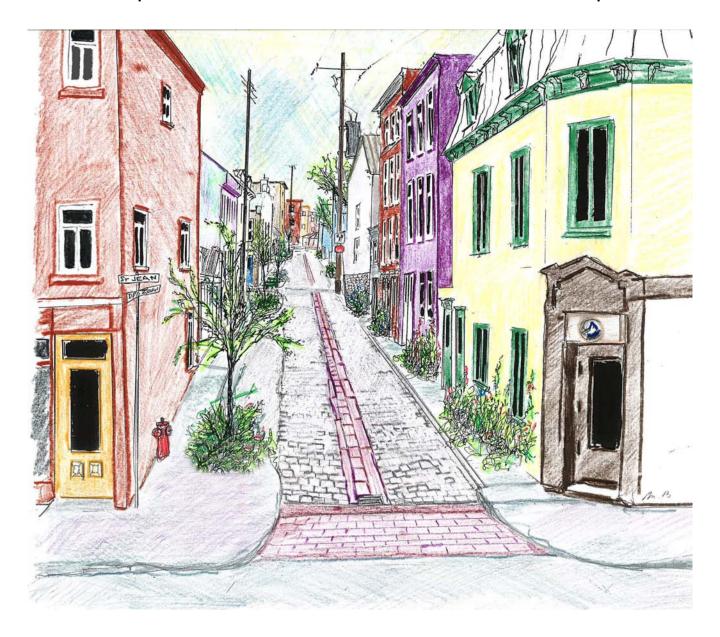
Vers de nouvelles rues partagées dans le quartier : axe piétonnier entre Saint-Jean et René-Lévesque



Une proposition du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste

(dépôt officiel à la Ville de Québec - 13 juin 2016)

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 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. Aussi, la limite de vitesse est abaissée à 20km/h.

Finalement, afin de favoriser le ralentissement des véhicules motorisés et de rendre la rue plus agréable et sécuritaire pour les piétons et les piétonnes, une rue partagée nécessite un aménagement adéquat. Divers aménagements paysagers sont possibles (éclairage plus bas, installation de plantes et arbres, marquage différent de la chaussée, etc.) .

Un premier projet pilote de rue partagée a été réalisé dans Saint-Jean-Baptiste, il s'agit de la rue Sainte-Claire, entre l'ascenseur du faubourg et la rue Saint-Jean. Ce projet, imaginé et revendiqué par le comité aménagement du Comité populaire en 2005 a été repris par la Ville de Québec, présenté et amendé en consultation publique et finalement réalisé en 2012-2013.



232222**E 3**37222 23232237 222232

Historique du projet de l'axe piétonnier entre Saint-Jean et René-Lévesque

Depuis plus de quatre ans, le comité « aménagement urbain » du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste se penche sur les suites à donner au projet de rue partagée sur la rue Sainte-Claire. Comment faciliter les déplacements à pied dans notre quartier? Peut-on rendre les rues plus sécuritaires et conviviales? Au fil de nos discussions, la rue des Zouaves a rapidement été identifiée comme le lien piétonnier par excellence entre le haut du quartier et la rue Saint-Jean. Une première étude sur la circulation réalisée au mois de février 2012 est venue confirmer certaines de nos intuitions : les piétons et les piétonnes, fortement majoritaires sur la rue, marchent pour la plupart au centre de la chaussée. Une réflexion sur le réaménagement de la rue s'amorce au sein du comité. Des premières esquisses sont réalisées, le projet commence à prendre forme.

Au printemps 2012, les commentaires de résidants et de résidantes attirent l'attention du comité sur la sécurité aux abords du Parc Berthelot. À l'automne 2012, une nouvelle étude est réalisée : elle permet de conclure que la rue de la Chevrotière a une vocation piétonne et qu'un problème de sécurité existe bel et bien sur la rue Antonio-Barrette, où 95% des automobilistes « omettent » d'effectuer un arrêt obligatoire avant de s'engager sur la rue Saint-Patrick. Pourquoi ne pas essayer développer un projet de réaménagement permettant de favoriser la piétonisation de ce secteur et d'accroitre le sentiment de sécurité aux abords du parc?

