

L'avenue Royale, une artère « sacrificielle »

Par courriel

Beauport, le 19 novembre 2020

Monsieur Stevens Mélançon,
Président de l'arrondissement de Beauport et
conseiller municipal du district de la Chute Montmorency-Seigneurial
Monsieur Jérémie Ernould
Conseiller municipal du district de Robert-Giffard

Objet : Sécurité routière sur l'avenue Royale

Bonjour Messieurs,

Comme vous le savez, la ville de Québec a proposé cette année sa **Stratégie de Sécurité routière 2020 2024**. Nous avons parcouru l'ensemble du dossier disponible sur le site de la ville. Malheureusement pour les résidents de l'avenue Royale il n'y a rien de rassurant dans cette stratégie si l'on souhaite améliorer la sécurité des résidents du Site patrimonial. Cette lettre veut vous le démontrer le plus succinctement possible mais les arguments sont nombreux.

Caractéristiques de l'avenue Royale.

1- L'avenue Royale est une artère.

Il faut d'abord savoir que l'avenue Royale, qui s'appelle aussi la « Route de la Nouvelle France », est selon la classification utilisée par la ville, « **une artère principale du boulevard François-de Laval jusqu'à la rue Seigneuriale et à partir de cette rue, une artère secondaire jusqu'au pont de la rivière Montmorency.** » (renseignements fournis par la ligne 311 par écrit). Notons que notre « étude » se limite à ce secteur, la situation nous semblant plus acceptable dans le secteur de Giffard grâce à la présence du « boulevard » Mgr Gauthier.

2- La circulation y est intense.

Parce qu'elle est une artère, **la circulation est intense** sur l'avenue Royale et, elle ne cesse de s'accroître. Le flot de circulation est particulièrement élevé les jours de semaine, le matin et avant le souper, lors de la fermeture des bureaux. Nous n'avons pas trouvé dans la *Stratégie de sécurité routière 2020-2024* de la ville de données sur le nombre et le type de véhicules empruntant l'avenue Royale selon les saisons et les heures de la journée.

3- Il y a peu d'endroits où les piétons peuvent traverser l'avenue Royale en sécurité.

Dans le secteur qui nous préoccupe, d'ouest en est, il y a en tout seulement deux **feux de circulation** (rue Seigneuriale et à l'entrée du manoir Montmorency), et huit « **arrêt-stop** » aux intersections suivantes : rue Vallée (depuis environ 2 mois), rue Labelle, rue Terrasse-Orléans, rue Cockburn, boul. Louis XIV, rue Saint-Théophile, rue Laplante et rue de Touraine.

J'ignore combien il y a de brigadiers scolaires pour faire traverser les enfants sur l'avenue Royale mais pas ailleurs je sais que mes enfants, il y a une trentaine d'années, bénéficiaient d'un

brigadier au coin de la rue Cockburn (autrefois Roitelet). Pourtant la brigadière a disparue (la bonne Mme Latouche) alors que les écoles sont encore là et que la circulation est maintenant beaucoup plus intense.

4- Les vitesses affichées sont peu respectées.

Partout sur l'avenue Royale, la vitesse affichée est de 50 km/h sauf pour 2 ou 3 secteurs à 30 km/h seulement. La carte interactive des vitesses mesurées sur l'Avenue Royale indique seulement deux mesures et en ces deux endroits la vitesse affichée n'était pas respectée (points rouges sur la carte) <https://carte.ville.quebec.qc.ca/carteinteractive/?cid=RelevésVitesse>) :

- en novembre 2015, près de la rue du Manoir, vitesse affichée 50 km/h, 85e percentile : 61 km/h, **vitesse max 84 km/h**
- en mars 2016, près de la rue Dugas, vitesse affichée 50 km/h, 85e percentile : 56 km/h, vitesse max. 70 km/h

Deux mesures sur tout le parcours à l'étude c'est évidemment trop peu et surtout, **on n'a fait aucune mesure dans les secteurs où la vitesse affichée est de 30km/h.**

Nous savons aussi que la police n'effectue à peu près jamais d'opérations radar sur l'avenue Royale.

