



Corridors
VivaCité

Aménagement d'un corridor VivaCité

Boulevard Père-Lelièvre
(entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Masson)

Séance d'information



5 mai 2025

VILLE DE
QUÉBEC



l'accent
d'Amérique

Objectifs de la séance d'information

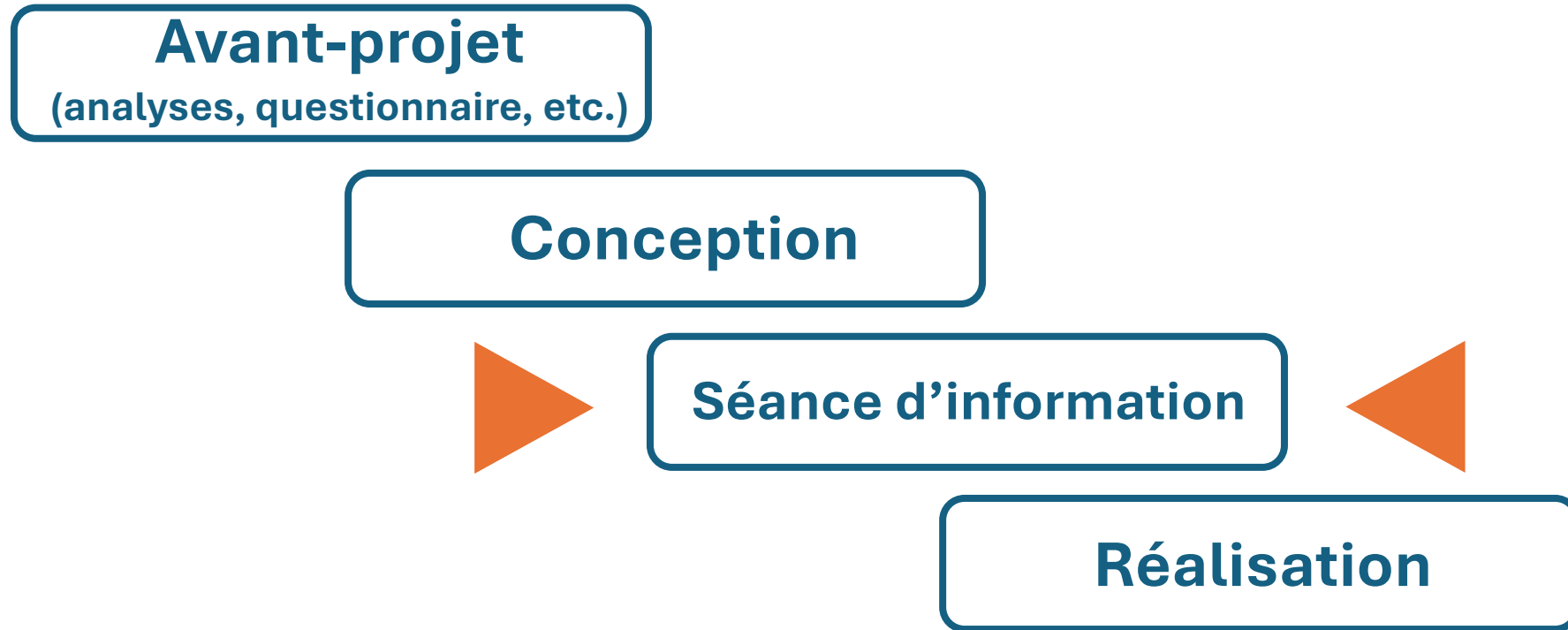


- À la suite du sondage et de la collecte de commentaires citoyens qui a eu lieu de décembre à janvier dernier, cette séance d'information vise à vous **présenter le projet** d'aménagement d'un **corridor VivaCité évolutif** sur le boulevard Père-Lelièvre, afin de mettre à jour et sécuriser le lien cyclable déjà existant entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Masson
 - Un projet évolutif est avec interventions mineures, facile à déployer et qui permet d'être ajusté et optimisé avec le temps
- Obtenir vos **commentaires** et répondre à vos questions sur l'aménagement présenté
- Vous informer des **prochaines étapes**

Sujets présentés

- Mise en contexte – Vision de la mobilité active
- Aménagement d'un **corridor VivaCité** sur le boulevard Père-Lelièvre
 - Présentation des données d'avant-projet
 - Présentation de l'aménagement retenu
 - Avantages attendus, impacts anticipés et mesures d'atténuation
 - Échéancier et prochaines étapes
- Période d'échanges

