



Corridors
VivaCité

Aménagement d'un corridor VivaCité

Chemin de la Canardière/boul. Sainte-Anne
(8^e Avenue au boul. François-de-Laval)



25 février 2025

VILLE DE
QUÉBEC



l'accent
d'Amérique

Objectifs de l'atelier d'échanges

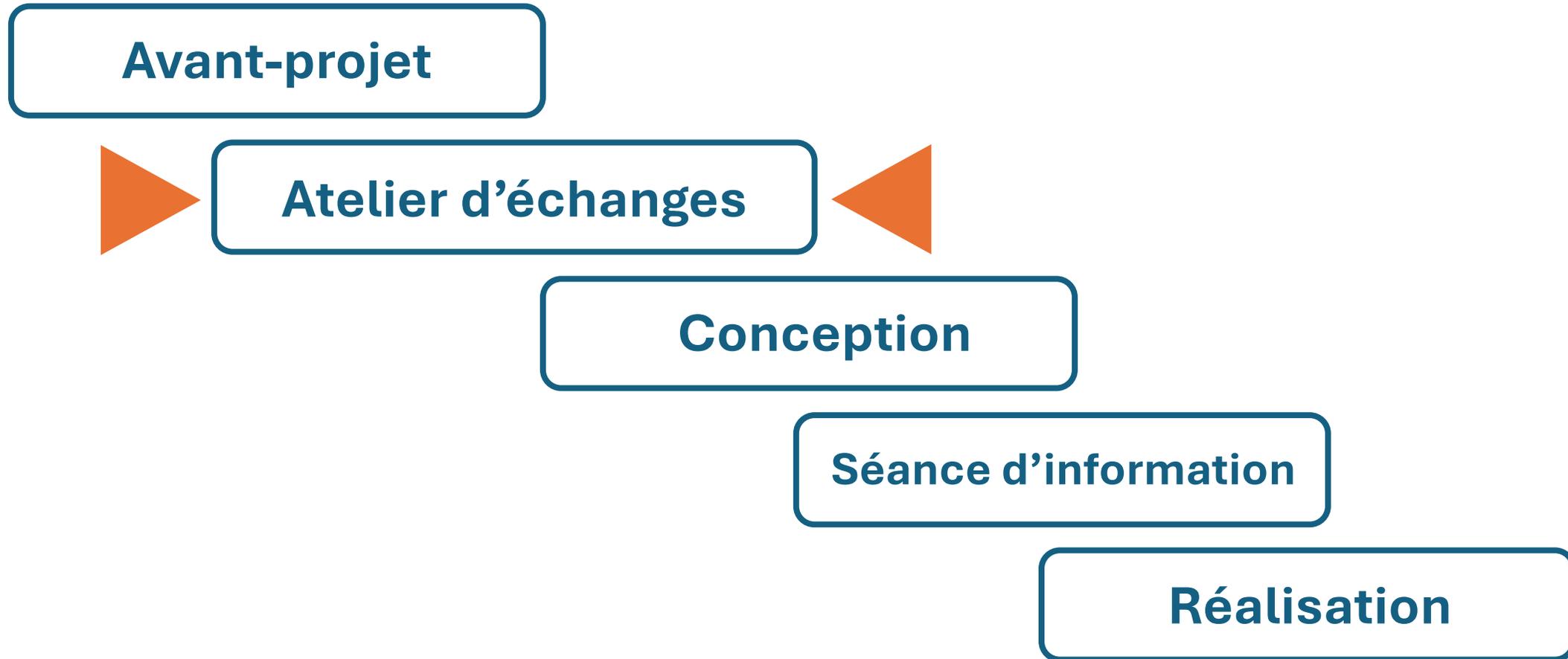


- Présenter le processus et les objectifs du projet d'aménagement d'un **corridor VivaCité évolutif** sur le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne, entre la 8^e Avenue et le boulevard François-de-Laval
- Obtenir vos **commentaires** sur le projet, les idées proposées et connaître vos besoins pour les axes analysés
- Cet atelier d'échanges pose un état des lieux et une proposition de référence en amont de la conception, afin de permettre à la Ville de **concevoir** le projet en fonction des **commentaires reçus**, et de revenir vous présenter au printemps une version finale, avec à ce moment les détails plus précis, impacts et mesures d'atténuation.

Sujets présentés

- Mise en contexte – Vision de la mobilité active
- Aménagement d'un **corridor VivaCité** sur un tronçon de Chemin de la Canardière/boul. Sainte-Anne
 - Présentation des données d'avant-projet
 - Scénario de référence et interventions proposés
 - Avantages et impacts appréhendés
 - 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

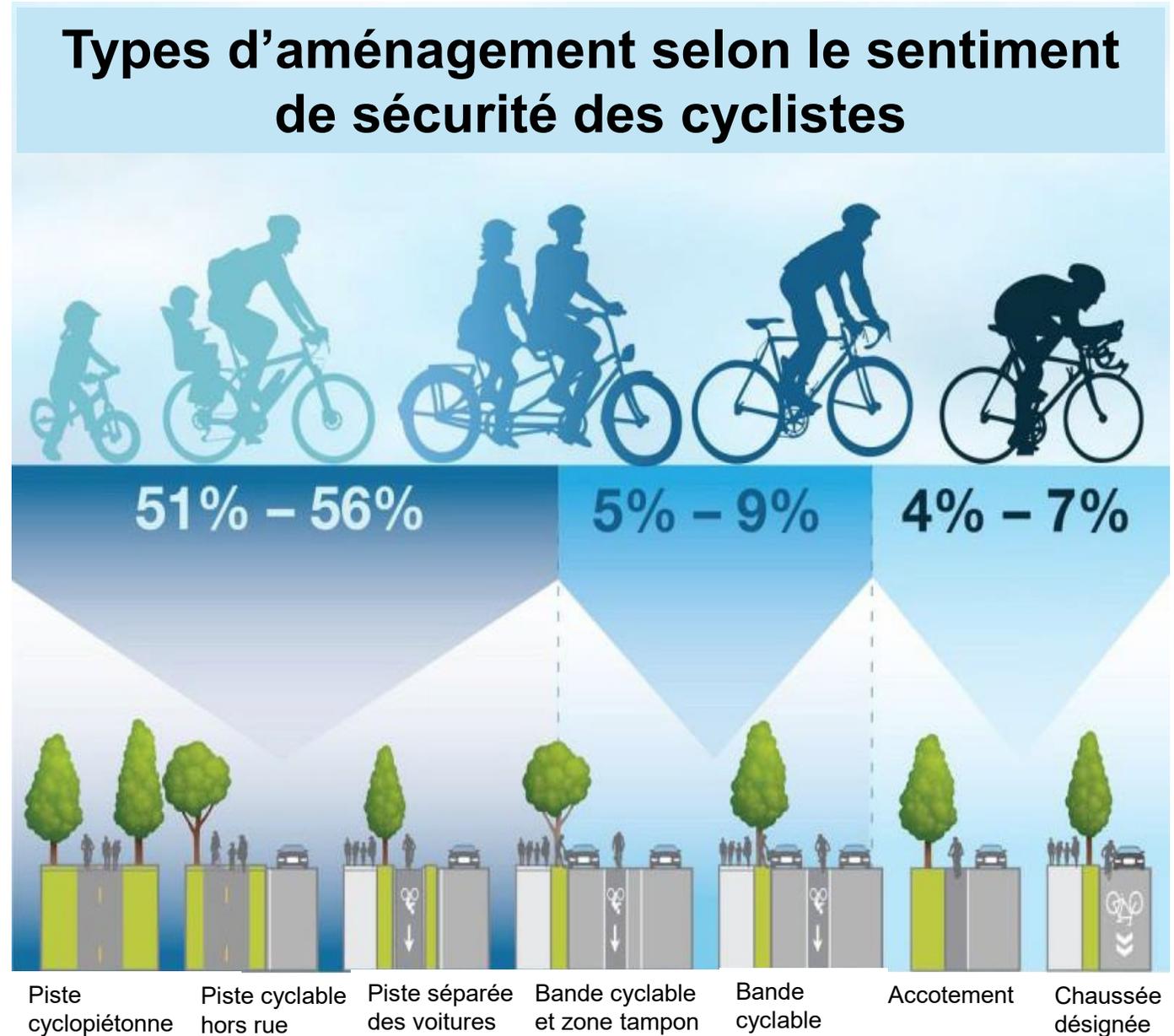
Les corridors VivaCité

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



Corridors
VivaCité



Aménagement d'un CVC évolutif sur le chemin de la Canardière et le boul. Sainte-Anne

- 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

- Chemin de la Canardière, entre la 8^e Avenue et l'avenue de la Vérendrye
- Boulevard Sainte-Anne, entre l'avenue de la Vérendrye et le boulevard François-de-Laval



