



Corridors  
VivaCité

# Aménagement d'un corridor VivaCité

CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est  
(Boul. Henri-Bourassa à la 79<sup>e</sup> rue)

Séance d'information



27 mai 2025

VILLE DE  
**QUÉBEC**



*l'accent*  
d'Amérique

# Objectifs de la séance d'information



- À la suite de l'atelier d'échange du 17 février dernier et des commentaires citoyens reçus, cette séance d'information vise à vous **présenter la version finale du projet** d'aménagement d'un **corridor VivaCité évolutif** sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est dans le secteur Charlesbourg
- La séance vise également à vous informer concernant les **étapes de réalisation et l'échéancier**
- *Le contenu de mise en contexte présenté lors de l'atelier d'échanges de février dernier ne sera pas répété aujourd'hui, [il demeure accessible dans la présentation du 17 février 2025](#) disponible sur le site web de la Ville.*

# Sujets présentés

- Aménagement d'un **corridor VivaCité** sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est
  - Présentation sommaire 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

**Avant-projet**

**Atelier d'échanges**

17 février 2025

**Conception**

**Séance d'information**

**Réalisation**



# Aménagement d'un CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Définition d'un corridor VivaCité



Les corridors VivaCité sont des axes:

- Sécuritaires et **confortables** pour tous les usagers de la rue, 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

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## 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 et mobilier urbain
  - réaménagements géométriques simples
  - modifications aux équipements et programmation des feux de circulation
- **Projet modifiable facilement selon le retour d'expérience et les suivis terrain qui permet de le faire évoluer dans le temps**



### 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 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Type de projet

### Aménagement d'un CVC évolutif dans une rue existante

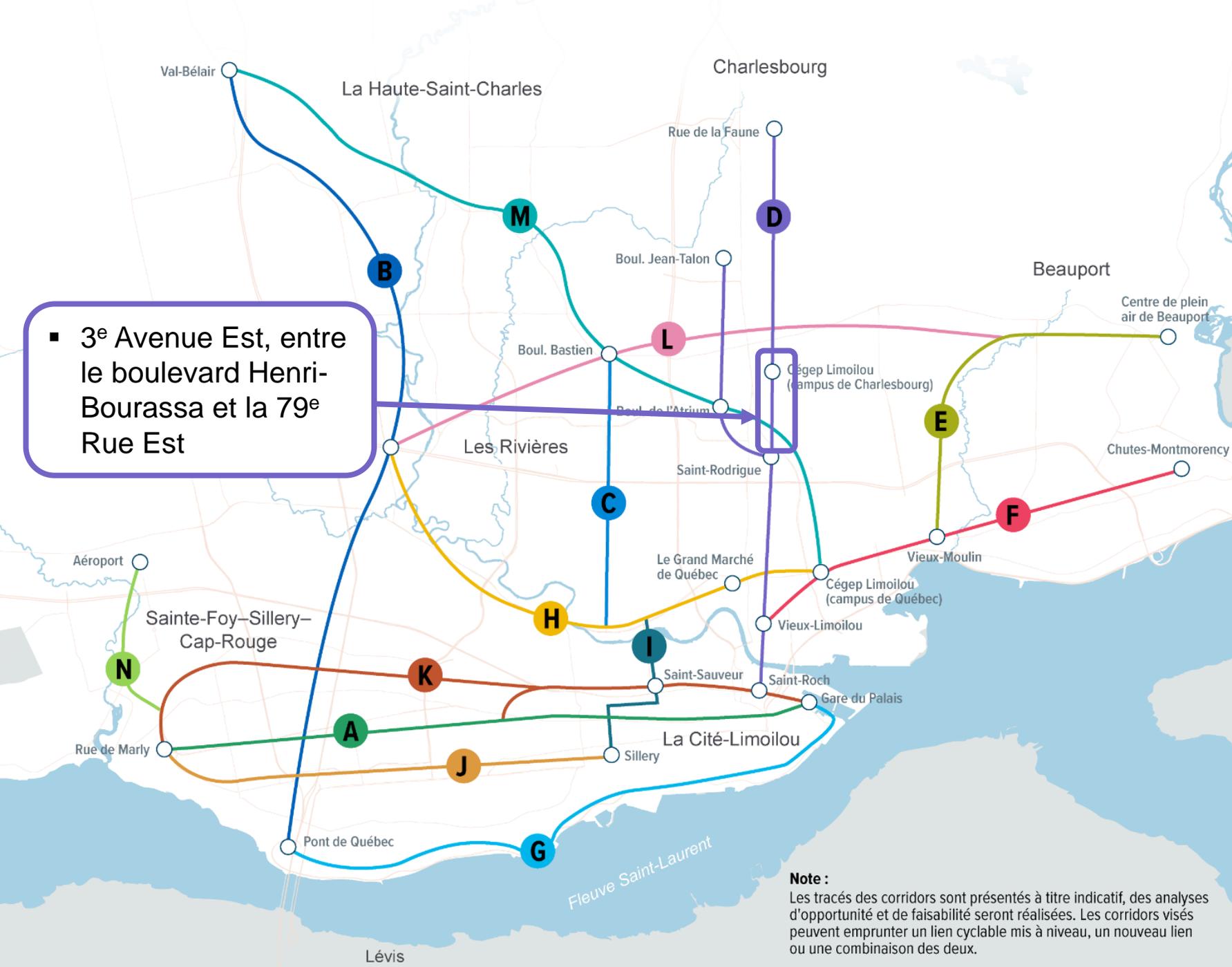
- Le cadre bâti des rues nous impose **une largeur définie et limitée** pour l'aménagement
- Pour implanter un corridor VivaCité évolutif **sans travaux majeurs**, il faut travailler en fonction de l'emprise disponible
- Permits d'être **flexible** sur l'aménagement et **bonifier les aménagements plus rapidement**
- Lorsque l'emprise d'un axe visé est limitée, **des 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 selon la situation
  - **Apaisement de la circulation** pour permettre la cohabitation des cyclistes et des automobilistes



Largeur (emprise) définie et limitée des rues existantes

IL N'Y A AUCUNE MISE EN SENS UNIQUE  
DE PRÉVUE DANS LE CADRE DU PROJET

▪ 3<sup>e</sup> Avenue Est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la 79<sup>e</sup> Rue 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

