



Corridors  
VivaCité

# Aménagement d'un corridor VivaCité

3<sup>e</sup> Avenue Est (boulevard Henri-Bourassa à 79<sup>e</sup> Rue)



17 février 2025



*l'accent*  
d'Amérique

# Objectif de l'atelier d'échanges

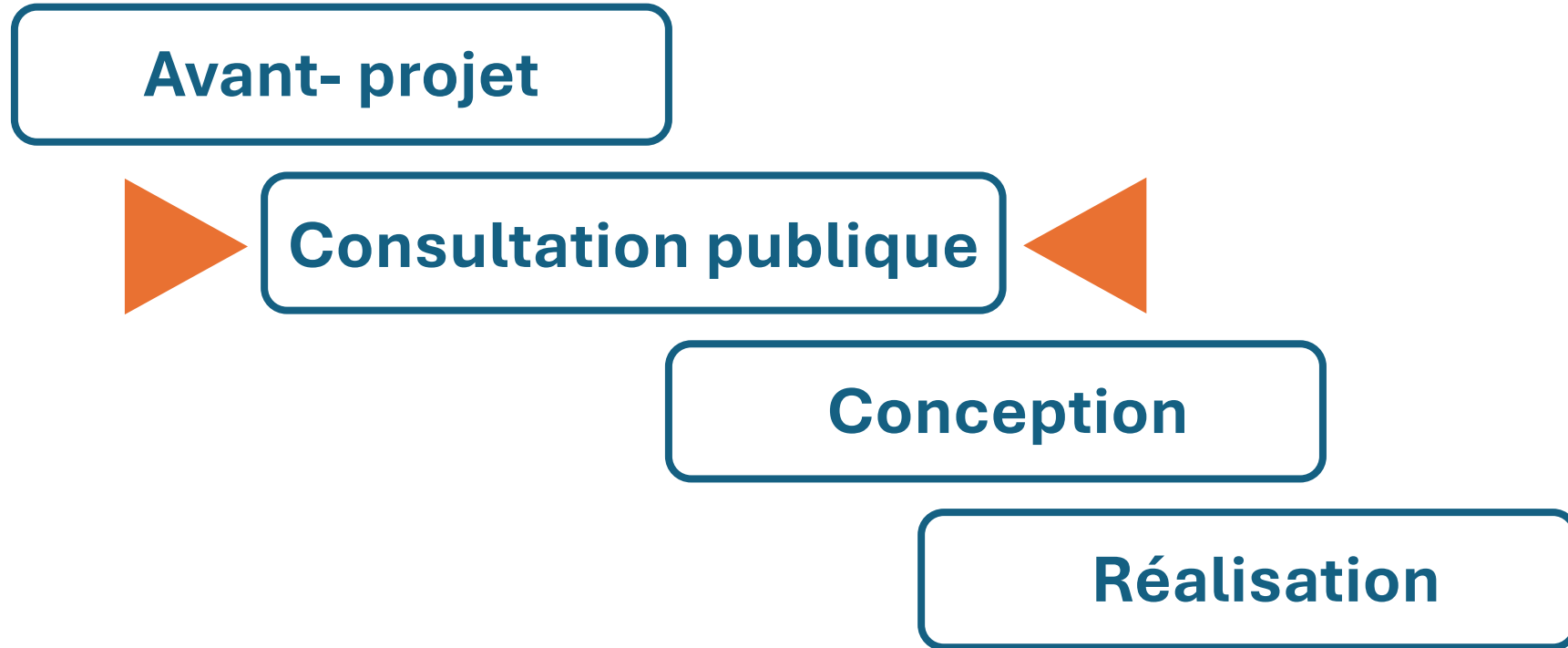


- Présenter le processus et les objectifs du projet d'aménagement d'un **corridor VivaCité évolutif** sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la 79<sup>e</sup> Rue
- Obtenir vos **commentaires** sur le projet, les idées proposées et connaître vos besoins pour la 3<sup>e</sup> Avenue Est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la 79<sup>e</sup> Rue
- Cet atelier permettra à la Ville de raffiner et concevoir le projet en fonction des commentaires reçus, et de revenir vous présenter au printemps une version finale

# Sujets présentés

- Mise en contexte – Vision de la mobilité active
- Aménagement d'un **corridor VivaCité** sur un tronçon de la **3<sup>e</sup> Avenue Est**
  - Présentation des données d'avant-projet
  - Interventions proposées
  - Impacts appréhendés et mesures d'atténuation
  - Échéancier et prochaines étapes
- Période d'échanges

# Processus de projet





Corridors  
VivaCité



# 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 VivaCité
- 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 Vivacité**



# 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

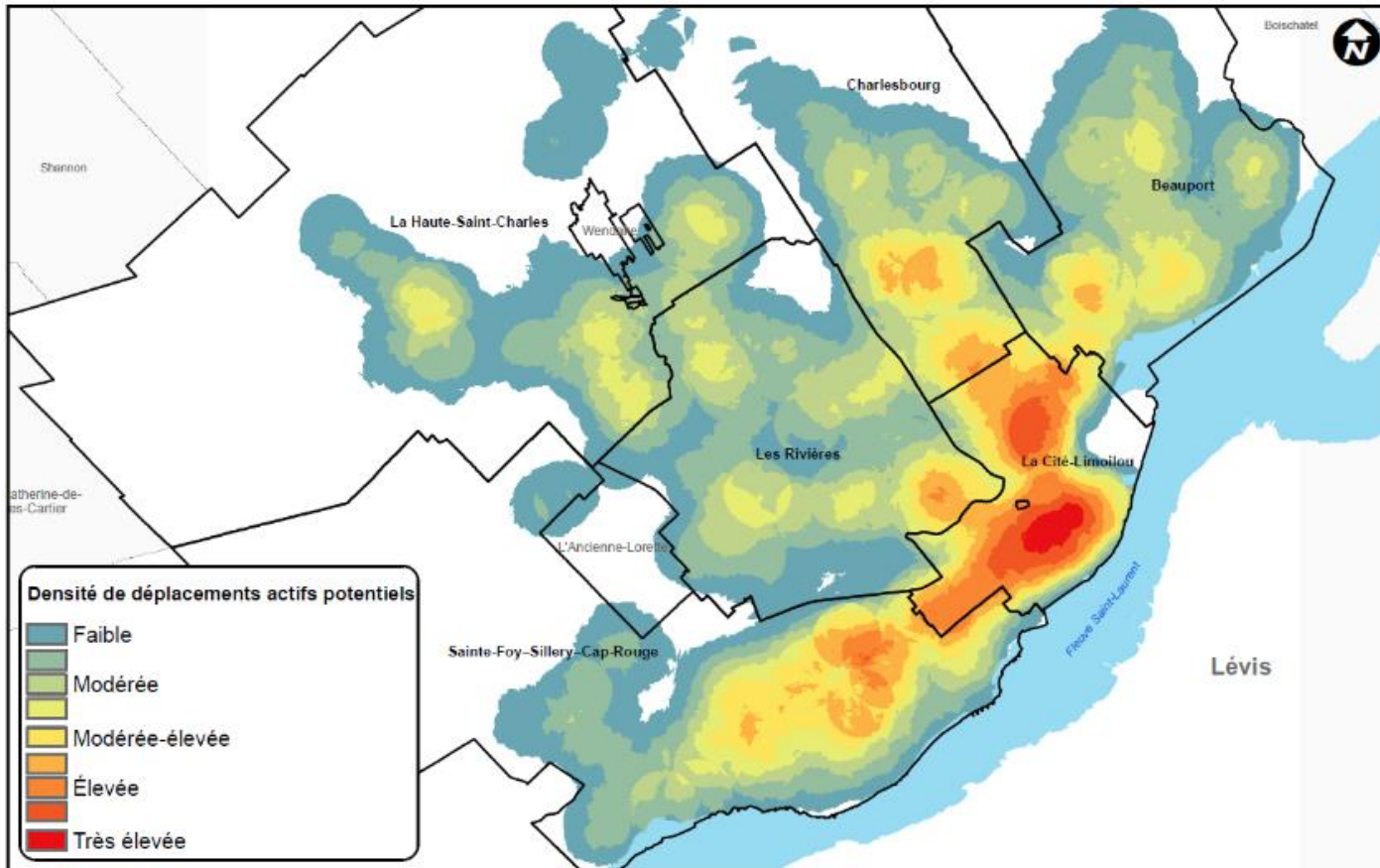
### Économie locale

- 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 VivaCité

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 3<sup>e</sup> Avenue Ouest, automne 2024

# Mise en contexte

## Les Corridors VivaCité

- **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 rue du Pont, automne 2024*