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 Canardière/Sainte-Anne

Localisation du projet évolutif

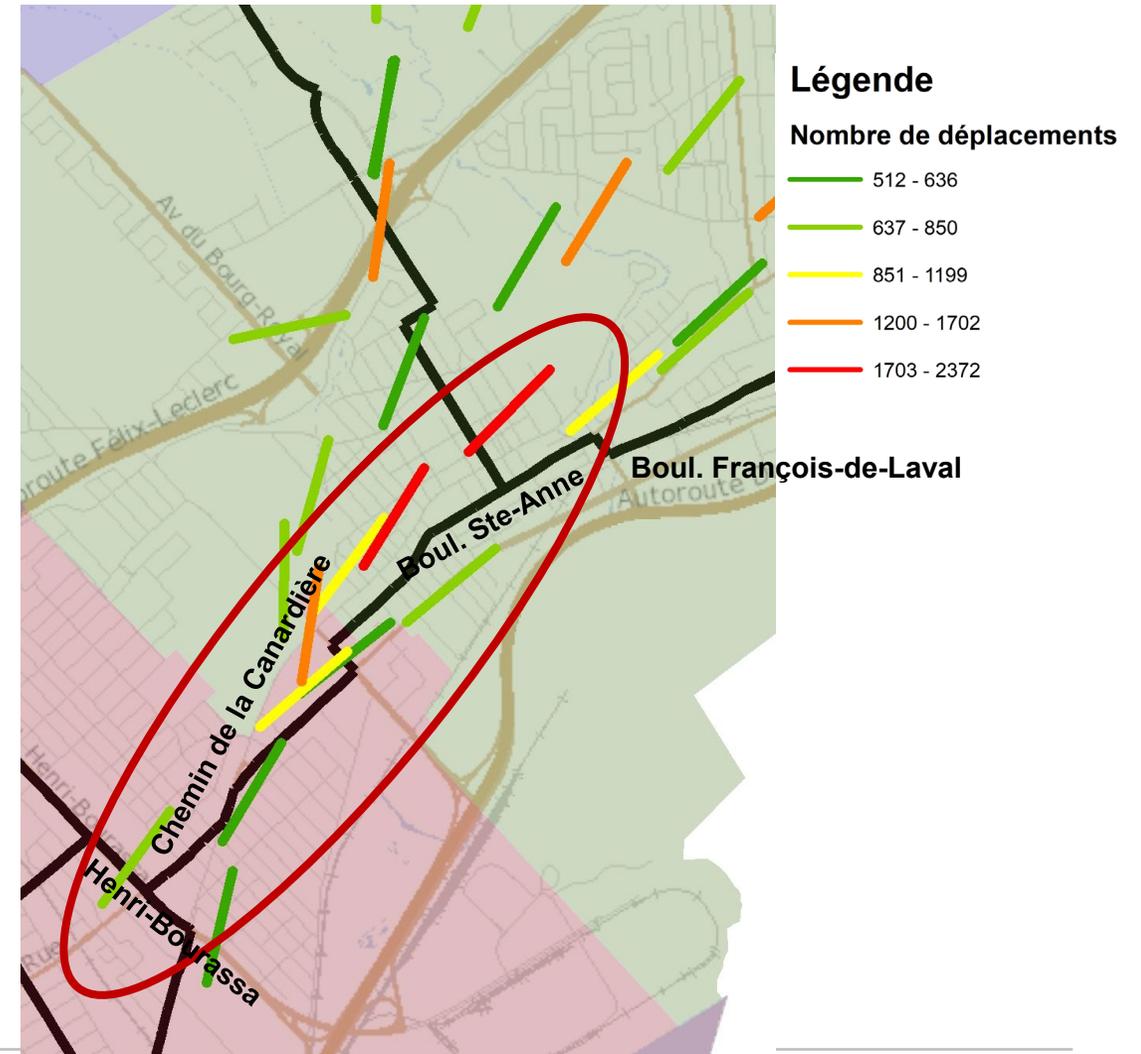
- Aménagement d'un corridor VivaCité permanent de **3,5 km** sur le chemin de la Canardière, entre la 8^e Avenue et l'avenue de la Vérendrye et le boulevard Sainte-Anne, entre l'avenue de la Vérendrye et le boulevard François-de-Laval
- Nouveau lien cyclable structurant, **fonctionnel à l'année**
- **Connexions** avec le réseau cyclable régulier
 - 8^e Avenue
 - Corridor des Cheminots (par Henri-Bourassa)
 - Avenue de la Ronde
 - Avenue Mailloux
 - Avenue D'Estimauville
 - Corridor du Littoral



CVC Canardière/Sainte-Anne

Pourquoi ce tracé ?

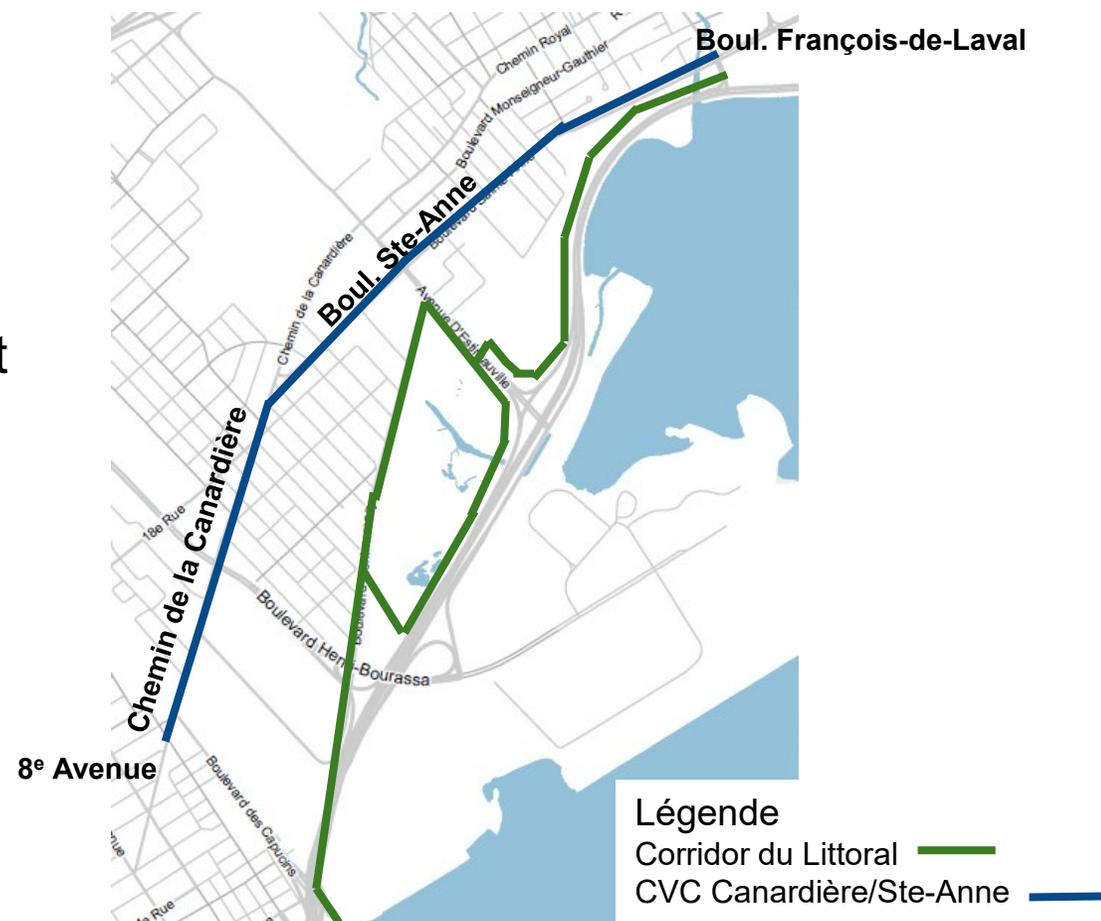
- Analyse d'opportunité et de potentiel réalisée pour choisir l'axe ayant le plus grand potentiel d'être emprunté par les cyclistes et desservant le plus de générateurs de déplacement, de résidents, de travailleurs et d'étudiants
- À terme, potentiel de plus de 2000 déplacements par jour selon les tronçons



CVC Canardière/Sainte-Anne

Pourquoi ce tracé et non le Corridor du Littoral?

- Axe n'ayant pas la même vocation : déplacement utilitaire versus récréatif
- Ne dessert pas le même territoire, particulièrement dans l'ouest
- Le passage sous les infrastructures du MTMD et sur les terrains du CN complexifient l'opérationnalisation et l'entretien d'un CVC sur le Corridor du Littoral
- Le Corridor du Littoral dessert peu les générateurs de déplacement, les résidents, les travailleurs et les étudiants
- Le Corridor du Littoral est tortueux et beaucoup moins direct que le tracé du CVC proposé



CVC Canardière/Sainte-Anne

Phase 2 du PlanCITÉ et Vision de la Canardière

Projet cohérent avec la Phase 2 du PlanCITÉ et la Vision Canardière

- Dans une optique de saine gestion des fonds publics, aucune intervention géométrique majeure ne sera réalisée s'il est possible qu'elle soit détruite dans les travaux d'aménagement du tramway phase 2 en 2030+.
- Avec ce projet, **la Ville souhaite offrir dès maintenant** aux citoyens de Vieux-Limolou, Maizerets, Vieux-Moulin, et Vieux-Bourg, un axe de mobilité active sécuritaire et efficace, qui connecte Beauport à Limoilou et au centre-ville.
- Le projet de CVC est donc un projet évolutif qui est mis en place transitoirement en attendant l'arrivée de la phase 2 du tramway. Rappelons qu'un lien cyclable est prévu le long du tramway lors de sa construction et remplacera l'aménagement projeté à terme.



Plan CITÉ phase 2 (encadré pointillé)
Source : Plan CITÉ, CDPQ Infra

CVC Canardière/Sainte-Anne

Demande du conseil de quartier Maizerets



Résolution de novembre 2024 demandant à la Ville de
**« ne pas attendre la mise en œuvre du projet de tramway
pour améliorer la mobilité active sur le chemin de la
Canardière et d'accorder une attention particulière aux vélos
sous le viaduc ferroviaire »**



Le projet évolutif CVC Canardière/Ste-Anne répond donc
à la demande du conseil de quartier Maizerets

CVC Canardière/Sainte-Anne

Type de projet

Aménagement évolutif

- 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**



CVC Canardière/Sainte-Anne

Type de projet

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 VivaCité 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



Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne

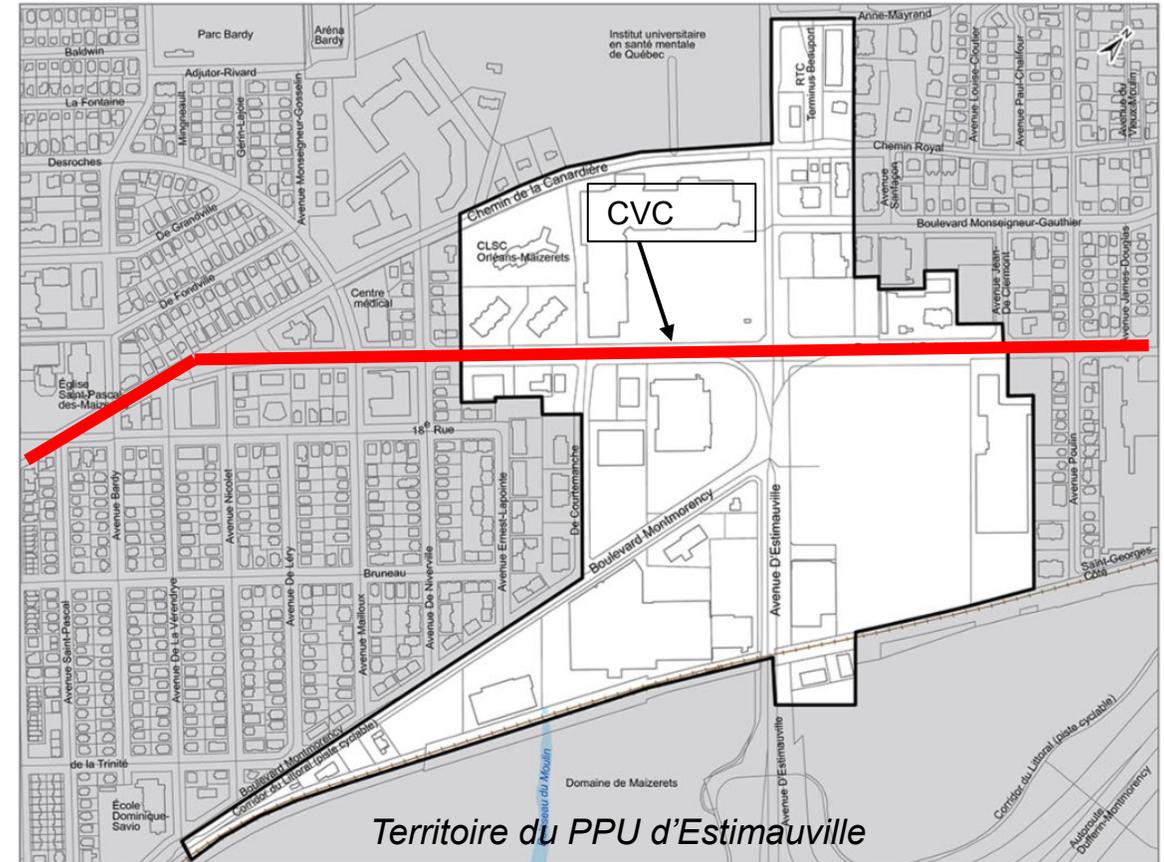
Données d'avant-projet

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet

Plusieurs planifications existantes de la Ville

- Plan particulier d'urbanisme (PPU) d'Estimauville
 - Objectif du PPU: la revitalisation d'un quartier devenant, au fur et à mesure de l'achèvement des interventions, de plus en plus agréable à habiter, à travailler et se divertir, tant pour ses occupants actuels que futurs.
 - Écoquartier Estimauville
 - La mise en place du PPU et de l'écoquartier engendre une augmentation des besoins en mobilité**

