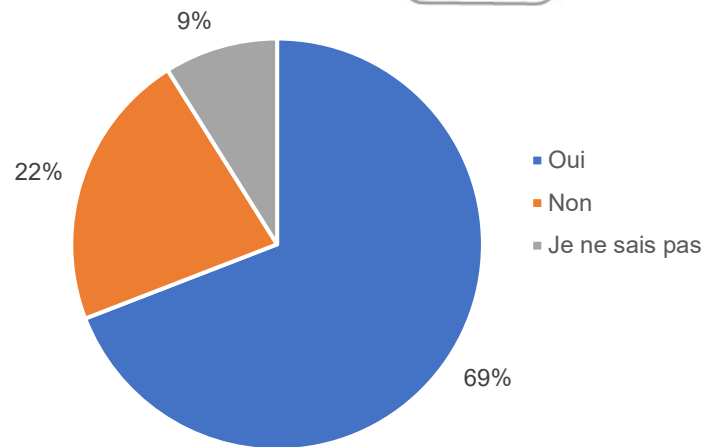
CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne



Problème de vitesse excessive ?

- **69 %** des répondants affirment qu'il y a un **problème de vitesse** sur le boulevard Wilfrid-Hamel

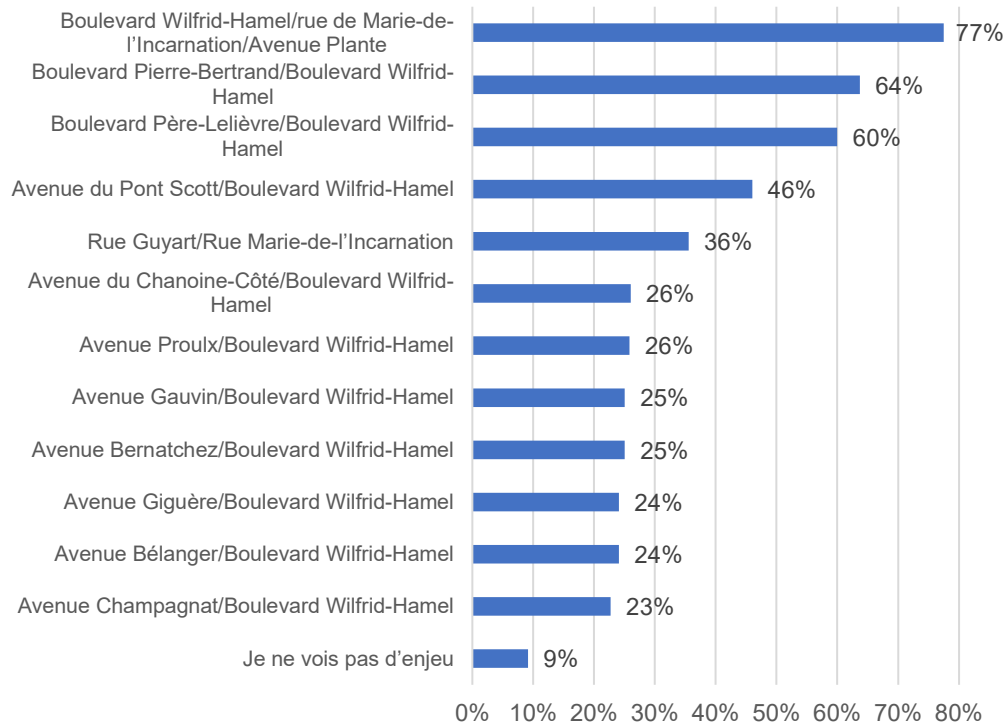


CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne

Les intersections sont-elles dangereuses?

- **Les intersections les plus dangereuses sont, en ordre, Marie-de-l'Incarnation, Pierre-Bertrand et Père-Lelièvre**