Processus de projet





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

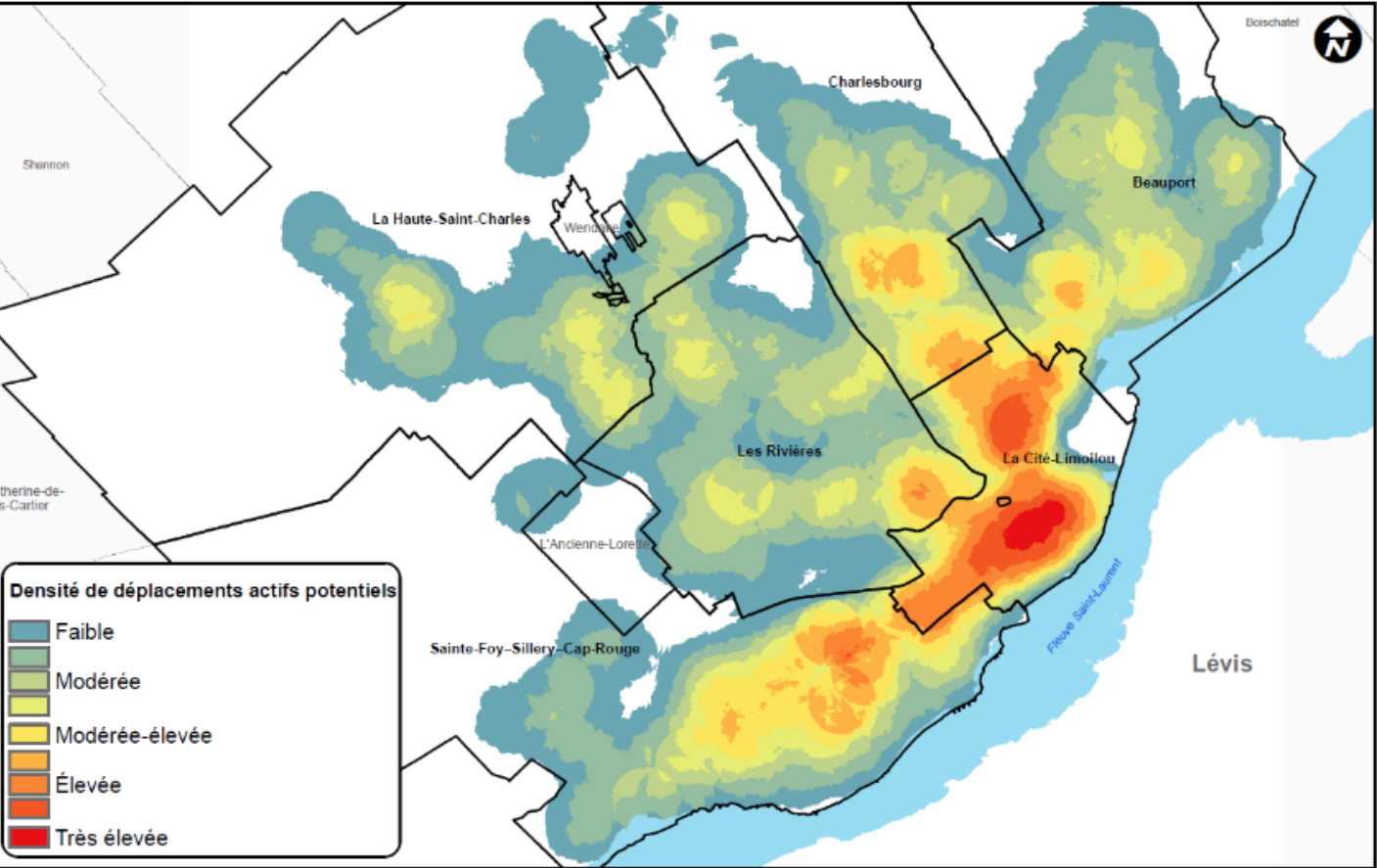
Économie locale

- 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

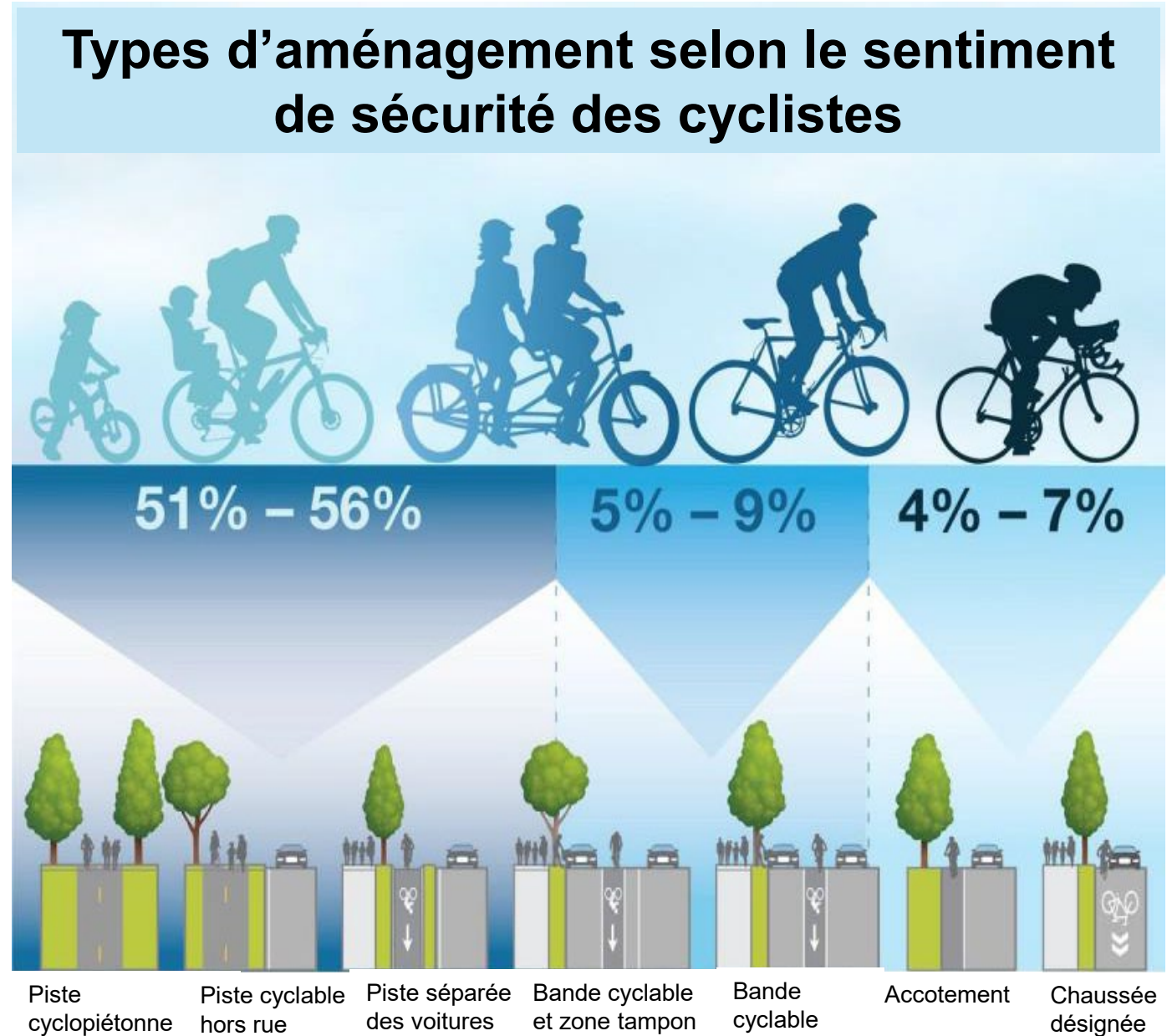
Les corridors VivaCité

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

Définition d'un corridor VivaCité



Les corridors VivaCité sont des axes:

- Sécurisés et **confortables** pour tous les usagers, peu importe leur âge et leurs aptitudes
- Praticables à l'année
- Offrant un accès **direct et efficace** aux principaux lieux d'activités
- Assurant un **meilleur partage** de la voie publique afin de limiter les conflits entre les modes de transports
- Offrant une identité visuelle distincte
- Intégrant les cyclistes au mode de gestion de feux de circulation

Mise en contexte

Exemple d'aménagement d'un CVC

Effet des aménagements:

Exemple du chemin Sainte-Foy entre les rues de Vimy et des Érables:

- Apaisement de la circulation automobile sur le chemin Sainte-Foy et dans les rues locales à proximité
- Augmentation de l'achalandage piéton dans le secteur commercial (+175%)
- Croissance de l'achalandage cycliste
- Données économiques partielles montrent une hausse des ventes nettes par cartes de crédit/débit (+9,9%)
- Diminution de la vitesse moyenne des véhicules dans le secteur commercial (- 8km/h)



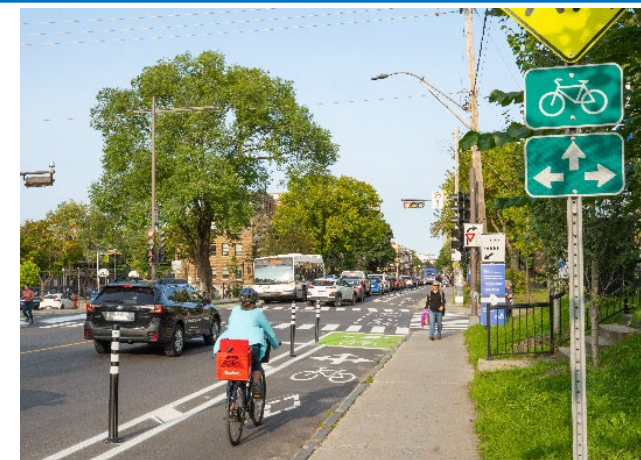
CVC ch. Sainte-Foy – intersection Eymard (vue en direction ouest)

Mise en contexte

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 ou de le mettre à niveau et facilement modifiable
- **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 Père-Lelièvre

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 dans la boîte à outils 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 pour récupérer de l'espace
 - **Implanter un sens unique** 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 ou modifier la configuration des voies actuelles



Largeur (emprise) définie et limitée des rues existantes
Exemple du boulevard Père-Lelièvre



Aménagement d'un CVC évolutif sur le boulevard Père-Lelièvre

■ Boulevard Père-Lelièvre, entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Masson



- 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 Père-Lelièvre

Localisation du projet évolutif

- Aménagement d'un corridor VivaCité évolutif de **5,1 km** sur le boulevard Père-Lelièvre, entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Masson
 - La majorité du projet sera réalisée en 2025, avec une courte portion entre la rue Beaucage et la rue du Gardénia qui sera réalisée en 2026 puisque des travaux de modification seront nécessaires
- Mise à niveau et élargissement du lien cyclable existant sous-standard afin de le rendre confortable, sécuritaire et fonctionnel à l'année
- **Connexions** avec le réseau cyclable régulier (en vert)
 - Boul. Neuville
 - Rue Beaucage
 - Boul. Central
 - Boul. Wilfrid-Hamel





Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le boulevard Père-Lelièvre

Données d'avant-projet

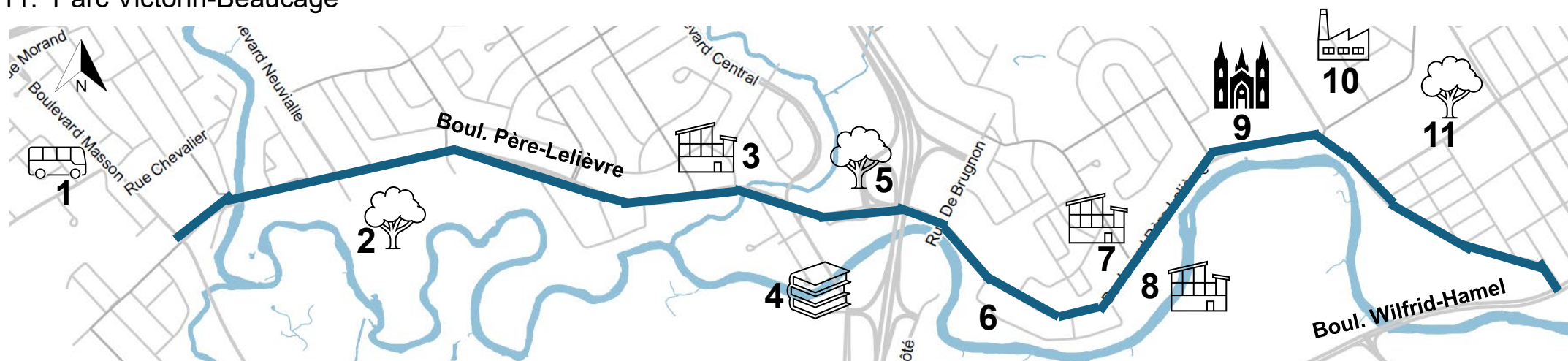


CVC Père-Lelièvre

Données d'avant-projet

Environnement humain

1. Terminus d'autobus Les Saules
2. Parc des Saules
3. Manoir Duberger (résidence de personnes âgées)
4. Bibliothèque Jean-Baptiste-Duberger et Centre Ressources Jardin de Familles
5. Parc Duberger, Maison des Jeunes de Duberger et Solidarité Familles Duberger Les Saules
6. APCHQ
7. Résidences de personnes âgées Havre de Paix
8. Centre d'hébergement Saint-Antoine pour personnes en perte d'autonomie
9. Salle du Royaume des Témoins de Jéhovah
10. Parc industriel Cardinal
11. Parc Victorin-Beaucage



