

Bilan des projets pilotes en sécurité routière sur 12 rues résidentielles

Au printemps 2010, la Division du transport du Service de l'aménagement du territoire a mandaté des consultants externes pour étudier les problématiques de sécurité routière et de circulation de transit sur 12 rues résidentielles du réseau municipal.

Dans un premier temps, les consultants ont analysé la situation prévalant dans ces rues et ont dressé un portrait. Puis, ils ont proposé des interventions visant à améliorer le niveau de sécurité routière et à réduire la circulation de transit, le cas échéant. Les propositions des consultants reposaient sur l'approche des trois « E » (ingénierie, surveillance policière et sensibilisation).

Les rues suivantes ont été étudiées :

- 10^e Avenue Est (arr. de Charlesbourg)
- Avenue des Diamants (arr. de Charlesbourg)
- Avenue des Gouverneurs (arr. de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge)
- Avenue Joseph-Giffard (arr. De Beauport)
- Avenue Murray (arr. de La Cité-Limoilou)
- Rue Bourdages (arr. des Rivières)
- Rue de l'Épilobe (arr. de La Haute-Saint-Charles)
- Rue de l'Espinay (arr. de La Cité-Limoilou)
- Rue de la Poterie (arr. de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge)
- Rue Marie-Victorin (arr. de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge)
- Rue Pincourt (arr. de La Haute-Saint-Charles)
- Rue Seigneuriale (arr. de Beauport)

Les pages suivantes présentent les résultats de ces analyses. Pour chaque rue, une brève mise en contexte précède les recommandations formulées. Elles sont classées selon la nature des interventions qui seront faites, soit :

1. Ingénierie
2. Surveillance policière et sensibilisation
3. Aucune intervention

1. Ingénierie

Rue de l'Espinay

Arrondissement de La Cité-Limoilou

Mise en contexte

L'intersection avec la rue Cadillac représente le cœur des problèmes soulevés sur cette rue. Une voie de virage de l'ouest vers le sud apparaît problématique pour le déplacement des piétons, particulièrement pour les enfants du secteur Stadacona qui se rendent à l'école Grande-Hermine, située sur la 2^e Avenue. Les parents réclament une traverse protégée et un brigadier à cette intersection.

Tronçon	De l'avenue Jeanne-Mance à l'avenue D'Assise
Largeur de chaussée	10,5 à 13 mètres
Particularités	Stationnement des deux côtés de la rue
Circulation	700 véhicules par jour
Limite de vitesse	50 km/h
Type de rue	Collectrice secondaire

Suivi et recommandations

L'intersection, précisément l'îlot de virage, présente un problème pour la traversée des piétons. La Ville réaménagera la géométrie du carrefour afin de :

- éliminer l'îlot de virage à droite;
- réduire la longueur de traversée des piétons pour toutes les approches;
- réduire la largeur de la chaussée à des dimensions standard.

Ces travaux estimés à 70 000 \$ seront réalisés en 2011 en même temps que la réfection de la chaussée.



