

> La mobilité à Québec

Aménagement d'un
corridor Vélo cité évolutif
sur la 3^e Avenue Ouest et
la 52^e Rue à Charlesbourg

Séance d'information et d'échanges
6 mai 2024



Objectifs de la séance d'information et d'échanges



- Présenter la proposition d'aménagement d'un **corridor Vélo cité évolutif** sur la **3^e Avenue Ouest** et sur la **52^e Rue** à Charlesbourg
- Obtenir vos **commentaires** et vous entendre sur le projet et les besoins de la 3^e Avenue Ouest et de la 52^e Rue dans le cadre de la mise à niveau des liens cyclables.

Sujets présentés

- Mise en contexte – Vision de la mobilité active
- Aménagement d'un **corridor Vélo cité** sur la **3^e Avenue Ouest et la 52^e Rue** en 2024
 - Présentation des données d'avant-projet
 - Interventions prévues
 - Avantages et impacts appréhendés
 - Prochaines étapes
- Période d'échanges





Mobilité
à vélo

Mise en contexte



Mise en contexte

Vision de la mobilité active

Vision de la mobilité active (VMA), outil de planification de la mobilité active de la Ville de Québec

Processus de la VMA

- **Consultations** en amont de 2020 à 2022
- Septembre 2022 : **annonce** de la Vision de la mobilité et des corridors Vélo cité
- Action de la Vision : planifier, concevoir et réaliser des infrastructures utilitaires à haut niveau de service pour la pratique du vélo, dont la **mise en place des corridors Vélo cité**



Mise en contexte

Vision de la mobilité active

Objectifs de la VMA

- **Offrir des options** de transport actif ou collectif aux citoyens, afin qu'ils aient un choix et ne pas imposer un seul choix par manque d'alternatives
- Proposer des options de déplacements **sobres en carbone** qui permettent d'aller 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

- L'empreinte environnementale d'un cycliste est de 1/10 par rapport à un automobiliste (*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



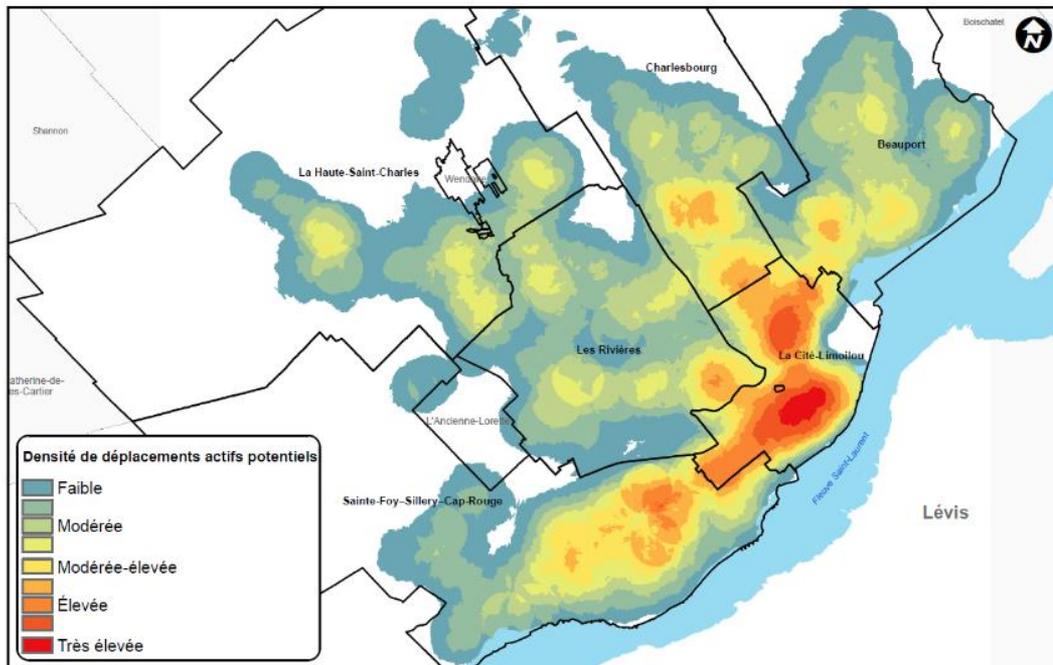
Économie locale

- La pratique du vélo et de la marche amène les gens à encourager l'économie locale et les commerces de proximité (*Jaffe, E., 2015*)
- L'ajout d'un lien cyclable sur une rue commerciale a un effet positif sur la vitalité de l'artère (*Vélo Québec, 2022*):
 - + 37 % de visites
 - + 35 % de ventes au détail
 - + 19 % de dépenses moyennes
- À Québec, 1 kilomètre en voiture coûte :
 - 4,9 fois plus cher qu'un kilomètre en autobus;
 - 14 fois plus cher d'un kilomètre à pied;
 - 25 fois plus cher qu'un kilomètre à vélo (*Voisin, M., Dubé J., et Coelho L., 2020*).
- Les modes de transport actifs sont beaucoup plus économiques et abordables que l'automobile pour l'individu

Mise en contexte

Un important potentiel à matérialiser

Répartition des déplacements actifs supplémentaires potentiels par jour



Arrondissement	Nombre de déplacements actifs supplémentaires potentiels par jour
Beauport	38 800
Charlesbourg	38 200
Les Rivières	40 600
La Cité-Limoilou	62 500
La Haute-Saint-Charles	31 200
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	56 600

Selon l'Enquête Origine-Destination, la population de Québec utilise :

- La marche à 45 % pour ses déplacements de moins de 1 km
- L'automobile est privilégiée dans 50 % des cas.
- Le vélo à 2,1 % pour ses déplacements de moins de 5 km
- L'automobile est privilégiée dans 77 % des cas.

Il y a donc un important potentiel à matérialiser.

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité

Un réseau pour des déplacements à vélo plus performants et sécuritaires

- Voies **sécurisées** pour les cyclistes
- **Repartage** de la voie publique
- **Diminution des conflits** entre les modes de transport
- Inspiré des **meilleures pratiques internationales**
- Permet d'accueillir un **nombre élevé de cyclistes**



Exemple : CVC Boulevard Laurier, automne 2023

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité

- **Largeur suffisante** permettant le **dépassement** ou **l'accompagnement**;
- **Identité visuelle** forte et distincte;
- Piste généralement **séparée de la circulation automobile**;
- Conception permettant un **entretien hivernal**;
- **Accès efficace et rapide** aux principaux lieux d'activités;
- Programmation des **feux de circulation adaptés** aux besoins des transports actifs.