CVC Père-Lelièvre

Données d'avant-projet



Environnement économique

- Nombreux commerçants sur la rue
- Le stationnement est déjà interdit sur tout le boulevard Père-Lelièvre.
(Tous les commerçants possèdent du stationnement hors rue)

Transport en commun

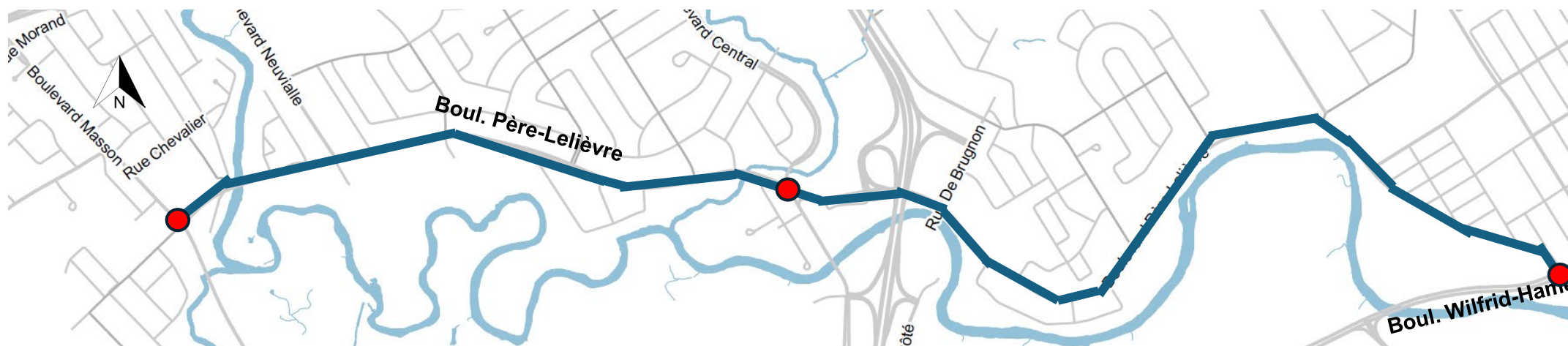
- Plusieurs parcours, dont ;
 - Métrobus 803, 804
 - leBus : 74, 79, 81, 84, 86,
 - eXpress: 279
 - Couche-tard: 904, 984
 - 43 arrêts d'autobus sur le tronçon étudié

CVC Père-Lelièvre

Données d'avant-projet

Stratégie de sécurité routière

- **351 accidents** entre 2013-2023 dont 30 (8,5%) incluant au moins un piéton ou un cycliste
- Aucune zone accidentogène de la Stratégie en sécurité routière 2020-2024
- Intersections à fort débit routier ou à géométrie atypique
 - Central
 - Masson
 - Hamel



CVC Père-Lelièvre

Données d'avant-projet



Préoccupations citoyennes émises via la carte interactive de la Vision de la mobilité active (2022)

Piéton

- Ajout d'un trottoir jusqu'au boulevard Hamel
- Rue Antonin-Marquis : absence de feux piétons et danger pour les piétons (projet réalisé en 2021)
- Av. Loti : ajout de traverse piétonne (présence d'arrêt du transport en commun)

Vélo

- Manque de sécurité du lien cyclable/Étroitesse
- État de la chaussée dans le lien cyclable
- Difficulté de tourner vers Beaucage à partir de Père-Lelièvre
- Danger de la bretelle d'autoroute pour les vélos près du boulevard Central
- Cohabitation des cyclistes et des autobus à l'intersection Masson

Intermodalité

- Demande de supports à vélo près de l'intersection Neuvialle et Père-Lelièvre (Croisement 803 et 804)

CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne



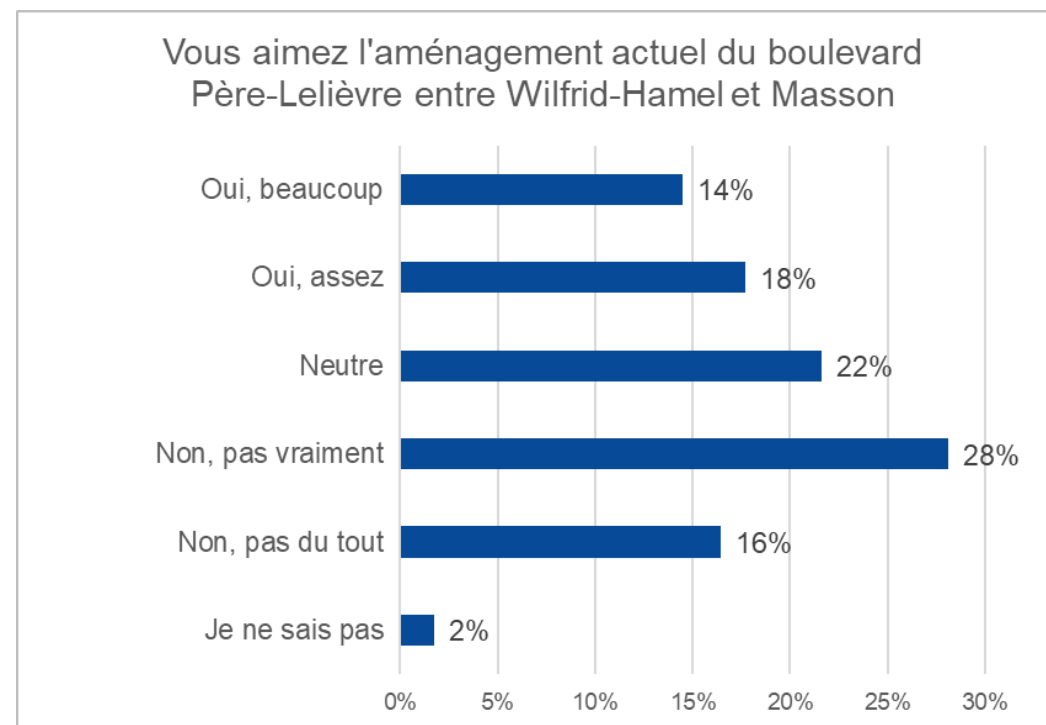
- Consultation citoyenne préalable avec un questionnaire sur les besoins de la rue en mobilité active
- Était en ligne du 2 décembre 2024 au 17 janvier 2025
- Choix de réponses et questions ouvertes
- Faire des choix entre différentes priorités
- **463 répondants**

CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Aimez-vous les aménagements actuels?

- **44 %** des répondants n'aiment pas vraiment ou pas du tout les aménagements actuels



CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Votre sentiment de sécurité par mode de transport?

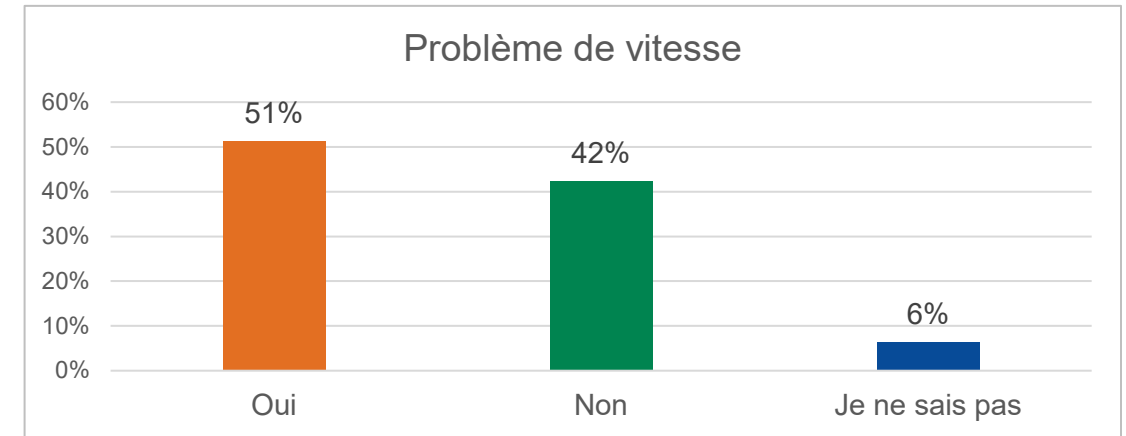
Mode de déplacement	Peu ou pas du tout sécuritaire
À pied	18 %
À vélo	51 %
En auto	2 %

CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Problème de vitesse excessive ?