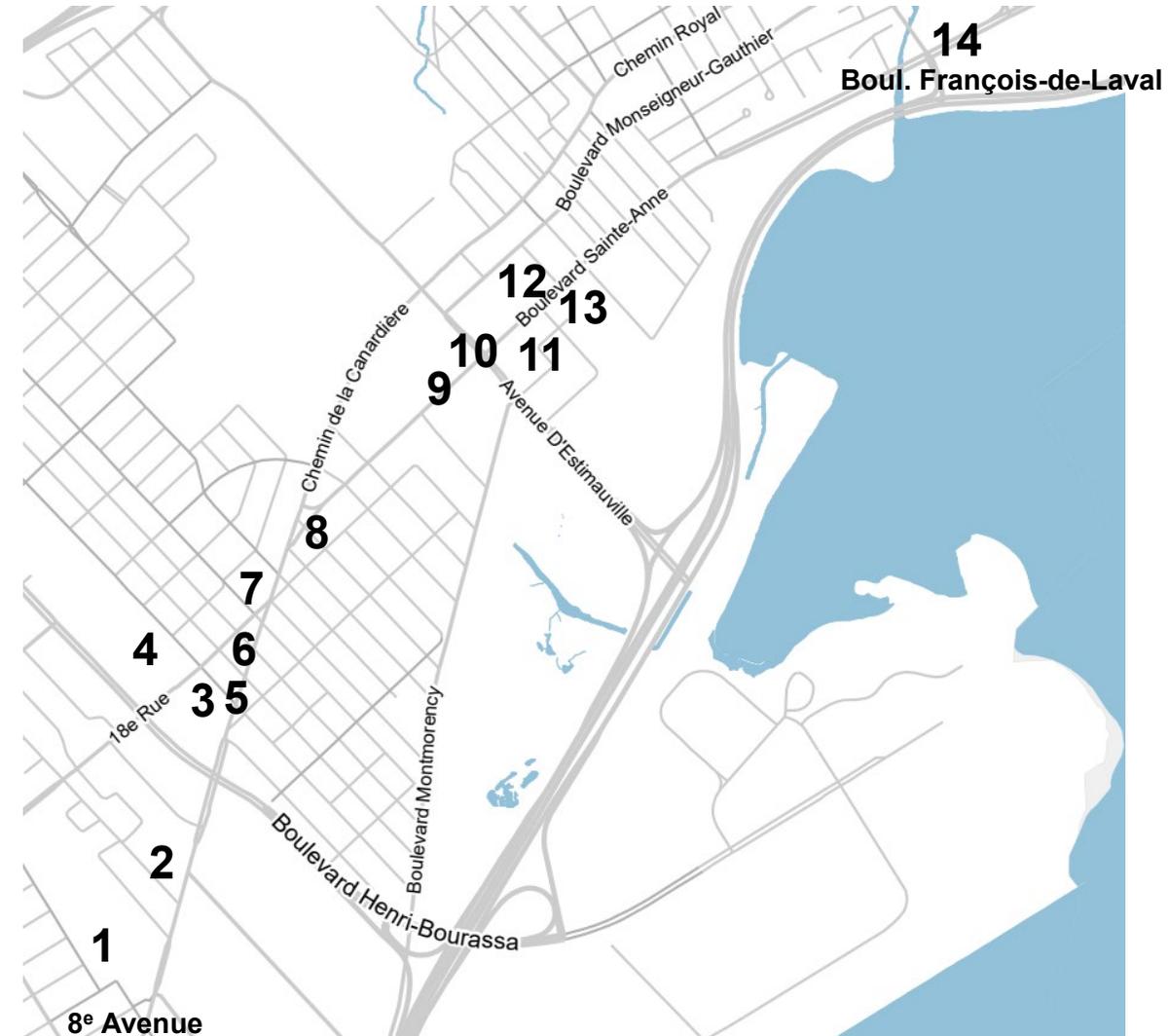


CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet

Environnement humain

1. Cégep Limoilou
2. CPE La Becquée
3. CLSC Limoilou et centre d'hébergement de Limoilou
4. Hôpital l'Enfant-Jésus
5. Zone commerciale Canardière
6. Bibliothèque Marie-Claire-Blais
7. Centre Monseigneur-Marcoux/Place Maizerets et Église Saint-Pascal-de-Maizerets
8. Pharmacie
9. Zone commerciale Estimaerville, dont une épicerie
10. Pôle d'emploi Estimaerville (Siège social de la CNESST, Gouvernement fédéral, etc.)
11. Écoquartier d'Estimaerville
12. Parc-O-Bus d'Estimaerville
13. Garderie Coins Créatifs
14. Zone commerciale Sainte-Anne



CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet

Environnement économique

- Nombreux commerçants sur la rue
- La majorité possède du stationnement hors rue, sauf dans le quartier Maizerets où l'on retrouve plusieurs commerces dont les clients se stationnent dans la rue

Transport en commun

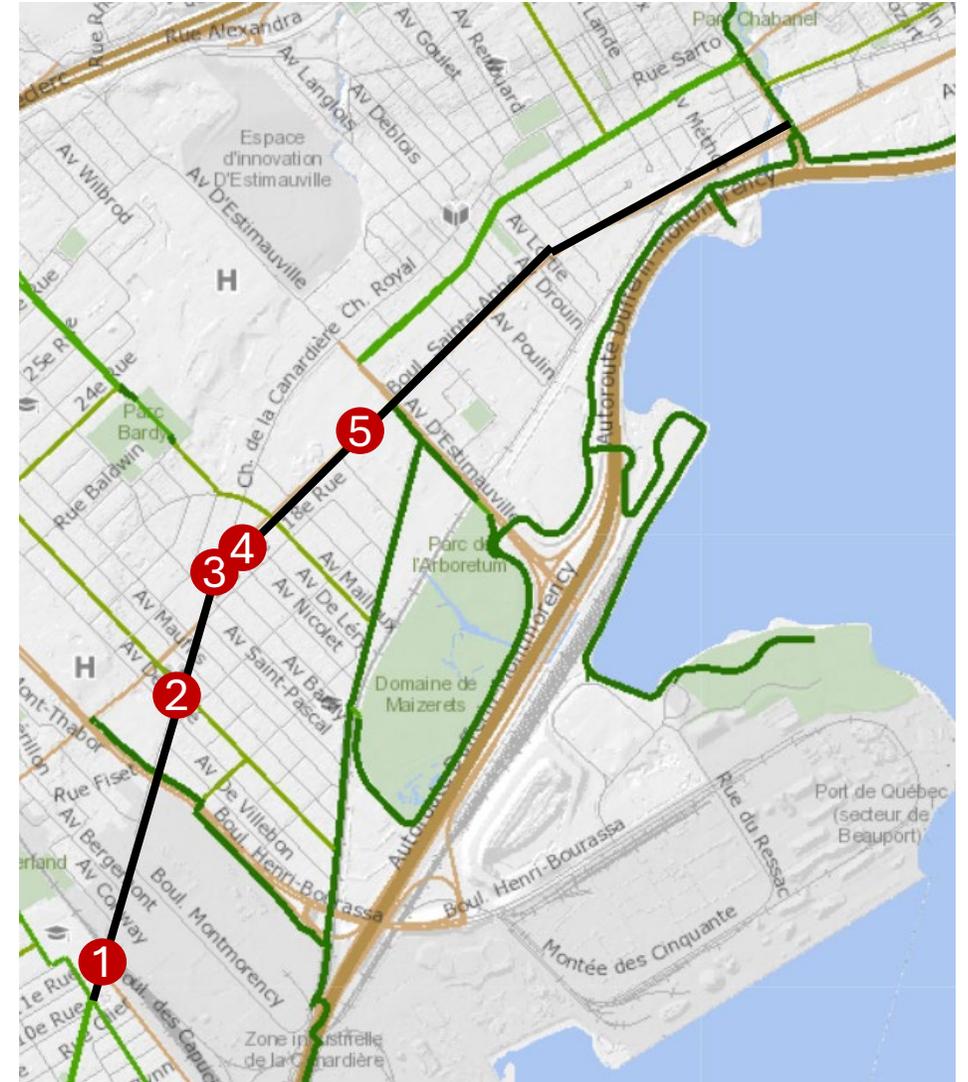
- 14 parcours, dont ;
 - Métrobus 800 et 802
 - le Bus : 3, 4, 19, 53, 54, 61, 133
 - eXpress: 290, 350, 550
 - Parcours de nuit: 950, 954
 - 26 arrêts d'autobus sur le tronçon étudié et un parc-o-bus

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet

Stratégie de sécurité routière

- 5 sites accidentogènes existants sur le tracé du projet :
 1. Intersection Canardière / Capucins
 2. Intersection Canardière / De Vitré
 3. Intersection Canardière / Bardy
 4. Intersection Canardière / Sainte-Anne
 5. Tronçon Sainte-Anne entre De Courtemanche et D'Estimauville
- **422 accidents** entre 2013-2023 dont 50 (11,8%) incluant au moins un piéton ou un cycliste



CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet



Préoccupations citoyennes émises par la carte interactive de la Vision de la mobilité active – Piéton (consultation de 2022)

