

# Réaménagement du secteur sud de la route de l'Église

---

## Activité de participation publique

### Atelier participatif

#### Date et heure

Mercredi 28 février 2024, à 19 h

#### Lieu

En salle : Édifice Andrée-Boucher, 1130, route de l'Église, salle du conseil (RC-19)

En ligne : sur plate-forme Zoom

#### Déroulement de la rencontre

1. Mot de bienvenue par la conseillère municipale du district de Saint-Louis—Sillery, Maude Mercier-Larouche
2. Mise en contexte et présentation du projet de réaménagement du secteur sud de la route de l'Église
3. Atelier d'échanges portant sur les scénarios proposés pour les trois tronçons
4. Plénière
5. Mot de la fin

---

## Mise en contexte

La Ville de Québec souhaite réaménager le secteur sud de la route de l'Église (entre le chemin Saint-Louis et le boulevard Liégeois) afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à pied et à vélo et d'assurer un meilleur confort ainsi qu'un sentiment de sécurité accru pour les différents types d'usagers, et notamment pour les enfants qui se rendent à l'école.

Des propositions ont été présentées en tenant compte des besoins et des commentaires exprimés par les personnes ayant répondu au questionnaire de novembre 2022. Lors de l'atelier, les personnes participantes ont eu l'occasion d'échanger entre elles et de partager leurs idées et leurs préoccupations.

### Documentation disponible sur la plate-forme de participation publique :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=452>

## Participation

### Membre du conseil municipal

- Maude Mercier-Larouche, conseillère municipale, district de Saint-Louis—Sillery

### Personnes-ressources

- Amélie Audet, agente de recherche, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement (PAE)
- Jean-François Martel-Castonguay, chef d'équipe, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement (PAE)
- Thayra Garcia, ingénieure, Service du transport et de la mobilité intelligente (TMI)
- Frédéric Vaillancourt, ingénieur, Service du transport et de la mobilité intelligente (TMI)

### Animation de la rencontre

Du Service des relations citoyennes et des communications :

- Éloïse Gaudreau, conseillère en consultations publiques
- Dominique Gagnon, conseillère en consultations publiques
- Anne Pelletier, conseillère en consultations publiques

### Participation

- En salle : 30 personnes (4 tables autoanimées)
- En ligne : 43 personnes (2 sous-groupes animées par des conseillères en consultations publiques)

---

## Déroulement de l'activité

À la suite de la présentation, les personnes participantes ont été invitées à échanger sur deux propositions de scénarios pour chacune des sections identifiées.

- Section 1 — Devant l'école Saint-Louis-de-France
- Section 2 — Devant le centre des loisirs et la maison des aînés (MDA)
- Section 3 — Dans la pente

Les personnes étaient invitées à partager leurs préférences et leurs préoccupations en lien avec les scénarios présentés. Elles étaient aussi invitées à identifier leurs priorités et à évaluer leur ouverture par rapport au retrait de cases de stationnement.

Trois groupes (2 groupes en salle et 1 groupe en ligne) ont discuté des sections 1 et 2.

Trois groupes (2 autres groupes en salle et 1 groupe en ligne) ont abordé la section 3.

## Synthèse des échanges

La majorité des personnes participantes accueillent favorablement les modifications proposées pour secteur sud de la route de l'Église.

Cependant, certaines préoccupations sont émises relativement au manque anticipé de stationnement sur rue à proximité des résidences, pour des personnes qui reçoivent leur famille ou des soins à domicile.

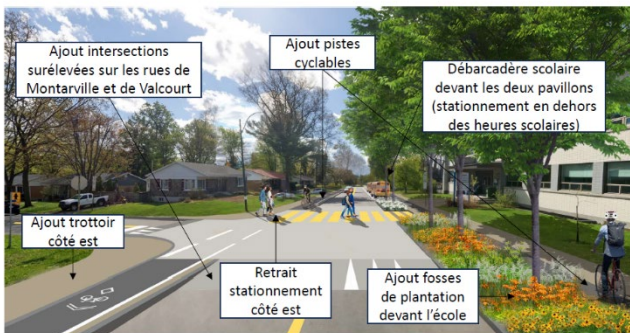
Les personnes participantes ont fait plusieurs suggestions pour améliorer les scénarios.

### Section 1 — Devant l'école Saint-Louis-de-France

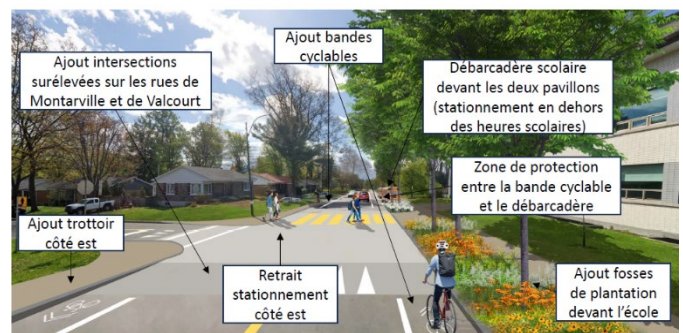
Les trois groupes ont émis une préférence pour le premier scénario.