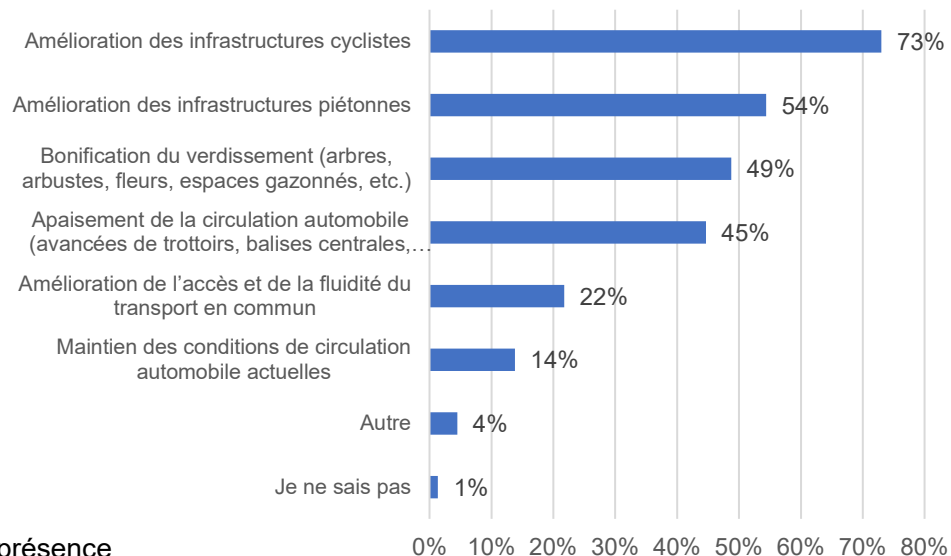


CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité de réaménagement?

- Les **trois** principales **priorités** pour les répondants sont:
 - Amélioration des **infrastructures pour cyclistes** (73 %)
 - Amélioration des **infrastructures piétonnes** (54,4 %)
 - Bonification du **verdissement** (48,5 %)



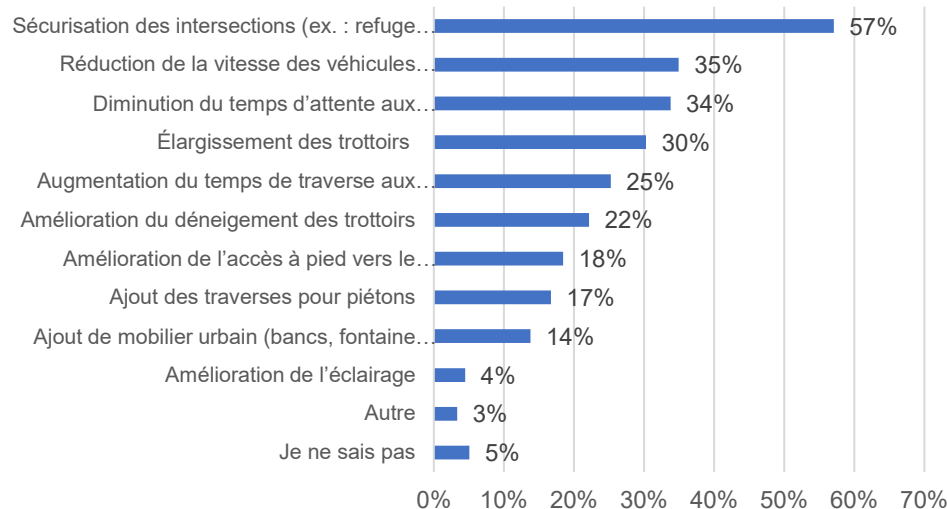
« Autre »: Bonification de la signalisation, augmentation de la présence policière et réduction de la limite de vitesse

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les piétons?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - Sécuriser** les intersections (57,1 %)
 - Réduire** la vitesse (34,8 %)
 - Diminution du temps d'attente** aux intersections (33,6 %)