- Trottoir étroit sur la 8^e Avenue
- Feu piéton de courte durée à l'intersection Chemin de la Canardière et Boulevard des Capucins
- Cohabitation difficile entre les cyclistes et les piétons sous le viaduc
- Proximité entre les piétons et les véhicules insécurisante sur certains tronçons
- Chaussée étroite sur le Chemin de la Canardière
- Manque de déneigement sur le Chemin de la Canardière

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet



Préoccupations citoyennes émises par la carte interactive de la Vision de la mobilité active – Vélo (consultation de 2022)

- Ajout d'un lien cyclable sur le chemin de la Canardière
- Sécuriser le passage sous le viaduc
- Prolonger le lien cyclable sur le chemin de la Canardière
- Ajout d'un lien cyclable sur le boulevard Sainte-Anne
- Temps d'attente au feu trop long à l'intersection boulevard Sainte-Anne et boulevard François-De-Laval
- Ajout d'une priorité cycliste sur l'intersection Chemin de la Canardière et 8^e Avenue pour diminuer les conflits avec les automobilistes provenant du Chemin de la Canardière et tournant à gauche
- Traversée des cyclistes difficile à l'intersection du Chemin de la Canardière et Boulevard Henri-Bourassa

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet



Consultation pour la Vision Canardière – Questionnaire en ligne (2023)

- Question 14: Quel changement devrait être priorisé lors des différentes transformations en cours et à venir dans le secteur :
 - Réponse la plus choisie: adapter les rues aux déplacements actifs (28%)
- 156 commentaires reçus sur les déplacements et la mobilité sur 287 commentaires au total
 - 55 demandent plus d'infrastructures et améliorations pour les piétons et les cyclistes, particulièrement sur les connexions entre les quartiers
 - 38 parlent de réduire la vitesse et la présence du camionnage lourd dans le quartier

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données d'avant-projet



Consultation citoyenne pour la Vision Canardière – Atelier d'échanges sur la mobilité (consultation de 2023)

- Déneigement des liens cyclables
- Conserver les stationnements vélos autour des commerces en hiver
- Piste cyclable séparée physiquement des automobiles
- Ajouter des supports à vélo sur les artères commerciales et des supports à vélo protégés des intempéries
- Borne de recharges pour les personnes à mobilité réduite électrique
- Ajout de verdissement, bancs, poubelles, points d'eau
- Absence de lien cyclable en ligne droite entre le boulevard Henri-Bourassa vers le Vieux-Québec
- Prévoir une signalisation utilitaire pour les pistes cyclables (distance et destination)
- Ajouter un lien cyclable sur le boulevard Sainte-Anne
- Ralentir la vitesse des véhicules

CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne



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

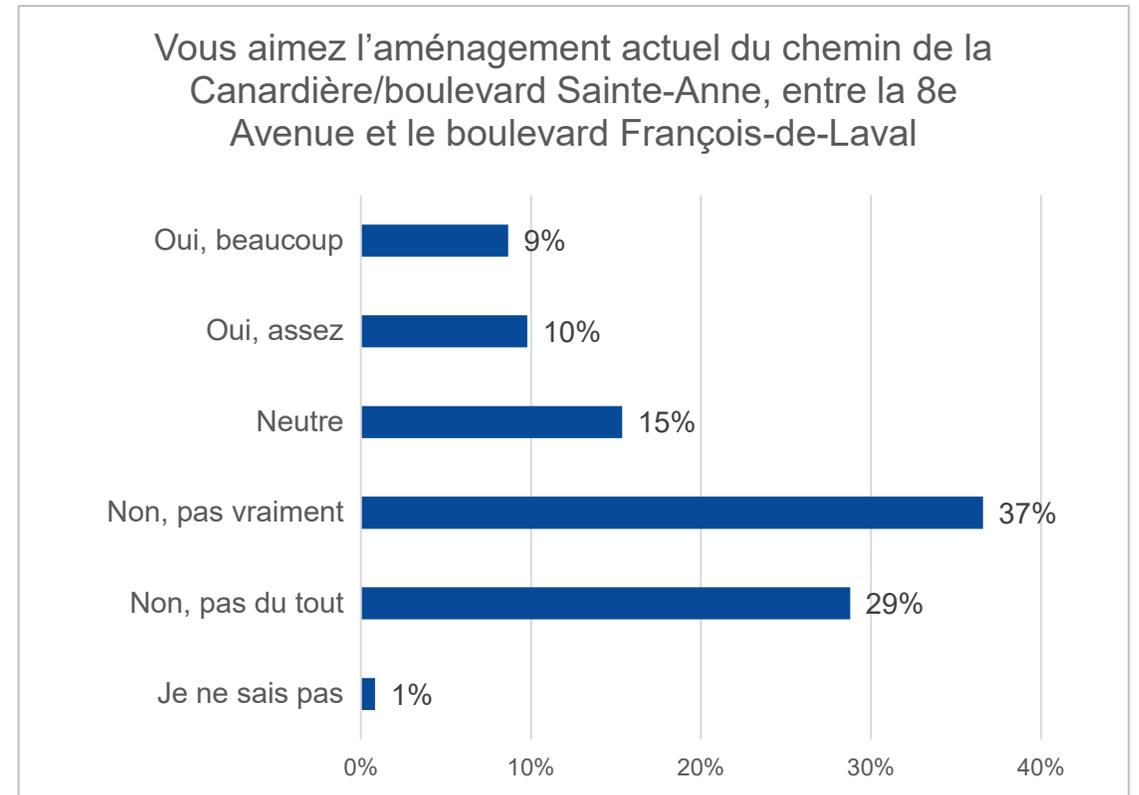
CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne



Aimez-vous les aménagements actuels?

- **66 %** des répondants n'aiment pas vraiment ou pas du tout les aménagements actuels



CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne

Votre sentiment de sécurité par mode de transport?

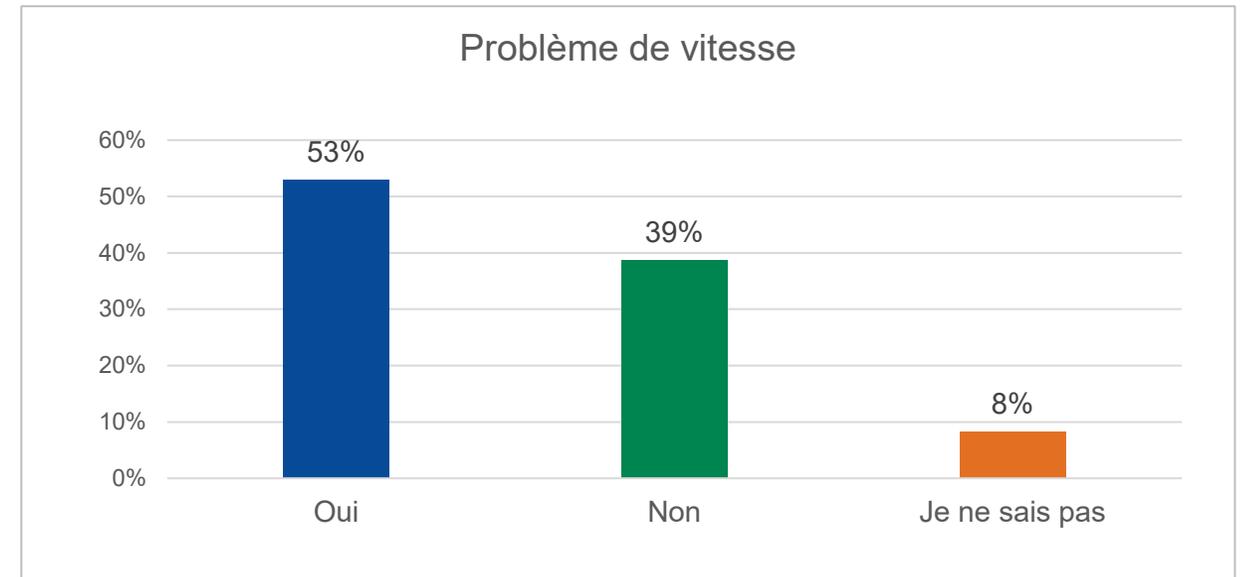
Mode de déplacement	Peu ou pas du tout sécuritaire
À pied	24 %
À vélo	62 %
En auto	2 %

CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne

Problème de vitesse excessive ?

- **53 %** des répondants affirment qu'il y a un **problème de vitesse** sur les axes analysés



CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne

Les intersections sont-elles dangereuses sur le chemin de la Canardière?

- Les intersections les plus dangereuses du chemin de la Canardière sont, en ordre:
 - Boul. Henri-Bourassa (52%)
 - Boul. Capucins (41%)
 - 18^e Rue/avenue Saint-Pascal (35%)
 - Blvd Montmorency (31%)



CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne

Les intersections sont-elles dangereuses sur le boul. Sainte-Anne?

- Les intersections les plus dangereuses du boulevard Sainte-Anne sont, en ordre:
 - Av. D'Estimauville (42%)
 - Boul. François-de-Laval (30%)



