

# ARGUMENTAIRE

Pour

une

rue

Saint-Jean

à

échelle

humaine

Une campagne du Comité populaire  
Saint-Jean-Baptiste



# POURQUOI CETTE CAMPAGNE

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un organisme de défense collective des droits actif depuis maintenant plus de 45 ans dans le quartier Saint-Jean-Baptiste à Québec. Le Comité s'intéresse depuis sa fondation aux enjeux d'aménagement urbain et de logement. En effet, l'organisme est issu de la résistance des résidents et les résidentes de la rue Saint-Gabriel qui voyaient leur milieu de vie menacé de démolition pour faire place à une autoroute. Les citoyens et les citoyennes ont mis un frein aux projets de « modernisation » de la Ville de Québec en y opposant la rénovation de leurs vieilles maisons grâce à des coopératives d'habitation à échelle humaine, l'aménagement de parcs et des ressources communautaires.

L'action du Comité s'est rapidement étendue à l'ensemble du quartier après ces premières victoires dans le « haut » du faubourg. C'est, entre autres, à cette action que l'on doit la majorité des logements sociaux du quartier (de la coopérative Saint-Gabriel à la coopérative l'Escalier en passant par la présence de L'Auberivière dans l'ancien presbytère), de nombreux parcs (du parc Scott au parc-école), plusieurs services de proximité (de l'Intermarché au comptoir postal) et bon nombre de ressources communautaires (du Vestiaire du Faubourg au Centre-Famille Haute-Ville). Le Comité populaire a toujours été là pour défendre le caractère résidentiel et populaire du quartier Saint-Jean-Baptiste. Encore aujourd'hui, le Comité populaire reste fidèle à sa mission première : défendre les droits sociaux, économiques, politiques et culturels des résidents et des résidentes du quartier Saint-Jean-Baptiste.

Depuis plus de 20 ans, le Compop s'intéresse au concept de « rues partagées ». Bien que ce concept ait été défini dans les dernières années par le Ministère des Transports<sup>[1]</sup>, la vision du Comité populaire est beaucoup plus élaborée que celle-ci.

[1] Pour résumer, le Ministère des Transports définit le concept comme étant une rue où la piétonisation est priorisée, l'ensemble de la chaussée partagée et la vitesse est limitée à 20 km/h. Pour en savoir plus : [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/responsabilites-partagees/rue-partagee/Documents/GuideApplication\\_RuePartagee.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/responsabilites-partagees/rue-partagee/Documents/GuideApplication_RuePartagee.pdf)

En plus d'une priorisation de la piétonisation et de la limitation de la vitesse automobile, le Compop a toujours défendu des projets venant avec des aménagements structurants permettant d'imposer la rue partagée aux véhicules qui y circulent, augmenter la sécurité pour les transports actifs, augmenter la canopée du quartier et d'augmenter la convivialité pour les résident·e·s. Le tout dans un processus collectif et démocratique[2].

[2] Pour en savoir plus sur les projets du Compop : <https://www.compop.net/content/rues-partag%C3%A9es>

## UNE RUE PARTAGÉE SUR ST-JEAN ?

La rue Saint-Jean est au cœur de notre quartier. Les commerces qui s'y trouvent, les institutions qu'elle comporte, les résident·e·s qui l'empruntent au quotidien, les touristes qui la fréquentent et les automobiles qui transitent lui donnent un caractère particulier, au cœur de la vie de notre quartier.