« Autre »: Réfection des trottoirs

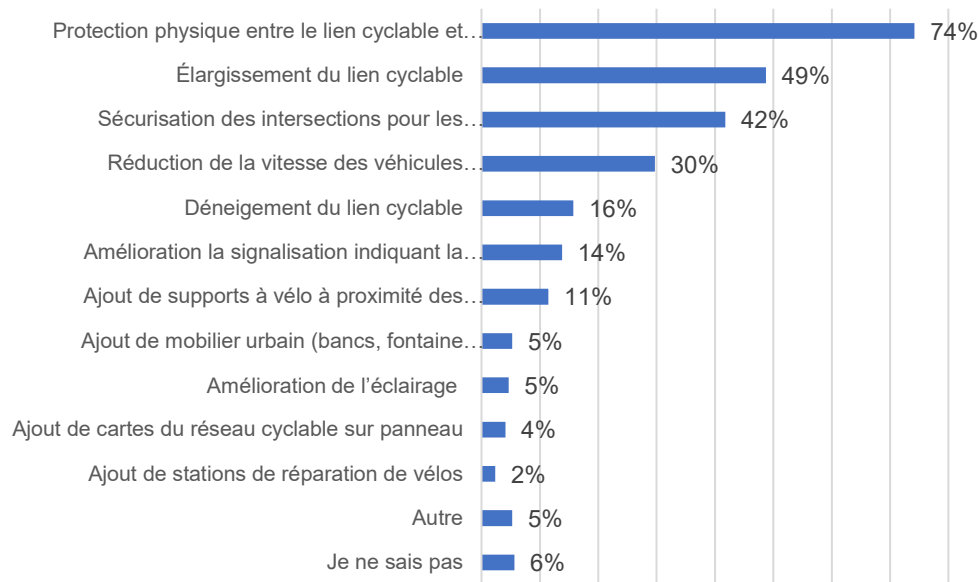
CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les cyclistes?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - Ajouter une protection physique** entre les autos et les cyclistes (74 %)
 - Élargir le lien cyclable** (48,5 %)
 - Sécuriser les intersections** (41,7%)

« Autre »: Respect du code de la route par les cyclistes

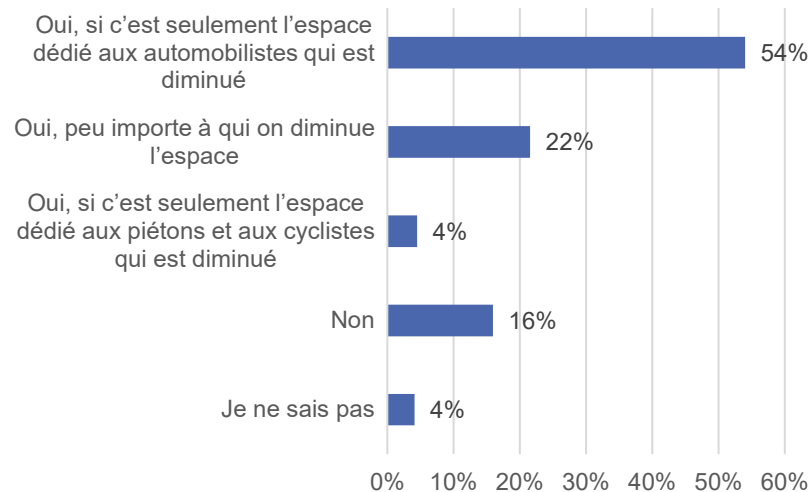


CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne

Efforts pour le verdissement ?

- 54 % des répondants aimeraient que la Ville fournisse des efforts pour verdir en empiétant seulement sur l'espace consacré aux automobilistes
- 22 % des répondants aimeraient que la Ville fournisse des efforts pour verdir peu importe si l'espace est pris aux automobilistes ou aux usagers du transport actif



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Résultats du questionnaire en ligne



Commentaires recueillis (total de 174)

- Sécuriser le lien cyclable (21)
- Mieux connecter le lien cyclable existant ou le prolonger(13)
- Ajouter une traverse piétonne à l'est à l'intersection MDI (12)
- Intersections dangereuses (12)
- Enjeu de vitesse (9)
- Non-respect des feux par les autos (8)
- Améliorer les traverses piétonnes (7)
- Non-respect du CSR par les vélos (7)
- Plus de place au transport actif (7)
- Réduire le nombre de voies auto ou leur largeur (6)
- Ne pas ajouter de lien cyclable (6)
- Verdissement (6)
- Présence de l'école secondaire (5)
- Revoir l'aménagement complet du boulevard (5)



