



# Politique de construction et reconstruction des infrastructures

---

*Préparé par :*

*Service de la planification et de la gestion du territoire*

*14 mai 2019*

## Table des matières

1. Mise en contexte.....	3
2. La hiérarchisation des rues .....	3
3. Géométrie routière.....	3
3.1 Choix du gabarit .....	4
3.2 Gabarit pour nouvelle rue .....	4
3.3 Gabarit en milieu bâti.....	5
4. Mobilité active.....	6
4.1 Piétons .....	6
4.2 Cycliste.....	6
4.3 Multifonctionnel .....	6
5. Pratique de gestions durables des eaux pluviales .....	7
6. Éclairage de rue et alimentation électrique.....	9
7. Ouvrages dans l'emprise de rue.....	9
7.1 Arbres.....	10
7.2 Haie.....	10
7.3 Aménagement paysager .....	10
7.4 Enseigne .....	10
7.5 Entrée charretière et trottoir privé .....	11
7.6 Engazonnement .....	11
7.7 Muret.....	11
7.8 Marche et escalier.....	11
8. Ouvrages sur les terrains privés sujets à un règlement municipal.....	12
Annexe 1 — Hiérarchisation des rues.....	13
Annexe 2 — Gabarits de rues .....	14
Annexe 3 — Grille d'évaluation des trottoirs .....	15
Annexe 4 — Type de piste multifonctionnelle accepté.....	16

## 1. Mise en contexte

En mai 2005, la Ville de Granby élaborait une Politique de rénovation des infrastructures portant essentiellement sur le réseau routier et sur les critères de rénovation des infrastructures. Depuis 2005, plusieurs nouveaux intrants dans l'analyse des projets de construction et de reconstruction des infrastructures faisaient en sorte qu'une mise à jour de ce document était nécessaire.

La Politique a pour but de faciliter la prise de décision, ainsi que de standardiser les infrastructures de la Ville de Granby, en tenant compte du milieu où l'on se trouve soit résidentiel, commercial, industriel, institutionnel ou mixte, du zonage, de la hiérarchisation des rues et du plan de circulation de la ville. La Politique s'applique sur l'ensemble du territoire de la Ville de Granby. Celle-ci a fait l'objet de plusieurs rencontres entre les services de la Ville impliqués, du comité de développement urbain et a été entérinée par le conseil municipal.

La Politique de construction et de reconstruction des infrastructures porte sur les gabarits de rue ainsi que les ouvrages de surface comme la gestion des eaux pluviales, l'éclairage de rue et les aménagements.

## 2. La hiérarchisation des rues

La hiérarchisation des rues se fait selon trois types de rues : locales, collectrices et artères. La définition de chacun des types de rues est la suivante :

- Locale : Route dont la fonction première est de donner accès aux propriétés résidentielles, commerciales ou industrielles.
- Collectrice : Route servant à relier les artères entre elles et permettant d'acheminer le trafic local vers les artères.
- Artère : Route importante permettant de relier entre eux les différents quartiers de la Ville, le débit véhiculaire est important.

La carte de hiérarchisation des rues est jointe à l'annexe 1 – Hiérarchisation des rues.

La hiérarchisation des nouvelles rues se fera selon les études de circulations réalisées en avant-projet.

## 3. Géométrie routière

L'élaboration des gabarits de rue s'est faite de façon à les adapter aux nouvelles façons de faire et selon les concepts suivants :

- modération de la circulation;
- intégration de la mobilité active;
- accessibilité universelle;
- optimisation de l'entretien des actifs.

Pour ce faire, la Ville a tenu des réunions de concertation entre la division ingénierie, le service des travaux publics, la division de l'aménagement du territoire et le comité de développement urbain pour en arriver à un consensus.

### 3.1 Choix du gabarit

Les gabarits proposés en fonction du type d'usage, du secteur de la Ville et de sa hiérarchie sont les suivants :

Type d'usage	Urbain			Rural		
	Locale	Collectrice	Artère	Locale	Collectrice	Artère
Habitation Unifamiliale isolée/jumelée	L1	C1	A1	R1	R2	R3
Habitation Unifamiliale en rangée	L3	C1	A1	-	-	-
Habitation bifamiliale	L1	C1	A1	-	-	-
Habitation trifamiliale	L2	C1	A1	-	-	-
Habitation multifamiliale 4 à 8 logements	L2	C1	A1	-	-	-
Habitation multifamiliale 9 logements et plus	L2	C1	A1	-	-	-
Commercial/Institutionnel	L2	C1	A1	R1	R2	R3
Industriel	L2	C1	A1	R2	R3	R3
Agricole	R1	R2	R3	R1	R2	R3

La représentation de ces gabarits est présentée à l'annexe 2 – Gabarits de rues.

### 3.2 Gabarit pour nouvelle rue

Pour la construction d'une nouvelle rue urbaine, la ville a établi les largeurs suivantes :

Élément de la rue	Locale (m)	Collectrice (m)	Artère (m)
Voie de circulation	3,0	3,5	3,5
Accotement	0,5	0,5	1,0
Stationnement	2,5	2,5	3,0
Trottoir	1,5	1,8	1,8

Pour les rues locales ayant des entrées véhiculaires, il faut ajouter 0,5 m aux voies de circulation pour permettre le stockage de la neige. Ainsi, il y a une largeur adéquate pour le passage des véhicules. Les rues collectrices et les artères n'ont pas à avoir cette sur largeur asphaltée puisque la neige est ramassée en bordure de rue en présence d'un trottoir, ce qui est généralement le cas pour ces types de rues.

Pour la construction d'une nouvelle rue en milieu rural, la ville a établi les largeurs suivantes :

<b>Élément de la rue</b>	<b>Locale (m)</b>	<b>Collectrice (m)</b>	<b>Artère (m)</b>
Voie de circulation	3,0	3,5	3,5
Accotement total	1,5	1,5	2,0
Acc. asphalté min.	0,5	1,0	1,5
Acc. gravier min.	0,5	0,5	0,5

### 3.3 Gabarit en milieu bâti

Dans le milieu bâti de la Ville, les gabarits d'une nouvelle rue seront privilégiés lorsque l'espace disponible est suffisant. Autant que possible, l'emplacement des poteaux d'utilités publiques sera derrière les bordures et les trottoirs.

Pour la reconstruction d'une rue urbaine, la ville a établi les largeurs minimales suivantes :

<b>Élément de la rue</b>	<b>Locale</b>	<b>Collectrice</b>	<b>Artère</b>
Voie de circulation	3,0	3,3	3,5
Accotement	0,3	0,3	0,7
Stationnement	2,1	2,2	2,5
Trottoir	1,32	1,5	1,5

Pour la reconstruction d'une rue rurale, la ville a établi les largeurs minimales suivantes :

<b>Élément de la rue</b>	<b>Locale</b>	<b>Collectrice</b>	<b>Artère</b>
Voie de circulation	3,0	3,3	3,5
Accotement total	0,7	0,7	1,0
Acc. asphalté min.	0,2	0,2	0,5
Acc. gravier min.	0,5	0,5	0,5

## 4. Mobilité active

Les ouvrages de mobilité active permettent et encouragent les déplacements demandant un effort physique comme la marche et le vélo. Il existe plusieurs types d'ouvrage de mobilité active. Nous traiterons de cette section non pas par type d'ouvrage, mais par type d'utilisateur soit les piétons, les cyclistes et les utilisateurs mixtes.

### 4.1 Piétons

Les ouvrages dédiés aux piétons sont les trottoirs et les sentiers piétonniers. Les largeurs recommandées pour ces ouvrages sont présentées à la section « Gabarit de rue ».

Une grille d'évaluation de la nécessité d'un ou de deux trottoirs sur rue a été élaborée pour justifier leurs constructions, celle-ci est jointe à l'annexe 3 – Grille d'évaluation des trottoirs. Cette grille se base sur les critères suivants :

- la hiérarchisation de la rue ;
- le débit véhiculaire journalier ;
- la présence d'utilisateur vulnérable.

Cette grille a également été utilisée pour l'élaboration du plan de déneigement des trottoirs. Lorsque la grille justifie la mise en place d'un seul trottoir, le côté de rue doit être choisi selon le plan de déneigement des trottoirs.

Pour les projets incluant la reconstruction complète de la voirie, la grille d'évaluation sera appliquée. Cependant, pour des raisons de continuité, la construction d'un ou de deux trottoirs peut être retenue lorsque la section de rue refaite est courte et que des trottoirs se retrouvent aux raccordements du projet.

Pour les projets de reconstruction partielle de la voirie, la grille peut ne pas être suivie pour des raisons économiques, techniques ou de continuités.

Lorsque 1 ou 2 trottoirs sont requis, un trottoir doit être remplacé par une piste multifonctionnelle bidirectionnelle séparée par une bordure des voies de circulation. Se référer au point 4.3 « Multifonctionnel » pour l'aménagement des pistes.

### 4.2 Cycliste

Un lien cyclable doit être considéré et faire l'objet d'une analyse lorsqu'il est présenté au plan de mobilité active et qu'aucun trottoir n'est requis sur ce tronçon.