5- L'avenue Royale est une voie de transit pour les véhicules lourds

De plus, cette artère est aussi une **voie de transit pour les véhicules lourds**. (panneaux indicateurs). Cette circulation lourde se compose principalement des autobus articulées 800, des circuits 50, 51 et 53, de plusieurs circuits d'autobus « express » (250, 350, 550), des bétonnières provenant principalement de l'usine Unibéton, de fardiers, de camions remorques, de « 10 roues », etc.

L'infra-structure n'a pas été prévue pour ces charges de sorte que la chaussée est « défoncée » à plusieurs endroits . Il s'ensuit que le drainage vers le trottoir ne se fait pas et que lorsqu'il pleut, les voitures éclaboussent systématiquement le trottoir, les piétons et même souvent les habitations du côté sud qui sont généralement basses et souvent situées très près de la chaussée. La route « défoncée » constitue aussi un danger pour les cyclistes.

Soulignons aussi que pour une raison inexplicable un seul des « panneaux pour camions » porte des heures de validité (18h -- 7h30, LUN À VEN../ 0h – 24h , SAM – DIM). Ce panneau est situé à l'ouest de la rue Labelle, sur le côté sud de l'avenue Royale.

6- L'avenue Royale est très étroite :

- 6,6 m à Courville, dans le secteur de la rue Guillot
- 7,7 m dans l'ancien Villeneuve, dans le secteur de l'arrêt d'autobus Tanguay
- 9,7 m dans le « vieux Beauport », juste à l'est de la jonction des Cascades

Or, selon le *Guide de conception géométrique des rues de la ville de Québec*, 1re Édition, janvier 2008, à la page 14, Tableau 2, **une artère principale devrait « normalement » avoir une largeur de 15 m et une artère secondaire une largeur de 14 m.** On est très loin du compte !!! À plusieurs endroits, l'avenue Royale est deux fois trop étroite par rapport aux artères « normales ». (Le tableau est reproduit dans l'annexe 1.)

7- Le stationnement sur rue est permis en de nombreux endroits.

En plusieurs endroits, sauf à Courville, le stationnement est permis du côté nord de l'avenue, ce qui rétrécit encore la chaussée. Il est difficile de comprendre comment on a déterminé la durée du

stationnement permis : par exemple, tout juste à l'est de la rue Labelle, on peut stationner en tout temps... allez savoir pourquoi?

8- L'avenue Royale n'a qu'un seul trottoir :

Sur une grande partie de son parcours, l'avenue Royale n'a qu'un **seul trottoir situé du côté nord et ce trottoir est relativement étroit** : (mesures prises aux mêmes endroits que précédemment)

- 1,5 m à Courville, dans le secteur de la rue Guillot
- 1,3 m dans l'ancien Villeneuve, dans le secteur de l'arrêt d'autobus Tanguay
- 1,1 m dans le « vieux Beauport », juste à l'est de la jonction des Cascades

Or toujours selon la même référence, **les artères devraient avoir 2 trottoirs d'une largeur de 2 m.**

D'ailleurs, on se rappellera que depuis 2015, Postes Canada ne distribue plus le courrier sur le côté sud de l'avenue Royale. Le journal *Le Soleil* nous apprenait alors, sous la plume de Baptiste Ricard Chatelain que «*Nous (Postes Canada) avons procédé à une évaluation de la sécurité de la livraison du courrier à plusieurs adresses situées le long de l'avenue Royale ... Dans le cadre de cette évaluation, nous voulons déterminer si et comment le trafic et l'absence de trottoirs sur l'avenue Royale se répercutent sur la sécurité de votre agent de livraison de Postes Canada.*». **L'étude devait déterminer que le risque était trop grand pour le facteur... d'où le titre de l'article : Pas de trottoir... pas de courrier** ».

Un seul trottoir signifie surtout que la majorité des résidents habitants le côté sud, lorsqu'ils sortent de chez eux « à pieds », doivent traverser une artère sans aucune protection : il peut s'agir d'enfants, de personnes âgées, de personnes à mobilité réduite... Cet argument, l'absence de trottoir du côté sud, et cela sur une très longue distance (3,8 km environ, entre l'intersection des Cascades à l'ouest et l'entrée du Manoir Montmorency, à l'est) est selon nous **des plus inquiétants.**

9- L'avenue Royale accueille de plus en plus de cyclistes :

En effet, les adeptes du vélo empruntent l'avenue Royale, même s'il existe une piste sur le boulevard des Chutes. Il faut comprendre que l'avenue Royale fait partie d'un **Site patrimonial** déclaré en 1964 et agrandie en 1985, on y compte plus de 600 bâtiments anciens. Il est donc normal que de plus en plus de touristes à vélo souhaitent emprunter la « route de la Nouvelle-France ». L'augmentation des vélos électriques explique aussi cet engouement.

