



Corridors
VivaCité

Aménagement d'un Corridor VivaCité

Rue Frank-Carrel – Avenue Branly – Rue de Belmont
(Du boulevard Charest Ouest au chemin Sainte-Foy)

Atelier d'échanges



19 février 2026

VILLE DE
QUÉBEC



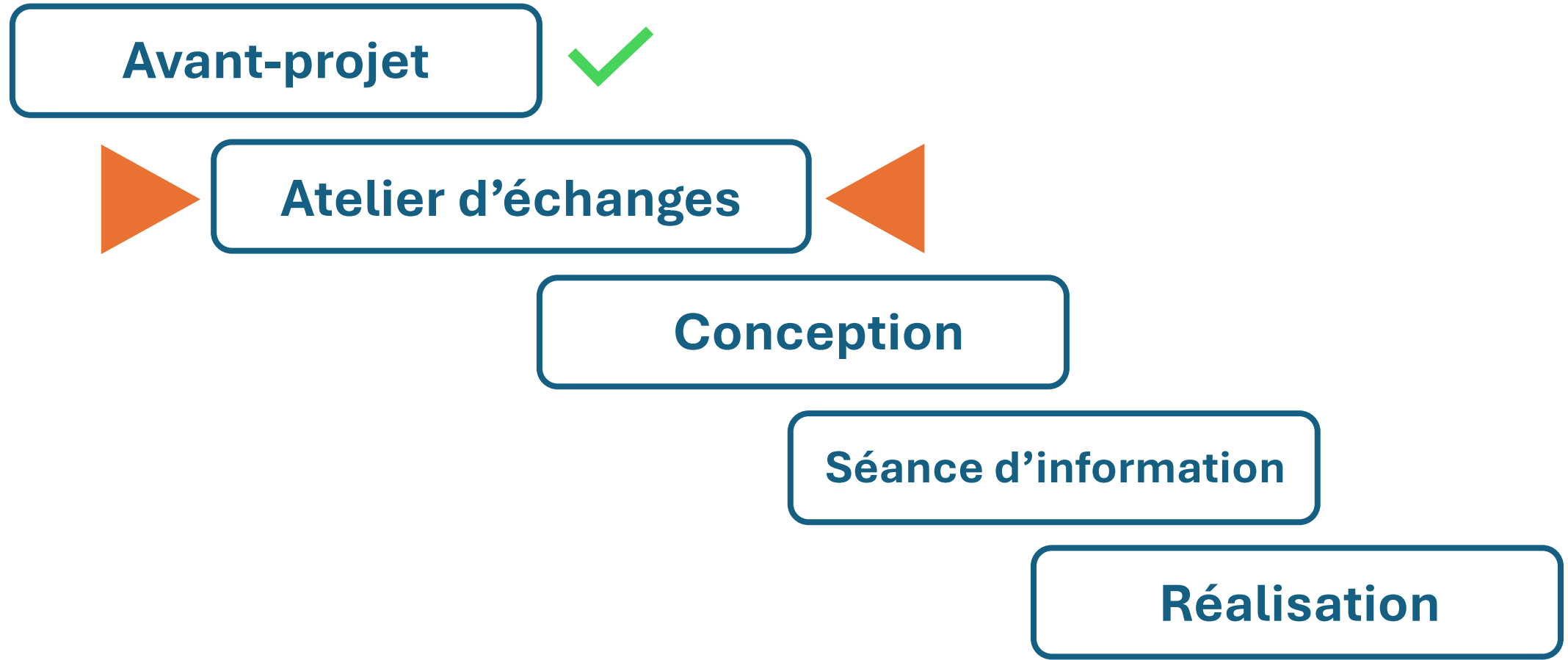
l'accent
d'Amérique

Objectifs de l'atelier d'échanges



- Présenter le processus et les objectifs du projet d'aménagement d'un **corridor VivaCité** dans la rue Frank-Carrel, l'avenue Branly et la rue de Belmont;
- Proposer un scénario d'aménagement;
- Obtenir vos **commentaires et vos idées** sur le projet et connaître vos besoins de déplacement pour les axes analysés.

Processus de projet



Ordre du jour

- Mise en contexte
- Aménagement d'un **corridor VivaCité** dans la rue Frank-Carrel, l'avenue Branly et la rue de Belmont
 - Présentation des données d'avant-projet
 - Scénario de référence et interventions proposées
 - Avantages et impacts appréhendés
 - Échéancier et prochaines étapes
- Période d'échanges



Mise en contexte

Mise en contexte

Pourquoi un corridor VivaCité?

- **Offrir plus d'options** de transport actif : la population bénéficie ainsi de plus de choix pour se rendre d'un point A au point B.
- 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 de tout le monde**.

Mise en contexte

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

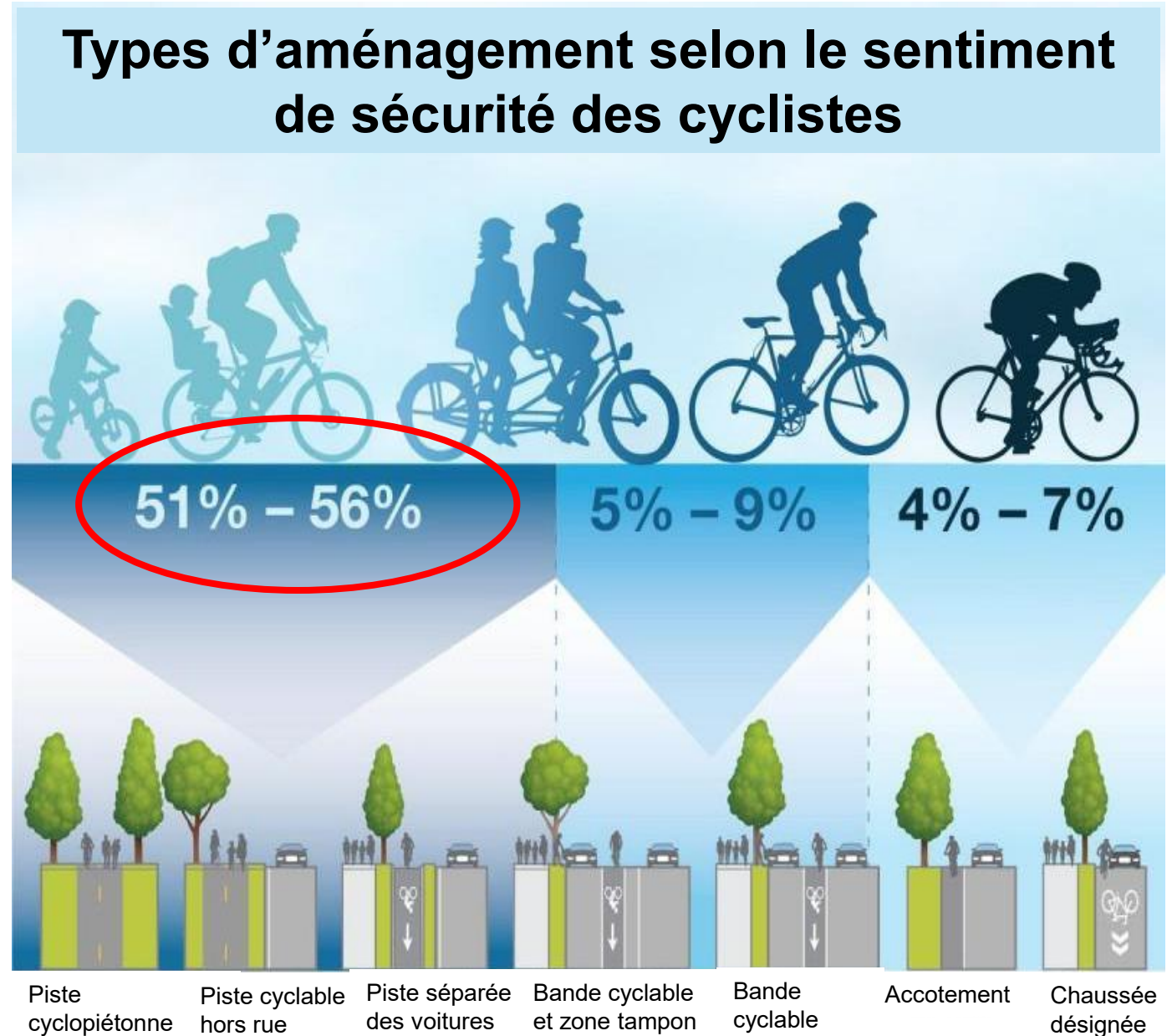
Corridors VivaCité

Pour qui?

Tous les types de cyclistes:

- Enfants
- Adultes
- Personnes âgées
- Cyclistes occasionnels ou chevronnés

Le schéma ci-contre représente les 72 % des personnes qui disent faire du vélo.



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

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Résultats des CVC – 2023-2025



- **29,1 kilomètres** implantés;
- Sur le chemin Sainte-Foy :
 - **Augmentation de 57 % d'achalandage cycliste** entre 2024 et 2025, avec une moyenne de 2 165 cyclistes par jour et des pointes à 4 307;
 - **Augmentation de 87 % d'achalandage piétonnier** entre 2024 et 2025;
- Depuis l'arrivée des CVC, **1 cycliste sur 7** poursuit sa pratique en hiver;
- **13 sites** accidentogènes corrigés;
- **7 écoles primaires et secondaires** desservies;
- 25 arbres plantés aux abords du CVC de la 4^e Avenue.

