



Corridors  
VivaCité

# Aménagement d'un Corridor VivaCité

CVC Pierre-Bertrand

Boulevard Pierre-Bertrand, entre la rue des Rocailles et le boulevard  
Wilfrid-Hamel

Atelier d'échanges



5 février 2026

VILLE DE  
QUÉBEC



*l'accent*  
d'Amérique

# Objectifs de l'atelier d'échanges

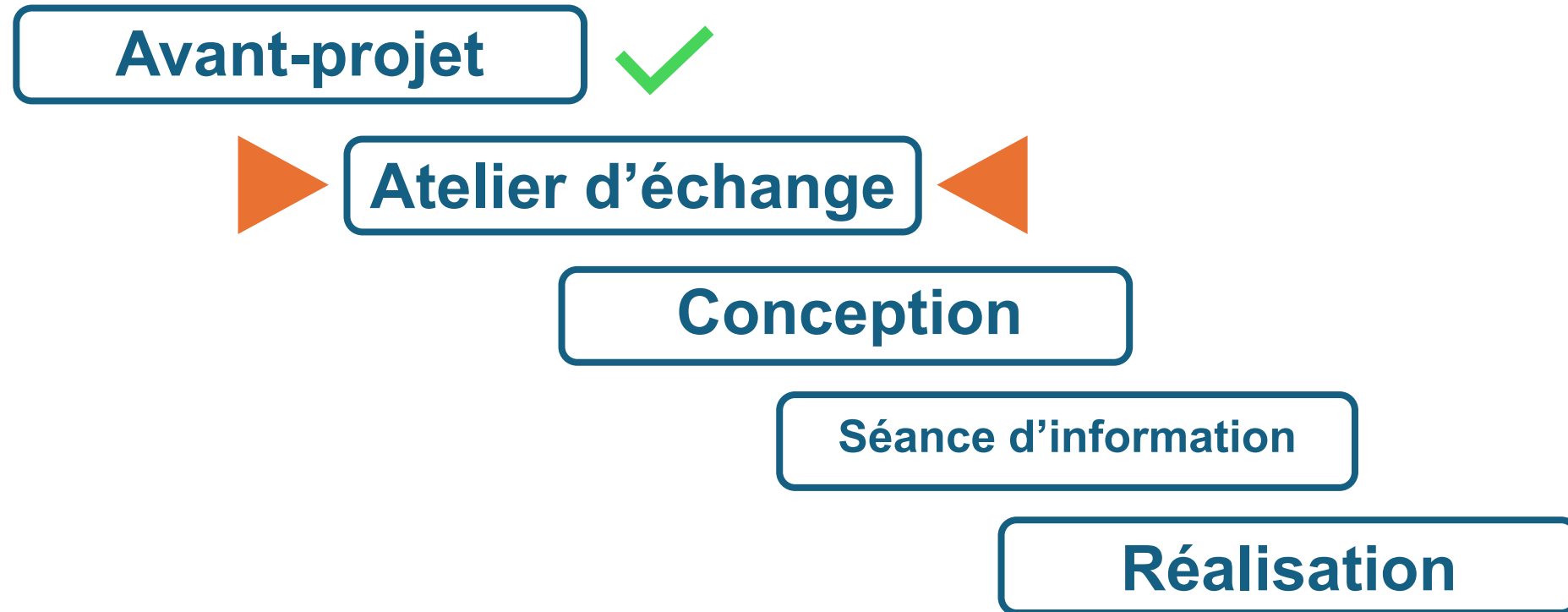


- Faire une mise en contexte sur le projet
- Présenter un scénario proposé
- Obtenir vos **commentaires** sur un scénario proposé pour le CVC Pierre-Bertrand (boul. Wilfrid-Hamel à la rue des Rocailles)

# Sujets présentés

- Mise en contexte
- Aménagement d'un **Corridor VivaCité** sur le boulevard Pierre-Bertrand, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue des Rocailles
  - Retour sur la situation actuelle
  - Scénario proposé
  - Avantages et impacts appréhendés
  - Échéancier et prochaines étapes
- Période d'échanges

# Processus de projet







# CVC évolutif sur le boul. Pierre-Bertrand

*Mise en contexte*

# Mise en contexte

## Les corridors VivaCité

### Pourquoi un corridor VivaCité?

- **Offrir des options** de transport actif aux citoyens, afin qu'ils aient un choix et ne pas imposer un seul choix par manque d'alternatives
- Permettre de se **déplacer facilement et efficacement entre les différents quartiers de 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 corridors VivaCité

- Effets bénéfiques d'utiliser son vélo:
  - Offre une **flexibilité d'horaire et de trajet** (par rapport à l'autobus)
  - **Diminue l'empreinte carbone** (par rapport à tout véhicule motorisé)
  - **Diminue les coûts** liés au transport dans un ménage (par rapport à l'utilisation d'un véhicule personnel ou en auto-partage)
  - Aide à la **prévention des problèmes de santé**