# Mise en contexte

## Les Corridors VivaCité

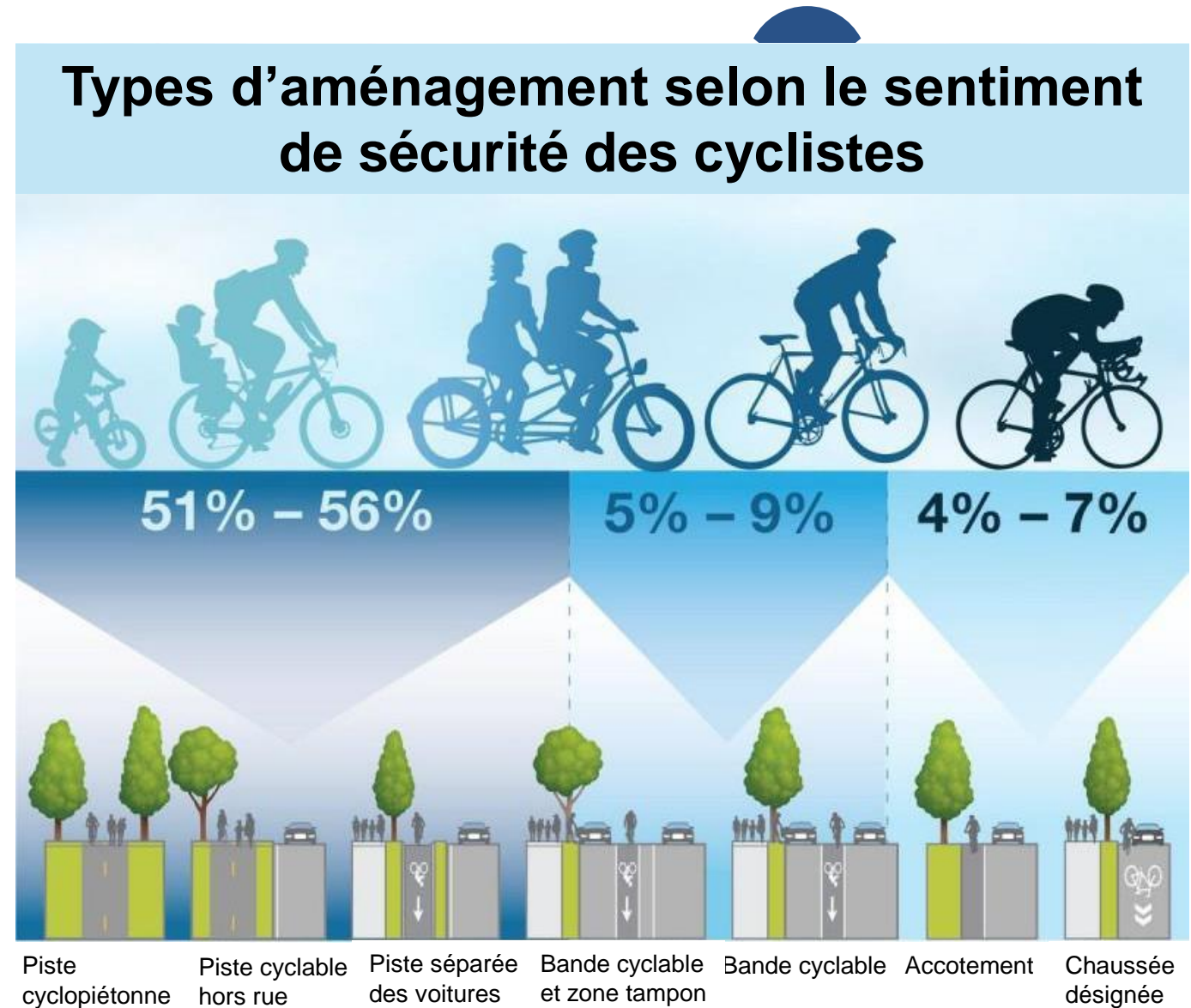
### Pour qui?

### *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.

Source: U.S. Department of Transportation. FHWA Bikeway Selection Guide, 2019



# Mise en contexte

## Les Corridors VivaCité

### 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 VivaCité 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 VivaCité

### 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 des **matières résiduelles**



Crédit-photo: Ville de Montréal



# Aménagement d'un CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est





Corridors  
VivaCité

▪ 3<sup>e</sup> Avenue Est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la 79<sup>e</sup> Rue, à Charlesbourg



- A Pointe-de-Sainte-Foy – Vieux-Québec
- 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

**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.

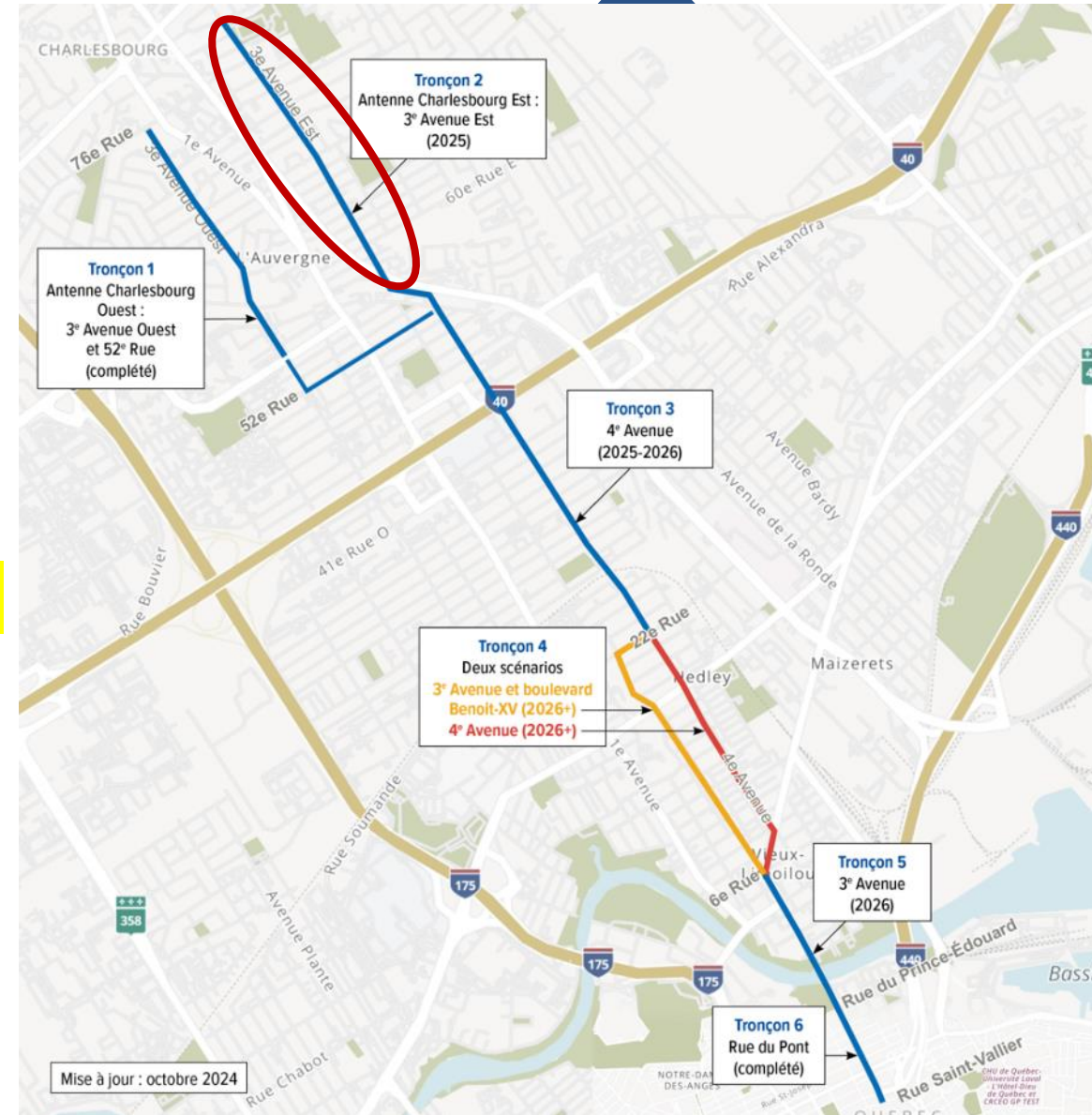
**Total : 150 km**



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Localisation du projet évolutif

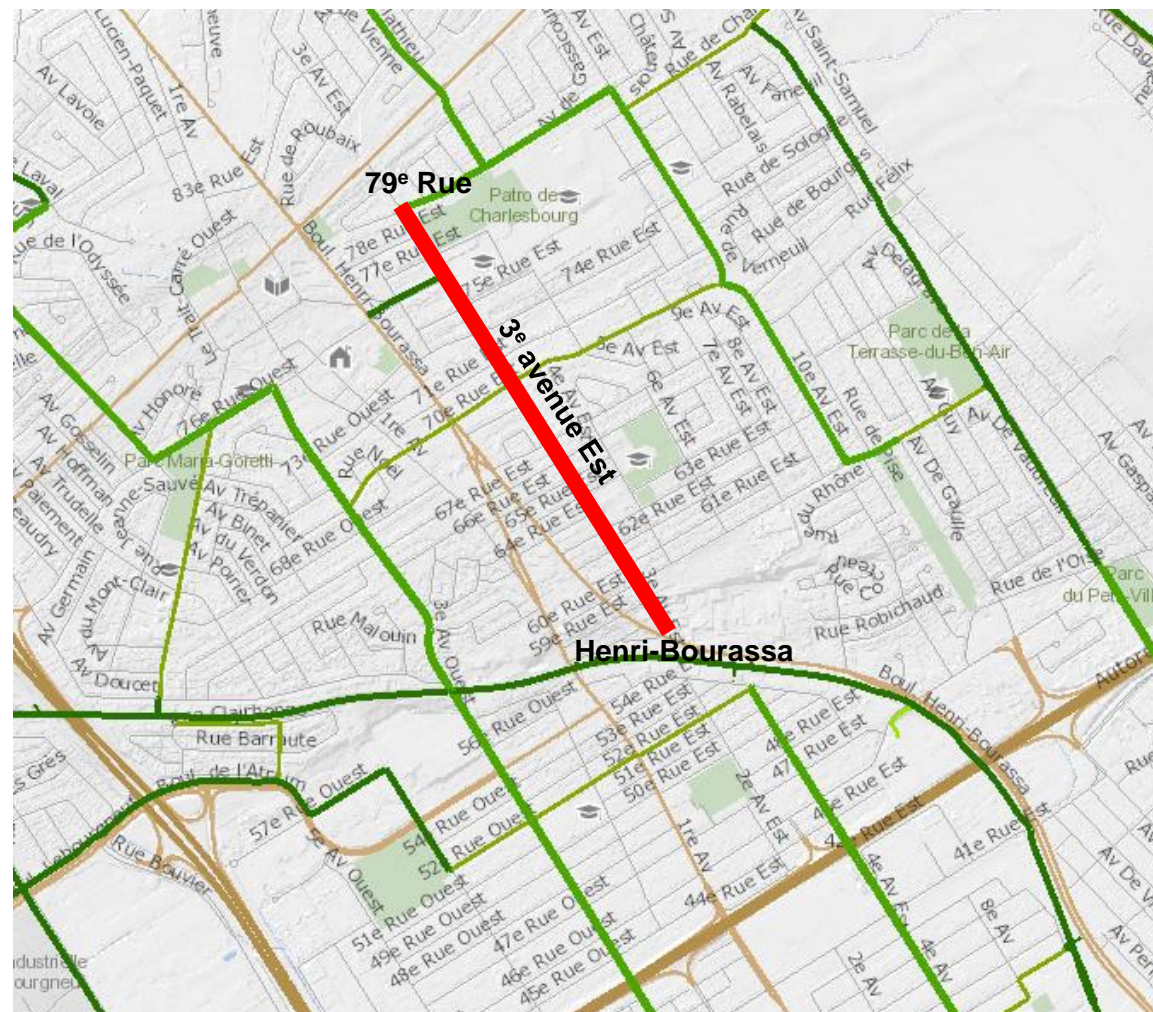
- À terme, le CVC Charlesbourg/Centre-ville, annoncé en décembre 2023 sera composé de six tronçons incluant deux antennes ouest et est dans le secteur de Charlesbourg. Il traversera des liens cyclables existants qui seront mis à niveau, le tout jumelé à la création de nouveaux liens.
  - Tronçon 1 (antenne Charlesbourg Ouest) :** 3<sup>e</sup> Avenue Ouest et la 52<sup>e</sup> Rue, entre la 76<sup>e</sup> Rue et la 4<sup>e</sup> Avenue Est (projet évolutif, **COMPLÉTÉ** en 2024)
  - Tronçon 2 (antenne Charlesbourg Est) :** 3<sup>e</sup> Avenue Est entre la 79<sup>e</sup> Rue et le Corridor des Cheminots (projet évolutif et permanent, réalisation 2025)
  - Tronçon 3 :** 4<sup>e</sup> Avenue Est, de la 52<sup>e</sup> Rue à la 22<sup>e</sup> Rue (projet évolutif **réalisé** en 2023 et bonifié en 2024, transformation en projet permanent en 2025)
  - Tronçon 4 :** 4<sup>e</sup> Avenue OU 3<sup>e</sup> Avenue, entre la 22<sup>e</sup> Rue et le chemin de la Canardière (projet permanent, consultation sur le choix de l'axe a eu lieu le 30 janvier 2024) Analyses toujours en cours : état des infrastructures souterraines en analyse.
  - Tronçon 5 :** 3<sup>e</sup> Avenue Vieux-Limoilou, entre le chemin de la Canardière et la rue du Prince-Édouard (projet permanent, réalisation projetée en 2026)
  - Tronçon 6 :** rue du Pont, entre la rue du Prince-Édouard et la rue Saint-Vallier Est (projet évolutif, **COMPLÉTÉ** en 2024)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Localisation du projet évolutif