Travaux liés à des projets CVC 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 dans la rue Frank-Carrel, l'avenue Branly et la rue de Belmont



Corridors
VivaCité

- Rue Frank-Carrel, avenue Branly et rue de Belmont, entre le boulevard Charest Ouest et le chemin Sainte-Foy

- 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

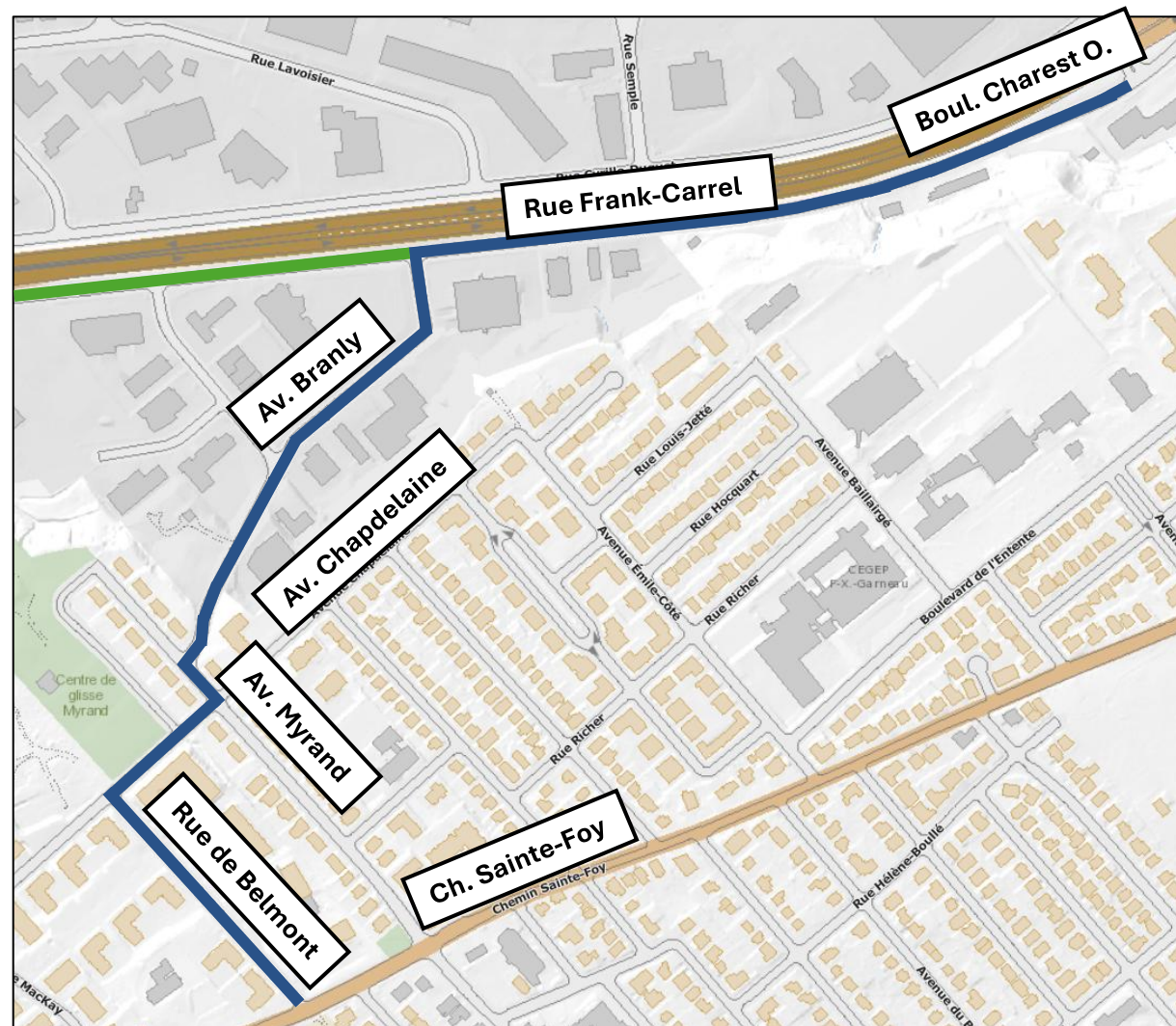
Total : 150 km



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.

Localisation du projet

- **Mise à niveau du lien cyclable existant en corridor VivaCité évolutif et permanent de 1,8 km :**
 - Empruntant la rue Frank-Carrel, l'avenue Branly, l'avenue Myrand, l'avenue Chapdelaine et la rue de Belmont;
 - Reliant ainsi le boulevard Charest Ouest au chemin Sainte-Foy;
- Devient un lien cyclable structurant, fonctionnel à l'année;
- Connexions avec le réseau cyclable régulier:
 - Université Laval/Chemin des Quatre-Bourgeois;
 - Frank-Carrel direction Ouest;
 - Rue Cyrille-Duquet et rue Semple.



Type de projet

Aménagement évolutif

- Améliore la sécurité des piéton(nes) et des cyclistes **sans travaux majeurs**
- Façon **rapide** d'implanter un lien cyclable
- **Interventions minimales** :
 - Bollards;
 - Marquage au sol;
 - Mobilier urbain (bancs, poubelles, bacs à fleurs etc.);
 - Réaménagements géométriques simples.
- Modifications aux **équipements et programmation des feux de circulation**



Aménagement permanent

- **Nécessite des travaux majeurs** souterrains ou en surface
- Multiples enjeux qu'il faut alors considérer:
 - Architecture du paysage;
 - Dénéigement;
 - Drainage des eaux pluviales;
 - Gestion de matières résiduelles;
 - Mobilité active;
 - Présence d'un parcours de transport en commun;
 - Sécurité routière.



Crédit photo: Ville de Montréal

Type de projet

Aménagement évolutif dans une rue existante

Exigences et contraintes

- 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 sans élargir la rue;
- Lorsque l'emprise d'un axe visé est limitée, **cinq options** se présentent pour créer de l'espace afin d'insérer un lien cyclable sans élargir la rue :
 - **Planter un sens unique** selon la situation pour récupérer l'espace de la voie libérée et maintenir du stationnement si l'espace le permet;
 - **Mettre en place une vélorue** lorsque les débits véhiculaires le permettent;
 - **Réaffecter l'espace** d'une voie de circulation excédentaire;
 - **Retirer des espaces de stationnement** d'un ou des deux côtés de la rue selon la situation pour récupérer de l'espace;
 - **Sécuriser les intersections.**



Largeur (emprise) définie et limitée des rues existantes



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet

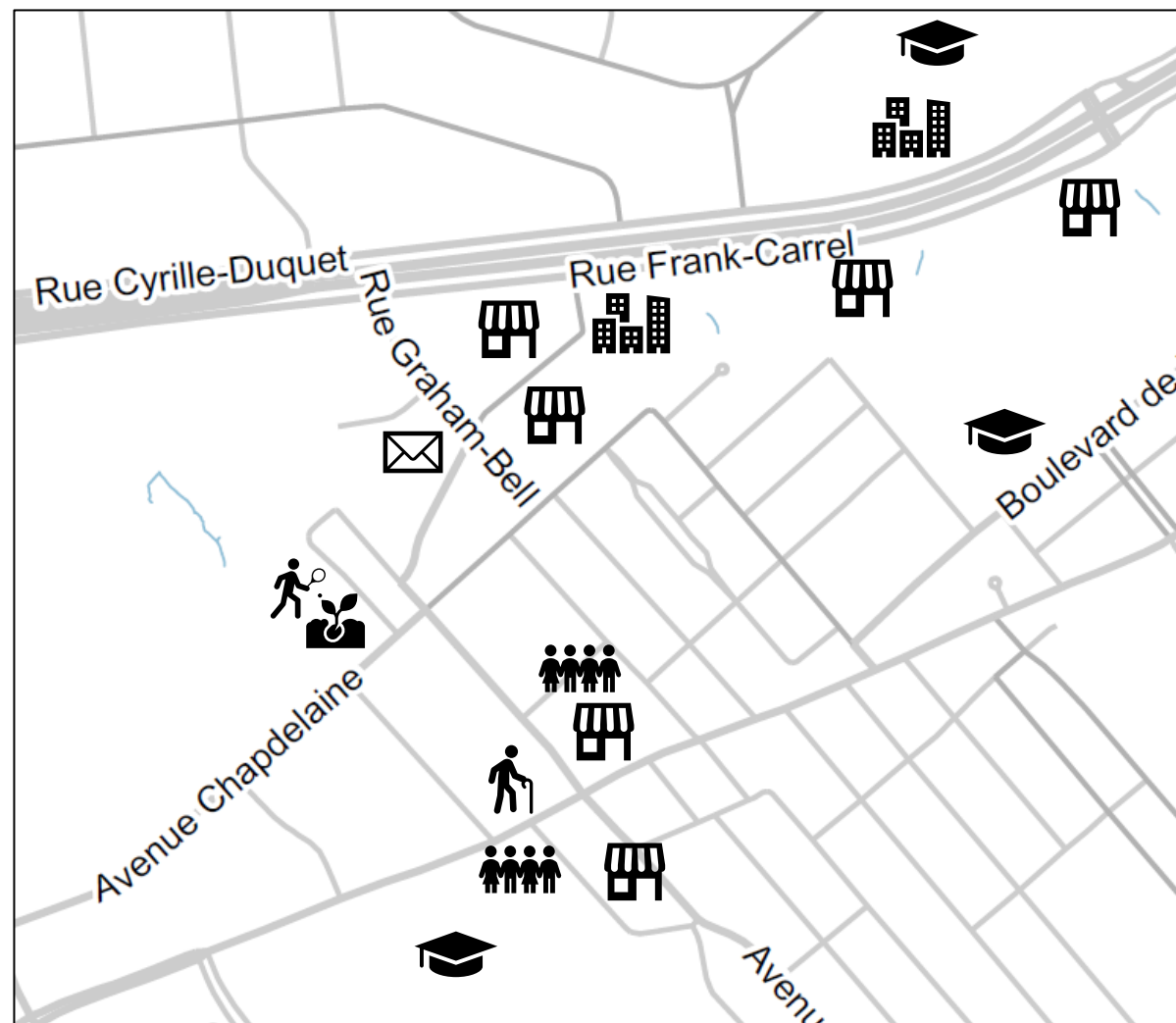
CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet



Environnement humain

- Plusieurs commerces et entreprises sur l'axe
- Plusieurs lieux d'éducation et d'emplois
 - Campus de l'Université Laval
- Milieux de vie dense et mixtes
- Lieux de loisirs et de vie communautaire
 - Centre de glisse Myrand / Tennis Myrand
 - Jardin communautaire Saint-Thomas-d'Aquin



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet



Préoccupations et propositions citoyennes recueillies dans le cadre de la consultation publique sur la Vision de la mobilité active (volet « Piétons et piétonnes » en 2022):

- Aménager une zone sécuritaire pour piétons et piétonnes du boulevard Charest à l'avenue Branly (accessible toute l'année);
- Prolonger le trottoir de l'avenue Branly jusqu'à la rue Frank-Carrel.