# Mise en contexte

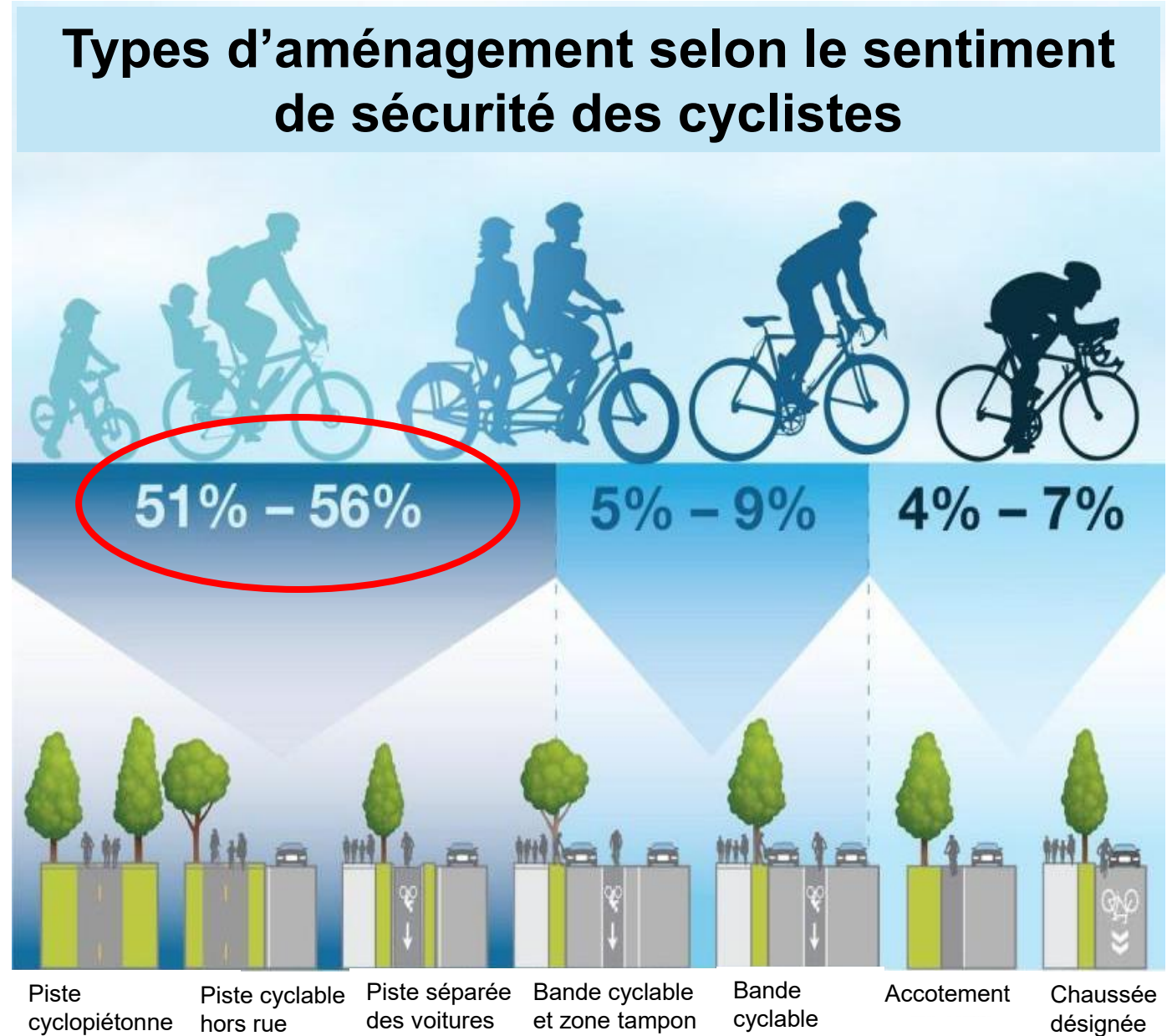
## Les corridors VivaCité

### 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



# CVC Pierre-Bertrand

## Résultats des CVC – 2023-2025



- 29,1 km de projets travaillés en 3 ans
- Sur le chemin Sainte-Foy,
  - Augmentation de 57% d'achalandage cycliste entre 2024 et 2025, avec une moyenne de 2165 cyclistes par jour et des pointes à 4307.
  - Augmentation de 87% d'achalandage piéton entre 2024 et 2025
- Depuis l'arrivée des CVC, c'est maintenant un cycliste sur 7 qui poursuit sa pratique en hiver.
- 13 sites accidentogènes travaillés
- 7 écoles primaires et secondaires desservies
- Le projet du CVC 4<sup>e</sup> Avenue a permis la plantation de 25 arbres (premier projet permanent complet)

### Projets CVC travaillés par année

#### 2023 - 6,2 km :

CVC Chemin Sainte-Foy (évolutif)  
CVC Dalhousie (évolutif)  
CVC Boulevard Laurier (évolutif)  
CVC 4e Avenue Est (évolutif) - 25e Rue à 52e Rue

#### 2024 - 11,77 km :

CVC 4e Avenue Est (ajout protection sous viaducs CN et A-40)  
CVC Boulevard Neilson (évolutif)  
CVC Côte de la Pente-Douce et avenues Calixa-Lavallée et Belvédère (évolutif)  
CVC Rue Marie-de-l'Incarnation (évolutif)  
CVC 3e Avenue antenne Ouest / 52 Rue (évolutif)  
CVC Quai Saint-André (permanent)  
CVC Rue du Pont (projet évolutif)  
CVC Chemin Sainte-Foy (bonifications mineures)

#### 2025 - 11,16 km :

CVC 4e Avenue Est (transformation en permanent) - 25e Rue à 52e Rue  
CVC chemin de la Canardière / boulevard Sainte-Anne - de 8e Avenue à François-de-Laval (évolutif)  
CVC Marie-de-l'Incarnation - Intersection Charest, de Montmagny à rue Anna (permanent)  
CVC Père-Lelièvre (phase 1) - de Wilfrid-Hamel à boul. Masson (évolutif)  
CVC chemin Sainte-Foy – Plateformes RTC ave. Brown (permanent)  
CVC Pente-Douce - déminéralisation et courbe (permanent)



# Aménagement d'un CVC évolutif sur le boul. Pierre- Bertrand





# Corridors VivaCité

Boulevard Pierre-Bertrand, entre la rue des Rocailles et le boulevard Wilfrid-Hamel



- 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.