Dans les deux scénarios, les gens apprécient l'ajout d'un trottoir du côté est, le verdissement/embellissement et l'amélioration de la sécurité pour les personnes à pied et à vélo. Ils trouvent généralement plus acceptable le retrait du stationnement, dans la section 1 (présence de l'école) que dans la section 2 (besoins accrus de stationnement avec le centre des loisirs et la MDA).

Section 1 - Devant l'école  
Scénario 1



Section 1 - Devant l'école  
Scénario 2



### Scénario 1 — Avantages perçus

- L'étroitesse de la voie automobile rend impossible les demi-tours près de l'école;
- Permet la réduction spontanée de la vitesse des automobiles;
- Sécurité accrue pour les enfants à pied et à vélo (piste cyclable séparée de la circulation automobile);
- Rend le transport actif plus attrayant, surtout pour les enfants;
- L'aménagement de la piste cyclable à distance des voitures réduit les risques d'emportierage;
- Ajout d'un trottoir du côté est;
- Séparation physique entre les automobiles et les personnes à pied/à vélo.

### **Scénario 1 — Limites et préoccupations**

Un groupe n'a associé aucun désavantage au scénario 1. Pour les deux autres groupes :

- Taille réduite du débarcadère pour les élèves — s'assurer d'avoir des places suffisantes et sécuritaires pour débarquer les enfants (suggestion : sur la rue du Sieur d'Argenteuil);
- Plusieurs craignent que le retrait de cases de stationnement réduise la disponibilité du stationnement dans la rue du Sieur-d'Argenteuil;
- Préoccupation pour la sécurité des piétons à cause de l'aménagement du trottoir et de la piste cyclable à la même hauteur. Suggestion de prévoir une différence de hauteur entre la piste cyclable et le trottoir (comme sur la portion nord de la route de l'Église).

### **Scénario 2 — Avantages perçus**

- Ajout d'un trottoir du côté est;
- Sécurité accrue par rapport à la situation actuelle.

### **Scénario 2 — Limites et préoccupations**

- Moins sécuritaire pour les cyclistes : demi-tour(?) est possible en empiétant dans la bande cyclable;
- Les cyclistes roulent dans la rue, donc le scénario apparaît moins sécuritaire, surtout pour les enfants;
- Encourage moins la mobilité active;
- Emportierage possible;
- Incite moins à réduire la vitesse que le scénario 1.

### **Priorités :**

1. Ralentir la circulation et améliorer la sécurité (2 tables)
2. Améliorer les conditions de déplacement pour les usagers du transport actif et le verdissement (fosses de plantation appréciées)

### **Autres préférences, préoccupations et besoins pour la section 1 :**

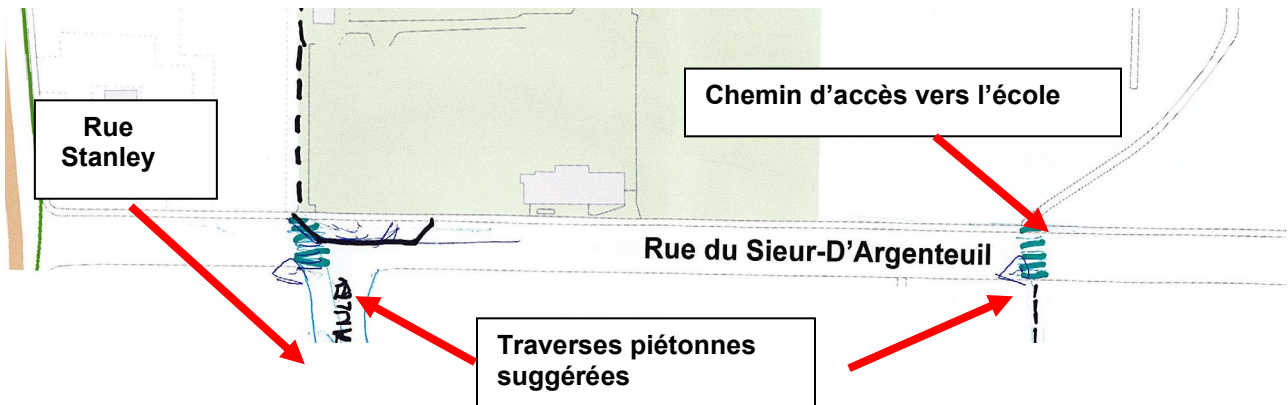
#### *Sécurité :*

- Ajouter de la signalisation lumineuse pour inciter les automobilistes à ralentir;
- Considérer l'ajout d'un brigadier scolaire;
- Limiter la vitesse à 30 km/h en tout temps, et à travers toutes les sections;
- Aménager des trottoirs sur les rues adjacentes;
- Virage au feu rouge à l'intersection du chemin Saint-Louis : il devrait être interdit lors des heures où des enfants circulent pour aller et venir à l'école (de 7h à 17h).

