

Corridor VivaCité dans la rue Frank-Carrel, l'avenue Branly et la rue de Belmont

Activité de participation publique

Atelier d'échanges

Date et heure

Le jeudi 19 février 2026, à 19 h

Lieu

Centre de loisirs Saint-Thomas-d'Aquin, 895, avenue Myrand, salle RC-02

Déroulement de la rencontre

1. Activité brise-glace
 2. Mot de bienvenue
 3. Mise en contexte et présentation du projet par l'équipe des corridors VivaCité
 4. Atelier d'échanges
 5. Plénière
 6. Mot de la fin
-

Mise en contexte

La Ville de Québec poursuit le déploiement des corridors VivaCité (CVC) avec la mise à niveau d'un lien cyclable reliant la rue Frank-Carrel et le chemin Sainte-Foy, en passant par l'avenue Branly et la rue de Belmont.

Les aménagements proposés s'inscrivent dans le cadre de la Vision de la mobilité active, qui vise notamment à améliorer les réseaux piétonniers et cyclables sur le territoire.

Documentation disponible dans la page Web :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=959>

Participation

Membres du conseil municipal

- Yannick Fauteux, conseiller municipal, responsable de la mobilité des personnes et des biens, conseiller du district de Cap-Rouge-Laurentien
- Marianne White, conseillère municipale, district de Saint-Louis-Sillery

Personnes-ressources de la Ville — équipe des orridors VivaCité

- David O'Brien, directeur de projet — mobilité
- Thomas Harvey-Gasse, agent de recherche
- Constant Pilote, ingénieur

Animation de la rencontre

- Éloïse Gaudreau, conseillère en consultations publiques

Participation du public

- 6 personnes assistent à l'activité

Synthèse des échanges :

Les participants et participantes proviennent du quartier de la Cité-Universitaire ou d'ailleurs dans l'arrondissement. La plupart utilisent le lien cyclable actuel.

Le public mentionne trois principales préoccupations et priorités : la sécurité des déplacements à pied, la sécurité des déplacements à vélo et la sécurité des intersections.

La proposition d'aménagement est bien accueillie par les personnes participantes, qui se réjouissent de l'amélioration aux conditions d'exercice de la mobilité active, principalement sur la rue Frank-Carrel. Plusieurs commentaires et préoccupations concernent d'ailleurs ce tronçon.

La sécurité piétonne et cycliste :

- Est-ce que la séparation physique assurée par une bande cyclable surélevée sera suffisante, notamment en hiver, lorsque le niveau de la chaussée est élevé par une couche de neige ou de glace?
- Est-ce que le choix d'une piste bidirectionnelle sur Frank-Carrel est un choix sécuritaire? Demande d'assurer une meilleure démarcation physique.
- Recommandation d'ajouter des traverses piétonnes au niveau des arrêts d'autobus.

La sécurité aux intersections

- Préoccupations en lien avec la sécurité à certaines intersections :
 - Branly et Graham-Bell (localisation de l'arrêt et configuration en « y »)
 - Frank-Carrel et Charest (incluant la traversée du boulevard Charest)
 - Branly et Myrand (feu clignotant générant de la confusion)

Verdissement

- Procéder à la plantation d'arbres, notamment des conifères.

Convivialité des déplacements

- Porter une attention à la convivialité des déplacements actifs et collectifs sur Frank-Carrel, étant donné la proximité de l'autoroute et la présence de forts vents.
- Une personne aurait souhaité que les trottoirs et la piste cyclable se trouvent du côté sud de Frank-Carrel, plus loin de l'autoroute.
- Revoir la planification des cycles des feux pour les traverses protégées afin de diminuer le temps d'attente pour les personnes à pied et à vélo (Frank-Carrel et Charest, mais aussi à l'extérieur du CVC, près de l'Université Laval).
- Le panneau d'arrêt à l'intersection Branly et Graham-Bell oblige les cyclistes à faire un arrêt juste avant de monter une pente importante.

Déneigement

- Assurer un déneigement consciencieux, pour éviter que l'accumulation de couches de neige dans la rue réduise l'écart de hauteur avec la piste cyclable surélevée.

Stationnement

- La réduction du stationnement pourrait nuire à la lisibilité ou à la visibilité.
- Assurer une démarcation physique pour éviter que les voitures se stationnent dans la piste cyclable.

Les éléments les plus appréciés :

- Dans son ensemble, le projet est perçu comme une nette amélioration des conditions actuelles.
- L'ajout d'un trottoir continu sur l'axe Frank-Carrel et Branly
- L'amélioration des arrêts d'autobus sur Frank-Carrel
- Le maintien des conditions actuelles de stationnement sur la rue de Belmont
- L'amélioration prévue de la géométrie de l'intersection Frank-Carrel et Branly.
- La protection physique offerte par les pistes surélevées.
- La qualité de la présentation et des réponses apportées par les personnes-ressources de la Ville.

Les éléments à améliorer :

- Assurer un haut niveau de déneigement tant sur les trottoirs que sur les pistes cyclables, afin d'être cohérent avec l'orientation de privilégier la mobilité active.
 - Améliorer la sécurité aux intersections.
 - Ajouter des stations Avélo (notamment au bas de la côte Branly).
 - Prévoir suffisamment de stationnements pour les vélos.
 - S'assurer que les cyclistes puissent activer les feux piétons sans empiéter sur le trottoir.
 - Porter attention à la localisation des balises flexibles.
 - Synchroniser les feux et réduire le temps d'attente des personnes à pied et à vélo sur le corridor cyclable visé et le corridor de l'Université Laval vers la piste du chemin Sainte-Foy.
-

Les prochaines étapes

- Séance d'information : date à venir
 - Mise en œuvre du projet : date à venir
-

Réalisation du rapport

Date

24 février 2026

Réalisé par

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