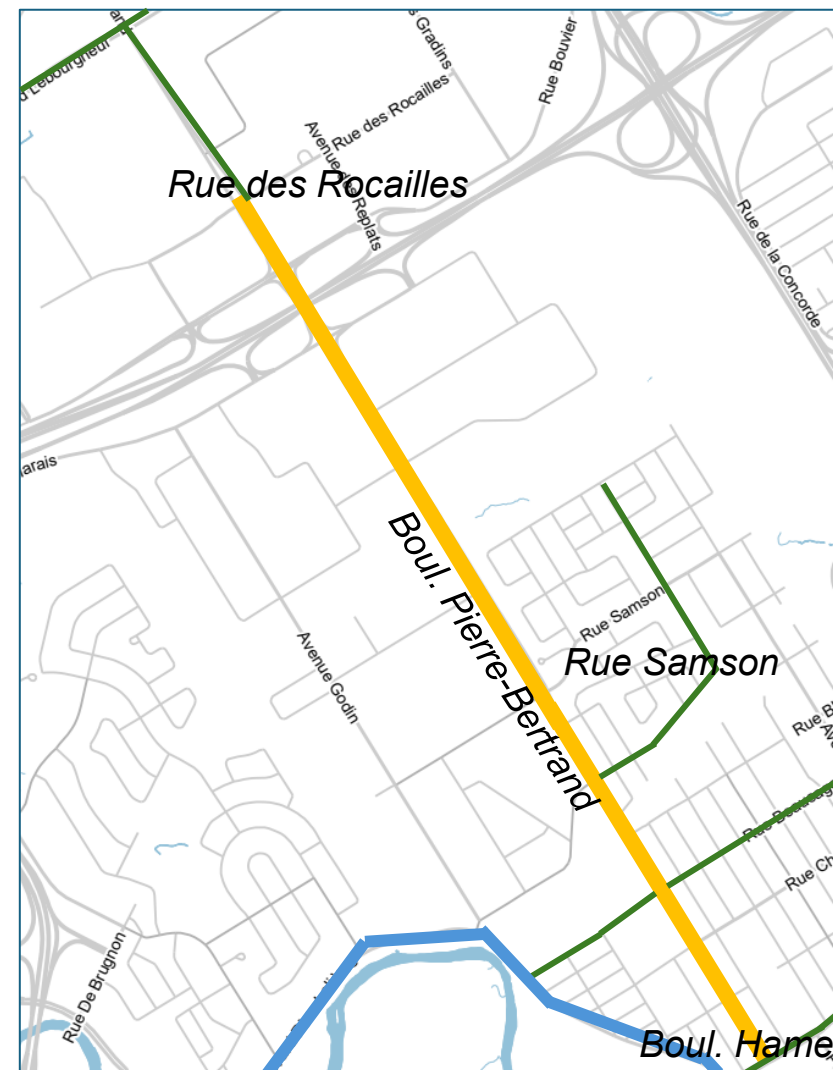
**Total : 150 km**



# CVC Pierre-Bertrand

## Localisation du projet évolutif

- Aménagement d'un corridor VivaCité de **3,14 km**
- Lien cyclable structurant, **fonctionnel à l'année**, composé d'un lien existant mis à niveau sur le boulevard Pierre-Bertrand
- **Connexions** avec le réseau cyclable régulier
  - **Boul. Wilfrid-Hamel**  
(Futur CVC Hamel prévu en 2027-2028)
  - **Rue Beaucage** et CVC Père-Lelièvre
  - **Rue Victor Delamarre**
  - **Boulevard Lebourgneuf**