Mobilité
à vélo

**CVC permanent sur le
boulevard Wilfrid-Hamel
et Marie-de-l'Incarnation (nord)**
Interventions proposées



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Interventions proposées

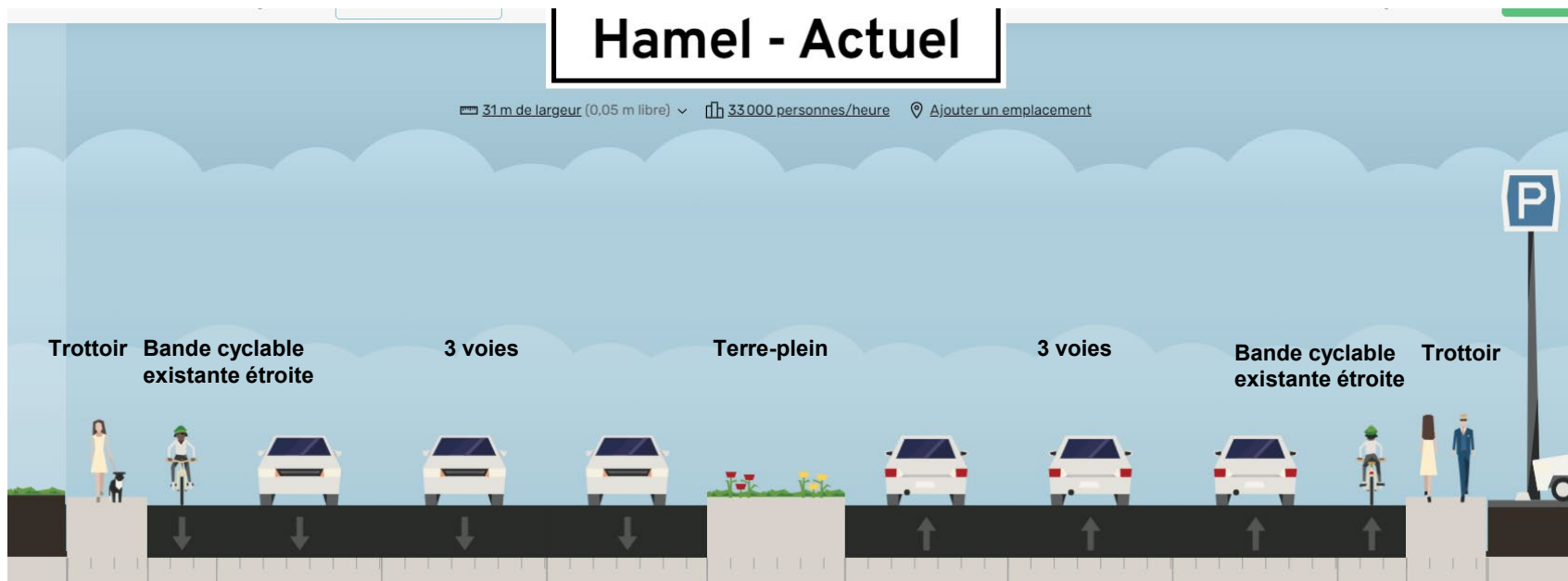
Principales interventions

- Requalification de l'axe
- Ajout de pistes cyclables unidirectionnelles sécuritaires
- Ajout de zones de plantation
- Ajout de quais d'embarquement pour autobus aux arrêts
- Ajout de voies réservées pour le transport en commun (heures d'opération à préciser)
- Élargissement des trottoirs
- Marquage vert aux intersections et aux entrées charretières achalandées
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle
- Possibilité d'ajout de feux dédiés aux cyclistes
- Ajustements à la programmation des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes
- Gonflements de trottoirs et verdissement sur les rues transversales

