

# Corridor Vélo cité dans Limoilou (CVC)

## 3<sup>e</sup> Avenue ou 4<sup>e</sup> Avenue

---

### Activité de participation publique

#### **Atelier d'échanges**

#### **Date et heure**

Le 30 janvier 2024, à 19 h

#### **Lieu**

En présence : Centre communautaire Jean-Guy Drolet, 16 rue Royal-Roussillon

En ligne : sur l'application Zoom

#### **Nombre de personnes présentes**

En salle : 8

En ligne : 16

### Participation

#### **Conseillers municipaux**

- M. Pierre-Luc Lachance, membre du comité exécutif et responsable des transports et mobilité
- M<sup>me</sup> Jackie Smith, conseillère municipale, district électoral de Limoilou

#### **Personnes-ressources**

- M. David O'Brien, directeur de projet mobilité, Direction générale
- M. Jérôme Nadeau, Ingénieur - chef d'équipe, Transport et mobilité intelligente
- M<sup>me</sup> Karine Chalifoux, conseillère en architecture du paysage, Planification de l'aménagement et de l'environnement

#### **Animation de la rencontre**

- M<sup>me</sup> Anne Pelletier, conseillère en consultations publiques, Service des relations avec les citoyens et des communications (en salle)
- M<sup>me</sup> Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques, Service des relations avec les citoyens et des communications (en ligne)

## Mise en contexte

Dans le cadre de la Vision de la mobilité active, la Ville s'est engagée à mettre en place un corridor Vélo cité (**CVC**) par année jusqu'en 2028, dont le premier reliant Charlesbourg à Limoilou dès 2024. Les corridors Vélo cité, c'est un réseau qui mise sur des voies sécurisées pour les cyclistes qui assure un meilleur partage de la voie publique afin de limiter les conflits entre les modes de transport. Inspiré des meilleures pratiques internationales, le réseau permettra d'accueillir un nombre élevé de cyclistes dans des conditions attrayantes pour tous les usagers, peu importe leur âge et leurs aptitudes.

Dans cette optique, la Ville souhaitait avoir l'avis des citoyens sur l'insertion du corridor dans le secteur de Limoilou. Deux scénarios sont à l'étude, soit de prioriser la 3<sup>e</sup> Avenue ou 4<sup>e</sup> Avenue pour le tronçon situé entre la 22<sup>e</sup> Rue et le chemin de la Canardière.

## Objectif de la rencontre

- Présenter le projet de corridor Vélo cité (CVC) et les deux options de trajet dans le quartier Vieux-Limoilou;
- Impliquer les citoyens dans la démarche participative en amont de l'élaboration du concept d'aménagement;
- Recueillir les points de vue des citoyens sur les deux scénarios proposés.

## Communication

Des moyens de communication variés ont été utilisés pour inviter les citoyens aux activités de consultation.

- Carton d'invitation porte-à-porte dans le territoire concerné (2 200 portes)
- Envoi à la liste d'abonnés (conseils de quartier, Arrondissements, personnes intéressées par le projet)
- Invitation à la SDC 3<sup>e</sup> Avenue
- Invitation au conseil de quartier du Vieux-Limoilou
- Site web de la Ville
- Communiqué de presse

