

Rue partagée dans le Faubourg



Projet-pilote de réalisation
d'une rue partagée
Dans le quartier Saint-
Jean-Baptiste



Par le comité aménagement
urbain du Comité Populaire Saint-
Jean Baptiste,

Juin 2006



Table des matières

1- La rue partagée? Introduction et définition	2
2- Lieu de réalisation du projet.....	3
3- Quelques exemples d'ailleurs.....	3
3.1 Quelques exemples de signalisation.....	4
3.2 Exemples de rue partagées à Québec	4
4- Contexte	5
5- Vers une collectivité viable	6
6- But et objectifs du projet.....	6
8- Retombées et Résultats attendus.....	7
9- Information et participation des résidant-es	8
10- Détails techniques du projet	9
MÉDIAGRAPHIE	11
ANNEXE 1 : Présentation du comité populaire Saint-Jean-Baptiste	12
ANNEXE 2 : Historique des démarches	13
ANNEXE 3 : Circulation de transit sur la rue Ste-Claire	14
ANNEXE 4 : Ailleurs dans le monde, tableau comparatif.....	15

1- La rue partagée? Introduction et définition

Le quartier Saint-Jean-Baptiste a une forte tradition d'implantation d'initiatives populaires et communautaires. Depuis bientôt trente ans, les citoyens et citoyennes s'organisent autour du comité populaire Saint-Jean-Baptiste afin de défendre leurs droits et d'améliorer la qualité de vie dans le quartier. Dynamique, intéressée et prenant part à la vie démocratique, la population du quartier a un long historique de prise en charge collective. En mars 2005., une étude à caractère socioéconomique sur le Faubourg Saint-Jean, commanditée par le Comité populaire, a été publiée. Cette étude énonce des pistes d'action et des propositions afin d'orienter le travail du Comité populaire pour les prochaines années. Dans la foulée des propositions et pistes d'action de l'étude socioéconomique, le comité aménagement urbain décide de faire des propositions de réaménagement dans le quartier et sélectionne le projet de rue partagée comme leur dossier prioritaire de l'année et ciblant Sainte-Claire pour mettre sur pied un projet-pilote.

Le terme le dit, la rue *partagée* est une rue partagée par toutes et tous, où il y a une intégration des différents modes de circulation. Connue à travers le monde sous l'appellation des woonerfs néerlandais, l'origine du concept serait britannique. Elle se trouverait dans un rapport commandé par le ministre des Transports britannique de 1959 pour étudier les moyens d'améliorer les transports urbains au sens large, tant en termes de réduction de la congestion, que pour trouver un meilleur équilibre entre les automobilistes et les autres usagers de la rue... Plus de 40 ans plus tard, dans notre quartier, ce questionnement semble plus que jamais à l'ordre du jour!

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 de favoriser 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.

2- Lieu de réalisation du projet

La rue Sainte-Claire a été identifiée afin de réaliser le projet-pilote. Ce choix a d'abord été motivé par la présence de l'ascenseur et de l'escalier du Faubourg, dont la rue Sainte-Claire est la prolongation naturelle, menant dans le quartier limitrophe, Saint-Roch. Des observations et le comptage du transit de la circulation piétonnière et automobile ont été effectués au mois de novembre et ont démontré que la rue Sainte-Claire est fortement utilisée par les piétons étant donné qu'elle relie directement la Haute-Ville et la Basse Ville¹. Le transit sur Sainte-Claire est quatre fois plus important que sur Deligny et presque deux fois plus important que sur Sainte-Geveniève. D'ailleurs, les difficultés rencontrées par les piétons dans l'axe nord-sud consistent dans l'étroitesse et l'encombrement de l'espace qui leur est réservé et dans l'aménagement déficient de l'éclairage et de l'aspect de ces espaces. En ce sens, le *Plan directeur de quartier* aborde précisément le réaménagement de la rue Sainte-Claire afin de pallier à ces carences. Notre projet se situe donc dans l'optique d'améliorer la vocation piétonne de Sainte-Claire, tout en respectant son aspect résidentiel.