Les premiers résultats de cette démarche ont été présentés aux citoyens et aux citoyennes le 29 janvier 2013 lors d'une réunion publique au Comité populaire (voir les commentaires obtenus en annexe). Les membres du comité « aménagement urbain » avaient distribué au préalable une invitation au porte-à-porte sur les rues visées par le projet (des Zouaves, de la Chevrotière, du Marché-Berthelot). Les résultats de cette rencontre furent très encourageants et le comité a intégré les commentaires des résidants et des résidants au projet en développement.

En juin 2015, à l'initiative du Comité populaire et de son Comité Aménagement, une fête dans le parc Berthelot est organisée pour récolter d'autres commentaires des résidents et des résidentes avoisinant-e-s. Durant l'été 2015, une nouvelle étude de circulation a été réalisée pour mettre à jours les résultats de celles de 2012.

Les résultats des études de circulation et les commentaires des résidantes et résidants sont disponibles en annexe.

Aujourd'hui le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est rendu à l'étape de déposer le projet officiellement à la Ville de Québec. De nombreux acteurs du quartier ont aussi donné leur appui. Vous trouverez la liste dans le document ci-joint intitulé « Liste des appuis récoltés ».

Présentation du projet

A) Lieu ciblé

Tel que présenté dans le plan ci-contre, le deuxième projet de rue partagée dans le quartier vise la rue des Zouaves entre la Rue Saint-Jean et la rue Saint-Patrick en créant une continuité avec le parc Berthelot. Ce projet inclu aussi la rue du Marché-Berthelot et la rue de la Chevrotière jusqu'au boulevard René-Lévesque.

B) Objectifs

Les objectifs de ce deuxième projet de rue partagée 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.



C) Exemple d'aménagement possible

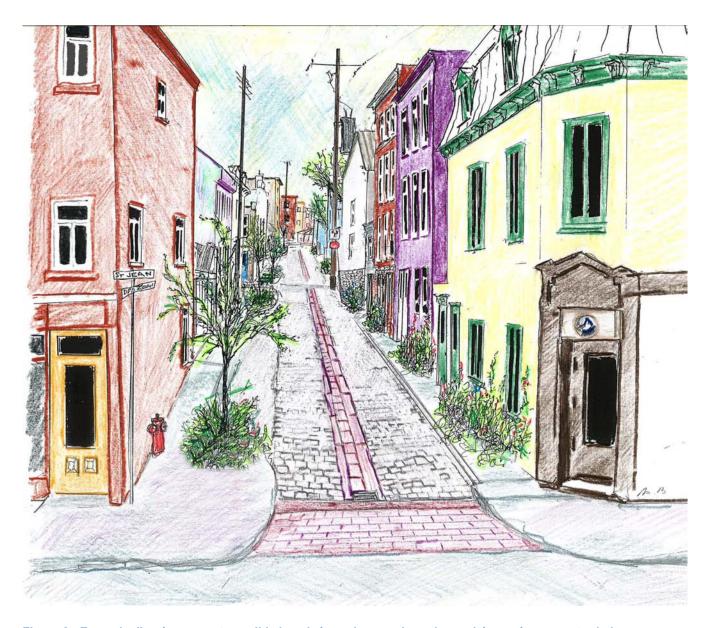


Figure 3 : Exemple d'aménagement possible imaginé par des membres du comité « aménagement urbain »

D) Détails techniques du projet

Imposer la rue partagée

Pour le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, il apparait important d'insister par différents moyens afin d'imposer aux automobilistes la rue partagée. Déjà, un pavage différent que la rue « ordinaire » indique aux personnes qu'il s'agit d'une zone différente. Le pavage différent de la rue partagée devra aussi continuer jusqu'au parc Berthelot pour indiquer une zone de passage piétonnier entre la rue des Zouaves et le parc. Aussi, concernant le pavage de rue, il est à noter que celui utilisé pour la rue Sainte-Claire ne semble pas le plus adhésif pour une voiture voulant monter la pente à basse vitesse. Le prochain pavage utilisé devra en tenir compte.