- **51 %** des répondants affirment qu'il y a un **problème de vitesse** sur les axes analysés



CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Les intersections sont-elles dangereuses sur le boulevard Père-Lelièvre?

- Les intersections considérées les plus dangereuses sur le boulevard Père-Lelièvre sont, en ordre:
 1. Boul. Central (51%)
 2. Boul. Wilfrid-Hamel (41%)
 3. Boul. Masson (39%)
 4. Bretelle d'entrée de l'autoroute Robert-Bourassa (38%)

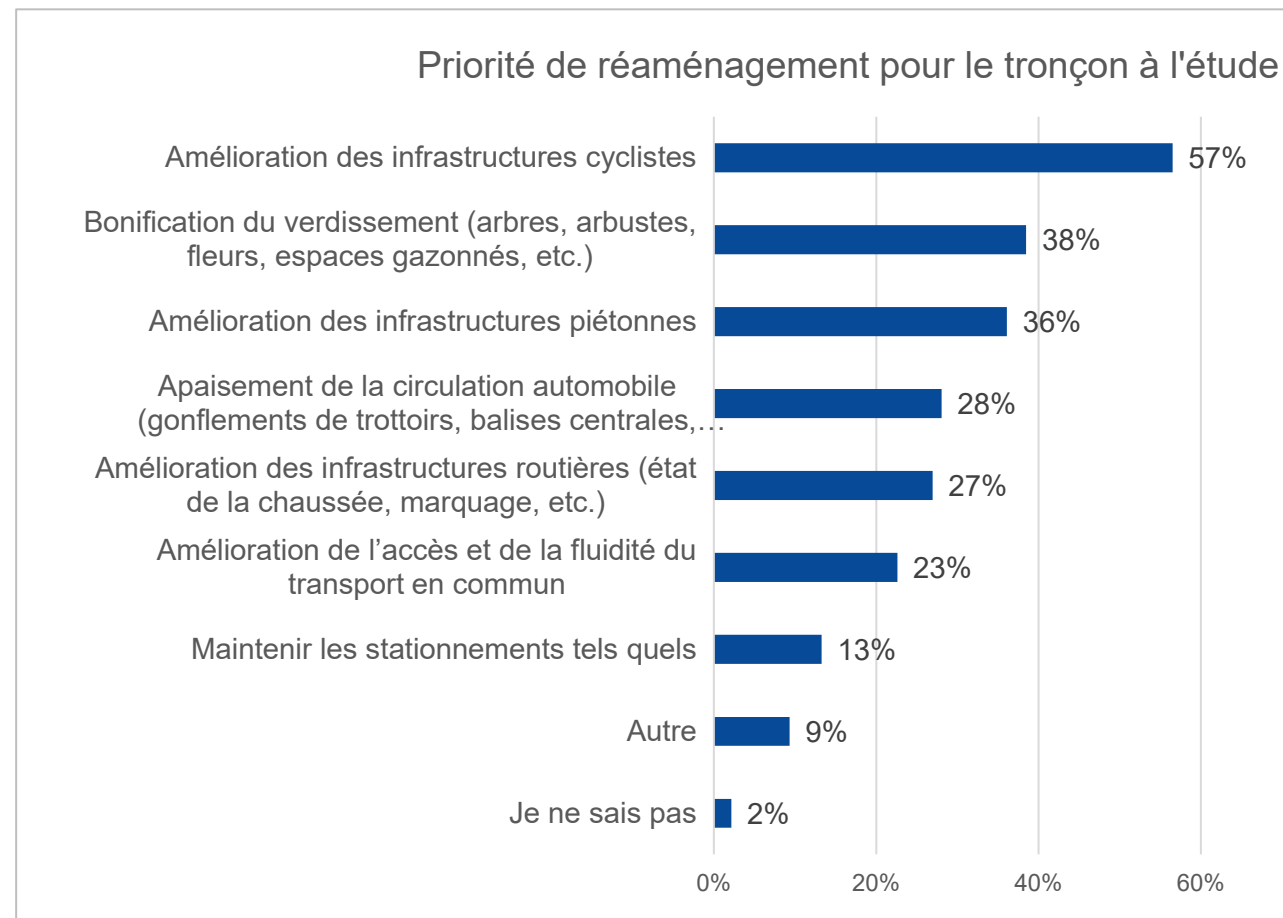


CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité de réaménagement?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - Amélioration des **infrastructures pour cyclistes** (57 %)
 - Bonification du **verdissement** (58 %)
 - Amélioration des **infrastructures piétonnes** (36%)

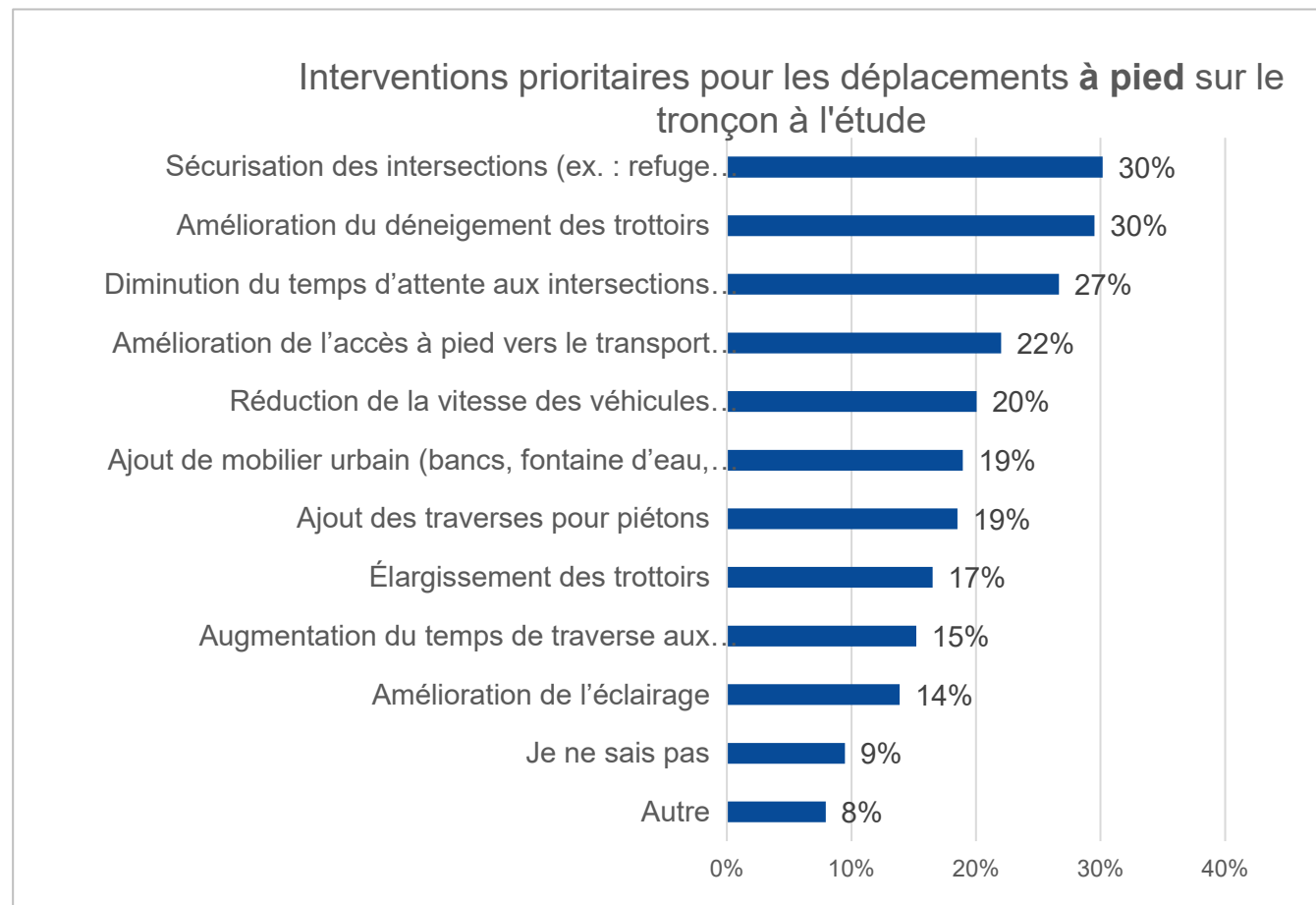


CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les piétons?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - **Sécuriser** les intersections (30%)
 - **Améliorer** le déneigement des trottoirs (30%)
 - **Diminuer** le temps d'attente aux intersections munies de feux pour piétons (27%)