3- Quelques exemples d'ailleurs

Le concept de cour urbaine, ou *woonerf* en néerlandais, qui s'opérationnalise à l'échelle de la rue et qui est très similaire au projet de rue partagée, a été inventé et implanté à la fin des années 1960 aux Pays-Bas. Dans ce pays, les habitants ont résisté davantage à la privatisation vers le domicile et ont toujours continué à laisser leurs enfants devant chez eux, puisqu'ils considéraient que cet espace de proximité est à la fois privé et public. Il leur appartient, les concerne et constitue en quelque sorte le prolongement de leur domicile². Le cadre législatif des Pays-Bas spécifie que les *woonerf* sont des espaces publics où les piétons ont autant de droit que les voitures. Le cadre législatif permet aussi aux enfants et aux adultes de jouer et de marcher dans la rue. De plus, il n'y a pas de délimitations nettes entre le trottoir et la rue. On tente aussi d'éviter les cheminements automobiles rectilignes en utilisant une chaussée non-conventionnelle.

Plusieurs pays ont emboîté le pas en introduisant différents concepts de rues partagées sur leur territoire. C'est notamment le cas de la Grande-Bretagne, la France, la Suisse, l'Allemagne, le Japon, Israël et le Danemark³. À quelques différences près, les rues partagées partagent les mêmes objectifs de sécurité et d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers résidentiels. Plus près de chez nous, dans la métropole, la réflexion sur le transport actif est déjà commencée. Dernièrement, la Ville de Montréal profitait du dépôt de son projet de charte du piéton pour inviter les arrondissements à participer à des projets concrets favorisant la place des piétons dans la rue⁴.

¹ Voir l'annexe 2.

² Francine Loiseau-Van Baerle, 1989. *Le piéton, la sécurité routière et l'aménagement de l'espace public*. CETUR, Bagnaux, p. 8.

³ Se référer à l'annexe 4 pour un tableau comparatif expliquant de quelles façons quelques-uns de ces pays appliquent ces concepts, et sous quel terme ils les désignent.

⁴ Cauchy, Clairandree (2006, 8 juin). «Montréal veut améliorer la vie des piétons». *Le Devoir* (Montréal).

3.1 Quelques exemples de signalisation⁵



Le concept de woonerf



3.2 Exemples de rue partagées à Québec

Il existe quelques rues partagées ailleurs dans la Ville de Québec. Les rues du quartier Petit Champlain sont aménagées en fonction des pié-ton-ne-s pour permettre le flânage en toute sécurité et afin de dissuader les conducteurs et conductrices automobiles d'y circuler. La rue Sainte-Anne dans le Vieux Québec est aussi aménagée afin que les automobiles soient gênées dans leur circulation. Une portion de la rue Saint-Augustin dans Saint-Jean-Baptiste pourrait aussi être comptée dans ces exemples de rue partagée, bien que cette rue soit piétonne en été. Mais toutes ces rues se retrouvent dans des secteurs bien particuliers et ont comme vocation première de favoriser le tourisme, même si des résident-e-s y circulent sûrement. Le projet-pilote du Comité populaire développerait la première rue partagée en fonction des résidents et des résidentes du quartier, dans une optique de sécurité, d'environnement et d'amélioration de la qualité de vie dans le quartier.

⁵ Images tirées du document *Évolution des rues à vivre dans quelques villes européennes*, Conférence «Childstreet2005», Delf Pays-Bas, août 2005.

4- Contexte

En mars 2001, la Division de l'aménagement du territoire du Centre de développement économique et urbain de la Ville de Québec publie son *Concept d'aménagement des espaces publics du Faubourg Saint-Jean*. Ce concept d'aménagement s'insère dans le *Plan directeur du quartier Saint-Jean-Baptiste* de 1998 qui prévoit « Favoriser le piéton à l'intérieur d'un réseau sécuritaire de circulation » et « Placer le piéton au centre de la réflexion sur la hiérarchie du réseau de circulation ». ⁶ Le projet-pilote de rue partagée du Comité Populaire Saint-Jean Baptiste permet de concrétiser ces orientations pourra ainsi servir d'outil pour la mise en application de certains volets du *Concept d'aménagement des espaces publics du Faubourg Saint-Jean* et du *Plan directeur du quartier*.