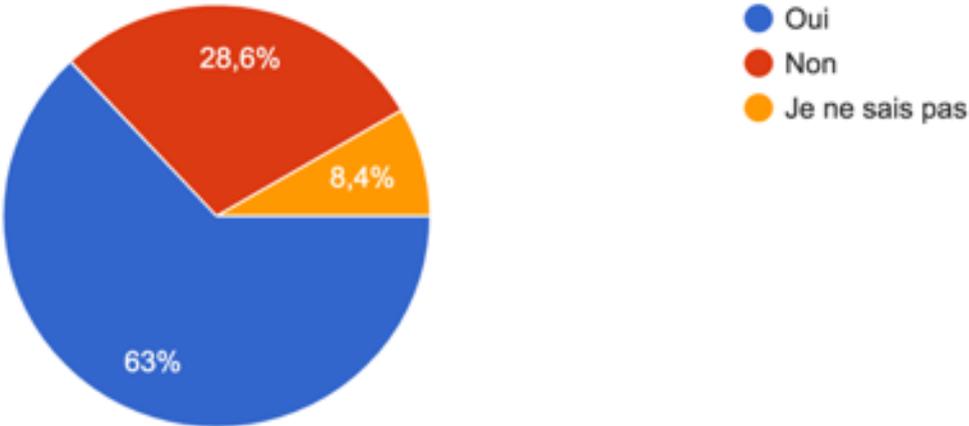
Mais, depuis plusieurs années, le Compop reçoit des commentaires sur la présence d'irritants majeurs sur cette rue. Le manque d'espace pour les transports actifs, la vitesse automobile et le manque d'aménagements sécuritaires ne sont que quelques exemples d'éléments sur lesquels il faudrait agir pour améliorer la qualité de vie des résident·e·s préoccupé·e·s par l'aménagement urbain du quartier. Cette artère cruciale pour le quartier possède, en effet, plusieurs enjeux et défis qui font en sorte qu'elle ne peut pas être traitée comme les autres projets de rues partagées. C'est donc dans une volonté de réfléchir aux aménagements structurants possibles dans le contexte particulier de la rue Saint-Jean que s'inscrit cette campagne.

C'est pourquoi en octobre 2023, l'Assemblée générale du Compop a décidé de mener une nouvelle campagne locale autour de la sécurité piétonnière et à vélo ainsi que de l'apaisement de la circulation sur la rue Saint-Jean, entre la rue Salaberry et Honoré-Mercier. Fort de ce mandat voté à l'unanimité par les membres présent·e·s, le comité Aménagement urbain a travaillé à produire l'argumentaire qui sera au cœur de la campagne.

Tous les graphiques et les tableaux présents dans ce document proviennent d'un sondage maison produit par le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste et diffusé sur les réseaux sociaux et auprès de nos membres, entre décembre 2023 et février 2024. Au total, 402 réponses ont été obtenues. Sur ce nombre, 391 personnes ont accepté de laisser leur code postal et 329 d'entre elles ont un code postal commençant par G1R (donc dans le quartier Saint-Jean-Baptiste et ses environs).

Selon vous, existe-t-il un problème de présence automobile sur la rue Saint-Jean ?

395 réponses



# DES IRRITANTS, IL Y EN A !

Voici les principaux irritants qui ont attiré l'attention du Comité populaire dans les dernières années.

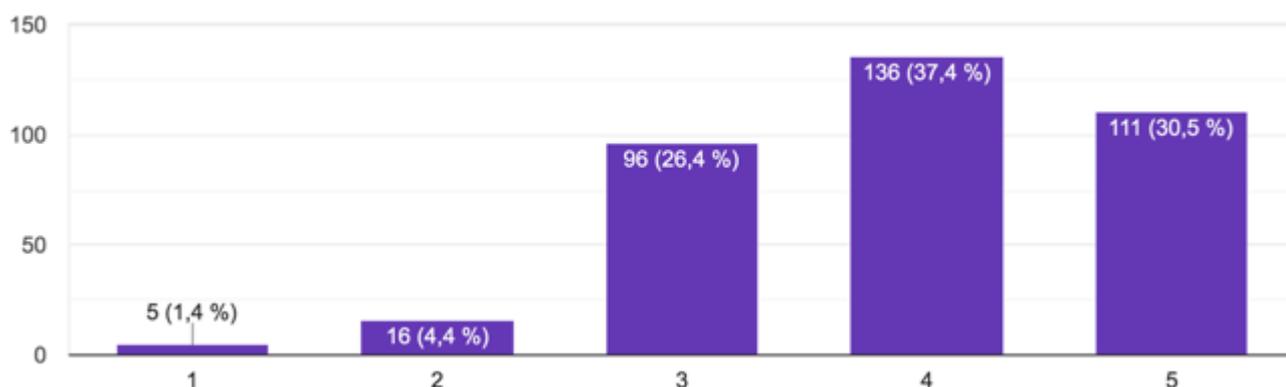
- **Une rue Saint-Jean pensée pour l'automobile seulement**

On le sait depuis longtemps, la rue Saint-Jean est une voie de transit automobile importante dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. En plus des résidents et résidentes qui y circulent en véhicule motorisé ou des livraisons essentielles pour les commerces qui ont pignon sur rue, on y trouve bon nombre de travailleur·euse·s qui l'empruntent pour venir y travailler ou pour rejoindre la colline Parlementaire. Et que dire de la présence accrue par les touristes quand vient l'été ou tout simplement avec la présence des festivals tout au long de la belle saison. Pour traverser le quartier, la rue Saint-Jean est la voie privilégiée.