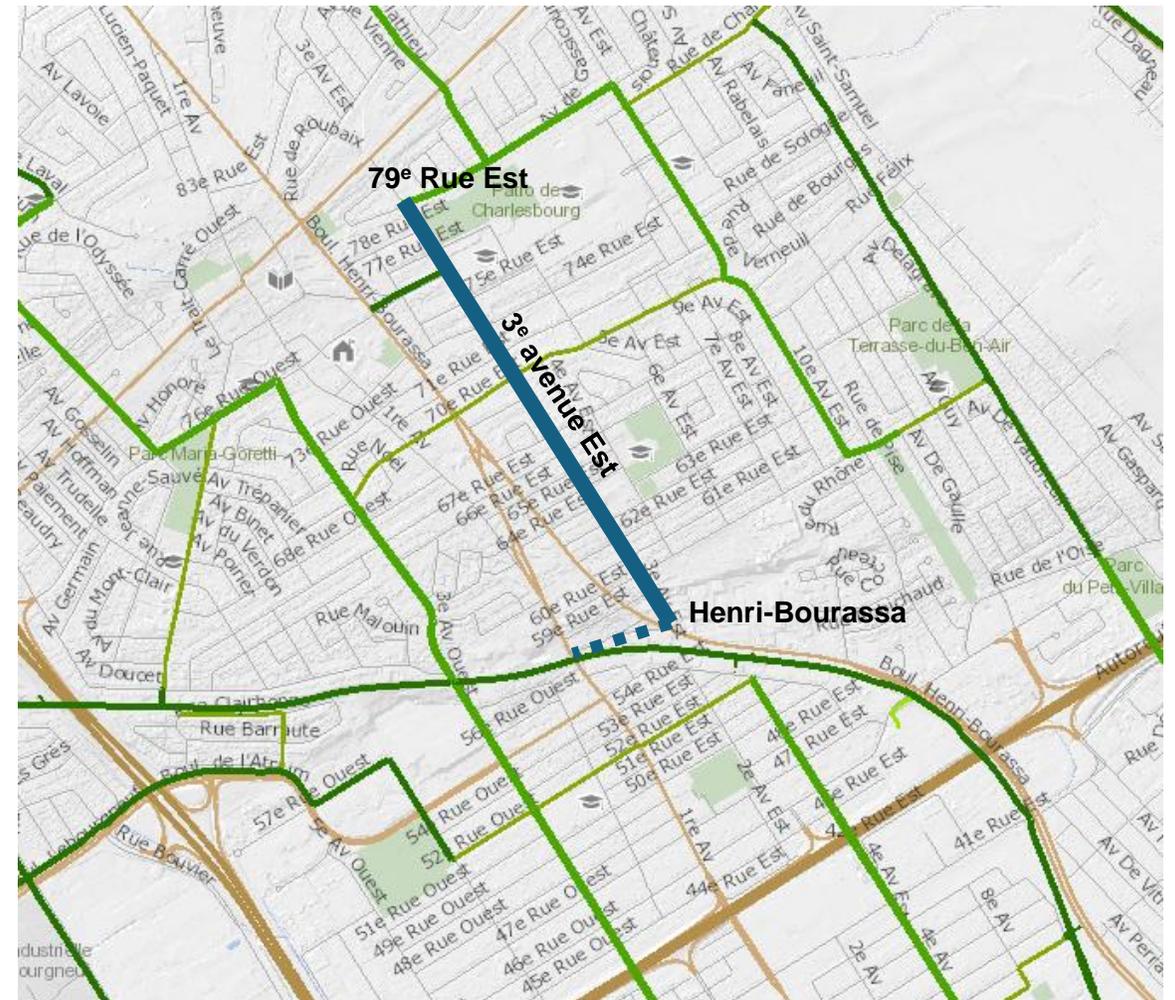
**Total : 150 km**

**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<sup>e</sup> Avenue Est

## Localisation du projet évolutif

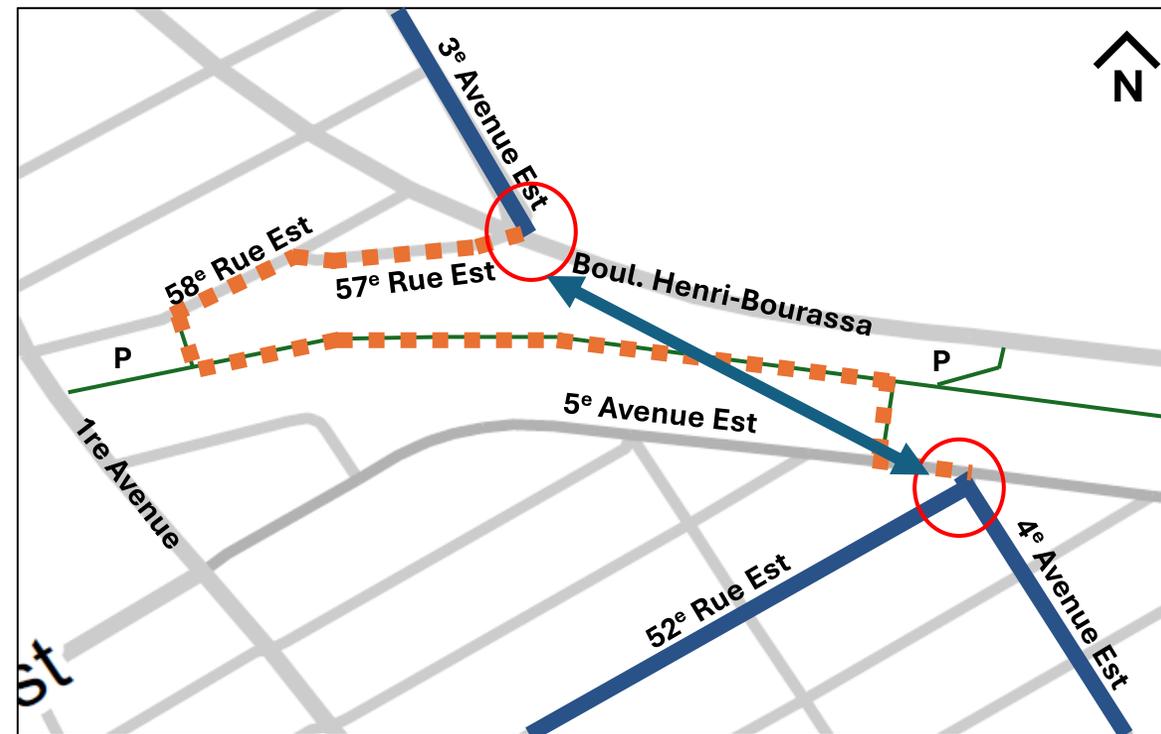
- Aménagement d'un corridor VivaCité évolutif de **1,6 km** sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la 79<sup>e</sup> Rue
- Nouveau lien cyclable structurant, **fonctionnel à l'année** (en bleu)
- Nouvelle **chaussée désignée temporaire** sur les 57<sup>e</sup> et 58<sup>e</sup> Rues Est pour rejoindre le **Corridor des Cheminots** (en pointillé sur la carte)
- **Connexions** avec le réseau cyclable régulier (en vert)
  - 70<sup>e</sup> Rue Est
  - 76<sup>e</sup> Rue Est
  - 79<sup>e</sup> Rue Est
  - Corridor des Cheminots



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Localisation du projet évolutif

- Chaussée désignée **temporaire** sur la 57<sup>e</sup> Rue Est et la 58<sup>e</sup> Rue Est
- Nécessaire pour assurer temporairement une connexion avec le CVC 4<sup>e</sup> Avenue Est et permettre un cheminement vers le centre-ville
- En situation hivernale, comme actuellement, la chaussée désignée sera déneigée alors que le Corridor des Cheminots sera damé
- À moyen terme, un projet est prévu afin de créer une connexion directe et permanente entre le CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est et celui de la 4<sup>e</sup> Avenue Est, ce lien temporaire ne sera alors plus nécessaire





Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Données d'avant-projet*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Données d'avant-projet

### Environnement humain

- RPA Saint-François
- École de musique Amadeus et Cie
- Église Saint-Jérôme
- Centre multiservice Le Complice
- Cégep Limoilou (Campus de Charlesbourg)
- Patro de Charlesbourg

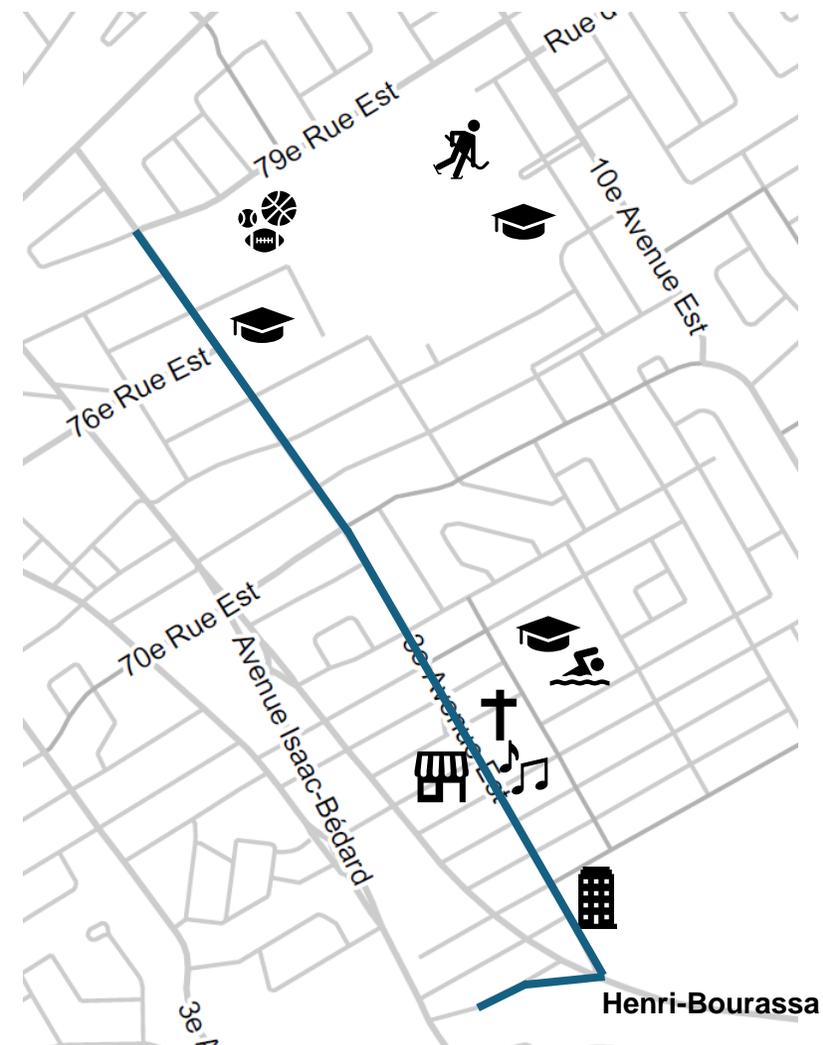
Proximité de la Polyvalente de Charlesbourg, de l'Arpidrome, de l'École Joseph-Paquin et du parc Saint-Jérôme

### Environnement économique

- Quelques commerces sur l'axe
- Concentration à l'intersection de la 64<sup>e</sup> Rue Est

### Transport en commun

- 6 parcours
- 39-52-59 (entre la 76<sup>e</sup> Rue Est et la 79<sup>e</sup> Rue Est)
- 36-133-136 (entre la 76<sup>e</sup> Rue Est au boulevard Henri-Bourassa)
- 15 arrêts d'autobus sur le tronçon étudié
- Densité importante d'autobus entre la 76<sup>e</sup> et la 79<sup>e</sup> Rue Est