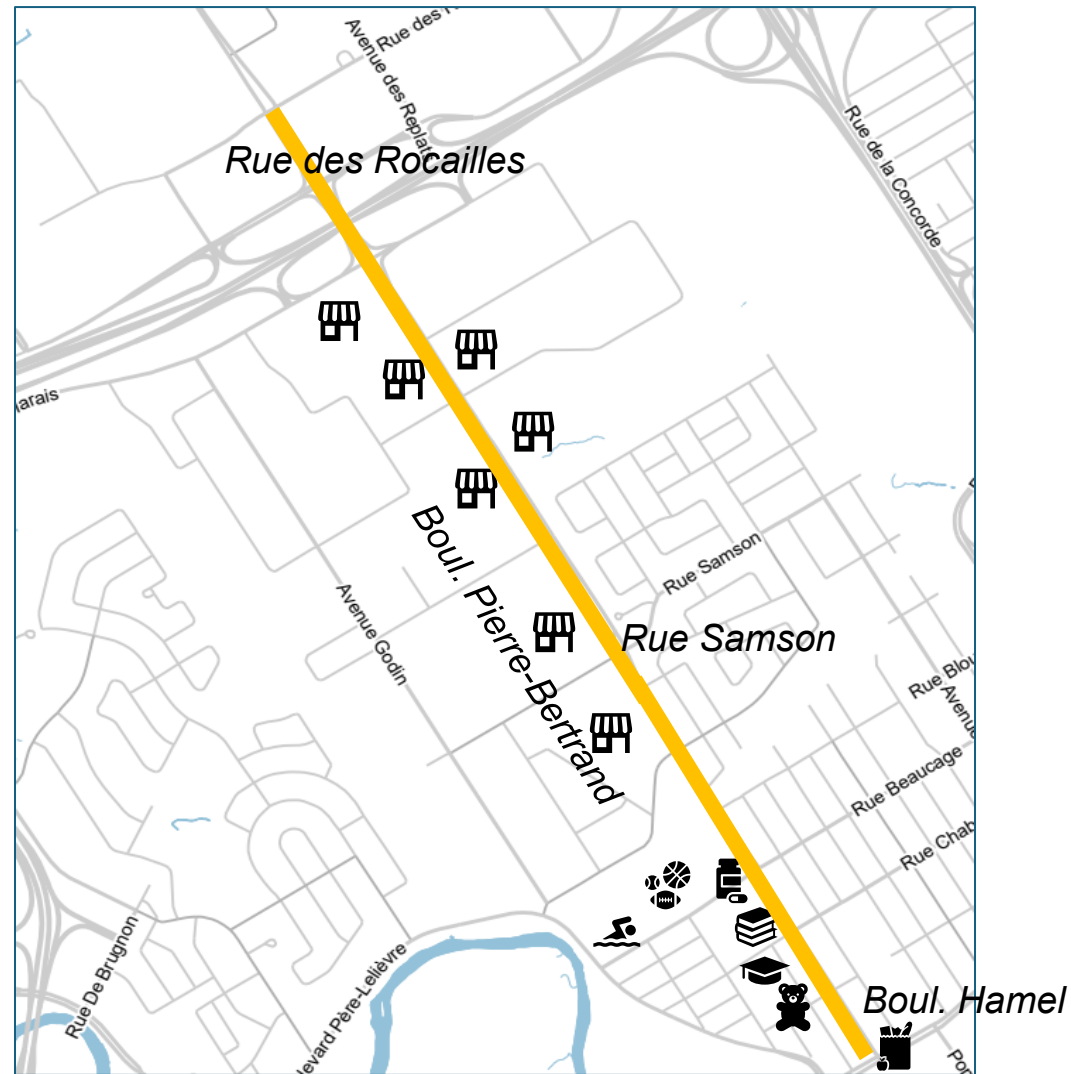




# CVC Pierre-Bertrand

## Environnement humain

- Zone commerciale Pierre-Bertrand
- Parc Victorin-Beaucage (Terrains de sports, piscine, jardin communautaire)
- Pharmacie Brunet
- Complexe Jean-Paul-Nolin & bibliothèque Alette-Marchand
- École primaire Notre-Dame-du-Canada
- CPE L'Essentiel
- IGA Poulin





# CVC évolutif sur le boul. Pierre-Bertrand

*Rappel de la situation actuelle*



# CVC Pierre-Bertrand

## *Rappel de la situation actuelle – Pierre-Bertrand sud Entre Hamel et Samson*

- Lien cyclable sous standard **non protégé** physiquement
- **Circulation des cyclistes sur le trottoir** en direction nord sous le viaduc – cohabitation difficile avec les piétons
- **Vitesse** des véhicules élevée
- Milieu urbain **peu convivial**



# CVC Pierre-Bertrand

## *Rappel de la situation actuelle – Pierre-Bertrand nord Entre Samson et des Rocailles*

- Non-respect de la **priorité des piétons et des cyclistes** dans la traversée des demi-tours
- **Enjeux de visibilité** pour les piétons et les cyclistes
- **Vitesse** des véhicules effectuant un virage
- Milieu urbain **peu convivial**







Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur le boul. Pierre-Bertrand *Scénario proposé*

# CVC Pierre-Bertrand

## 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 Pierre-Bertrand

## Type de projet

## Mise à jour d'un lien cyclable existant en un CVC évolutif

- 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
- **Trois options** se présentent généralement dans le coffre à outils pour insérer ou mettre à niveau un lien cyclable sans élargir la rue :
  - **Retirer des espaces de stationnement** d'un côté ou des deux côtés de la rue
  - **Implanter un sens unique** (maintenir du stationnement si l'espace le permet)
  - **Repartager l'espace de la rue**



Largeur (emprise) définie et limitée des rues existantes

# CVC Pierre-Bertrand

## Scénario proposé

## Interventions proposées sur Pierre-Bertrand

- **Mise à niveau du lien cyclable existant** en piste cyclable unidirectionnelle plus large et protégée par une zone tampon et des bollards
- Ajout de **marquage vert** aux intersections et aux entrées charretières les plus achalandées
- Amélioration des aménagements aux **intersections** Samson, Nolin et Beaucage
- Amélioration des pistes cyclables **sous le viaduc** entre Beaucage et Nolin
- Modifications aux **feux de circulation** pour mieux intégrer les besoins des piétons et des cyclistes