- Aménagement d'un corridor VivaCité permanent de **1,6 km** sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la 79<sup>e</sup> Rue
- Nouveau lien cyclable structurant, **fonctionnel à l'année** (en rouge)
- **Connexions** avec le réseau cyclable régulier (en vert)
  - 79<sup>e</sup> Rue
  - 76<sup>e</sup> Rue
  - 70<sup>e</sup> Rue Est





Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Données d'avant-projet*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Données d'avant-projet*



### **Stratégie de sécurité routière**

- Aucun site accidentogène
  
- **142 accidents** entre 2013-2023 dont 5 (3,5%) incluant au moins un piéton ou un cycliste
  
- 3 sites avec une accidentologie à faible fréquence mais où l'indice de gravité est supérieur à la moyenne
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 68<sup>e</sup> Rue Est
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 69<sup>e</sup> Rue Est
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 78<sup>e</sup> Rue Est
  
- 2 sites avec une accidentologie plus fréquente que la moyenne
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 60<sup>e</sup> Rue Est
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 74<sup>e</sup> Rue Est

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Données d'avant-projet*



## Environnement humain

- RPA Saint-François
- École de musique Amadeus et Cie
- Église Saint-Jérôme
- Centre multiservice Le Complice
- Cégep Limoilou (Campus de Charlesbourg)

Proximité de la Polyvalente de Charlesbourg, du Patro Charlesbourg et de l'école spécialisée Joseph-Paquin

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Données d'avant-projet*

### **Environnement économique**

- Quelques commerces sur l'axe
- Concentration importante à l'intersection avec la 64<sup>e</sup> Rue
- La majorité possède du stationnement hors rue

### **Transport en commun**

- 6 parcours, dont ;
  - Bus :
    - 39-52-59 (entre la 76<sup>e</sup> Rue et la 79<sup>e</sup> Rue)
    - 36-133-136 (entre la 76<sup>e</sup> Rue au boulevard Henri-Bourassa)
  - 15 arrêts d'autobus sur le tronçon étudié
  - Densité importante d'autobus entre la 76<sup>e</sup> et la 79<sup>e</sup> Rue

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Résultat du questionnaire en ligne*



- Consultation citoyenne préalable avec un questionnaire sur les besoins de la rue en mobilité active
- En ligne du 2 décembre 2024 au 26 janvier 2025
- Choix de réponses et questions ouvertes
- Choix entre différentes priorités
- **187 répondants**



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Résultat du questionnaire en ligne

## *Votre sentiment de sécurité par mode de transport?*

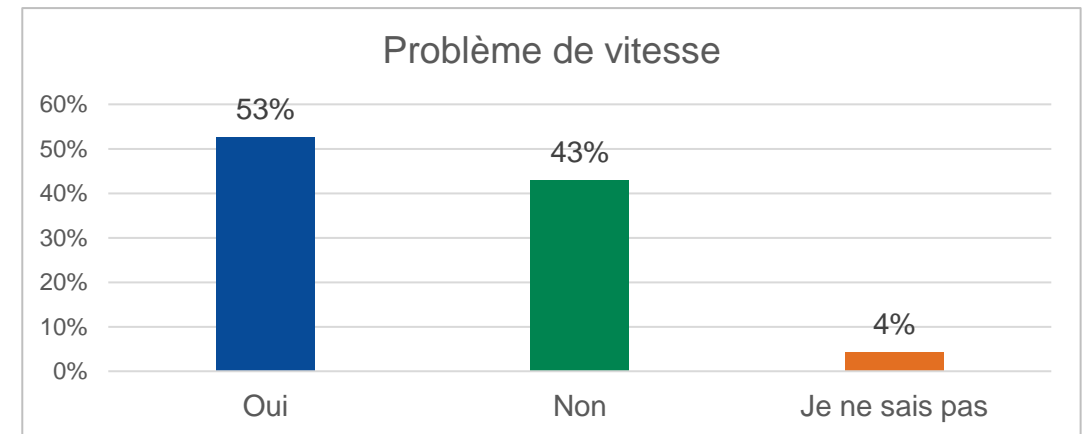
Mode de déplacement	Peu ou pas du tout sécuritaire
À pied	13 %
À vélo	33 %
En auto	6 %

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Résultat du questionnaire en ligne

## Problème de vitesse excessive ?

- **53 %** des répondants affirment qu'il y a un **problème de vitesse** sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

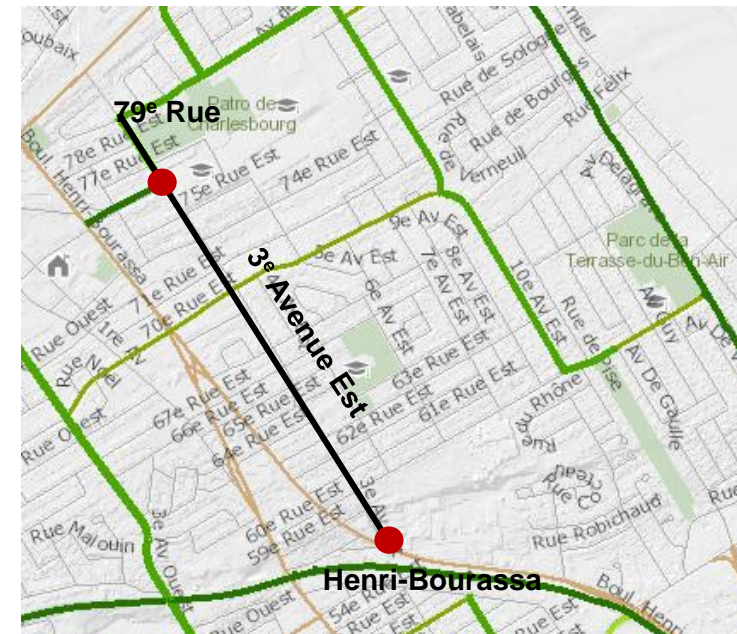
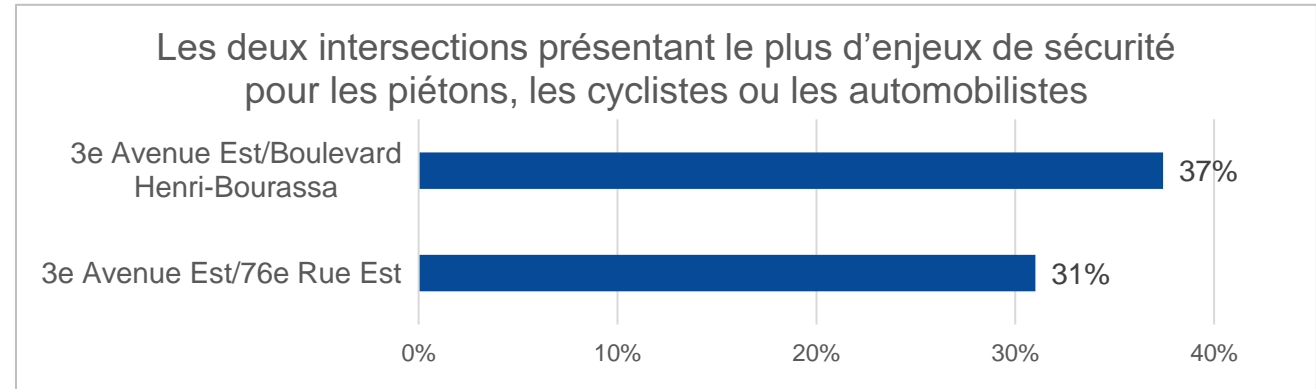


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Résultat du questionnaire en ligne

### *Les intersections sont-elles dangereuses?*

- Les intersections perçues comme les plus dangereuses sont, en ordre :
  1. Boulevard Henri-Bourassa
  2. 76e Rue Est