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Données d'avant-projet

### Stratégie de sécurité routière

- **142 accidents** entre 2013-2023, dont 5 (3,5%) incluant au moins un piéton ou un cycliste
- 3 sites avec une accidentologie à faible fréquence, mais où l'indice de gravité est supérieur à la moyenne
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 68<sup>e</sup> Rue Est (1)
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 69<sup>e</sup> Rue Est (2)
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 78<sup>e</sup> Rue Est (3)
- 2 sites avec une accidentologie plus fréquente que la moyenne
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 60<sup>e</sup> Rue Est (4)
  - 3<sup>e</sup> Avenue Est / 74<sup>e</sup> Rue Est (5)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Résultat du questionnaire en ligne



- Consultation citoyenne préalable avec un questionnaire sur les besoins de la rue en mobilité active
- Était en ligne du 2 décembre 2024 au 26 janvier 2025
- Choix de réponses et questions ouvertes
- Faire des choix entre différentes priorités
- **187 répondants**
- Les résultats ont été présentés lors de l'atelier d'échanges public du 17 février 2025, et sont disponibles en cliquant sur ce lien : [Présentation - Atelier d'échanges CVC 3e avenue Est - 17 février 2025 \(PDF\)](#)



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est *Aménagement retenu*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Retour sur les commentaires reçus lors de l'atelier d'échange

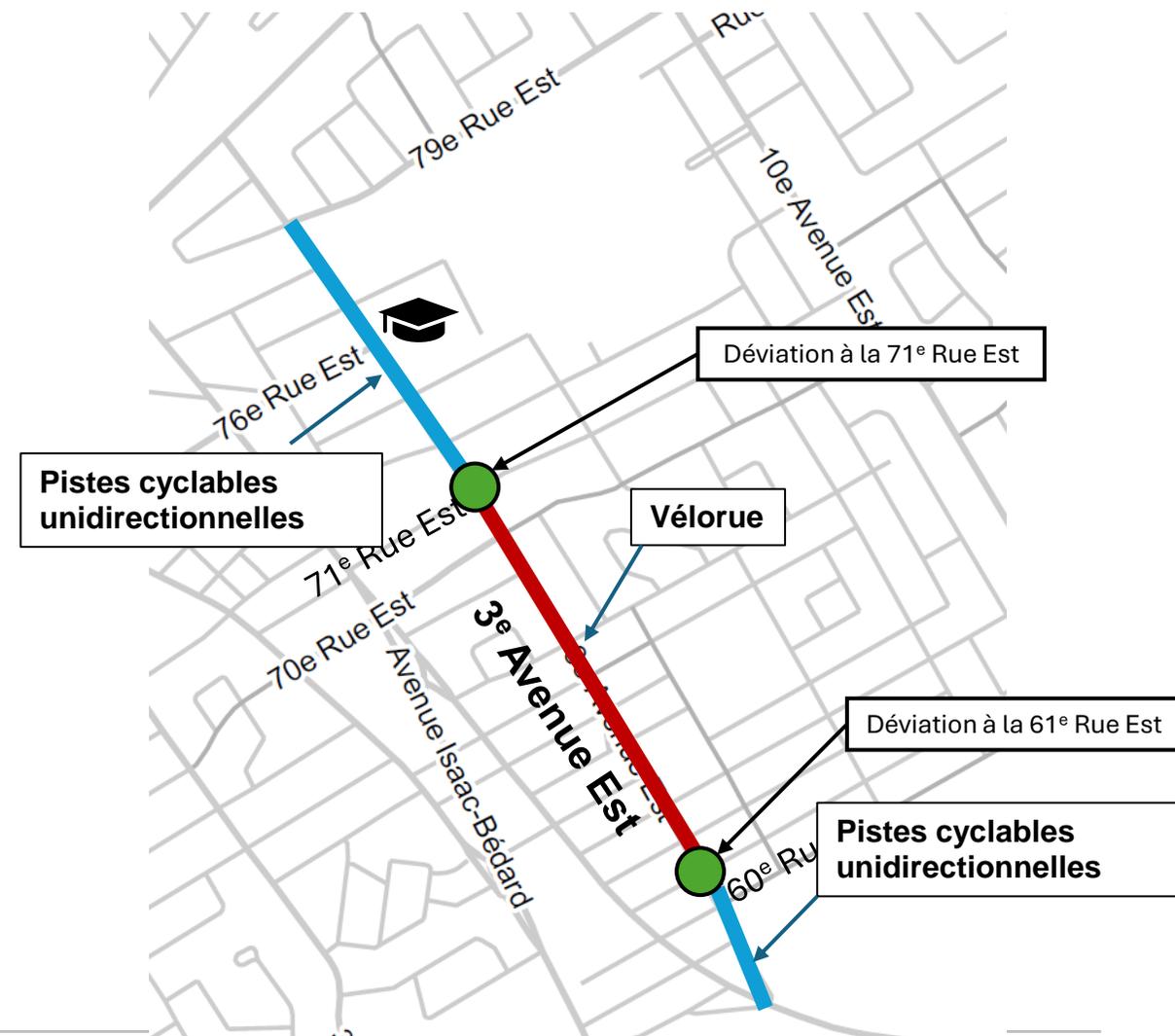
| Commentaires des citoyens reçus lors de l'atelier d'échanges du 17 février 2025  | Action   |
|--|--|
| Réduire le nombre et revoir le positionnement des îlots de déviation proposés pour apaiser la circulation et sécuriser les cyclistes | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ L'îlot de déviation qui était situé à la 60<sup>e</sup> Rue Est a été repositionné à l'intersection de la 61<sup>e</sup> Rue Est</li><li>▪ Retrait de l'îlot de déviation à l'intersection de la 67<sup>e</sup> Rue Est (diminution du nombre global de 3 à 2)</li><li>▪ L'emplacement de l'îlot de déviation à la 71<sup>e</sup> Rue Est a été conservé</li></ul> |
| Sécuriser davantage l'intersection formée par la 3 <sup>e</sup> Avenue Est et la 76 <sup>e</sup> Rue Est                             | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Amélioration du marquage dans l'intersection pour mieux indiquer la présence des piétons et des cyclistes</li><li>▪ Possibilité de bonification dans le futur avec la mise en place d'une intersection surélevée</li></ul>   |
| Ajouter des arrêts obligatoires aux intersections dangereuses  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ajout d'arrêts obligatoires à chaque approche aux intersections de la 71<sup>e</sup> Rue et de la 61<sup>e</sup> Rue pour faciliter et sécuriser les mouvements entre les usagers</li></ul>  |
| Sécuriser les passages pour personnes  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ La signalisation et le marquage ont été améliorés aux passages pour personnes des intersections de la 74<sup>e</sup> et de la 77<sup>e</sup> Rue Est</li><li>▪ Diminution attendue des débits automobiles et des vitesses pratiquées sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est</li></ul>   |
| Sécuriser l'intersection Henri-Bourassa / 3 <sup>e</sup> Avenue Est  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mise en place de marquage vert pour mettre en évidence la présence du cycliste dans l'intersection</li><li>▪ Ajout de blocs butoirs pour sécuriser les cyclistes en attente à l'intersection</li><li>▪ Interdiction du virage à droite au feu rouge à chaque approche</li></ul>  |

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Aménagement retenu

## Principales interventions

- Ajout de pistes cyclables unidirectionnelles sécuritaires 4 saisons, dont la largeur permet le dépassement ou l'accompagnement, en rive de la 3<sup>e</sup> Avenue Est
- Mise en place d'une vélorue entre la 61<sup>e</sup> Rue Est et la 71<sup>e</sup> Rue Est
- Installation de deux (2) îlots de déviation de la circulation aux intersections de la 71<sup>e</sup> Rue Est et de la 61<sup>e</sup> Rue Est afin d'apaiser la circulation et faciliter la cohabitation entre les usagers
- Marquage vert aux intersections et aux entrées charretières achalandées
- Repartage de l'espace sur la chaussée actuelle en raison de l'emprise disponible
- Ajustements à la programmation des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes
- Pavage à neuf de la chaussée sur une partie du projet
  - Entre la 63<sup>e</sup> Rue Est et la 68<sup>e</sup> Rue Est