La mise en place de piste cyclable sera également retenue dans certaines situations où le débit de circulation et de piéton est élevé et que la mixité pourrait avoir un impact de sécurité des utilisateurs plus vulnérable.

### 4.3 Multifonctionnel

Les ouvrages multifonctionnels permettent les déplacements sécuritaires des piétons et des cyclistes sur un même ouvrage.

L'aménagement d'un lien multifonctionnel de type bidirectionnel doit être priorisé lorsqu'un lien cyclable est nécessaire. Lorsqu'un ou deux trottoirs sont requis, le premier trottoir doit être remplacé par un lien multifonctionnel de type bidirectionnel.

Deux types d'aménagement de piste multifonctionnel ont été retenus, ceux-ci sont présentés à l'annexe 4 – Type de piste multifonctionnelle acceptée.

## 5. Pratique de gestions durables des eaux pluviales

La gestion durable des eaux pluviales consiste :

- à favoriser l'infiltration sur le site des eaux pluviales;
- à contrôler le débit de sortie au débit naturel des eaux avant urbanisation;
- à traiter les eaux avant leur rejet au milieu récepteur plutôt que de privilégier leurs évacuations rapides.

Ces nouvelles façons de faire ont pour but :

- de diminuer les risques de surcharge des réseaux existants entraînant des refoulements ou des débordements;
- de diminuer l'érosion des milieux récepteurs;
- d'évacuer une eau de meilleure qualité avec moins de matière en suspension et moins de phosphore.

Les ouvrages nécessitant peu d'entretien doivent privilégier aux ouvrages mécaniques ou complexes d'entretien. La conception des ouvrages de PGO doit se faire conformément aux critères énoncés ci-dessous :

PGO	Bassin de rétention			Fossé		Mécanique	
	Sec	Sec avec retenue prolongée	Retenue permanente	Engazonné sec	Avec Biofiltration (noues)	Séparateur hydrodynamique	Décantation
<b>Description</b>	Demeure sec s'il n'y a pas de précipitation	Retenue d'eau de 24 à 48 heures	Retenue d'eau en permanence	Retenue d'eau temporaire avec infiltration	Retenue d'eau temporaire avec mise en place de matériaux et végétations favorisant l'infiltration	Séparateur de MES par hydrodynamisme à vortex	Équipement permettant la décantation des MES
<b>Prétraitement (captage en amont de l'ouvrage)</b>	Prévoir une fosse facile d'entretien à l'entrée du bassin			Avant chaque seuil une petite fosse facile d'entretien doit être aménagée	Avant chaque seuil et près des entrées d'eau, une petite fosse facile d'entretien doit être aménagée	N/R	L'entrée doit être assurée par un diffuseur permettant un entretien facile

<b>Entrée de l'ouvrage</b>	Contrôle de l'érosion Éviter le court-circuitage Conduite de 450 mm minimum Un grillage doit être installé sur conduites de plus de 600 mm		Contrôle de l'érosion	Séparateur d'huile et graisse	Séparateur d'huile et graisse : diffuseur installé plus profond que le décanteur	
<b>Régulateur de débit</b>	Q < 10 l/s : type vortex Régulateur doit être accessible et amovible		Q < 10 l/s : type vortex Régulateur accessible et amovible	N/A	Q < 10 l/s : type vortex avec régulateur accessible et amovible	
<b>Sortie de l'ouvrage</b>	La conduite de sortie doit être biseautée et avoir un grillage		N/A	Une vanne d'isolement doit être installée si la sortie est submergée	N/A	
<b>Trop plein</b>	Prévoir un évacuateur de crues. Présenter les impacts d'un débordement		Minimiser impacts des débordements lors de crues. Présenter les impacts d'un débordement	Présenter les impacts d'un débordement		
<b>Accès riverains</b>	Informer les usagers (panneau d'information) Restreindre l'accès des terrains adjacents (clôture)		Informer les usagers (panneau d'information)	N/A		
<b>Accès maintenance</b>	Aménagement d'un chemin d'accès pour un camion permettant la maintenance de tous les ouvrages. Fond du bassin conçu pour être complètement asséché après retenue	Aménagement d'un chemin d'accès pour un camion permettant la maintenance de tous les ouvrages	Résidentiel : Le fossé doit être mis en place en avant lot, l'entretien se fera par la chaussée. Industriel : prévoir un chemin d'accès pour l'entretien si le fossé est en arrière lot.	Idéalement installé sous la chaussée	Aménagement d'un chemin d'accès pour camion permettant la maintenance de tous les ouvrages	
<b>Profondeur d'eau</b>	Max : 1,2 Récurrence de pluie de 100 ans	Max : 1,2 m Récurrence de pluie de 100 ans	Permanente : 1,0 à 2,5 m Variable max : 1,0 m Max tot. : 3,0 m	Urbain max. : 0,450 m Rural max. : 1,0 m	7,5 m total du fond au terrain fini	6,5 m total du fond au terrain fini
<b>Pente des talus</b>	Pente inf. 4H : 1V Si la profondeur est inférieure à 0,6 m alors pente inf. 2H : 1V Revanche d'au moins 0,3 m	Pente inf. 4H : 1V Revanche d'au moins 0,3 m	Zone de retenue variable : pente inf. 6H : 1V Autres zones : pente inf 4H : 1 Revanche d'au moins 0,3 m	Urbain : pente inférieure à 3H : 1V Rural : pente inférieure à 2H : 1V Pente longitudinale minimale : 1,0 %	N/A	

<b>Dégagement</b>	Ligne de lot résidentiel : Min de 3 m avec la ligne de lot et le niveau haut des eaux. Limite de l'emprise : Min de 4,5 m avec la ligne d'emprise et le niveau haut des eaux.	Au moins 0,3 du bord de la chaussée, de l'accotement, du trottoir ou de la bordure.		N/A	Au moins 3 m doit être conservé au pourtour de l'ouvrage sans aucune construction de plus de 0,6 m de hauteur
<b>Clôtures</b>	Une clôture de 1,2 m de hauteur de couleur noire (voir règlement urbanisme) doit être mise en place à la limite des terrains privés résidentiels.	N/A		N/A	
<b>Aménagement paysager</b>	Ensemencement et plantation requis Forme irrégulière et arrondie à privilégier	Ensemencement requis	Ensemencement et plantation d'un arbre à tous les 20 m minimum ou aménagement paysager	N/A	La surface doit être pavée ou engazonnée avec plantation (croquis d'aménagement fourni par les TP)
<b>Entretien</b>	Par la Ville : Fournir un manuel d'entretien Coûts d'entretien font partie de l'analyse de la solution retenue Doit être vidangée et nettoyée à l'acceptation finale des travaux (à l'exception des bassins à retenue permanente) Prévoir accès pour rétrocaveuse (soumis à l'approbation des TP)	Par les citoyens : Fournir un manuel d'entretien. Coûts d'entretien font partie de l'analyse de la solution retenue	Par la Ville : Fournir un manuel d'entretien. Coûts d'entretien font partie de l'analyse de la solution retenue	Prévoir contrat de 2 ans d'entretien incluant une formation à transmettre à l'acceptation finale. (promoteur : engagement à inclure à l'entente) Fournir un manuel d'entretien. Coûts d'entretien font partie de l'analyse de la solution retenue	

## 6. Éclairage de rue et alimentation électrique

Les luminaires de rues sont de type DEL 3000k à l'exception des milieux sensible comme les milieux humides ou les boisés d'importance où les luminaires doivent être de type DEL ambré. Pour le secteur de l'ancienne Municipalité du Canton de Granby, l'éclairage doit se faire conformément à la Politique d'éclairage public.

Lorsque l'alimentation électrique est en arrière-lot, l'éclairage de rue doit être de type décoratif. La Ville paie un montant équivalent à un poteau de bois avec luminaire soit 2 500 \$ par luminaire installé. La différence de coût pour l'éclairage décoratif doit être assumée par le Promoteur.

Lorsque l'alimentation électrique est en avant lot, l'éclairage de rue peut être installé sur les poteaux de bois et les coûts seront assumés par la Ville. Si le Promoteur installe un éclairage décoratif, la Ville paie un montant équivalent à un poteau de bois avec luminaire soit 2 500 \$ par luminaire installé. La différence de coût pour l'éclairage décoratif doit être assumée par le Promoteur.

## 7. Ouvrages dans l'emprise de rue

Il est interdit à toutes personnes de planter un arbre ou un arbuste, ou de laisser toute construction telle notamment, une clôture, un muret, un aménagement paysager ou quelque objet de quelque nature que ce soit, dans l'emprise de rue.

Si pour ses travaux de réfection, réhabilitation ou reconstruction des infrastructures municipales, il n'est pas requis de démanteler, de déplacer ou de démolir ladite construction, la Ville n'entreprendra pas d'action particulière, à moins de raison de sécurité comme les triangles de visibilité. Sinon, l'ouvrage sera démantelé et ne sera pas reconstruit.

De façon plus particulière, voici la façon dont sont traités les ouvrages dans l'emprise de la rue avec les citoyens concernés.