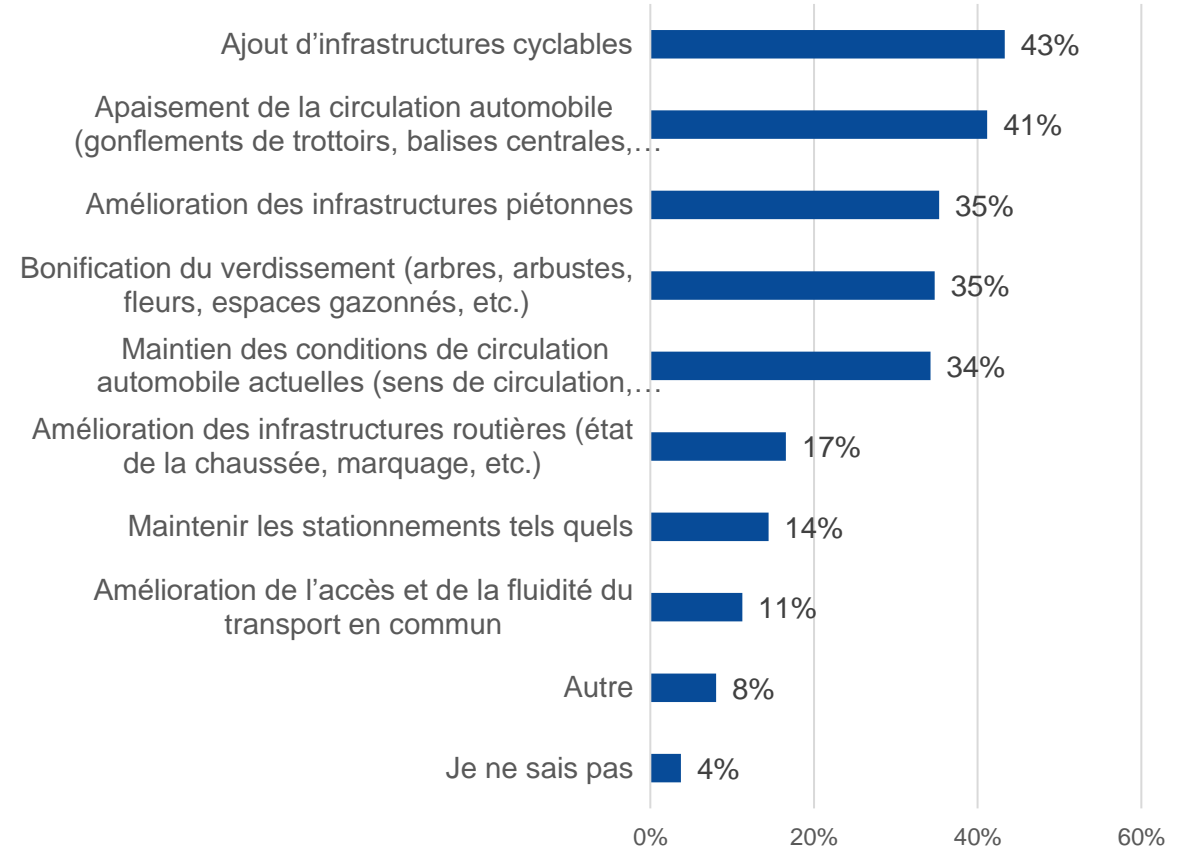
# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Résultat du questionnaire en ligne

## Quelle est la priorité de réaménagement?

- Les trois principales priorités pour les répondants sont:
  - Ajout d'infrastructures **cyclables** (43 %)
  - **Apaisement** de la circulation (41 %)
  - Amélioration des infrastructures **piétonnes** (35 %)

Priorité de réaménagement pour le tronçon à l'étude

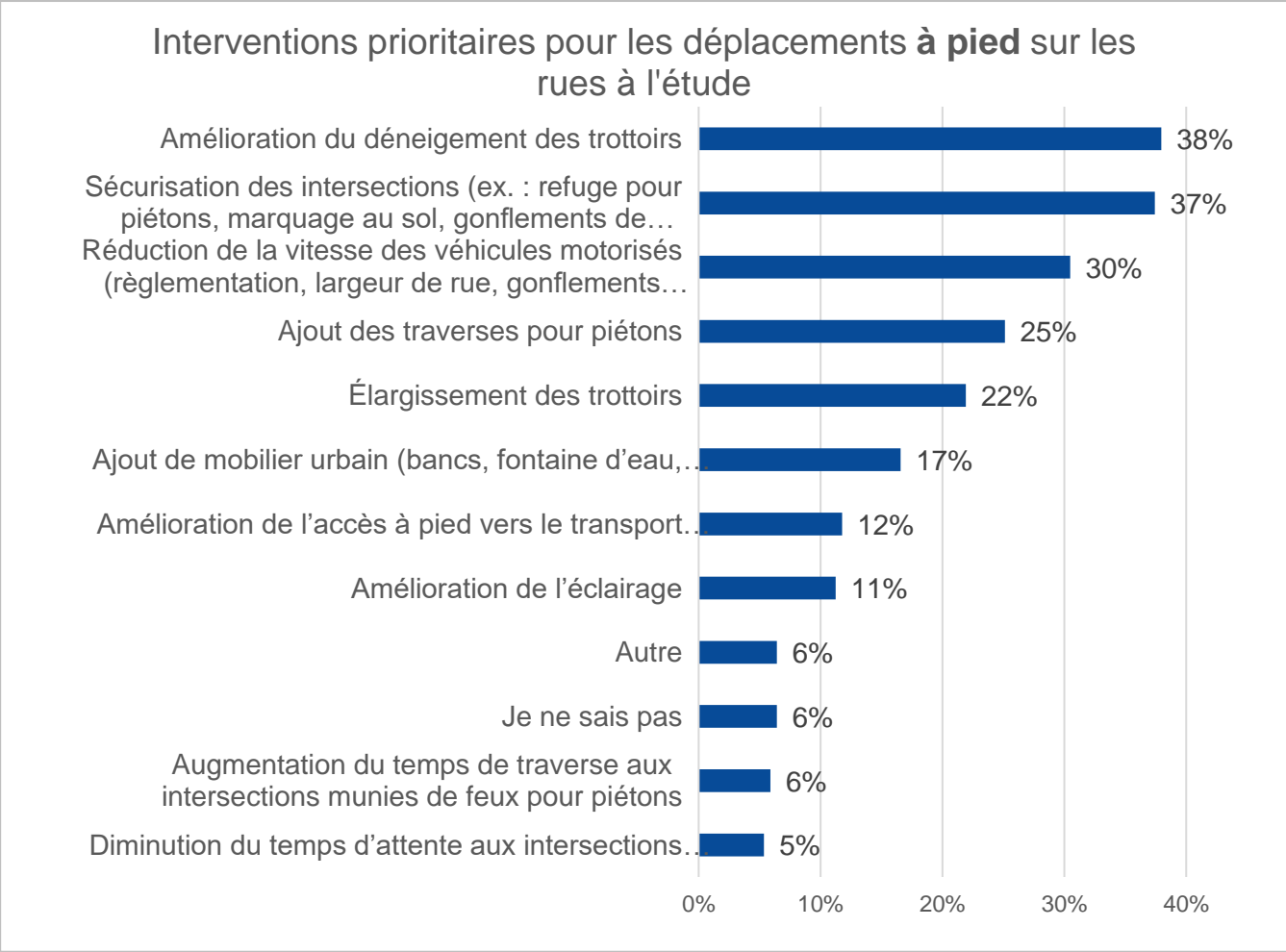


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Résultat du questionnaire en ligne

### Quelle est la priorité pour les piétons?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
  - Amélioration du **déneigement des trottoirs** (38 %)
  - Sécuriser les **intersections** (37 %)
  - Réduction de la **vitesse des véhicules motorisés** (30 %)

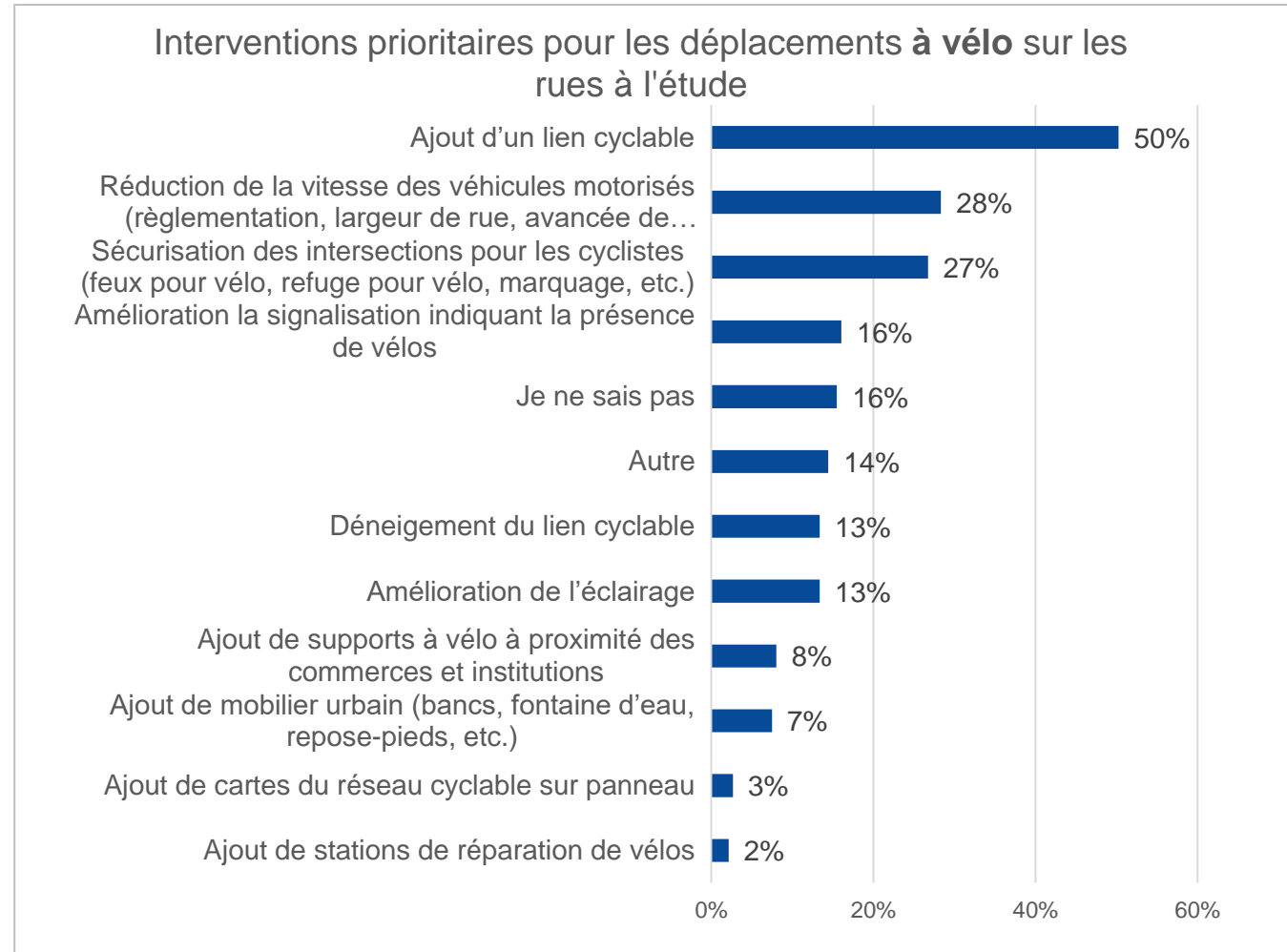


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Résultat du questionnaire en ligne