Plus qu'un chemin privilégié, plusieurs automobilistes y circulent afin de contourner l'affluence du trafic sur la colline et transitent à travers le quartier par cette voie. Ce transit automobile vient augmenter la présence de l'automobile dans le quartier, particulièrement aux heures de pointe. De plus, sa configuration très linéaire et sa largeur favorisent la vitesse automobile. Rappelons que cette rue est actuellement à 40 km/h, sauf pour la section tout près de l'école Saint-Jean-Baptiste limitée à 30 km/h pendant les périodes scolaires.

Comment qualifiez-vous votre sentiment de sécurité en automobile sur la rue Saint-Jean ?

364 réponses



(1 étant faible et 5 étant excellent)

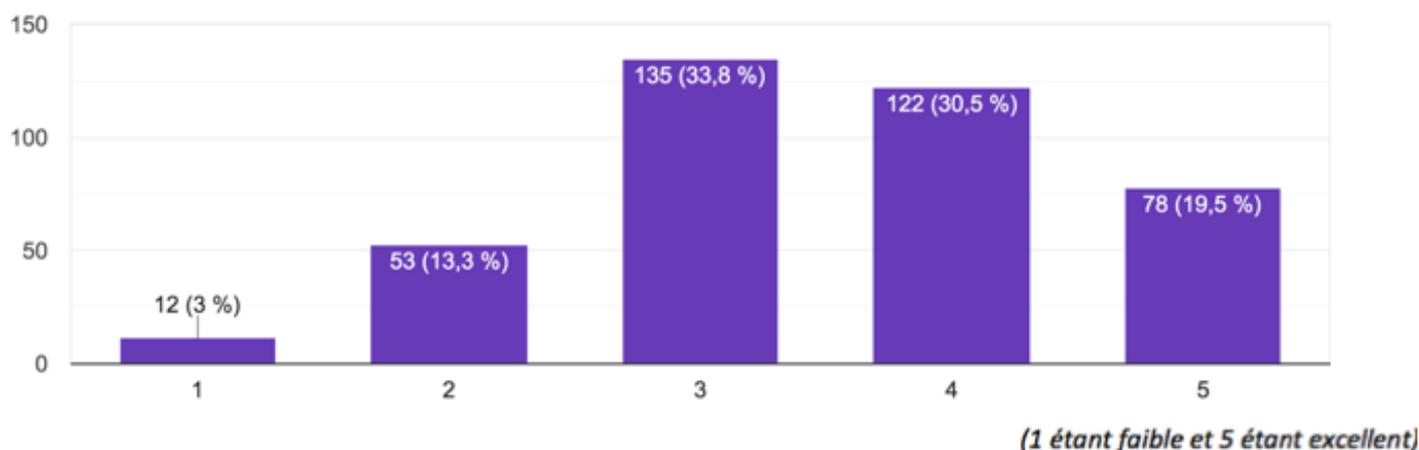
- **Un manque d'infrastructures pour les transports actifs**

Étant donné que la circulation automobile demeure prioritaire sur cette artère du quartier, on ne s'étonnera pas si les infrastructures facilitant les transports actifs y sont désuètes, voire absents. À commencer par l'état des trottoirs.

Dans les obstacles nommés pour les personnes qui marchent le quartier, l'étroitesse à certains endroits sur la rue Saint-Jean (alors que sa largeur pourrait permettre autre chose) ainsi que l'état du trottoir (bris et trous) ou tout simplement la hauteur de celui-ci, sont des éléments qui sont régulièrement ramenés. Ajoutons à ces enjeux, les nombreux encombrements possibles comme les poteaux ou lors du ramassage des poubelles et on convient que marcher sur Saint-Jean ne devient pas toujours une chose facile. S'il faut en plus devoir se déplacer avec un déambulateur ou une poussette, la liste des obstacles s'allonge.

Comment qualifiez-vous votre sentiment de sécurité à pied sur la rue Saint-Jean ?

