

# Mémoire



**Comité populaire Saint-Jean-Baptiste**

780 rue Sainte-Claire, Québec, G1R 5B9 Tél.: 418-522-0454

[comite.populaire@videotron.ca](mailto:comite.populaire@videotron.ca)

[www.compop.net](http://www.compop.net)

Une force dans le quartier...  
Depuis plus de 40 ans!

## Table des matières

<b>Présentation du Comité populaire .....</b>	<b>3</b>
<b>Mise en garde .....</b>	<b>4</b>
<i>Mise en garde 1.....</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
<i>Mise en garde 2.....</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
<b>Le quartier Saint-Jean-Baptiste .....</b>	<b>5</b>
<i>Le territoire.....</i>	<i>5</i>
<i>Un quartier de locataires.....</i>	<i>5</i>
<i>Indice de canopée.....</i>	<i>5</i>
<i>Mobilité .....</i>	<i>5</i>
<i>Le choix du mode transport .....</i>	<i>6</i>
<i>Aménagement du réseau piétonnier.....</i>	<i>7</i>
<b>Recommandations .....</b>	<b>8</b>
<i>Aménagement piétonnier.....</i>	<i>8</i>
<i>Circulation de Transit .....</i>	<i>8</i>
<i>Connexion du réseau de transport structurant au quartier Saint-Jean-Baptiste</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
<i>Influence du tramway sur la valeur du foncier.....</i>	<i>9</i>
<i>Tarifification.....</i>	<i>9</i>
<b>Conclusion.....</b>	<b>11</b>

## Présentation du Comité populaire

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un organisme de défense collective des droits actifs depuis maintenant plus de 40 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 des 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, grâce 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 Lauberivière 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 présent 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.

## Mise en garde

Les données utilisées dans le présent document proviennent de plusieurs sources; plusieurs découpages territoriaux seront utilisés pour analyser le quartier Saint-Jean-Baptiste. Quand cela est possible, nous parlons directement du quartier. Cependant, quand les données ne sont pas disponibles, nous utilisons d'autres découpages.

## Le quartier Saint-Jean-Baptiste

### Le territoire

Le quartier Saint-Jean-Baptiste (0,64 km<sup>2</sup>) est situé dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou au cœur historique et au centre-ville de l'agglomération. En tant que quartier historique de la ville de Québec, Saint-Jean-Baptiste occupe une place centrale dans la vie sociale, culturelle, politique et économique de la Ville.

### Un quartier de locataires

Le quartier Saint-Jean-Baptiste est encore en très grande partie formé de ménages locataires. Sur les 6 405 ménages dans le quartier, 4 795 sont locataires, c'est-à-dire 74,9%. En comparaison, la ville de Québec est composée de 46,6 % de locataires, soit un pourcentage beaucoup plus bas que dans notre quartier<sup>1</sup>.

Le loyer moyen pour le secteur Cap-Blanc/Vieux-Québec/Saint-Jean-Baptiste était de 815 \$ en octobre 2019, comparativement à 840 \$ pour l'agglomération de Québec. Pour les logements de deux chambres et plus, le prix monte à 959 \$ dans le secteur et à 869 \$ pour l'agglomération de Québec.<sup>2</sup>

### Indice de canopée

Il n'est plus à démontrer la pertinence d'un haut taux de canopée pour la qualité de vie des populations ainsi que pour la lutte aux changements climatiques. Cependant, force est de constater que les résidents et résidentes ne profitent pas équitablement de ses bienfaits.

Calculé à partir des photos satellitaires de 2015, l'indice de canopée de la ville de Québec, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, est de 32 %. Par contre, celui du quartier Saint-Jean-Baptiste est le plus bas de la ville, c'est-à-dire 10 %<sup>3</sup>.

### Mobilité

La mobilité est évidemment un enjeu central dans la mise en place d'un réseau de transport structurant. Il est important de mentionner, d'entrée de jeu, quelques

---

<sup>1</sup> « Commande spéciale du FRAPRU; Statistique Canada; Recensement 2016 »

<sup>2</sup> SCHL (Enquête sur les logements locatifs), octobre 2019

<sup>3</sup> Vision de l'arbre 2015-2025

caractéristiques du secteur de la Haute-ville Est, composé en grande partie par le quartier Saint-Jean-Baptiste.

Le secteur attire 71 384 déplacements<sup>4</sup> en raison notamment de l'important pôle d'emplois de la colline Parlementaire ainsi que de nombreuses activités de loisirs et de magasinage (pensons simplement à la rue Saint-Jean). Notons que plus de 50 % des déplacements attirés sont produits par l'automobile<sup>5</sup>.

La présence massive d'espaces à bureaux dans le secteur de la colline Parlementaire entraîne des problèmes de congestion automobile, tout particulièrement aux heures de pointe dans l'axe de l'avenue Honoré-Mercier et du boulevard René-Lévesque. Ce phénomène a un impact négatif sur la qualité de vie des résidents et des résidentes de Saint-Jean-Baptiste.