1. Ingénierie

Rue Bourdages

Arrondissement des Rivières

Mise en contexte

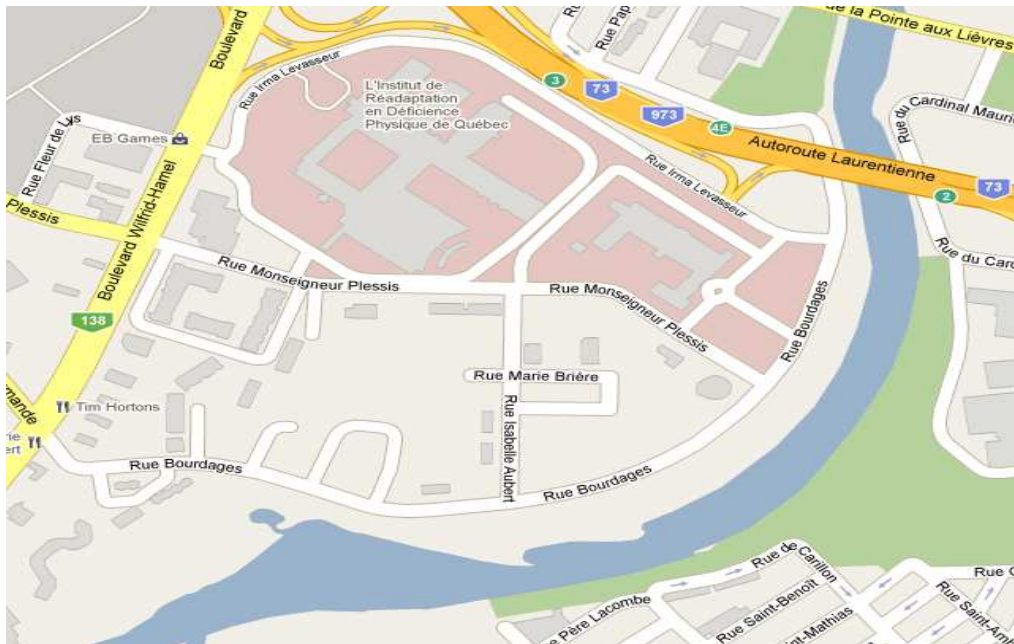
Depuis 2005, des résidants ont formulé de nombreuses plaintes à l'égard de la vitesse excessive des véhicules sur cette rue. De plus, une pétition a été déposée en 2009 par un groupe de 204 personnes.

Tronçon	Du boulevard Wilfrid-Hamel à la rue Irma-Levasseur
Largeur de chaussée	13,8 mètres
Circulation	3 300 véhicules par jour
Limite de vitesse	50 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	63 km/h
Type de rue	Locale principale

Suivi et recommandations

Il y a lieu de diminuer la vitesse pratiquée par un rétrécissement de la largeur de la rue, particulièrement aux connexions avec le parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Cette intervention prendra la forme de prolongement des trottoirs et de gonflements aux intersections avec les rues Monseigneur-Plessis et Isabelle-Aubert.

Des activités de sensibilisation et une surveillance policière seront également mises en place.



1. Ingénierie

10^e Avenue Est

Arrondissement de Charlesbourg

Mise en contexte

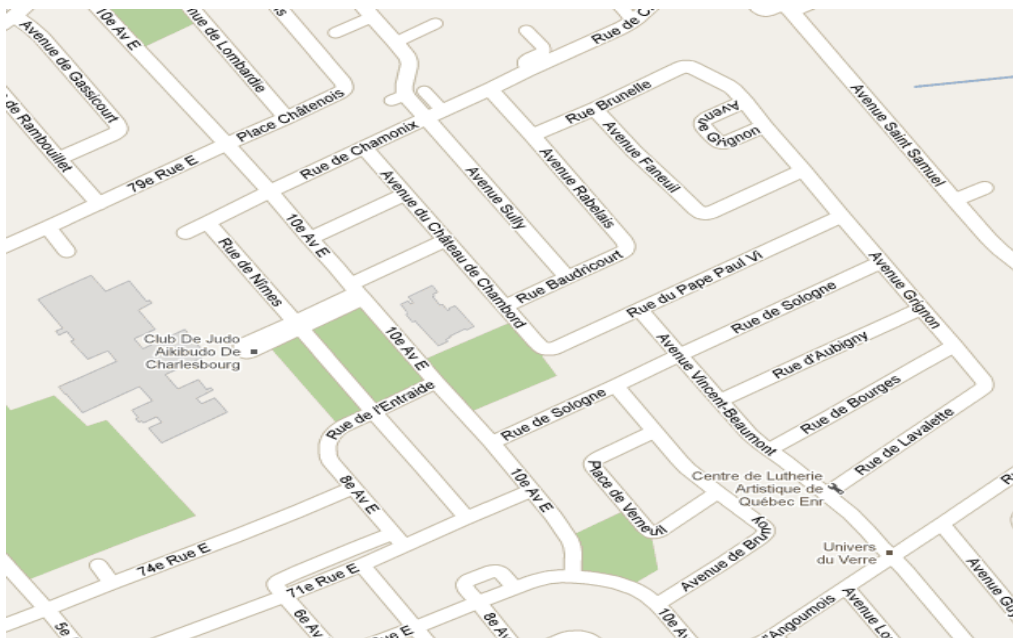
Les résidants se plaignent des volumes de circulation importants sur leur rue. Cette problématique de la circulation de transit fait l'objet d'un suivi depuis 2003.