La Ville de Québec, dans le cadre du *Plan directeur de quartier* et des actions subséquentes, vise à consolider et à améliorer la vie du Faubourg Saint-Jean. Et, de l'avis de l'administration municipale : «La consolidation de cette vie de quartier passe assurément par la reconquête de l'espace public. La mise en valeur du réseau de circulation piétonne ainsi que la multiplication des lieux de rencontre [...] constituent l'essence même du présent concept » (2001, p. 5). Dans son plan d'action, la Ville avait même ciblé la rue Sainte-Claire comme lieu où une normalisation de la chaussée et un verdissement était nécessaire. C'est dans cette optique que se positionne le projet *Rue partagée dans le Faubourg*.

Le Faubourg Saint-Jean est un secteur doté de particularités topographiques et physiques distinctives au niveau de l'organisation des rues et du lotissement. Le Faubourg doit composer avec les activités afférentes à la vie économique et politique de la Ville et se retrouve aussi victime des débordements de la Colline parlementaire et du secteur touristique du Vieux Québec. Ces débordements, ou inconvénients, sont souvent liés à l'intensité des déplacements automobiles et aux besoins incessants en stationnement. Plusieurs résident-e-s peuvent sentir qu'ils et elles n'ont plus prise sur leur quartier et que l'orientation qui lui est donnée ne reflète pas leurs préoccupations. Le projet *Rue partagée dans le Faubourg* permettrait une réappropriation de l'espace public par les résident-e-s tout en répondant aux propositions de la Ville dans son *Concept d'aménagement des espaces publics du Faubourg Saint-Jean*. Ce projet se veut rassembleur et fidèle aux revendications des membres du Comité populaire, qui sont, d'abord et avant tout, résident-e-s du Faubourg Saint-Jean. Les membres travaillant à ce projet souhaitent faire connaître, ou redécouvrir, aux résident-e-s de la Ville que la rue a d'autres fonctions que celle de permettre les déplacements automobiles, elle est surtout détentrice de fonctions sociales importantes.

⁶ Plan directeur du quartier Saint-Jean-Baptiste, *Plan d'action*, centre de développement économique et urbain, Division de l'aménagement urbain, Ville de Québec, avril 1998.

5- Vers une collectivité viable

Le concept de développement durable n'est pas que théorique! Le projet de la rue Sainte-Claire partagée s'inscrit aussi dans une optique globale de diminution de la dépendance à l'automobile. En effet, en offrant un environnement plus sécuritaire et convivial à la marche, les citoyens et citoyennes auront tendance à profiter de cet espace plutôt que d'opter pour un déplacement en voiture qui, rappelons-le, occasionne des gaz à effet de serre, encourage l'inactivité et l'obésité et occasionne une fracture social au sein du quartier.

Afin de favoriser un développement durable dont le gouvernement du Québec et la Ville de Québec se prévalent⁷, il est impératif que des projets d'aménagement urbain alternatifs à l'auto-solo soient encouragés et concrétisés. Le projet de rue partagée n'est pas qu'un projet local, il est témoin d'une volonté populaire désirant un changement dans la pratique de l'aménagement urbain traditionnel. Aussi, ce projet s'inscrit dans le courant du nouvel urbanisme, qui prône une mixité des fonctions, une forte densité, une place pour le piéton et la piétonne, une proximité des transports en commun et une démocratie participative et directe.

De plus, établir une rue partagée serait l'occasion idéale d'insérer diverses pratiques écologiques dans la ville de Québec. Par exemple, un projet-pilote de gestion écologique des eaux de pluies pourrait également être intégré à son aménagement. Peu coûteux et rarement appliquée en Amérique du Nord, cette pratique permettrait à la ville de Québec de se démarquer est matière de pratiques écologiques.