### **7.1 Arbres**

La Ville tente de protéger ou de minimiser l'impact des travaux sur la forêt urbain. Toutefois, devra être abattu un arbre qui :

- Pose un risque à l'intégrité d'une structure existante ou future;
- Pose un risque pour la santé et la sécurité des travailleurs lors de travaux d'excavation;
- Nuit à la visibilité des usagers de la route;
- Est situé dans la zone des travaux et dont le stress généré, malgré les mesures de mitigation, ne permettra pas à l'arbre de survivre.

### **7.2 Haie**

La Ville tente de protéger ou de minimiser l'impact des travaux sur une haie qui serait située dans l'emprise de la rue. Toutefois, ne sera pas conservée, ni remplacée une haie qui :

- Pose un risque à l'intégrité d'une structure existante ou future;
- Nuit à la visibilité des usagers de la route;
- Est situé dans la zone des travaux et dont le stress généré, malgré les mesures de mitigation, ne permettra pas à la haie de survivre.

Aucune compensation ne sera accordée pour modification ou la perte d'une haie.

### **7.3 Aménagement paysager**

La Ville informe le citoyen que son aménagement sera détruit pendant les travaux et que s'il veut récupérer des éléments de son aménagement il devra le faire avant le début des travaux. Aucune compensation ne sera accordée pour la réfection, la modification ou la perte de cet aménagement.

### **7.4 Enseigne**

La Ville transmet un avis au propriétaire qui doit retirer son enseigne préalablement aux travaux par l'application de l'article 320 « Empiètement sur les places et voies publiques » du règlement général.

Dans le cas où le propriétaire ne procéderait pas au retrait dans les délais demandés de l'enseigne présente dans l'emprise, la Ville procède à l'enlèvement de l'enseigne, aux frais du contrevenant ou du propriétaire du bien et celle-ci est remise au propriétaire qui doit en disposer. Aucune compensation ne sera accordée pour le déplacement, la modification ou la perte de l'enseigne.

## 7.5 Entrée charretière et trottoir privé

La Ville procède à la réfection de l'entrée charretière et du trottoir privé tel qu'il était avant les travaux.

À la demande du propriétaire, celui-ci peut effectuer la demande que la réfection de l'entrée soit effectuée par l'entrepreneur de son choix. La Ville accorde ainsi un montant compensatoire équivalent au montant contractuel des travaux (selon le taux au bordereau de soumission). Le propriétaire est alors responsable d'effectuer la réfection de son entrée.

## 7.6 Engazonnement

Les méthodes de réfection de la pelouse utilisées sont les suivantes :

Périmètre urbain		Hors périmètre urbain		
Urbanisé (égout pluvial)	Semi-urbain (fossé)			
	Fossé ouvert	Fossé canalisé	Fossé ouvert	Fossé canalisé
Engazonnement en plaque	Engazonnement en plaque entre le fossé et la propriété.	Engazonnement en plaque	Engazonnement en plaque entre le fossé et la propriété.	Engazonnement en plaque
	Ensemencement entre l'accotement et le fossé.		Ensemencement entre l'accotement et le fossé.	

## 7.7 Muret

La Ville transmet un avis au propriétaire lui mentionnant qu'il doit retirer son muret préalablement aux travaux par l'application de l'article 320 « Empiètement sur les places et voies publiques » du règlement général et que celui-ci sera détruit et non refait pendant les travaux.

## 7.8 Marche et escalier

La Ville procède à la réfection des marches ou de l'escalier tel qu'il était avant les travaux. Toutefois, la Ville peut modifier la géométrie des marches ou de l'escalier pour permettre l'entretien adéquat d'un trottoir.

À la demande du propriétaire, celui-ci peut effectuer la demande que la réfection soit effectuée par l'entrepreneur de son choix. La Ville accorde ainsi un montant compensatoire équivalent au montant contractuel des travaux (selon le taux au bordereau de soumission). Le propriétaire est alors responsable d'effectuer la réfection de ses marches ou de son escalier.

## **8. Ouvrages sur les terrains privés sujets à un règlement municipal**

Lorsque, dans le cadre des travaux, dois procéder à la réfection d'un ouvrage sur la propriété privée et que celui-ci est assujéti à la réglementation municipale, la Ville procède à sa réfection ou sa reconstruction conformément au règlement en vigueur.

Il est également possible, si le propriétaire obtient une dérogation pour ledit ouvrage que la Ville procède à la réfection comme il était avant les travaux, et ce conformément à la dérogation obtenue.