Exemple : CVC chemin Sainte-Foy, automne 2023

Mise en contexte

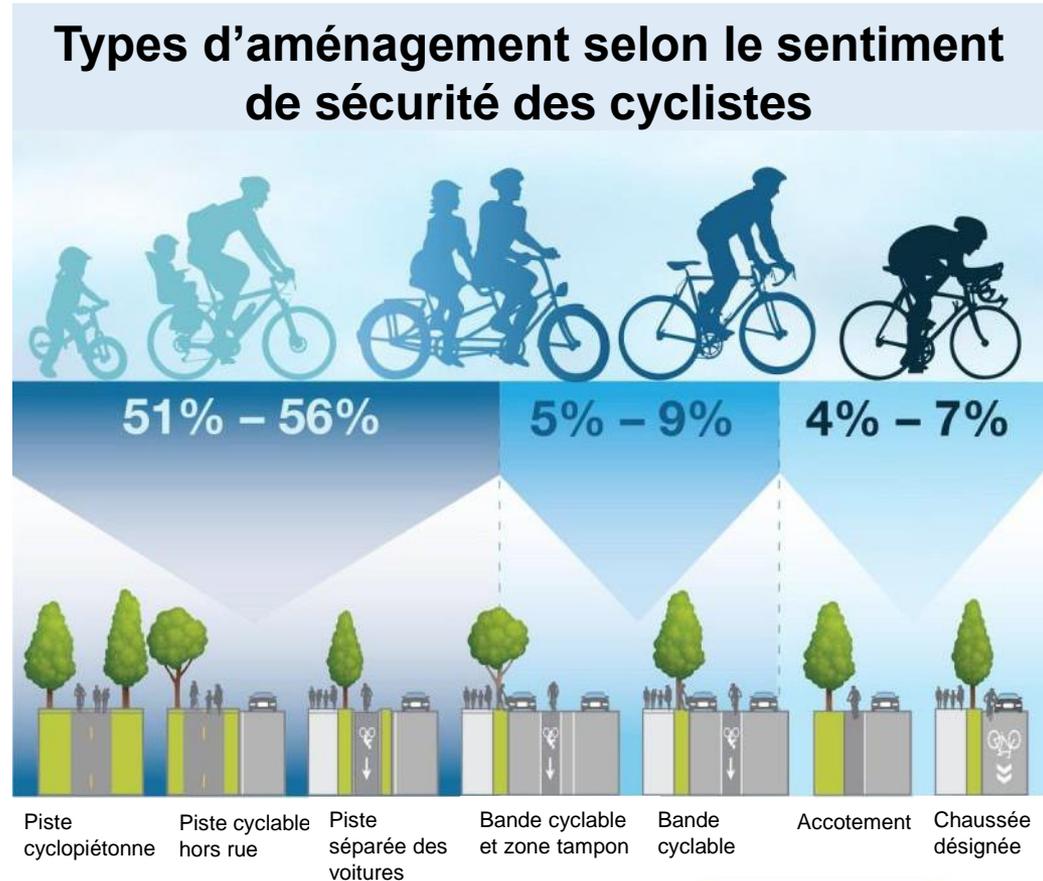
Les corridors Vélo cité

Pour qui?

Tous les types de cyclistes

- Enfants
- Adultes
- Aînés
- Cyclistes occasionnels ou chevronnés

*Le 28 % restant représente ceux qui n'adhèrent pas ou ne font pas de vélo.



Mise en contexte

Les corridors Vélo cité



Un réseau pour des déplacements à vélo plus sécuritaires et performants

- Un réseau visant à **renforcer** et être complémentaire au réseau cyclable standard existant
- Un réseau empruntant **les principaux axes** de mobilité de la ville
- Un corridor Vélo cité peut être composé de :
 - Lien cyclable **existant mis à jour aux normes CVC**
 - **Nouveau lien CVC** à un endroit non desservi
 - **Une combinaison de ces moyens** pour desservir un axe visé
- Le choix des axes basé sur une **analyse des besoins** tenant compte des déplacements actuels et potentiels
- Un réseau **bien maillé, continu, connecté, et desservant un maximum de citoyens**

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité

Aménagement évolutif (transitoire)

- Améliore la sécurité des piétons et des cyclistes **sans réaliser des travaux majeurs**
- Façon **rapide** d'implanter un lien cyclable
- **Interventions minimales** :
 - marquage
 - bollards
 - mobilier urbain
 - réaménagements géométriques simples
- Modifications aux **équipements et programmation des feux de circulation**

Aménagement permanent

- **Travaux majeurs** :
 - Souterrains et/ou surface
- Multiples enjeux de la rue traités :
 - **mobilité active,**
 - **transport en commun,**
 - **Sécurité routière,**
 - **architecture du paysage,**
 - **drainage,**
 - **déneigement,**
 - gestion de **matières résiduelles**



Crédit-photo: Ville de Montréal

Mise en contexte

Les corridors Vélo cité



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 Vélo cité évolutif **sans travaux majeurs**, il faut travailler en fonction de la chaussée disponible
- Lorsque la chaussée 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 (chaussée) définie et limitée des rues existantes



Mobilité
à vélo

CVC évolutif sur la 3e Avenue Ouest et la 52^e Rue



Localisation



Corridors
Vélo cité
Vision 2034

CVC Charlesbourg antenne Ouest

- 3^e Avenue Ouest
- 52^e Rue

Entre la 76^e Rue et la 4^e Avenue Est



- 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 :