Tronçon	Du boulevard Louis-XIV à la 60 ^e Rue Est	
Largeur de chaussée	12 mètres	
Circulation	6 600 à 10 300 véhicules par jour	
Particularités	Deux trottoirs, une bande cyclable bidirectionnelle du côté est, six intersections contrôlées par des arrêts obligatoires à toutes les approches	
Limite de vitesse	50 km/h	30 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	63 km/h	46 km/h
Type de rue	Collectrice secondaire	

Suivi et recommandations

Pour réduire la vitesse pratiquée, la Ville aménagera deux intersections en plateau surélevé, soit aux croisements avec les rues de l'Entraide et de Chamonix. L'une de ces intersections est située devant l'école primaire (zone de 30 km/h).

Enfin, la Ville poursuivra de la surveillance policière dans la zone de 30 km/h. Elle mènera également des activités de sensibilisation en plus d'assurer une présence policière pour la zone de 50 km/h.



1. Ingénierie

Avenue Joseph-Giffard

Arrondissement de Beauport

Mise en contexte

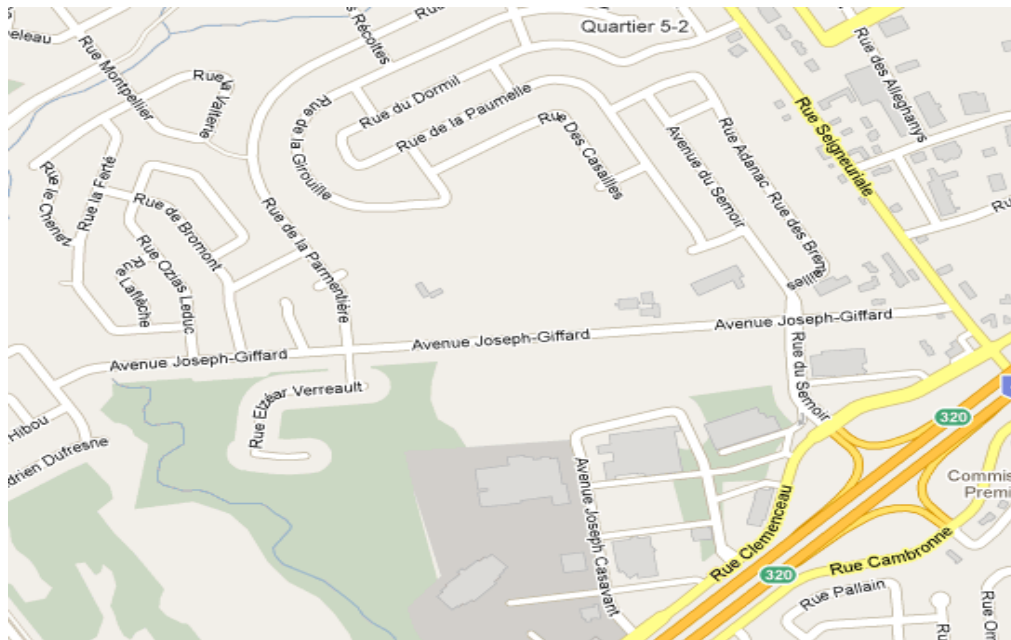
Les résidants se plaignent de la vitesse dans leur secteur. Le nombre de plaintes enregistrées s'est accru avec le développement des nouveaux secteurs résidentiels du Domaine de Mousseigne et du Faubourg du Golf. L'avenue est devenue le lien privilégié pour accéder au mégacentre de Beauport, à l'avenue Saint-David et à l'autoroute Félix-Leclerc. Il est à noter que des aménagements modérateurs de la circulation, implantés il y a quelques années, ont été retirés à la demande des résidants.