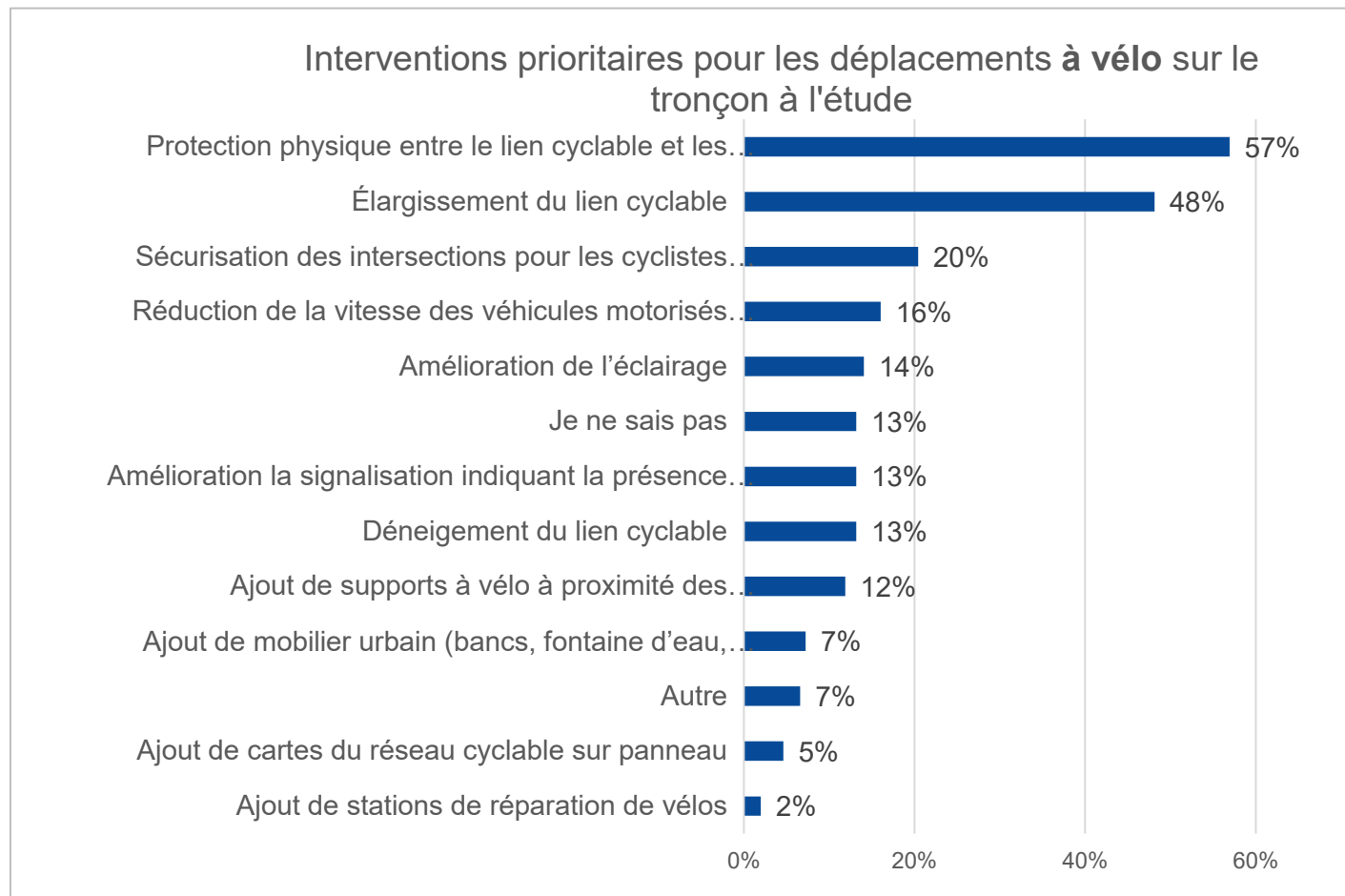


CVC Père-Lelièvre

Résultat du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les cyclistes?

- Les **trois principales priorités** pour les répondants sont:
 - **Séparer** physiquement les cyclistes et les automobilistes (57%)
 - **Élargir** le lien cyclable (48%)
 - **Sécuriser** les intersections (20%)



Synthèse des commentaires recueillis (total de 162)

Excès de vitesse

La vitesse automobile revient assez souvent dans les commentaires. Certains répondants pointent aussi vers la vitesse des camions lourds. Ces commentaires demandent d'augmenter la surveillance, qu'elle soit faite par la police ou par des radars.

Feu piéton

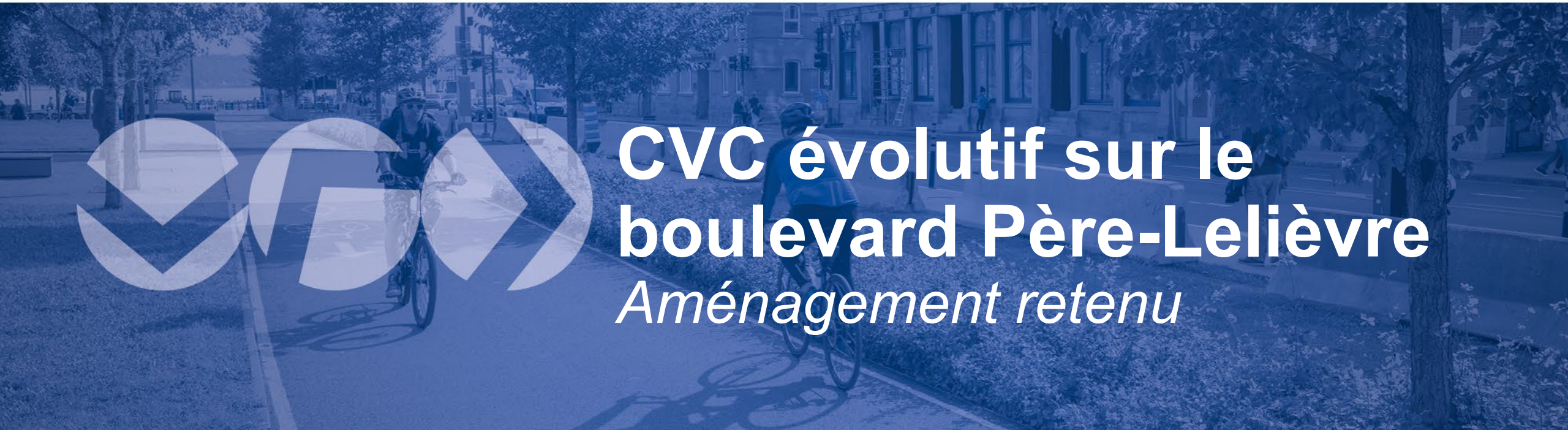
Plusieurs répondants demandent l'ajout de feux piétons ou l'allongement du temps des feux piétons. Ils sont nombreux à avoir mentionné que les arrêts de bus Saint-Omer et Masson sont dangereux. La raison principale est que les utilisateurs de l'autobus traversent la rue pour atteindre l'arrêt sans être à une traverse pour piéton, ce qui crée une situation dangereuse.

Piste cyclable

Plusieurs commentaires rapportent que la piste cyclable est trop étroite pour la sécurité des cyclistes et que cette situation est encore plus dangereuse lorsque les automobilistes empiètent sur la piste cyclable. Certains rapportent que la vitesse automobile est aussi un facteur d'insécurité chez les cyclistes.

Trottoirs

Quelques commentaires demandent que les trottoirs soient réparés ou mieux entretenus, et d'autres mentionnent que l'absence de trottoirs sur plusieurs rues secondaires rend la marche dangereuse, surtout en hiver.