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation

Interventions proposées

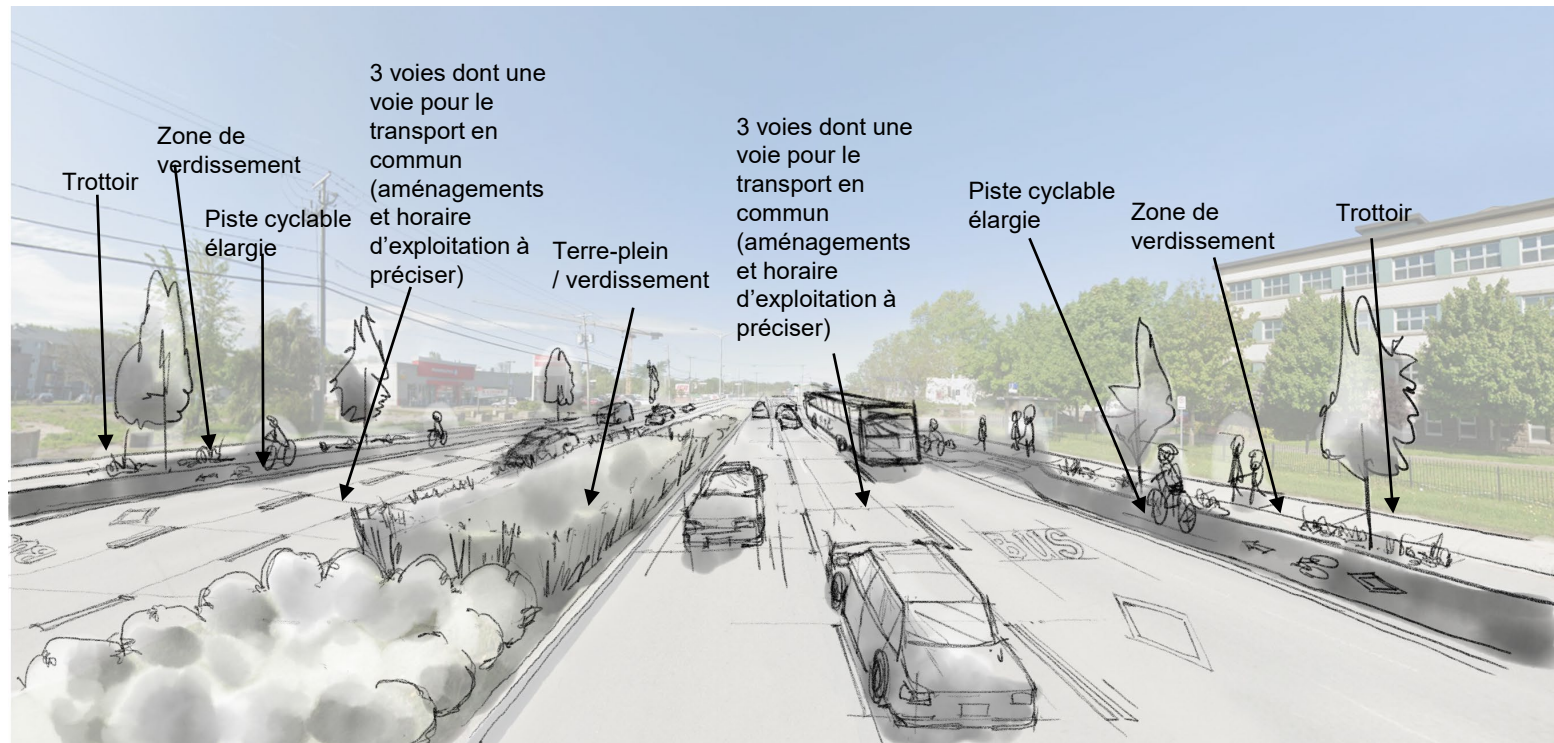
Situation actuelle – Wilfrid-Hamel



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation

Interventions proposées en 2025

Idee d'aménagement pour atelier d'échange (tronçon Hamel)





Mobilité
à vélo

**CVC permanent sur le
boulevard Wilfrid-Hamel
et Marie-de-l'Incarnation (nord)**
*Avantages et impacts
appréhendés*



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Avantages et impacts appréhendés



Principaux avantages du projet

- Réduction de la vitesse globale sur l'axe
- Ajout d'un lien cyclable 4 saisons **sécuritaire**
- Amélioration du niveau de service et confort du transport en commun
- Amélioration du confort des piétons
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation
- Amélioration de la sécurité globale de l'axe
- Bonification de l'expérience pour tous les usagers du boulevard

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Avantages et impacts appréhendés

Réduction de la vitesse globale sur l'axe

- Rétrécissement des voies de circulation automobile
- Encadrement du champ visuel
- Gonflement de trottoir sur toutes les rues transversales avec verdissage



