



Municipalité de Chelsea

Réfection du chemin de la Rivière -
Présentation du gabarit
recommandé

Sujets de discussion

- ▶ But de la présentation;
- ▶ Scénarios possibles;
- ▶ Informations générales;
- ▶ Considérations générales en faveur d'une chaussée désignée;
- ▶ Conclusion et recommandation;
- ▶ Gabarit suggéré;
- ▶ Questions et commentaires.



But de la présentation

- ▶ Présenter le mode de prise en charge des cyclistes;
- ▶ Présenter le gabarit de chemin recommandé par le CCTPI;
- ▶ Recueillir les commentaires des citoyens.



Scénarios possibles

- ▶ Option 1 - Gabarit collectrice principale avec bandes cyclables avec élargissement du côté de la rivière;
- ▶ Option 2 - Gabarit collectrice principale avec bandes cyclables avec élargissement du côté opposé à la rivière;
- ▶ Option 3 - Voies de circulation de 3,0 m et accotements de 1,1 m, sans bande cyclable.



Informations générales



Informations générales

- ▶ DJMA* estimé : 900 véh./jour;
- ▶ Pourcentage de camions estimé : 8%;
- ▶ DJME** estimé : 1 250 véh./jour;
- ▶ Selon un comptage effectué le mercredi 10 octobre 2019, le nombre approximatif de piétons et cyclistes sur le chemin de la Rivière se résume comme suit :
 - ▶ Au niveau de la route 105 : 41 piétons et cyclistes
 - ▶ Au niveau du ch. Saint-Clément : 145 piétons et cyclistes
 - ▶ Au niveau du ch. Carman : 148 piétons et cyclistes

*DJMA: Débit journalier moyen annuel

**DJME: Débit journalier moyen estival



Informations générales

- ▶ Le gabarit moyen de la route existante se résume comme suit :
 - ▶ Largeur moyenne des voies : 3,2 m
 - ▶ Largeur moyenne des accotements : 1,41 m
 - ▶ Largeur moyenne de la plateforme : 9,2 m.
- ▶ Conformément aux normes du MTQ, c'est le faible débit de circulation routière qui permet de déterminer si la chaussée peut être partagée de façon sécuritaire.



Considérations générales en faveur d'une chaussée désignée

- ▶ Conforme au *Plan directeur de transport actif de la municipalité de Chelsea*, août 2014
- ▶ Une chaussée désignée est conforme aux exigences du MTQ
 - ▶ Pour une vitesse affichée de 50 km/h
 - ▶ DJME = 1 250 véh./jour < 3 000 véh./jour
 - ▶ DJME camion = ± 100 camions (8%) < 250 camions

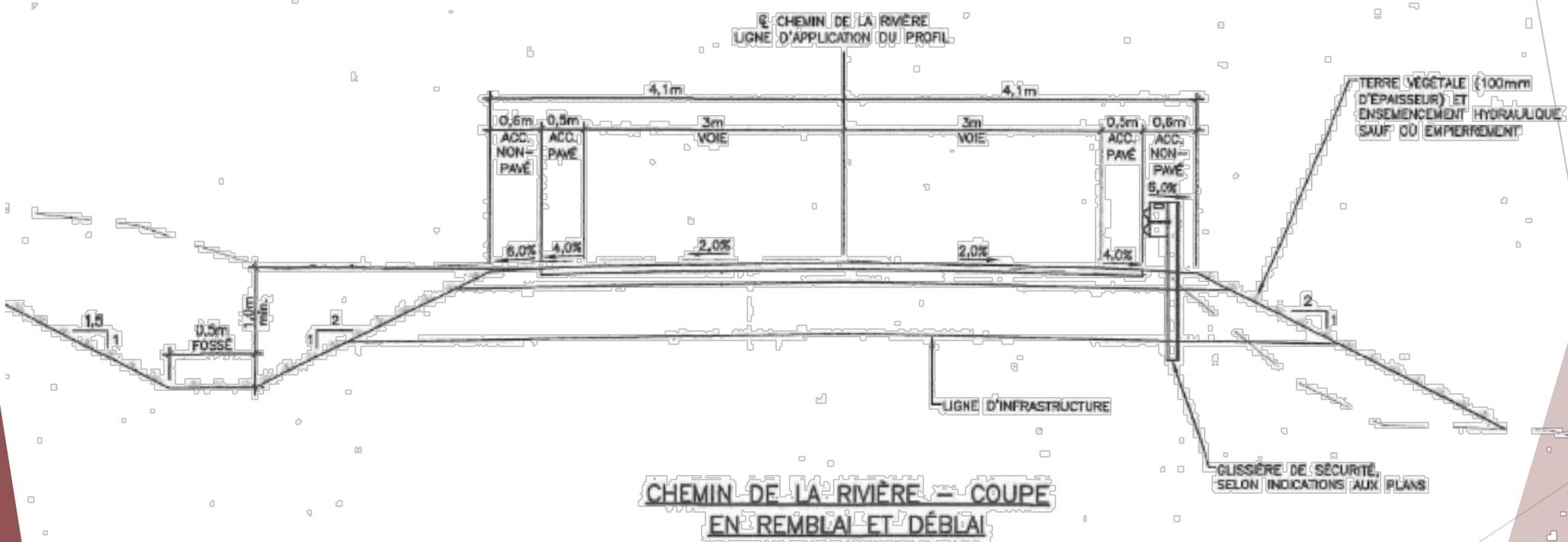


Conclusion et recommandation

- ▶ Les options 1 et 2 ont un impact significatif sur l'environnement, les propriétés privées riveraines ainsi que sur les coûts et l'échéancier du projet;
- ▶ Le coût supplémentaire attribué à la normalisation du gabarit incluant l'ajout de bandes cyclables (1,5 m) représente une augmentation approximative de 35% du coût de l'option 3;
- ▶ En raison du faible débit de véhicules, une chaussée désignée répond aux normes applicables;
- ▶ Il est donc recommandé d'assurer la prise en charge des cyclistes au moyen d'une chaussée désignée munie d'une signalisation appropriée, conforme aux normes du MTQ.



Gabarit proposé



Gabarit choisi

Détails	Gabarit (mètre)		
	Existant	Règlement	Gabarit choisi
Accotement	1,4	1,0	1,1 (0,5 pavé)
Voie	3,2	3,5	3,0
Plateforme	9,2	9,0	8,2



Gabarit choisi

- ▶ Au besoin, en fonction des contraintes rencontrées et des impacts observés lors de la conception, le gabarit projeté pourrait être modifié comme suit :
 - ▶ Le fossé pourrait être remplacé par l'ajout d'une tranchée drainante si nécessaire;
 - ▶ La largeur de la berge pourrait être réduite à 500 mm plutôt que 1 000 mm;
 - ▶ La pose de glissière est effectuée conformément à la norme transitoire ou équivalente;
 - ▶ Installation de mur / muret au besoin;
 - ▶ L'élargissement des accotements ou de la chaussée aux endroits critiques (courbe, pente abrupte, etc.).



Questions et commentaires