Tronçon	De la rue du Harfang à l'avenue du Semoir
Largeur de chaussée	10 mètres
Circulation	3 000 véhicules par jour
Particularités	Trottoir du côté nord
Limite de vitesse	50 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	61 km/h
Type de rue	Locale principale

Suivi et recommandations

La Ville aménagera deux nouveaux trottoirs : un sur le côté sud, entre le sentier donnant accès au parc de la Famille et la rue Ozias-Leduc, un sur le côté nord, entre la rue du Harfang et le trottoir existant.

Des activités de sensibilisation et une surveillance policière seront également effectuées.



2. Surveillance policière et sensibilisation

Avenue Murray

Arrondissement de La Cité-Limoilou

Mise en contexte

Des pétitions et des plaintes récurrentes ont été déposées par les résidents. Ceux-ci se plaignent du bruit, de la circulation de transit pour l'accès au collège de Mérici et du manque de sécurité causé par la vitesse.

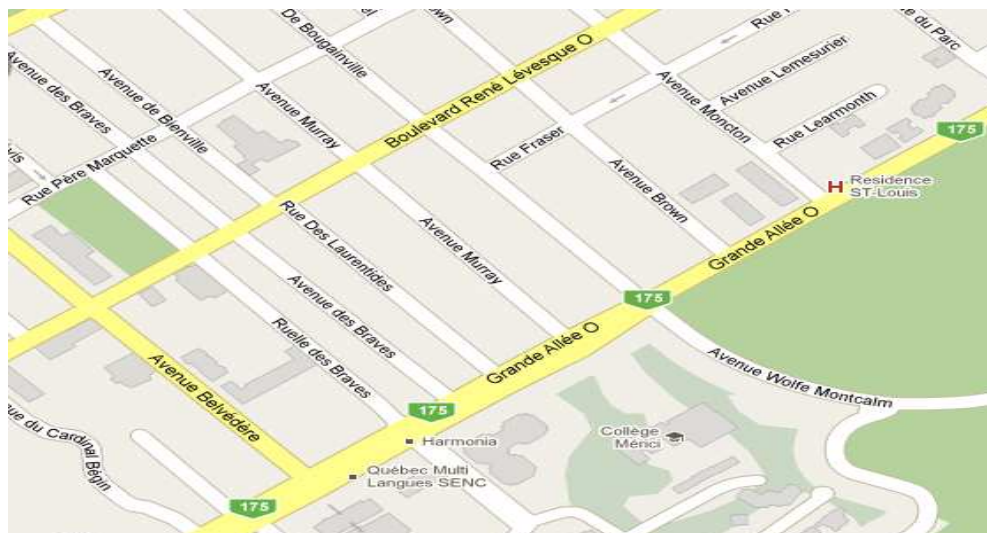
Des opérations de surveillance policière ont été faites par le Service de police ainsi que des activités de sensibilisation des usagers. Le Service de police a également participé, à l'invitation de la direction du collège, à des journées d'activités pour sensibiliser le personnel et les étudiants.

Plusieurs expériences pilotes de réaménagement de la chaussée ont été réalisées en 2008 et en 2009 sans réussir à modifier les comportements. À la demande des citoyens, la Ville a cessé ces expériences.

