

Vers une nouvelle rue partagée dans le quartier
Saint-Jean-Baptiste :

La rue Saint-Gabriel



ORGANISÉE PAR LE
COMITÉ POPULAIRE
SAINT-JEAN-
BAPTISTE

**RÊVONS LA RUE
SAINT-GABRIEL**

CONSULTATION EN LIGNE
POUR UN PROJET DE RUE PARTAGÉE

À COMPTER DU JEUDI 28 MAI
www.compop.net ou bit.ly/3d2rsaD

Comité populaire Saint-Jean-Baptiste
Octobre 2020

Petite introduction sur la rue partagée

Le terme le dit, une rue dite partagée est une rue où il y a un respect des différents usagers. Les premières expériences de rues partagées ont eu lieu aux Pays-Bas dans les années 1970, où on les désigne sous l'appellation de *woonerf* (cour urbaine).

La rue partagée implique que la rue est vue comme un espace public où les personnes allant à pied et les cyclistes ont autant de droits que les véhicules motorisés. C'est-à-dire que la priorité n'est pas accordée à aucun-e et qu'un respect mutuel doit s'instaurer pour assurer la sécurité de tous et toutes. Aussi, la limite de vitesse est abaissée à 20km/h.

Finalement, une rue partagée implique un aménagement adéquat. Afin de favoriser le ralentissement des véhicules motorisés et de rendre la rue plus agréable et sécuritaire pour les piétons et les piétonnes, divers aménagements paysagers (effacement des trottoirs, éclairage plus bas, plantes et arbres, etc.) sont requis.



Vision du Comité populaire sur les rues partagées

La rue partagée est un concept porté par le Comité populaire depuis de nombreuses années. On peut penser à tout le travail effectué par le Compop autour de la rue Sainte-Claire. Pour le Comité populaire, la rue partagée est une rue où la limite de la vitesse automobile est diminuée à 20 km/h et où les aménagements permanents et structurants viennent améliorer la qualité de vie et la sécurité des résidents et résidentes qui y habitent ou y circulent.

Dans les dernières années, les membres du Compop ont souhaité que ce dernier revendique plus de rues partagées dans le quartier. Dans un quartier où les trottoirs sont encombrés, les chutes de glace nombreuses au printemps et où « la pente » fait partie du quotidien, plusieurs personnes n'ont déjà d'autres choix que d'utiliser la chaussée pour leurs déplacements à pied. La rue partagée s'impose donc d'elle-même et correspond à une pratique très courante dans le quartier.

Présentation du projet

A) Sondage en ligne

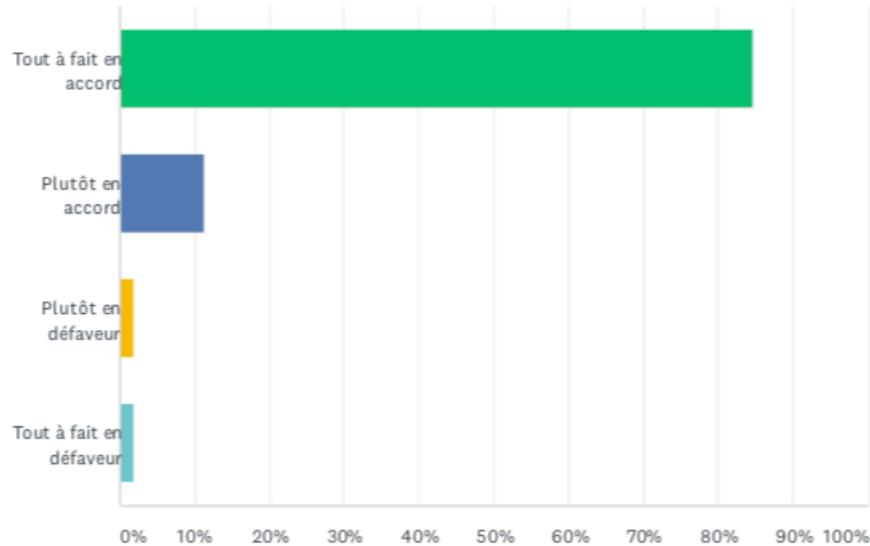
Un sondage en ligne a été effectué par le Compop du 28 mai au 29 juin 2020. Ce sondage a permis de récolter 158 réponses et 140 commentaires au total. 86 % des répondants et répondantes ont un code postal « G1R » associé au quartier et ses environs.