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet



Préoccupations et propositions citoyennes recueillies dans le cadre de la consultation publique sur la Vision de la mobilité active (volet « Vélo » en 2022):

- Aménager deux bandes cyclables unidirectionnelles;
- Difficulté pour les cyclistes de traverser sécuritairement les intersections:
 - Boulevard Charest et rue Frank-Carrel;
 - Rue Frank-Carrel et avenue Branly;
- La bande bidirectionnelle sur Frank-Carrel devrait être surélevée afin de protéger les cyclistes circulant en sens inverse de la circulation.

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet



Demandes citoyennes formulées au 311 depuis 2020

Rue Frank-Carrel

- Ajouter un arrêt obligatoire à l'intersection avec l'avenue Branly;
- Sécuriser la traversée du boulevard Charest Ouest, entre les rues Cyrille-Duquet et Frank-Carrel;
- Sécuriser la bande cyclable en hiver.

Avenue Branly

- Ajouter des arrêts obligatoires à l'intersection de la rue Graham-Bell.

Avenue Myrand

- Ajouter des arrêts obligatoires à l'intersection avec l'avenue Branly.

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet



Transport en commun

- Parcours 107 *(sera aboli en mars 2026)*
- Parcours 18
 - *La direction *Gare du palais* du parcours 18 empruntera la rue Chapdelaine, l'avenue Branly et la rue Graham-Bell au lieu de Nérée-Tremblay en mars 2026
- 9 arrêts d'autobus sur l'axe

Sécurité routière

- Aucun site accidentogène répertorié sur le tracé
- **224 accidents** entre 2013-2023, dont 4 (2 %) incluant au moins une personne à pied ou à vélo.



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Données d'avant-projet



Stationnement sur rue

Rue Frank-Carrel, avenue Branly et avenue Chapdelaine

- Stationnement déjà interdit en période estivale (1^{er} avril au 14 novembre)
- En période hivernale, le côté de la rue où le stationnement est interdit est en alternance
 - Lun-Mer-Ven : Stationnement interdit du côté sud
 - Mar-Jeu : Stationnement interdit du côté nord

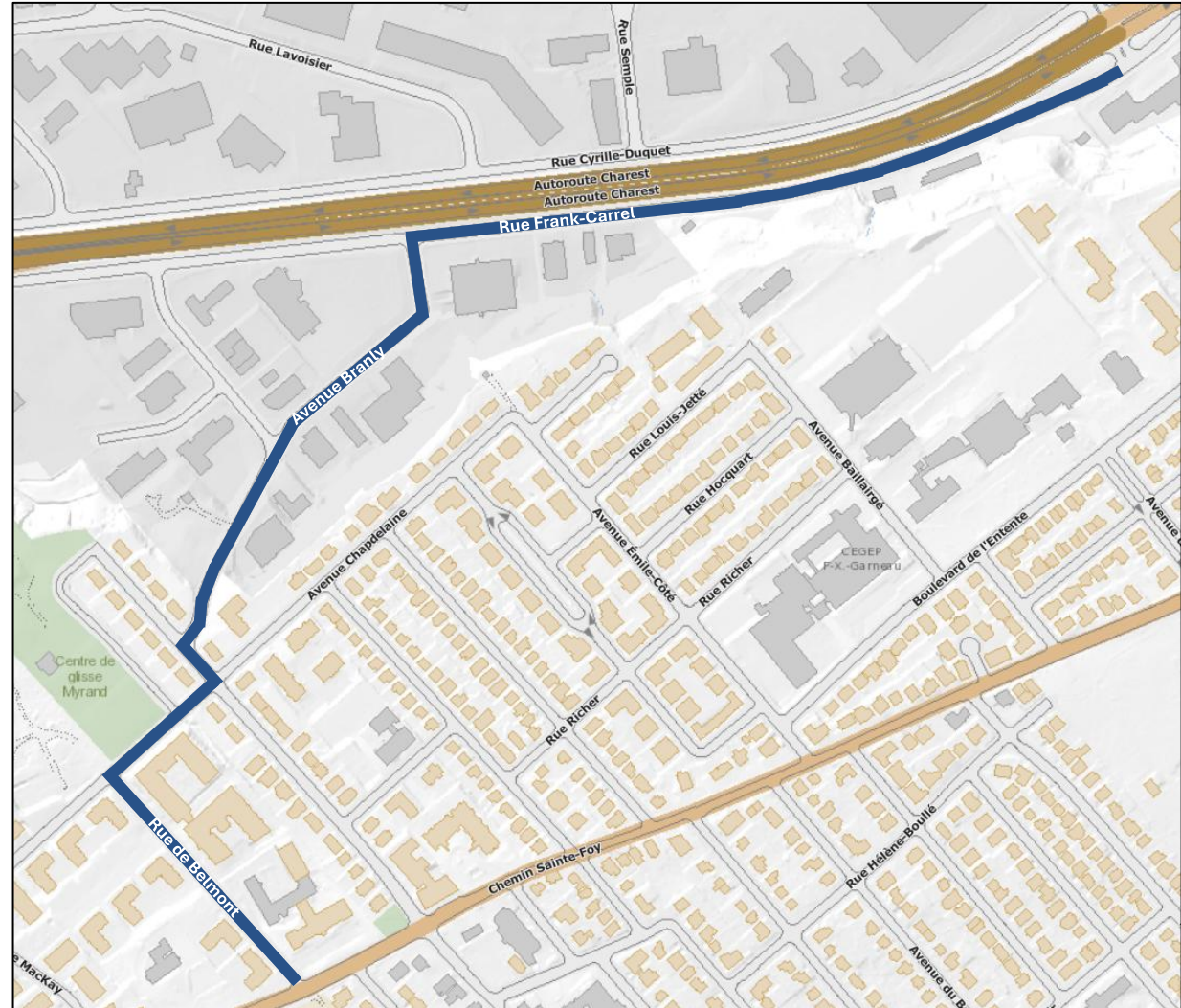
Rue de Belmont

- Stationnement permis pour une période de 120 minutes, entre 8 h et 20 h, du lundi au samedi

Occupation du stationnement

- Taux d'occupation moyen de 5 % sur l'axe où le stationnement est permis

*La rue de Belmont est toutefois la plus occupée par rapport aux autres tronçons du projet.





CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

État de la situation actuelle

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

État de la situation actuelle



- Le lien cyclable est sous-standard et est **non protégé** physiquement;
- La géométrie actuelle **ne permet pas l'entretien quatre saisons**;
- **Les véhicules empiètent** dans la bande cyclable;
- **La vitesse** pratiquée des véhicules est élevée;
- Le milieu urbain est **peu convivial pour les modes actifs, surtout les piétons et piétonnes**;
- La montée/descente des usagers et usagères du transport en commun **présente des enjeux de cohabitation** dans la voie cyclable ou en bordure de rue (aucun trottoir aménagé).





CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé
Section permanente

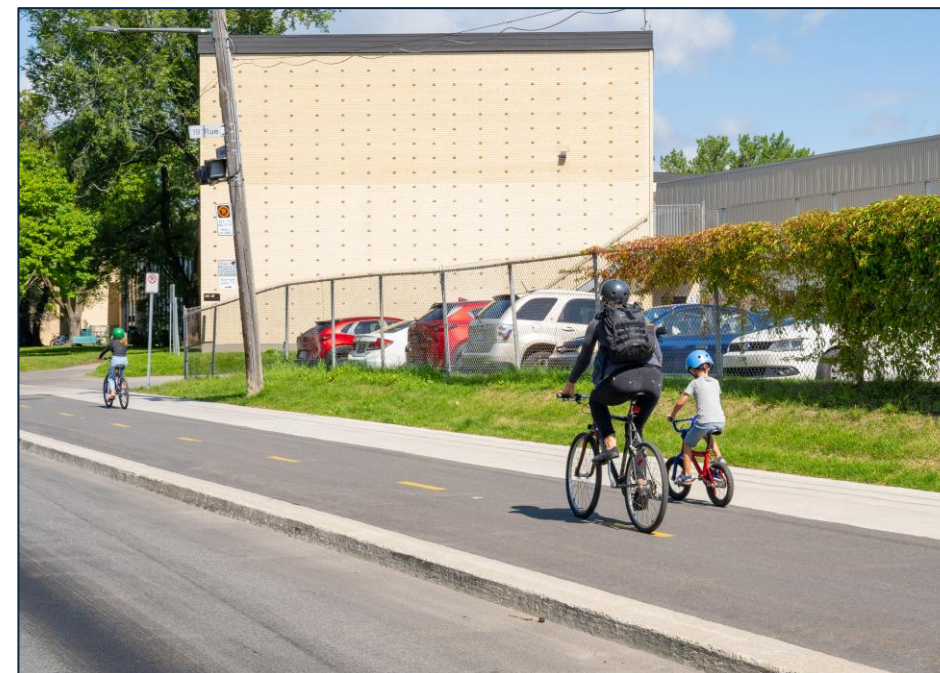
CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Rue Frank-Carrel (Charest à Branly)