400 réponses

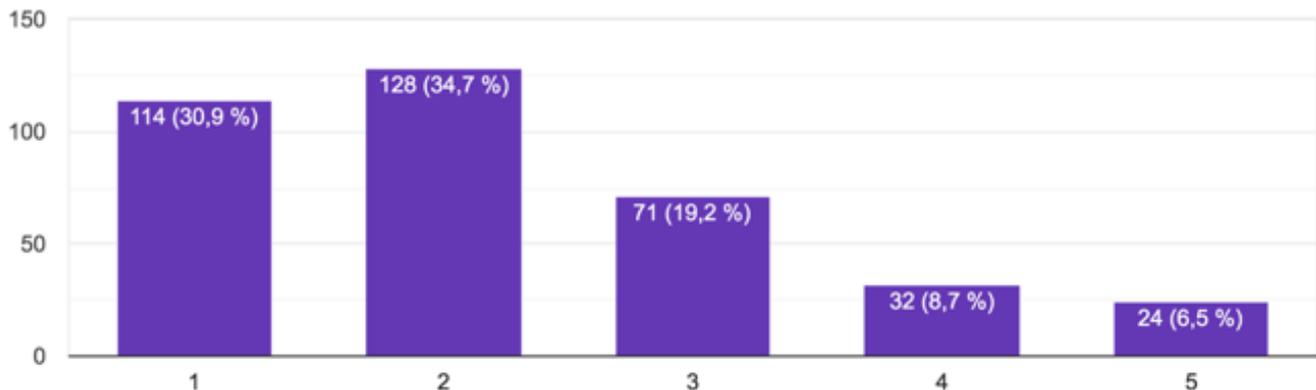


Et que dire des déplacements à vélo ! S'il y a là une infrastructure plus que manquante sur la rue Saint-Jean, il s'agit bien de pistes ou de bandes cyclables. Depuis très longtemps, le faubourg attend sa part du «véloboulevard » qui n'a jamais abouti dans le quartier. Tel que mentionné dans le point précédent, avec la présence importante de l'automobile ou des camions de livraison, il devient très difficile de circuler à vélo sur Saint-Jean et de s'y sentir en sécurité. Cette difficulté amène d'autres défis concernant le partage du trottoir entre les différentes utilisations possibles. Le manque d'espace sur la voie publique apporte son lot de défis pour la cohabitation harmonieuse.

De plus, on observe un manque de stationnements pour vélo sur la rue ni aucune infrastructure pouvant rendre plus conviviale la pratique du vélo.

Comment qualifiez-vous votre sentiment de sécurité à vélo sur la rue Saint-Jean ?

369 réponses



(1 étant faible et 5 étant excellent)

- **Une desserte de transport en commun hypothéquée**

Le quartier Saint-Jean-Baptiste n'est pas le quartier le plus accessible, ne serait que par son dénivelé important. Ainsi, le transport en commun ne peut pas seulement être réfléchi dans une optique de rentabilité et d'économies de secondes. Le transport en commun dans Saint-Jean-Baptiste doit tenir en compte de la spécificité du quartier et permettre le plus d'arrêts possibles sur la rue Saint-Jean, entre autres, par le réseau de la 807.

Dans la dernière année, la suppression de l'arrêt Claire-Fontaine a fait mal à de nombreuses personnes utilisatrices de la 807. Cet arrêt, bien situé au cœur du quartier permettait l'accès rapide à de nombreux organismes ou infrastructures comme l'école ou le Centre de la Petite enfance (CPE).

Bien qu'il soit vrai que les arrêts sont à proximité dans ce quartier tissé serré et qu'il peut sembler facile d'un point de vue administratif de se déplacer à pied d'un arrêt à un autre, le dénivelé important présent dans le quartier rend déjà les distances parcourues plus difficiles pour bon nombre de personnes.

- **Une rue Saint-Jean plus conviviale, pour tout le monde**

Qui dit Saint-Jean-Baptiste, dit îlot de chaleur ! Et la rue Saint-Jean ne fait pas exception. Avec son taux de canopée le plus faible de la Ville de Québec à 10 %, les espaces importants de bitume comme la chaussée de la rue Saint-Jean font effectivement partie du problème. En plus des enjeux importants sur la santé de population, en particulier pour les enfants, les personnes âgées et les personnes ayant des maladies chroniques, les îlots de chaleurs viennent aussi rendre difficile la possibilité d'y trouver un endroit convivial pour favoriser les rencontres et les échanges.