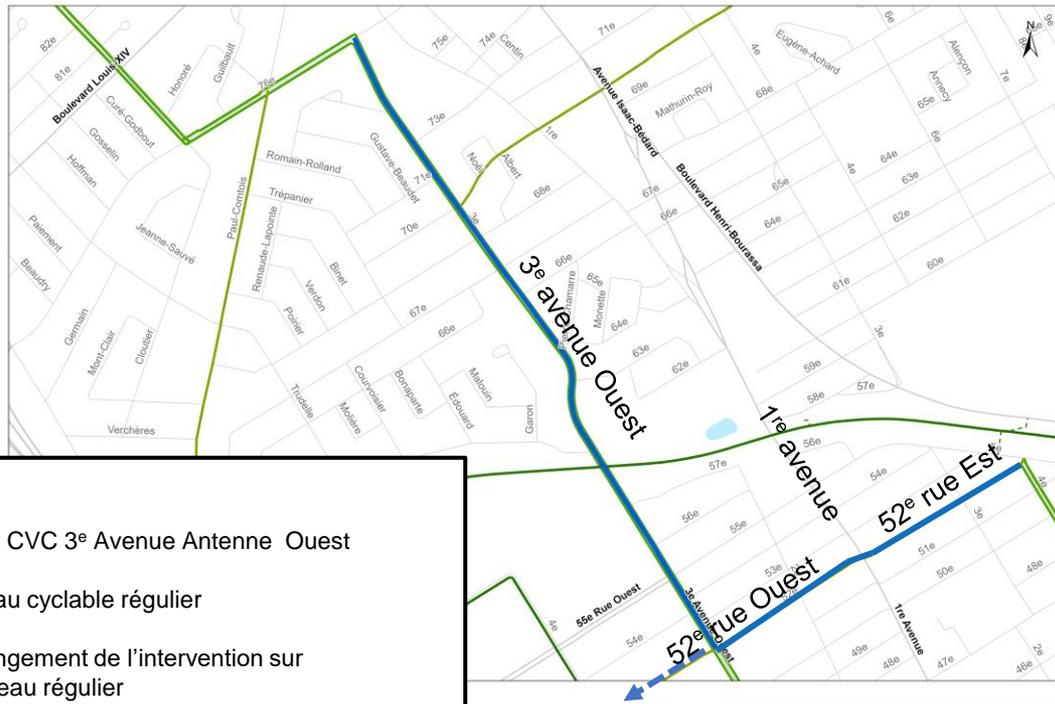
Les tracés des corridors sont présentés à titre indicatif, des analyses d'opportunité et de faisabilité seront réalisées. Les corridors visés peuvent emprunter un lien cyclable mis à niveau, un nouveau lien ou une combinaison des deux.

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Localisation du projet évolutif



- 2,1 km entre la 76^e Rue et la 4^e Avenue Est
- Mise à niveau d'un lien cyclable en lien structurant, **fonctionnel à l'année**
- **Connexion** avec le réseau cyclable
 - 76^e Rue
 - 70^e Rue
 - **Corridor des Cheminots**
 - **Boulevard de l'Atrium** (via 52^e Rue et 4^e Avenue Ouest)
 - **CVC 4^e Avenue Est**



Légende

-  Projet CVC 3^e Avenue Antenne Ouest
-  Réseau cyclable régulier
-  Prolongement de l'intervention sur le réseau régulier

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Description du projet

▪ Sur la 3^e Avenue Ouest:

Mise à niveau des **pistes cyclables unidirectionnelles**, séparées des voies de circulation par l'**ajout d'une zone tampon de sécurité** et de **balises**

▪ Sur la 52^e Rue (Ouest et Est):

Mise à niveau de la chaussée désignée en piste **cyclable bidirectionnelle**, séparée des voies de circulation par l'**ajout d'une zone tampon de sécurité** et de **balises**

▪ Projet évolutif = **interventions minimales**

- Marquage
- Balises
- Butoirs de protection en béton
- Ajout de feux dédiés aux cyclistes
- Programmation des feux pour les piétons et cyclistes

- *Note : Il ne s'agit pas d'un projet de réaménagement urbain classique avec des choix ou scénarios d'aménagement, mais bien d'un projet évolutif d'insertion de bandes cyclables avec mesures d'atténuation lorsque possible*



Exemple du type d'insertion projetée



Mobilité
à vélo

CVC évolutif – 3^e Avenue antenne Ouest *Données d'avant-projet*



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet



Sécurité et mobilité

- **104 accidents** entre 2013-2017 dont 10 incluant au moins un piéton ou un cycliste
- La bande cyclable actuelle sur la 3^e Avenue Ouest n'est **pas conforme aux normes actuelles** et doit être mise à niveau.

Environnement humain et économique

- Quelques commerces, surtout des salons de coiffure/esthétique (garage à l'intersection de la 1^{ère} Avenue)
- Pôle d'emploi important : ministère des Ressources Naturelles et des Forêts
- Écoles: CFP Fierbourg, École de la Fourmilière
- Organisme: GAPI (santé mentale)
- Une résidence pour personnes âgées

Transport en commun

- 2 parcours réguliers
- 10 arrêts de transport en commun
- Croisement avec un parcours du Métrobus (803)

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet



Demandes citoyennes – Consultations Vision de la mobilité active

Piéton

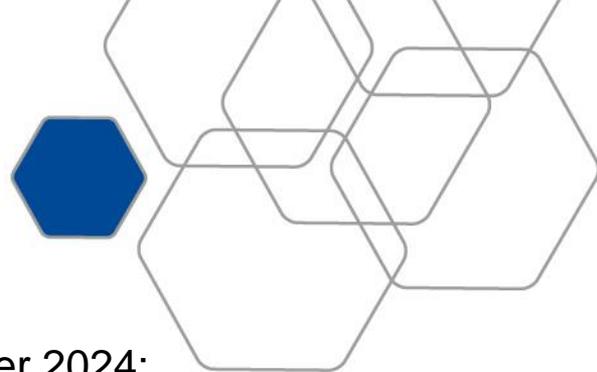
- Sable et entretien déficient dans la courbe de la 3^e Avenue Ouest
- Revoir le créneau du feu piéton à l'intersection 4^e Avenue Ouest et Atrium - trop long

Vélo

- Élargissement du lien cyclable demandé
- Ajouter un lien cyclable sur la 55^e Rue entre la 4^e Avenue Ouest et la 3^e Avenue Ouest
- Virage à droite sur feu rouge à interdire pour protéger les vélos (76^e Rue)
- Dénéiger le lien cyclable sur la 3^e Avenue Ouest
- L'attente au feu cyclable sur le Corridor des Cheminots trop long
- Ajouter des bollards à l'intersection 55^e Rue pour éviter l'empiètement sur le lien cyclable
- Relier le Corridor des Cheminots à la 4^e Avenue Est

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet



Résultats du questionnaire en ligne

- Questionnaire en ligne du 11 décembre 2023 au 21 janvier 2024;
- Choix de réponses et questions ouvertes dans certains cas;
- Question sur le choix de scénarios préférés entre la 52^e Rue et la et 55^e Rue
- **129 répondants**

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

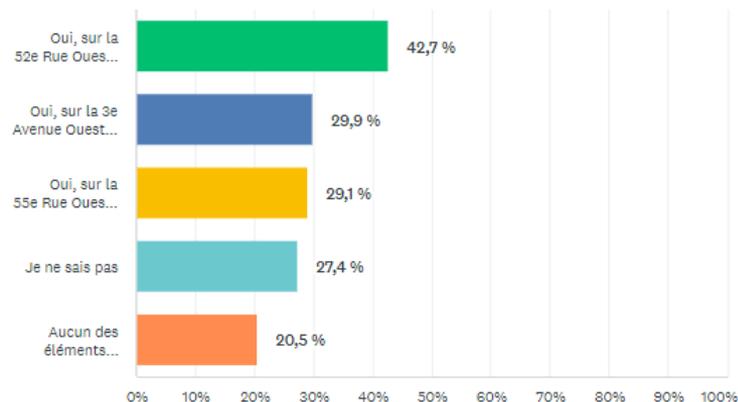
Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne



À l'aise de laisser un enfant marcher seul?