Exemple : CVC Canardière-Sainte-Anne, automne 2025

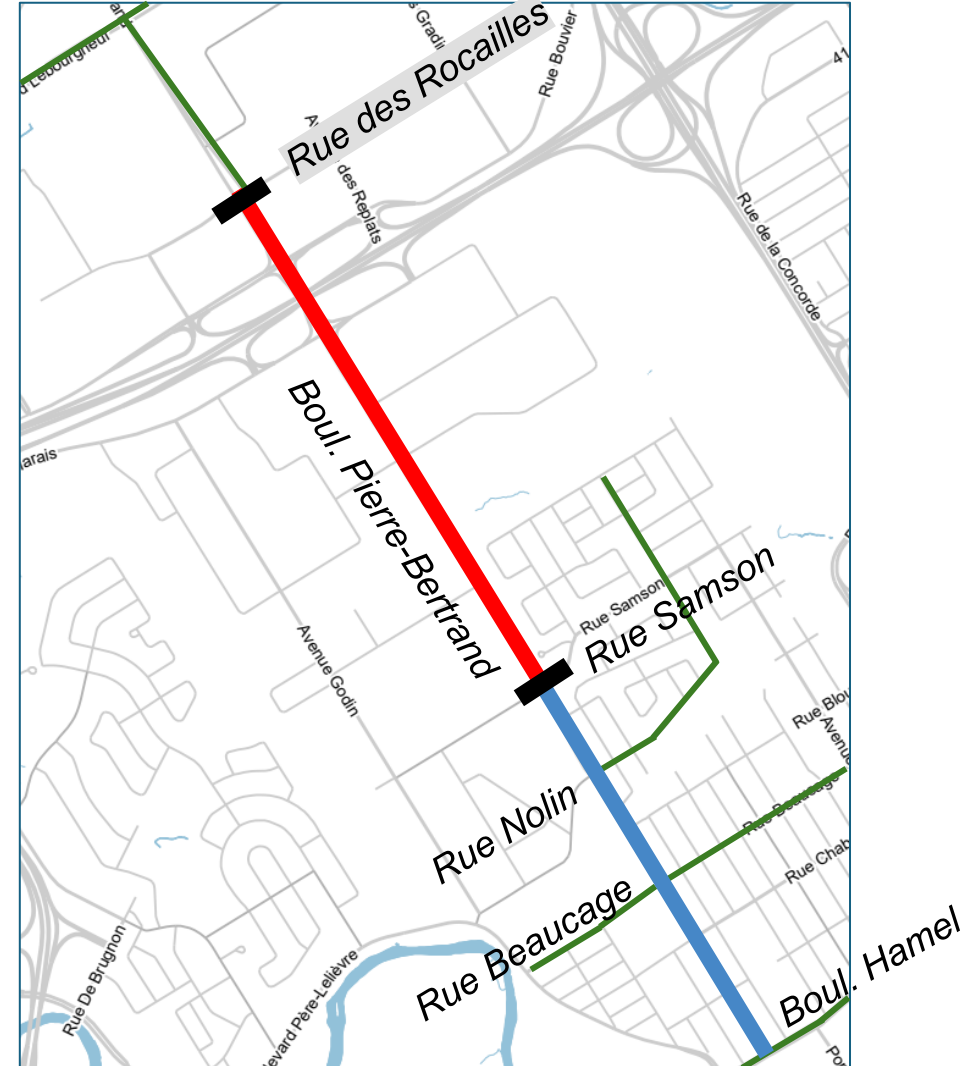


# CVC Pierre-Bertrand

## Scénario proposé de Samson à des Rocailles

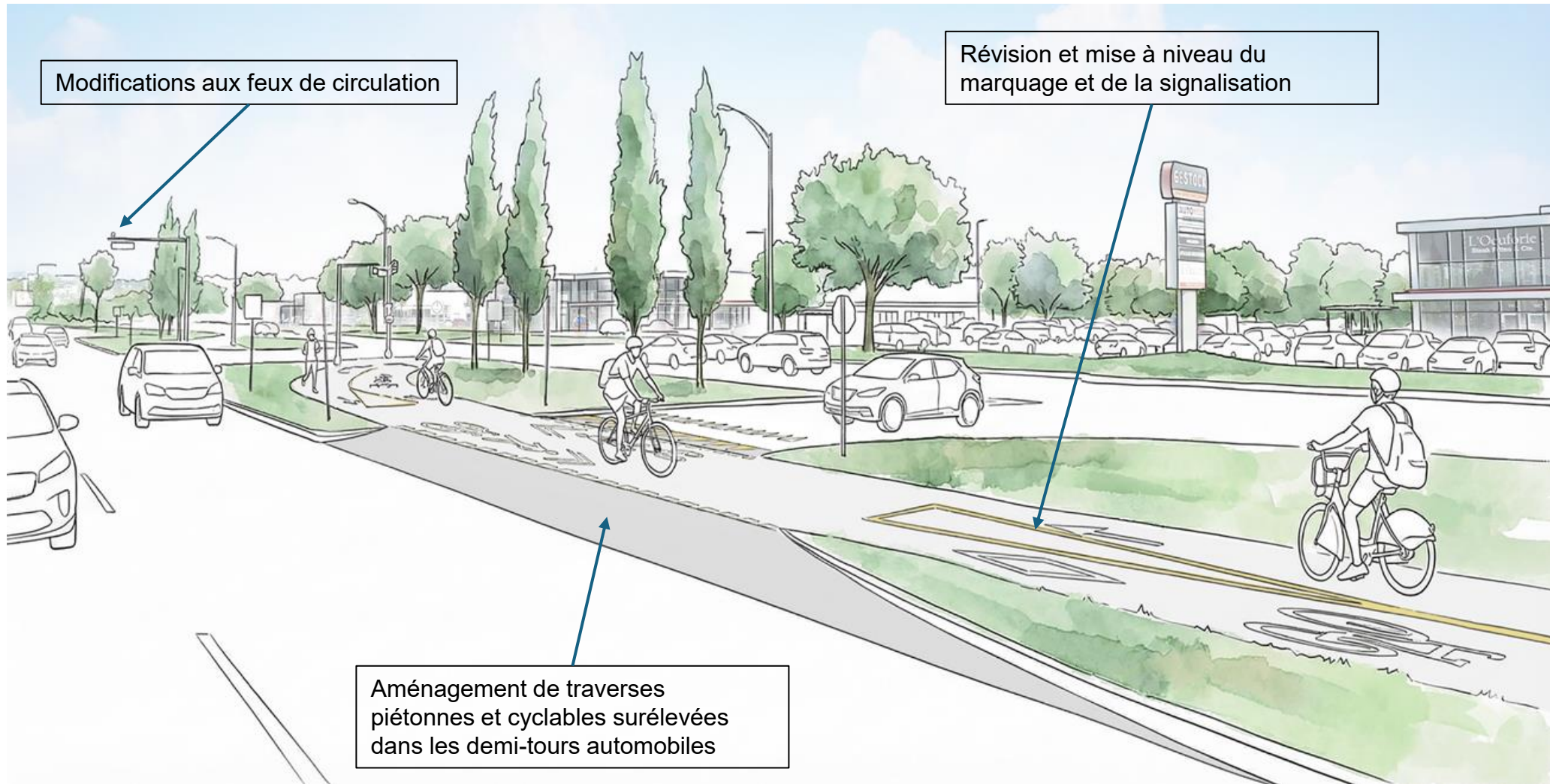
Principales interventions proposées  
(portion nord avec piste centrale  
bidirectionnelle existante)

- Aménagement de **traverses piétonnes et cyclables surélevées** dans les demi-tours automobiles
- Ajout de **marquage vert** aux intersections Samson et Rocailles
- Modifications aux **feux de circulation** pour mieux intégrer les besoins des piétons et des cyclistes