Tronçon	Du boulevard René-Lévesque à la Grande Allée
Largeur de chaussée	11 mètres
Particularités	Stationnement des deux côtés de la rue
Circulation	600 véhicules par jour
Limite de vitesse	50 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	52 km/h
Type de rue	Locale secondaire

Suivi et recommandations

Le secteur ne présente pas de problème spécifique en matière de sécurité routière ni de circulation de transit. Toutefois, la Ville assurera une surveillance policière occasionnelle aux périodes d'entrée et de sortie des étudiants du collège de Mérici.



2. Surveillance policière et sensibilisation

Rue Marie-Victorin

Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

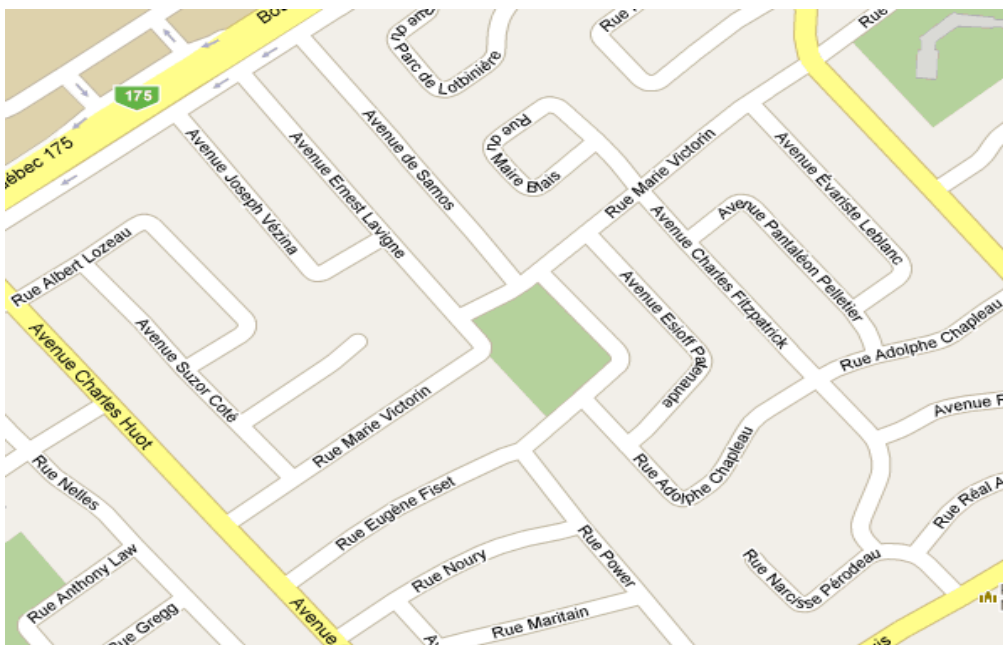
Mise en contexte

Des résidents du secteur se plaignent de la vitesse pratiquée sur la rue. Des plaintes à cet effet sont formulées depuis 2007. Une problématique de circulation de transit a également été rapportée à la Ville.

Tronçon	De l'avenue Charles-Huot à l'avenue des Gouverneurs
Largeur de chaussée	9,3 mètres
Particularités	Absence de trottoirs, deux parcs, chaussée désignée pour vélo
Circulation	2 700 véhicules par jour
Limite de vitesse	30 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	50 et 52 km/h
Type de rue	Locale principale

Suivi et recommandations

La Ville poursuivra l'analyse des déplacements de transit pour mieux cibler la problématique. De plus, la Ville maintiendra la surveillance policière et les actions de sensibilisation.



2. Surveillance policière et sensibilisation

Rue Pincourt

Arrondissement de La Haute-Saint-Charles

Mise en contexte

Les résidants se plaignent de la vitesse et des débits élevés.

Tronçon	Du boulevard de l'Ormière à la rue Saint-Maurice
Largeur de chaussée	12,7 mètres
Circulation	3 200 véhicules par jour
Particularités	Côté nord : présence d'un trottoir et de quatre maisons Côté sud : cours arrière clôturées
Limite de vitesse	30 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	59 km/h
Type de rue	Locale principale

Suivi et recommandations

La Ville réalisera une surveillance policière et des activités de sensibilisation ciblées auprès des résidants du secteur.