### Quelle est la priorité pour les cyclistes?

- Les **trois** principales **priorités** pour les répondants sont:
  - Ajout d'un **lien cyclable** (50 %)
  - Réduction de la **vitesse des véhicules motorisés** (28 %)
  - Sécuriser les **intersections** (27 %)

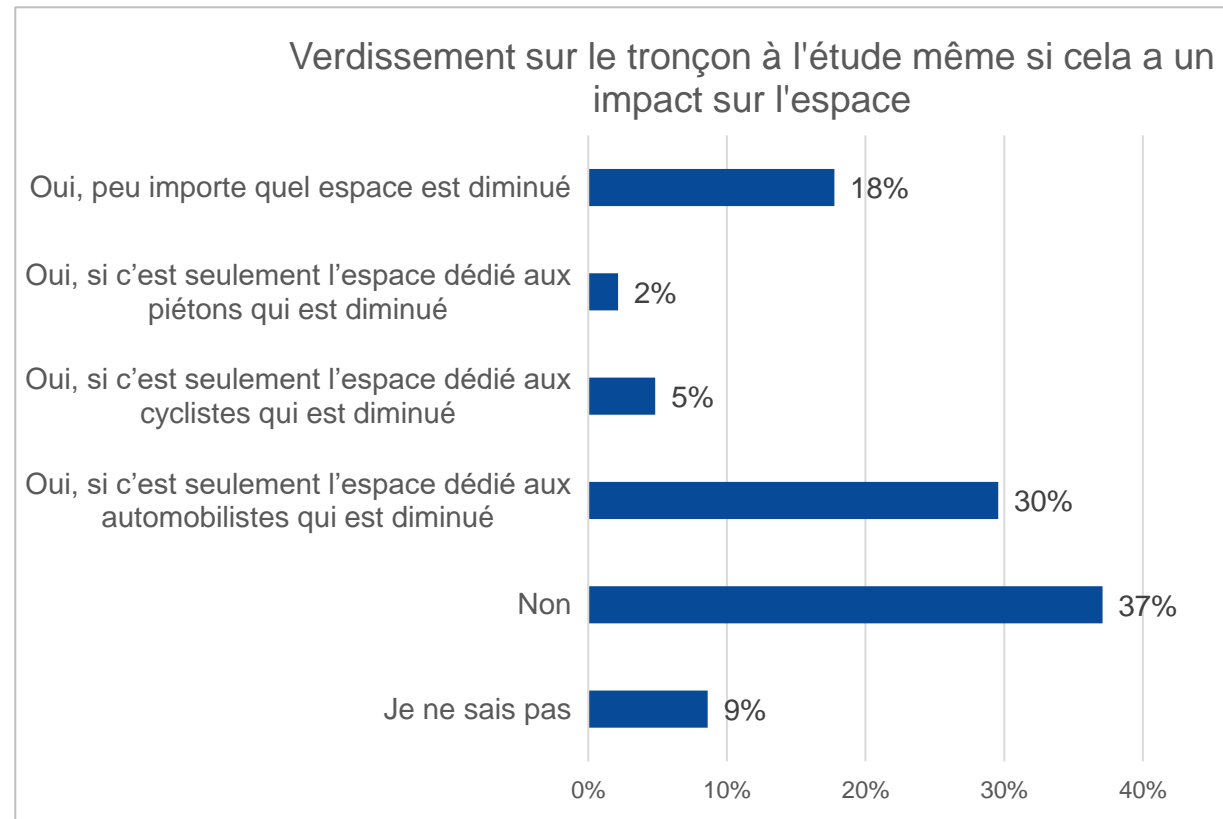


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Résultat du questionnaire en ligne

### *Efforts pour le verdissement?*

- 30 % des répondants aimeraient que la Ville fournisse des **efforts pour verdir seulement si l'espace nécessaire est pris dans l'emprise de la chaussée**
- 25 % des répondants aimeraient que la Ville fournisse des **efforts pour verdir peu importe où l'espace est pris**



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Résultat du questionnaire en ligne

## Synthèse des commentaires recueillis (total de 66)

### Intersection

Le sujet des intersections est le commentaire le plus fréquent. Parfois, ces commentaires mentionnent la difficulté d'insertion sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est à partir des rues perpendiculaires. Certains conducteurs ne font pas leur arrêt adéquatement ce qui créeraient des situations dangereuses. Certains répondants demandent des arrêts aux quatre coins d'intersections, comme à l'angle de la 3<sup>e</sup> Avenue Est et de la 60<sup>e</sup> Rue. L'entrée du Cégep sur la 76<sup>e</sup> Rue est considérée comme dangereuse par plusieurs répondants.

### Circulation

Plusieurs répondants considèrent avoir été témoins d'une augmentation de la circulation sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est. Certains répondants croient que les nouvelles constructions en sont la raison. D'autres pensent que la 3<sup>e</sup> Avenue Est est empruntée par les automobilistes afin d'éviter les lumières de circulation sur le boulevard Henri-Bourassa. Des commentaires mentionnent que la mise en place d'un sens unique nuirait à la circulation.

### Vitesse

La vitesse est mentionnée à quelques reprises, que ce soit par des automobiles ou des camions. La vitesse est presque toujours abordée comme un facteur diminuant le sentiment de sécurité des répondants.





Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

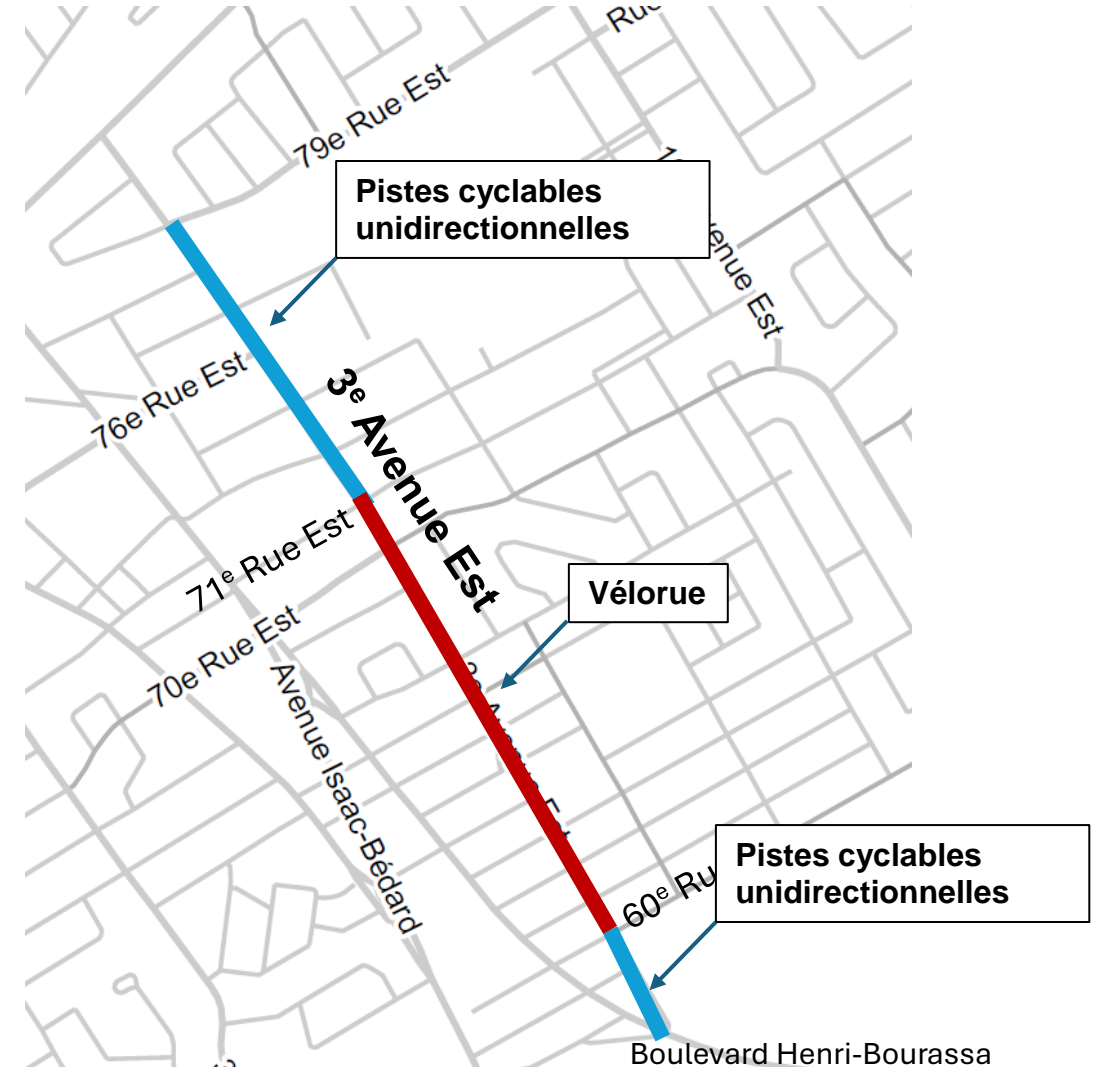
*Interventions proposées*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Interventions proposées

### Principales interventions

- Ajout d'un lien cyclable sécuritaire composé de deux types d'aménagement :
  - **Pistes cyclables unidirectionnelles** entre le boulevard Henri-Bourassa et la 60<sup>e</sup> Rue ainsi qu'entre la 71<sup>e</sup> Rue et la 79<sup>e</sup> Rue (en bleu)
  - **Vélorue** entre la 60<sup>e</sup> Rue et la 71<sup>e</sup> Rue (en rouge)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Interventions proposées

### Vélorue

- Rue à faible vitesse et faible débit de circulation motorisée où les cyclistes sont les usagers prédominants
- Les cyclistes peuvent circuler au centre de la voie et être accompagnés côte à côte
- Réduction de la limite de vitesse à 30 km/h dans la section en vélorue
- Circulation des autobus et des camions interdite