- **27,4%** des répondants ne laisseraient pas un enfant d'âge primaire marcher seul sur les rues analysées.
- La 55^e Rue semble la rue la plus problématique.



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne



Votre sentiment de sécurité par mode de transport?

Mode de déplacement	Niveau de confort	
	3e Avenue Ouest	52e Rue
À pied	6,8 / 10	7,1/10
À vélo	5,8 / 10	6/10
En auto	8,6 / 10	8,7/10

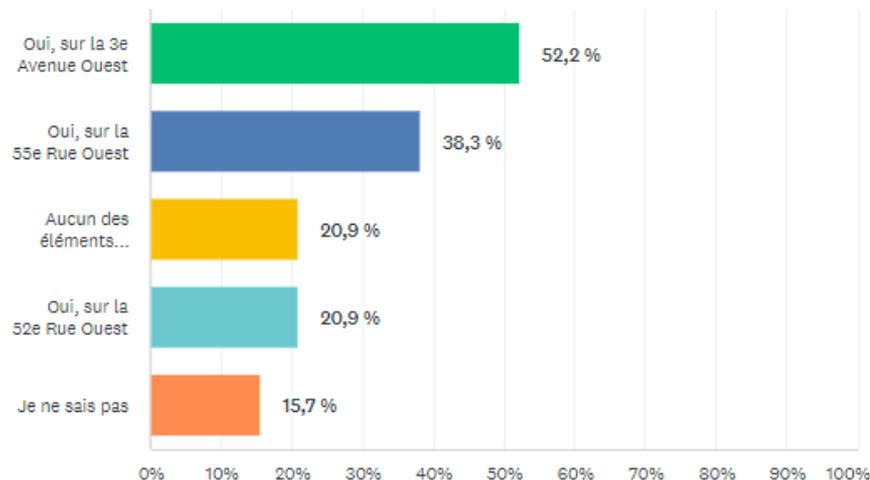
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Problème de vitesse excessive ?

- La 3^e Avenue Ouest est la rue avec le plus de problème de vitesse alors que la 52^e Rue semble plus apaisée pour les répondants



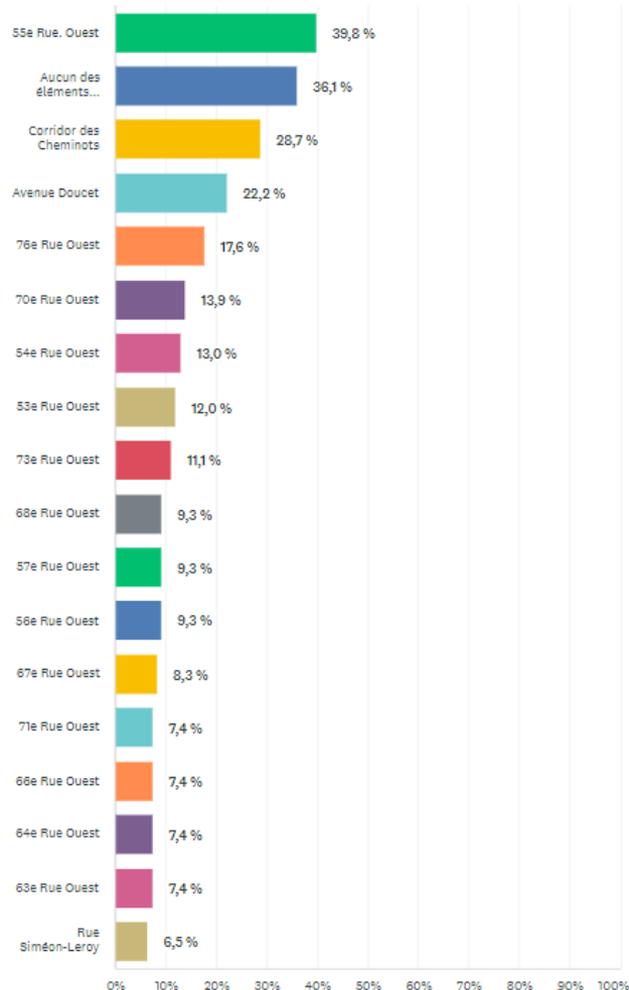
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Les intersections sont-elles dangereuses?

- Sur la **3^e Avenue Ouest**, les deux intersections les plus dangereuses est celle de la **55^e Rue** et celle du **Corridor des Cheminots**



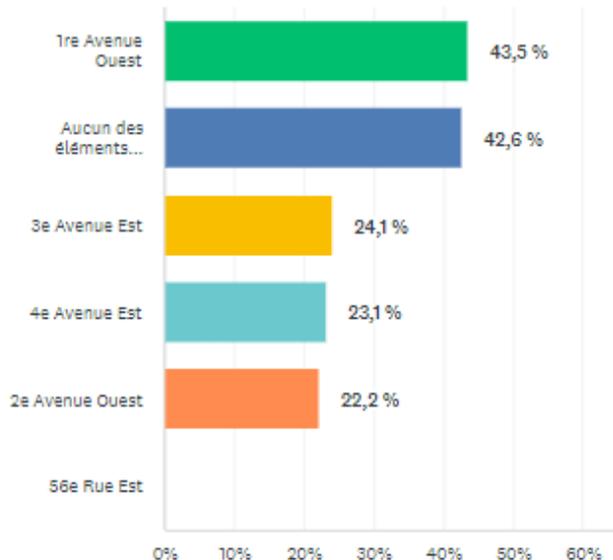
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Les intersections sont-elles dangereuses?

- Sur la **52^e Rue**, l'intersection la plus dangereuse est celle avec la 1^{ère} Avenue.