# CVC Pierre-Bertrand

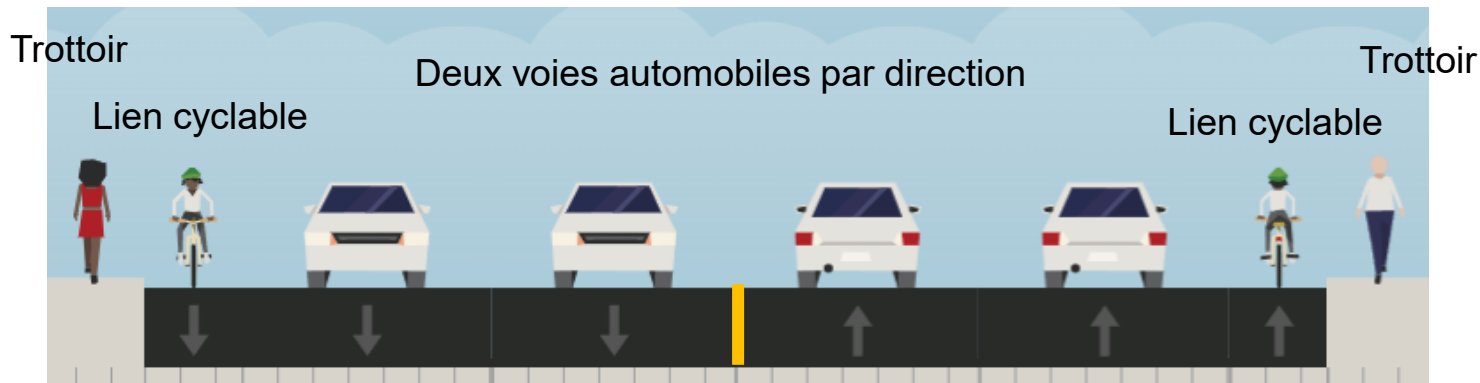
## Scénario proposé secteur nord (Samson à des Rocailles)



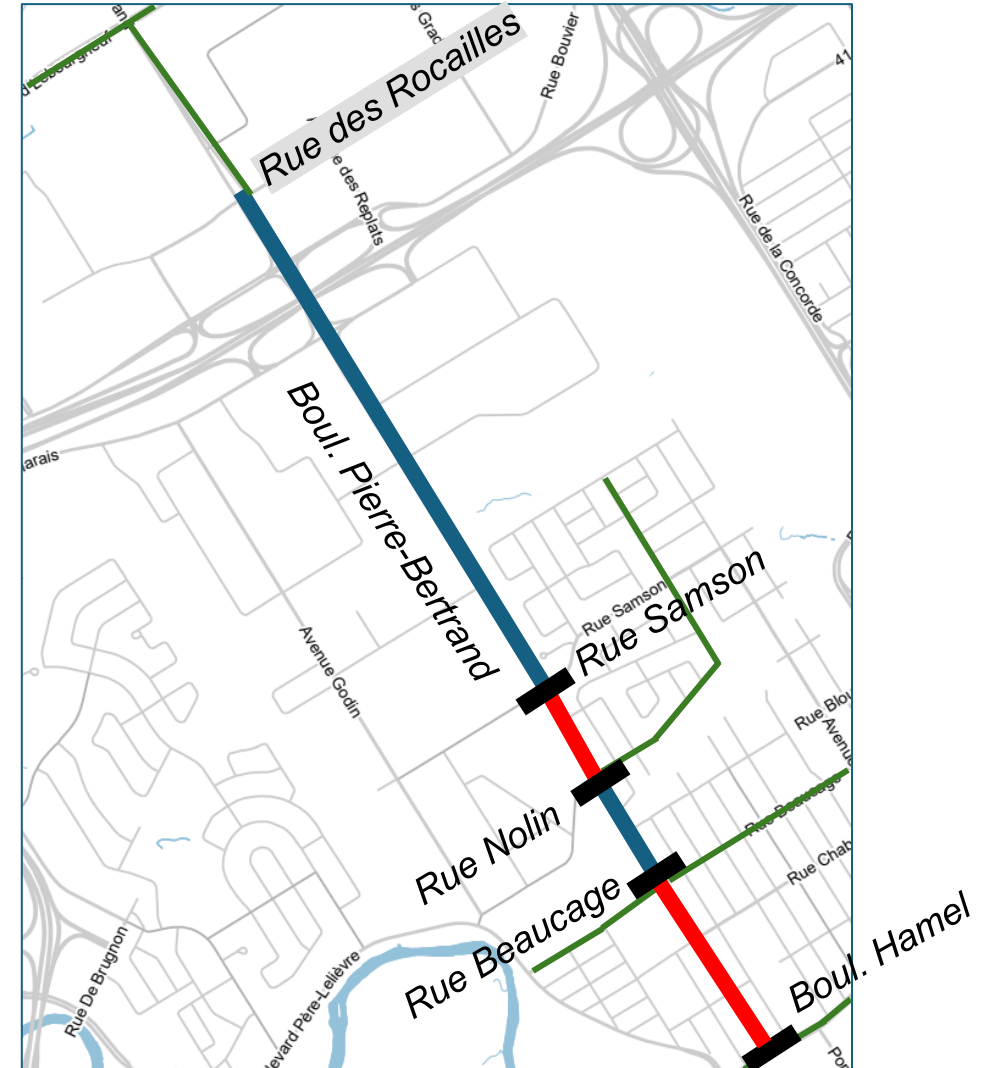
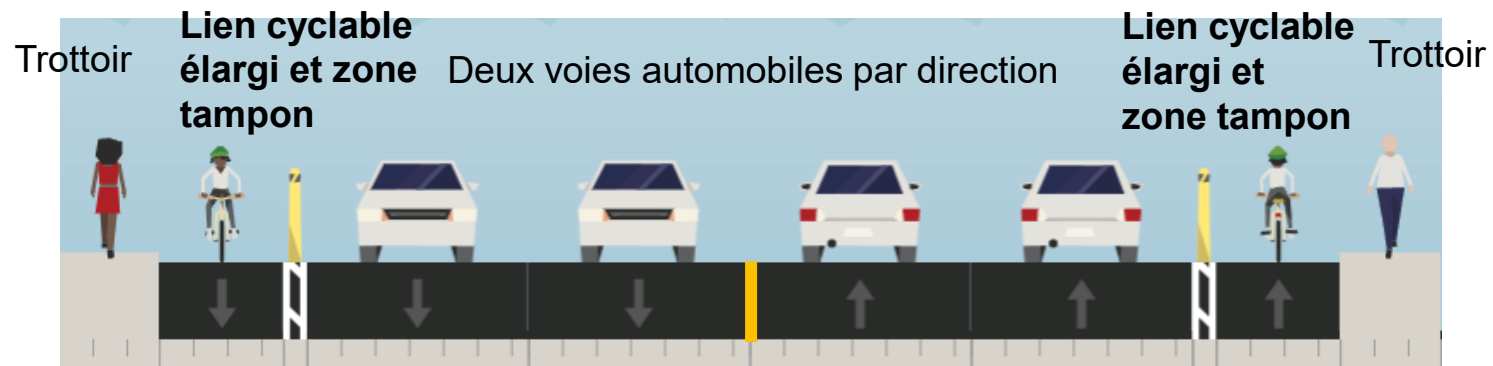
# CVC Pierre-Bertrand