CVC évolutif sur le boulevard Père-Lelièvre

Aménagement retenu

CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu

Principales interventions retenues

- Mise à niveau et élargissement du lien cyclable existant sous-standard afin de le rendre confortable, sécuritaire et fonctionnel à l'année
- Marquage vert aux intersections et aux entrées charretières achalandées. Rehaussement du marquage piéton
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle dans l'emprise disponible
- Ajout de feux piétons et dédiés aux cyclistes à certaines intersections
- Ajustements et bonifications 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 de Monaco à Labrecque (Beaucage à Hamel déjà effectué en 2024)



Exemple : CVC 3^e Avenue Ouest, automne 2024

CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu

Modification à la configuration des voies

- Aucun changement sur 1/3 du boul. Père-Lelièvre, la configuration reste à l'existant dans le secteur avec terre-plein
- Modification de la configuration des voies sur 2/3 du boul. Père-Lelièvre dans les secteurs sans terre-plein
 - Passage d'une configuration à 2 voies dans chaque sens à une configuration totale à 3 voies, incluant une voie centrale de virage à gauche dans les deux sens
 - Permet de récupérer de l'espace dans l'emprise de rue pour sécuriser et élargir le lien cyclable existant, permet de fluidifier la circulation puisque les véhicules virant à gauche ne retiennent pas la circulation derrière eux
 - Impact mineur sur les conditions de circulation



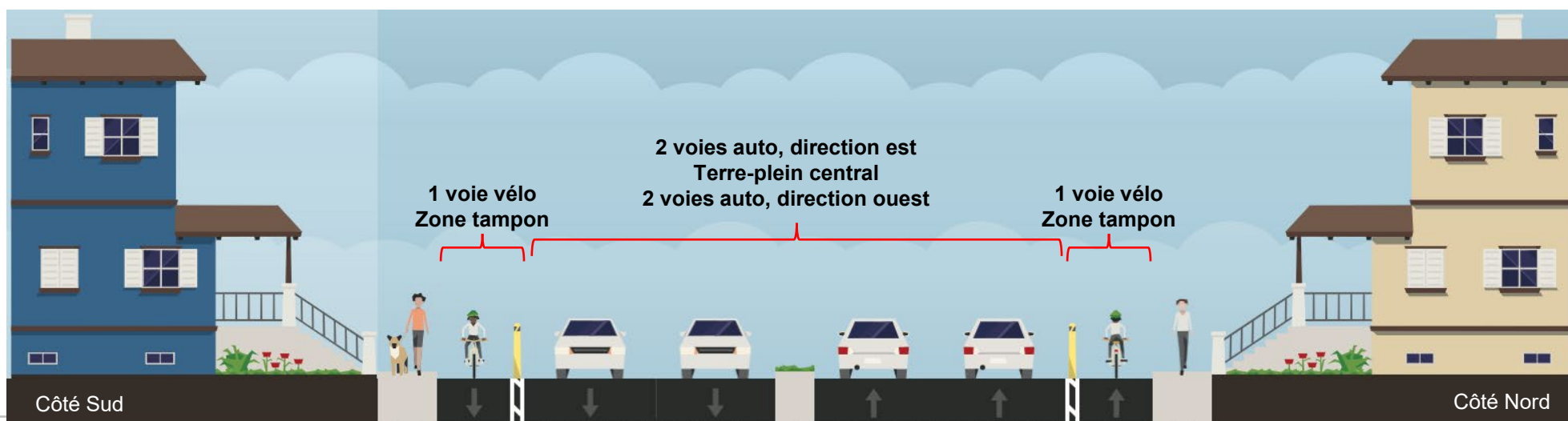
CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu – Section avec terre-plein

Avant



Après



CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu – Section avec terre-plein



Rendu visuel – CVC Père-Lelièvre– approche de la rue Darveau (vue en direction ouest)

CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu – Section sans terre-plein

Avant



Après



CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu – Section sans terre-plein



Rendu visuel – CVC Père-Lelièvre– tronçon à l'ouest de la rue Antonin-Marquis (vue en direction ouest)

CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu – Voie de virage à gauche dans les deux sens

- Facile d'utilisation, déjà existant à Québec et dans plusieurs villes, aménagement connu des automobilistes
- Fluidifie la circulation et permet des virages sécuritaires



Exemple : VVG2S sur le Boulevard Wilfrid-Hamel (Quartier de l'Aéroport), Québec

Qu'est-ce qu'une VVG2S ?

La **voie de virage à gauche dans les deux sens**, dont l'appellation technique est **VVG2S**, est de plus en plus utilisée sur les routes du Québec, particulièrement sur les artères commerciales.

Il s'agit d'une solution intéressante en sécurité routière qui peut être appliquée sur le réseau routier lorsque la limite de vitesse est réduite et lorsque le volume de virages à gauche est considérable en raison des nombreux accès riverains.

La **VVG2S** est une voie centrale empruntée exclusivement par les véhicules qui effectuent un virage à gauche.

La même voie est partagée pour les véhicules provenant des deux directions.

Il est INTERDIT d'utiliser la VVG2S :

- sur de longues distances

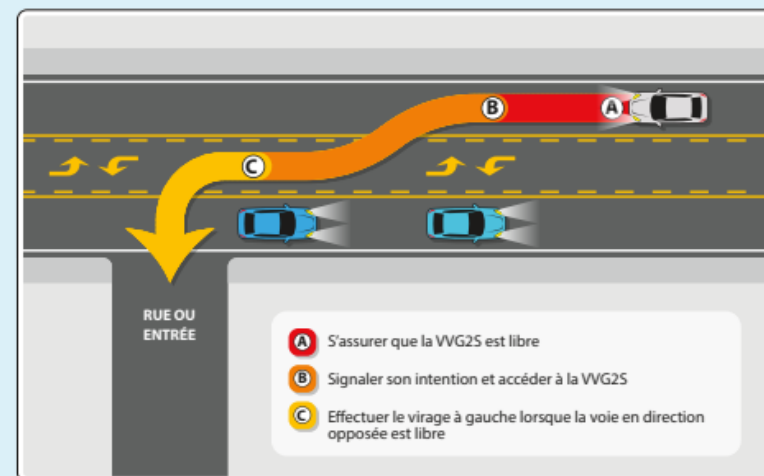


- comme voie de dépassement

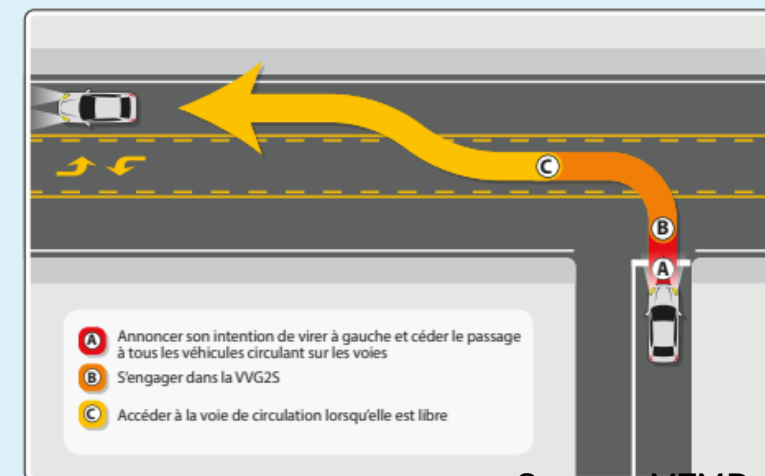


Consignes de circulation

1. Pour le conducteur circulant sur la route et voulant accéder à une entrée



2. Pour le conducteur sortant d'une entrée et voulant accéder à la route

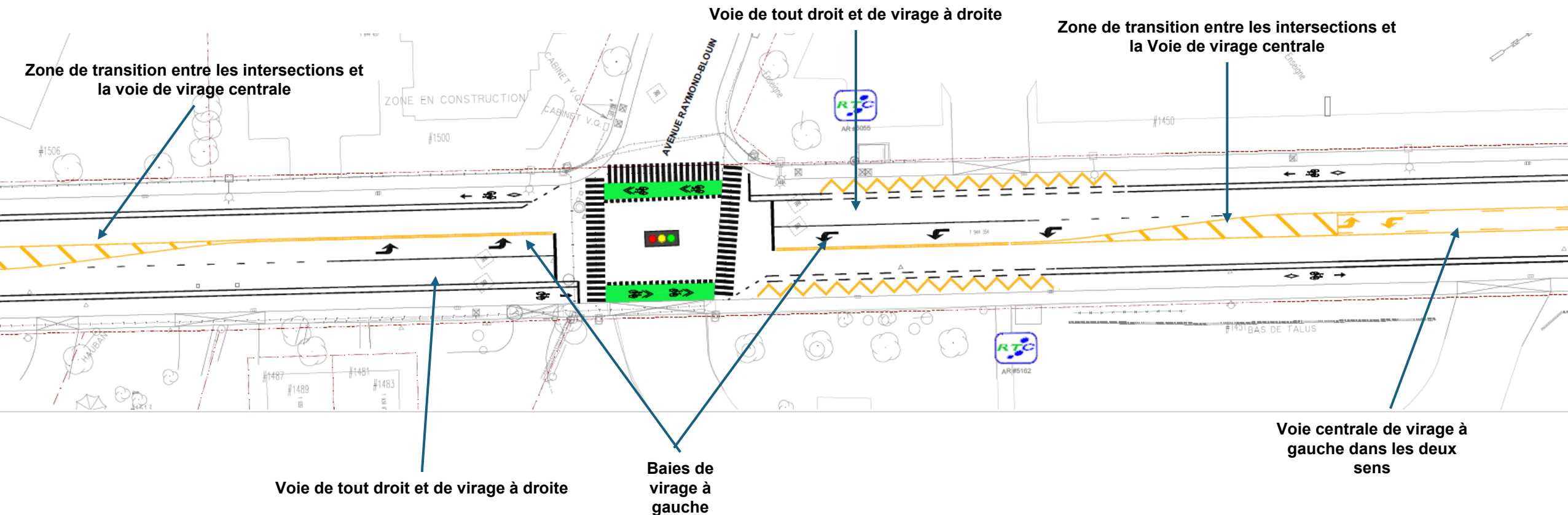


Source: MTMD

CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu – Voie de virage à gauche dans les deux sens