Principales interventions proposées

- Mise à niveau **permanente** de la bande cyclable bidirectionnelle dans la rue Frank-Carrel, entre le boulevard Charest Ouest et l'avenue Branly
 - Piste surélevée à pleine hauteur protégée par une zone tampon en béton
- Ajout d'un **nouveau trottoir** sur le côté sud de la rue Frank-Carrel, entre l'avenue Branly et le boulevard Charest O.
 - Demande citoyenne récurrente
 - Amélioration de l'accès aux arrêts d'autobus du RTC
- Aménagement d'un **quai d'embarquement d'autobus**



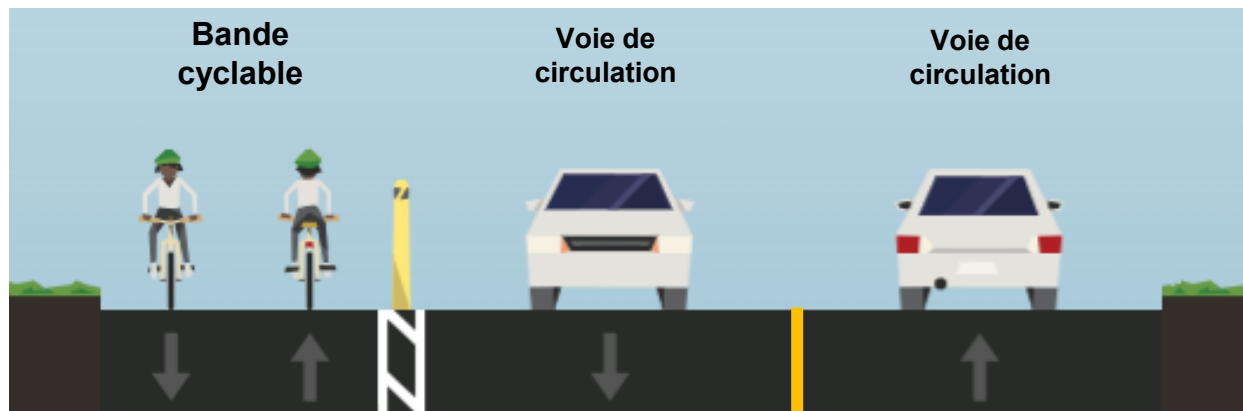
*Exemple de piste pleine hauteur:
8^e Avenue, quartier du Vieux-Limoilou*

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

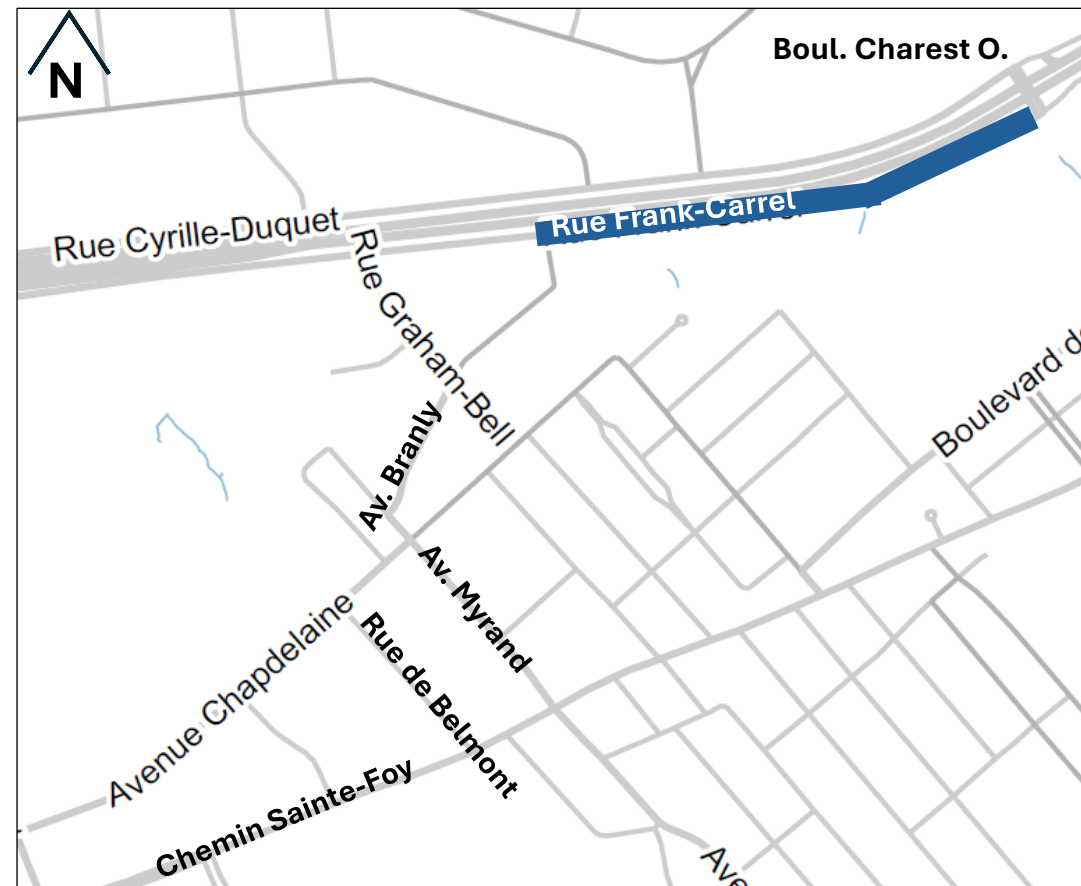
Scénario proposé – Rue Frank-Carrel (Charest à Branly)



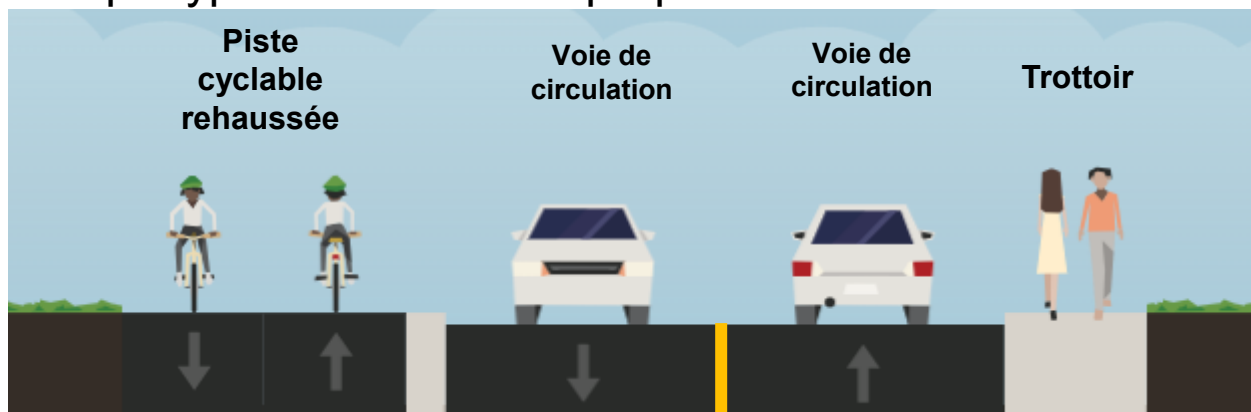
Coupe type de la situation actuelle



Rue Frank-Carrel, entre le boul. Charest Ouest et l'avenue Branly (647 m)

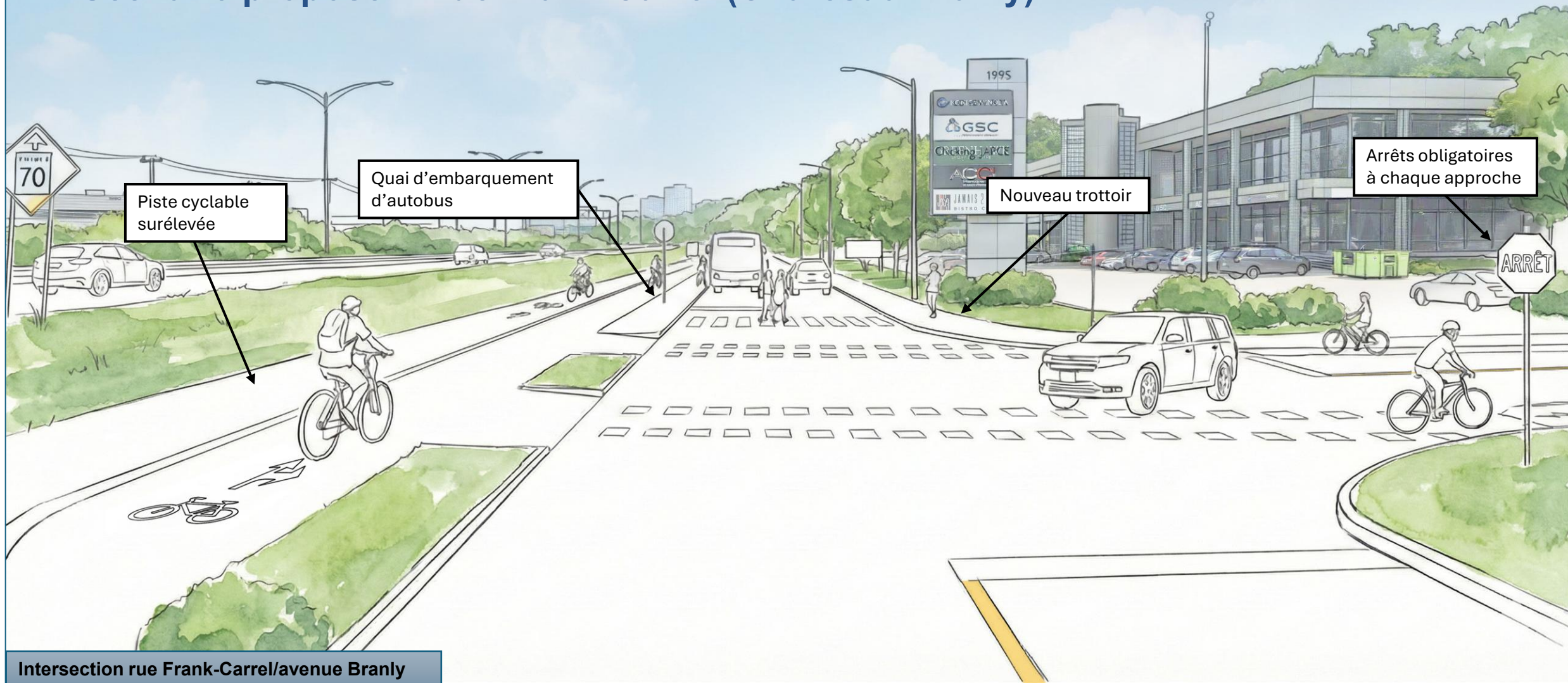


Coupe type de la situation proposée



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Rue Frank-Carrel (Charest à Branly)