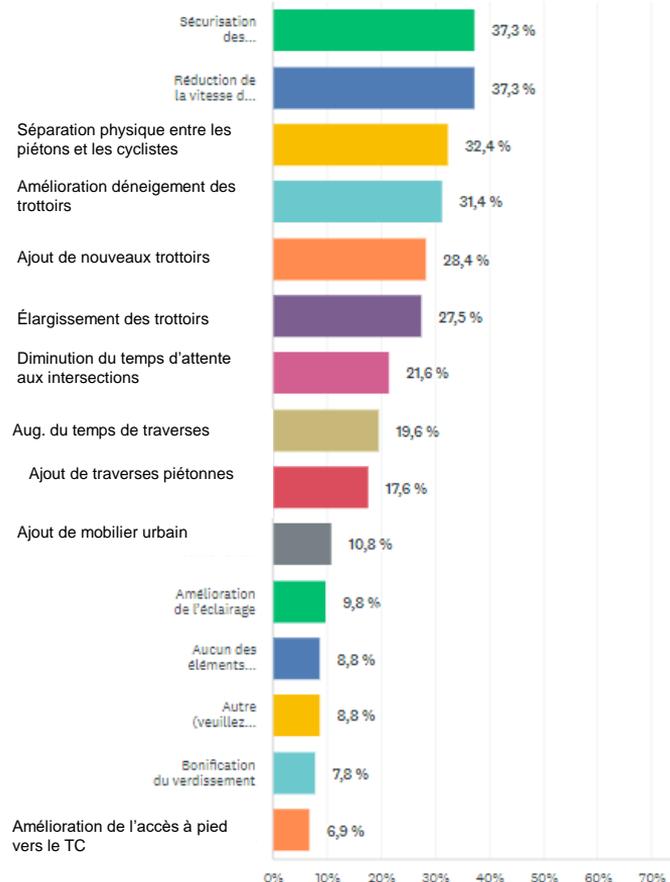
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les piétons?

- Les **trois** principales **priorités** pour les répondants sont:
 - Sécuriser** les intersections (37,3%)
 - Réduction** de la vitesse (37,3%)
 - Séparation physique** entre les piétons et les cyclistes (32,4%)



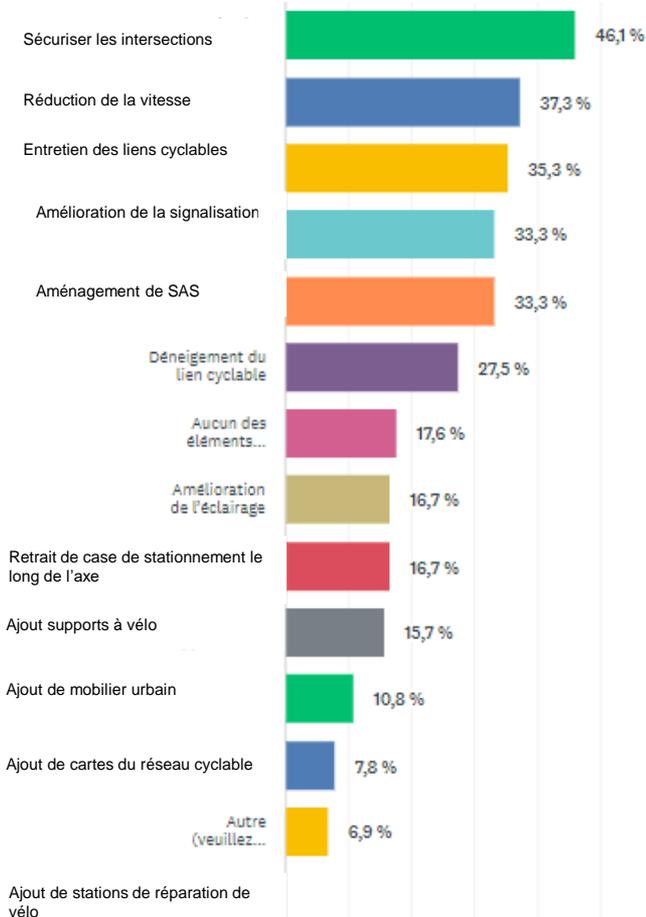
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Quelle est la priorité pour les cyclistes ?

- Les **trois** principales **priorités** pour les répondants sont:
 - **Sécuriser** les intersections (46,1%)
 - **Réduire** la vitesse (37,3%)
 - **Entretien** des liens cyclables (35,3%)



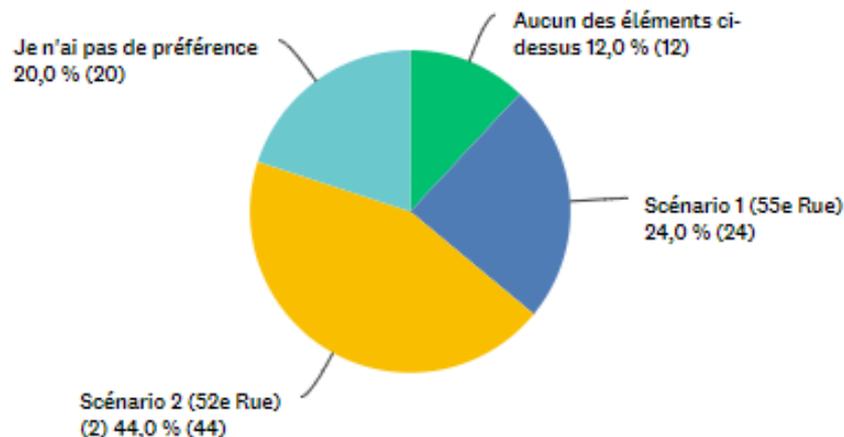
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Choix de rue entre la 52^e Rue et la 55^e Rue pour le CVC ?