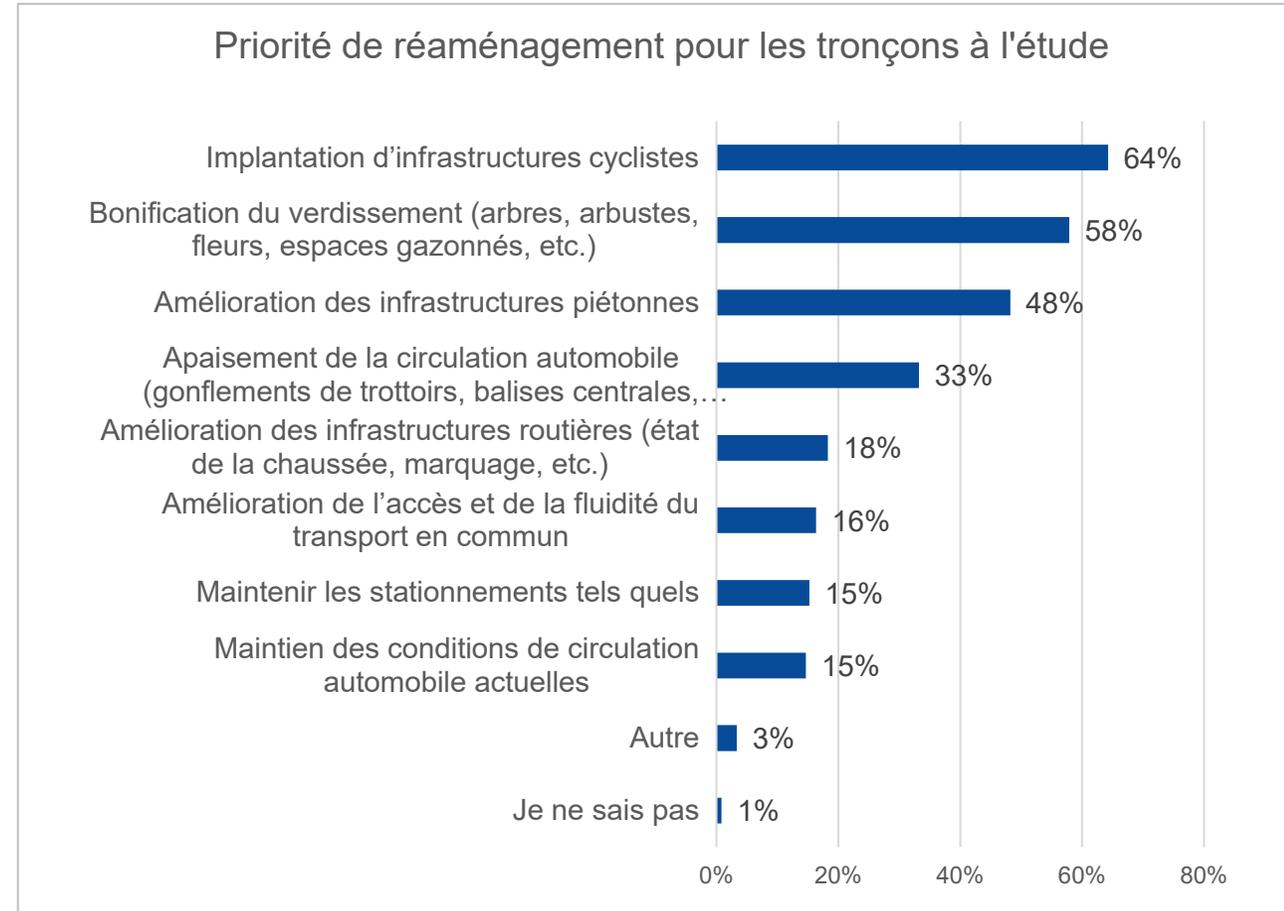
CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne



Quelle est la priorité de réaménagement?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - Amélioration des **infrastructures pour cyclistes** (64 %)
 - Bonification du **verdissement** (58 %)
 - Amélioration des **infrastructures piétonnes** (48%)

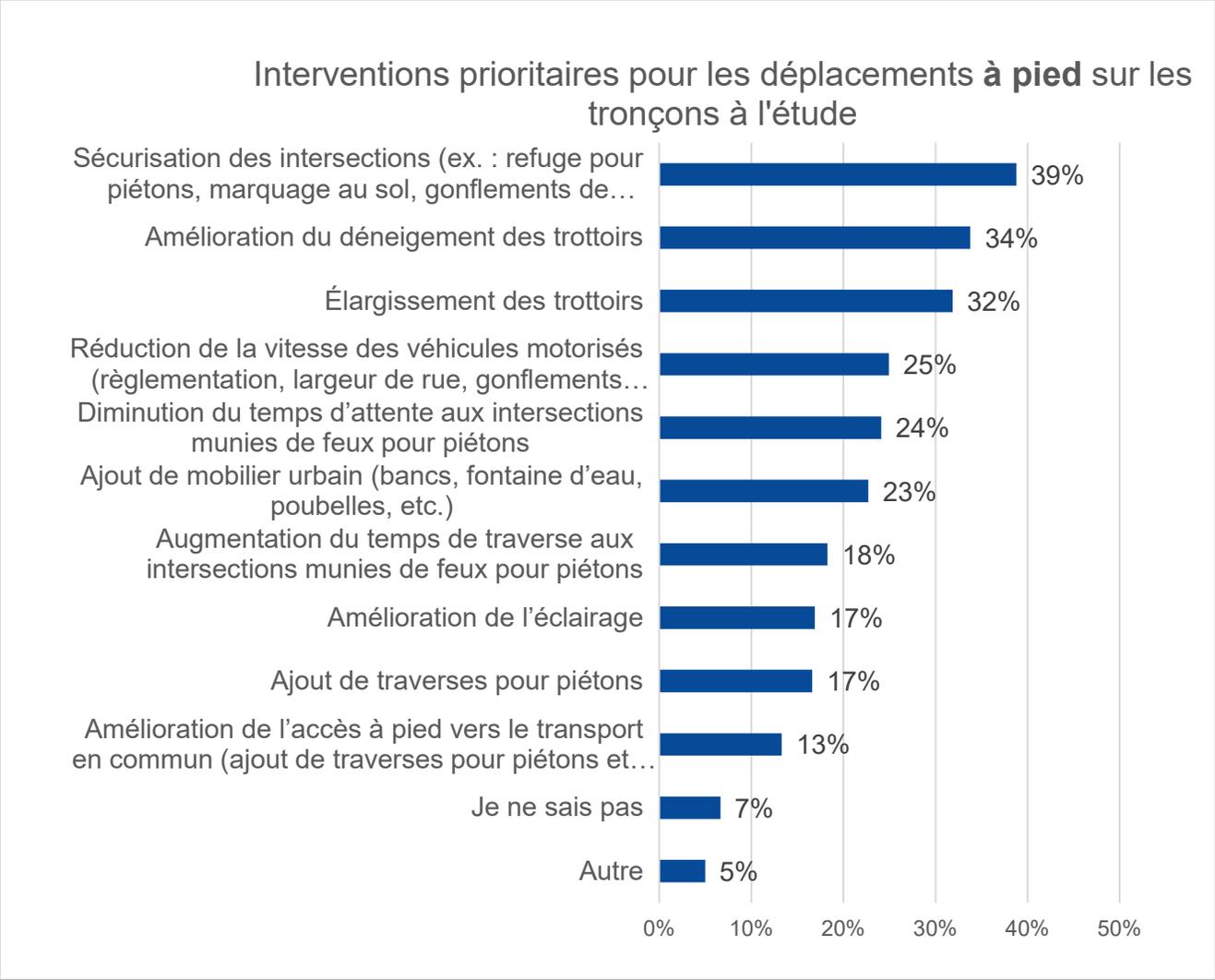


CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les piétons?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - **Sécuriser** les intersections (39%)
 - **Améliorer** le déneigement des trottoirs (34%)
 - **Élargir** les trottoirs (32%)

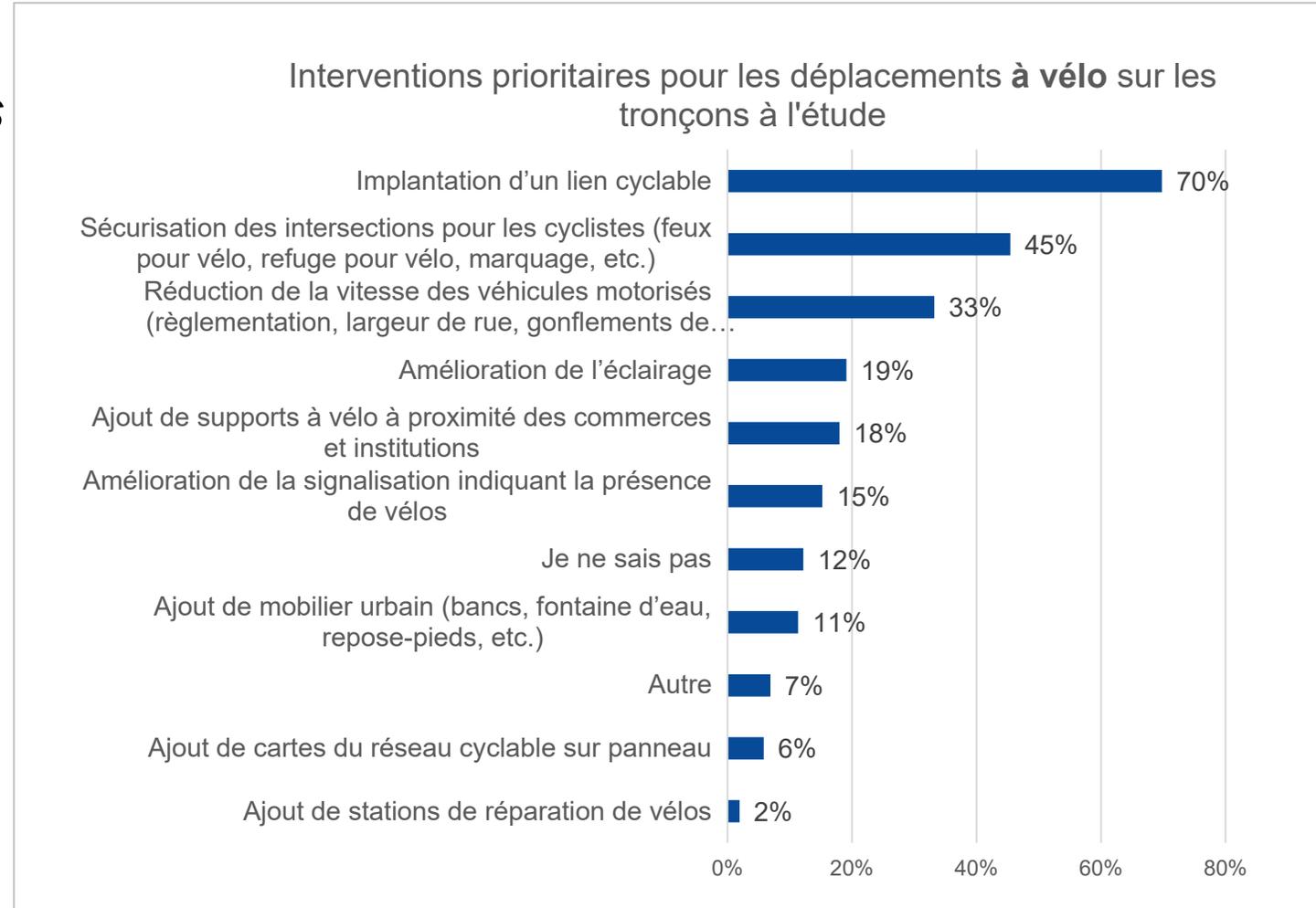


CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les cyclistes?

- Les **trois** principales **priorités** pour les répondants sont:
 - **Planter** un lien cyclable (70%)
 - **Sécuriser** les intersections (45%)
 - **Réduire** la vitesse des véhicules motorisés (33%)



CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne



Synthèse des commentaires recueillis (total de 133)

Liens cyclables

- Les liens cyclables sont le sujet le plus souvent commenté. Il y a plusieurs mentions dont le danger de l'état actuel du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne pour faire du vélo causé par la vitesse automobile, les voitures tournant à droite, l'entretien des rues, le passage des autobus et des viaducs.