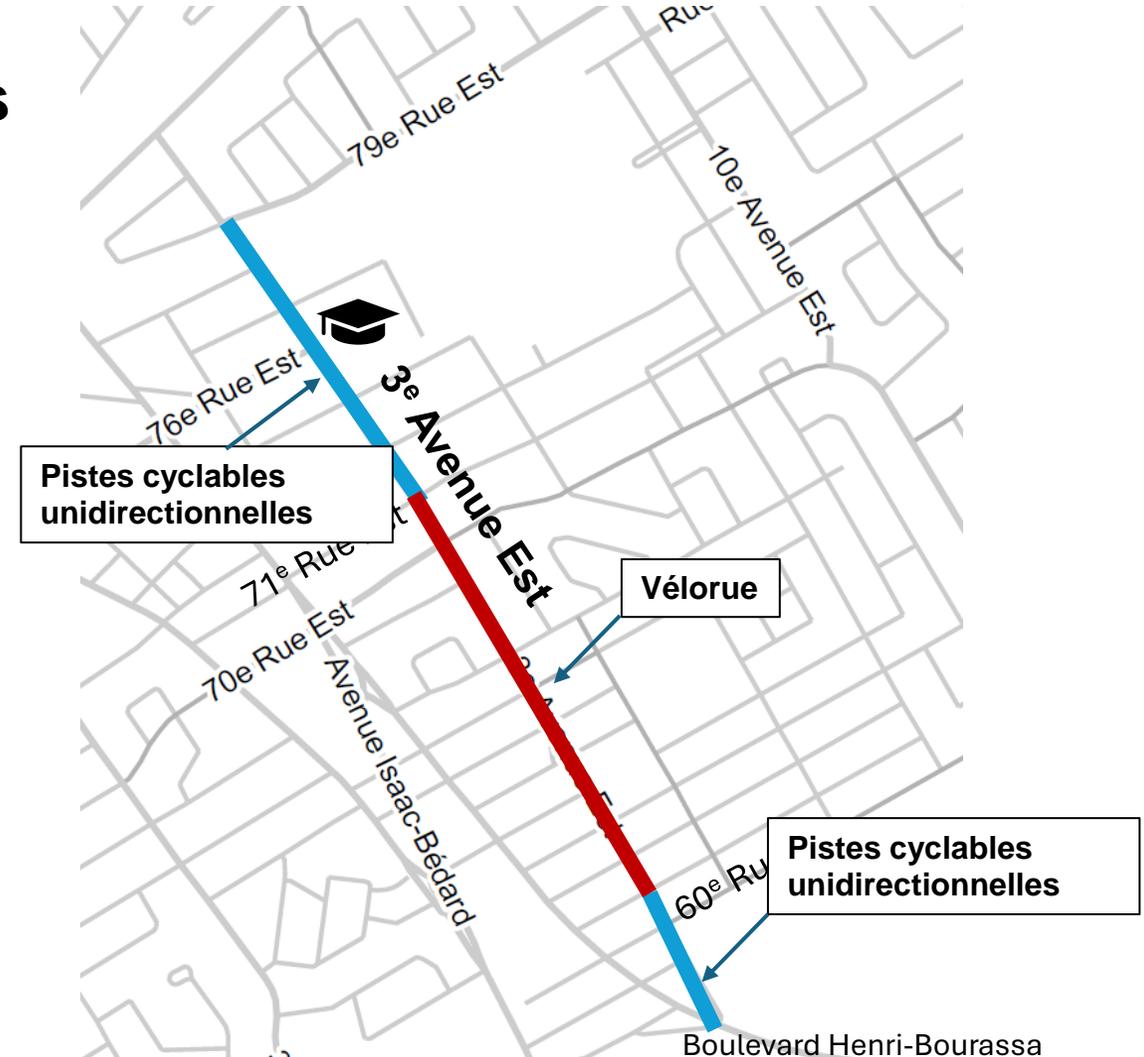


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Aménagement retenu

### Pourquoi deux aménagements différents sur la même rue?

- Section nord en piste (Entre la 79<sup>e</sup> Rue et la 71<sup>e</sup> Rue)
  - Concentration importante de circulation des autobus du RTC desservant le quartier ainsi que le Cégep
  - Accès facilité au Cégep, Patro Charlesbourg et Arpidrome
- Section centrale en Vélorue (entre la 71<sup>e</sup> Rue et la 61<sup>e</sup> Rue)
  - Secteur résidentiel où la ville souhaite mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation et de la vitesse
  - Sécuriser les cheminements piétons vers les différents équipements de loisirs de la ville à l'intérieur du quartier
  - Emprise plus étroite ne permet pas l'insertion de pistes unidirectionnelles et le maintien simultané du double sens de circulation en toutes saisons
- Section sud en piste (entre la 61<sup>e</sup> Rue et le boul. Henri-Bourassa)
  - Topographie forte
  - Nécessité de sécuriser les cyclistes à l'intersection d'Henri-Bourassa



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Aménagement retenu

### Pistes cyclables unidirectionnelles

- Piste assez large pour être déneigée et permettre l'accompagnement
- Protégée par une zone tampon et des balises réfléchissantes
- Implanté dans les secteurs où la circulation automobile ou la topographie ont une incidence sur le confort cycliste
- Ouverture dans la piste pour permettre l'insertion des autobus du RTC aux arrêts



Exemple : CVC boulevard Neilson, automne 2024

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Aménagement retenu

### Vélorue - entre la 71<sup>e</sup> Rue et la 61<sup>e</sup> Rue

- Rue à faible vitesse et faible débit de circulation motorisée où les cyclistes sont les usagers prédominants
- Les cyclistes peuvent circuler au centre de la voie et être accompagnés côte à côte
- Réduction de la limite de vitesse à 30 km/h dans la section en vélorue
- Circulation des autobus et des camions interdits



Exemple : CVC rue du Pont, automne 2024

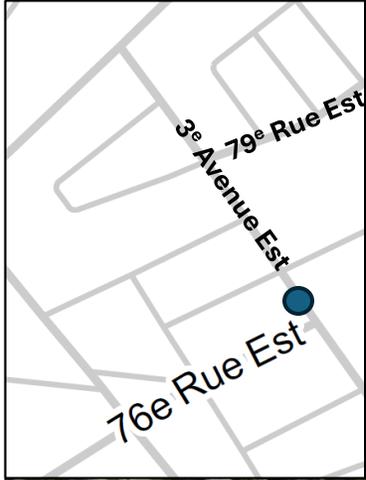
# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Aménagement retenu – Îlots de déviation de la circulation

- **Mesure utilisée : l'obstruction diagonale comme îlot de déviation pour rediriger la circulation**
  - Mesure d'apaisement de la circulation dans les rues résidentielles visant à rediriger le transit automobile, tout en maintenant la connectivité locale pour les résidents, les piétons et les cyclistes
  - Diminue l'attractivité d'utiliser la 3<sup>e</sup> Avenue Est comme voie de transit dans le quartier afin d'éviter le boulevard Henri-Bourassa
    - Répond à la demande citoyenne d'apaiser la circulation de transit et les vitesses pratiquées dans ce secteur résidentiel
  - Réduction du bruit et de vitesses pratiquées liées à la circulation et augmentation de la sécurité et la qualité de vie des résidents riverains
  - Augmente la sécurité pour les usagers des modes actifs et facilite la cohabitation des modes avec la mise en place d'une vélorue



Exemple : Rue Père-Marquette, Ville de Québec

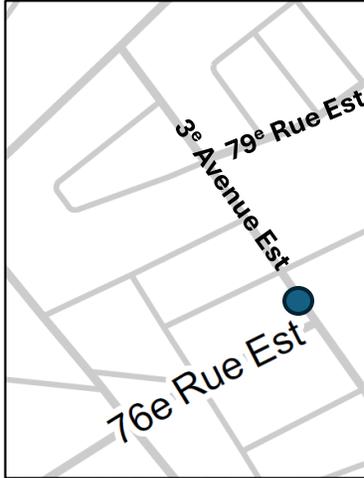


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Aménagement retenu

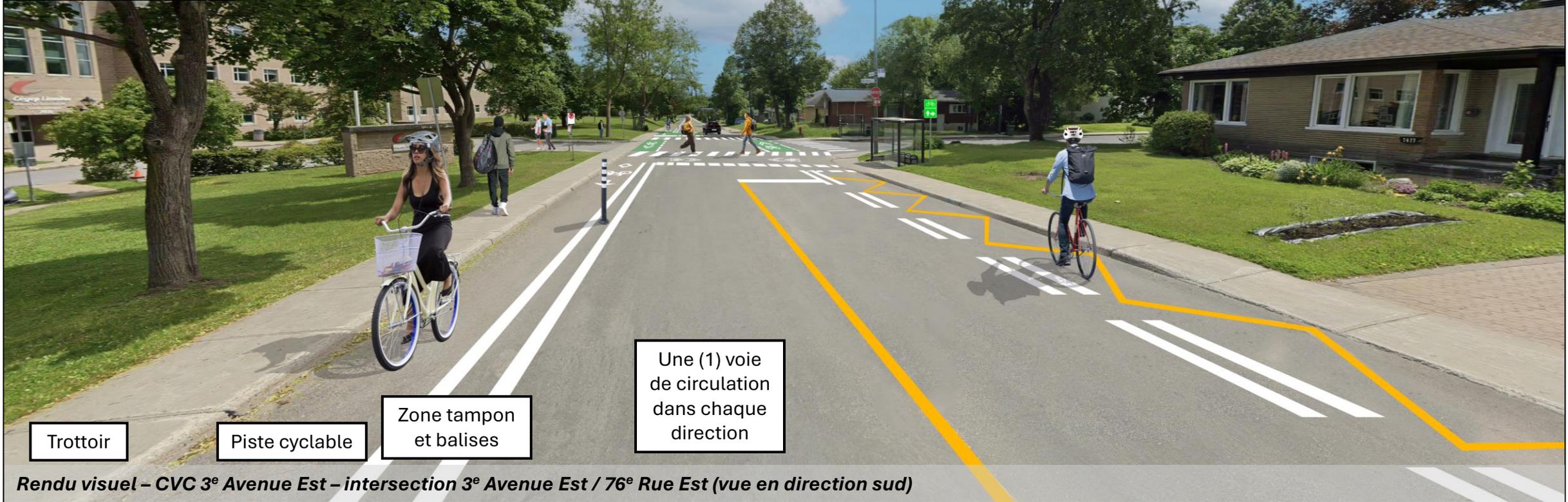


Rendu visuel – CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est – intersection 3<sup>e</sup> Avenue Est / 76<sup>e</sup> Rue Est (vue en direction sud)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Aménagement retenu