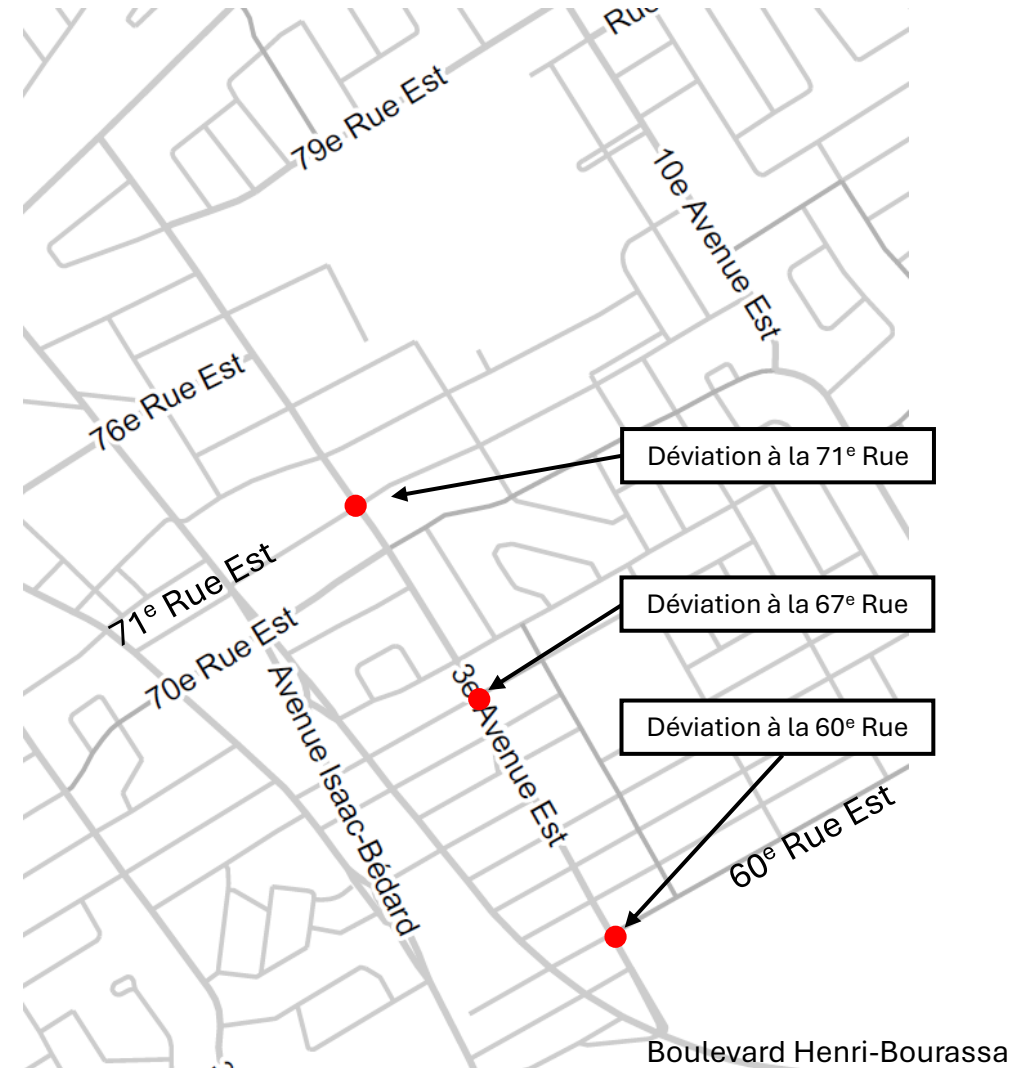
Exemple : CVC rue du Pont, automne 2024

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Interventions proposées

### Principales interventions

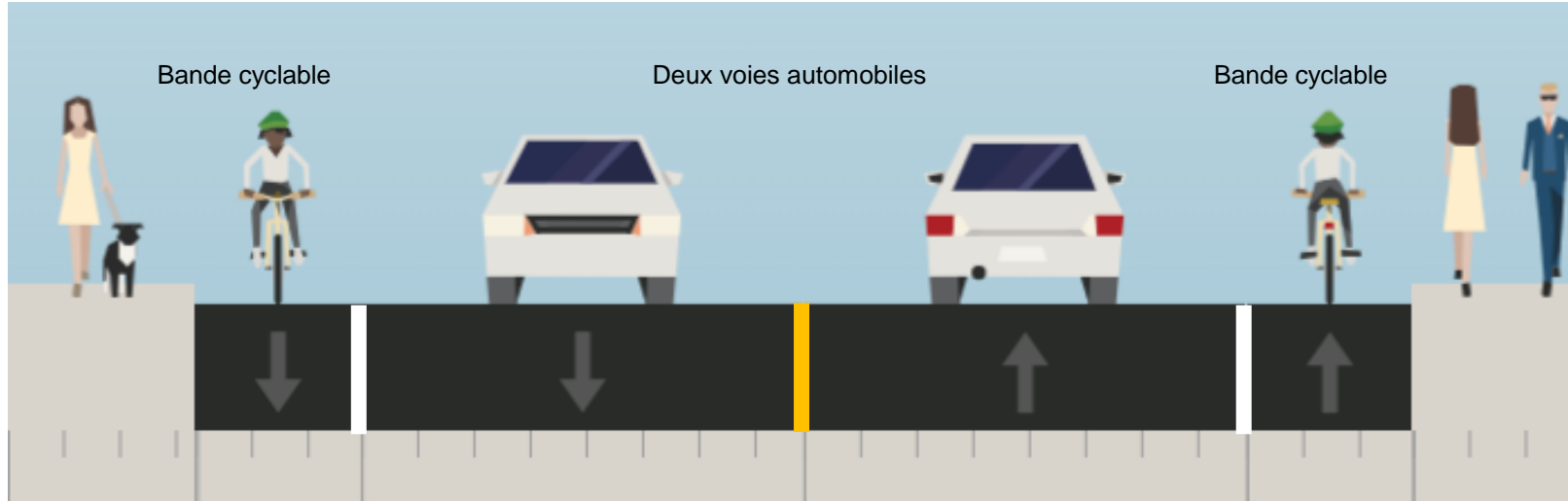
- Mise en place d'îlot de déviation de la circulation aux intersections de la 60<sup>e</sup> Rue, la 67<sup>e</sup> Rue et la 71<sup>e</sup> Rue
  - Nécessaire afin de sécuriser le passage des cyclistes et d'apaiser la circulation dans la portion en vélorue
- Marquage vert aux intersections et aux entrées charretières achalandées
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle
- Ajustements à la programmation des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Interventions proposées

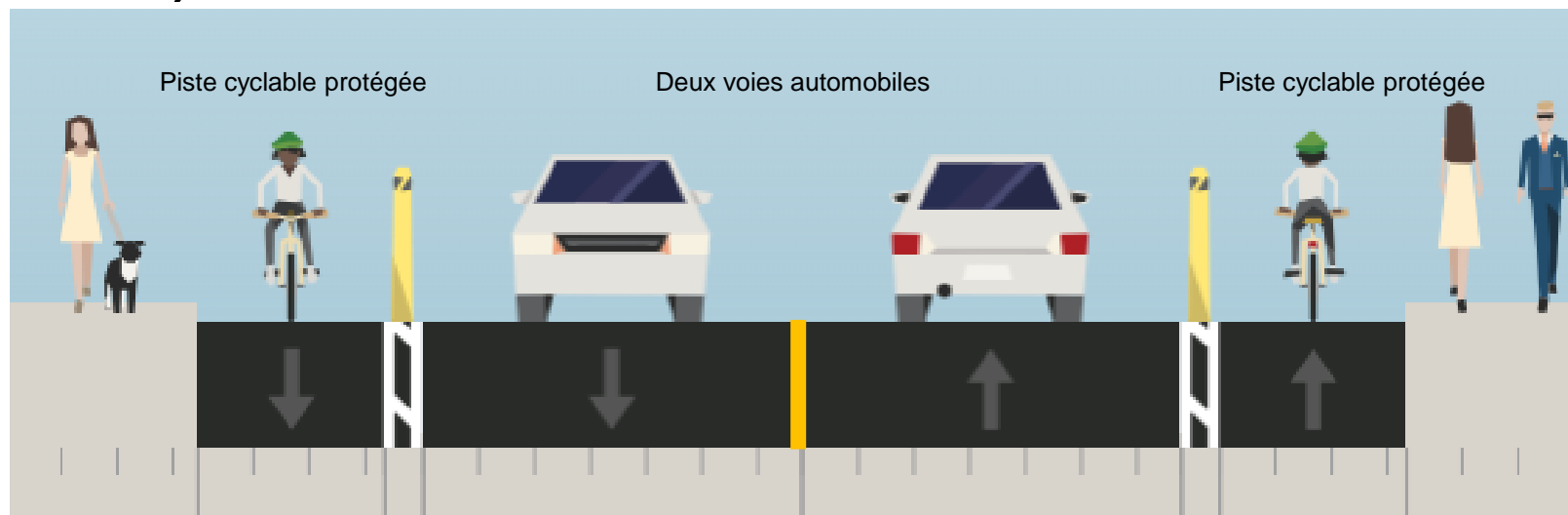
### Situation actuelle – 3<sup>e</sup> Avenue Est (Tronçon entre la 76<sup>e</sup> Rue E. et la 79<sup>e</sup> Rue E.)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Interventions proposées*

**Idée d'aménagement pour l'atelier d'échange – 3<sup>e</sup> Avenue Est (Tronçons entre la 76<sup>e</sup> Rue E. et la 71<sup>e</sup> Rue E. et entre le boul. Henri-Bourassa et 60<sup>e</sup> Rue E. aménagé avec pistes cyclables unidirectionnelles)**