Bien sûr, le pavage ne suffit pas toujours à ralentir la circulation, tel que nous démontre l'expérience sur Sainte-Claire. Aussi, le Comité populaire réitère dans son projet l'importance de créer un effet de « zig-zag » sur le tracé de la rue partagée, par des mesures de verdissement. Nous attirons ici l'attention sur l'idée d'élargir des espaces aux intersections afin de créer cet effet de rétrécissement de la voie de circulation et de ralentir la vitesse automobile, mais aussi de permettre des lieux de verdissement. De plus, une signalisation suffisante pour les automobilistes devra indiquer la rue partagée : près de Saint-Jean et des Zouaves, Saint-Gabriel et des Zouaves, Saint-Patrick et des Zouaves et de la Chevrotière et René-Lévesque. Une 2^e signalisation, pour les piétons et les piétonnes cette fois-ci, pourrait agrémenter la rue : nous imaginons des panneaux permettant d'expliquer le concept et l'histoire des rues partagées dans le quartier.

L'entrée de la rue partagée à l'intersection de la rue des Zouaves et Saint-Jean devra donner le ton à cette nouvelle rue partagée. Le Aménagement Comité imagine l'entrée de cette rue à l'image d'une entrée de garage résidentielle, c'est-à-dire avec un renflement du certain trottoir obligeant les automobilistes entrer dans cette rue à une vitesse réduite. De plus, nous imaginons, à défaut de pouvoir installer des arches, une sculpture ou une installation marquant la rue

du quartier.



partagée et s'intégrant bien au décor renderant de la company de la comp

Les questions de sécurité et d'accessibilité sont aussi à imposer avec la venue d'une nouvelle rue partagée dans le quartier. pourquoi le Comité Aménagement suggère une zone refuge sans trottoir indiquée par quelques poteaux, du côté ouest de la rue, gardant ainsi les espaces stationnements tels que situés actuellement.



2dp22**p a**n 2m222 2an 2m222ap22m2ap22m2 2mpn22m22ap22ap22

Une intersection nous a été rapportée par plusieurs personnes comme étant dangereuse puisque plusieurs automobilistes n'y font l'arrêt pas obligatoire. Il s'agit de l'intersection entre la rue Saint-Patrick et la rue des Zouaves. Il sera donc nécessaire d'y ajouter d'autres panneaux d'arrêts plus visibles ou d'y ajouter un dos d'âne au besoin. De plus, il faudra s'assurer de l'accessibilité réelle du parc Berthelot, situé à cette intersection, pour les personnes vivant en situation de handicap.



Une autre façon de marquer l'ambiance de la rue partagée est d'y changer l'éclairage. En effet, 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 nos rues. L'exemple de la rue Saint-Laurent dans le quartier Montcalm devrait nous inspirer.



2322237 33233223222222222

Aménager la rue partagée : pour les résidentes et résidents d'abord !

L'aménagement d'une deuxième rue partagée doit permettre d'améliorer la qualité de vie des résidentes et résidents et non augmenter les nuisances propres au centre-ville. Ainsi, afin d'éviter qu'en rendant la rue plus conviviale et chaleureuse on la transforme en lieu de rassemblement pour les fêtards déambulant dans les rues aux petites heures du matin, la proposition du Comité populaire ne comprend ni bancs, ni placettes sur son itinéraire. L'aspect de la rue devra donner l'impression d'entrer dans une cour intérieure afin d'indiquer aussi une autre ambiance pour les personnes qui y circulent.