B) Lieu ciblé et adhésion au projet

La rue Saint-Gabriel a été ciblée par les membres du Comité Aménagement urbain puisque la Ville de Québec l'identifie comme une rue où un « concept de qualité de vie » devrait y être intégré. Pour nous, l'amélioration de la qualité de vie sur cette rue passe par un projet structurant de rue partagée.

L'adhésion au projet est ressortie très fortement dans les réponses recueillies. 96% (voir **tableau 1**) des répondants et des répondantes se disent tout à fait en accord ou plutôt en accord avec un projet de rue partagée sur Saint-Gabriel.

Tableau 1 :



C) Objectifs

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Se réapproprier la rue;
- En faire un espace convivial et agréable;
- Accroître la sécurité pour les piétons, les cyclistes, les enfants, etc;
- Favoriser le verdissement;
- Améliorer notre qualité de vie à toutes et à tous.

Lors du sondage en ligne, une grande majorité des personnes répondantes ont signifié leur accord à ces objectifs (93%). Dans les commentaires reçus, plusieurs personnes soulignent les bienfaits du verdissement sur les îlots de chaleur, la réduction des nuisances sonores, l'accessibilité universelle nécessaire pour le projet et la diminution du nombre d'automobiles et les impacts sur la circulation de transit (un irritant majeur dans le quartier).

D) Détails du projet

Améliorer la convivialité par le verdissement

Afin d'améliorer la convivialité de la rue partagée, l'un des éléments ayant le plus fortement ressorti dans notre consultation est le verdissement (voir **tableau 2**). Dans un quartier où l'indice de canopée (rappelons qu'il est de 10 % dans Saint-Jean-Baptiste selon la Ville de Québec dans sa Vision de l'arbre 2015-2025) et les îlots de chaleur sont une préoccupation importante, il va de soi qu'un projet de rue partagée devrait comprendre des installations de bacs à fleurs et de plants comestibles (126

personnes se disent tout à fait ou plutôt en accord) et la plantation d'arbres (131 personnes se disent tout à fait ou plutôt en accord).

En plus d'améliorer la qualité de vie des résidents et résidentes, le verdissement peut également jouer un rôle important au niveau de la sécurité (voir la section à ce sujet).

Bien que non lié au verdissement, notons également que la question de l'éclairage a aussi obtenu un appui important, la 3^e place dans les améliorations souhaitées (voir **tableau 2**). Selon le Compop, une autre façon de marquer l'ambiance de la rue partagée que nous voulons est d'y changer l'éclairage pour un modèle à échelle humaine. En effet, un éclairage plus tamisé et plus chaleureux permettrait d'améliorer la qualité de vie des résidents et des résidentes qui doivent composer avec les aléas du style d'éclairage actuel, conçu pour la voiture et non pas pour préserver l'intimité résidentielle.

Tableau 2 :

