

Aménagement d'un corridor VivaCité sur le boulevard Pierre-Bertrand

Activité de participation publique



Atelier d'échanges

Date et heure

5 février 2026, à 19 h

Lieu

Salle du conseil d'arrondissement des Rivières, 330, rue Chabot

Déroulement de l'activité

1. Accueil des participants et activité brise-glace de cueillette de besoin
2. Ouverture de la séance
3. Mot d'introduction de M. Yannick Fauteux
4. Retour sur l'activité brise-glace de cueillette de besoin
5. Présentation du projet
6. Période d'échanges
7. Mot de la fin.

Activité réalisée à la demande de :

Équipe VivaCité

Participation

Membres du conseil municipal

- Yannick Fauteux, conseiller municipal chargé de la mobilité des biens et des personnes
- Clément Bourdeau, conseiller municipal du district de Vanier-Duberge
- Catherine Deschamps, présidente de l'arrondissement des Rivières
- Maxime Elmaleh, conseiller municipal du district Neufchâtel–Lebourgneuf

Personnes-ressources de la Ville

- Jérôme Nadeau, chef d'équipe, équipe VivaCité
- Constant Pilote, ingénieur, équipe VivaCité
- Véronique Samson, conseillère en planification du transport, équipe VivaCité

Animation de la rencontre

- Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques, Service de relations citoyennes et des communications

Nombre de personnes ayant participé à l'atelier

25

Projet

Secteur concerné

Boulevard Pierre-Bertrand, arrondissement des Rivières

Description du projet

La Ville de Québec poursuit le déploiement des corridors VivaCité (CVC) avec l'aménagement d'un corridor sur le boulevard Pierre-Bertrand, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue des Rocailles. 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.

Les CVC, c'est un réseau qui mise sur des voies sécurisées, où chaque mode de transport actif et durable a son propre espace confortable et sécuritaire. Ces aménagements assurent un meilleur partage de la voie publique afin de limiter les conflits entre les modes de transport.



Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=957>

Commentaires et questions des citoyens

Recommandations générales

Enjeux	Propositions
<ul style="list-style-type: none"> • L'arrêt d'autobus en direction nord est dangereux en hiver, car il faut monter sur le banc de neige pour monter dans le véhicule; • Cohabitation difficile entre piétons et cyclistes à l'intersection Samson et le « petit » Pierre-Bertrand (rue résidentielle); • Absence de trottoir sur la rue des Entrepreneurs; • Accès difficile aux commerces depuis le corridor cyclable (situé au milieu de la chaussée); • Enjeu de sécurité routière lié aux véhicules tournant à gauche depuis la rue du Marais, qui restent face au terre-plein quand le feu devient rouge; • Le cheminement pour les vélos n'est pas clair en direction sud, quand le terre-plein se termine. • Les voitures bloquent la circulation des vélos dans les demi-tours, en plus de ne regarder que du côté droit si des voitures approchent, mais pas des deux côtés de la piste cyclable • Craintes liées à la cohabitation avec les services d'urgence; • Enjeu de la durabilité du marquage vert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la cohabitation entre cyclistes et piétons au niveau des arrêts d'autobus. S'assurer que les chauffeurs du RTC réalisent un arrêt conforme, jusqu'au trottoir, pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes; • Assurer une fluidité pour les cyclistes, en fonction des heures de pointe, notamment; • Certaines personnes recommandent de circonscrire les déplacements en vélo aux périodes estivales et ne pas déneiger les pistes cyclables, alors que d'autres accueillent favorablement le déneigement à l'année du futur CVC Pierre-Bertrand. Il est recommandé de prévoir une plus grande fréquence de grattage, car le secteur est venteux et la neige s'accumule plus rapidement sur la piste centrale qu'ailleurs; • Prévoir les liens cyclables sur des routes secondaires plutôt que sur les principales, car c'est plus agréable et plus sécuritaire pour les familles; • Prévoir le corridor cyclable dans une perspective de cyclisme utilitaire; • Diminuer la largeur des voies automobiles pour réduire les vitesses pratiquées, peu importe les aménagements cyclistes choisis.