Apprendre de l'expérience Sainte-Claire : le stationnement

Le Comité populaire propose que les espaces de stationnement demeurent sur le tracé. L'expérience de la rue Sainte-Claire nous a démontré les difficultés rencontrées par les résidents et les résidentes quant au stationnement avec le nouveau pavage de la rue. En effet, comme le nouveau pavage n'indique pas les zones de stationnement, plusieurs automobilistes garent leurs voitures de façon plus serrée et augmente, du même coup, l'offre de stationnement sur une même rue. Par exemple, sur une espace où sont permis 3 espaces de stationnement, il n'est pas rare de voir 4 ou 5 véhicules garés faute d'indications claires. C'est pourquoi nous proposons d'emblée un pavage différent, d'une autre couleur ou de penser le stationnement de manière « enclavée » (avec des éléments du décor qui en font les pourtours) afin de bien identifier les zones de stationnement, du côté est de la rue.

Apprendre de l'expérience Sainte-Claire : le verdissement

Un autre aspect négligé de la rue Sainte-Claire : le verdissement. En effet, la plupart des propositions faites par le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste sur la végétation n'ont pas été retenues. Les bacs à fleurs n'ont pas été conçus en fonction de la pente de la rue Sainte-Claire. En effet, tous les côtés ont été construits de la même hauteur ce qui occasionne, les jours de pluie, des déversements de terre et de boue sur le trottoir. De plus, qui est responsable de l'entretien de ces bacs à fleurs ? Ce n'est pas toujours claire pour les riverains de la rue. De plus, l'aménagement des bacs et leur positionnement laisse à désirer

en fonction des autres obstacles qui font partie du décor comme les poteaux d'Hydro.

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 iardinières les poteaux. sur



238223**344**11211222 2381123 22222221111 322232222 2231122 22381212 22382122 22382122 22382122 22382122 223822 22382 223822 22382 2238

l'installation de plantes hautes et/ou de vignes ne sont que quelques pistes à explorer pour une rue plus verte.

De plus, il faut clarifier la responsabilité de ces bacs : qui doit les entretenir ? Les avis sont partagés à cet effet, alors que certaines personnes tiennent à ce que la Ville s'en occupe, d'autre auraient aimé pouvoir y jardiner. Un mélange des deux serait probablement une bonne option à réfléchir. Le plus important sera d'avoir une vision d'ensemble de l'aménagement afin d'éliminer dès le départ les irritants vécus sur la rue Sainte-Claire.

Apprendre de l'expérience Sainte-Claire : le déneigement

Apprendre de l'expérience Sainte-Claire, c'est prévoir dès le départ en plan de déneigement pour la prochaine rue partagée. Nous ne pouvons nous mettre la tête dans le sable (ou dans le banc de neige) : la solution imaginée au départ pour la rue Sainte-Claire où chaque personne est responsable de son propre déneigement est un échec. Tout d'abord, bien que les propriétaires et les personnes résidant en coopératives ont participé plus à la tâche collective, il n'est demeure pas moins que les locataires se sentent beaucoup moins investies dans cette tâche puisqu'elle relève habituellement du propriétaire. De plus, peu de suivi a été assuré entre les déménagements et l'arrivée de nouveaux locataires.

La solution élaborée lors de l'hiver 2014-2015 suite à une consultation publique sur le sujet nous semble la voie appropriée pour une prochain projet de rue partagée. Le déneigement se fait donc partiellement lors des opérations de déneigement régulières et les deux côtés seraient complètement dégagés lors des grandes opérations de déneigement.

Cependant, pour être complet, notre plan de déneigement devra aussi prévoir le déneigement des traverses piétonnières afin d'assurer la sécurité en tout temps et des passages qui traverseront le parc Berthelot. Ce déneigement devra probablement s'effectuer à la main, tout comme l'escalier actuel du Passage de la résistance.

Apprendre de l'expérience Sainte-Claire : un processus consultatif et participatif tout au long de l'élaboration

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste souhaite ardemment être au cœur des aménagements et des décisions que prendra la Ville de Québec. Gageons d'ailleurs que les citoyens et les citoyennes résidant aux alentours auront aussi le même souhait!

