



Comité populaire  
Saint-Jean-Baptiste

# MÉMOIRE SUR LA VISION DE LA MOBILITÉ ACTIVE

---



PIÉTONS  
LA RUE EST  
À NOUS

mars  
2021

# PRÉSENTATION

---

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un organisme de défense collective des droits actif 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, 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 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.





# MISE EN GARDE

---

Toutes les citations mises en exergue dans le présent document proviennent d'une consultation interne faite auprès des membres du Comité populaire sur les enjeux liés à la mobilité active. Cette consultation a eu lieu de façon électronique du 15 février 2021 au 10 mars 2021.

Ainsi, les commentaires cités proviennent de cette consultation des membres et la source n'a pas été répétée à chacune des citations pour en alléger la présentation.

# UNE VISION DE LA MOBILITÉ POUR UN QUARTIER PARTICULIER

---

Si le Comité populaire croit qu'une Vision de la mobilité active est une action prioritaire pour la Ville de Québec, il sait néanmoins que celle-ci doit prendre une couleur particulière pour le faubourg. Une Vision de la mobilité active ne peut s'appliquer de la même manière dans un quartier comme Saint-Jean-Baptiste que dans un secteur comme Sainte-Foy.

Le plan d'urbanisme à l'origine de la structuration du faubourg actuel a été conçu avant l'avènement de l'automobile. Au départ, vu l'absence de trottoirs, les piétons et piétonnes se déplaçaient volontiers au milieu de la chaussée des rues résidentielles. Déjà à l'époque, les rues du quartier étaient partagées (piéton·ne·s, vélos et chevaux).

Encore aujourd'hui, dans un quartier où la pente accentuée fait partie d'une grande majorité de déplacements, où les trottoirs se retrouvent facilement encombrés ou dans un état déficient, voire dangereux, par manque d'entretien (poteaux, portes, déneigement, encombrement des ordures, etc.), il est parfois plus sécuritaire et plus courant pour les résidents et résidentes de marcher en plein cœur de la chaussée. En effet, que ce soit parce qu'il est plus pratique d'y circuler avec une poussette ou pour éviter les chutes de glace tombant des toits au printemps, une grande proportion des déplacements dans le quartier se font sur la chaussée, en tout ou en partie.



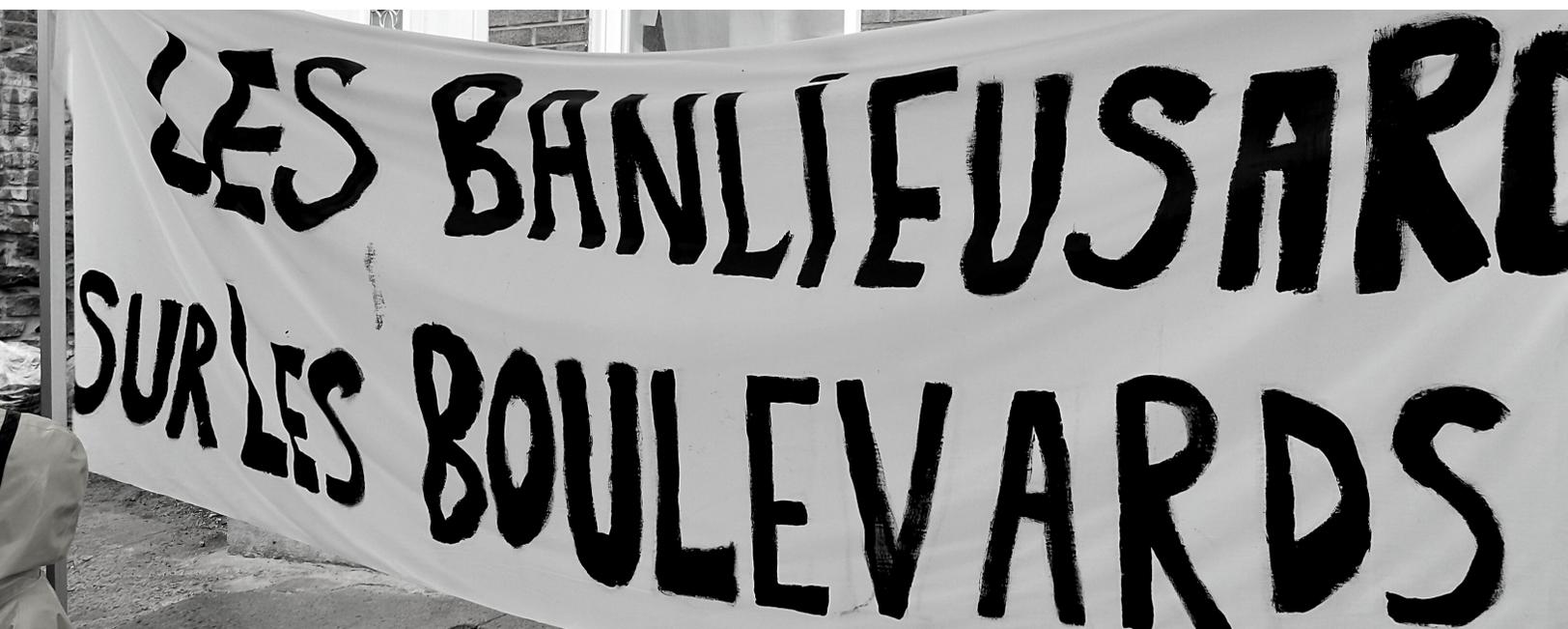
En plus des pratiques courantes et historiques pour les résidents et les résidentes du faubourg, plusieurs éléments doivent être considérés afin d'avoir un portrait plus global de la mobilité du quartier. Selon les résultats de l'enquête Origine-Destination de 2019, le nombre de déplacements attirés (donc qui se déplacent vers notre quartier entre autre) dans le secteur de la « Haute-Ville Est » est de 71 384 par jour\*. En sachant que près de 45 % de ces déplacements sont liés au travail, on peut supposer qu'une grande proportion de ces déplacements est faite par les travailleurs et travailleuses de la colline Parlementaire qui n'habitent pas le secteur.