Une (1) voie de circulation dans chaque direction

Zone tampon et balises

Piste cyclable

Trottoir

Rendu visuel – CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est – intersection 3<sup>e</sup> Avenue Est / 76<sup>e</sup> Rue Est (vue en direction sud)

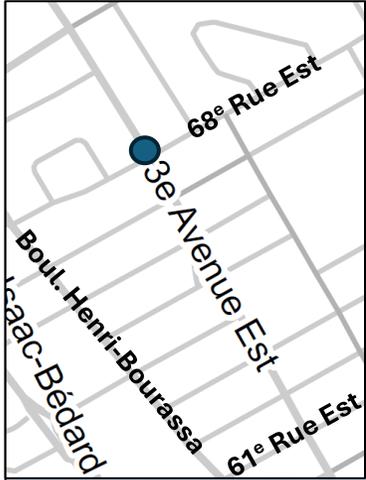


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Aménagement retenu

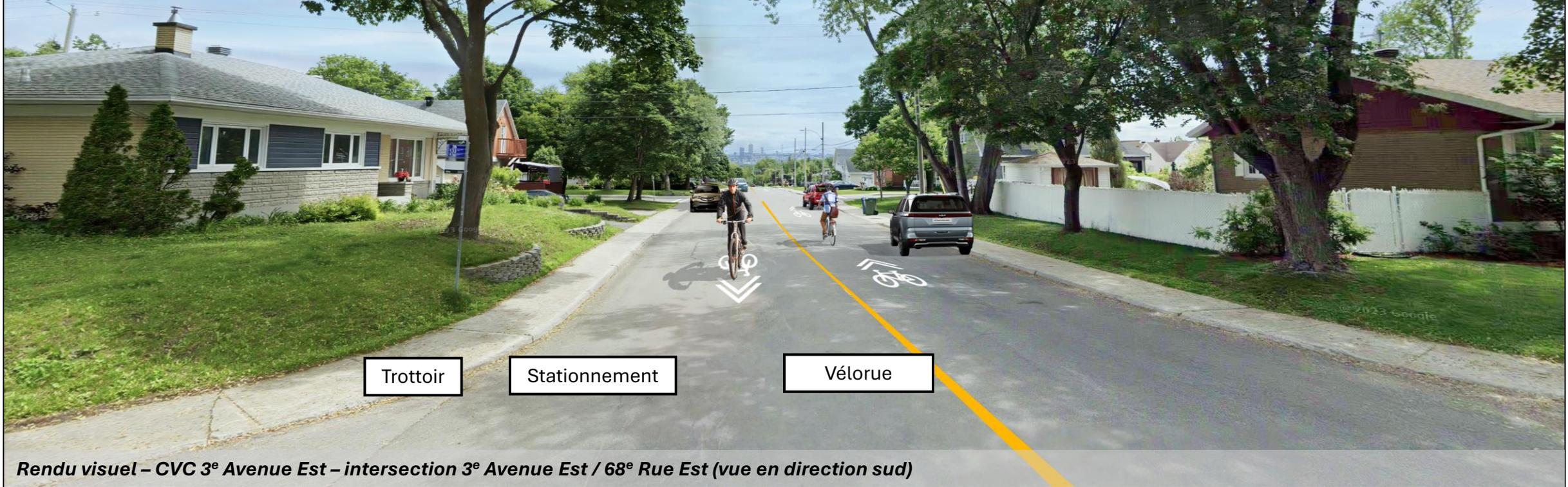


Rendu visuel – CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est – intersection 3<sup>e</sup> Avenue Est / 68<sup>e</sup> Rue Est (vue en direction sud)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Aménagement retenu



Trottoir

Stationnement

Vélorue

Rendu visuel – CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est – intersection 3<sup>e</sup> Avenue Est / 68<sup>e</sup> Rue Est (vue en direction sud)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Aménagement retenu



Rendu visuel – CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est – intersection 3<sup>e</sup> Avenue Est / 61<sup>e</sup> Rue Est (vue en direction sud)



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

Aménagement retenu



Rendu visuel – CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est – intersection Henri-Bourassa (vue en direction nord)



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

*Avantages et impacts  
appréhendés*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Avantages et impacts appréhendés*



### Principaux avantages appréhendés:

- Ajout d'un lien cyclable 4 saisons sécuritaire
- **Amélioration de la sécurité et du confort des piétons sur les trottoirs**
- Meilleure intégration des besoins des transports actifs dans la programmation des feux de circulation
- **Amélioration de la sécurité globale de la 3<sup>e</sup> Avenue Est**
- **Diminution de la circulation de transit et de la vitesse sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est**
- Amélioration de la visibilité des cyclistes
- **Amélioration du confort des automobilistes et des cyclistes**
  - **Réfection du pavage entre la 63<sup>e</sup> Rue Est et la 68<sup>e</sup> Rue Est**
- Maintien de l'accessibilité universelle aux arrêts d'autobus 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)

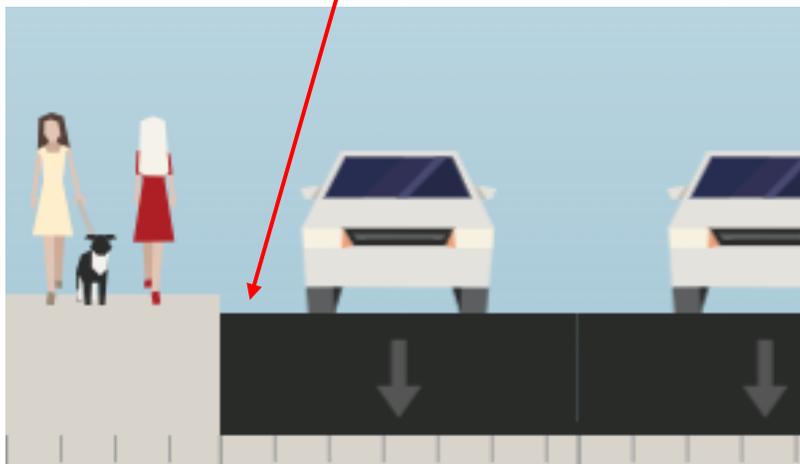
# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Amélioration de la sécurité et du confort piéton

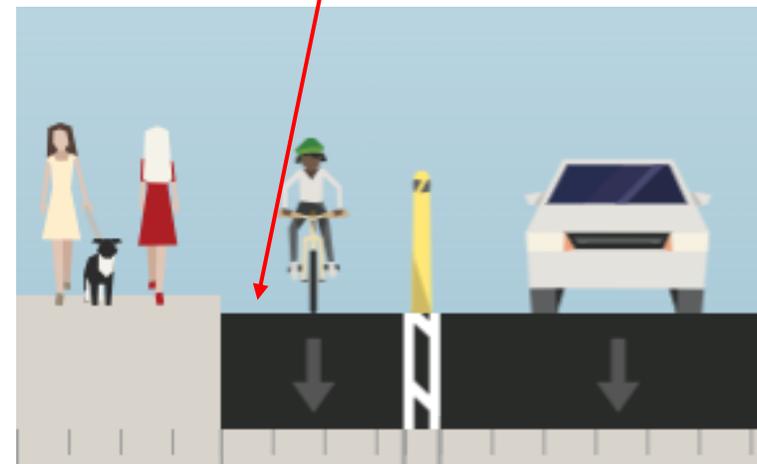
- Éloignement des piétons des véhicules
- Diminution du bruit, poussières et éclaboussures