Recommandations spécifiques par tronçon

Secteur du parc industriel Cardinal (rue des Rocailles / rue Samson)

Enjeux	Propositions
<ul style="list-style-type: none"> • L'arrêt d'autobus en direction nord est dangereux en hiver, car il faut monter sur le banc de neige pour monter dans le véhicule; • Cohabitation difficile entre piétons et cyclistes à l'intersection Samson et le « petit » Pierre-Bertrand (rue résidentielle); • Absence de trottoir sur la rue des Entrepreneurs; • Accès difficile aux commerces depuis le corridor cyclable (situé au milieu de la chaussée); • Enjeu de sécurité routière lié aux véhicules tournant à gauche depuis la rue du Marais, qui restent face au terre-plein quand le feu devient rouge; • Le cheminement pour les vélos n'est pas clair en direction sud, quand le terre-plein se termine; • Les voitures bloquent la circulation des vélos dans les demi-tours, en plus de ne regarder que du côté droit si des voitures approchent, mais pas des deux côtés de la piste cyclable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager de la végétation le long de la section pour augmenter le confort en réduisant le vent et créant un peu d'ombre. • Proposer une piste cyclable alternative le long du corridor de l'aqueduc; • Réduire le temps d'attente des piétons et cyclistes à l'intersection de la rue Latulippe; • Dans une éventuelle phase de pérennisation du CVC, créer des pistes unidirectionnelles de chaque côté du boulevard serait plus agréable et plus pratique pour rejoindre les commerces; • Interdire de tourner à droite sur le feu rouge au niveau des rues transversales, afin de rendre la mobilité active plus sécuritaire vers la piste centrale.

Secteur du viaduc

Enjeux	Propositions
<ul style="list-style-type: none"> • La section du viaduc est particulièrement insécurisante, les cyclistes ne peuvent s'enfuir vers le trottoir en cas de danger imminent. • En direction nord, il y a des problèmes d'accumulation d'eau et de glace sur le trottoir et il y a des 	<ul style="list-style-type: none"> • Séparer le passage des piétons et des cyclistes; • Offrir des aménagements durs, même temporaires comme des bandes de béton préfabriquées, pour renforcer la sécurité; • Retirer une voie de circulation, prévoir une voie réservée pour

<p>crevasses transversales qui gênent le roulement.</p>	<p>tourner à gauche et gagner de l'espace sous le viaduc pour créer une piste cyclable;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne pas retirer une voie sous le viaduc, en raison des impacts négatifs : configuration accidentogène pour les vélos et les voitures; • Construire une passerelle au-dessus du chemin de fer plutôt que de miser sur un lien cyclopiéton sous le viaduc : <ul style="list-style-type: none"> ○ Soit sur le petit boulevard Pierre-Bertrand; ○ Ou prévoir une passerelle quelque part à l'ouest du boulevard; • Ajouter un carrefour à l'hollandaise; • En direction sud, combiner le trottoir avec la piste cyclable et séparer de la chaussée avec une barrière; • Refaire le trottoir du côté est; • Peindre le viaduc avec des motifs colorés et assurer un éclairage suffisant afin d'augmenter le sentiment de sécurité.
---	--

Secteur résidentiel (rue Beaucage / boulevard Wilfrid-Hamel)

Enjeux	Propositions
<ul style="list-style-type: none"> • Crainte d'une baisse de fluidité pour les automobilistes sur le boulevard Pierre-Bertrand et de difficultés à sortir de son entrée charretière aux heures de pointe pour les riverains. S'il y a trop d'embouteillage, le trafic débordera sur les rues secondaires avoisinantes, où l'on retrouve des usagers vulnérables de la route. • Il existe des problèmes de déneigement aux abords des pistes 	<ul style="list-style-type: none"> • Envisager des voies réservées pour les virages à gauche.