## **Annexe 1 — Hiérarchisation des rues**



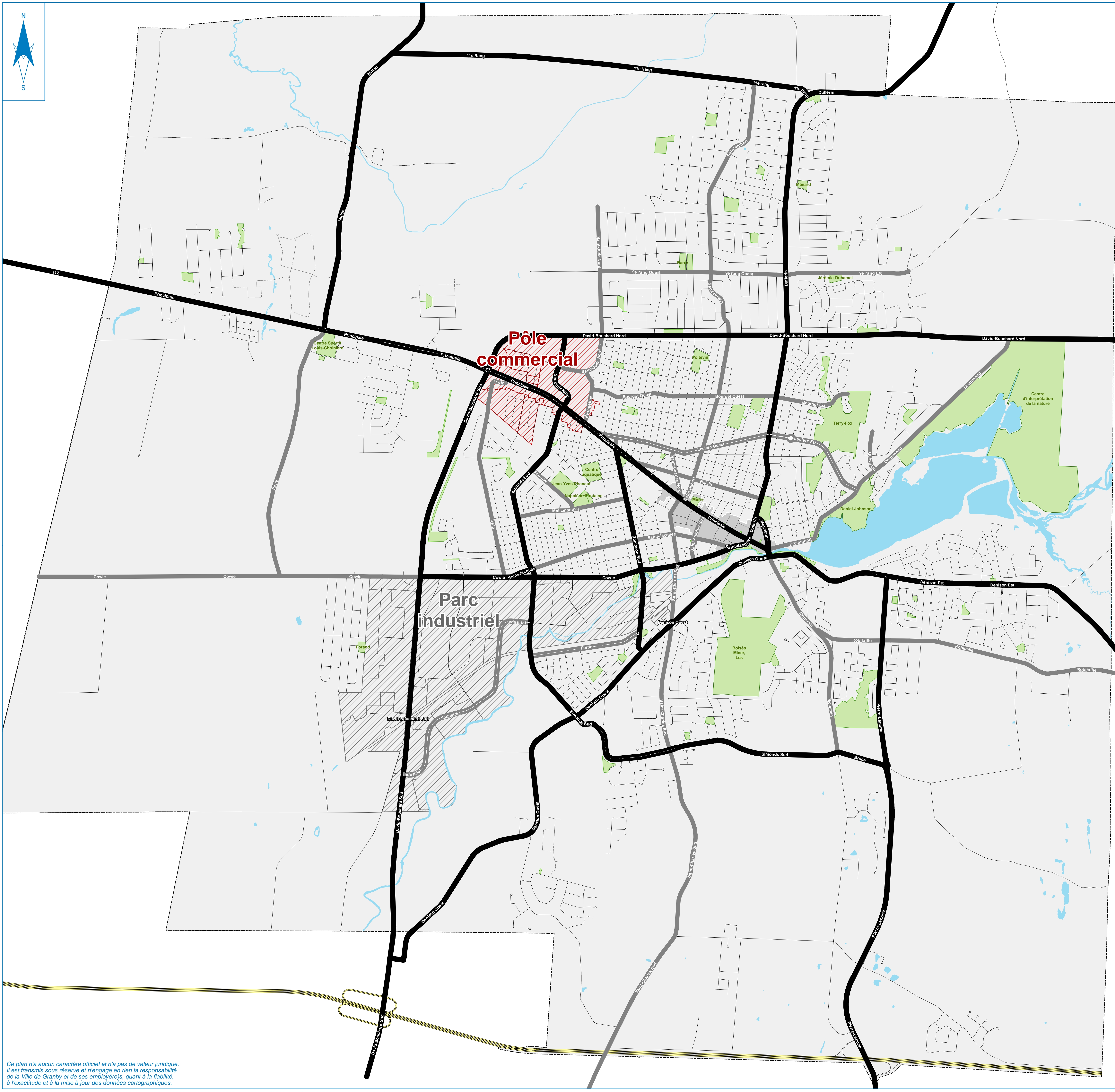
# MOBILITÉ ACTIVE

Type de route

## Légende

### Segment de rue

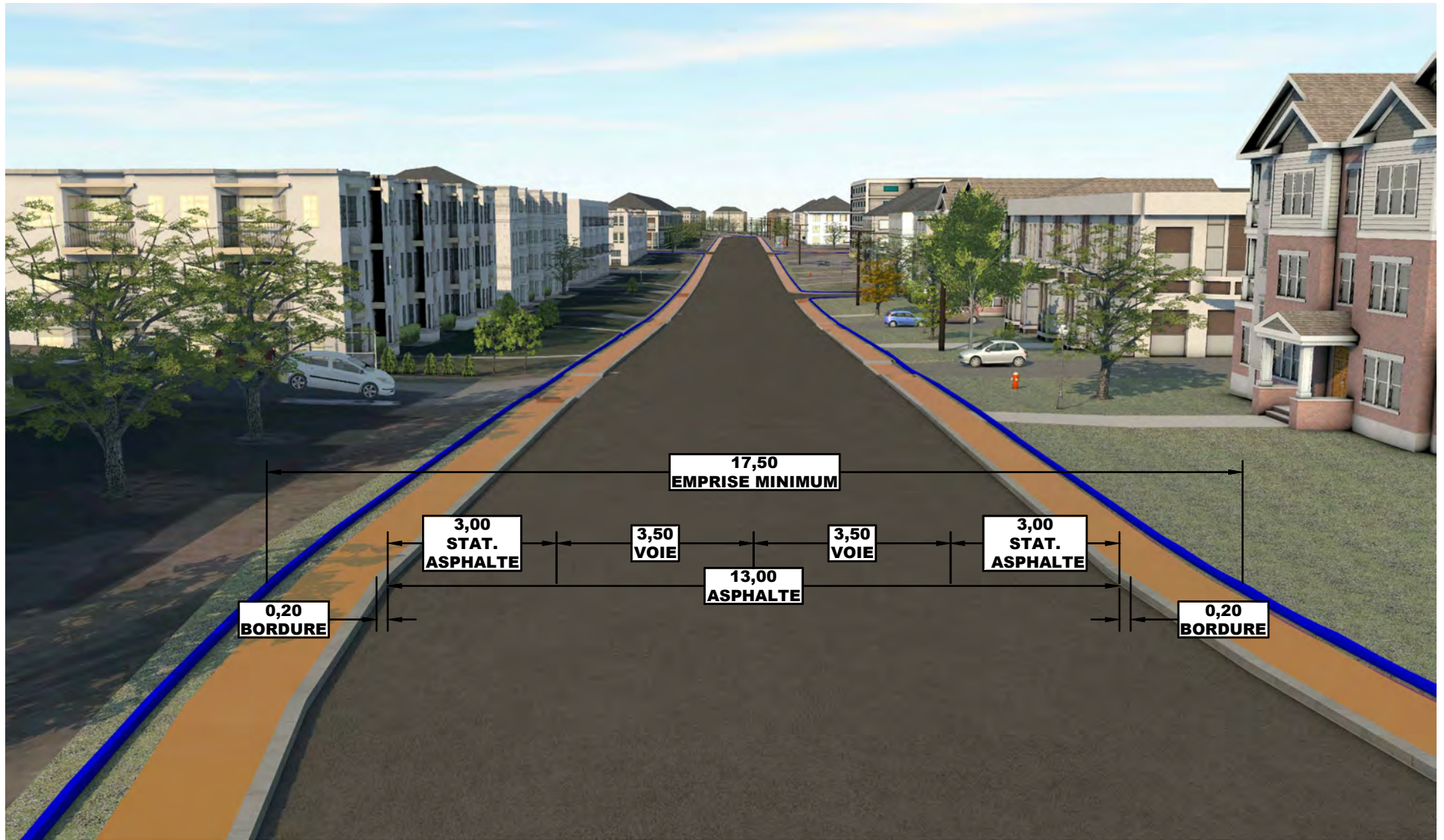
-  Artère
-  Collectrice
-  Locale
-  Autoroute
-  Parcs et espaces verts



### ÉCHELLE



## Annexe 2 — Gabarits de rues



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
ARTÈRE**

Titre:

**A1**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-04-27**

Préparé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**1**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
ARTÈRE**

Titre:

**RUE SIMONDS SUD (ENTRE COWIE ET MOELLER)  
LARGEUR RÉELLE - 13.5 m / A1**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

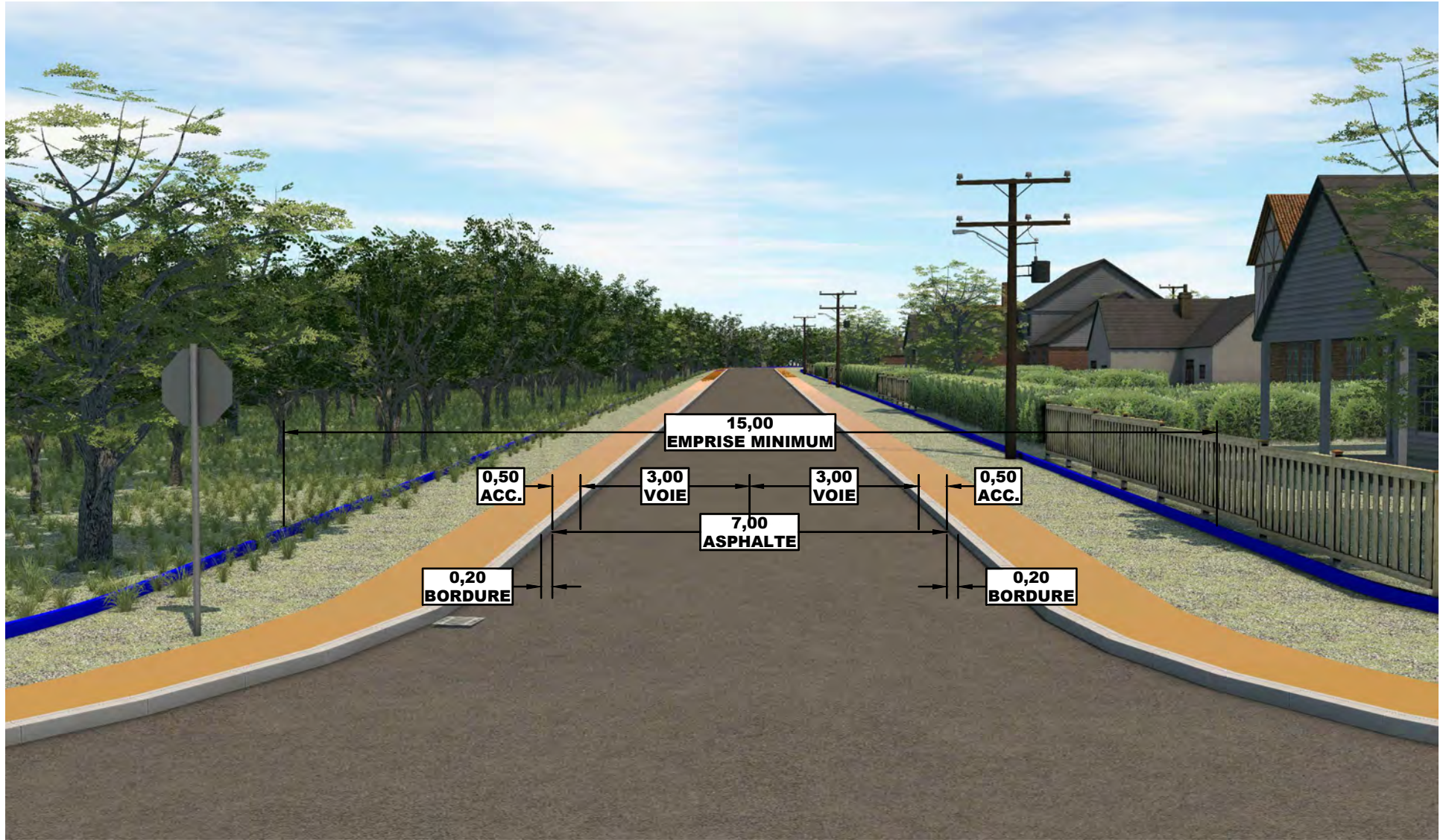
**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**1B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 7 m**

Titre:

**L1  
SANS ACCÈS**

Dessiné par:

S.PARENT, tech.

Échelle:

N/A

Date:

2018-04-27

Préparé par:

B.CARBONNEAU, ing.

Approuvé par:

B.CARBONNEAU, ing.