	TOUT À FAIT EN DÉSACCORD	PLUTÔT EN DÉSACCORD	NEUTRE	PLUTÔT EN ACCORD	TOUT À FAIT EN ACCORD	TOTAL	MOYENNE PONDÉRÉE
Des placettes	5.23% 8	3.92% 6	34.64% 53	15.69% 24	40.52% 62	153	3.82
Des bacs à fleurs et/ou des plants comestibles	9.09% 14	0.65% 1	8.44% 13	11.69% 18	70.13% 108	154	4.33
Des arbres	7.95% 12	0.66% 1	4.64% 7	9.27% 14	77.48% 117	151	4.48
Des bancs sur rue	8.50% 13	3.92% 6	13.07% 20	21.57% 33	52.94% 81	153	4.07
Un autre type d'éclairage à échelle humaine (comparativement à l'éclairage actuel que l'on retrouve sur les grands axes routiers)	9.62% 15	0.64% 1	8.33% 13	21.79% 34	59.62% 93	156	4.21
L'enfouissement des fils d'Hydro	10.32% 16	4.52% 7	17.42% 27	12.90% 20	54.84% 85	155	3.97
Des trottoirs élargis	10.26% 16	5.13% 8	10.90% 17	10.26% 16	63.46% 99	156	4.12

Améliorer la convivialité : réduire l'espace de la voiture au profit des résidents et résidentes

La question du stationnement et de la place de l'automobile a également été soulevée à de nombreuses reprises dans notre consultation. Et, comme d'habitude, cet enjeu soulève de grandes passions.

À la question suivante : « Il est possible que l'aménagement en rue partagée entraîne le retrait de quelques cases de stationnement. Quel est votre degré d'accord avec une telle mesure ? », 85 % des personnes répondantes se sont dites tout à fait ou plutôt en accord (voir **tableau 3**). Pour le Comité populaire, il est donc envisageable de réduire le nombre d'espaces de stationnement sur cette rue. Afin de pallier aux

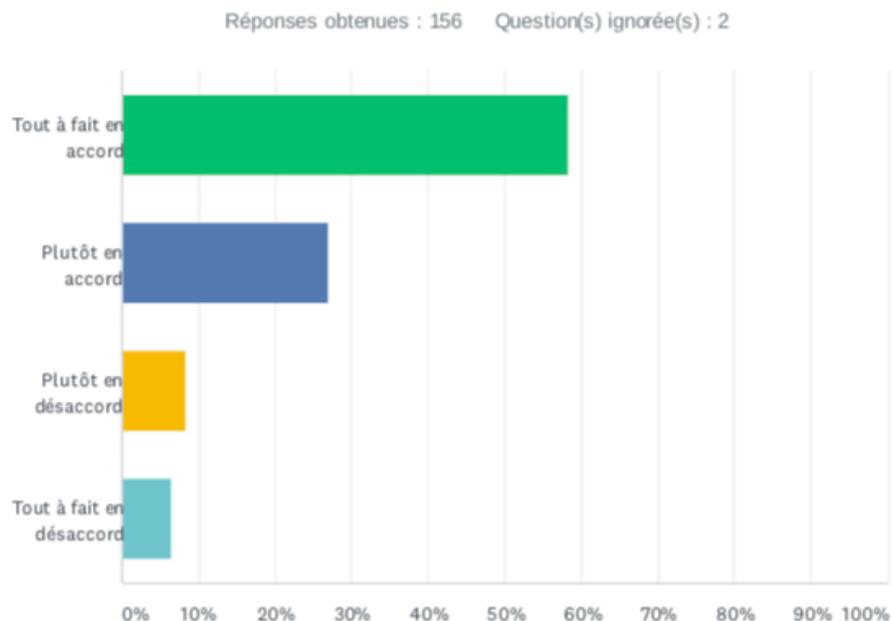
possibles désagréments, l'idée de limiter le stationnement dans le secteur aux résidents et résidentes pourrait être envisagée. Cette solution a été évoquée à quelques reprises dans les commentaires reçus.

Bien que le Comité populaire croit que la réduction des espaces de stationnement serait la meilleure option consensuelle, les commentaires reçus lors de la consultation démontrent la diversité des opinions à ce sujet. En effet, les commentaires alternent entre la volonté de certaines personnes d'éliminer complètement les espaces de stationnement à les conserver tels qu'ils sont actuellement.