6- But et objectifs du projet

Le but du projet *Rue partagée dans le Faubourg* est d'offrir un espace public de qualité aux résident-e-s, mais aussi de favoriser les piéton-ne-s et les cyclistes au centre du circuit routier de la Ville de Québec, permettant ainsi qu'une rue du Faubourg soit plus sécuritaire et plus conviviale pour ces derniers et dernières en civilisant la circulation automobile.

Ce projet-pilote vise également à inciter à de nouvelles manières de faire en aménagement urbain et ainsi favoriser la mise en place d'autres rues partagées sur le territoire de la Ville de Québec.

⁷ La ville de Québec a pris l'orientation suivante : «Planifier le développement urbain dans une perspective de développement durable», Plan d'aménagement et de développement de la ville de Québec.

Plan stratégique de développement de la ville de Québec 2004-2008 : *Une vision pour Québec ; l'avenir maintenant*, où la ville annonce clairement sa volonté de faire du développement durable et de réduire les gaz à effet de serre et cerne la dépendance à l'automobile comme étant une problématique.

Objectifs du projet	Moyens d'action
1) Informer et sensibiliser la population sur la place du ou de la piéton-ne au centre de la circulation;	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser une ou des séances d'information sur la vocation sociale des rues et sur le projet-pilote;
2) Favoriser la participation citoyenne dans le cadre d'un projet de réappropriation d'une rue;	<ul style="list-style-type: none"> • Impliquer les résident-e-s dans la démarche de mise sur pied du projet et les informer de l'avancement du projet; • Appuyer les initiatives visant à animer la rue;
3) Dans la pratique, placer le ou la piéton-ne au centre de la hiérarchie des voies de circulation;	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménager la rue Sainte-Claire afin d'y rendre la circulation piétonne et cycliste prioritaire, conviviale, plus sécuritaire et accessible en tout temps aux poussettes et chaises quadripoteurs;
4) Donner une vocation sociale à la rue Sainte-Claire;	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre sur pied le projet <i>Rue partagée dans le Faubourg</i> qui favorisera la fréquentation et l'animation de la rue Sainte-Claire;
5) Préserver le caractère résidentiel de la rue.	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les passant-e-s sur le fait que la rue Sainte-Claire a d'abord une fonction domiciliaire.
6) Offrir un modèle d'aménagement urbain qui s'inscrit dans une perspective de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> • Verdir la rue à l'aide de plate-bandes, fleurs et arbustes • Informer la population sur les expériences étrangères et les résultats obtenus en matière de protection de l'environnement. • Instaurer d'autres pratiques écologiques telles qu'un un projet-pilote de gestion des eaux de pluies.

8- Retombées et Résultats attendus

- ✓ Fréquentation plus sécuritaire et conviviale de la rue Sainte-Claire par les personnes utilisant un mode de transport actif;
- ✓ Amélioration de la qualité de vie des résident-e-s du quartier;
- ✓ Circulation automobile plus sécuritaire;
- ✓ Animation de la rue Sainte-Claire;
- ✓ Reconnaissance et mise en pratique du principe de priorité aux piéton-ne-s et cyclistes;
- ✓ Réappropriation de cette artère par les piéton-ne-s, cyclistes et par les résident-e-s et renforcement du tissu social du quartier;
- ✓ Amélioration visuelle et environnementale de la rue par son réaménagement et son verdissement;
- ✓ Prototype d'aménagement pour d'autres rues partagées sur le territoire de la Ville.

9- Information et participation des résident-es

En février 2006, le comité a organisé une première rencontre publique avec les résident-es du secteur pour présenter son projet de rue partagée et adapter celui-ci selon les commentaires des résident-e-s. Les résident-e-s de cette rue ont été les personnes principalement visées par cette assemblée puisque ce sont eux et elles qui sont les plus susceptibles d'être affecté-e-s positivement ou négativement par ce projet-pilote. 10% des ménages convoqués étaient présents à cette rencontre. Les personnes présentes étaient globalement en faveur du projet. Certaines personnes avaient des appréhensions quant à la perte de stationnement et au respect de leur qualité de vie. Après discussion, les résident-es ont pu constater que le projet de rue partagée pourrait améliorer certains irritants vécus par l'utilisation de la rue par les personnes provenant de l'extérieur du quartier (bruit, déchets sur la voie publique,...).