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Interventions proposées*

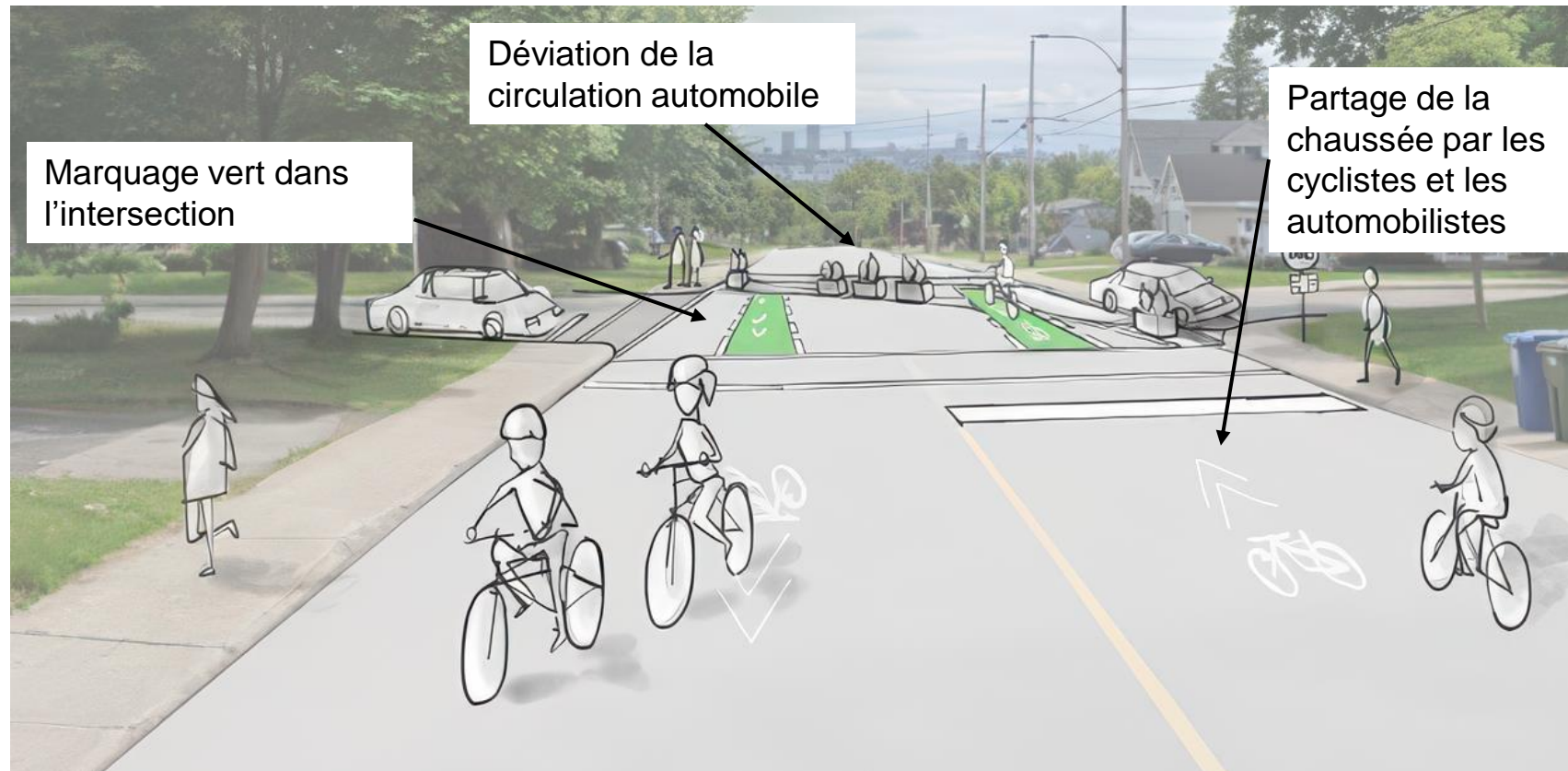
**Situation actuelle – 3<sup>e</sup> Avenue Est (Tronçon entre le boul. Henri-Bourassa et la 76<sup>e</sup> Rue E.)**



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Interventions proposées

**Idée d'aménagement pour l'atelier d'échange – 3<sup>e</sup> Avenue Est (Tronçon entre la 60<sup>e</sup> Rue E. et la 71<sup>e</sup> Rue E. aménagé en vélorue)**





# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Interventions proposées*

**Idée d'aménagement pour l'atelier d'échange – 3<sup>e</sup> Avenue Est (Tronçon entre la 60<sup>e</sup> Rue E. et la 71<sup>e</sup> Rue E.) - exemple ailleurs sur le territoire (rue Père-Marquette)**



Source: Google Maps, 2024



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Avantages et impacts  
appréhendés*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Avantages et impacts appréhendés*



### **Principaux avantages du projet**

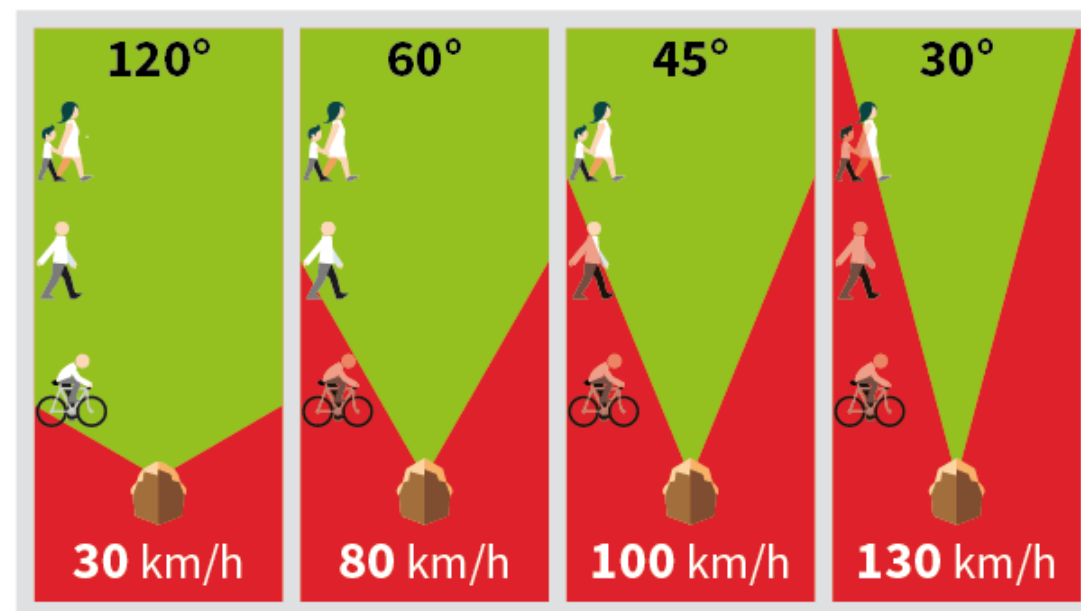
- Amélioration du confort cycliste
- Ajout d'un lien cyclable 4 saisons **sécuritaire**
- Apaisement de la vitesse globale sur l'axe
- Apaisement de la circulation de transit sur l'axe
- Amélioration du confort des piétons
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation
- Amélioration de la sécurité globale et de la qualité de vie de la 3<sup>e</sup> avenue Est : répond à une demande des résidants

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Apaisement de la vitesse globale sur l'axe

- Abaissement de la limite de vitesse à 30 km/h
- Rétrécissement de la largeur des voies de circulation (effet de ralentissement)
- Encadrement du champ visuel (lien cyclable vs le stationnement qui est peu occupé actuellement)



Source: Ornikar

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Avantages et impacts appréhendés*

### **Apaisement de la circulation de transit et amélioration de la qualité de vie et de la sécurité**

- Déviateurs aux intersections avec la 71<sup>e</sup> Rue, 67<sup>e</sup> Rue et la 60<sup>e</sup> Rue
- Diminue l'attrait de la circulation de transit pour éviter le boulevard Henri-Bourassa
- Accès au quartier possible par la 70<sup>e</sup> Rue et la 64<sup>e</sup> Rue



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

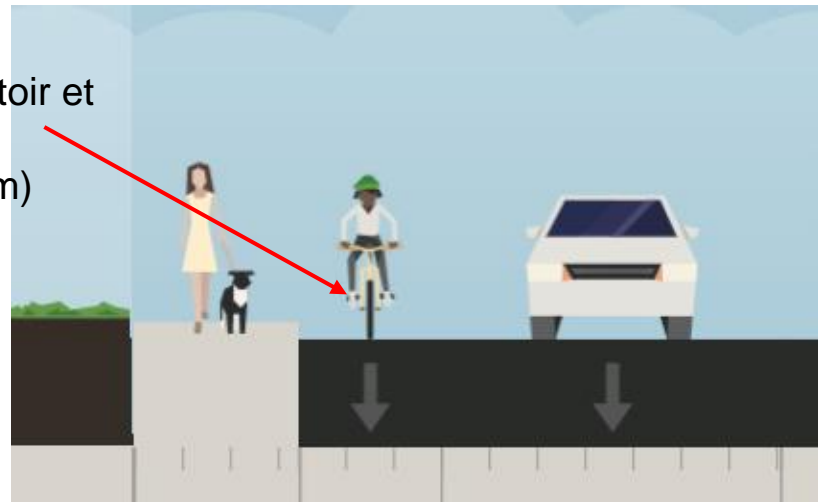
## Avantages et impacts appréhendés

### Amélioration du confort des piétons

- **Éloignement** des piétons des automobilistes (augmentation de la sécurité piétonne)
- **Apaisement** de la circulation automobile

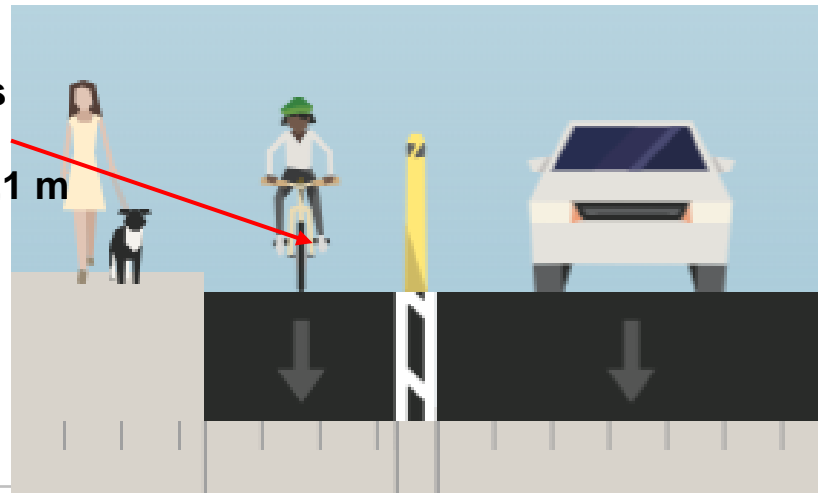
Situation actuelle – entre la 76<sup>e</sup> rue et la 79<sup>e</sup> rue