- La **52^e Rue** est le scénario le plus populaire autant chez l'ensemble des répondants (44 %)



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Raisons du choix



Scénario 1 (55^e Rue)

- Accès au Corridor des Cheminots plus facile (4)
- Réduction du trafic sur la 55^e Rue (4)
- Améliorer la sécurité sur la 55^e Rue (3)
- Accès au réseau cyclable (3)
- Moins de trafic (3)
- Réduction vitesse (2)
- Lien plus direct vers la ville (2)

Scénario 2 (52^e Rue)

- Trop de trafic sur la 55^e Rue (25)
- Facilite l'accès à l'école (14)
- 55^e Rue est trop étroite (6)
- Lien plus direct (5)
- 52^e Rue est en bas de la côte donc topographie plus douce pour le virage (2)
- Lien déjà emprunté (2)

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Données d'avant-projet

Résultats du questionnaire en ligne

Commentaires recueillis (total de 46)

- Sécurité de la 3^e Av. Ouest (5)
- SVP pas d'augmentation de trafic sur la 52^e (École) (4)
- Content (4)
- Choix de scénario (4)
- Séparation physique vélo et auto (3)
- Repartage des voies automobiles nécessaires (3)
- Corridor des Cheminots déjà présents (2)
- Pas content, non aux projets pour les vélos (2)
- Présence policière et radar (2)





Mobilité
à vélo

CVC évolutif – 3^e Avenue Ouest *Interventions proposées*



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Interventions proposées en 2024

Principales interventions :

3^e Avenue Ouest

- Mise à niveau de pistes cyclables unidirectionnelles
- Réaffectation d'une voie entre la 52^e Rue et la 70^e Rue
- Ajout de baies de virage à la 55^e Rue

52^e Rue

- Mise à niveau de la chaussée désignée en piste cyclable bidirectionnelle entre 4^e Avenue Est et 4^e Avenue Ouest.
- Mise en sens unique de la 52^e Rue.

Interventions communes aux deux segments

- Ajout de balises (bollards)
- Ajout d'une zone tampon de sécurité
- Marquage et signalisation spécifiques pour les cyclistes
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle
- Ajustements à la programmation des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes

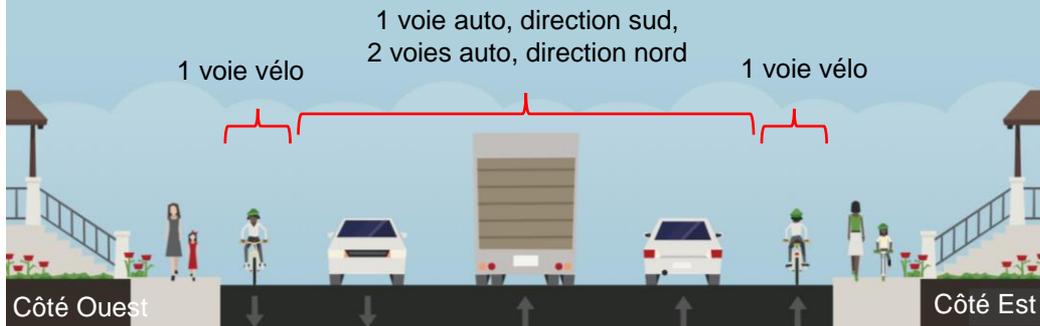


Exemple : CVC chemin Sainte-Foy

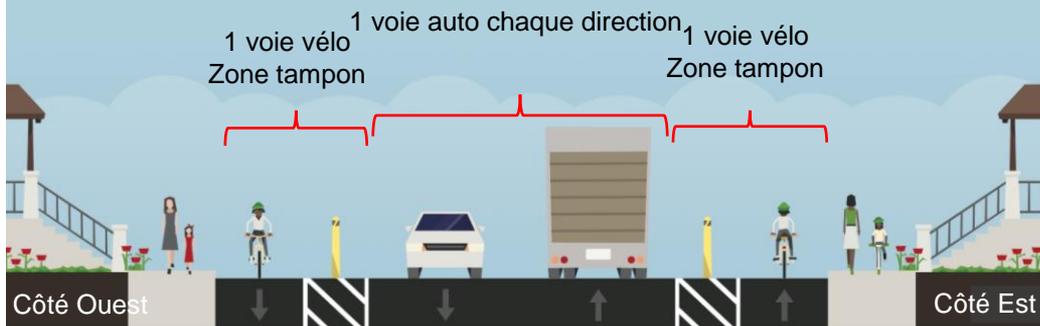
CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Interventions proposées en 2024 sur la 3^e Avenue Ouest

Situation actuelle



Situation projetée



Note: Pas d'élargissement de la rue possible dans le projet évolutif, l'implantation du projet doit se faire dans l'emprise disponible qui est limitée

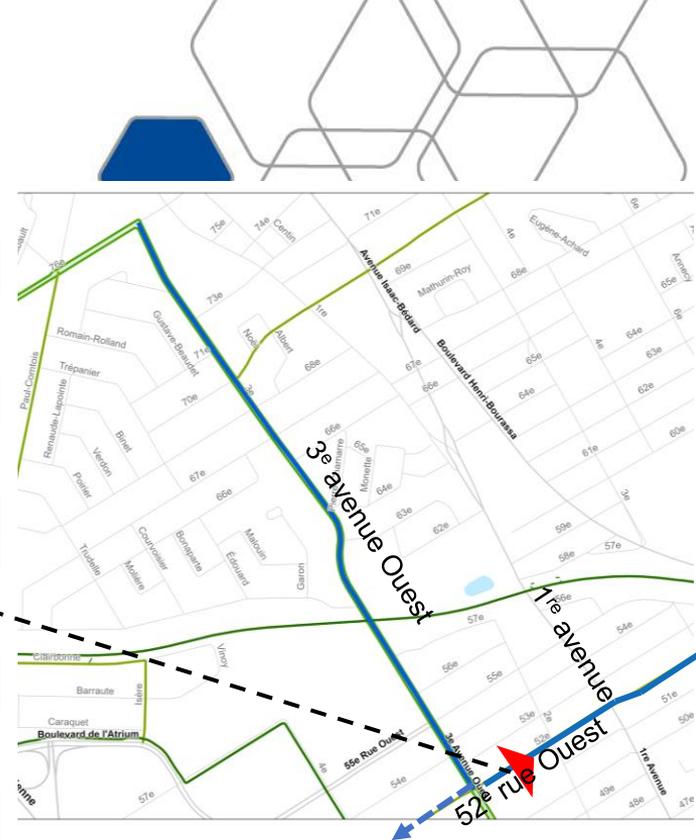
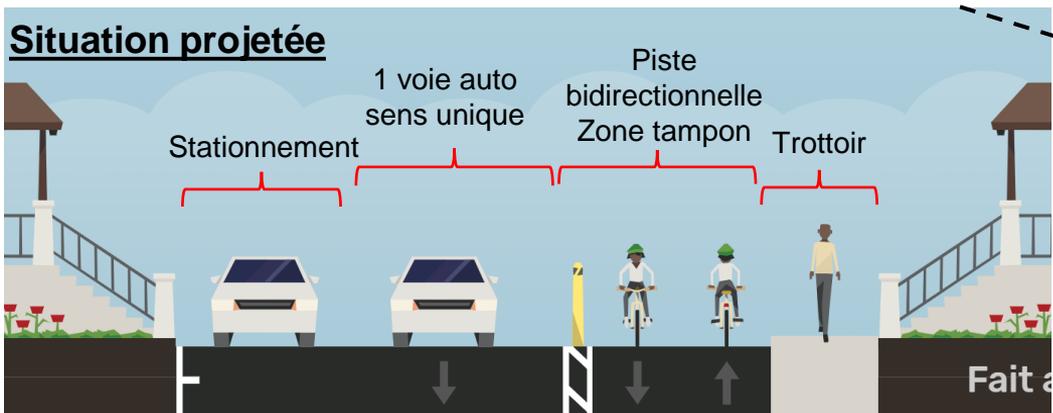
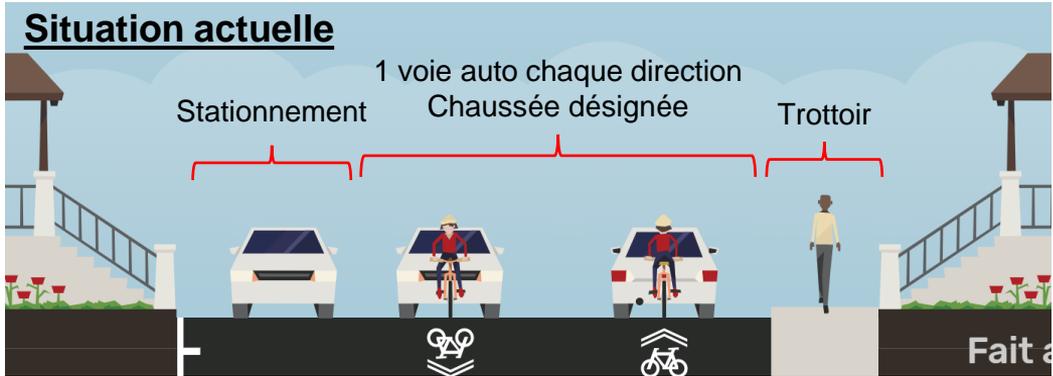
CVC 3^e Avenue antenne Ouest