Nous avons aussi remarqué que la petite rue Cockburn, où la pente est relativement faible constitue un endroit privilégié par les touristes à vélo pour passer du Boul. des Chutes à l'avenue Royale lorsqu'ils se dirigent vers le manoir Montmorency.

On comprendra que considérant l'étroitesse de l'avenue Royale, il est illusoire d'espérer une distanciation de 1,5m entre les cyclistes et les véhicules, surtout lorsqu'il s'agit d'autobus ou de camions...

10- L'avenue Royale est sinueuse :

Il s'ensuit que la visibilité est réduite à de nombreux endroits. Il existe pour les artères la notion de « **distance de visibilité d'arrêt** » qui se définit ainsi : « *La distance en mètres (m) nécessaires pour que le conducteur puisse voir assez loin devant lui pour immobiliser le véhicule **après avoir aperçu un objet sur la chaussée*** ». Cette distance varie suivant le type de rue et la vitesse de conception correspondante. Il faut prévoir une distance de visibilité d'arrêt adéquate sur toute la longueur de la rue; pour les artères, ces distances sont respectivement de 140 m pour les artères principales et de 110 m

pour les artères secondaires.

Il est certain que sur l'ensemble de son parcours, un certain nombre de « distances d'arrêt » ne sont pas respectées. Or, malheureusement, dans le cas de l'avenue Royale « ***l'objet sur la chaussée*** » peut être un enfant ou une personne âgée qui réside du côté sud de la rue et qui traverse la rue pour rejoindre le trottoir du côté nord.

11- Les entrées privées pour véhicules sont très nombreuses

À peu près à chaque maison (excusez la mauvaise « tournure » de phrase), tant du côté nord que du côté sud, possède une entrée pour véhicule. Souvent ces entrées sont difficilement visibles et celles du côté sud sont souvent « montantes » ce qui est encore pire. Encore une fois, il y a des normes applicables aux artères qui ne sont pas respectées.

12- La situation est pire en hiver

On comprendra que plusieurs des inconvénients évoqués jusqu'à maintenant sont amplifiés lorsqu'il neige. Il est plus dangereux de traverser la rue, la chaussée est souvent glissante, les trottoirs sont souvent mal déneigés, les déneigeurs privés bouchent le trottoir, etc. etc.

12- La carte des zones accidentogènes utilisée dans la Stratégie n'est pas très éloquente.

Il existe pourtant une carte très complète accessible sur internet produite par l'organisme Accès Transport Viable. (En tapant ce nom dans Google et carte interactive, on arrive au site suivant : <https://transportsviables.org/realisation/carte-interactive-des-accidents-pietons-et-cyclistes/> puis il faut cliquer sur le lien **Pour consulter la carte**

Lorsque la carte s'affiche on grandit l'échelle en cliquant sur + puis on trouve l'icône qui symbolise les couches et on choisit ce qui nous intéresse.)

On trouve ainsi que sur l'avenue Royale, entre 2005 et 2018, il s'est produit 25 accidents impliquant « voiture et piéton » ou « voiture et cycliste ». De ces 25 accidents, 6 étaient classés comme graves. Heureusement, il n'y eut aucun accident mortel.

Cette statistique et la carte auraient dû apparaître dans la Stratégie de sécurité routière 20-24

13- Le bruit constitue une nuisance importante pour les résidents.

Le bruit, comme tout phénomène ondulatoire diminue avec le carré de la distance. Malheureusement, comme nous l'avons vu, la rue est étroite et surtout, les maisons, particulièrement du côté sud, sont construites très près de la rue; donc le son se dissipe peu. De plus, toujours du côté sud, les maisons sont souvent plus basses, à cause de la topographie descendante du nord vers le sud.

Tout cela mis ensemble, il s'ensuit que l'environnement sonore associé aux camions, aux métrobus et aux mobylettes criardes est souvent difficile à supporter... surtout la nuit, en été, lorsque les fenêtres de nos maisons anciennes non climatisées sont ouvertes.