Ce nombre de déplacements par jour contraste beaucoup avec les déplacements des résidents et résidentes du secteur de la « Haute-Ville Est ». En effet, toujours selon la même étude, les résidentes et résidents du secteur effectuent 36 844 déplacements\*\*, dont près du tiers (10 007 déplacements) le sont à l'interne du secteur. Ces déplacements sont compilés, tous modes de transport confondus.

---

\*Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, VILLE DE QUÉBEC ET VILLE DE LÉVIS (2019), Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis - Sommaire des résultats de l'Enquête-ménages, 195 p.

\*\* Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, VILLE DE QUÉBEC ET VILLE DE LÉVIS (2019), Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis - Sommaire des résultats de l'Enquête-ménages, 195 p.



De façon générale, l'automobile est le moyen de transport le plus souvent utilisé par les résidents de l'agglomération de Québec. Cependant, il est important de regarder les chiffres plus en détails. En effet, « l'utilisation de l'automobile prédomine dans les habitudes de déplacement des résidents des secteurs du Centre Ouest, de Beauport-Charlesbourg et de la première couronne, mais est minoritaire dans les habitudes de déplacement des résidents du secteur du Centre Est [dont le quartier Saint-Jean-Baptiste]. Les résidents de ce secteur 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>\*\*\*</sup>. De plus, le secteur du Centre Est est le secteur où les distances parcourues sont en général plus courtes (54 % des déplacements de moins de 2 km)<sup>\*\*\*\*</sup>.

Avec une distance aussi courte pour une majorité des déplacements, on peut supposer que la grande majorité de ceux-ci sont effectués pour les activités quotidiennes. Les résidents et résidentes du faubourg se déplacent sur de courtes distances pour aller au travail, aller porter les enfants à l'école ou à la garderie, pour les activités de loisirs ou de magasinage.

Ce portrait de la mobilité du quartier Saint-Jean-Baptiste nous permet de mieux comprendre la vision particulière de la mobilité active que l'on doit donner à ce dernier.

---

<sup>\*\*\*</sup> CAHIER TECHNIQUE, Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ, SECOND PROJET, Ville de Québec, 2019, p.17

<sup>\*\*\*\*</sup>CAHIER TECHNIQUE, Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ, SECOND PROJET, Ville de Québec, 2019, p.22



# AU-DELÀ DES MODES DE TRANSPORTS: REPENSER L'AMÉNAGEMENT

---

Pour le Comité populaire, bien que certains aménagements très précis, sur certaines artères ou intersections, pourraient effectivement venir atténuer ou améliorer les déplacements dans une vision de mobilité active, il s'avère beaucoup plus pertinent et structurant de repenser l'aménagement du territoire et d'élaborer des concepts qui permettent de répondre aux habitudes ou aux besoins des résidents et des résidentes, et ce, de façon pérenne. Une vision de la mobilité active doit être une occasion à saisir pour repenser les pratiques en aménagement du territoire qui tiennent compte des réalités locales.