3. Aucune intervention

Avenue des Diamants

Arrondissement de Charlesbourg

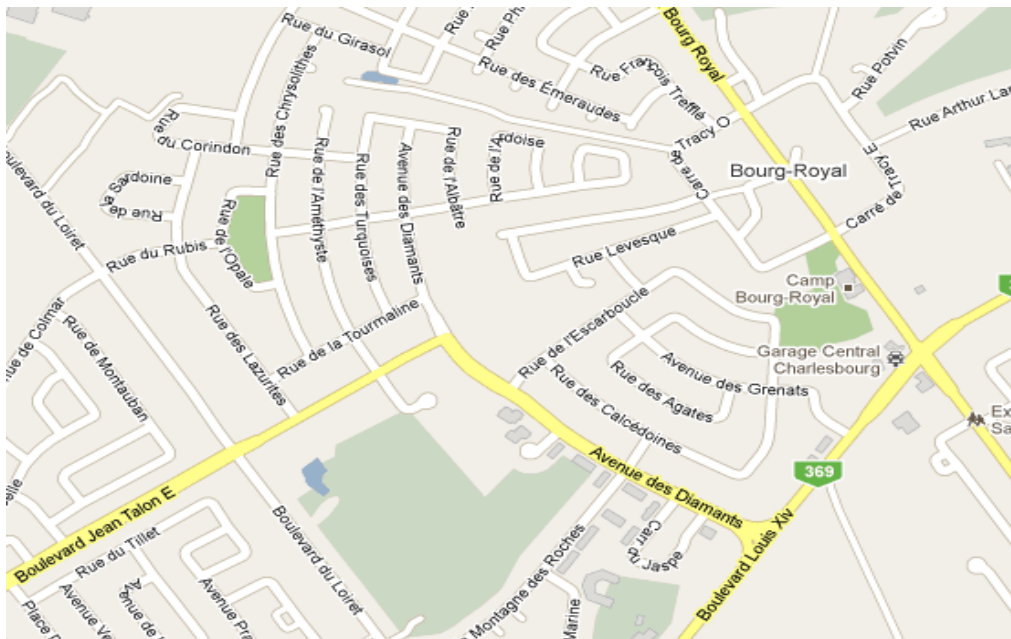
Mise en contexte

Depuis 2005, les résidents se plaignent de la vitesse excessive des véhicules dans leur secteur. Ils demandent l'ajout d'arrêts obligatoires à l'intersection de la rue du Saphir ou de la rue des Topazes.

Tronçon	Du boulevard Louis-XIV à la rue des Émeraudes
Largeur de chaussée	11 mètres
Circulation	6 900 véhicules par jour
Limite de vitesse	50 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	54 et 59 km/h
Type de rue	Collectrice secondaire

Suivi et recommandations

Le tronçon situé au nord du boulevard Jean-Talon répond à tous les critères de sécurité étudiés. Aucune intervention n'est prévue.



3. Aucune intervention

Rue de l'Épilobe

Arrondissement de La Haute-Saint-Charles

Mise en contexte

Depuis plusieurs années, les résidants se plaignent de la vitesse automobile. Pour répondre aux demandes, la Ville a ajouté des arrêts obligatoires à toutes les approches de trois intersections.

Tronçons	1) Du boulevard de la Colline à la rue des Pinacées 2) De la rue des Pinacées à la rue de la Corolle
Largeur de chaussée	10 à 12 mètres
Circulation	2 100 véhicules par jour
Limite de vitesse	30 km/h
Vitesse au 85 ^e centile	48 km/h
Type de rue	1) Locale principale 2) Locale secondaire

Suivi et recommandations

Le tronçon répond à tous les critères de sécurité étudiés. Aucune intervention n'est prévue.