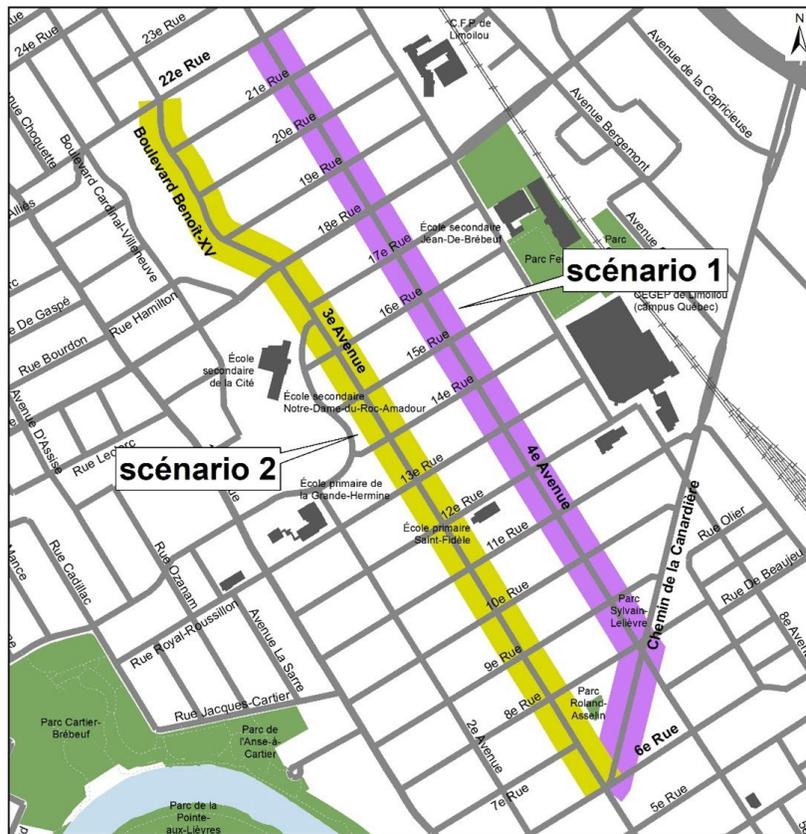
## Documentation

La documentation en lien avec la démarche consultative est disponible sur le site Internet de la Ville de Québec : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=612>

Les corridors Vélo cité : [feuillet explicatif](#)

## Secteur d'intervention

Le secteur visé se situe entre la 22<sup>e</sup> Rue et le chemin de la Canardière dans l'arrondissement de La Cité Limoilou.



## Déroulement de l'atelier

Visant à mettre en commun les réflexions et les expertises citoyennes, cet exercice collaboratif se déroulait en formule hybride. C'est-à-dire que des participants étaient présents dans une salle avec les intervenants de la Ville et d'autres participaient à l'atelier en visioconférence.

À la suite d'une présentation du projet et des deux scénarios étudiés, les participants étaient divisés en sous-groupes pour discuter des aspects qu'ils aiment ou n'aiment pas pour chacun des deux scénarios proposés (trajet sur la 3<sup>e</sup> Avenue ou sur la 4<sup>e</sup> Avenue).

Les professionnels de la Ville et les conseillers municipaux assistaient aux échanges des sous-groupes. Durant les échanges, ils pouvaient être interpellés pour répondre à des questions.

Une plénière, réunissant l'ensemble des participants en salle et en visioconférence, complétait l'activité. Un représentant de chaque sous-groupe présentait alors une synthèse des commentaires et des opinions émis lors de leurs échanges. Les autres participants pouvaient aussi intervenir pour compléter la synthèse exposée par leur représentant.

La durée de l'activité a été de 1 h 30.

## SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS EN ATELIER

Les deux options présentées sont perçues comme étant une belle réalisation pour les cyclistes. L'analyse réalisée par l'équipe de la Ville responsable du projet est saluée, car complète.

De façon générale, un consensus se dégage en faveur de l'insertion du CVC sur la 4<sup>e</sup> Avenue, permettant ainsi de relier de façon plus directe et rapide le secteur de Charlesbourg au centre-ville. Cependant, les citoyens présents souhaitent quand même une mise à niveau du tronçon vélo de la 3<sup>e</sup> Avenue afin de rendre la mobilité active plus conviviale, sécuritaire pour les cyclistes et faciliter l'accès aux commerces.

La vision partagée par la majorité des participants est la cohabitation des deux trajets :

- 4<sup>e</sup> Avenue : l'axe est rapide, c'est « l'autoroute cycliste »
- 3<sup>e</sup> Avenue : c'est la rue partagée, animée, festive, la destination commerciale, de plaisance

On souhaite que les aménagements soient permanents et mis en place rapidement.



### Scénario 1 : 4<sup>e</sup> Avenue

#### Ce que vous aimez

- Lien le plus court, direct, rapide et efficace

*« Une sorte d'autoroute cycliste plus rapide : pour ceux qui souhaitent se déplacer rapidement du nord vers le centre-ville, cet axe est préférable, car il y a moins d'interférences avec les activités commerciales, les livraisons, l'achalandage et l'animation sur la 3<sup>e</sup> Avenue. »*

- Le CVC sera plus rapide sur la 4<sup>e</sup> Avenue, ce qui répond au critère numéro 1 d'un CVC, comparativement à la 3<sup>e</sup> Avenue qui est un lien cyclable de quartier ou de plaisance.
- Corridor au potentiel de fluidité plus élevé pour les cyclistes.
- Favorise un transfert modal des résidents du nord en faveur du vélo.
- Opportunité de réduire la largeur de la 4<sup>e</sup> Avenue et ainsi réduire la vitesse et le débit automobile surtout dans le secteur de l'école (rue accidentogène).
- Sécurisation des déplacements des piétons, des enfants et des cyclistes autour des écoles et pour se rendre aux écoles primaires et secondaires.