## Des réelles rues partagées pour le faubourg

Le concept des rues partagées est, pour nous, une voie à privilégier.

Le terme le dit, une rue partagée est une rue où il y a un respect des différents usagers et usagères. 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 accordée à personne et qu'un respect mutuel doit s'instaurer pour assurer la sécurité de tous et toutes.



Contrairement à la définition donnée par le Ministère des Transports\*, il y a de cela quelques années, la vision du Comité populaire sur ce sujet implique une conceptualisation complètement différente de l'aménagement.

## "Le Faubourg Saint-Jean-Baptiste ne devrait être composé que de rues partagées, avec des aménagements structurants."

Commentaire obtenu lors de la consultation des membres du Compop

Pour nous, les objectifs visés par les rues partagées rejoignent la Vision de la mobilité active prévue par la Ville de Québec, mais vient aussi rejoindre les habitudes et les besoins exprimés par les résidentes et les résidents :

- Se réappropriier les rues visées par des projets;
- Faire de ces rues un espace convivial et agréable;
- Accroître la sécurité pour les piétons, les cyclistes, les enfants, etc.;
- Accroître le verdissement dans le quartier;
- Améliorer notre qualité de vie à toutes et à tous;
- Permettre aux multiples usagers et usagères d'y faire bon ménage, au lieu que l'automobile y règne en maître.

---

\*Pour voir les règles mises en vigueur par le ministère :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/regles-circulation/rue-partagee-regles-circulation/Pages/rue-partagee-regles-circulation.aspx>



Pour réaliser un projet de rue partagée permettant d'améliorer sérieusement la mobilité active dans le quartier, plusieurs aspects doivent être réfléchis en ce sens :

**1) Imposer la rue partagée :** dans un quartier aux prises avec un grave problème de circulation de transit, il est important d'imposer un concept de rue partagée en donnant un signal aux automobilistes qu'ils et elles arrivent dans un endroit « particulier ». Un pavage différent, des panneaux et des entrées en entonnoir peuvent donner un signal fort aux personnes qui circulent dans ces rues.

**2) Des mesures de sécurité\* :** il serait aussi possible de penser à des mesures comme les dos d'ânes, des zones refuges au lieu des trottoirs, des passages piétonniers en relief pour apaiser la circulation et obliger la diminution de la vitesse.

**3) Un éclairage à échelle humaine :** un éclairage plus tamisé et plus chaleureux permettrait encore une fois de réduire la vitesse, tout en améliorant la qualité de vie des résidents et des résidentes qui doivent composer avec les aléas du style d'éclairage actuel dans les rues du quartier.

**4) Du verdissement :** Le verdissement ne permet pas seulement de rendre la rue plus conviviale. L'ambiance donnée par son aménagement permet, encore une fois, de réduire la vitesse des automobilistes et de participer à la réduction des îlots de chaleur au centre-ville de Québec. L'élargissement de certains coins de rue pour ajouter des arbustes, l'intégration de jardinières sur les poteaux, l'installation de plantes hautes et/ou de vignes et la plantation d'arbres ne sont que quelques pistes à explorer pour une rue plus verte.

**"Que les rues partagées incluent de la plantation d'arbres (à grand déploiement pour lutter contre les îlots de chaleur) et non seulement du verdissement symbolique comme c'est le cas sur Sainte-Claire. "**

Commentaire obtenu lors de la consultation des membres du Compop

---

\*Pour consulter la carte des accidents avec piéton·ne·s ou cyclistes tenue par Accès transports viables : [https://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8&extent=-71.2599%2C46.7950%2C-71.1878%2C46.8220&fbclid=IwAR0hMKpwutY5zVBoIANJ24HzuAUGT4\\_brpqDTBGPdqueu5rIVk6SAlyweS1E](https://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8&extent=-71.2599%2C46.7950%2C-71.1878%2C46.8220&fbclid=IwAR0hMKpwutY5zVBoIANJ24HzuAUGT4_brpqDTBGPdqueu5rIVk6SAlyweS1E)

**5) Un processus démocratique et consultatif :** afin d'assurer que ce type de projet réponde d'abord et avant tout à la volonté des personnes concernées, nous souhaitons que la Ville consulte tout au long de l'élaboration et de la réalisation de ces aménagements.

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste profitera de toutes les occasions de travaux majeurs dans les rues du quartier pour mettre de l'avant de nouveaux projets de rues partagées. Pour y parvenir, une Vision de la mobilité active prônant ce type d'infrastructures permanentes serait un outil important pour repenser nos quartiers.

**"Les rues partagées sont importantes pour améliorer le sentiment d'appartenance au quartier et à sa vie communautaire. "**

Commentaire obtenu lors de la consultation des membres du Compop



## **Le principal enjeu lié à la mobilité active : la présence automobile**

Dans un quartier où les transports actifs font quand même bonne figure dans les pratiques de déplacements des résidents et des résidentes, la présence automobile, particulièrement celle liée à la circulation de transit, est régulièrement décriée.

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, et ce, même si ces derniers utilisent très peu la voiture dans leurs déplacements quotidiens. Une bonne partie de la congestion automobile et de la circulation aux heures de pointe provient de la colline Parlementaire et des travailleurs et travailleuses des banlieues qui souhaitent « prendre un raccourci ». Ces personnes ne connaissent pas la vie du quartier et l'habitude pour plusieurs résidents et résidentes de marcher en plein cœur de la chaussée. Rappelons que le quartier a une pente accentuée et que les trottoirs sont plutôt encombrés.

Parler de mobilité active sans chercher à diminuer la présence automobile dans le quartier reviendrait donc à passer à côté du cœur du problème pour le Faubourg. Bien qu'il soit probable que des mesures de télétravail demeurent après la pandémie de COVID-19, il est irréaliste de penser que la circulation de transit cessera d'être un enjeu à court et moyen terme. Les changements d'habitudes de transport, induits par le télétravail ou le Réseau structurant de transport en commun, seront longs à se mettre en place, et la sécurité des résidents et des résidentes doit primer.

## **"Le ralentissement et la réduction du transit automobile pour faciliter et rendre plus sécuritaire le transport actif dans le quartier !"**

Commentaire obtenu lors de la consultation des membres du Compop



Un grand travail de réflexion sur cet enjeu serait donc à envisager. Il serait de mise, pour le Faubourg, de prévoir une étude de la circulation sur le phénomène de la circulation de transit dans le quartier et proposant des mesures pour l'atténuer, comme ce fut le cas pour la rue des Zouaves, la Côte Sainte-Geneviève (le matin) ou pour l'intersection Richelieu et Honoré-Mercier. Cette étude aurait déjà dû être réalisée pour le quartier depuis un bon moment selon nous, d'autant plus avec la venue éventuelle du tramway bordant le quartier.

**"Il faut pousser pour une modification des rues qui permettraient de ne plus traverser le quartier d'un bout à l'autre et qui réduirait à zéro ou presque la circulation de transit."**

Commentaire obtenu lors de la consultation des membres du Compop

### **La suite du véloboulevard au cœur du quartier**

En mars 2013, l'organisme Accès transports viables\* a présenté une proposition visant à aménager deux voies cyclables sur la rue Saint-Jean, l'une en direction est (du côté droit de la rue), l'autre en direction ouest (du côté gauche de la rue). Afin de permettre la réalisation du projet, une voie de circulation serait retranchée et les zones de débarcadère du côté gauche seraient retirées.

Cette proposition audacieuse a plusieurs mérites. En plus de donner plus de visibilité à la pratique sécuritaire du vélo sur l'une des principales artères marchandes de la Haute-Ville, elle permettrait également de réduire la vitesse automobile entre Turnbull et Honoré-Mercier.

---

\*Pour en savoir plus sur le projet de Accès Transports viables :

[https://transportsviables.org/wp-content/uploads/2015/11/velo\\_boulevard\\_booklet.pdf](https://transportsviables.org/wp-content/uploads/2015/11/velo_boulevard_booklet.pdf)

D'autres propositions allant dans le même sens ont aussi été mises de l'avant dans la dernière année, entre autre par la Société de développement commercial du faubourg Saint-Jean : « Nous proposons ainsi d'aménager, de la place d'Youville jusqu'à l'avenue Turnbull, une voie cyclable à contresens comme celle de la rue Du Pont. Cette configuration offre une alternative sécuritaire à la rue D'Aiguillon, dont l'étroitesse pose problème considérant l'importance du trafic de transit et la présence des Métrobus 807 et (éventuellement) 805. La circulation des vélos en direction est se ferait en partage de chaussée avec les voitures, une configuration facilitée par l'abaissement de la vitesse de circulation à 30 km/h sur l'artère.\*\*»

En repensant le potentiel cyclable du faubourg Saint-Jean, d'autres aménagements deviendront également essentiels pour en améliorer l'expérience. Et plus l'expérience en sera positive, plus ce mode de transport prendra son essor.