Pour la suite du projet, le journal du quartier distribué à toutes les portes sera privilégié pour informer l'ensemble de la population du Faubourg . Étant donné l'intérêt manifesté lors de la rencontre, les résident-es de la rue et des environs sont maintenant informés plus spécifiquement des différents développements via un Bulletin de liaison, dont la première édition a été distribuée en mai. Les résident-es seront invités à participer à toutes les étapes de réalisation du projet.

10- Détails techniques du projet

L'aménagement de la rue partagée sur Sainte-Claire entre la rue Saint-Jean et la rue Saint-Réal devraient être réalisés selon les paramètres suivants.

Aires de circulation

- ✓ Marquage de la rue;
- ✓ Aménagement d'un espace public pouvant être animé entre les rues Saint-Olivier et Richelieu, marquée par un pavage différent et où se dérouleraient des activités sociales ponctuelles;
- ✓ Suppression des trottoirs;
- ✓ Signalisation marquant l'entrée dans une zone partagée;
- ✓ Modification de la limite de vitesse permise (15 km/h);
- ✓ Aménagement de la chaussée comprenant des déviations.

Végétation et mobilier urbain

- ✓ Installation d'une porte d'entrée marquant l'entrée de la rue partagée sur la rue Saint-Jean;
- ✓ Aménagement d'une placette au coin D'Aiguillon, derrière le presbytère;
- ✓ Modification de l'éclairage (luminaires inférieurs au deuxième étage des résidences, à l'échelle des piéton-ne-s);
- ✓ Ajout d'arbustes et de fleurs (sur l'emplacement actuel des trottoirs et les élargissements au coin des rues);
- ✓ Ajout de jardinière sur les poteaux;
- ✓ Installation d'une buvette;
- ✓ Ajout de poubelles;
- ✓ Ajout de supports à vélos;
- ✓ Ajout de banc à la placette.

Propositions d'aménagement

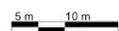
Proposition d'aménagement

- 1 Place publique pavée entre Richelieu et St-Olivier (section de la rue à faible dénivelé)
- 2 Placette - aménagement d'un support à vélos et de bancs
- 3 Élément marquant l'entrée de la rue Ste-Claire



Proposition d'aménagement

- 1 Escaliers et ascenseur
- 2 Bancs et buvette
- 3 Fresque murale
- 4 Texture sur l'asphalte (semblable à celle qui longe certaines autoroutes)
- 5 Pavé aux portes d'entrée / cochères / de garage
- 6 Arbustes et arbrisseaux aux emplacements libres au bas des façades



MÉDIAGRAPHIE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU FAUBOURG SAINT-JEAN, *Action 32 du plan directeur de quartier*, division de l'aménagement du territoire, Centre de développement économique et urbain, mars 2001.

CONFÉRENCE «CHILDSTREET2005», *Évolution des rues à vivre dans quelques villes européennes*, », Delf Pays-Bas, août 2005.

LOISEAU-VAN BAERLE, Francine. 1989. *Le piéton, la sécurité routière et l'aménagement de l'espace public*. CETUR, Bagnaux. 143 pages.

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPMENT (PDAD), *L'avenir maintenant*, Ville de Québec, juin 2005.

PLAN DIRECTEUR DU QUARTIER SAINT-JEAN-BAPTISTE, *Plan d'action*, centre de développement économique et urbain, Division de l'aménagement urbain, ville de Québec, avril 1998.

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPMENT DE LA VILLE DE QUÉBEC 2004-2008 : *Une vision pour Québec ; l'avenir maintenant*, Ville de Québec, 2003.

VILLE DE QUÉBEC, Arrondissement La Cité. *Plan directeur du quartier Saint-Jean-Baptiste* de 1998

VIVRE EN VILLE. 2004. *Vers des collectivités viables . Guide 2 De la Théorie à l'action*. Québec.

