

# Mémoire

Présenté dans le cadre de la consultation publique sur la  
Stratégie sur la sécurité routière 2020-2024

23 janvier 2020



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

**Comité populaire Saint-Jean-Baptiste**  
780 rue Sainte-Claire, Québec, G1R  
5B9 Tél.: 418-522-0454 |  
comite.populaire@videotron.ca |  
www.compop.net

## 1. 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 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 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.

## 2. Saint-Jean-Baptiste : portrait de la mobilité

Selon les résultats de l'enquête Origine-Destination de 2017 la principale zone de destination de l'agglomération de Québec est la colline Parlementaire et le Vieux-Québec (65 200 déplacements par jour, sauf retour au domicile, une hausse de 4 500 depuis 2011)<sup>1</sup>.

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>2</sup>. De plus, le secteur du Centre Est est le secteur où les distances parcourues sont en général plus courtes

---

<sup>1</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS ET COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, Enquête Origine-Destination 2011 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec : faits saillants, 2017, p. 42 : [https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/EOD17-faits-saillants\\_VF.pdf](https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/EOD17-faits-saillants_VF.pdf)

<sup>2</sup> CAHIER TECHNIQUE, Démographie et potentiels de logements SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ, SECOND PROJET, Ville de Québec, 2017, p.17

(54 % des déplacements de moins de 2 km)<sup>3</sup>.

### 3. Stratégie sur la sécurité routière 2020-2024 : nos recommandations

#### 3.1 Un faubourg à 30 km/h

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 se déplaçaient volontiers au milieu de la chaussée des rues résidentielles. Déjà à l'époque, les rues du quartier étaient partagées (piétons, vélos et chevaux). Avec l'automobile, qui fait figure d'intruse, piétons et vélos doivent s'effacer. Les premiers se trouvent aux prises avec l'encombrement des trottoirs et soumis aux dangers qui en découlent. L'éclairage, de type réverbère romantique, est remplacé par de puissants projecteurs, hauts de huit mètres, qui inondent autant les façades que la chaussée. Si aujourd'hui, l'automobile ne domine pas « encore » complètement le quartier, on peut dire qu'elle impose de plus en plus sa présence, et ce, de façon souvent insidieuse avec l'aval des responsables de la voirie municipale.

En plus de l'éclairage de type boulevard urbain, on pense ici aux inconvénients majeurs de la circulation de transit aux heures de pointe sur des rues résidentielles comme Sainte-Marie, Lavigueur, d'Aiguillon, etc. Une situation que le citoyen « normal » tolère de moins en moins et que la Ville favorise.

Lors de son Assemblée générale en septembre 2016, les membres de notre groupe ont adopté la proposition suivante : **que le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste poursuive ses démarches afin de combattre les effets négatifs de la présence accrue de l'automobile dans le quartier et qu'il fasse campagne pour limiter la vitesse dans le Faubourg à 30 km/h (pour toutes les rues à l'intérieur de René-Lévesque et de Honoré-Mercier, incluant Saint-Jean).**

Plusieurs arguments ont mené au choix de cette proposition :

- Parce qu'il s'agit d'une question de sécurité pour les résidents et résidentes. Depuis 2006, plus d'une centaine d'accidents, dont sept graves et un mortel, ont été répertoriés dans le quartier, selon les données de Accès transports viables;
- Parce que les rues de notre quartier sont d'abord et avant tout résidentielles et ne sont pas conçues pour permettre aux automobilistes de rouler à 50 km/h;
- Parce que nombreux obstacles ornent les trottoirs obligeant plusieurs d'entre nous à marcher directement dans les rues;
- Parce que cette mesure pourrait contribuer à diminuer la circulation de transit, véritable fléau dans le quartier;
- Parce que notre vision du quartier Saint-Jean-Baptiste ne passe pas par l'automobile, mais bien par l'aménagement d'un quartier à échelle humaine;

---

<sup>3</sup> CAHIER TECHNIQUE, Démographie et potentiels de logements SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ, SECOND PROJET, Ville de Québec, 2017, p.19

- Parce que d'autres quartiers comme Sillery ont déjà emboîté le pas et ont aussi leur vitesse limitée à 30 km/h;
- Parce qu'il s'agit simplement d'une question de choix politique.

C'est d'ailleurs dans cette optique que le Comité populaire a organisé des actions ces dernières années afin de mettre la pression nécessaire pour un faubourg à 30 km/h. Par exemple, l'installation d'un panneau symbolique de limitation de vitesse à 30km/h rue Saint-Jean et une occupation festive de rue ont été réalisées en 2017. Plusieurs autres actions avaient aussi été réalisées par le passé, ciblant différents secteurs du quartier.

### 3.2 Un aménagement qui permet la sécurité routière : des rues partagées

Dans sa forme actuelle, la Stratégie de la Ville de Québec ne laisse pas présager que des aménagements structurants seront réalisés afin d'assurer la sécurité routière des résidents et résidentes des quartiers centraux. En effet, une grande emphase est mise sur la volonté individuelle des résidents et résidentes ou des parents de respecter la limite de vitesse ou les règles de sécurité dans leurs propres rues ou près des écoles. Il s'agit, selon nous, d'une erreur.

Des aménagements plus structurants permettraient d'augmenter la sécurité routière, tout en améliorant grandement la qualité des vies des personnes qui y vivent. Le concept des rues partagées est, pour nous, une voie à privilégier.

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.

Pour nous, les objectifs visés par les rues partagées rejoignent la stratégie de la Ville sur la sécurité routière :

- Se réapproprier 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 réaliser un projet de rue partagée, en lien avec la Stratégie de sécurité routière, 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 ne sont que quelques pistes à explorer pour une rue plus verte.
- 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.

### **3.3 Sécurité routière : un enjeu de circulation de transit d'abord**

Tout n'est pas qu'un enjeu de vitesse automobile ou de responsabilisation individuelle : la circulation de transit est un problème majeur pour le quartier. Cette circulation est associée aux déplacements dont l'origine et la destination sont à l'extérieur du quartier.

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. Même si ces derniers utilisent très peu la voiture dans leurs déplacements quotidiens.

Pour le quartier Saint-Jean-Baptiste, le problème de sécurité routière en est un d'abord et avant tout de circulation de transit et n'est donc pas lié nécessairement aux résidents et résidentes. 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.

**Il serait de mise, dans la Stratégie, de prévoir une étude de la circulation étayant le**

**phénomène de circulation de transit dans le quartier et proposant des mesures pour atténuer la circulation de transit, 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.**

Cette étude sera d'autant plus importante dans le contexte qui vient du Réseau de transport structurant. En effet, la bonification du service de transport en commun pourrait avoir des impacts positifs ou négatifs sur la circulation de transit. La Ville a annoncé que le futur réseau de transports allait avoir diverses incidences sur la circulation routière, avec des impossibilités de franchir certaines artères surélevées en leur centre et la fin de nombreux tourne à gauche. Il serait bon que, au plus vite, les automobilistes perdent l'habitude de se servir de Saint-Jean-Baptiste comme d'un lieu de contournement d'obstacles.

### **3.4 Pour la rue Saint-Jean : la suite du véloboulevard**

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.

**Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste n'a d'autre choix que d'inviter la Ville de Québec à mettre en place cette proposition dans le cadre de sa Stratégie routière 2020-2024.**