Source: Ornikar

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

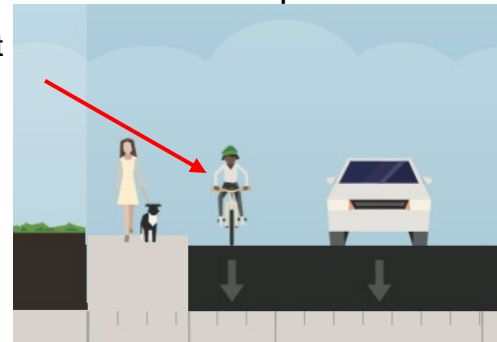
Avantages et impacts appréhendés

Amélioration de la sécurité et du confort piéton

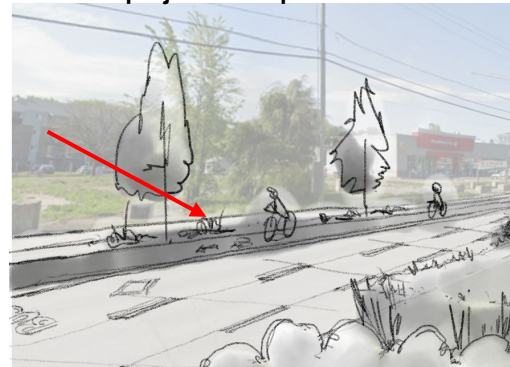
- **Éloignement** des piétons des automobilistes (augmentation de la sécurité piétonne)
- **Élargissement** des trottoirs
- **Gonflement** de trottoirs sur toutes les rues transversales

Proximité du trottoir et de la circulation véhiculaire (1,2m)

Situation actuelle – en pointe AM



Situation projetée – en pointe AM



Distance d'au minimum 2,1 m entre les piétons et les autobus et 5,6m des automobiles

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Avantages et impacts appréhendés

Amélioration du niveau de service et confort du transport en commun

- Réaffectation d'une voie pour le transport en commun par direction sur le boul. Hamel entre Pierre-Bertrand et jusqu'à celles existantes à l'est de l'intersection Marie-de-l'Incarnation
 - Modalités et horaire d'exploitation à déterminer par le RTC
- Géométrie permettant l'insertion future sans travaux majeurs du mode de transport prévu dans le Plan CITÉ sur Wilfrid-Hamel, soit des autobus à haute fréquence
- Bonifications aux arrêts d'autobus pour améliorer le confort des usagers en attente (abribus, banc, etc.)
- Atteinte des objectifs d'accessibilité universelle du RTC de tous les arrêts du tronçon
- Ajout de quais d'autobus sécuritaires et confortables à chaque arrêt
- Prolongement de la voie réservée existante (dir. sud) sur Marie-de-l'Incarnation à partir du boulevard Hamel



Source: Radio-Canada

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Avantages et impacts appréhendés

Bonification de l'expérience pour tous les usagers du boulevard

- Ajout d'une zone de plantation entre le trottoir et le lien cyclable de chaque côté de la rue
- Travail sur les entrées charretières afin de permettre du verdissement en arrière-trottoir
- Bonification de la placette près de l'entrée de la rivière Saint-Charles près de l'avenue Proulx
- Ajout de mobilier urbain le long du tronçon
- Verdissement sur les rues transversales



Source: Google Maps

CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation (nord)

Avantages et impacts appréhendés

Impacts appréhendés – Circulation

Réaffectation proposée d'une voie automobile par direction en voie réservée lorsque cette dernière est en opération (*périodes d'activation future à confirmer par le RTC*)

Constats

L'analyse des impacts sur les temps de parcours véhiculaires sur l'axe Hamel entre Père-Lelièvre et Marie-de-l'Incarnation **indique un impact négligeable** considérant la capacité des autres voies

Mesures de mitigation

- Modification de la programmation des feux de circulation afin de conserver de bonnes conditions de circulations
- Révision des règles de circulation (si requis)



Mobilité
à vélo

Prochaines étapes



CVC Hamel (Tronçon Père-Lelièvre à MDI/Guyart)

Échéancier et prochaines étapes



- **Analyse des commentaires des citoyens** reçus dans le cadre de cette séance d'échange
- **Consultation des parties prenantes (organismes, propriétaires riverains, etc.) et conception** : automne 2024 à automne 2025
- **Rencontre d'information** : hiver/printemps 2025
- **Plans et devis, travaux préparatoires** : automne 2025 à hiver 2026
- **Réalisation** : printemps à automne 2026



Mobilité
à vélo

Période d'échanges



CVC Hamel et Marie-de-l'Incarnation

Période d'échanges



▪ Questions :

- Comment imaginez-vous ce tronçon du boulevard Hamel dans le futur ?
- Qu'est-ce que vous aimez et qu'est-ce que vous aimez moins de la proposition? (avantages, inconvénients, enjeux, bonifications)
- Est-ce qu'il y a des situations/enjeux spécifiques à connaître pour l'aménagement du CVC ?