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



Situation actuelle – entre la 76<sup>e</sup> Rue et la 71<sup>e</sup> Rue

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



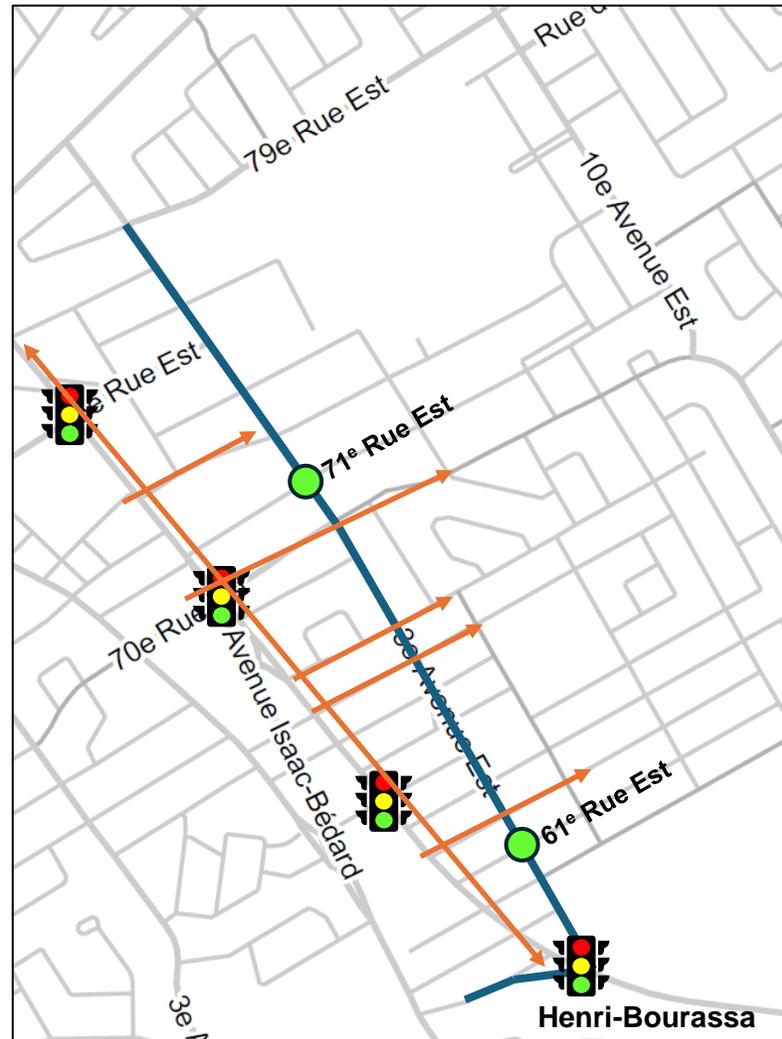
Aménagement retenu – entre la 76<sup>e</sup> Rue et la 71<sup>e</sup> Rue

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Diminution de la circulation de transit sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

- L'utilisation des déviations à la 61<sup>e</sup> et 71<sup>e</sup> rue reportera sur le boulevard Henri-Bourassa la circulation de transit qui utilisait la 3<sup>e</sup> avenue Est comme raccourci, mais qui ne réside pas dans le quartier
- Diminution générale des débits automobiles attendue sur la 3<sup>e</sup> avenue Est, notamment au sud de la 76<sup>e</sup> Rue Est
  - Circulation locale
  - La percolation dans le quartier se fait à partir de Henri-Bourassa
- Diminution de la vitesse automobile pratiquée sur l'axe
  - Plusieurs plaintes citoyennes par rapport à la vitesse excessive des véhicules en transit
- Accessibilité au quartier conservée
  - Accès sécuritaires via la 64<sup>e</sup> Rue Est, 70<sup>e</sup> Rue Est et 76<sup>e</sup> Rue Est
- Circulation du transport en commun conservé à l'actuel au nord de la 76<sup>e</sup> Rue Est pour conserver l'accessibilité telle quelle au Cégep Limoilou – Campus Charlesbourg



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

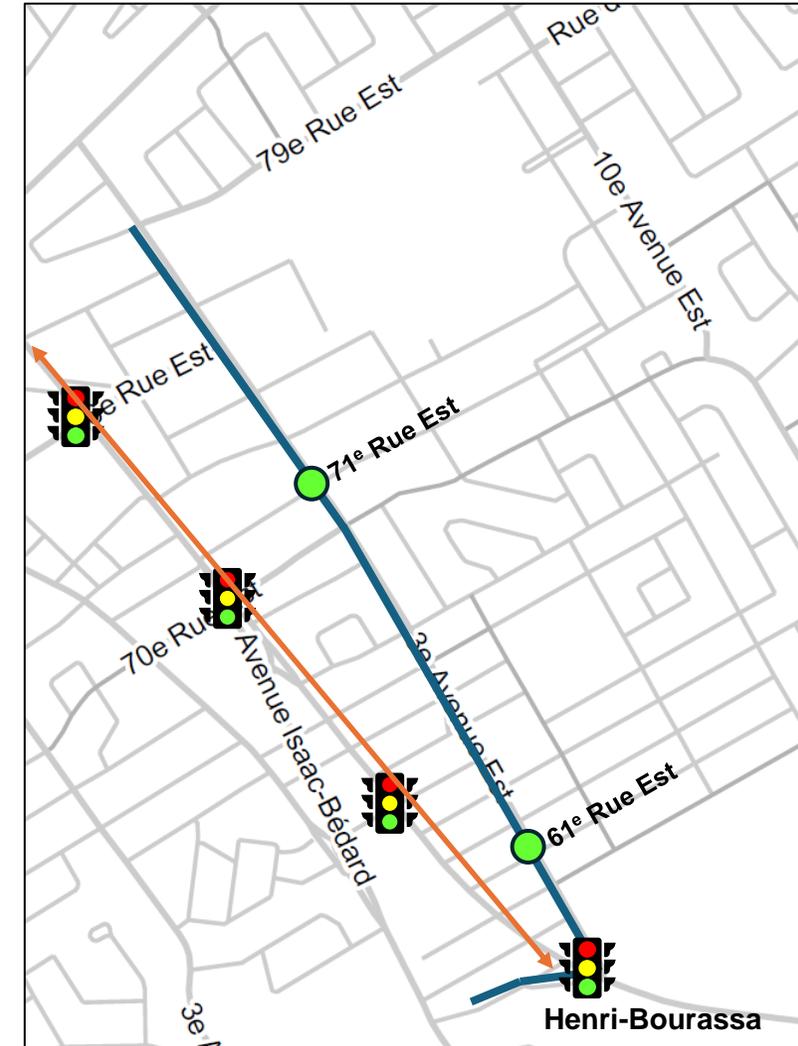
## Avantages et impacts appréhendés

### Impact appréhendé – Circulation dans les rues avoisinantes

- Réacheminement de la circulation et augmentation des débits sur Henri-Bourassa
- Augmentation temporaire des débits sur les rues voisines des déviations le temps que les automobilistes s'adaptent aux nouvelles conditions de circulation et adoptent un nouveau parcours

### Mesures d'atténuation proposées

- Modification aux temps de feux sur Henri-Bourassa
- Analyse réalisée à l'aide d'un logiciel de simulation pour mesurer les impacts
- Mise en place de panneaux à messages variables dans les premières semaines de mise en place et à la rentrée scolaire pour aviser des déviations et que la circulation de transit ne peut plus utiliser la 3<sup>e</sup> Avenue Est
- Observations terrain tout au long de l'année et flexibilité des interventions pour mesures correctives si nécessaire



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Impacts appréhendés – Stationnement

Réaffectations du stationnement sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est entre la 76<sup>e</sup> et 71<sup>e</sup> Rue ainsi qu'entre la 61<sup>e</sup> Rue et le boulevard Henri-Bourassa

#### Constats

Afin de permettre l'implantation de bandes cyclables, il est nécessaire de proscrire le stationnement sur certains tronçons de la 3<sup>e</sup> Avenue Est:

- Stationnement sur rue peu utilisé par les résidants, forte présence de stationnement privé hors rue
- Impact de la perte d'espace de stationnement négligeable
- Le stationnement sur rue est déjà limité dû à la proximité du Cégep dans la partie nord du projet

#### Mesures de mitigation

- Possibilité de stationner les véhicules sur les rues perpendiculaires
- Suivi de la situation du stationnement post-projet et ajustements à la réglementation au besoin



# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## *Avantages et impacts appréhendés*

### Impact appréhendé – Modifications aux parcours d'autobus

- La présence des îlots de déviations aux intersections de la 61<sup>e</sup> Rue et de la 71<sup>e</sup> Rue nécessitent de rediriger sur une autre rue du secteur les parcours du RTC qui empruntaient la 3<sup>e</sup> Avenue Est
- Cohabitation entre les cyclistes et les autobus du RTC dans la section en bande cyclable

### Mesures d'atténuation proposées

- 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
- **Les arrêts continuent de se faire comme avant**, l'autobus s'insère dans la bande cyclable qui devient une zone d'arrêt, et accoste au trottoir