- Permet une fréquentation avec de jeunes enfants, surtout avec des aménagements permanents.
- Lien cyclable quatre-saisons dont les cyclistes pourront profiter des bénéfices du rétrécissement de la chaussée toute l'année.
- Les traverses piétonnes, présentement non respectées par les automobilistes, vont être améliorées (avec par exemple des dos d'âne et des stops).
- L'idée d'une voie automobile en sens unique pour la 3<sup>e</sup> Avenue et la 4<sup>e</sup> Avenue en sens opposés.
- Rentable d'éliminer le stationnement pour ajouter de la mobilité.
- Ce trajet est le choix du conseil de quartier du Vieux-Limoilou.
- Opportunité intéressante pour le verdissement et pour diminuer les îlots de chaleur.

### **Ce que vous n'aimez pas**

- Le fait que ce scénario emprunte le chemin de la Canardière peut être problématique pour la sécurité des cyclistes.
- Conflit de circulation entre cyclistes, piétons et usagers du transport en commun à l'intersection en forme d'étoile de la 4<sup>e</sup> Avenue et du chemin de la Canardière. Déjà complexe comme intersection (revoir la configuration).
- Cohabitation difficile entre les cyclistes et les enfants qui auront à traverser le corridor pour se rendre à leur école primaire (prévoir des dos d'âne pour protéger les écoliers et ralentir les cyclistes).
- La 4<sup>e</sup> Avenue restera dangereuse.
- De ne pas procéder rapidement aux aménagements permanents.
- Inquiétudes sur les aménagements proposés:
  - Risque que les aménagements temporaires le soient trop longtemps et supprimés par une nouvelle administration politique.
  - « *Les bollards ne sont pas suffisants pour assurer la sécurité des piétons et éviter le risque d'emportierage et de collision* ».
- Si le choix se porte sur la 4<sup>e</sup> Avenue, la piste cyclable de la 3<sup>e</sup> Avenue risque de ne pas être améliorée prochainement.
- Le manque de lien direct pour accéder à l'artère commerciale de la 3<sup>e</sup> Avenue.
- Solution partielle car permet de rejoindre la destination que partiellement.

### **Scénario 2 : 3<sup>e</sup> Avenue**

#### **Ce que vous aimez**

- Permet de desservir directement la destination commerciale que représente la 3<sup>e</sup> Avenue (argument évoqué par la Table de concertation vélo des conseils de quartier).
- Rejoint plus directement la destination du centre-ville.
- Proximité des commerces.

- Le secteur de la 3<sup>e</sup> Avenue deviendrait plus vivant et d'accès plus facile pour les utilisateurs du CVC, les piétons, les usagers du transport en commun, les enfants et les personnes à mobilité réduite.
- Facilite l'implantation d'un modèle de rue partagée, conviviale, voire piétonne.
- Scénario plus approprié étant donné les activités d'animation (marché, activités festives, etc.).
- Mise à niveau de la bande cyclable qui serait sécurisée et améliorée plus rapidement si le CVC y passe.

### **Ce que vous n'aimez pas**

- Les activités estivales et festives de la 3<sup>e</sup> Avenue pourraient constituer un frein à l'efficacité d'un lien rapide sur cet axe.
- Déplacement à vélo moins rapide.
- Le CVC nuirait à la piétonnisation.
- Atteinte aux commerçants, dont certains en subiraient les répercussions plus que d'autres.
- Cohabitation plus difficile avec les piétons, les automobilistes et les cyclistes qui arrêtent ou repartent plus souvent sur cet axe.
- Problématique avec la Place limouloise et la zone piétonne en été.
- Le passage des voitures limitera la sécurité de tous les usagers avec comme effet que les usagers ne fréquenteront pas les commerces.

### **Autres commentaires**

Peu importe le scénario choisi :

- Rendre difficile ou même impossible le stationnement de voitures dans le corridor, « *c'est un problème fréquent qui rend le déplacement à vélo inconfortable* ».
- Augmenter le nombre de traverses piétonnes et les faire respecter par les automobilistes.
- Augmenter le nombre de supports à vélos à l'année partout dans le quartier et non pas seulement sur les axes cyclables.

---

## **Réalisation du rapport**

### **Date**

9 février 2024

### **Réalisé par**

Cristina Bucica et Anne Pelletier, conseillères en consultations publiques, Service des relations avec les citoyens et des communications, Ville de Québec

**Correction du français et mise en page du document** : M<sup>me</sup> Joanne Laverdière, agente de secrétariat, Service des relations avec les citoyens et des communications, Ville de Québec