Baies de virages aux intersections

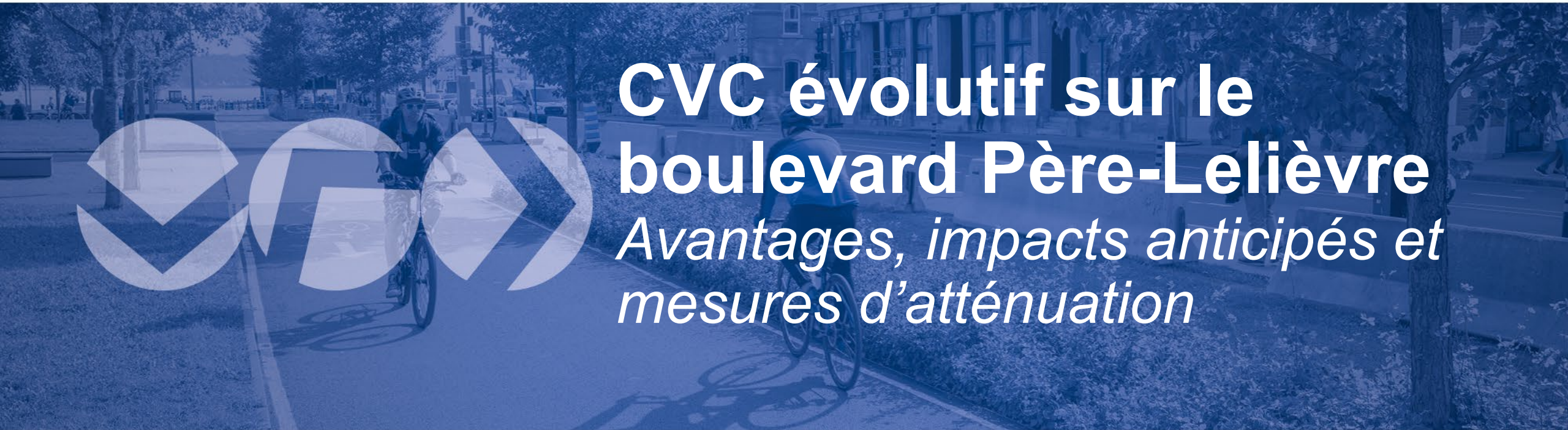


CVC Père-Lelièvre

Aménagement retenu



Rendu visuel – CVC Père-Lelièvre– intersection avec la rue Beaucage – vue en direction sud (phase 2 en 2026)



CVC évolutif sur le boulevard Père-Lelièvre

*Avantages, impacts anticipés et
mesures d'atténuation*

CVC Père-Lelièvre

Avantages, impacts anticipés et mesures d'atténuation



Principaux avantages attendus

- Amélioration de la sécurité globale de l'axe, avec notamment une baisse des vitesses pratiquées
- **Amélioration de la sécurité et du confort des piétons**
- **Amélioration de la visibilité des cyclistes**
- Amélioration du confort des automobilistes et des cyclistes (réfection du pavage sur une partie du projet)
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation
- Maintien de tous les parcours et arrêts d'autobus du Réseau de transport de la Capitale (RTC)
- 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)

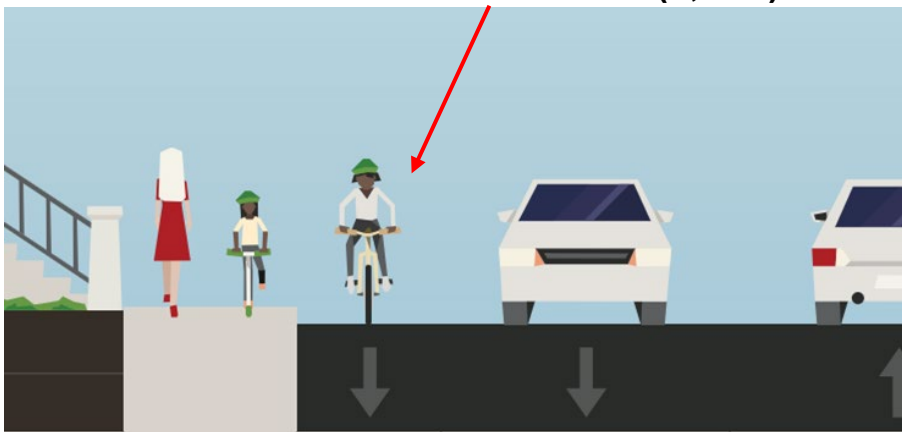
CVC Père-Lelièvre

Avantages, impacts anticipés et mesures d'atténuation

Amélioration de la sécurité et du confort piéton

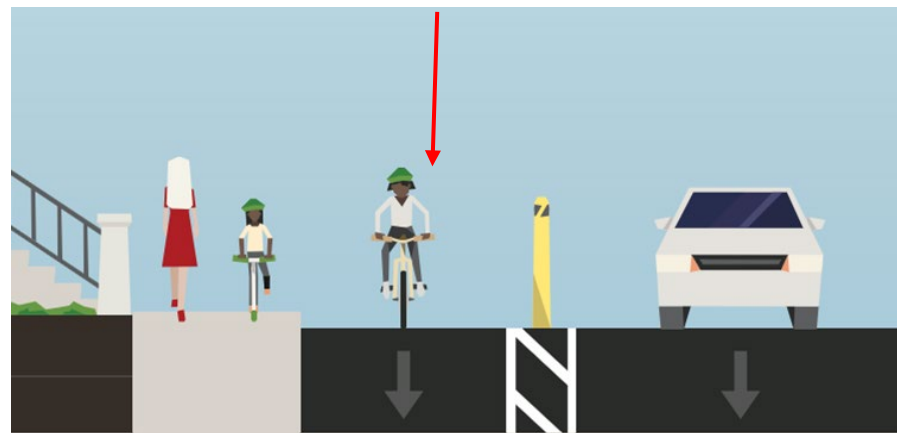
- Éloignement des piétons des véhicules dû à l'élargissement de la piste et l'ajout de la zone tampon
 - Diminution du bruit, poussières et éclaboussures
- Allongement du temps de traversée piétonne et moins de temps d'attente à certaines intersections
- Bonification du marquage et de la présence des piétons

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



Situation actuelle – tronçon à l'ouest de la rue Antonin-Marquis

Distance entre les piétons et les automobiles d'environ 2,5 m



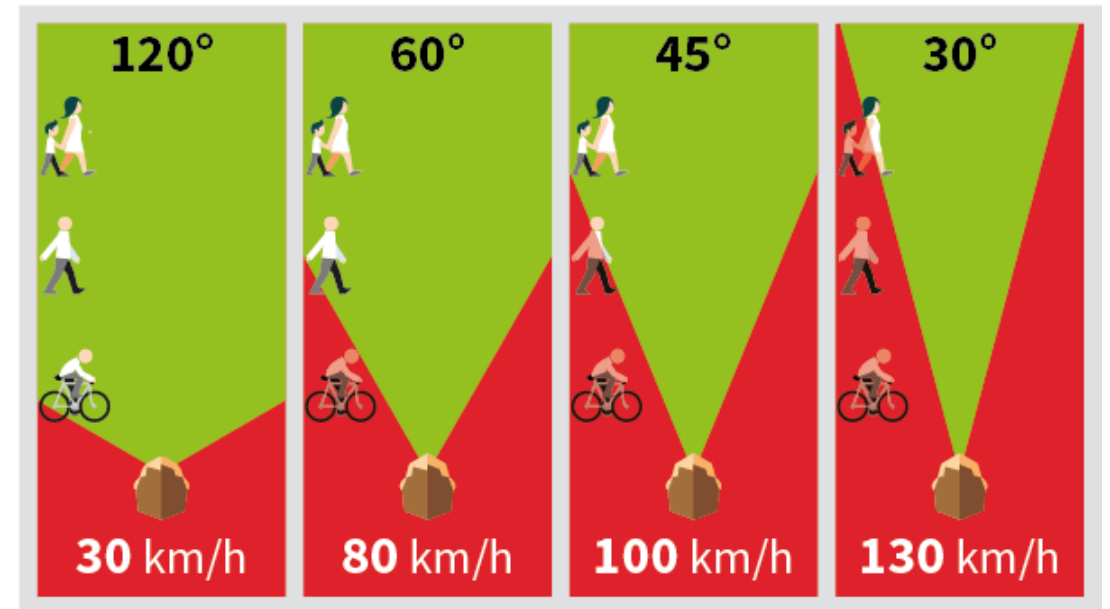
Aménagement retenu – tronçon à l'ouest de la rue Antonin-Marquis