Scénario proposé de Hamel à Samson sauf sous le viaduc

## Situation actuelle



## Situation proposée





# CVC Pierre-Bertrand

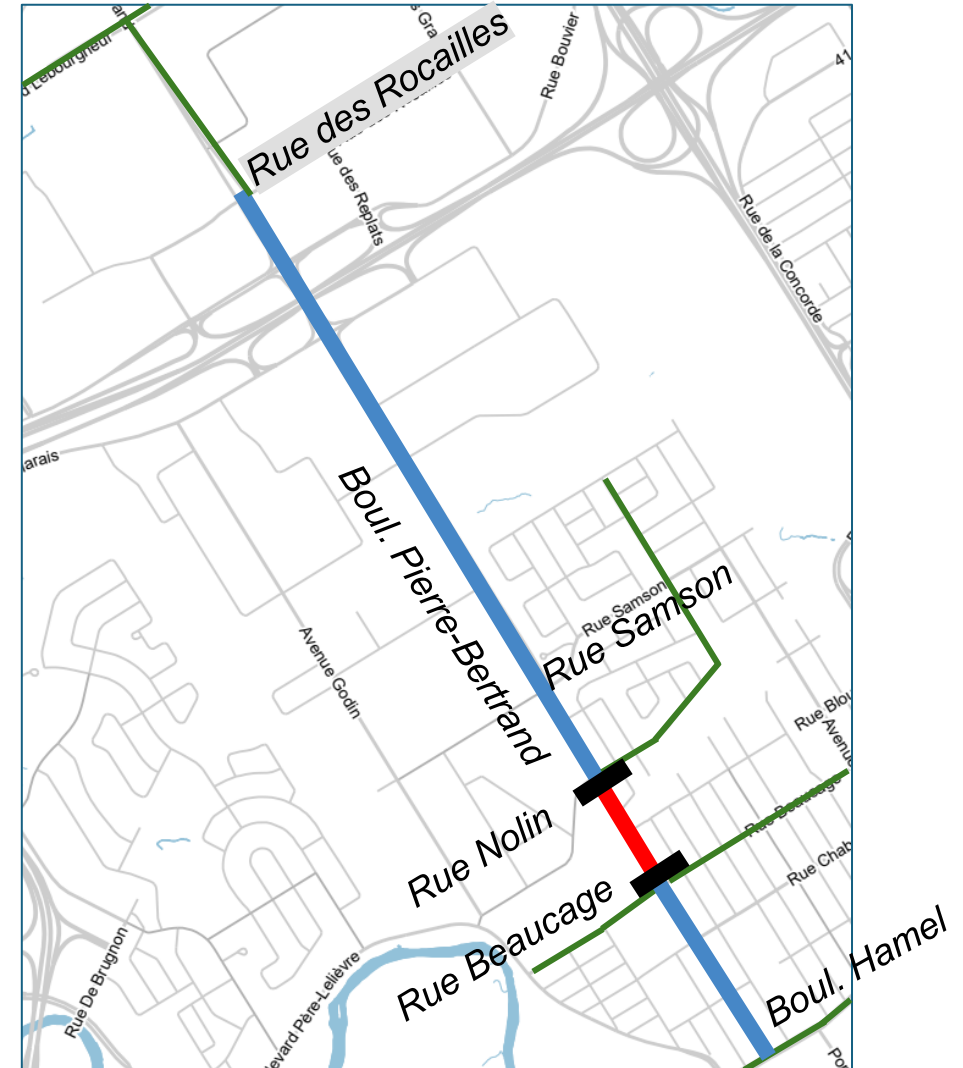
## Scénario proposé dans le secteur du viaduc

Le viaduc situé entre Beaucage et Nolin sur le boulevard Pierre-Bertrand pose un défi de conception par **l'é étroitesse** de l'emprise disponible pour les différents besoins de la rue.

Les **principaux objectifs de la Ville** sont:

- Offrir un passage sécuritaire aux **piétons**
- Offrir un passage sécuritaire aux **cyclistes**
- Offrir de **bonnes conditions de circulation** pour les automobilistes

Plusieurs interventions possibles sont en analyse et engendrent différents impacts. En ce sens, la Ville souhaite vous entendre dans la période d'échanges pour guider les choix en conception.





Corridors  
VivaCité

# CVC évolutif sur le boul. Pierre-Bertrand

*Avantages et impacts  
appréhendés*

# CVC Pierre-Bertrand

## *Avantages et impacts appréhendés*



### Principaux avantages appréhendés:

- **Mise à niveau d'un lien cyclable existant** pour le rendre confortable et sécuritaire quatre saisons
- Amélioration du confort et la sécurité des piétons et cyclistes
- Amélioration de la visibilité des piétons et des cyclistes
- **Apaisement de la vitesse automobile** dans la portion sud
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation
- Maintien de tous les **parcours du Réseau de transport de la Capitale (RTC)**
- Maintien de **l'accessibilité universelle** aux arrêts avec la présence du lien cyclable (le bus accoste toujours sur le trottoir)  
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)