CVC Charlesbourg - Centre-ville: perspective 3^e Avenue Ouest / 70^e Rue, secteur Charlesbourg

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Interventions proposées en 2024 sur la 52^e Rue



Note: Pas d'élargissement de la rue possible dans le projet évolutif, l'implantation du projet doit se faire dans l'emprise disponible qui est limitée



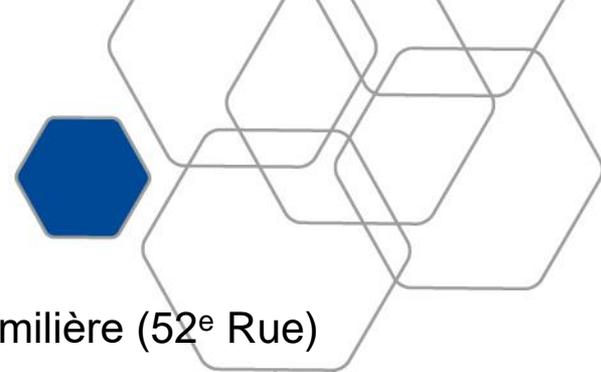
Mobilité
à vélo

CVC évolutif – 3^e Avenue antenne Ouest *Avantages et impacts appréhendés*



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés



Principaux avantages du projet :

- **Apaisement de la circulation** près de l'école de la Fourmilière (52^e Rue)
- **Opportunité de prolonger la piste bidirectionnelle** au-delà de l'axe CVC et de mettre à niveau la chaussée désignée sur la 52^e Rue Ouest à l'ouest de la 3^e Avenue Ouest.
- Réduction de la vitesse automobile
- Aucun impact sur la fluidité du transport en commun
- Impact négligeable sur les temps de parcours automobile
- Ajout d'un lien cyclable 4 saisons
- **Amélioration du confort et de la sécurité** des piétons
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Apaisement de la circulation près de l'école de la Fourmilière sur la 52^e Rue Ouest

- Mise en place d'un sens unique en direction Ouest à la hauteur de l'école
- Conservation du stationnement du côté nord de la rue
- Implantation de la piste bidirectionnelle côté sud de la rue, adjacente au trottoir et en lien direct avec l'école.
- **Diminution des débits automobile près de l'école**
- **Ralentissement** anticipé de la circulation près de l'école
- Bonification du marquage dans les intersections de la 3^e Avenue Ouest et de la 2^e Avenue Ouest
- **Ajout de temps de traverses des piétons à certaines intersections** et ajouts de feux pour les cyclistes



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Prolongement de la piste bidirectionnelle au-delà de l'axe CVC

- Connexion vers le quartier Lebourgneuf (axe cyclable existant)
- Dorénavant accessible en toute saison

↔ Corridor Vélo cité 3^e Avenue Ouest / 52^e Rue

↔ Prolongement des interventions sur 52^e Rue Ouest

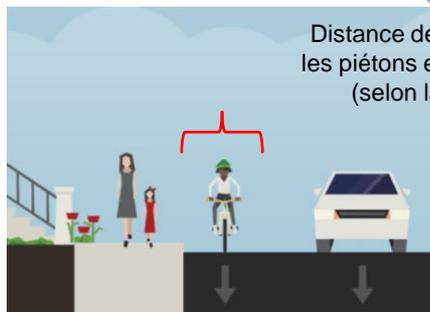


CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Amélioration du confort des piétons

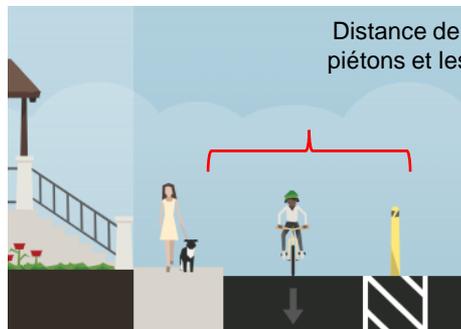
- Éloignement des piétons des véhicules
- Diminution du bruit, poussières et éclaboussures
- Augmentation des temps de traversée piétonne
- Diminution du temps d'attente de la phase piétonne