ANNEXE 1 : Présentation du comité populaire Saint-Jean-Baptiste

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un comité de citoyen-ne-s issu de l'implication et de la volonté de résident-e-s actif depuis 1976 dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste. L'organisme est issu de la résistance des résident-e-s de la rue Saint-Gabriel, qui voyaient leur milieu de vie menacé de démolition pour faire place à une autoroute. Les citoyen-ne-s 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 petits 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 coop Saint-Gabriel à la présence de Lauberivière au Presbytère), de nombreux parcs (du parc Scott au parc-école Saint-Jean-Baptiste), 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).

La mission du Comité est la défense des droits des résidant-es du quartier. Ses interventions visent la promotion **d'un aménagement et d'un développement urbain qui tiennent compte de la spécificité du quartier**. Ses actions sont également liées à l'amélioration des conditions de vie socio-économiques de la population. Depuis trente ans, notre organisme lutte pour la conservation du caractère résidentiel du quartier et pour l'accès à des logements décents et abordables.

Aménagement urbain

Par le passé, les résidant-es du quartier ont été échaudé-es par des projets de réaménagement urbain qui ne tenaient absolument pas compte de leurs besoins et des réalités du Faubourg. Afin d'éviter le pire, le Comité populaire est particulièrement attentifs aux projets de développement urbain et intervient au besoin. Que ce soit sur la circulation automobile ou sur les grands projets de construction, la voix des résidant-es peut et doit être entendue. Le Comité populaire est l'un des véhicules permettant de le faire, ensemble. Le Comité populaire, via le Comité aménagement, fait aussi des propositions d'aménagement qui reflètent les aspirations des gens du quartier. **Le projet de rue partagée en est un exemple.**

ANNEXE 2 : Historique des démarches

1. En mars 2005, après des mois de travail, une étude à caractère socioéconomique sur le Faubourg Saint-Jean, commanditée par le Comité populaire, est dévoilée. Cette étude énonce des pistes d'action et des propositions afin d'orienter le travail du Comité populaire pour les prochaines années. On y retrouve un projet de rue partagée.
2. Dans la foulée des propositions et pistes d'action de l'étude socioéconomique, un comité aménagement urbain est mis sur pied. Les militant-e-s sélectionnent le projet de rue partagée comme leur dossier prioritaire de l'année. Le projet de rue partagée est inclus dans le plan d'action annuel 2005-2006 du comité aménagement urbain. La rue Sainte-Claire est ciblée pour ce projet.
3. Le projet de rue partagée sur Sainte-Claire est voté dans le plan d'action annuel du Comité populaire le 11 octobre 2005, lors de l'Assemblée générale annuelle.
4. À l'automne 2005, le comité aménagement urbain travaille sur la définition du concept ainsi que sur des esquisses d'aménagement pour la rue partagée sur Sainte-Claire.
5. En décembre, le projet, sous sa forme document de travail est présenté à des membres du Conseil de quartier.
6. En février 2006, le Comité invite les résident-es de la rue et de ses environs à une Assemblée de rue ayant comme objectif de leur présenter le projet et de prendre leur pouls. Un ménage convié sur 10 assiste à la rencontre, dont un des deux commerçants de la rue. L'ensemble des gens sont en faveur du projet.
7. Mars 2006, le projet obtient l'appui du conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste.
8. 21 mars 2006, dépôt du projet de la rue partagée Sainte-Claire au Conseil d'Arrondissement La Cité.
9. 26 mars 2006, première activité d'animation tenue sur la rue Sainte-Claire et lancant officiellement le projet dans le quartier. Une cabane à sucre avec musique et jeux a attiré plus de 500 personnes.
10. 4 avril 2006, dépôt de 300 lettres d'appuis au projet de rue partagée au Conseil d'Arrondissement La Cité.
11. 28 mai 2006, tenue d'une table d'information et projection d'une modélisation 3D sur la rue Saint-Jean, dans le cadre de la fête *Faubourg en fleurs*.