#### *Stationnement :*

- Un sous-groupe trouve logique d'interdire le stationnement dans une zone scolaire;
- Prévoir suffisamment de stationnement réservé au personnel enseignant et à celui de la maison des aînés (hors rue);

- Impacts anticipés sur la disponibilité des stationnements dans les rues adjacentes, notamment dans la rue Sieur-d'Argenteuil. Prévoir les impacts.
- Aménager un débarcadère officiel dans la rue Sieur-d'Argenteuil pour l'école, avec des traverses piétonnes face au sentier menant à la cour d'école et face à l'intersection avec la rue Stanley.



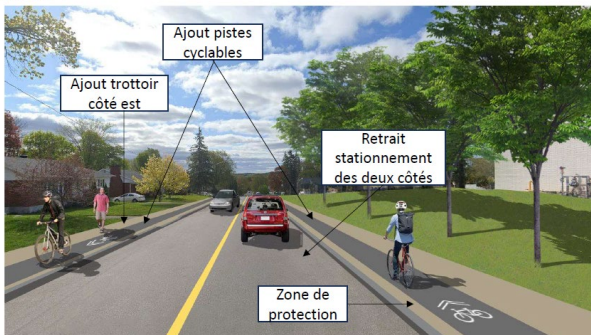
Autre :

- Préoccupations en lien avec la taille du débarcadère jugée insuffisante : occupation du débarcadère par les voitures empêchant les autobus de s'insérer et vice-versa;
- Visibilité pour les traverses piétonnes : faire attention à ne pas obstruer la visibilité avec le verdissement.

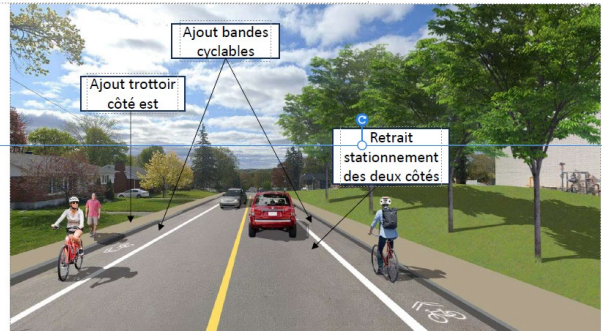
## Section 2 — Devant le centre de loisirs et la maison des aînés

Comme pour la section 1, tous les groupes ont une préférence pour le scénario 1. Les avantages et inconvénients perçus sont pratiquement les mêmes que pour la section 1 (devant l'école). Cependant, certaines préoccupations s'appliquent spécifiquement à la section 2.

Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés  
Scénario 1



Section 2 – Devant le Centre de loisirs et la maison des aînés  
Scénario 2



**Priorités :**

- 1- La sécurité;
- 2- Le stationnement (maintien d'un certain nombre/nombre minimal de cases).

## Autres préférences, préoccupations et besoins pour la section 2 :

### Sécurité :

- Limiter la vitesse à 30 km/h en tout temps, et dans toutes les sections.
- Ajouter des traverses piétonnes, notamment à l'intersection de la rue de Valmont.

### Stationnement :

- Maintenir un certain nombre de cases de stationnement : Le stationnement sur rue est très utilisé dans cette section. Le jour, il est occupé par le personnel de la maison des aînés et les personnes qui fréquentent le centre de loisirs. Le soir, depuis que le stationnement de l'ancienne église n'est plus accessible, il est utilisé par des personnes qui amènent des enfants au parc ou qui jouent à la pétanque.

### Transition entre la section 2 et la section 3 :

- Questions et préoccupations sur la transition entre les sections 2 et 3, notamment avec la section 3 qui ne prévoit pas de piste cyclable dans les deux sens et la fin du trottoir;
- Recommandation de continuer les trottoirs dans la section 3.

### Verdissement :

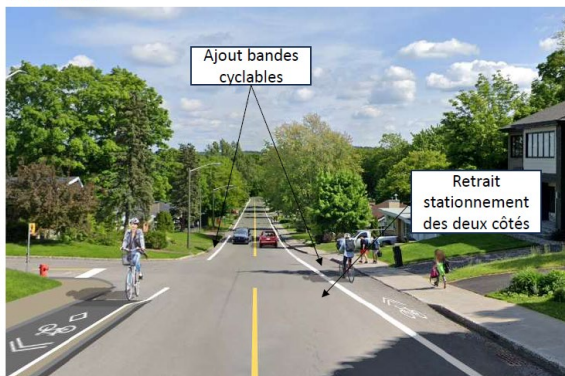
- Le verdissement de la section 1 pourrait être étendu à la section 2.