## **"Peut-être trouver des endroits où implanter plus de râteliers à vélo dans le quartier, comme c'est le cas dans le quartier Saint-Roch."**

Commentaire obtenu lors de la consultation des membres du Compop

---

\*\*Louis-Pierre Beaudry, André C. Drainville, Nicolas Pelletier, La rue Saint-Jean : au cœur de la ville, Rapport rédigé à l'intention de la SDC du faubourg Saint-Jean, p. 24.



# Coupes de rue

Préparées par Louis-Pierre Beaudry avec Streetmix

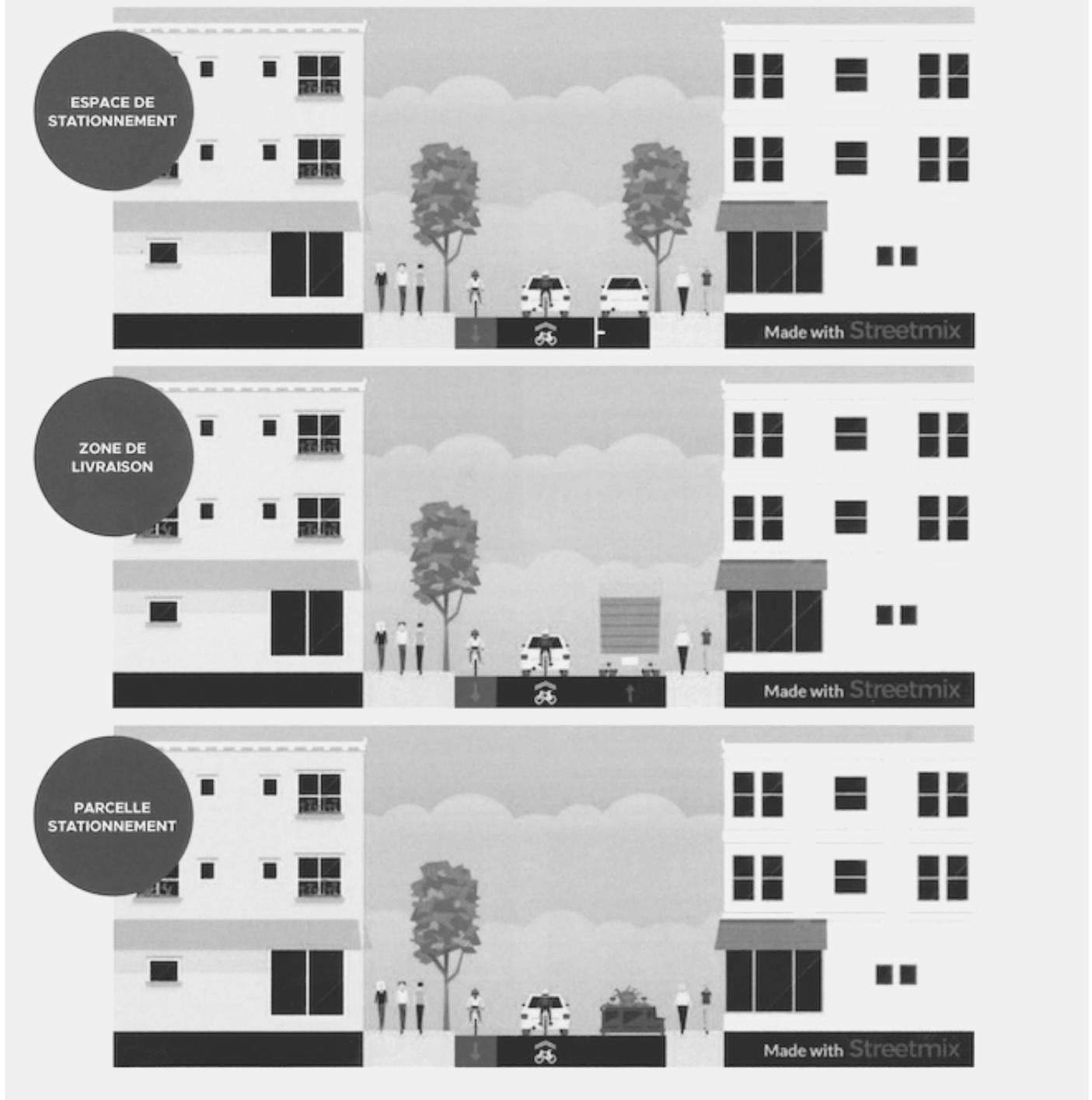


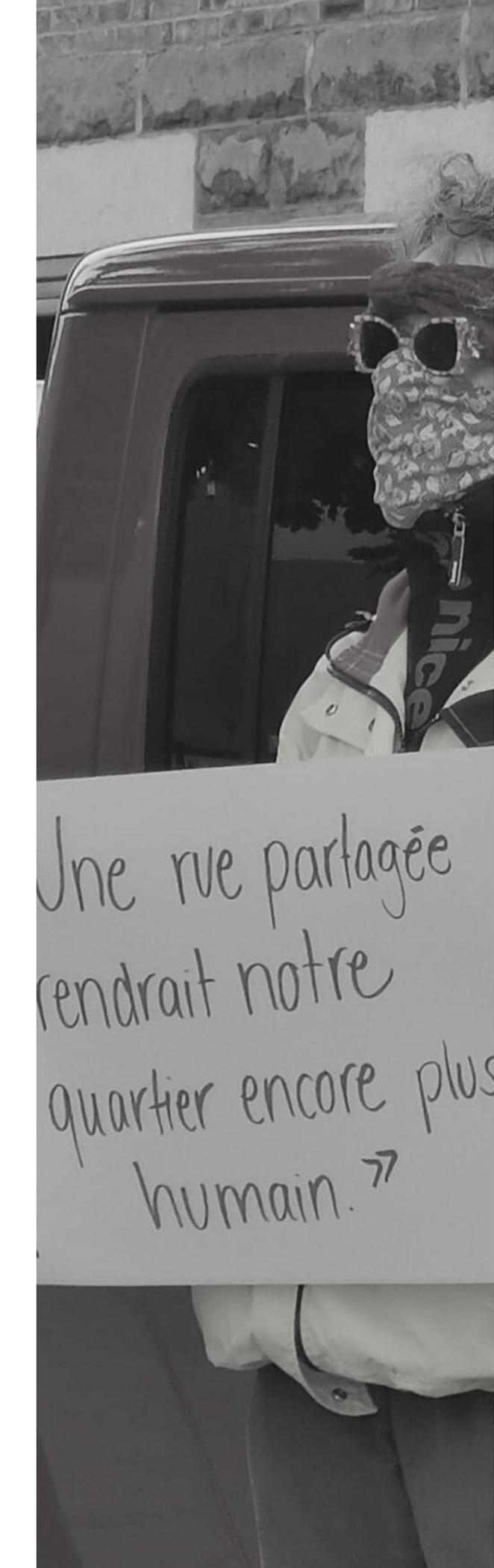
Schéma de la rue Saint-Jean cyclable proposé par la SDC du faubourg Saint-Jean : Louis-Pierre Beaudry, André C. Drainville, Nicolas Pelletier, La rue Saint-Jean : au cœur de la ville, Rapport rédigé à l'intention de la SDC du faubourg Saint-Jean, p. 21.

# CONCLUSION

---

L'objectif premier de ce mémoire est de faire ressortir les enjeux particuliers liés à la mobilité qui doivent être pris en considération si l'on veut réellement avoir un impact positif sur celle-ci. Ainsi, la mobilité active dans le quartier Saint-Jean-Baptiste ne peut être réfléchi de la même manière que la Basse-Ville par exemple. Penser la mobilité active pour la ville de Québec ne veut pas dire appliquer du mur-à-mur pour tous les secteurs, mais plutôt réfléchir à des concepts qui peuvent prendre différentes formes selon les réalités locales, tant au niveau géographique que pour les habitudes humaines.

Mettre de l'avant la mobilité active c'est aussi, pour le Comité populaire, prendre parti pour les résidents et résidentes d'un secteur plutôt que de laisser l'automobile régner comme c'est le cas actuellement et depuis trop longtemps. Si l'on veut favoriser positivement la mobilité active, la première chose demeurera toujours pour nous de diminuer la présence automobile pour laisser la place dans nos quartiers aux personnes qui l'habitent. Sans ce changement de paradigme, toute stratégie, aussi louable soit-elle, sera vouée à ne demeurer que du cosmétique.



Une rue partagée  
rendrait notre  
quartier encore plus  
humain. >>



96% disent "oui"  
à une vraie rue  
partagée sur Saint-  
Gabriel



**Comité populaire**  
**Saint-Jean-Baptiste**