ANNEXE 3 : Circulation de transit sur la rue Ste-Claire

Transit (/heure) rue Sainte-Claire

Début octobre 2005 entre 16h30 et 17h30 un jour de semaine

	Piétons	Autos	Vélos	Motos	Autobus
St-Réal	250	28	20	10	0
Lavigueur	250	26	20	0	0
La Tourelle	250	30	20	0	0
St-Olivier	300	80	36	10	0
Richelieu	408	24	36	0	0
D'Aiguillon	330	514	48	12	12
Moyenne	298	113	30	5	-

Transit (/heure en dehors des heures pointes

Au coin Richelieu (15h)	Piétons	Autos	Au coin Richelieu (12h)
Ste-Geneviève	126	138	-
Ste-Marie	180	96	-
Ste-Claire	204	90	260
Deligny	96	72	60

ANNEXE 4 : Ailleurs dans le monde, tableau comparatif

Pays	Instigateurs	Terme utilisé et signalisation	Date de mise en oeuvre	Définition et objectifs	Législation (seulement les règlements ayant le plus d'incidences sont présentés)	Résultats obtenus
Pays-Bas ¹	Communes (quartiers)	Woonerfs (cours urbaines) 	1976	<u>Définition</u> : Une cour urbaine est une partie continue de l'espace urbain où la fonction habitat prend clairement le pas sur la fonction de circulation et dans laquelle ce choix s'exprime par un aménagement particulier de l'espace. <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Ne plus donner priorité à l'automobile. • Ne plus interdire le jeu sur la voie publique. • Ne plus autoriser le stationnement sur les trottoirs. • Abolir la vitesse maximale de 50 km/h. • Aménager l'espace en accord avec ces principes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les piétons peuvent utiliser tout l'espace à l'intérieur des cours urbaines, sur toute la largeur de la rue, et le jeu y est autorisé partout (art. 88a du règlement de la circulation et de la signalisation, ci-après RVV). • Les conducteurs de véhicules à l'intérieur des cours urbaines ne doivent jamais aller plus vite qu'au pas. Ils doivent tenir compte de la présence de piétons et d'enfants qui jouent, de mobiliers urbains non signalés et d'irrégularités dans le revêtement et le trajet (art. 88b du RVV). • Les conducteurs de véhicules motorisés à plus de deux roues ne peuvent stationner ailleurs que sur les emplacements prévus à cet effet dans la cour urbaine et signalés comme tel. Les autorités locales peuvent réglementer le stationnement des véhicules à deux roues (art.88^e du RVV). • Panneau 57c et 58c (RVV) : le panneau 57c signale l'entrée de la cour urbaine et le panneau 58c en signale la sortie. Les deux sont placés du côté droit de la voie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement de la sécurité. • Amélioration de l'utilisation de l'espace urbain autour des habitats. • Limitation de la fonction circulation. • Accentuation des autres fonctions de l'espace urbain.
France ²	Communes et Gouvernement municipal	Zones 30 	1990	<u>Définition</u> : Une zone 30 est une section ou un ensemble de sections de routes constituant, dans une commune, une sorte de circulation homogène. La vitesse y est limitée à 30 km/h et les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques. <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la vitesse pour une meilleure cohabitation et communication automobiles-piétons. • Rendre les rues plus sécuritaires en régularisant la circulation motorisée. • Augmenter la qualité de vie grâce à un environnement moins pollué et moins bruyant. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'article R1 du Code de la route définit et encadre les zones 30. • Le tableau B30 indique le début d'une zone 30 et le tableau B14 en indique la fin. • Les piétons n'ont pas priorité et doivent utiliser les espaces prévus à cet effet et non pas la chaussée (cf. art. R217). • Les piétons doivent s'assurer qu'ils peuvent traverser sans danger avant de s'engager sur la chaussée (cf. art. R219). • Les automobilistes sont tenus de laisser le passage aux piétons engagés dans ces conditions (cf. art. R220). 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la sécurité pour les piétons et les cyclistes. • Augmentation de la qualité de vie dans les quartiers.