En annexe:

- 1- Résultats de l'étude de circulation 2012 et 2015
- 2- Résumé des commentaires recueillis le 29 janvier 2013
- 3- Résumé des commentaires recueillis le 27 juin 2015
- 4- Liste des appuis recueillis au projet dans le quartier (voir document ci-joint « Liste des appuis récoltés »)

Annexe 1 – Étude de circulation en 2012 et en 2015

Circulation automobile sur la rue des Zouaves (2012)

	Entre Saint-Jean et Saint- Gabriel	Entre Saint-Gabriel et Saint-Patrick
8h00 à 9h00	49	15
12h00 à 13h00	22	7
16h00 à 17h00	30	32

Personnes marchant au centre de la chausséesur la rue des Zouaves (2012)

	Entre Saint-Jean et Saint- Gabriel	Entre Saint-Gabriel et Saint-Patrick
8h00 à 9h00	60%	77%
12h00 à 13h00	82%	81%
16h00 à 17h00	63%	68%

Ratio piétons / voiture sur la rue des Zouaves (2012)

el Saint-Patrick
6,1

12h00 à 13h00	7,9	17,3
16h00 à 17h00	4,3	3,4

Circulation sur la rue de la Chevrotière (2012)

	Piétons	Cyclistes	Voitures
8h00 à 9h00	98	2	10
12h00 à 13h00	93	0	3
16h00 à 17h00	96	3	9

Circulation sur la rue Antonio-Barrette (2012)

	Piétons	Cyclistes	Voitures
8h00 à 9h00	65	12	133
12h00 à 13h00	82	0	40
16h00 à 17h00	108	7	80

Ratio piétons / voiture sur la rue de la Chevrotière et Antonio-Barrette (2012)

	Chevrotière	Antonio-Barrette
8h00 à 9h00	9,8	0,5
12h00 à 13h00	31	2
16h00 à 17h00	10,6	1,4

Respect de l'arrêt obligatoire dans le bas de la rue Antonio-Barrette (2012)

	Oui	Non
8h00 à 9h00	2	43
12h00 à 13h00	0	12
16h00 à 17h00	3	40

Constats généraux (2012) :

- La majorité des personnes qui empruntent la rue des Zouaves à pied marchent au centre de la chaussée.
- La rue des Zouaves et la rue de la Chevrotière sont des rues à vocation piétonne.
- Près de 95% des automobilistes ne font pas d'arrêt obligatoire sur la rue Antonio-Barrette avant de s'engager sur la rue Saint-Patrick.

Circulation piétonne sur la rue des Zouaves (2015)

	Entre Saint-Jean et Saint-Gabriel	Entre Saint-Gabriel et Saint- Patrick
8h00 – 9h00	134	87
12h00 – 13h00	275	192
16h00 – 17h00	216	124

Circulation automobile sur la rue des Zouaves (2015)

	Entre Saint-Jean et Saint-Gabriel	Entre Saint-Gabriel et Saint- Patrick
8h00 – 9h00	27	15
12h00 – 13h00	43	10
16h00 – 17h00	46	20

Piétons marchant au centre de la chaussée sur la rue des Zouaves (2015)

	Entre Saint-Jean et Saint-Gabriel	Entre Saint-Gabriel et Saint- Patrick
8h00 – 9h00	45%	64%
12h00 – 13h00	47%	96%
16h00 – 17h00	57%	42%

Ratio piétons / voiture sur la rue des Zouaves (2015)

	Entre Saint-Jean et Saint-Gabriel	Entre Saint-Gabriel et Saint- Patrick
8h00 – 9h00	4.96	5.8
12h00 – 13h00	6.4	19,2
16h00 – 17h00	4.7	6.2

Circulation sur la rue de la Chevrotière (2015)

	Piétons	Cyclistes	Voitures
8h00 à 9h00	65	1	8
12h00 à 13h00	130	3	9
16h00 à 17h00	108	7	13

Circulation sur la rue Antonio-Barrette (2015)