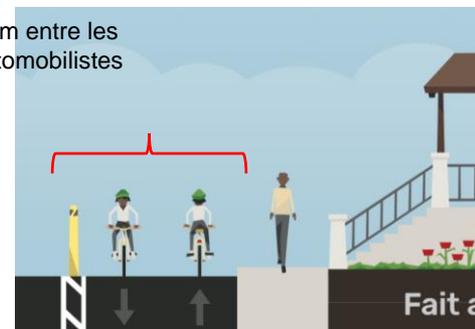
Situation actuelle – 3e Avenue Ouest



Situation actuelle – 52e Rue



Situation projetée - 3e Avenue Ouest



Situation projetée - 52e Rue

CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Impacts appréhendés - Accessibilité

Mise en sens unique de la 52^e Rue

- Parcours de transport scolaire pour l'école la Fourmilière affectés
- Impact sur la circulation automobile qui doit trouver d'autres cheminements

Mesures d'atténuation proposées

- Démarches avec l'école pour trouver les meilleures mesures d'atténuation
- Quartier bien maillé et offrant des alternatives aux déplacements



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Impacts appréhendés – Circulation

- **Analyse des modifications aux conditions de circulation sur la 3^e avenue Ouest pour mesurer l'impact sur le réseau routier**
- Analyse réalisée à l'aide d'un logiciel de simulation pour mesurer les impacts
 - Variation des débits de circulation
 - Variation des temps de déplacement
- **Situation projetée analysée et comparée à la situation actuelle**



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Impacts appréhendés – Circulation

Principaux constats

1. Surcapacité de la 3^e avenue Ouest de la 55^e Rue à la 70^e Rue
 - Au nord de la 55^e Rue: réaffectation de l'espace de la voie surcapacitaire pour permettre l'implantation des voies cyclables
2. Enjeu potentiel de fluidité automobile à l'intersection de la 55^e Rue et de la 3^e Avenue Ouest.
 - Maintien de deux voies direction nord entre 52^e Rue et 55^e Rue pour permettre le virage à gauche.

Impacts négligeables sur la circulation automobile

Augmentation de 25 secondes des temps de déplacement, en direction nord comme en direction sud entre la 52^e Rue et la 76^e Rue (temps de parcours moyen ≈ 4 min)



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Avantages et impacts appréhendés

Impacts appréhendés - Stationnement

- 245 espaces actuellement sur l'ensemble du tronçon
- Sur la 3^e Avenue Ouest :
 - 56 espaces, mais interdiction entre le 1^{er} mai et le 31 octobre
 - Changement dans la réglementation pour une interdiction sur toute l'année
- Sur la 52^e Rue Ouest :
 - 114 espaces (dont 20 cases avec interdictions partielles vis-à-vis l'école)
 - **54 espaces maintenus** après le réaménagement

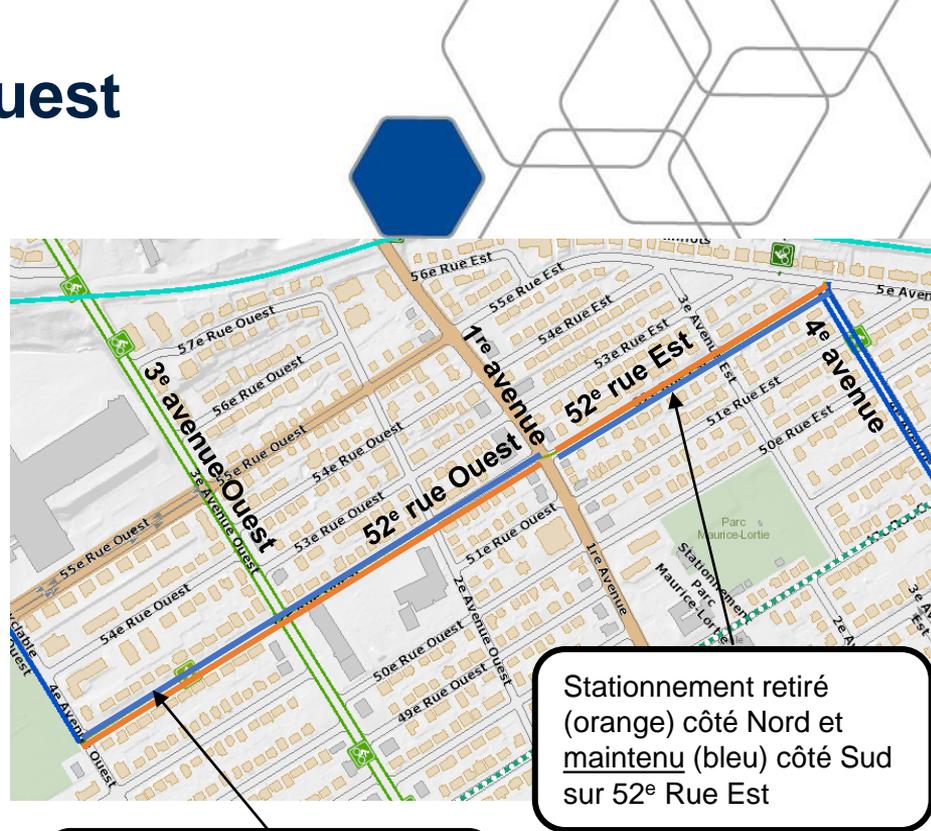
Les espaces côté nord de la 52^e Rue Ouest demeurent en place

- Sur la 52^e Rue Est :
 - 75 espaces
 - 35 espaces maintenus après le réaménagement

Les espaces côté sud de la 52^e Rue Est demeurent en place

Mesures d'atténuation proposées

- 89 espaces de stationnement sur rue maintenus
- Capacité de stationnement dans les rues du secteur et sur les propriétés privées





Mobilité
à vélo

CVC évolutif – 3^e Avenue antenne Ouest Prochaines étapes



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Prochaines étapes



- **Séance d'information et d'échanges avec les citoyens aujourd'hui le 6 mai**
- **Analyse des commentaires** reçus dans le cadre de la séance d'information et d'échanges avec les citoyens
- Finalisation des analyses techniques et de la **conception du projet**
- **Mise en place** du projet évolutif : **été 2024**
 - Suivi une fois les aménagements en place
 - Bonifications subséquentes selon le retour d'expérience



Mobilité
à vélo

CVC évolutif – 3^e Avenue antenne Ouest
Période de commentaires, questions et
échanges



CVC 3^e Avenue antenne Ouest

Période d'échanges



- Questions :
 - Qu'est-ce que vous aimez et qu'est-ce que vous aimez moins du projet présenté ? (avantages, inconvénients, enjeux)
 - Avez-vous des besoins à nous partager?