Conclusions et recommandations

Pour des raisons historiques, l'avenue Royale qui était, du temps de Mgr de Laval, une route de charrettes est devenue une « artère principale ou secondaire. Je crois avoir démontré que cela n'a aucun bon sens. **La sécurité des résidents est compromise** et ceux-ci n'ont pas droit à un **bien-être raisonnable.**

La Stratégie de sécurité routière 2020-2024 propose essentiellement une réduction assez systématique des vitesses sur les rues résidentielles de 50 à 40 km/h. On insiste beaucoup sur le fait que les piétons heurtés par une voiture à 40 km/h ont beaucoup plus de chances de s'en tirer : tant mieux.

Mais ce qui est vrai pour les enfants qui habitent et qui circulent dans les rues résidentielles est aussi vrai pour les enfants et les personnes âgées de l'Avenue Royale où ils côtoient autobus, camions et où l'on doit traverser la rue dans 50% du temps pour trouver une certaine sécurité sur un trottoir étroit.

Pensez-y comme il faut, nous le répétons, **cela n'a aucun sens...**

Pour améliorer la situation, les autorités municipales doivent admettre qu'il y a un problème et chercher à le régler. Nous comprenons que la solution n'est pas facile mais il y a plusieurs pistes de solution à explorer.

Nous demandons donc une étude sérieuse, faite par un ou des ingénieurs spécialisés en sécurité routière. L'étude devra se faire sur une année entière pour que l'on ait un « portrait » fidèle de la situation.

On devra consulter la population pour discuter des solutions possibles et l'étude devra être rendue publique. Il faudra aussi considérer les impacts des solutions proposées sur le boulevard des Chutes, une rue en général plus large, mais qui connaît elle aussi son lot de problèmes.

Messieurs Mélançon et Arnould vous comprendrez maintenant les nombreuses raisons pour lesquelles nous qualifions l'avenue Royale d'artère « sacrificielle ». Quand on y habite, notamment parce qu'on aime les maisons anciennes, on se doit de faire le sacrifice d'une sécurité et d'un confort minimums qui semblent être réservés aux rues dites « résidentielles ».

Nous sommes confiants que vous nous aiderez à rendre le **Site patrimonial de Beauport** un endroit agréable à vivre et à visiter.

Robert Bergeron
1164 avenue Royale
418-666-9567
rbdebeauport@gmail.com

(au nom d'un groupe informel de citoyens habitants le Site patrimonial ou à proximité).

c.c.
Conseil de quartier Chute-Montmorency
Autres personnes à venir

TABLEAU 2 : EMPRISES

Type de rue ¹	Largeur minimale du pavage (m)	Trottoirs		Emprise totale (m) et profils			
		Largeur(m) ³	Exigences de construction	Réseaux de service non enfouis (Voir Annexe 1)		Réseaux de service enfouis (Voir Annexe 1)	
Artère principale ²	15	2.00	2 trottoirs requis	20.5	A ₁	21	A ₂
Artère secondaire	14	2.00	2 trottoirs requis	19.5	B ₁	20	B ₂
Collectrice principale	13.5	2.00	2 trottoirs requis	19	C ₁	19.5	C ₂
Collectrice secondaire	12	2.00	1 trottoir requis (pour le 2 ^{ième} , voir ⁴)	17.5	D ₁	18	D ₂
Locale principale résidentielle	11	1.75	1 trottoir requis (pour le 2 ^{ième} , voir ⁴)	16.0	E ₁	17	E ₂
Locale secondaire résidentielle	10	1.75	Voir note ⁴	15.0	F ₁	16	F ₂
Locale tertiaire résidentielle	9	1.75	Voir note ⁴	13.0	G ₁	15	G ₂
Locale principale industrielle	15	1.75	Voir note ⁴	20	H ₁	21	H ₂
Locale secondaire industrielle	12	1.75	Voir note ⁴	16	I ₁	18	I ₂

Autre référence importante utilisée :

Ministère des Transports du Québec, Fiche d'information technique, a modération de la circulation, avril 2011, 4 pages, doc PDF (<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Pages/moderation-vitesse.aspx>), consulté le 26 oct 2020