	Piétons	Cyclistes	Voitures
8h00 à 9h00	71	16	81
12h00 à 13h00	100	3	40
16h00 à 17h00	113	11	71

Ratio piétons / voiture sur la rue de la Chevrotière et Antonio-Barrette (2015)

	Chevrotière	Antonio-Barrette
8h00 à 9h00	8.13	0.88
12h00 à 13h00	14.44	2.5
16h00 à 17h00	8.31	1.6

Respect de l'arrêt obligatoire dans le bas de la rue Antonio-Barrette (2015)

	Oui	Non
8h00 à 9h00	1	13
12h00 à 13h00	1	20
16h00 à 17h00	7	27

À retenir

- Près de la moitié des personnes marchent déjà dans la rue en ce qui concerne la rue Des Zouaves
- La grande majorité des automobilistes ne font pas leur stop sur la rue Antonio-Barrette
- Les gens prennent principalement le trottoir de Saint-Jean à Saint-Gabriel et la rue de Saint-Gabriel à Saint-Patrick

Faits notés

- Les poussettes prennent très rarement les trottoirs qui sont étroits et en mauvais état.
- Les personnes qui font de la course à pied ne prennent pas le trottoir
- Les trottoirs sont trop étroits pour être utilisés à deux, donc les groupes sont généralement à moitié sur le trottoir et à moitié dans la rue.
- Les gens du quartier marche plus dans la rue et les travailleurs/travailleuses extérieures, les touristes, etc. marchent plus sur les trottoirs.
- Comme l'étude de circulation a été faite l'été en 2015, les taux sont un peu plus bas étant donné que beaucoup de résident-e-s n'ont pas leur même air d'aller que le reste de l'année : école, travail, etc. On note une plus grande présence de personnes ne résidant pas dans le quartier l'été.

Annexe 2 - Commentaires recueillis lors de l'assemblée publique du 29 janvier 2013

- Pourquoi des « trottoirs », surtout s'ils ne sont pas déneigés? On met ça « flat »
- Si on enlève les trottoirs, il faut quand même prévoir l'espace pour les déchets
- Éclairage de rue doit se faire plus discret. « On remet ça ».
- Il faut assurer le déneigement du gazebo et des marches. « Demander le déneigement »
- Le parc doit être la poursuite de la rue : donc déneigement des passages piétonniers.

Sur des Zouaves:

- 1 vrai trottoir, 1 mini-trottoir. On met ça « flat »
- Si on ne peut pas mettre de « stop » au coin de la rue Saint-Patrick, le mettre plus visible sur Antonio-Barrette et insister sur la « priorité piéton » par l'ajout d'un panneau.

Sur de la Chevrotière

- 1 trottoir et plus d'aménagement paysagé pour assourdir le son. « Calmer la foule, verdir et éclairage distinct »
- Barrière nocturne et inciter les fêtards à passer par Antonio-Barrette.



Figure 9 : Présentation publique du 29 janvier 2013.

Annexe 3 – Commentaires recueillis lors du bbq du 27 juin 2015 au parc Berthelot

En plus d'avoir reçu plusieurs échos positifs au projet, certain-e-s résident-e-s nous ont fait les remarques suivantes :

- Le pavage de la rue Sainte-Claire n'est pas assez adhésif pour des voitures qui désirent monter la pente à faible vitesse, particulièrement l'hiver.
- Il ne faut pas installer de bancs ou créer des placettes : il ne faut pas attirer les fêtards qui descendent de la Grande-Allée et qui sont déjà nombreux dans le quartier.
- Les espaces de stationnement doivent rester du même côté qu'ils sont actuellement, ne pas les utiliser pour faire un effet de zig-zag dans les rues.
- Pour les bacs à fleurs : certain-e-s résident-e-s souhaitent que la Ville s'en occupe alors que d'autres souhaitent pouvoir s'occuper du bac près de leurs résidences.

•



Figure 10 : BBQ du 27 juin 2015