Comme on peut le constater, de nombreux déplacements sont effectués par des gens à l'extérieur du secteur. En comparaison, 36 844<sup>6</sup> déplacements sont effectués par les résidents et résidentes du secteur Haute-ville Est. 10 007<sup>7</sup> de ceux-ci sont des déplacements internes au secteur. Nous verrons dans les sections suivantes comment le Réseau structurant de transport en commun, s'il est bien réalisé, pourrait améliorer la qualité de vie des personnes demeurant au centre-ville.

### **Le choix du mode transport**

De façon générale, l'automobile demeure le moyen de transport le plus souvent utilisé par les résidents et résidentes de l'agglomération de Québec. Selon les dernières données du recensement de 2016, 72,6% des personnes de l'agglomération de Québec utilisent l'automobile pour se rendre au travail<sup>8</sup>.

Cependant les gens du secteur Centre Est<sup>9</sup> « utilisent davantage le transport en commun et les transports actifs, qui représentent respectivement 17,3 % et 28,3 % de leurs déplacements sur une journée »<sup>10</sup>.

---

<sup>4</sup> ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2017 SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES DANS LA RÉGION DE QUÉBEC-LÉVIS SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE-MÉNAGES

<sup>5</sup> IDEM

<sup>6</sup> IDEM

<sup>7</sup> Idem

<sup>8</sup> CAHIER TECHNIQUE Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec. 07-2019

<sup>9</sup> Cœur historique et centre-ville de l'agglomération, le secteur du **Centre Est** correspond aux limites administratives de l'arrondissement de La Cité-Limoilou;

<sup>10</sup> CAHIER TECHNIQUE Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec. 07-2019

## **Aménagement du réseau piétonnier**

Dans certains secteurs de la ville, on note la présence « de trottoirs étroits et jonchés de poteaux d'utilités publiques qui rendent les déplacements à pied plus difficiles », notamment dans le quartier Saint-Jean-Baptiste<sup>11</sup>. Toutefois, le quartier Saint-Jean-Baptiste comporte d'autres difficultés pour les piétons et piétonnes que nous aimerions soulever. Pensons aux obstacles créés par les bacs de recyclage et poubelles les jours de collectes, l'inclinaison en pente du quartier ainsi que la dangerosité des chutes de glace rendant l'usage des trottoirs difficile, voir dangereux.

---

<sup>11</sup> Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec Étude d'impact sur les déplacements.

## Recommandations

Le Réseau structurant de transport en commun est une opportunité à ne pas manquer pour améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes de la ville de Québec. Collectivement, nous devons réussir ce défi pour résoudre de nombreux problèmes.

Pour le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, quatre axes méritent d’être approfondis afin d’améliorer son implantation dans le quartier.

### **Aménagement piétonnier**

Améliorer l’aménagement piétonnier dans la zone d’influence du Réseau structurant de transport en commun est primordial pour faciliter l’accessibilité aux stations. S’il est impossible de se rendre de façon sécuritaire et rapidement aux stations et aux dessertes dans le quartier, son attrait en est grandement diminué.

La volonté de la Ville de Québec de viser la rue Sainte-Claire comme un axe de transport actif nous semble opportun dans le contexte. On sait que la rue Sainte-Claire, dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, permet de prioriser le déplacement des piétons dans l’axe nord-sud. Il faut multiplier les initiatives de ce genre afin de rendre plus sécuritaire et plus agréable, et ce, autant dans une perspective de transport actif que collectif. En ce sens, nous recommandons que la Ville de Québec procède à l’aménagement de nouvelles « rues partagées<sup>12</sup> » sur son territoire.

### **Circulation de transit**

Actuellement, plusieurs automobilistes profitent des rues résidentielles du quartier Saint-Jean-Baptiste pour éviter les axes majeurs, tout particulièrement aux heures de pointe. Ce phénomène a un impact négatif sur la qualité de vie des résidents et des résidentes de quartier. Il est primordial de réfléchir aux impacts du Réseau structurant de transport en commun dans ce phénomène. La proximité du pôle d’échange du

---

<sup>12</sup> La rue partagée implique que la rue est vue comme un espace public où les piéton-ne-s et cyclistes ont autant de droit que les véhicules. Un partage de la rue est donc organisé afin de donner la priorité aux piéton-ne-s en tout temps. À cet effet, des techniques de dissuasion du trafic de transit sont utilisées afin de limiter la vitesse des véhicules et de dissuader les automobilistes non-résident-e-s d’utiliser cette voie. L’entrée des rues partagées est marquée afin d’avertir les automobilistes qu’ils et elles pénètrent dans une zone où ils et elles risquent de rencontrer des piéton-ne-s. Elle peut éviter les cheminements automobiles rectilignes afin défavoriser un réel partage de la rue. Elle peut aussi présenter du mobilier urbain et des aménagements paysagers afin de rendre la rue partagée agréable à la fréquentation par les piéton-ne-s, dans le respect de sa fonction domiciliaire. Le projet de rue partagée tel que proposé pour la rue Sainte-Claire se veut un projet d’aménagement, mais aussi d’animation et de verdissement de la rue.

quartier Saint-Roch et de la colline Parlementaire aura un effet sur le flux de voiture et sur le comportement des automobilistes. Il faut dès maintenant avoir une étude de circulation pour le quartier afin de pouvoir mettre en place des mesures d'atténuation pour contrer les désagréments de la circulation de transit.