Proximité du trottoir et de la circulation véhiculaire (1,5 m)



Situation proposée – entre la 71<sup>e</sup> Rue et la 79<sup>e</sup> rue

Distance entre les piétons et les automobiles de 2,1 m



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Impacts appréhendés – Circulation

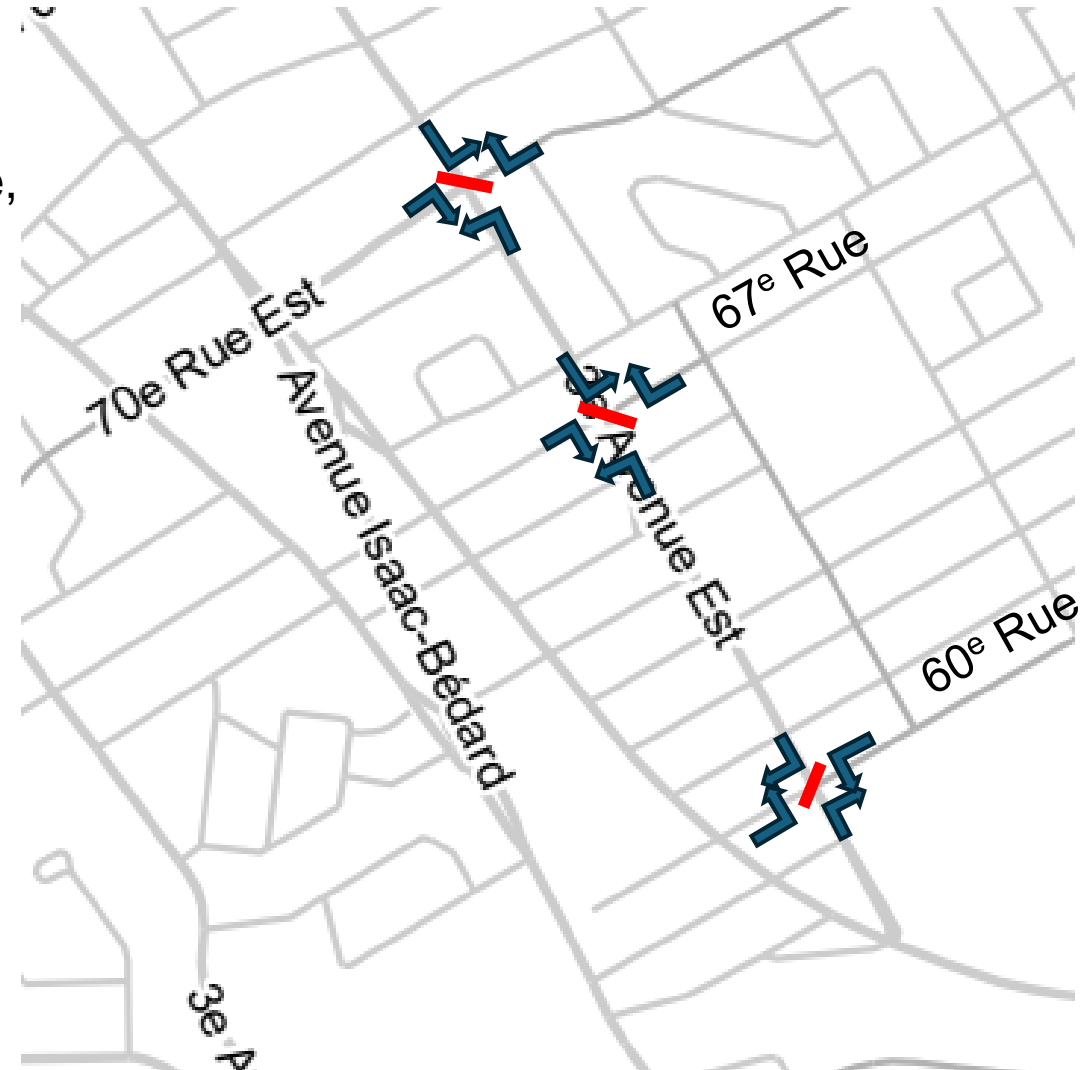
Déviations de circulation aux intersections de la 71<sup>e</sup> Rue, 67<sup>e</sup> Rue et 60<sup>e</sup> Rue

### Constats

L'analyse des impacts sur les temps de parcours véhiculaires sur les rues perpendiculaires à la 3<sup>e</sup> Avenue Est indique un temps supplémentaire de déplacement négligeable pour les résidents riverains

### Mesures de mitigation

- Modification de la programmation des feux afin de conserver de bonnes conditions de circulation
- Abaissement de la limite de vitesse à 30 km/h



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Impacts appréhendés – Stationnement

Réaffectations du stationnement sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est entre la 76<sup>e</sup> et 71<sup>e</sup> Rue ainsi qu'entre la 60<sup>e</sup> Rue et le boulevard Henri-Bourassa

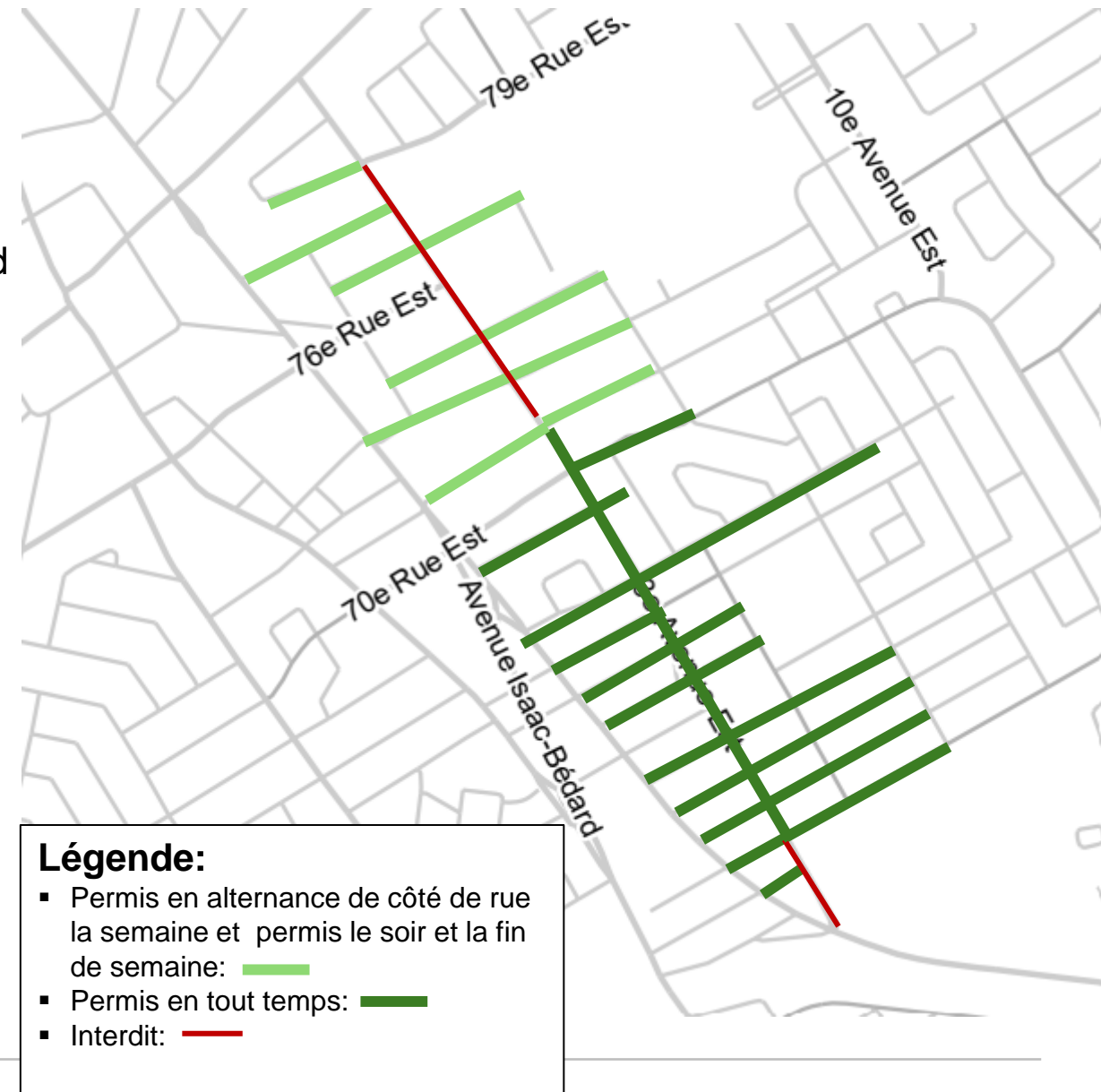
#### Constats

Afin de permettre l'implantation de bandes cyclables, il est nécessaire de proscrire le stationnement sur certains tronçons de la 3<sup>e</sup> Avenue Est:

- Stationnement sur rue peu utilisé par les résidants, forte présence de stationnement privé hors rue
- Impact de la perte d'espace de stationnement négligeable
- Le stationnement sur rue est déjà limité dû à la proximité du Cégep dans la partie nord du projet

#### Mesures de mitigation

- Possibilité de stationner les véhicules sur les rues perpendiculaires
- Suivi de la situation du stationnement post-projet et ajustements à la réglementation au besoin





# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Impacts appréhendés – Transport en commun

Réaffectations des parcours 36, 133 et 136 du RTC sur les axes parallèles

#### Constats

La présence de déviateurs de circulation va avoir un impact sur les parcours du RTC qui passent sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est, demandant au RTC de revoir le tracé de ces parcours.

#### Mesures de mitigation

- Travail de collaboration avec le RTC pour diminuer l'impact des déviations sur les parcours
- Analyses toujours en cours au RTC pour le scénario de maintien du service dans le quartier





Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Prochaines étapes*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *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** : Hiver et printemps 2025
- **Rencontre d'information pour présenter le projet final** : Mai 2025 (date à préciser ultérieurement)
- **Réalisation** : Été et automne 2025



Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est *Période d'échanges*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Période d'échanges*

### Questions:

- Comment imaginez-vous ce tronçon de la 3<sup>e</sup> Avenue Est ?
- 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 ?



**Merci de votre attention**