Autre élément nécessaire à la rencontre, l'aménagement de bancs, et ce, à l'année. De plus, une station hivernale pour se réchauffer a déjà été installée sur le parvis de l'église Saint-Jean-Baptiste, mais n'existe plus depuis plusieurs années. De façon plus générale, un aménagement plus convivial et utilitaire du parvis en fonction des personnes qui le fréquentent pourrait être bénéfique pour plusieurs. Pensons aux parents et aux élèves de l'école Saint-Jean-Baptiste, aux aîné·e·s ou aux personnes en situation d'itinérance.

**RÊVER SA  
PLACE**



**Campagne pour une rue Saint-Jean à échelle humaine**

# DES SOLUTIONS SONT POSSIBLES !

Cette partie de l'argumentaire se veut une liste d'options qui pourraient être réfléchies en vue d'améliorer l'expérience des transports actifs pour la rue Saint-Jean. Pour le moment, le Comité populaire souhaite simplement soumettre des pistes à réfléchir et à évaluer pour la suite.

- **Réduire l'espace automobile pour la rue Saint-Jean**

La première piste à réfléchir, afin de mieux partager la voie publique, serait de réduire l'espace que peut occuper l'automobile. Réduire la rue Saint-Jean à une seule voie, en tout ou en partie, pourrait peut-être contribuer à éliminer une bonne partie de la circulation de transit et pourrait laisser plus de place pour d'autres options.

Toujours dans une optique de mieux partager l'espace, certains espaces de stationnements pourraient également être éliminés en vue de bonifier les expériences pour les transports actifs et collectifs dans le quartier.

- **Instaurer une piste cyclable (dans les deux sens) sur Saint-Jean**

En éliminant une voie pour l'automobile, l'espace disponible pourrait permettre l'instauration de pistes cyclables. Cette idée avait d'ailleurs été portée par le passé dans la continuité du véloboulevard prévu il y a de cela plus d'une dizaine d'années. En effet, l'idée de faire deux corridors cyclables, de part et d'autre de la voie automobile, pourrait grandement améliorer l'expérience à vélo.

Ces corridors pourraient être délimités par des balises (bollards) afin d'augmenter le sentiment de sécurité pour les cyclistes.

De plus, différentes réflexions devraient avoir cours afin d'envisager les meilleurs aménagements permettant de prioriser les vélos tout au long de leur parcours (interdictions de tourner à droite à certains endroits, feux de circulation avec priorité aux vélos, etc.).

- **Augmenter les infrastructures pour vélo**

Afin également de faciliter les déplacements à vélo dans le quartier, l'augmentation des infrastructures qui y sont rattachées est essentielle. On pense ainsi à un nombre plus important de stationnements pour vélo qui soient sécuritaires, un accès à de l'eau potable et à des toilettes publiques.

- **Repenser les trottoirs de la rue Saint-Jean**

Les trottoirs de la rue Saint-Jean sont passablement inégaux dans leurs aménagements. Si ceux-ci sont assez larges dans la portion est de la rue, ce n'est pas le cas dans sa portion ouest. De plus, la hauteur des trottoirs est également un enjeu pour quiconque éprouve quelques difficultés de mobilité. Une certaine harmonisation devrait être faite dans les descentes de trottoirs pour que celles-ci répondent mieux aux usages des personnes qui marchent et dans un souci d'accessibilité universelle.

À plusieurs endroits également, leur état laisse à désirer. La réfection des trottoirs est plus que nécessaire.

Repenser les trottoirs dans leur largeur et leur hauteur serait déjà une bonne façon d'améliorer les transports actifs sur cette artère située au cœur du quartier. Mais, afin d'optimiser l'espace et de rendre la rue encore plus sécuritaire, élargir les saillies de trottoirs aux intersections serait également une idée à réfléchir. En plus d'offrir de l'espace pour permettre différents aménagements présents dans cette liste, l'effet d'entonnoir créé oblige les automobilistes à ralentir.

- **Diminuer la vitesse automobile sur Saint-Jean et marquer la rue**

Actuellement, la vitesse automobile sur la rue Saint-Jean est de 40 km/h. Bien que la vitesse ne peut être, à elle seule, le vecteur pour assurer la sécurité de tou·te·s, elle démontre toujours une volonté de vouloir s'attaquer de façon pérenne aux enjeux structurels qui nuisent à la convivialité. Diminuer la vitesse sur Saint-Jean pourrait être un bon premier pas vers des aménagements plus structurants. Il va de soi que, si l'ensemble des aménagements proposés voient le jour, la réduction de la vitesse sera essentielle.