No. Dessin:

2



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 7 m**

Titre:

**RUE DES PIONNIERS (ENTRE MARSHALL ET MOUNTAIN)  
LARGEUR RÉELLE - 7 m / L1 SANS ACCÈS**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

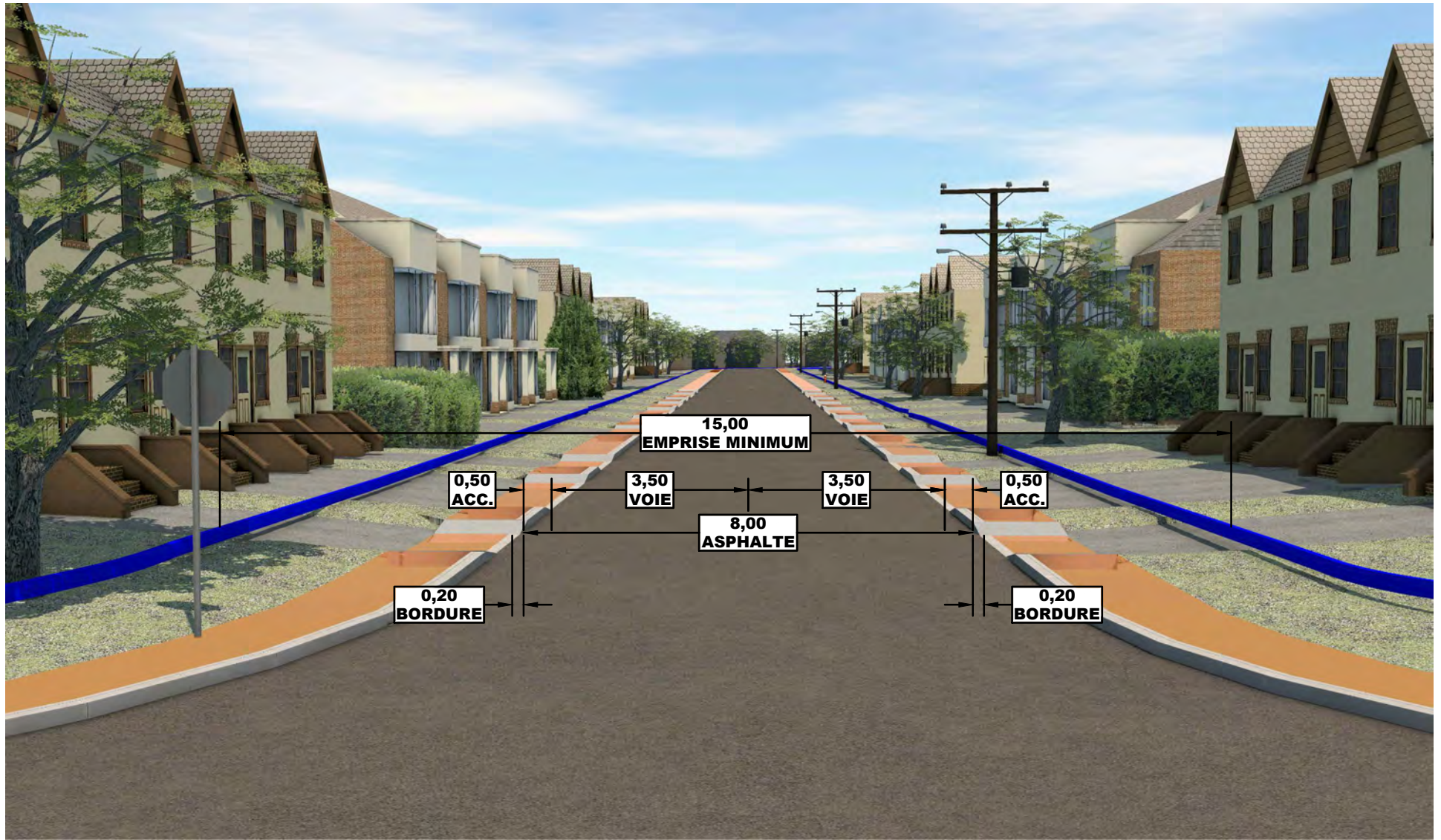
**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**2B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 8 m**

Titre:

**L3**

Dessiné par:

S.PARENT, tech.

Échelle:

N/A

Date:

2018-04-27

Préparé par:

B.CARBONNEAU, ing.

Approuvé par:

B.CARBONNEAU, ing.

No. Dessin:

3



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 8 m**

Titre:

**RUE LEMIEUX (PRÈS DE DU CHRYSANTHÈME)  
LARGEUR RÉELLE - 11 m (8 m SANS PISTE) / L3**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

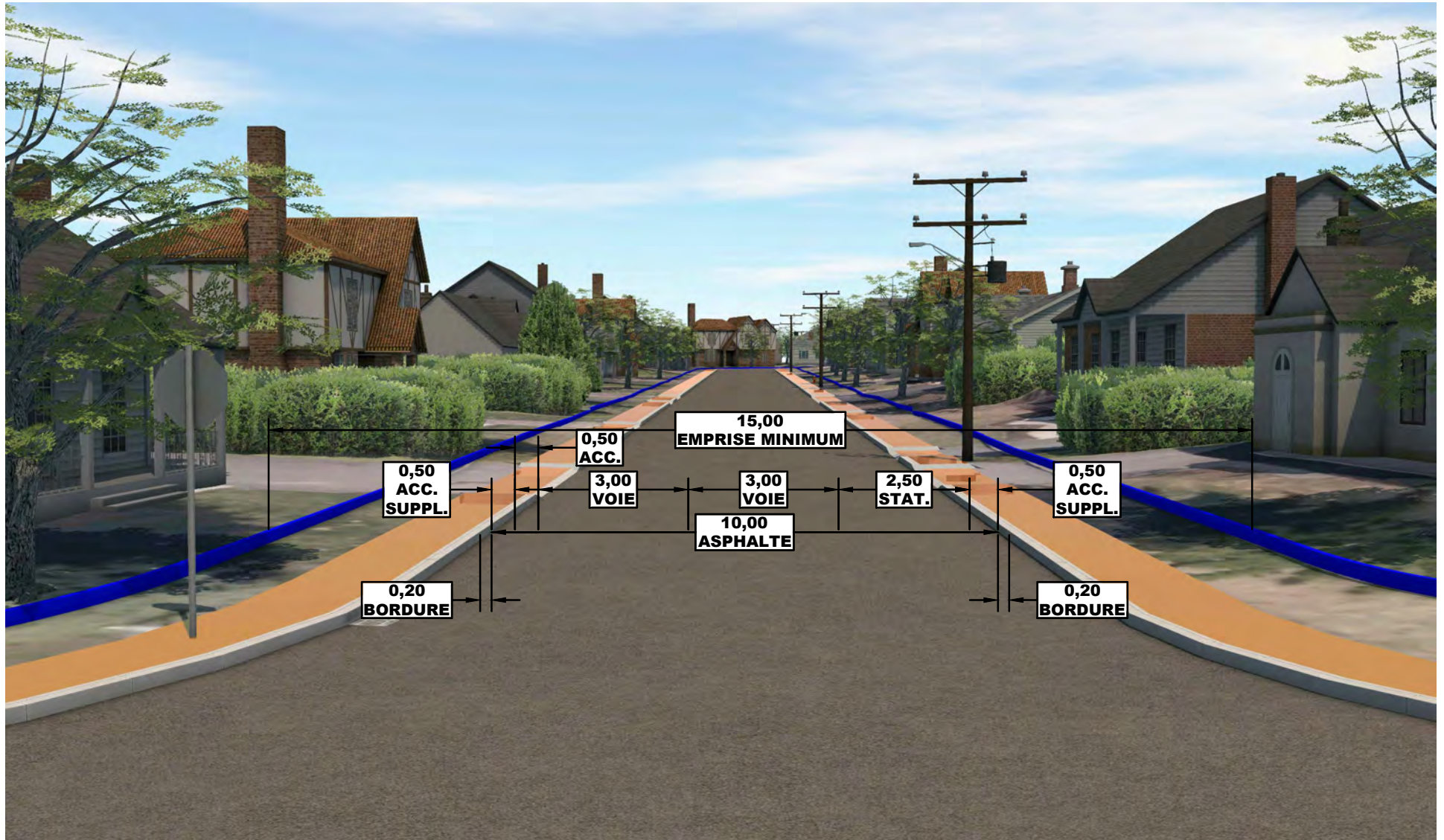
**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**3B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 10 m**

Titre:

**L1**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-08-31**

Préparé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**4**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 9 m**

Titre:

**RUE ROBINSON NORD (ENTRE DE BIENVILLE ET JEAN-TALON)  
LARGEUR RÉELLE - 9 m / L1**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