<p>cyclables avec bollards. De plus, du fait des bollards, les entrées sont comme prolongées. Les déneigeurs des entrées charretières doivent enlever plus de neige et il ne faut pas que le coût supplémentaire soit à la charge des résidents.</p> <ul style="list-style-type: none">• La circulation n'est pas fluide sur la voie centrale du fait des virages à gauche.• La réfection de la traversée du boulevard Pierre-Bertrand au niveau de la rue Chabot n'est pas envisagée. Il serait bon de s'assurer qu'elle est fonctionnelle car c'est une traversée pour les élèves de l'école primaire Notre-Dame-Du-Canada, mais aussi pour tous ceux qui vont au complexe Jean-Paul-Nolin et au Centre Fernand-Dufour.	
--	--

Nombre d'interventions

Le résumé des enjeux et propositions a été extrait des interventions suivantes :

- Environ 21 interventions lors de l'atelier;
- 2 courriels citoyens;
- 1 résolution du conseil de quartier (voir en Annexe).

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à l'équipe VivaCité et le publier sur la page Internet du projet.

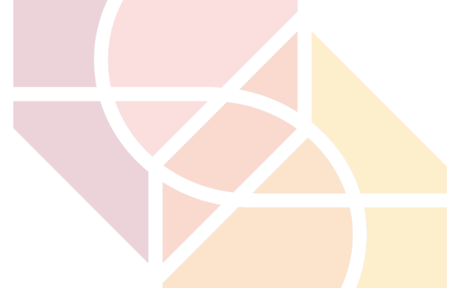
Réalisation du rapport

Date

16 mars 2026

Réalisé par

Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications



Résolution 26-CA-010

Résolution pour soutenir les propositions proposées lors de la séance de consultation sur le CVC C (Boul. Pierre-Bertrand)

- Il existe déjà un lien cyclable sur le boulevard Pierre-Bertrand, le Corridor VivaCité C qui permet la connexion entre le CVC H (sur Wilfrid-Hamel) et les CVC M & L dans le quartier Lebourgneuf. Le projet concerne la section du CVC C entre la rue des Rocailles et le boulevard Wilfrid-Hamel. Cette section n'est pas sécuritaire et la circulation à vélo n'est pas fluide. Il s'agit donc de bonifier les aménagements cyclables pour favoriser la mobilité active.
- Lors de la consultation qui a eu lieu le jeudi 05 février 2026 par la Ville de Québec, cette dernière a proposé un certain nombre d'aménagements. Le Conseil de quartier de Vanier apprécie grandement les propositions avancées par la Ville. Celles-ci sont résumées ci-dessous.

 - Le projet se veut évolutif, il n'y aura donc pas de travaux majeurs.
 - Le projet est divisé en 2 secteurs distincts :
 - La section sud est située entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Samson en passant sous le viaduc du CN. Sur cette portion il y a actuellement une bande cyclable de chaque côté avec des délinéateurs. Au niveau du viaduc il n'y a pas de bande cyclable du côté est. Les piétons et les cyclistes se partagent le trottoir.
 - La section nord est située entre les rues Samson et des Rocailles. Une piste a été aménagée sur le terre-plein central. Il y a plusieurs intersections majeurs à traverser et il existe des voies pour que les véhicules motorisées puissent faire demi-tour. Les transitions entre la piste centrale et les bandes latérales au niveau des rues Samson et des Rocailles sont problématiques car dangereuses et non intuitives.
 - Principales interventions proposées sur la portion sud avec pistes unidirectionnelles :
 - Mise à niveau du lien cyclable existant en piste cyclable unidirectionnelle plus large et protégée par une zone tampon et des bollard