CVC Père-Lelièvre

Avantages, impacts anticipés et mesures d'atténuation

Amélioration de la visibilité des cyclistes

- Rétrécissement de la largeur des voies de circulation (effet de ralentissement)
- Encadrement du champ visuel de l'automobiliste par des balises
- Ligne d'arrêt avancée du cycliste par rapport à la ligne d'arrêt auto
- Ajout de marquage vert



Source: Omikar

CVC Père-Lelièvre

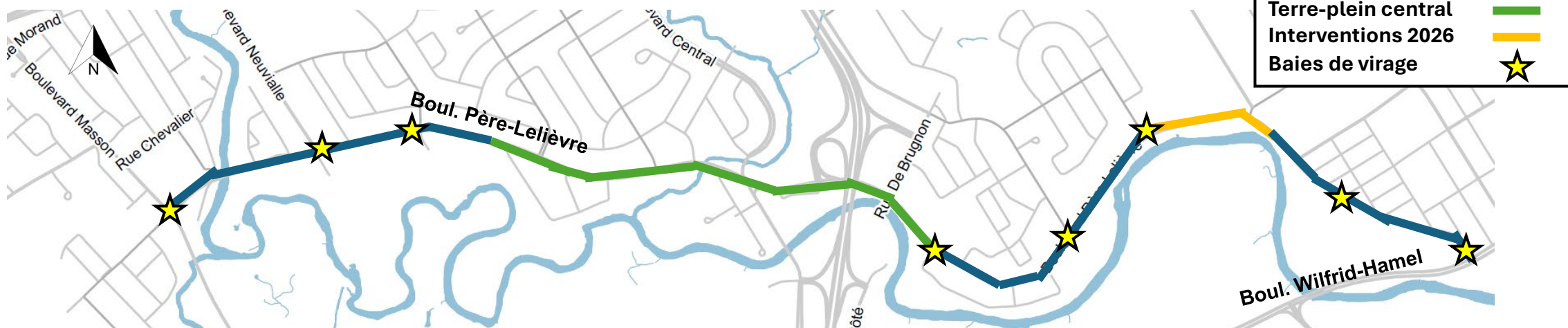
Avantages, impacts anticipés et mesures d'atténuation

Réaffectation des voies de circulation

- Pour permettre la mise à niveau du lien cyclable, il faut récupérer l'espace d'une voie de circulation

Mesures d'atténuation proposées

- Implantation d'une voie de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S) pour les portions sans terre-plein central
 - Permet de fluidifier la circulation puisque les véhicules virant à gauche ne retiennent pas la circulation derrière eux et de minimiser l'impact de la voie récupérée sur les temps de déplacement pour élargir et sécuriser le lien cyclable
- Transformation de la VVG2S en baies de virage aux intersections avec feux de circulation
- Révision et optimisation du fonctionnement des feux de circulation
- Suivi de la circulation sur l'axe et mise en place de mesures au besoin



CVC Père-Lelièvre

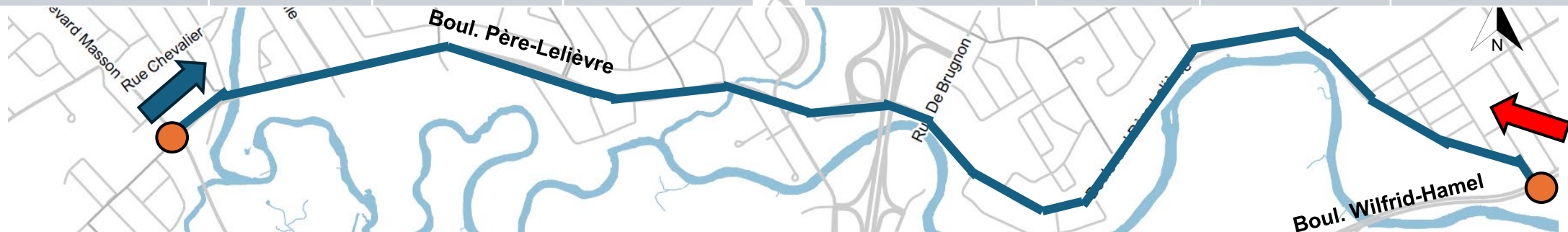
Avantages, impacts anticipés et mesures d'atténuation

Temps de déplacements véhiculaires

- Trajet complet d'une distance de 5,1 km
- Actuel: mesuré sur le terrain bout à bout
- Anticipé: résultats issus de simulations informatiques. Suivis post implantation à effectuer afin d'optimiser le projet au besoin
 - Représente le scénario de pointe, les temps de déplacement devraient être inférieurs hors des heures de pointe

Simulation du scénario de pointe		Pointe AM (7h à 9h)	Pointe PM (15h à 17h)
Direction Est vers W.-Hamel ➡	Actuel	9 min 21 sec	8 min 42 sec
	Anticipé	9 min 32	9 min 02 sec
	Différence	Moins d'une minute	Moins d'une minute

Simulation du scénario de pointe		Pointe AM (7h à 9h)	Pointe PM (15h à 17h)
Direction Ouest vers Masson ⬅	Actuel	9 min 29 sec	10 min 40 sec
	Anticipé	9 min 42	12 min 4 sec
	Différence	Moins d'une minute	1 min 24s



CVC Père-Lelièvre

Avantages, impacts anticipés et mesures d'atténuation

Insertion des autobus dans le lien cyclable

- Réduction du confort cycliste lorsqu'un autobus s'accoste au trottoir dans la bande cyclable
- Zone d'environ 30 mètres sans balises réfléchissantes à chaque arrêt d'autobus

Mesures d'atténuation proposées

- **Les arrêts continueront à se faire comme ils se font dans la bande cyclable étroite actuelle**, l'autobus s'insèrera dans la bande cyclable élargie qui devient une zone d'arrêt, et accoste au trottoir.
- Collaboration étroite entre le RTC et la Ville pour le suivi des données d'achalandage et de temps de parcours par le RTC après la mise en place du projet et ajustements si requis





Corridors
VivaCité



CVC évolutif sur le boulevard Père-Lelièvre

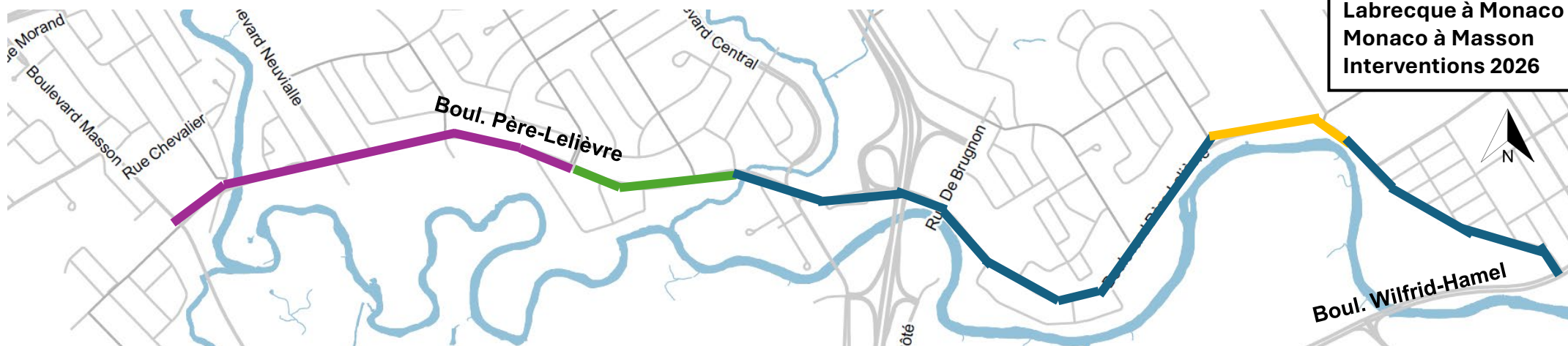
Prochaines étapes

CVC Père-Lelièvre

Prochaines étapes

- **Mise en place** du projet évolutif: été 2025
 - Suivi une fois les aménagements en place
 - Bonifications subséquentes selon le retour d'expérience
- Entre Hamel et Labrecque: du 10 juin au 6 août
 - À l'exception de Beaucage à Gardénia
- Entre Labrecque et Monaco: du 23 juillet au 28 août
 - Planage et pavage de la chaussée du 23 au 29 juillet
- Entre Monaco et Masson: du 2 septembre au 30 septembre
- Réalisation travaux entre Beaucage et Gardénia: été 2026

**Les dates présentées sont à titre indicatif et pourraient changer en fonction de la disponibilité des équipes de réalisation et de la météo.*





CVC évolutif sur le boulevard Père-Lelièvre

Période d'échanges





Merci