¹ Informations tirées de : *Woonerf (cour urbaine) : une autre façon d'aménager l'espace urbain et les nouvelles règles qui en découlent pour la circulation*, Royal touring club des Pays-Bas, ANWB, 1977, 32 p.

² Informations tirées du document : *Zones 30 : des quartiers à vivre*, Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Seine-Saint-Denis, octobre 1995. Ainsi que du site internet Homes zones news : <http://www.homezoneneews.org.uk/>

Pays	Instigateurs	Terme utilisé et signalisation	Date de mise en oeuvre	Définition et objectifs	Législation (seulement les règlements ayant le plus d'incidences sont présentés)	Résultats obtenus
Grande-Bretagne ³	Collectivités locales, parfois en collaboration avec des groupes d'habitants	Home zones  Quiet lanes  	1999 : instauration d'un programme pilote	<u>Définition</u> : Rue résidentielle où l'espace est partagé entre les conducteurs de véhicules à moteur et les autres usagers, en gardant à l'esprit les besoins plus généraux des habitants ⁴ . <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Modifier la manière dont les rues sont utilisées. • Améliorer la qualité de vie. • Transformer les rues en espaces publics pour les personnes et non seulement pour les véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune spécifications techniques légales pour la conception et l'aménagement des homes zones. • Des dépliants de bonnes pratiques en matière de planification et de conception des Homes zones ont été produits par le Department of Transport, ainsi qu'un <i>Guide de bonnes pratiques</i> et de participation des citoyens. • Le Transport Act de 2000 donne le pouvoir aux collectivités locales de définir des <i>use orders</i> (arrêtés d'usage) et des <i>speed orders</i> (arrêtés de vitesse). • Use orders : permettent de légitimer des usages et des activités autres que la circulation. • Speed orders : autorisent les autorités à fixer une vitesse spécifique pour la rue définie en Home zone. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le concept se rapproche plus des mesures d'atténuation de la circulation (traffic calming) que des cours urbaines. • L'installation d'éléments visuels et physiques pour interrompre la continuité visuelle des conducteurs, tels que des bacs à fleurs, des aires de jeux et des plates-bandes vertes, fut un succès. • Diminution notable de la vitesse moyenne des véhicules. • Satisfaction des résidents et des résidentes. • Amélioration de la mobilité, de la sécurité et de la qualité de vie des enfants. • Permet de lutter contre la fracture sociale et la délinquance. • Augmentation de l'image du quartier et de la valeur des maisons.
Suisse ⁵	Municipalités et habitants	Rues résidentielles; Zones 30; Zones de rencontre. 	Dès 1978, légiféré en 1996	<u>Définition</u> : Les rues résidentielles sont des rues où la vitesse est limitée et la priorité accordée aux piétons. Elles sont maintenant remplacées par les zones 30. Les zones de rencontre sont des espaces incluent dans les zones 30 où le piéton est plus en sécurité et même où les enfants sont invités à jouer dans la rue. <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Limiter la vitesse des véhicules dans les rues résidentielles et accorder la priorité piétonne. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Ordonnance de la signalisation routière (art.22b) accorde la priorité piétonne et la vitesse lente (souvent limitée à 20 km/h). • Le législateur impose une évaluation sur chaque zone de rencontre dans l'année suivant son instauration. • Si l'augmentation de la sécurité n'est pas jugée suffisante, il y a obligation de réaliser des mesures ou aménagements complémentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans la majorité des cas, aucun aménagement majeur de la rue n'a été fait. Seuls des mesures minimales, telles qu'une signalisation, furent appliquées. • Les enfants ne jouent pas spontanément dans la rue, mais seulement dans le cadre d'activités organisées et encadrées par des adultes.

³ Informations tirées du document : *Évolution des rues à vivre dans quelques villes européennes*, conférence «Childstreet 2005», Delft, Pays-Bas, août 2005.

⁴ Définition du UK Department for Transport, DfT, 2005.

⁵ Informations tirées du document : *Zones 30 : des quartiers à vivre*, Ibid.