Confort et sentiment de sécurité pour les piétons

- Plusieurs répondants désirent avoir des aménagements plus confortables pour les piétons. Ils considèrent que les tronçons à l'étude ne sont pas très conviviaux, c'est particulièrement le cas du chemin de la Canardière entre le boulevard des Capucins et le boulevard Henri-Bourassa. Le sentiment de sécurité semble être affecté par la vitesse, le manque de lumière, mais aussi l'aménagement général qui semble déplaire à plusieurs répondants.

Feux piétons

- Quelques répondants mentionnent la difficulté de traverser (manque de feux piétons) ou la longueur d'attente pour les passages. Il semble y avoir des améliorations à faire, particulièrement dans le secteur entre le chemin Royal et le boulevard Montmorency sur l'avenue D'Estimauville.

Bus et àVélo

- Quelques répondants aimeraient être mieux servis par le transport en commun (augmentation des passages et des arrêts) et le service ÀVélo.

CVC Canardière/Sainte-Anne

Résultat du questionnaire en ligne



Synthèse des commentaires recueillis (total de 133)

Viaduc chemin de la Canardière et boulevard des Capucins

Ce viaduc est un des éléments les plus fréquents dans les commentaires reçus. Des répondants trouvent que le viaduc est très dangereux, peu importe le moyen de transport. Plusieurs aspects sont abordés :

- Le manque de lumière;
- La largeur du trottoir (trop étroit);
- La largeur de la rue (trop étroite pour le passage des voitures et des cyclistes);
- Le mauvais entretien (dénivellement, déglacage);
- L'état de la rue et du trottoir (nids-de-poule, fissures).

La circulation

Des répondants mentionnent leur volonté à ne pas voir de changements dans les aménagements des tronçons à l'étude, et ce, dans la plupart des cas pour éviter de nuire à la fluidité de la circulation automobile. Ceux qui soulèvent ce point mentionnent l'existence du Corridor du Littoral et considèrent que ce lien cyclable est une option sécuritaire pour les cyclistes voulant se déplacer parallèlement aux tronçons à l'étude. D'autres commentaires en lien avec la circulation demandent des améliorations sur la synchronisation des feux de circulation.

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données sur le stationnement sur rue – Secteur Canardière

Stationnement sur le chemin de la Canardière

- Actuellement, pour la majorité des espaces, la réglementation permet le stationnement pour une période de 60 minutes en semaine entre 9h à 17h
- Taux d'occupation moyen du stationnement est de **31,3 %** dans cette portion du chemin de la Canardière

Stationnement- situation actuelle



CVC Canardière/Sainte-Anne

Données sur le stationnement sur rue - Secteur Canardière



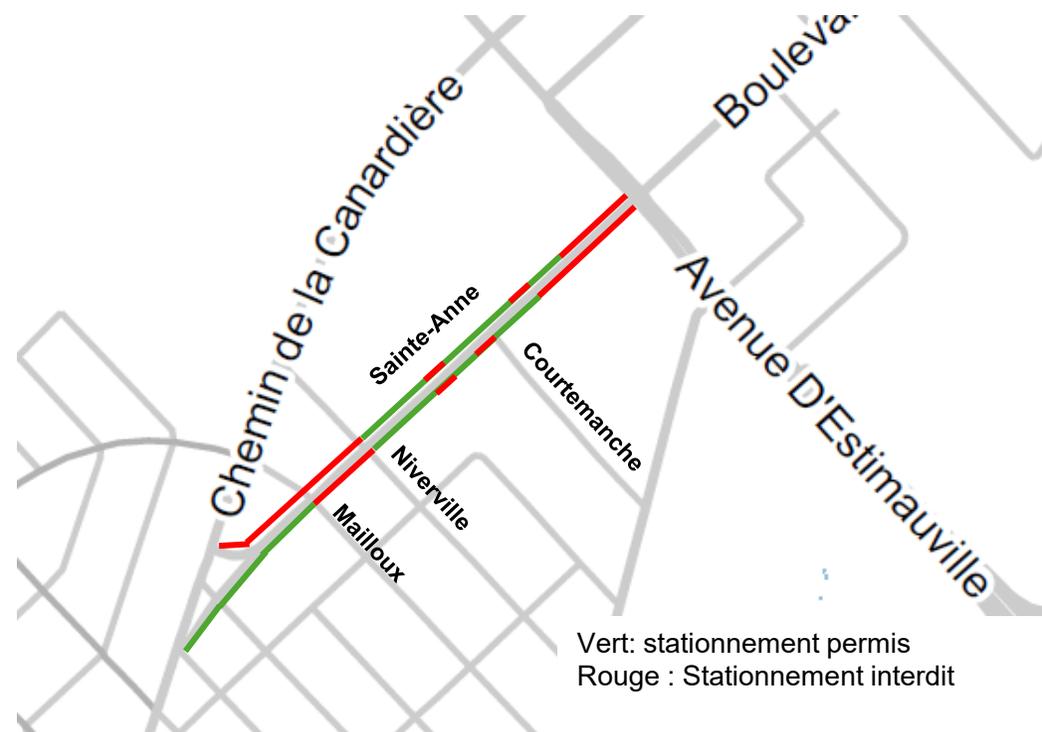
CVC Canardière/Sainte-Anne

Données sur le stationnement sur rue – Secteur Sainte-Anne à l’ouest de D’Estimauville

Stationnement sur le boul. Sainte-Anne

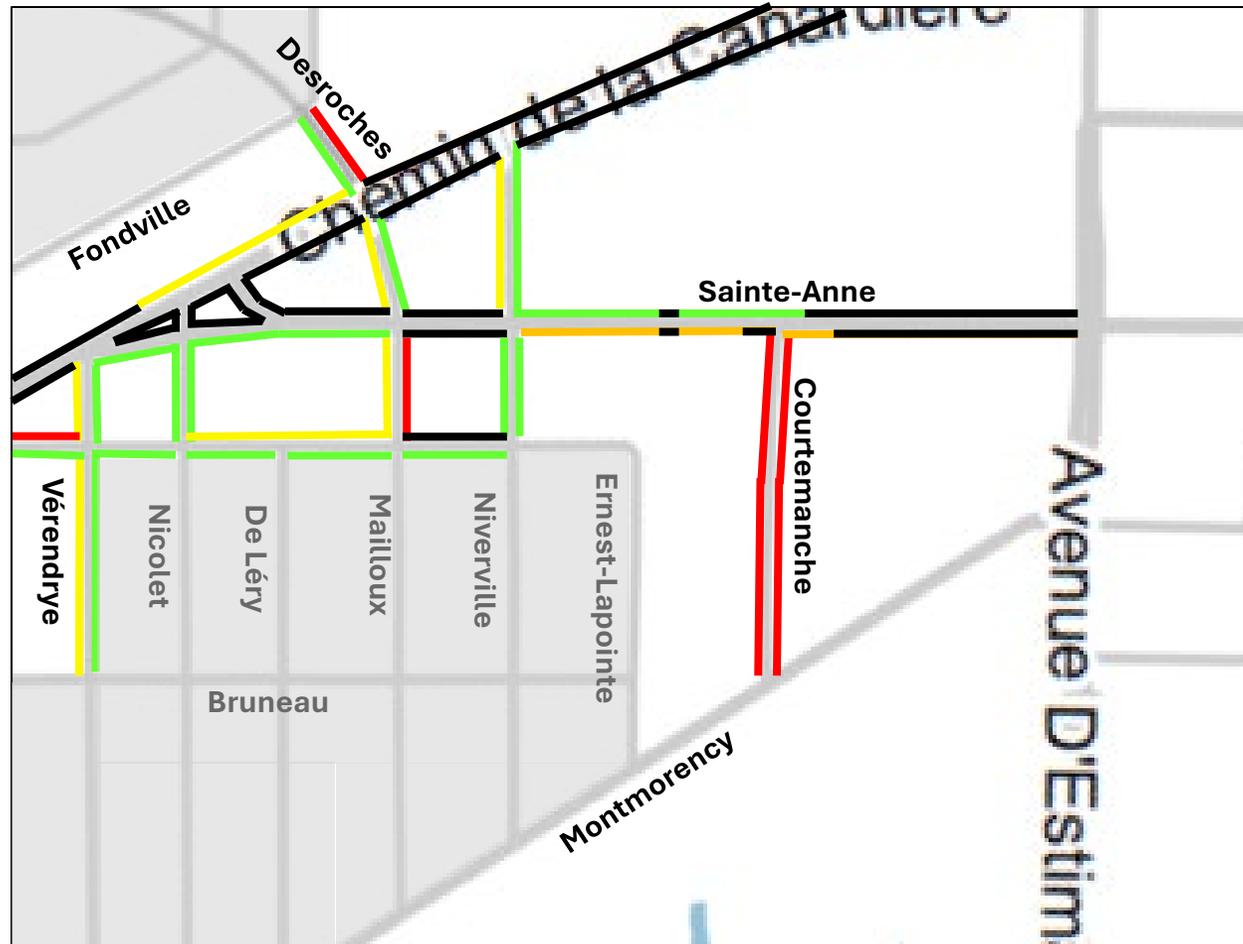
- Actuellement, pour la majorité des espaces, le stationnement n’est pas réglementé
- Taux d’occupation moyen de **25,3 %** dans cette portion du boulevard Sainte-Anne

Stationnement- situation actuelle



CVC Canardière/Sainte-Anne

Données sur le stationnement sur rue – Secteur Sainte-Anne à l'ouest de D'Estimauville



Légende

- 0 à 25 % d'occupation 
- 25 à 50 % d'occupation 
- 50 à 75 % d'occupation 
- 75 à 100 % d'occupation 
- Stationnement interdit 
- Non quantifié 

CVC Canardière/Sainte-Anne

Données sur le stationnement sur rue – Sainte-Anne (à l'est d'Estimauville)