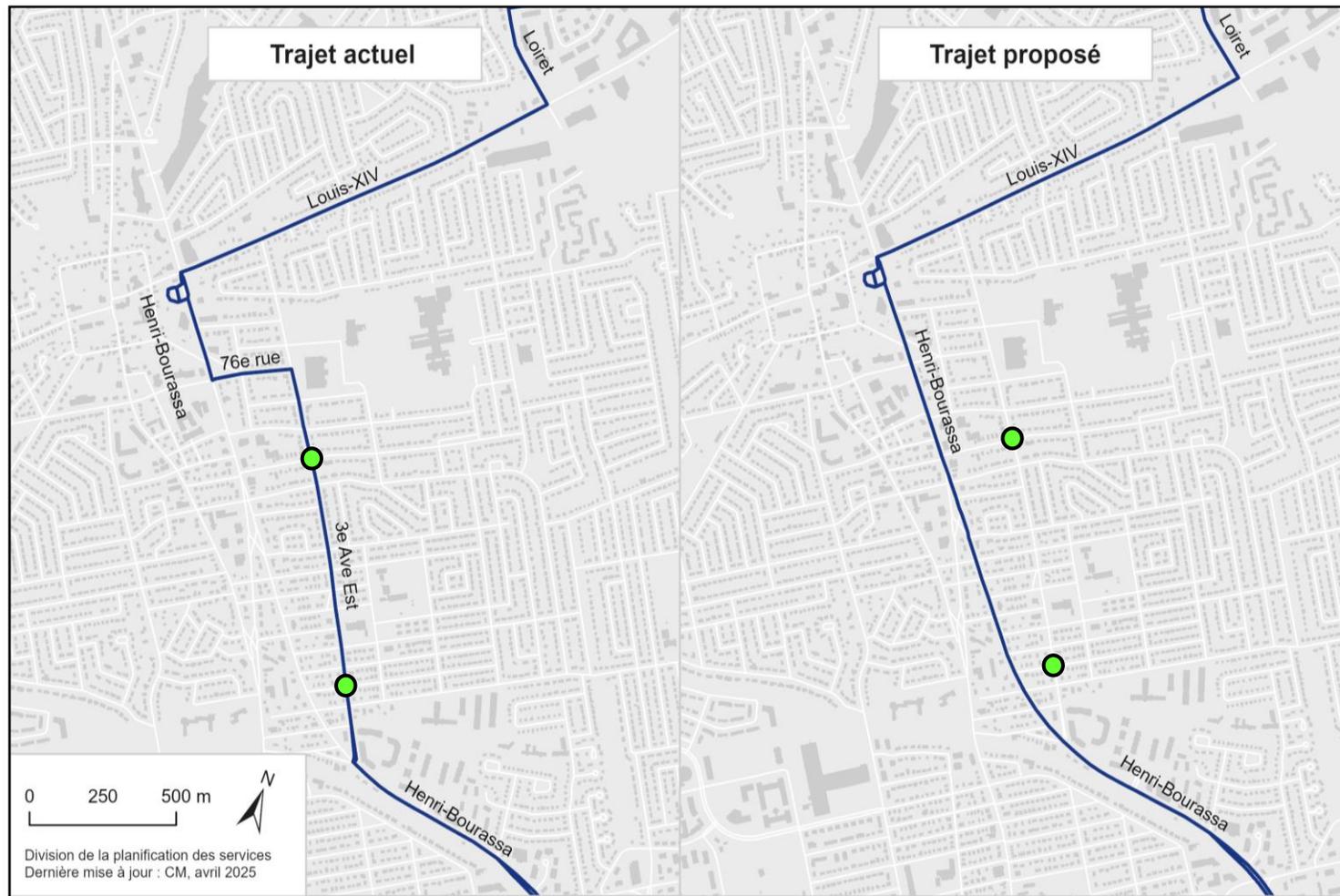
# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Parcours 133 et 136

#### Parcours à arrêts limités (PAL)

- Les parcours seront déviés sur Henri-Bourassa pour assurer leur efficacité et rapidité
- Nouveaux arrêts sur Henri-Bourassa aux intersections 76<sup>e</sup>/ 70<sup>e</sup>/ 64<sup>e</sup> / 57<sup>e</sup> rues
- En moyenne, les nouveaux arrêts qui desservent ces parcours ont été déplacés de 250 m vers Henri-Bourassa

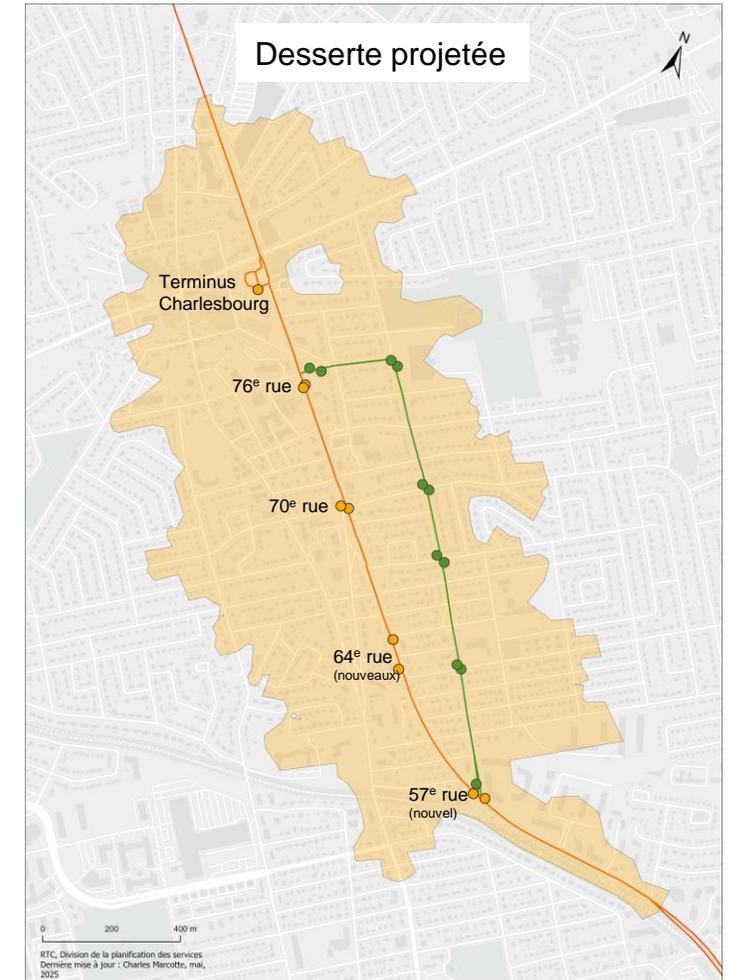


# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Parcours 133 et 136 Parcours à arrêts limités (PAL)

- Les parcours seront déviés sur Henri-Bourassa pour assurer leur efficacité et rapidité
- Nouveaux arrêts sur Henri-Bourassa aux intersections 76<sup>e</sup>/ 70<sup>e</sup>/ 64<sup>e</sup> / 57<sup>e</sup> rues
- En moyenne, les nouveaux arrêts qui desservent ces parcours ont été déplacés de 250 m vers Henri-Bourassa



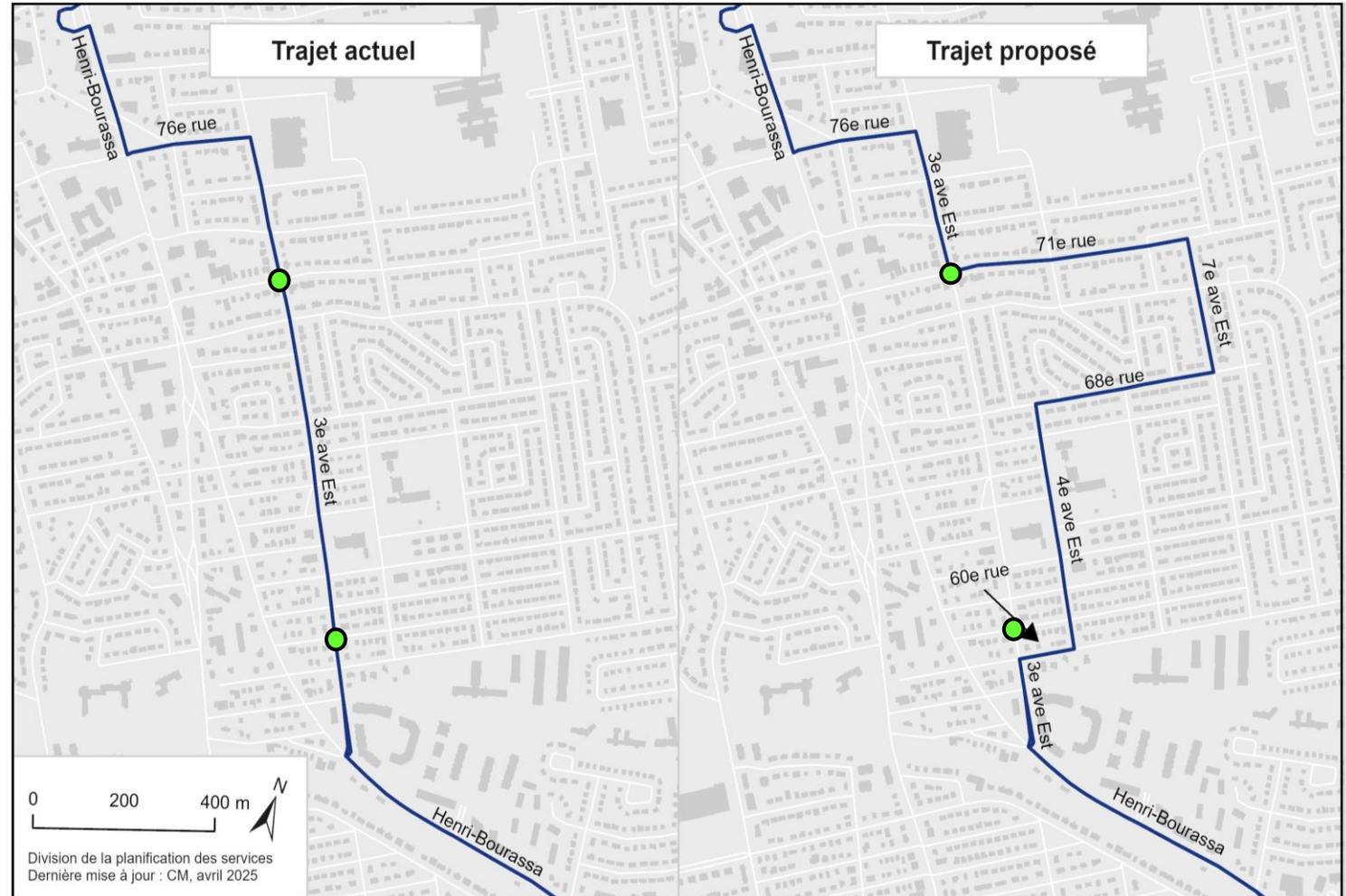
# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Parcours 36 et 936