En plus de la vitesse automobile, d'autres aménagements peuvent aider à réduire la vitesse. C'est le cas de l'élargissement des saillies de trottoirs aux intersections. Mais l'utilisation d'un pavage différent pour l'ensemble de la rue Saint-Jean (dans le quartier Saint-Jean-Baptiste) pourrait également aider à marquer l'utilisation différente que nous souhaitons sur l'artère. En plus d'indiquer aux automobilistes qu'ils et elles arrivent sur une rue aux conditions particulières, elle exige également une certaine réduction de la vitesse pour les cyclistes qui y circulent.

Peu importe le pavage utilisé ou les solutions retenues, il faudra assurément trouver des façons de bien marquer l'espace afin de favoriser le « bon voisinage » entre les multiples usages de la rue.

- **Augmenter les infrastructures pour piéton·ne·s**

Traverser la rue Saint-Jean n'est pas de tout repos ! Ainsi, il faudra se pencher sur des aménagements permettant de faciliter les traverses piétonnières. En plus d'abaisser la hauteur des trottoirs à plusieurs endroits, ne serait-il pas venu d'évaluer la possibilité d'intégrer des passages piétons surélevés dans le quartier ? Assurément, le nombre de passages piétons ne permet pas d'assurer la fluidité des déplacements à la marche dans un contexte sécuritaire.

Plusieurs aménagements permettraient d'améliorer la situation pour les piéton·ne·s et pour les personnes qui habitent le quartier. En plus des accès à l'eau potable et aux toilettes publiques déjà évoqués, l'augmentation significative de la présence de bancs, accessibles à l'année et sans accoudoir pour un meilleur accès, serait un avantage certain. De plus, des stations pour se réchauffer l'hiver pourraient également être envisagées afin d'améliorer la convivialité pendant la saison froide. Différentes placettes pourraient aussi être élaborées à certaines intersections ou dans des espaces adjacents à la rue Saint-Jean (parvis de l'église, Passage Olympia, etc.)

- **Verdir durablement**

Rendre la rue Saint-Jean plus conviviale passe obligatoirement par un verdissement imposant et massif. La plantation d'arbres permettrait d'apporter une fraîcheur dans cet îlot de chaleur bétonné. Pouvoir marcher à l'ombre pendant la saison estivale ou s'y rafraîchir sur un banc est actuellement un exercice plutôt limité. Le verdissement doit être global, mais doit aller plus loin que quelques bacs à fleurs qui peuvent effectivement participer à la convivialité sans toutefois permettre d'améliorer substantiellement les dommages causés par le réchauffement climatique. De plus, certains aménagements d'agriculture urbaine pourraient être intégrés directement sur la rue, en bacs ou à la verticale.

- **Remettre l'arrêt 807 au coin de Claire-Fontaine**

Tel qu'expliqué au niveau des irritants, la suppression de cet arrêt a créé un vide de service dans le quartier. Réintroduire cet arrêt est majeur pour les résident·e·s.

- **Une étude de la circulation plus qu'attendue**

La circulation de transit est un enjeu sur lequel le Compop travaille depuis de nombreuses années. Et depuis plusieurs années, nous réitérons qu'une étude de circulation pour l'ensemble du quartier devrait être effectuée par la Ville de Québec afin de repenser globalement la fluidité des trajets locaux, tout en décourageant la circulation de transit. Cette étude pourrait grandement contribuer à une réflexion majeure sur les meilleures pratiques pour se débarrasser une bonne fois pour toute de ce fléau, et non de déplacer le problème d'une artère à une autre, comme ce fut le cas dans les dernières années.

## ET LA SUITE ?

La suite ? C'est ensemble que ça se passe !

C'est sur la base de cet argumentaire que le comité Aménagement urbain travaille actuellement sa campagne. Une série d'actions seront organisées dans les prochains mois.

Envie de te joindre à nous ? C'est toujours possible ! Contacte-nous sans plus attendre par courriel : [comite.populaire@videotron.ca](mailto:comite.populaire@videotron.ca) , par le biais de notre page Facebook @CompopSJB ou par téléphone : 418-522-0454.



# Prendre sa place

**Campagne pour une rue Saint-Jean  
à échelle humaine**