La récupération d'espaces de stationnement permettrait d'élargir les possibilités de verdissement du secteur. De plus, la place des enfants, avec deux parcs (le parc Scott directement sur la rue et le parc Berthelot à proximité) et plusieurs coopératives d'habitation familiales aux environs a également été soulevée. L'intégration du « jeu » pourrait aussi faire partie des aménagements structurants à réfléchir autour des espaces de stationnement récupérés (voir également la section sur les intersections et les particularités liées au parc Scott).

Tableau 3 :

Q7 Il est possible que l'aménagement en rue partagée entraîne le retrait de quelques cases de stationnement. Quel est votre degré d'accord avec une telle mesure ?



Imposer la rue partagée : une question de sécurité

L'enjeu de la sécurité, tant au niveau technique que du sentiment de sécurité personnel des personnes qui y circulent, a également été abordé. L'élément ayant obtenu le plus d'appui est l'affichage clair de ce qu'est une rue partagée (**voir tableau 4**). Dans les commentaires, les personnes s'exprimant sur le sujet nous indiquent le manque de signalisation sur la rue Sainte-Claire actuellement (qui est déjà une rue partagée) et nous invitent à en placer davantage tout au long de la rue. De plus, la très faible indication installée l'été dernier par la Ville de Québec sur la rue Saint-Gabriel (la rendant partagée de façon temporaire) n'aurait pas contribué à clarifier le concept pour les automobilistes empruntant cette voie. Un affichage clair et présent en nombre suffisant (particulièrement aux intersections de la rue) nous semble donc un bon élément pour une rue partagée.

Cependant, bon nombre de commentaires viennent également élargir cet « affichage », soulignant l'importance d'imposer la rue partagée aux automobilistes. En effet, un affichage seul ne peut suffire à garantir la sécurité de toutes les personnes y circulant. Des aménagements doivent être réfléchis afin d'obliger les automobilistes à ralentir. Dans les éléments permettant d'améliorer la sécurité et revenant le plus souvent dans les commentaires, on note les avancées ou les saillies de trottoirs qui, en plus de créer un effet d'entonnoir aux intersections, peuvent aussi devenir des lieux végétalisés. Dans le même sens, des chicanes de ralentissement ont été évoquées afin de créer « l'effet zigzag ». Ces chicanes de ralentissement peuvent être également créées avec des bacs à fleurs plutôt que du béton ou en interchangeant les côtés de rues pour le stationnement. Finalement, un marquage au sol imposant la rue partagée est revenu à quelques occasions (bien qu'il ne soit pas très utile en hiver). La question du pavage différent, afin d'identifier la spécificité de la rue aux automobiles, a aussi été abordée, mais soulevant quelques inquiétudes également concernant la texture et les nuisances sonores possibles.

Tous ces éléments pourront faire partie d'une éventuelle rue partagée sur Saint-Gabriel. Les pistes évoquées nous permettent d'envisager plusieurs possibilités afin d'augmenter la sécurité sur cette rue.

Tableau 4 :

	TOUT À FAIT EN DÉSACCORD	PLUTÔT EN DÉSACCORD	NEUTRE	PLUTÔT EN ACCORD	TOUT À FAIT EN ACCORD	TOTAL	MOYENNE PONDÉRÉE
Un pavage de la rue différent afin de marquer la rue comme étant « différente »	12.26% 19	3.23% 5	9.03% 14	25.16% 39	50.32% 78	155	3.98
Des dos d'âne	15.03% 23	18.95% 29	24.84% 38	19.61% 30	21.57% 33	153	3.14
Des passages piétonniers bien identifiés (texture, surélévation, etc.)	7.84% 12	5.88% 9	14.38% 22	23.53% 36	48.37% 74	153	3.99
Avancées de trottoir / prolongement de trottoir	8.55% 13	3.29% 5	11.84% 18	23.03% 35	53.29% 81	152	4.09
Un affichage clair sur ce qu'est une rue partagée	7.74% 12	1.29% 2	5.16% 8	10.97% 17	74.84% 116	155	4.44

Trottoirs : zones refuges végétalisées ?