Intersection rue Frank-Carrel/avenue Branly

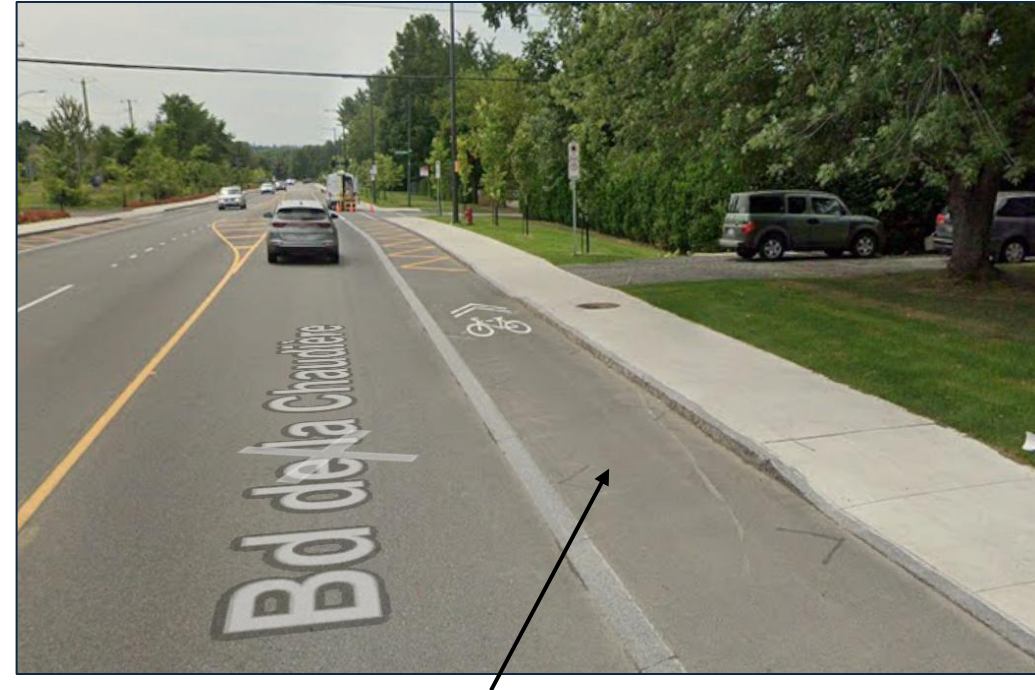
CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Avenues Branly et Myrand



Principales interventions proposées

- Mise à niveau **permanente** des pistes cyclables unidirectionnelles sur l'avenue Branly et l'avenue Myrand
 - Piste surélevée à mi-hauteur protégée par une zone tampon en béton
- Ajout d'un **nouveau trottoir** sur l'avenue Branly entre les rues Graham-Bell et Frank-Carrel
 - **Prolongement du trottoir existant** sur l'avenue Branly (Actuellement situé entre l'avenue Myrand et la rue Graham-Bell)
 - **Cheminement piéton sécuritaire et continu** du Chemin Sainte-Foy au boulevard Charest O.

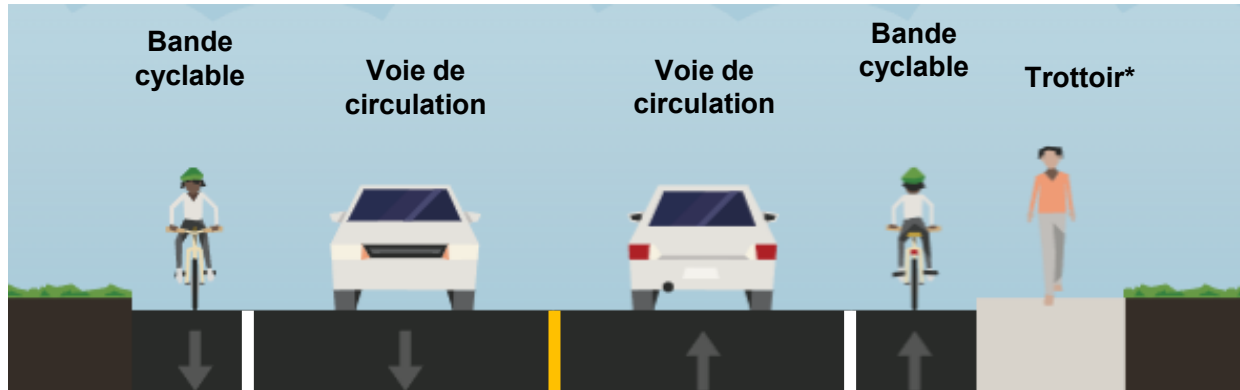


*Exemple d'une piste à mi-hauteur :
Boulevard de la Chaudière, 2021*

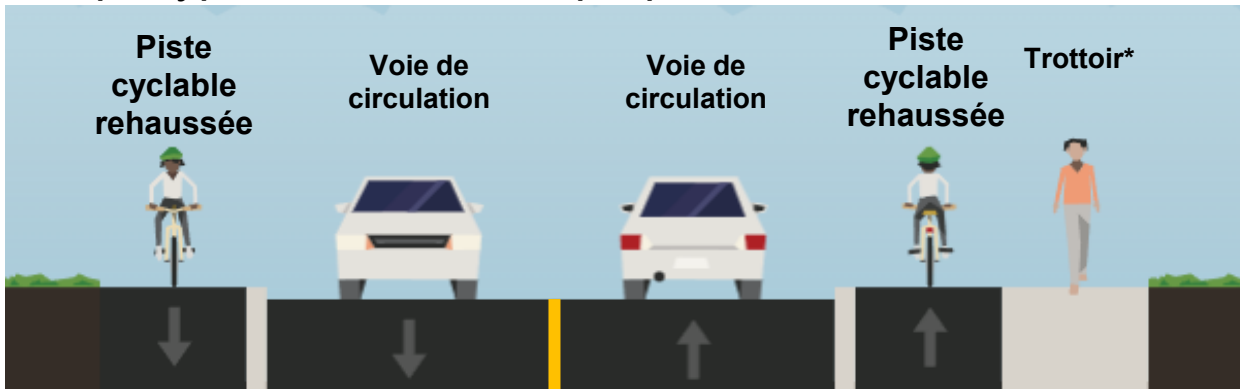
CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Avenue Branly (de Frank-Carrel à Myrand)

Coupe type de la situation actuelle

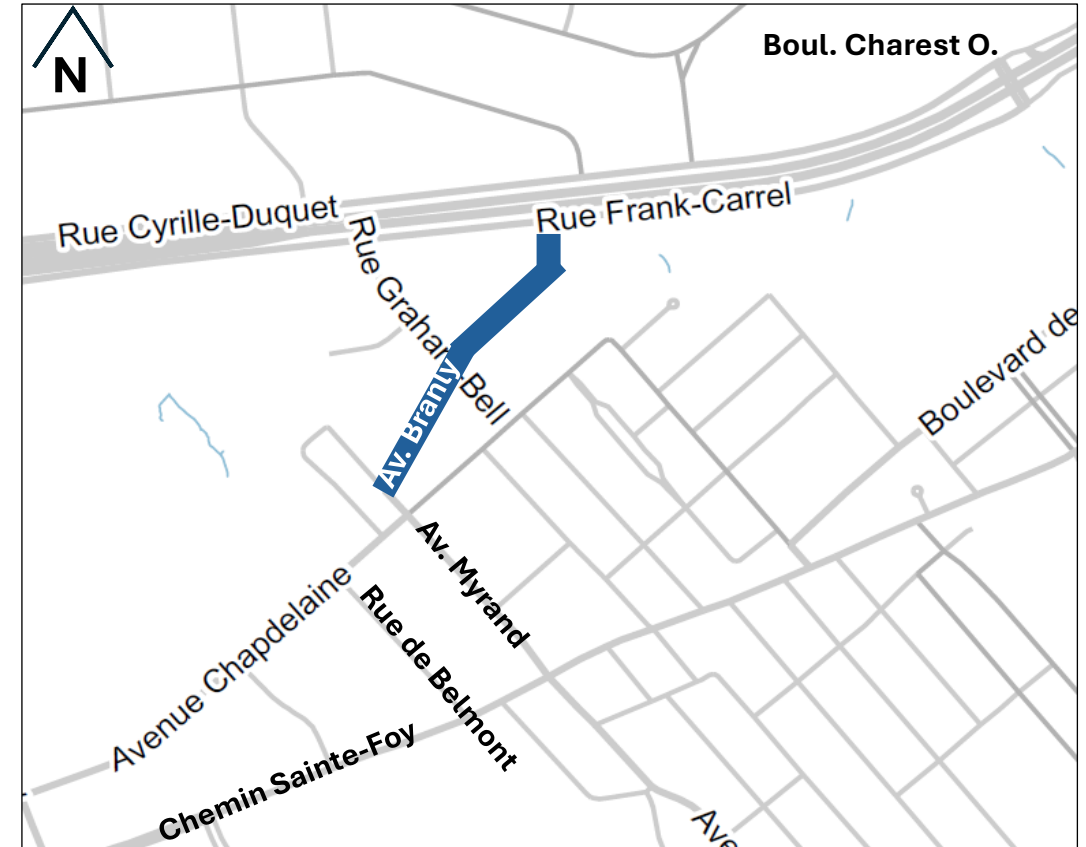


Coupe type de la situation proposée



*Présentement, le trottoir de l'avenue Branly est situé entre l'avenue Myrand et la rue Graham-Bell. Il est proposé de le prolonger vers l'est, jusqu'à la rue Frank-Carrel.