Stationnement sur le boul. Sainte-Anne à l'est de d'Estimauville

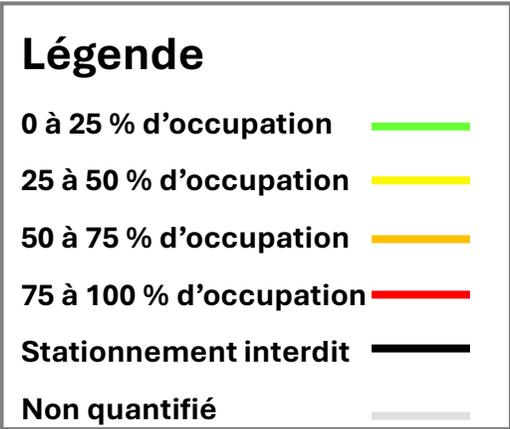
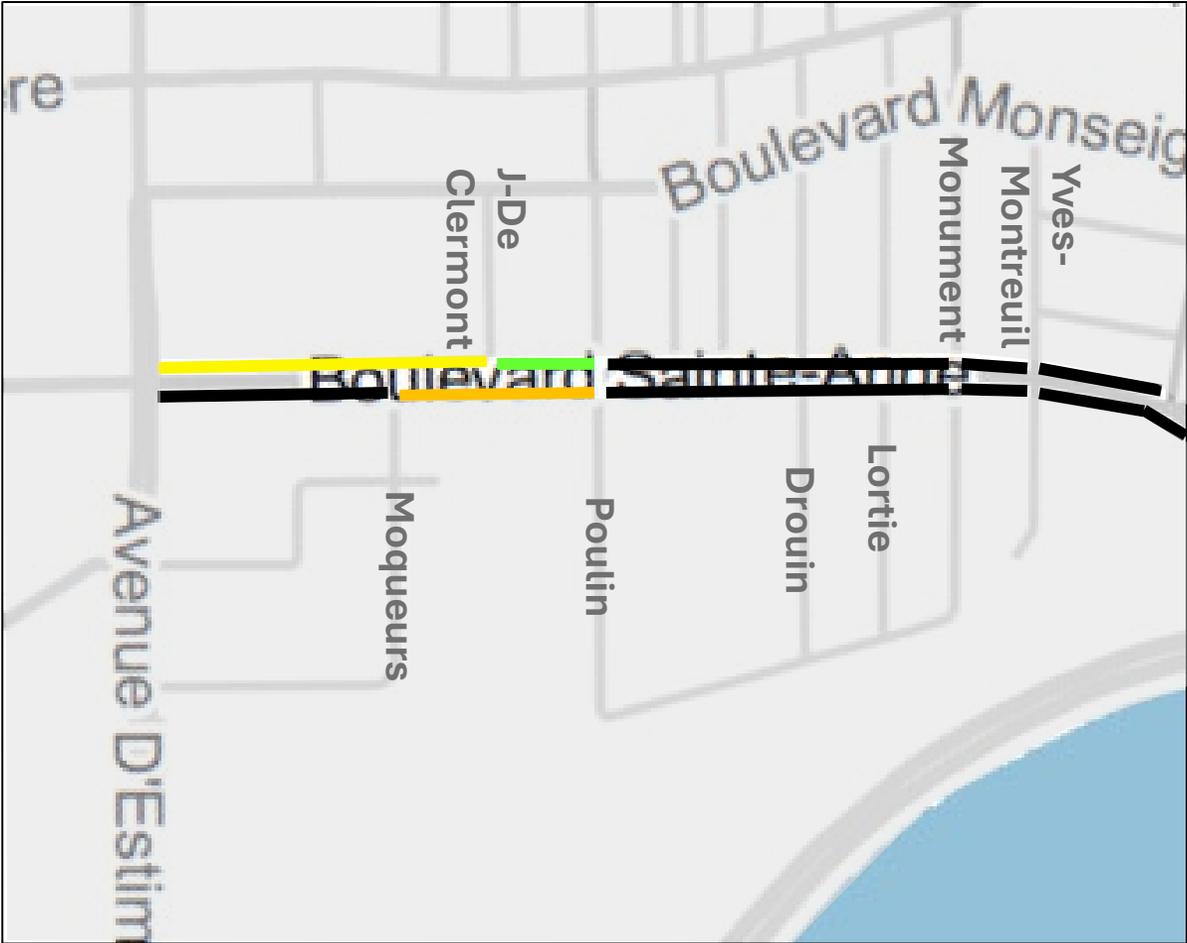
- Actuellement, pour la majorité des espaces disponible, le stationnement n'est pas réglementé
- Taux d'occupation moyen de **42,9 %** dans cette portion du boulevard Sainte-Anne

Stationnement- situation actuelle



CVC Canardière/Sainte-Anne

Données sur le stationnement sur rue – Secteur à l’est d’Estimauville





Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne

Scénario de référence proposé

CVC Canardière/Sainte-Anne

Scénario de référence proposé



- Considérant l'ensemble des données d'avant-projet présentées et les contraintes techniques (le cadre bâti des rues nous impose une largeur définie et limitée pour l'aménagement) l'équipe propose un scénario de référence afin de servir de bases de discussion pour l'atelier d'échange d'aujourd'hui.

CVC Canardière/Sainte-Anne

Scénario proposé

Principales interventions proposées

- Ajout de pistes cyclables unidirectionnelles sécuritaires 4 saisons, dont la largeur permet le dépassement ou l'accompagnement, en rive du ch. de la Canardière et du boul. Sainte-Anne
- Marquage vert aux intersections et aux entrées charretières achalandées
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle en raison de l'emprise disponible
- Possibilité d'ajout de feux dédiés aux cyclistes
- Ajustements à la programmation des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes
- Modifications géométriques ponctuelles, selon les besoins
- Pavage à neuf de la chaussée sur une partie du projet