La question des trottoirs aura suscité beaucoup de commentaires dans le sondage. En effet, à de nombreuses reprises dans les commentaires, on peut lire différentes préoccupations à ce sujet, passant du retrait complet des trottoirs afin de permettre une réelle réappropriation de la rue par les personnes y circulant à pied à l'importance de les garder tels qu'ils sont pour garder un sentiment de sécurité.

Néanmoins, plus de 60 % des répondants et des répondantes ont opté pour des zones refuges végétalisées en version améliorée de Sainte-Claire (voir **tableau 5**). Il faudrait cependant améliorer leur potentiel de végétalisation et penser leur largeur en fonction des portes qui ouvrent ou des encombrements possibles tels que les poteaux d'Hydro.

Tableau 5 :

CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Le retrait des trottoirs des deux côtés de la chaussée	14.38%	22
Le retrait d'un trottoir d'un seul côté de la chaussée	13.73%	21
La transformation de trottoirs en « zones refuges » végétalisées comme sur la rue Sainte-Claire	61.44%	94
Le maintien des deux trottoirs	10.46%	16
TOTAL		153

Imposer la rue partagée : des intersections à repenser

Dans la question sur les endroits problématiques de la rue, trois des intersections ont été nommées et devraient, selon nous, faire partie d'une étude particulière. Les saillies de trottoirs et le verdissage pourraient contribuer à apporter une plus grande sécurité tout en améliorant la qualité de vie à ces endroits plus névralgiques.

L'intersection Claire-Fontaine/Saint-Gabriel : il s'agit de l'entrée de la rue puisque de l'autre côté elle se transforme en la rue Lockwell. Avec la piste cyclable qui se termine derrière le Centre de l'environnement à l'autre bout de Lockwell, la circulation à vélo devient logique pour bon nombre de cyclistes. Or, traverser la rue Claire-Fontaine pour venir rejoindre Saint-Gabriel n'est pas non plus toujours évident. Comment assurer une connexion sécuritaire entre les deux rues ?

L'intersection Scott/Saint-Gabriel : La rue Scott a une circulation automobile dans les deux sens et est très abrupte. Le parc Scott est également un lieu très fréquenté par les familles. Actuellement, la visibilité est un enjeu important dans ce secteur. Comment peut-on rendre le tout plus sécuritaire ? Comment s'assurer que les enfants* y aient toute leur place ?

L'intersection des Zouaves/Saint-Gabriel : La rue des Zouaves a une circulation qui va vers le sud de Saint-Jean à Saint-Gabriel et vers le nord de Saint-Patrick à Saint-Gabriel. Cependant, cette circulation est trop souvent ignorée par les automobilistes. Des aménagements tels que des bacs à fleurs ou autres pourraient nous permettre d'obliger le respect de la circulation sur cette rue, augmentant ainsi la sécurité sur la rue Saint-Gabriel.

* Nous parlons de la place des enfants avec le parc Scott, mais nous pourrions également voir la rue Saint-Gabriel comme un secteur important pour la « jeunesse » du quartier avec l'école à proximité, le parc Scott, la Maison des jeunes, le parc Berthelot et le CPE Saint-Jean-Baptiste un peu plus haut sur Burton.

Un processus consultatif et participatif tout au long de l'élaboration

Le projet déposé aujourd'hui n'est pas une conclusion en soi. Il est le début d'un processus participatif et collaboratif qui doit se tenir tout au long de son élaboration. Déjà, le Comité populaire a recueilli plusieurs adresses courriels de personnes qui souhaitent être tenues au courant des prochaines étapes.

Ce document n'a pas la prétention d'être le reflet exact de la volonté des résidents et résidentes du quartier. Cependant, nous croyons qu'il est un bon début pour bâtir un projet de rue partagée sur la rue Saint-Gabriel. De notre côté, nous continuerons les pressions en ce sens pour que le dialogue soit le plus ouvert possible.