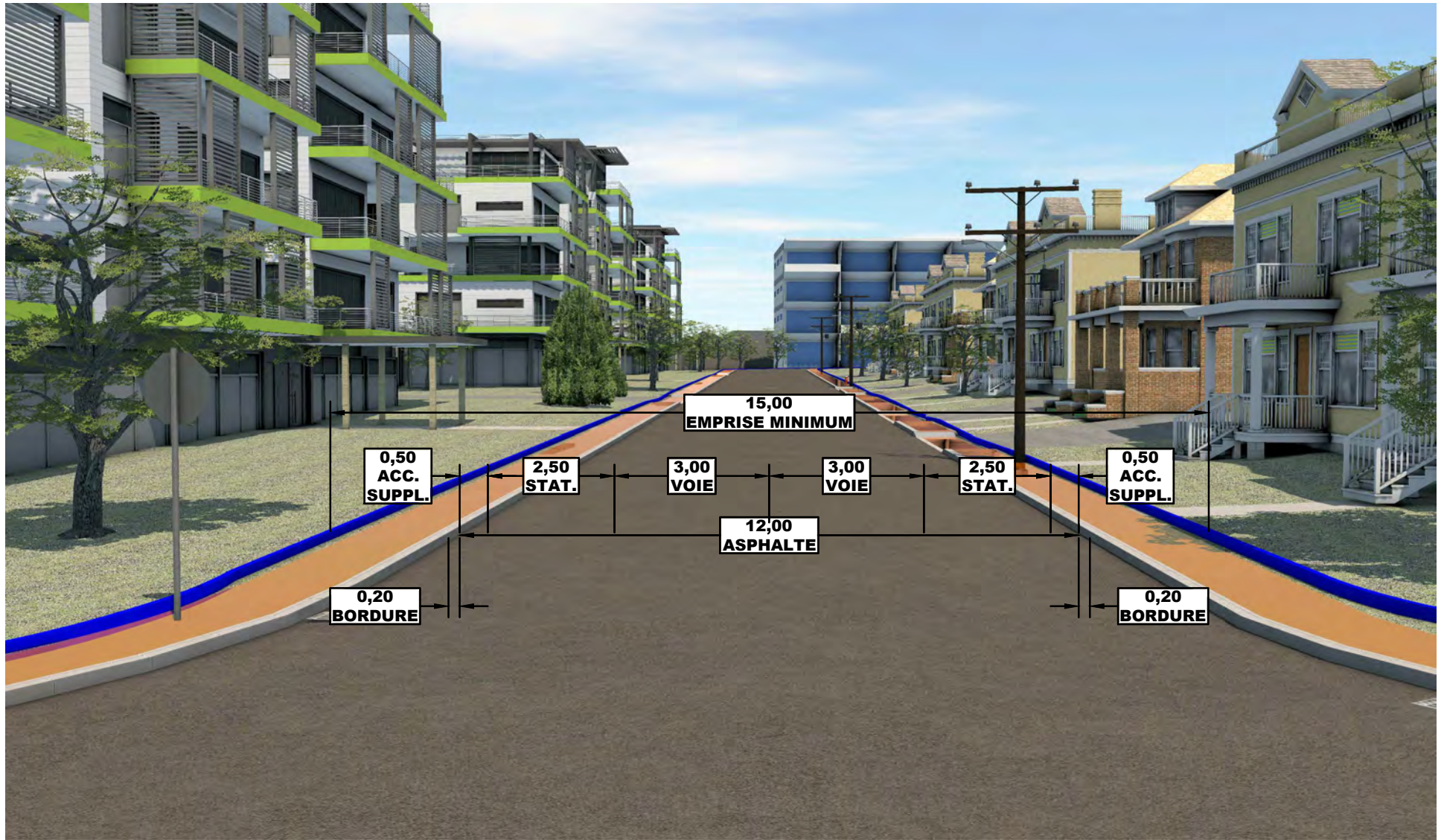
**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**4B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 12 m**

Titre:

**L2**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-08-31**

Préparé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**5**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

**Projet:**

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE - 11 m**

**Titre:**

**RUE DU SÉMINAIRE (PRÈS DE A. -KNOBLOCH)  
LARGEUR RÉELLE - 11 m / L2**

**Dessiné par:**

**S.PARENT, tech.**

**Échelle:**

**N/A**

**Date:**

**2018-05-11**

**Préparé par:**

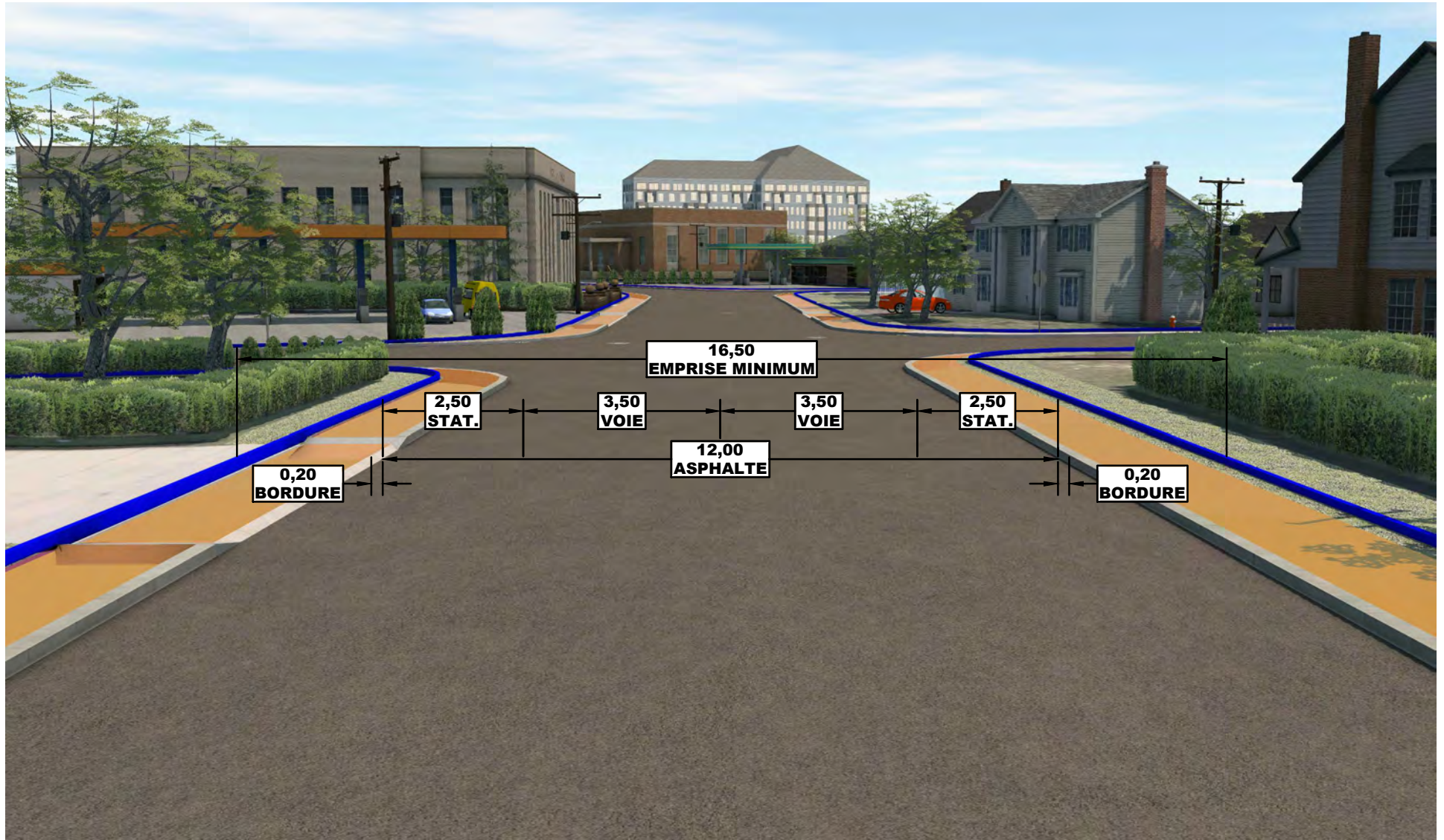
**B.CARBONNEAU, ing.**

**Approuvé par:**

**B.CARBONNEAU, ing.**

**No. Dessin:**

**5B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
COLLECTRICE**

Titre:

**C1**

Dessiné par:

S.PARENT, tech.

Échelle:

N/A

Date:

2018-04-27

Préparé par:

B.CARBONNEAU, ing.

Approuvé par:

B.CARBONNEAU, ing.

No. Dessin:

6



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
COLLECTRICE**

Titre:

**RUE SAINT-CHARLES (ENTRE HORNER ET ST-JACQUES)  
LARGEUR RÉELLE - 10 m / C1**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