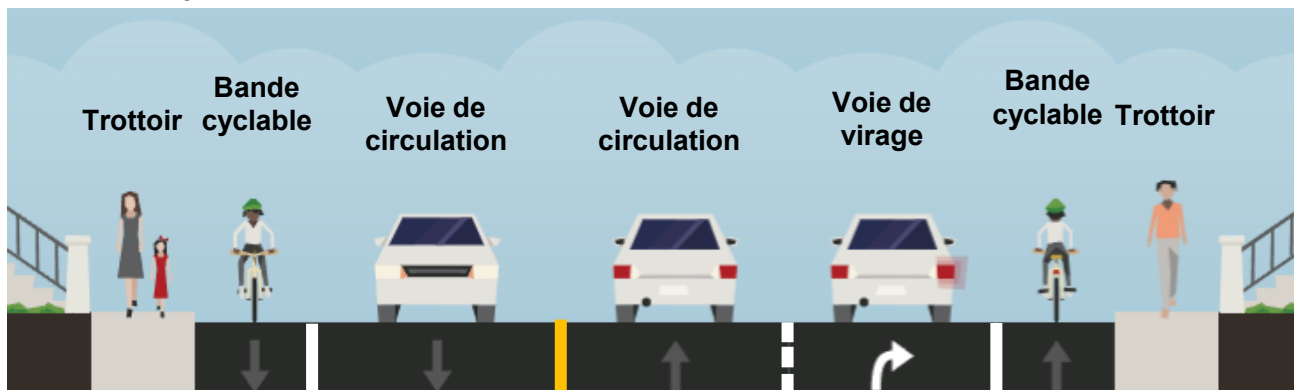
Avenue Branly, entre la rue Frank-Carrel et l'avenue Myrand (500 m)



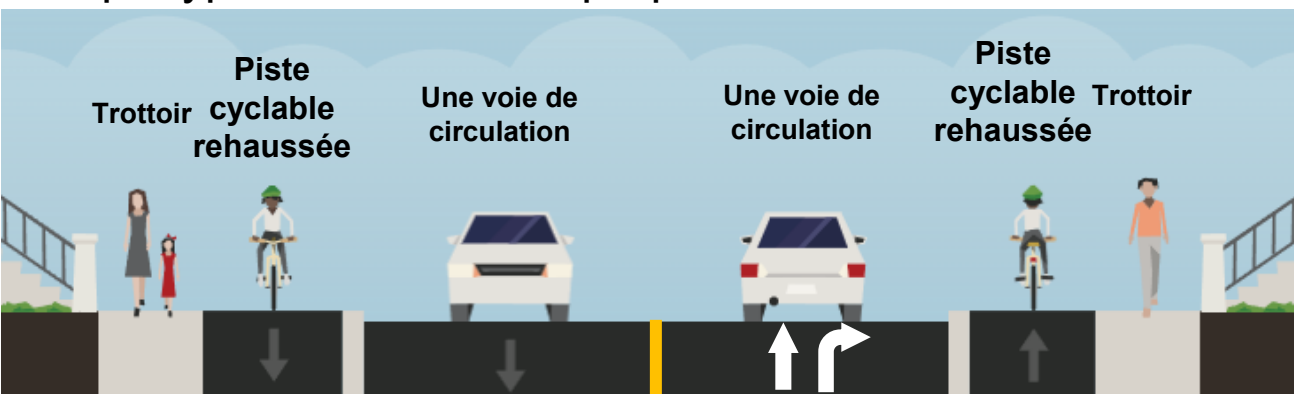
CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Avenue Myrand (de Branly à Chapdelaine)

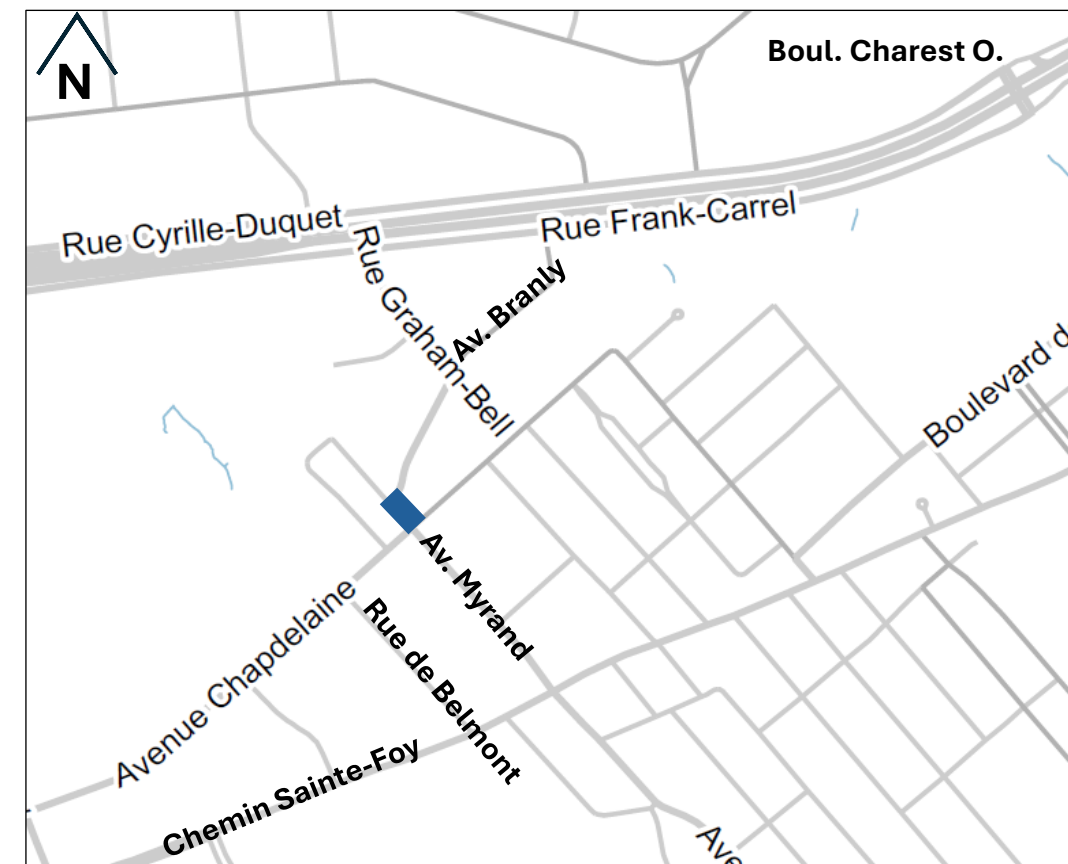
Coupe type de la situation actuelle



Coupe type de la situation proposée



Avenue Myrand, entre l'avenue Branly et l'avenue Chapdelaine (48 m)





CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé
Section évolutive

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Avenue Chapdelaine (de Myrand à de Belmont)



Principales interventions proposées

- Mise à niveau **évolutive** du lien cyclable existant sur l'avenue Chapdelaine;
 - **Élargissement des bandes cyclables** et **ajout d'une zone tampon avec balises réfléchissantes** sur l'avenue Chapdelaine



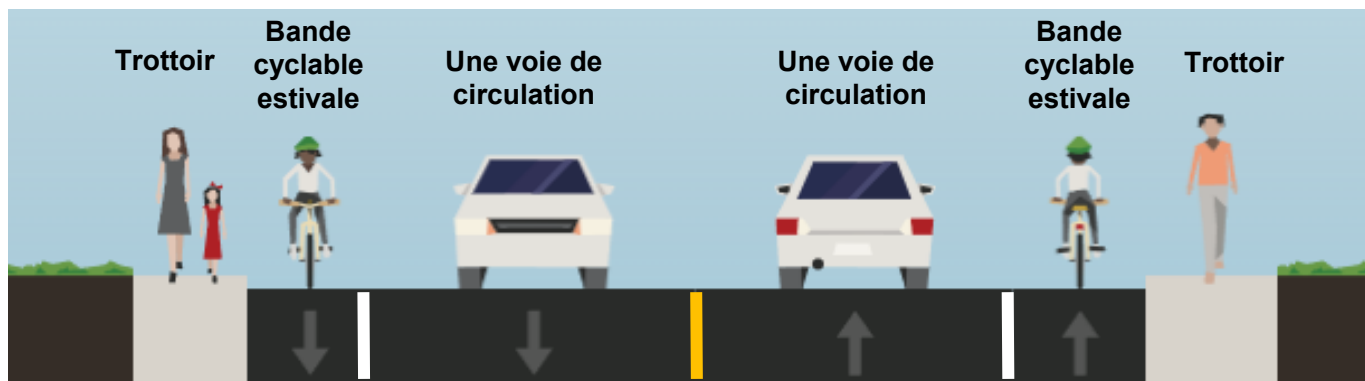
***Exemple d'aménagement évolutif :**
CVC Canardière / Sainte-Anne, 2025*