Parcours local ou couche-tard

- Les parcours seront déviés dans les rues voisines du quartier, soit par la 4<sup>e</sup> Avenue Est, 68<sup>e</sup> Rue Est, 7<sup>e</sup> Avenue Est et 71<sup>e</sup> Rue Est **afin de conserver une desserte efficace de proximité**
- En moyenne, les arrêts qui desservent ces parcours ont été déplacés de 200 m vers l'Est



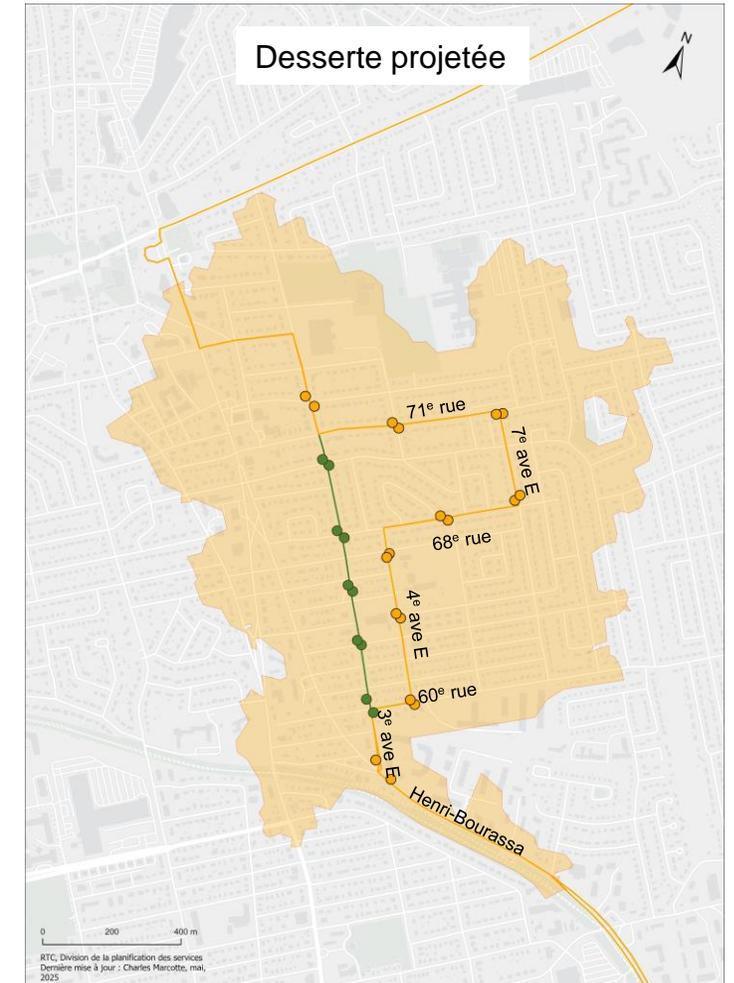
# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Avantages et impacts appréhendés

### Parcours 36 et 936

Parcours local ou couche-tard

- Les parcours seront déviés dans les rues voisines du quartier, soit par la 4<sup>e</sup> Avenue Est, 68<sup>e</sup> Rue Est, 7<sup>e</sup> Avenue Est et 71<sup>e</sup> Rue Est **afin de conserver une desserte efficace de proximité**
- En moyenne, les arrêts qui desservent ces parcours ont été déplacés de 200 m vers l'Est





Corridors  
VivaCité



# CVC évolutif sur la 3<sup>e</sup> Avenue Est

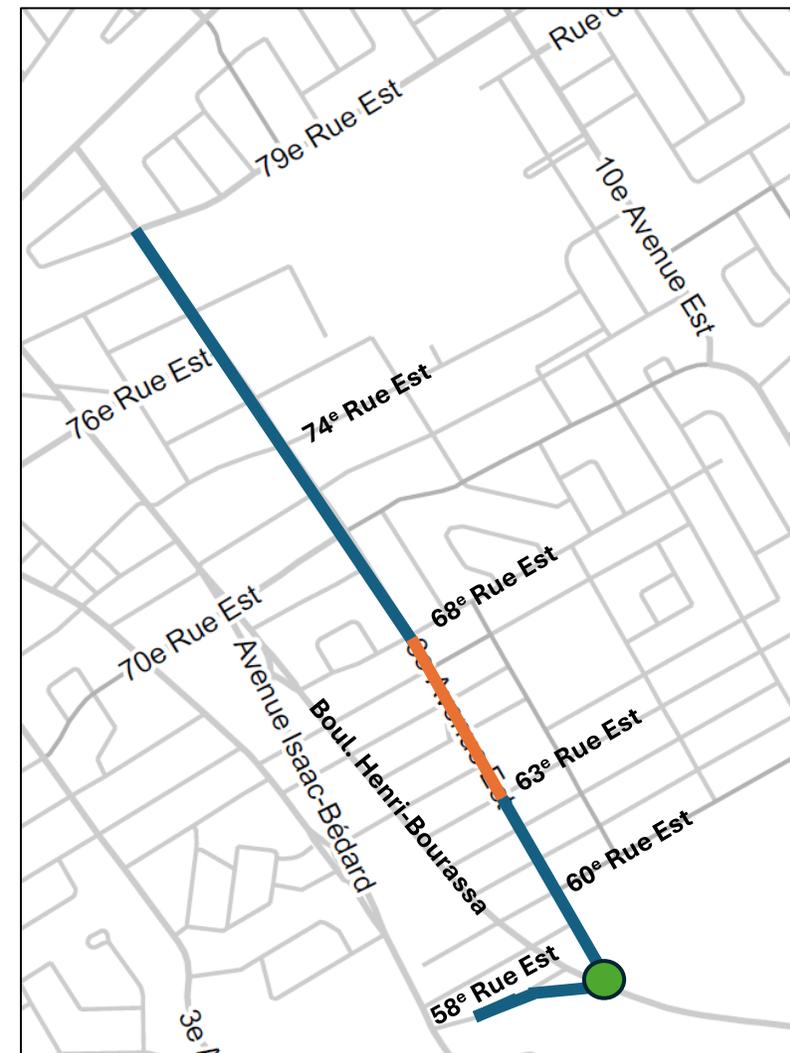
*Prochaines étapes*

# CVC 3<sup>e</sup> Avenue Est

## Prochaines étapes

- **Atelier d'échange citoyen** : 17 février 2025 (**RÉALISÉ**)
- **Séance d'information citoyenne** : 27 mai 2025
- **Mise en place** du projet évolutif:
  - Du 28 au 31 mai 2025 (en **vert**)
    - Démantèlement du musoir à l'intersection Henri-Bourassa
  - Du 2 au 30 juin 2025 (en **bleu**)
    - Entre le boul. Henri-Bourassa et la 63<sup>e</sup> Rue Est
    - Entre la 68<sup>e</sup> Rue Est et la 79<sup>e</sup> Rue Est
    - 57<sup>e</sup> Rue Est et 58<sup>e</sup> Rue Est
  - 3 au 14 juillet 2025 (en **orange**)
    - Entre la 63<sup>e</sup> Rue Est et la 68<sup>e</sup> Rue Est
    - Travaux de planage et de pavage du 3 au 8 juillet 2025
- **Suivi** une fois les aménagements en place et **bonifications subséquentes** selon le retour d'expérience

*\*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 la 3<sup>e</sup> Avenue Est *Période d'échanges*



Merci