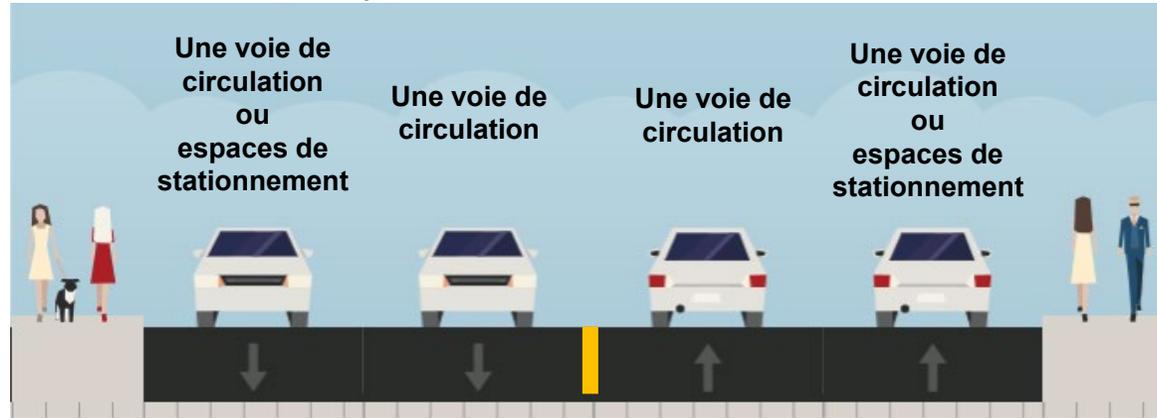


Exemple : CVC 3^e Avenue Ouest, automne 2024

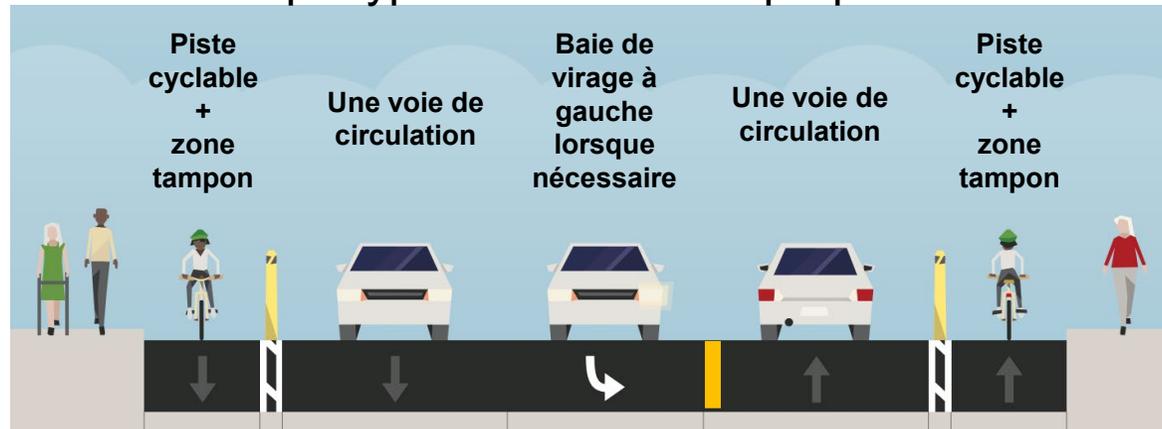
CVC Canardière/Sainte-Anne

Scénario proposé – secteur Canardière

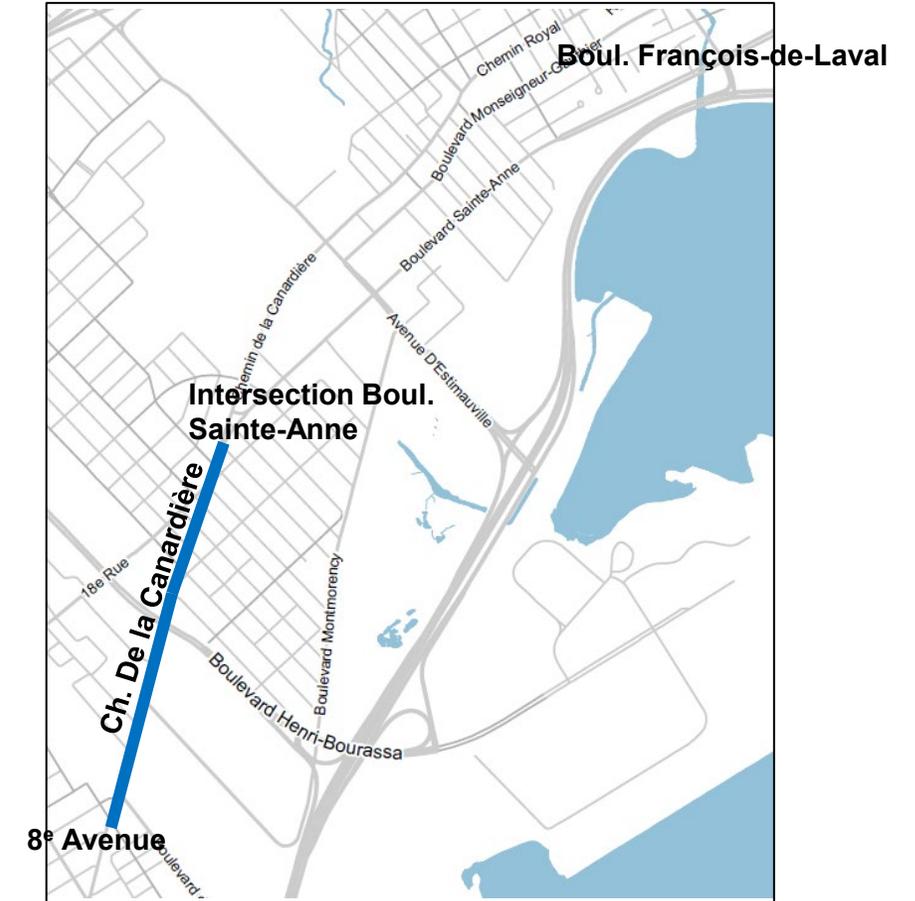
Coupe type de la situation actuelle



Coupe type de la situation proposée



Chemin de la Canardière, entre la 8^e Avenue et le boul. Sainte-Anne



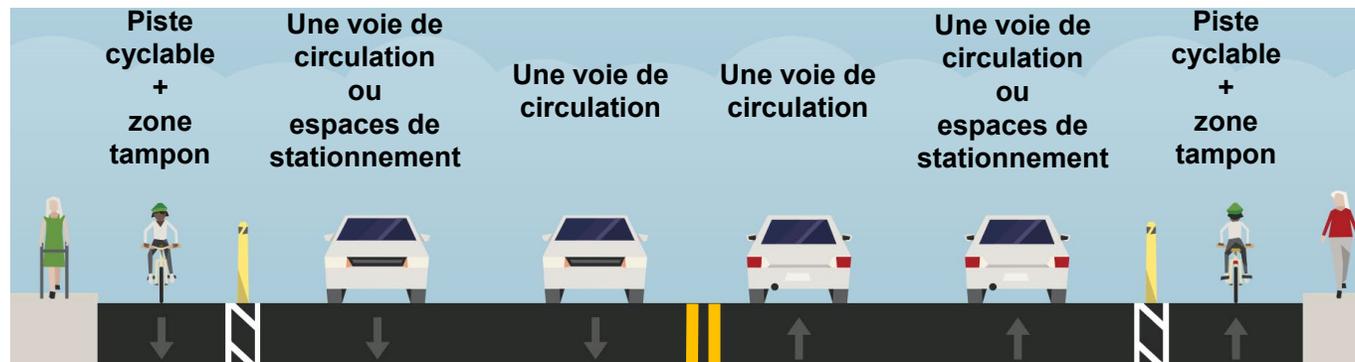
CVC Canardière/Sainte-Anne

Scénario proposé – secteur Sainte-Anne

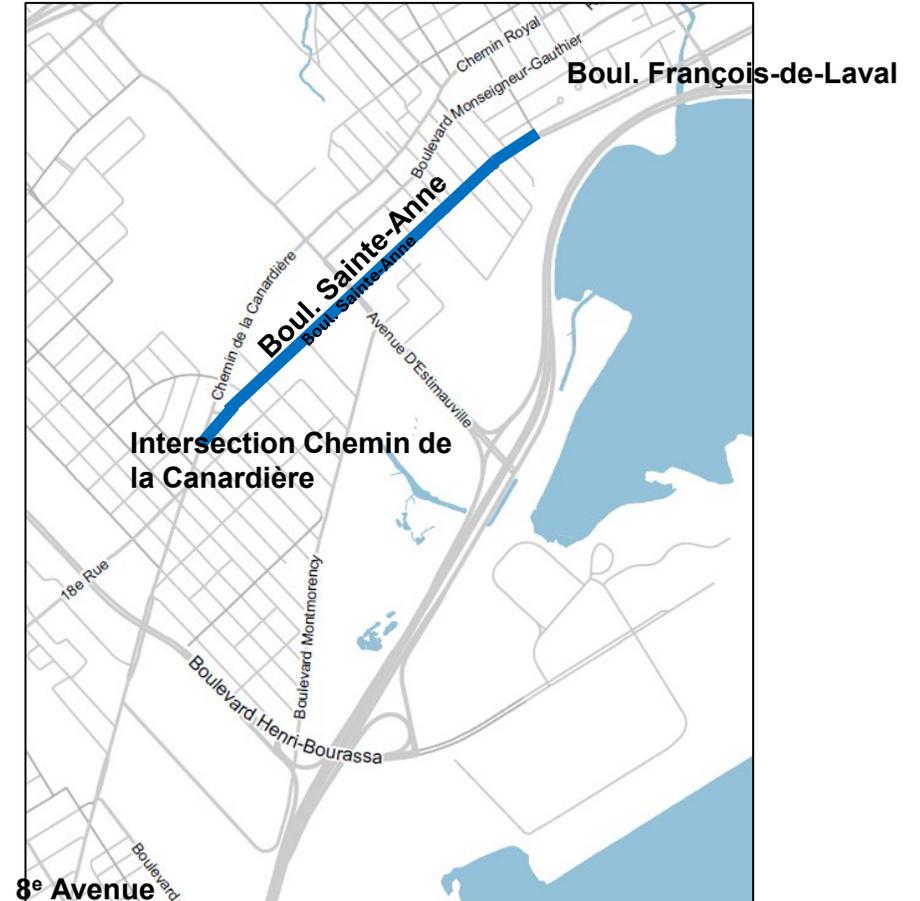
Coupe type de la situation actuelle



Coupe type de la situation proposée



Boulevard Sainte-Anne, entre le chemin de la Canardière et l'avenue du Sanctuaire





Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne

Avantages et impacts appréhendés

CVC Canardière/Sainte-Anne

Avantages et impacts appréhendés



Principaux avantages appréhendés:

- Ajout d'un lien cyclable 4 saisons sécuritaire
- 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
- Amélioration de la visibilité des cyclistes
- Amélioration du confort des automobiliste et des cyclistes (réfection du pavage sur un partie du projet)
- Maintien de tous les parcours et arrêts d'autobus du réseau de transport de la capitale (RTC), dont les Métrobus 800 et 802
- Maintien de l'accessibilité universelle aux arrêts avec la présence du lien cyclable

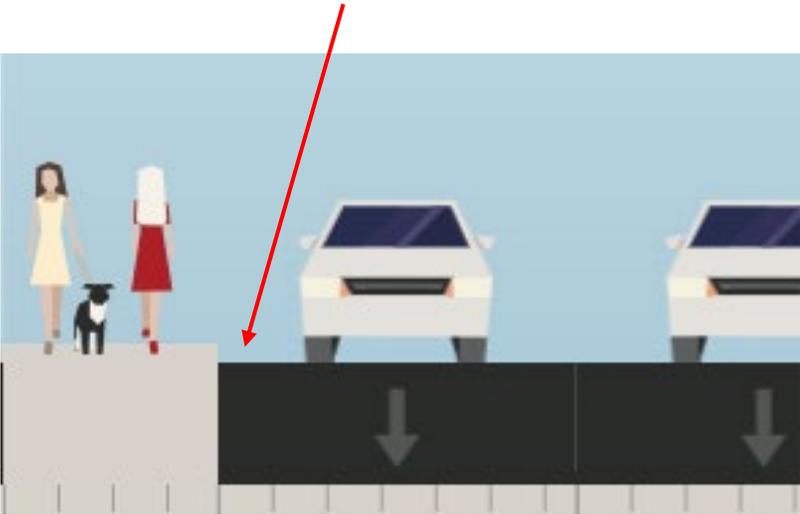
Rappel: les véhicules transportant des personnes vivant avec un handicap peuvent s'immobiliser dans le lien cyclable (STAC et taxis s'ils transportent des personnes à mobilité réduite)

CVC Canardière/Sainte-Anne

Avantages et impacts appréhendés

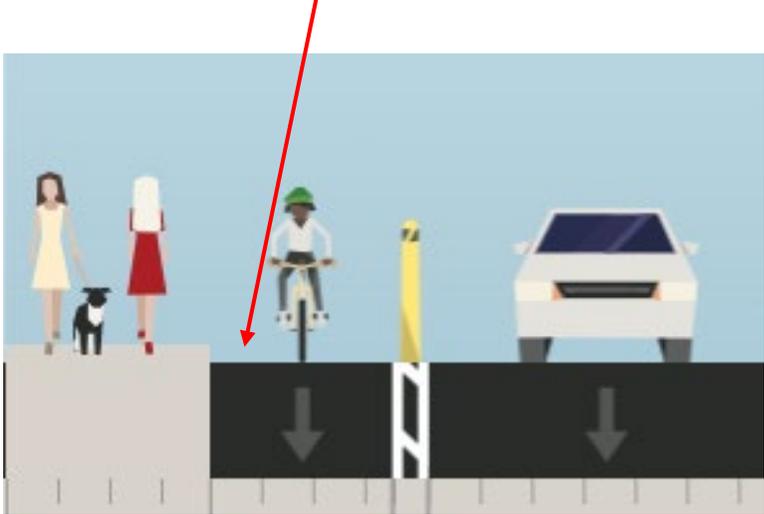
Amélioration de la sécurité et du confort piéton

Proximité du trottoir et de la circulation véhiculaire (0 m)



Situation actuelle – entre le boulevard des Capucins et la rue Conway

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



Situation proposée – entre le boulevard des Capucins et la rue Conway

CVC Canardière/Sainte-Anne

Principaux impacts appréhendés

Pour pouvoir insérer les bandes cyclables unidirectionnelles, **les impacts principaux suivants sont appréhendés :**

- Insertion des autobus dans la piste cyclable pour desservir les arrêts le long du tracé comme à l'habitude en s'accostant au trottoir (cohabitation des modes)
- Récupération de l'espace d'une voie de circulation véhiculaire par direction pour permettre l'insertion de pistes cyclables unidirectionnelles
- Récupération de l'espace de certaines cases de stationnement sur rue pour permettre l'insertion de pistes cyclables unidirectionnelles
- Restriction de certaines manœuvres automobiles possible (ex: virages conflictuels)

Au cours des prochaines semaines, des analyses permettront de préciser et confirmer les impacts appréhendés et de définir des mesures d'atténuation afin de maintenir notamment de bonnes conditions de circulation.



Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne

Prochaines étapes

CVC Canardière/Sainte-Anne

Prochaines étapes

- **Analyse des commentaires des citoyens** reçus dans le cadre de cette séance d'échange
- **Consultation des parties prenantes (organismes, propriétaires riverains, etc.)** : Hiver et printemps 2025
- **Conception technique du projet** : Hiver et printemps 2025
- **Rencontre d'information pour présenter le projet final** : Printemps 2025
- **Réalisation** : Été et automne 2025



Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne

Période d'échanges

CVC Canardière/Sainte-Anne

Période d'échanges



Questions:

- Comment imaginez-vous ce tronçon du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne pour les prochaines années (d'ici l'arrivée du tramway)?
- Qu'est-ce que vous aimez et qu'est-ce que vous aimez moins de la proposition et des possibles impacts appréhendés ? (avantages, inconvénients, enjeux potentiels, bonifications)
- Est-ce qu'il y a des situations/enjeux spécifiques à connaître pour l'aménagement du CVC ?



Merci