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

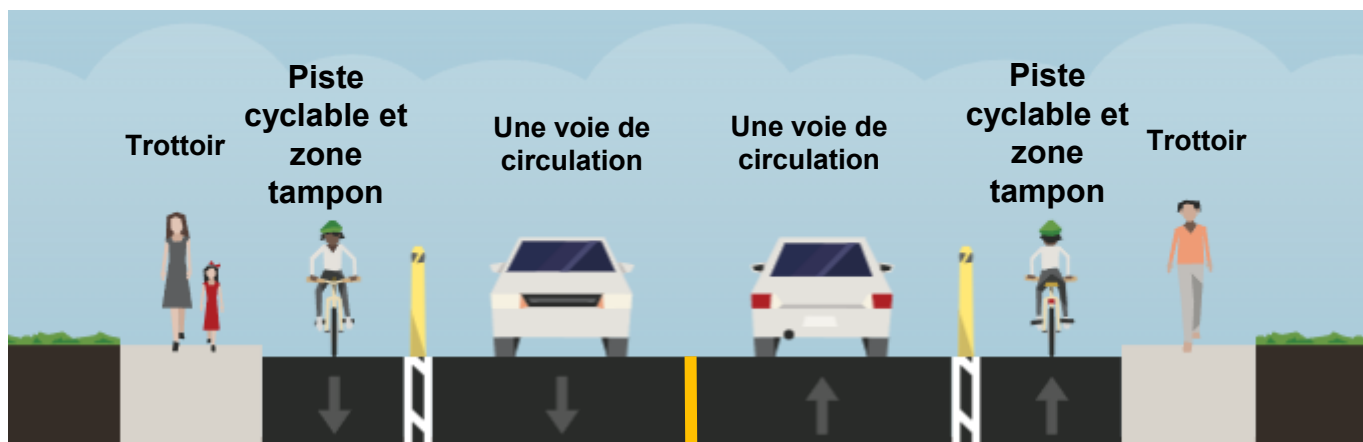
Scénario proposé – Avenue Chapdelaine (de Myrand à de Belmont)



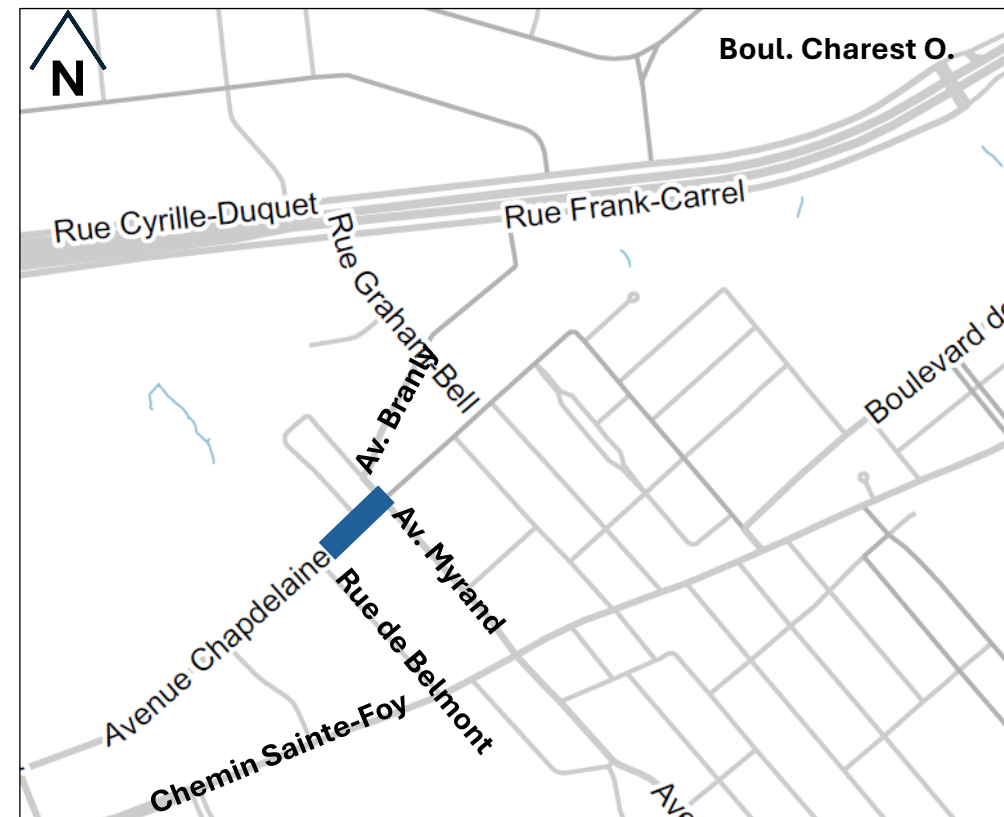
Coupe type de la situation actuelle



Coupe type de la situation proposée



Avenue Chapdelaine, entre Myrand et Belmont (140 m)



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Rue de Belmont (de Chapdelaine à Sainte-Foy)



Principales interventions proposées

- **Mise à niveau du marquage et de la signalisation** sur la rue de Belmont, sans autres modifications



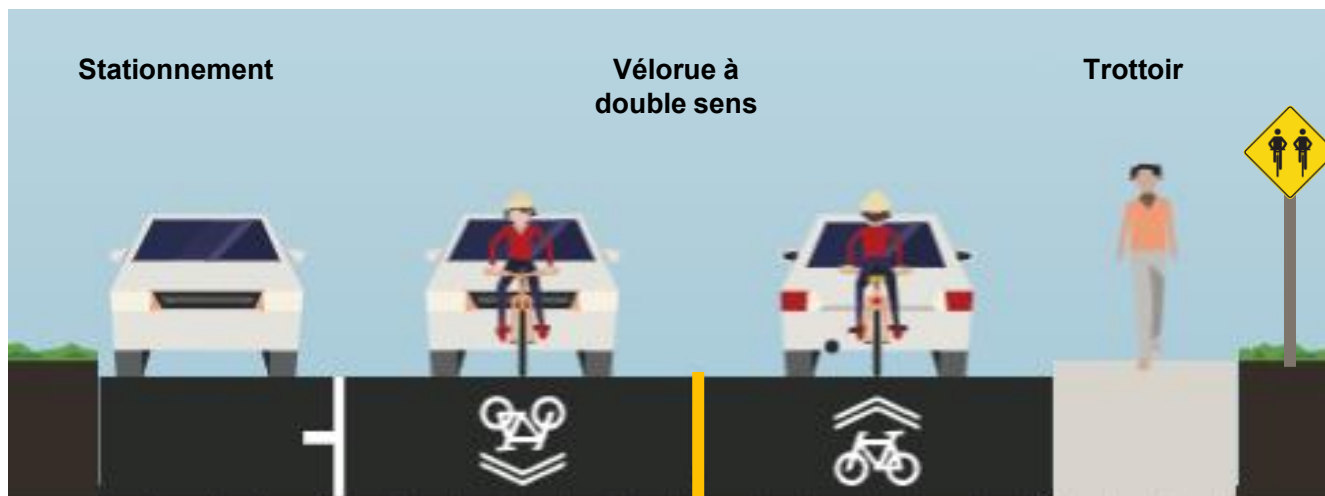
Situation actuelle sur la rue de Belmont

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Scénario proposé – Rue de Belmont (de Chapdelaine à Sainte-Foy)

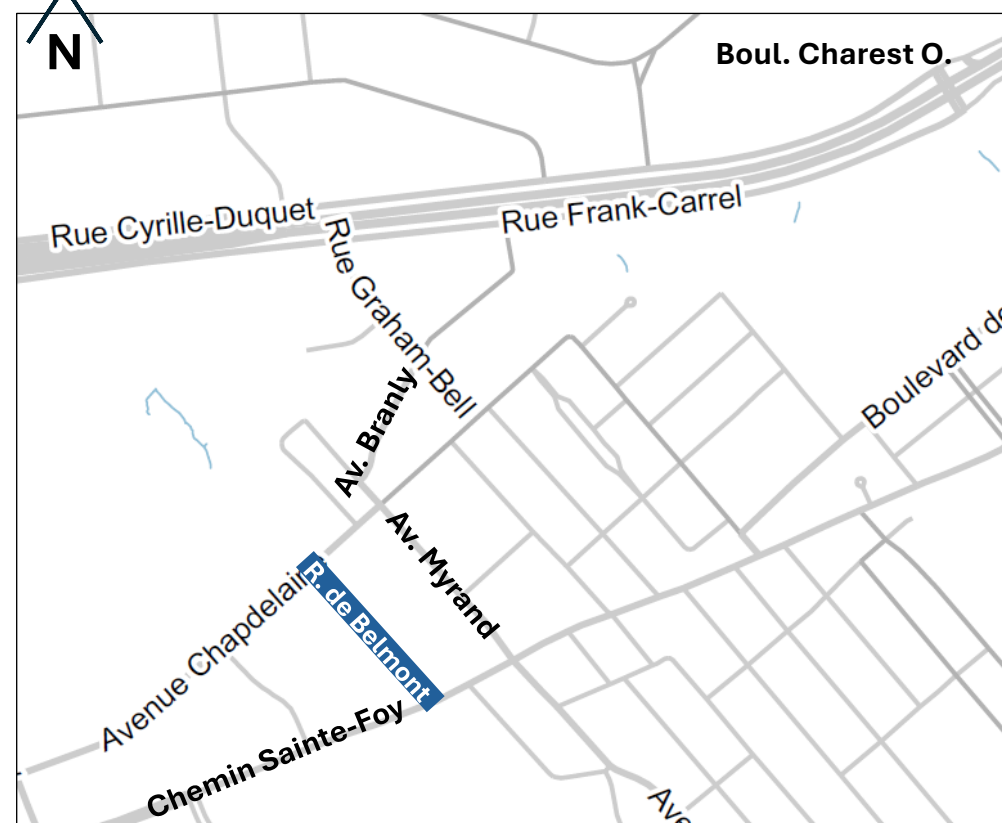


Coupe type de la situation proposée



- La rue de Belmont est présentement une chaussée désignée, elle sera dorénavant une Vélorue, où le partage des voies sera maintenu.
- Les interventions prévues sur l'axe pour ce faire vont **améliorer la visibilité et le confort du cycliste (ajout de marquage et de signalisation)** tout en maintenant le stationnement sur rue.