### **Influence du tramway sur la valeur du foncier**

La future présence du Réseau structurant de transport en commun a une incidence sur la valeur foncière, et donc, sur le prix des logements. Les conséquences d'une hausse du prix des logements sont dramatiques pour plusieurs ménages locataires. Rappelons que 20 % des ménages de l'arrondissement de La Cité-Limoilou ont un revenu de 20 000 \$ et moins<sup>13</sup>.

Le Comité populaire trouve primordial d'aller de l'avant avec la volonté de la Ville de Québec d'acquérir des terrains et immeubles à moins de 800 mètres du Réseau structurant de transport en commun à des fins de logement social et abordable<sup>14</sup>.

La Ville doit s'assurer d'avoir les outils et les fonds nécessaires pour réaliser ces logements sociaux. La majorité des sommes nécessaires vienne du gouvernement provincial et malheureusement, le gouvernement actuel a choisi, pour une deuxième année consécutive, de ne pas financer de nouvelles unités de logement social<sup>15</sup>.

Dans ce contexte, il est important que la Ville de Québec offre des garanties si elle souhaite réellement contrer les effets de la gentrification :

- obtenir les sommes nécessaires et les engagements afin de construire le nombre de logements sociaux répondant aux besoins des mal-logés;
- identifier le plus rapidement possible les sites qui serviront à répondre aux besoins;
- prévoir des alternatives advenant le cas où les sommes ne seraient pas suffisantes.

### **Tarification**

Il est important de porter une attention particulière aux «besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules». Pour les ménages à faible revenu, l'enjeu de la

---

<sup>13</sup> « Commande spéciale du FRAPRU; Statistique Canada; Recensement 2016 »

<sup>14</sup> Vision de l'habitation 2020-2030 (version préliminaire)

<sup>15</sup> <https://www.frapru.qc.ca/budget-10mars2020/>

tarification est déterminant. Le transport est un droit important qu'il convient de réaffirmer.

Afin de répondre à cet objectif, le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste recommande l'adoption d'une politique de tarification sociale instaurant la gratuité du transport en commun pour les ménages à faible revenu. Nous recommandons également un gel des tarifs pour les autres usagers, suivi d'une diminution progressive jusqu'à la gratuité pour toutes et tous.

Dans plusieurs villes à travers le monde, la gratuité complète ou partielle des transports en commun a donné d'excellents résultats, tant au niveau économique, social que culturel. Si l'on veut augmenter la fréquentation, il faut se donner les moyens nécessaires d'y arriver. Pour le Comité populaire, cela passe par la gratuité.

## Conclusion

Le tramway et, plus globalement, le Réseau structurant de transport en commun est une très bonne nouvelle pour la ville de Québec. Ce futur réseau changera le visage de la ville et de ses quartiers; collectivement nous devons penser à ce nouveau visage. Plusieurs opportunités et occasions seront à saisir, dans ce contexte, pour améliorer la qualité de vie des résidentes et résidents. Les préoccupations environnementales et sociales se doivent d'être au cœur des décisions prises. Le quartier Saint-Jean-Baptiste étant au cœur de nombreuses dynamiques, il se doit d'avoir une place centrale dans cette réflexion. La proximité du pôle d'échange Saint-Roch; du pôle d'emplois de la colline Parlementaire; du secteur touristique du Vieux-Québec, apporte son lot de déplacements transitant à l'intérieur du quartier. Dans cette perspective, pour améliorer la qualité de vie des personnes demeurant au centre-ville, mais également pour améliorer le projet souhaité, la Ville de Québec doit prendre en compte plusieurs aspects. Concrètement, la Ville se doit de mettre en place des aménagements favorisant la sécurité et la facilité d'accès au réseau piétonnier. Dans le même sens, elle doit mettre en place des mesures pour limiter la circulation de transit. Pour le Comité populaire, les rues partagées viennent grandement répondre à ces deux besoins.

La Ville de Québec doit contrer les effets pervers qu'engendrent le Réseau structurant de transport en commun. En d'autres mots, elle doit s'assurer que ses quartiers demeurent accessibles en favorisant le développement de logements sociaux. De plus, la tarification ne doit pas être un obstacle à sa fréquentation.

Le Réseau structurant de transport en commun va changer le visage de la ville pour les décennies à venir. À nous de ne pas gâcher cette chance...