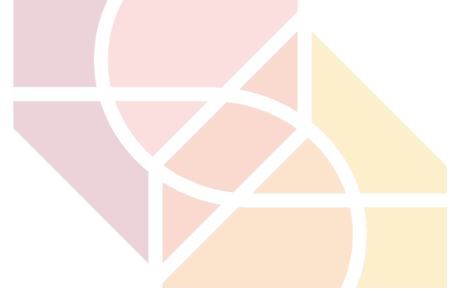
- Ajout de marquage vert aux intersections et aux entrées charretières les plus achalandées
 - Amélioration des aménagements aux intersections Samson, Nolin et Beaucage
 - Amélioration des pistes cyclables sous le viaduc entre Beaucage et Nolin
 - Modifications aux feux de circulation pour mieux intégrer les besoins des piétons et des cyclistes
- Principales interventions proposées sur la portion nord avec piste centrale bidirectionnelle existante :
- Aménagement de traverses piétonnes et cyclables surélevées dans les demi-tours automobiles
 - Ajout de marquage vert aux intersections Samson et Rocailles
 - Modifications aux feux de circulation pour mieux intégrer les besoins des piétons et des cyclistes

Il est résolu par Jean-Noël Ouisse et appuyé par XXX que le Conseil de quartier de Vanier:

• Recommande à la Ville de Québec de considérer les commentaires suivant, apportés, entre autres, lors de la consultation :

▪ Section sud :

- Il existe des problèmes de déneigement aux abords des pistes cyclables avec bollards. Il faut penser à améliorer la situation. De plus, du fait des bollards, les entrées sont comme prolongées. Les déneigeurs des entrées charretières doivent enlever plus de neige et il ne faut pas que le coût supplémentaire soit à la charge des résidents.
- La circulation n'est pas fluide sur la voie centrale du fait des virages à gauche. Il faut peut-être envisager des voies réservées pour les virages à gauche.
- La réfection de la traversée du boulevard Pierre-Bertrand au niveau de la rue Chabot n'est pas envisagée. Il serait bon de s'assurer qu'elle est fonctionnelle car c'est une



traversée pour les élèves de l'école primaire Notre-Dame-Du-Canada, mais aussi pour tous ceux qui vont au complexe Jean-Paul-Nolin et au Centre Fernand-Dufour. La rue Chabot sert d'ailleurs de raccourci pour les véhicules qui veulent éviter les feux de circulation sans égard aux limites de vitesse en zone scolaire.

▪ Passage du viaduc :

- En direction sud, le trottoir pourrait être combiné avec la piste cyclable et séparé de la chaussée avec une barrière.
- En direction nord, le trottoir sous le viaduc devrait être corrigé pour éviter les accumulations d'eau et de glace, mais aussi pour faciliter le roulement. Les crevasses transversales sont une gêne non négligeable.
- Au lieu de passer sous le viaduc en direction nord, les piétons et cyclistes pourraient passer au-dessus de la voie ferrée :



Image 1: Proposition d'alternative au passage du viaduc en passant par le dessus (Source: Google Maps 2026)

- Afin d'augmenter le sentiment de sécurité, en particulier pour les personnes les plus vulnérables, il serait pertinent de peindre le viaduc avec des motifs colorés et de s'assurer que l'éclairage est suffisant.

▪ Section nord :



- Au-delà de la piste cyclable, il a été relevé que les arrêts de bus en direction nord ne sont pas sécuritaires, surtout en hiver car il faut grimper sur le banc de neige pour attendre le bus. Il faut également considérer l'augmentation de fréquence de passage des bus qui est prévue par le RTC.
- Plusieurs incohérences ont été relevées à l'intersection avec la rue Samson et la rue des Rocailles. Les participant.es ont approuvé.es la volonté d'améliorer la fluidité pour franchir ces obstacles. Il faut également rendre les étapes de franchissement plus intuitives pour tous en ajoutant du marquage au sol, entre autres.
- Il faut également penser aux cyclistes et piétons arrivant transversalement au boulevard Pierre-Bertrand. La permission de tourner à droite au feu rouge représente un danger pour la mobilité active.