Rue de Belmont, entre Chapdelaine et Ch. Sainte-Foy (286 m)





CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Avantages et impacts
appréhendés

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Avantages et impacts appréhendés



Principaux avantages appréhendés:

- Mise à niveau du lien cyclable pour le rendre confortable et sécuritaire quatre saisons
- Maintien de la circulation automobile dans les deux sens sur l'ensemble du tracé
- Accès maintenu aux stations àVélo
- Amélioration des cheminements piétonniers
- 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 piétons et des cyclistes
- L'ensemble des arrêts d'autobus seront accessible universellement

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)

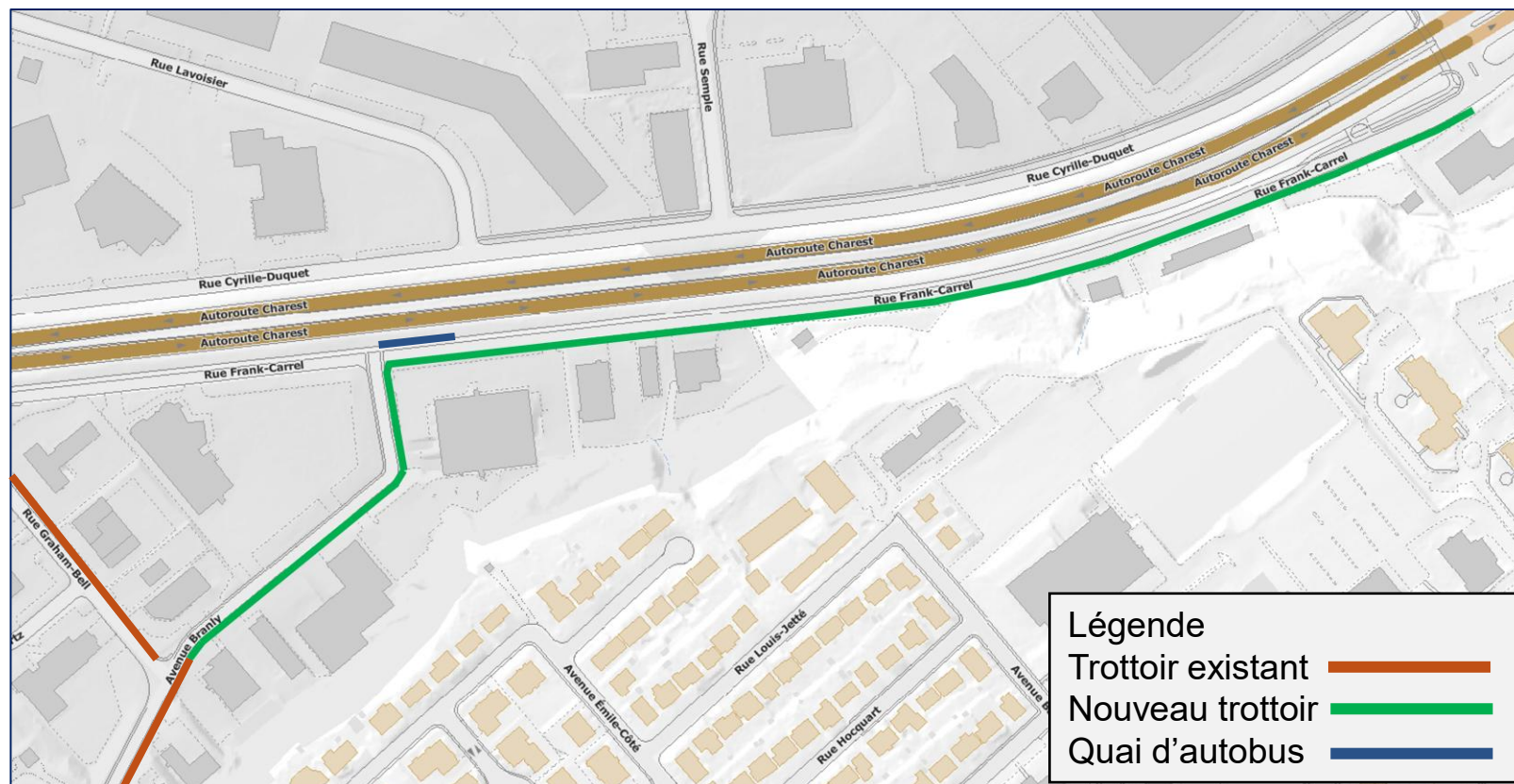
CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Avantages et impacts appréhendés



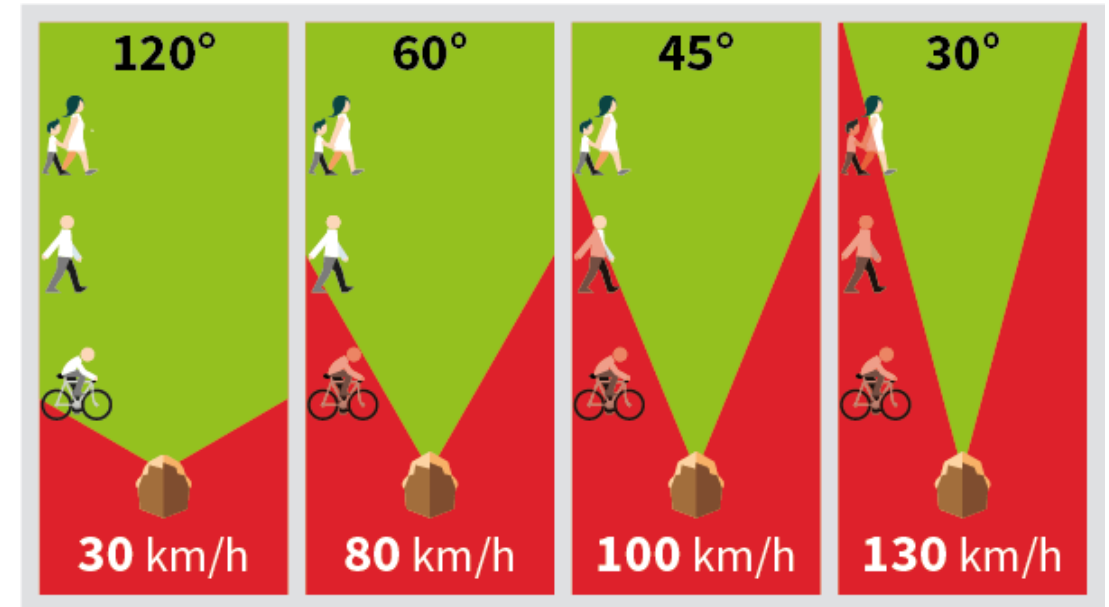
Amélioration des cheminements piétonniers

- **Ajout d'un nouveau trottoir** de 760 m sur la rue Frank-Carrel, entre Charest O. et Branly
- **Ajout d'un nouveau trottoir** de 260 m sur l'avenue Branly, entre Frank-Carrel et Graham-Bell
- Ajout d'un **quai d'embarquement d'autobus** à l'intersection entre Frank-Carrel et Branly
- **Amélioration de la sécurité** des usagers du transport en commun



Amélioration de la visibilité des piétons et des cyclistes

- La réduction de la largeur des voies de circulation induit une réduction de la vitesse pratiquée
- Effet d'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 Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Avantages et 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 sur la rue Chapdelaine
- Récupération de l'espace de certaines cases de stationnement sur rue pour permettre l'insertion de pistes cyclables unidirectionnelles

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

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Avantages et impacts appréhendés



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

- Collaboration étroite entre le RTC et la Ville pour la sensibilisation des conducteurs et ajustements sur l'aménagement lorsque requis



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Avantages et impacts appréhendés



Récupération de l'espace de certaines cases de stationnement sur rue

Le stationnement est présentement interdit sur la majorité de l'axe en période estivale. En fonction des choix de conception à venir, il est anticipé qu'il ne soit plus possible de se stationner également en hiver sur les tronçons suivant :

- Rue Frank-Carrel, entre le boul. Charest O. et l'avenue Branly
- Avenue Branly entre rue Frank-Carrel et Rue Graham-Bell
- Avenue Chapdelaine entre avenue Myrand et rue de Belmont

Mesures d'atténuation proposées

- **Maintien de l'ensemble des espaces de stationnement** sur la rue de Belmont
- Réalisation **d'analyses d'occupation de stationnement** dans le secteur élargi pour nous assurer que **l'offre** de stationnement dans les rues arrière et transversales demeure cohérente avec **la demande**
- Après la mise en place du projet, **suivi des données** d'occupation du stationnement et **ajustements** si requis



CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Prochaines étapes

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Prochaines étapes



- **Analyse des commentaires des citoyens** reçus dans le cadre de cet atelier d'échange
- **Consultation des parties prenantes (organismes, propriétaires riverains, etc.)** : Hiver et printemps 2026
- **Conception technique du projet** : Hiver 2026 à hiver 2027
- **Rencontre d'information pour présenter le projet final** : Printemps 2027
- **Réalisation visée** : Été et automne 2027



CVC Frank-Carrel – Branly - Belmont

Période d'échanges

CVC Frank-Carrel – Branly – de Belmont

Période d'échange



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 ?



Merci