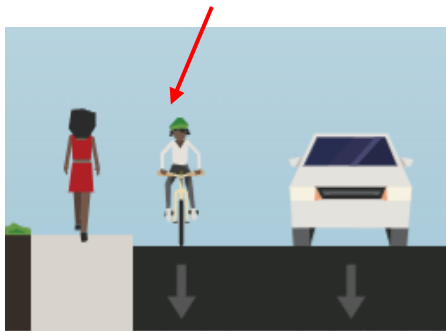
# CVC Pierre-Bertrand

## Avantages et impacts appréhendés

### Amélioration du confort et la sécurité des piétons et cyclistes

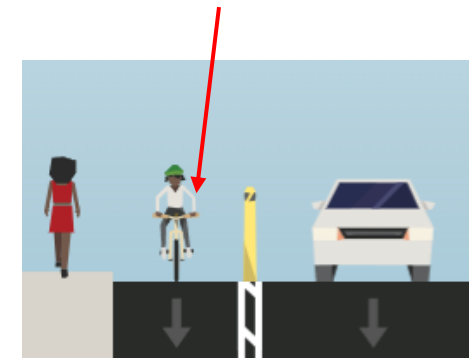
- Ajout de **dalles podotactiles** aux intersections suivantes: Beaucage, Nolin, Samson, Rocailles
- **Ajout d'un trottoir** vers l'arrêt d'autobus de la rue Samson
- Bonification aux **feux de circulation** pour mieux inclure les besoins des piétons
- **Rehaussement des traverses piétonnes et cyclistes** dans la portion nord
- **Éloignement** des piétons des automobilistes sur la portion sud du boulevard Pierre-Bertrand

Distance entre les piétons et les automobilistes (1,5 m)



Situation actuelle – boul. Pierre-Bertrand

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



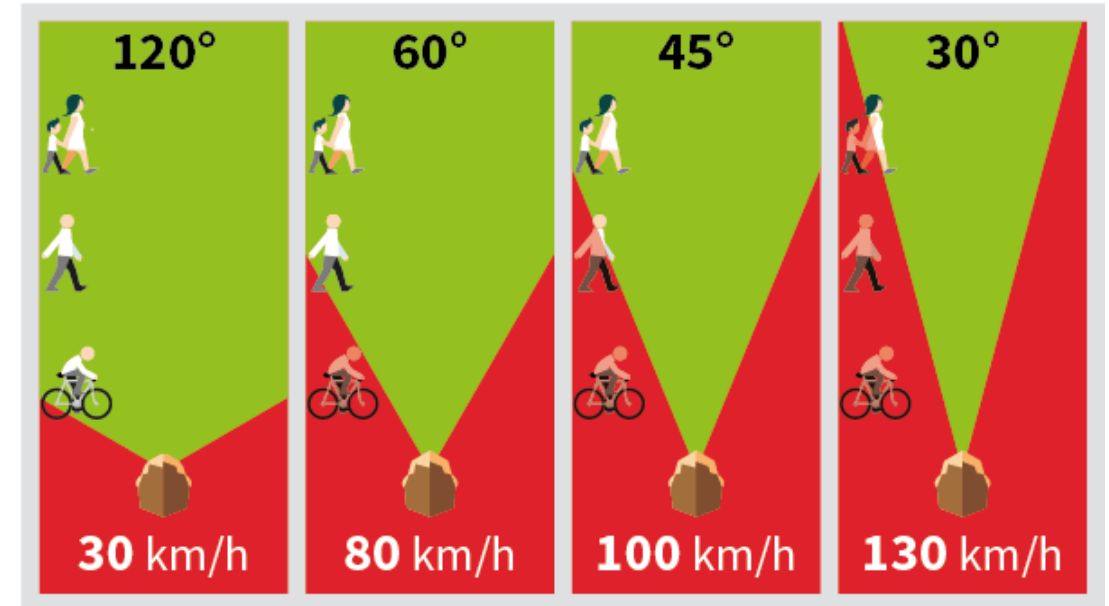
Situation proposée – boul. Pierre-Bertrand

# CVC Pierre-Bertrand

## Avantages et impacts appréhendés

### Amélioration de la visibilité des piétons et des cyclistes

- Réduction de la vitesse pratiquée puisque les voies de circulation sont plus étroites, donc augmentation du **champ visuel** de l'automobiliste
- **Ligne d'arrêt avancée** du cycliste par rapport à la ligne d'arrêt auto
- Ajout de **marquage vert**



Source: Ornikar

# CVC Pierre-Bertrand

## Principaux impacts appréhendés

Pour pouvoir réaliser le projet, **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) dans la portion sud
- Selon les commentaires reçus, les analyses et les possibilités d'insertion selon l'emprise disponible, une modification à la configuration des voies de circulation pourrait être nécessaires sous le viaduc vu l'étroitesse

**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.**





# CVC évolutif sur le boul. Pierre-Bertrand


*Prochaines étapes*

# CVC Pierre-Bertrand

## *Prochaines étapes*

- **Atelier d'échanges** : 5 février 2026
- **Analyse des commentaires des citoyens** reçus dans le cadre de cet atelier d'échange
- **Conception technique du projet** : Hiver et printemps 2026
- **Rencontre d'information pour présenter le projet final** : Printemps 2026
- **Réalisation** : Été et automne 2026





# CVC évolutif sur le boul. Pierre-Bertrand

*Période d'échanges*



# CVC Pierre-Bertrand

## *Période d'échanges*



### Questions:

- 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 ?
- Avez-vous des **enjeux** supplémentaires ou des **inquiétudes** pour le réaménagement **dans le secteur du viaduc** ?
  - Comment vivez vous la **cohabitation** piétonne et cycliste ?
  - Que pensez-vous de la **visibilité** lorsque vous y circulez, en auto, en vélo ou à pied?
  - Que pensez-vous des **files d'attente** des automobiles?
  - Que pensez-vous du fonctionnement des **feux de circulation** aux intersections à proximité?
  - Que pensez-vous du **déneigement** des voies automobiles et/ou des trottoirs?



Merci