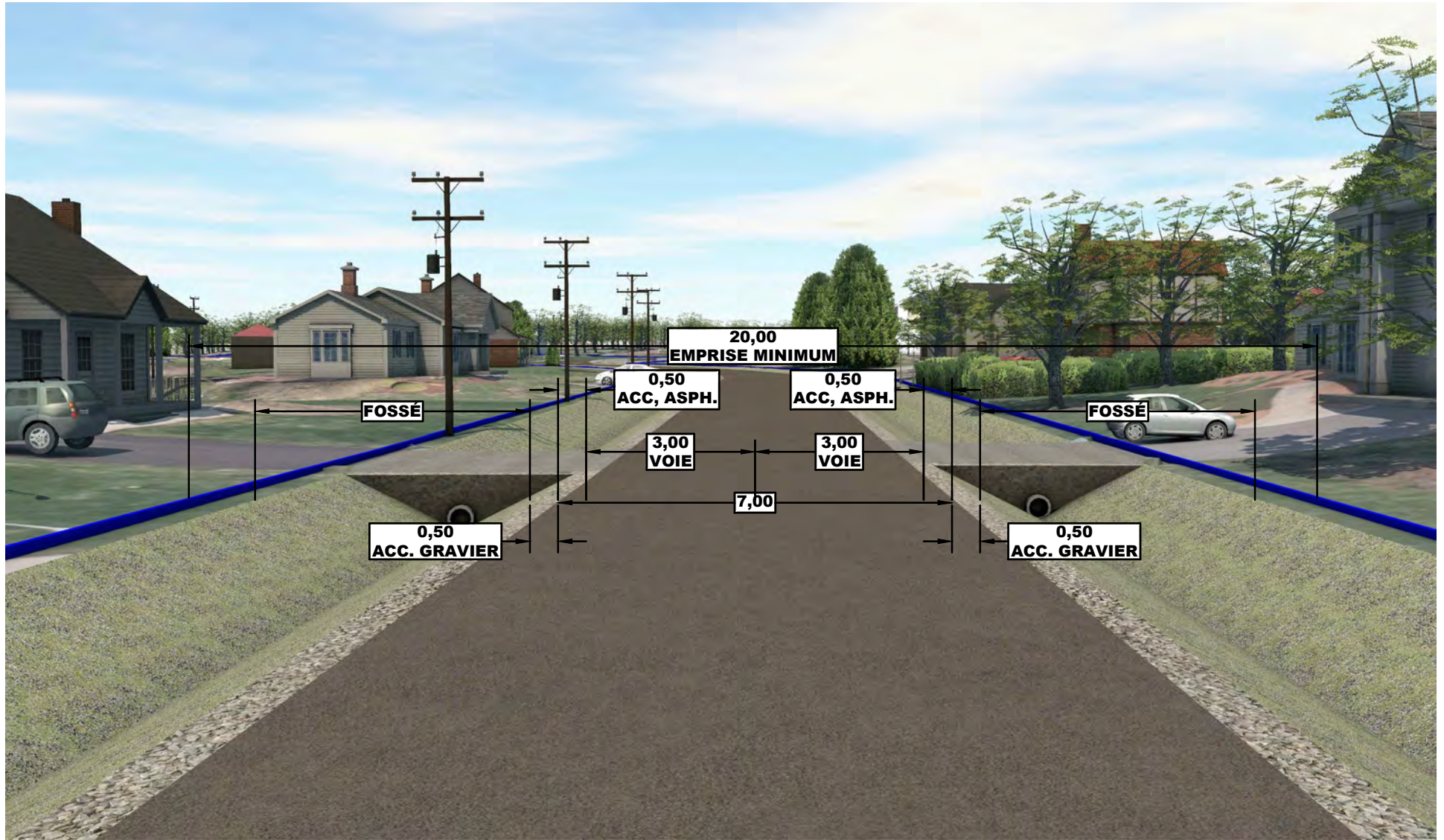
**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**6B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE RURALE - 7 m**

Titre:

**R1**

Dessiné par:

S.PARENT, tech.

Échelle:

N/A

Date:

2018-04-27

Préparé par:

B.CARBONNEAU, ing.

Approuvé par:

B.CARBONNEAU, ing.

No. Dessin:

7



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

**Projet:**

**COUPE TYPE DE RUE  
LOCALE RURALE - 7 m**

**Titre:**

**RUE DE TROIS-RIVIÈRES (ENTRE DE TRACY ET D'OUTREMONT)  
LARGEUR RÉELLE - 7 m / R1**

**Dessiné par:**

**S.PARENT, tech.**

**Échelle:**

**N/A**

**Date:**

**2018-05-11**

**Préparé par:**

**B.CARBONNEAU, ing.**

**Approuvé par:**

**B.CARBONNEAU, ing.**

**No. Dessin:**

**7B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
COLLECTRICE RURALE - 9 m**

Titre:

**R2**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-04-27**

Préparé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**8**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
COLLECTRICE RURALE - 9 m**

Titre:

**RUE ROBITAILLE (ENTRE DE DESSAU ET LEMIEUX)  
LARGEUR RÉELLE - 9 m / R2**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

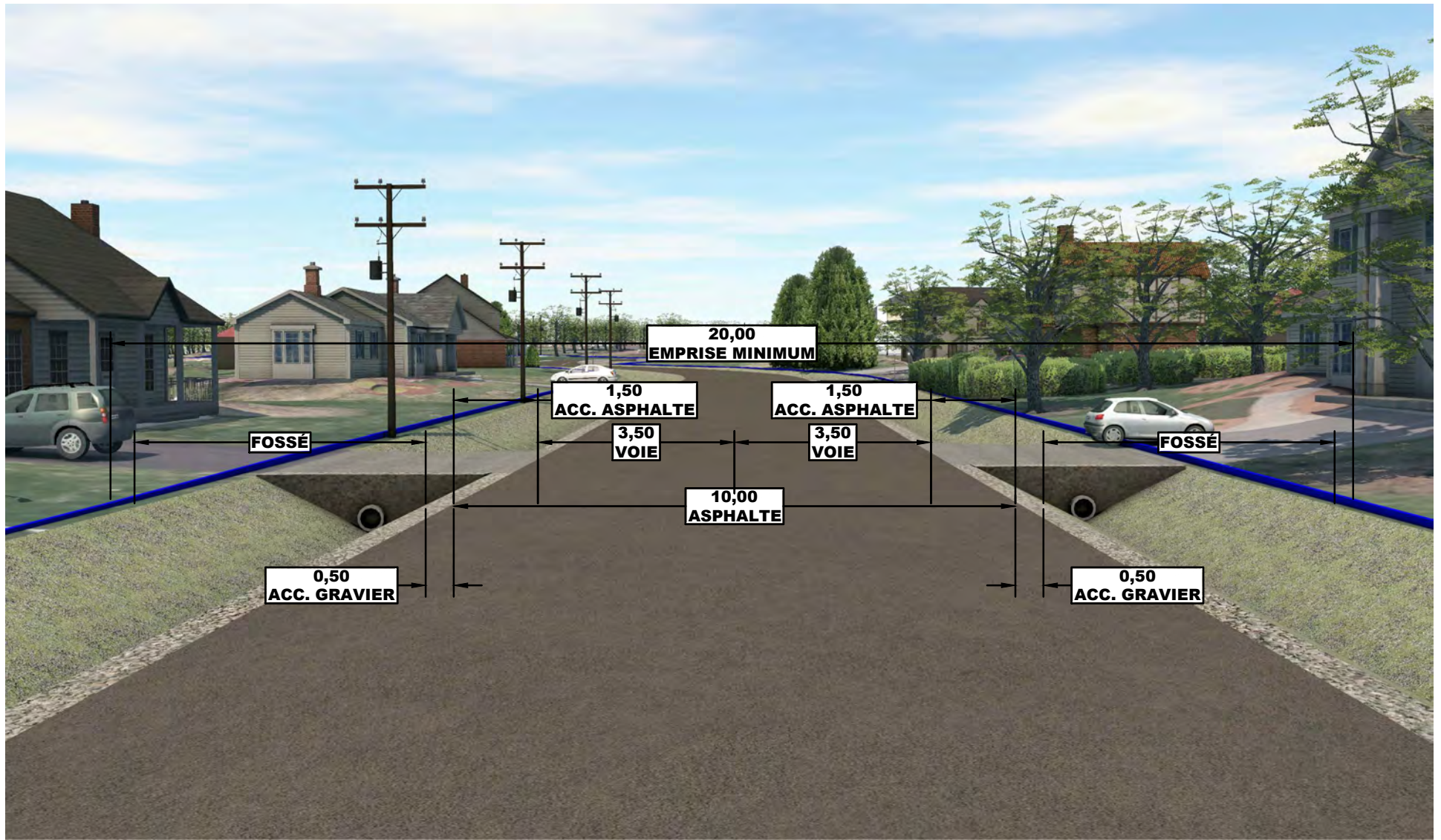
**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**8B**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
ARTÈRE RURALE - 10 m**

Titre:

**R3**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-04-27**

Préparé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

No. Dessin:

**9**



SERVICE DE LA PLANIFICATION ET  
DE LA GESTION DU TERRITOIRE

Projet:

**COUPE TYPE DE RUE  
ARTÈRE RURALE - 10 m**

Titre:

**RUE BRUCE (ENTRE PIERRE-LAPORTE ET MOUNTAIN)  
LARGEUR RÉELLE 10.5 m / R3**

Dessiné par:

**S.PARENT, tech.**

Échelle:

**N/A**

Date:

**2018-05-11**

Préparé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

Approuvé par:

**B.CARBONNEAU, ing.**

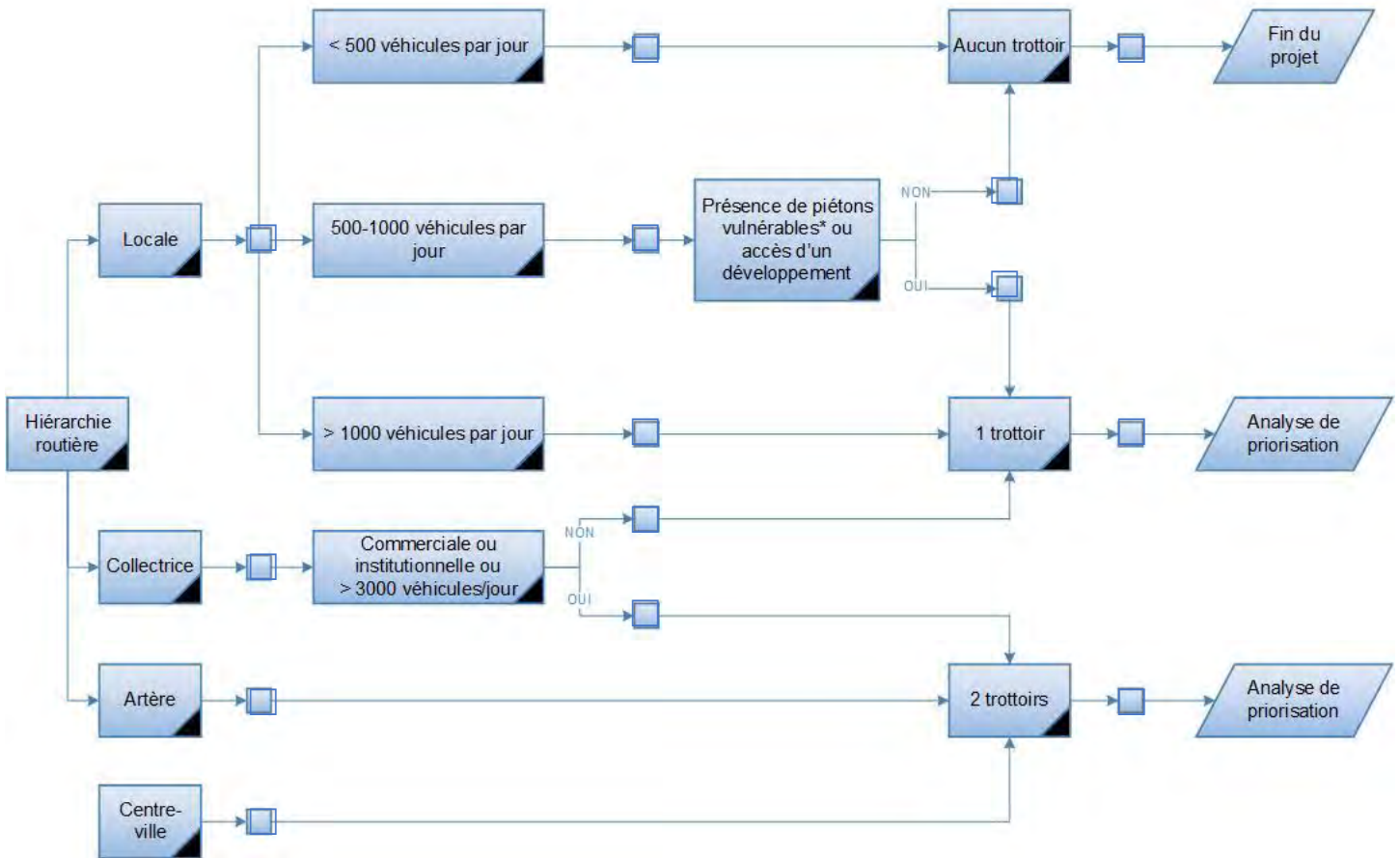
No. Dessin:

**9B**

## **Annexe 3 — Grille d'évaluation des trottoirs**

### Étape 1 – Identification des besoins – Nouveaux tronçons de trottoirs

Rue : \_\_\_\_\_ Tronçon : \_\_\_\_\_ Longueur : \_\_\_\_\_ m



Commentaires :

---



---



---



---

**\* Piétons vulnérable (à identifier)**

- |                           |                          |                                |                          |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| École / Corridor scolaire | <input type="checkbox"/> | Circuit de Transport urbain    | <input type="checkbox"/> |
| Institution               | <input type="checkbox"/> | Parc                           | <input type="checkbox"/> |
| Services                  | <input type="checkbox"/> | Résidence pour personnes âgées | <input type="checkbox"/> |
| Commerce de quartier      | <input type="checkbox"/> | Déficiences visuelles          | <input type="checkbox"/> |

## Étape 2 – Analyse de priorisation – Nouveaux tronçons de trottoirs

Rue : \_\_\_\_\_ Tronçon : \_\_\_\_\_ Longueur : \_\_\_\_\_ m

### Partie 1 : Condition d'aménagement et de circulation

Circulation		Sécurité		Continuité du réseau		Générateurs		
Véhicules/jour	Points	Aspects	Points	Caractéristique	Points	Générateurs	Points	
500 à 1000	5	Visibilité réduite	5	Tronçon isolé	0	École ou institution Spécifiez :	10	
1000 à 3000	10	Véhicule lourd	5	Continuité d'un réseau piétonnier	10	Commerce Spécifiez :	5	
3000 à 6000	15	Vitesse élevée <sup>1</sup>	5	Lien entre deux réseaux piétonniers existants isolés	15	Parc Spécifiez :	5	
6000 à 9000	20	Largeur résiduelle faible <sup>2</sup>	5			Services Santé Religieux	5	
9000 à 12000	25					Circuit autobus Spécifiez :	5	
Plus de 12000	30					Résidence personnes âgées	5	
<b>Total partiel</b>	<b>/30</b>	<b>Total partiel</b>	<b>/20</b>	<b>Total partiel</b>	<b>/15</b>	<b>Total partiel</b>	<b>/35</b>	
							<b>Total (A)</b>	<b>/100</b>

<sup>1</sup> V85 10km/h ou plus pour les rues locales et 15km/h ou plus pour les artères et collectrices

<sup>2</sup> Gabarit minimum ou moins

### Partie 2 : Nombre de piétons, heures d'achalandage (7 h à 9 h – 11 h 30 à 13 h 30 – 16 h à 18 h)

Analyse particulière (spécifiez les heures) : \_\_\_\_\_

Nb de piétons / heure	<10	10–20	20–30	30–40	40–50	50–60	60–70	70–80	80–90	90–100	>100	
Pointage	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
											<b>Total (B)</b>	<b>/100</b>

### Partie 3 : Analyse de priorisation

(A) \_\_\_\_\_ X 0.75 + (B) \_\_\_\_\_ X 0.25 = \_\_\_\_\_ /100

### Partie 4 : Coûts

400 \$ - Trottoir de béton sans drainage (plus taxes + honoraires professionnels)

450 \$ - Trottoir de béton avec drainage (plus taxes + honoraires professionnels)



800 \$ - Trottoir de béton et canalisation de fossés (plus taxes + honoraires professionnels)



Longueur	Prix/m	Sous-total	Honoraire	Taxes	Total
		- \$			- \$
		- \$			- \$
		- \$			- \$
		- \$			- \$


Préparé par : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

## **Annexe 4 — Type de piste multifonctionnelle accepté**

Les voies cyclables :

Type	Photo	Particularités	Avantage et inconvénient
<p>Chaussée désignée</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Itinéraire balisé;</li> <li>• Partagé avec l'automobile;</li> <li>• Faible investissement;</li> <li>• Circulation automobile faible;</li> </ul>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible investissement;</li> <li>- Liaison entre deux voies cyclables.</li> </ul> <p>Limitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Route avec une faible circulation (Vélo Québec : urbain &lt; 1000 veh./j ; rural &lt; 3000 veh./j.)</li> </ul>
<p>Les voies cyclables</p>			
<p>Bande hachurée (Ex : Kinzie Street, Chicago)</p>		<p>Voie cyclable (unidirectionnel ou bidirectionnelle) séparée par <u>une bande hachurée, des bollards et un stationnement.</u></p> <p>Une largeur minimale de 0,5 m permet la protection du cycliste contre les portières.</p>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible investissement;</li> <li>- Aucun équipement spécialisé requis.</li> </ul> <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucune protection physique;</li> <li>- Inefficace l'hiver en l'absence des bollards.</li> </ul>

<p>Bordure</p> <p>(ex : Rues Drummond et Robitaille)</p>		<p>Voie cyclable (unidirectionnel ou bidirectionnelle) séparée par une bordure.</p>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cyclistes séparé physiquement.</li> </ul> <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien dédié requis;</li> <li>- Ouverture requise pour les entrées et le drainage de la rue.</li> </ul>
<p>Terre-plein</p> <p>(ex : Rues Léger, Simonds Sud et Drummond)</p>		<p>Voie cyclable (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) séparée par un terre-plein.</p>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cycliste séparé physiquement</li> <li>- Protection contre les portières</li> </ul> <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien dédié requis.</li> </ul>

<p>Niveau intermédiaire (ex : Rue Vittie ou le pont portage Alexandra à Ottawa)</p>		<p>Voie cyclable surélevée par rapport à la chaussée et à un niveau intermédiaire par rapport au trottoir</p>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cycliste séparé physiquement des automobilistes et marcheurs</li> </ul> <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien dédié requis;</li> <li>- Onéreux si n'est pas réalisé dans le cadre de réfection majeure.</li> </ul>
<p>Au niveau du trottoir (Ex : Mercer bike lanes, Seattle)</p>		<p>Voie cyclable surélevée par rapport à la chaussée et au même niveau que le trottoir adjacent.</p>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nettoyage dédié requis, peut-être effectué avec le trottoir.</li> <li>- Cycliste séparé physiquement.</li> </ul> <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Onéreux si n'est pas réalisé dans le cadre d'une réfection majeure;</li> <li>- Piétons et cyclistes adjacents, donc risque d'empiètement;</li> <li>- Séparation visuelle requise entre piéton et vélo (texture, couleur, autres)</li> </ul>