## Section 3 – Dans la pente

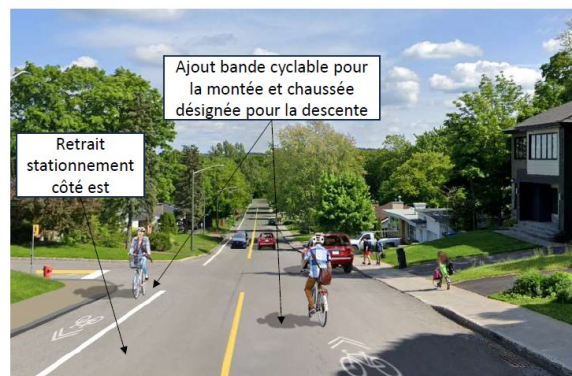
Les personnes qui ont discuté de la section 3 émettent des avis partagés entre les deux scénarios proposés.

Elles sont divisées notamment sur les besoins en termes de stationnement sur rue, étant donnée la variété des réalités de vie de chacun. Ainsi, plusieurs jugent incontournable le maintien de cases de stationnement sur rue tandis que d'autres priorisent l'aménagement de bandes dédiées aux cyclistes.

**Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer**  
Scénario 1



**Section 3 – Entre la rue De Valmont et la piste cyclable à proximité du chemin de fer**  
Scénario 2



### **Scénario 1 — Avantages perçus**

- Présence d'une bande cyclable dans chaque direction;
- Le retrait du stationnement rend plus sécuritaire le déplacement des cyclistes, en réduisant le risque d'emportierage;
- L'aménagement d'une bande cyclable à la descente;
- Aucun empiètement sur les terrains privés (dans l'emprise).

### **Scénario 1 — Limites et préoccupations**

- Moins de disponibilité du stationnement sur rue (pour les personnes qui reçoivent de la visite ou des soins à domicile);
- Intersections dangereuses : aménager des traverses piétonnes aux intersections.

### **Scénario 2 — Avantages perçus**

- Préservation d'un certain nombre de cases de stationnement sur rue;
- Chaussée désignée à la descente est une bonne idée pour les adultes;
- 
- Aucun empiètement sur les terrains privés (dans l'emprise).

### **Scénario 2 — Limites et préoccupations**

- Aménager une bande cyclable en direction nord (en montée);
- Risque d'emportierage;
- Le maintien du stationnement est jugé moins sécuritaire (pour certaines personnes).

### **Priorités d'aménagement pour la section 3 :**

1. La sécurité;
2. Le maintien de cases de stationnement pour certaines personnes;
3. Le verdissement : maintenir la canopée et replanter des arbres.

### **Autres préférences, préoccupations et besoin pour la section 3**

- Deux groupes ne croient pas nécessaire d'ajouter un trottoir du côté est tandis qu'un autre souhaiterait l'ajout d'un trottoir.

#### **Sécurité :**

- Assurer la sécurité des personnes à pied et à vélo aux intersections avec la rue Summerside (à la descente) et le boulevard Liégeois (à la montée);
- Assurer une connexion sécuritaire entre les futures bandes cyclables et la route verte qui se dirige vers la promenade Champlain d'un côté et le pont de Québec de l'autre;
- Protéger les bandes cyclables par des balises;
- Ajouter des traverses piétonnes aux intersections des rues transversales avec la route de l'Église.

*Vitesse :*

- La limite de vitesse à 40 km/h dans cette section pourrait être réduite à 30 km/h;
- Limiter la vitesse à 30 km/h en tout temps dans toutes les sections.

*Stationnement :*

- Utilisation accrue du stationnement sur rue, surtout l'été, pour l'accès à la piste cyclable.
- Certaines personnes estiment que des alternatives de stationnement devraient être proposées dans les rues environnantes. Elles considèrent que les déplacements quotidiens à pied et à vélo sur la route de l'Église doivent être priorités, par rapport aux usages occasionnels pour le stationnement (visite, stationnement pour accès récréatif à la piste cyclable au bas de la pente).
- Améliorer l'éclairage de la rue dans la pente : l'éclairage devrait être dirigé vers le sol et non vers le ciel.

### **Prochaines étapes**

- Séance d'information : Hiver 2025
- Période de travaux souhaitée : 2025 ou 2026\*

\*En fonction de l'évolution du projet et des disponibilités budgétaires.

---

### **Réalisation du rapport**

**Date**

7 mars 2024

**Réalisé par**

Éloïse Gaudreau, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications