



Réseau cyclable de Saint-Pie

Portrait-diagnostic et propositions d'interventions

Pierre-Yves Chopin, conseiller, aménagement et mobilité
Benjamin Docquiere, conseiller, nouvelles mobilités et électrification

Présentation finale - 28 mars 2024

Suivez-nous sur



Mandat



Contexte de l'accompagnement

Améliorer la sécurité des déplacements actifs

- Établir un portrait-diagnostic sommaire du réseau cyclable de la municipalité afin d'orienter son développement;
- Concevoir un scénario de développement du réseau cyclable municipal afin de :
 - ✓ relier le pont cyclo-piéton de Saint-Pie au réseau cyclable existant,
 - ✓ améliorer les conditions de sécurité et de convivialité pour tous les usagers,
 - ✓ accroître la cohérence du réseau cyclable afin de mieux desservir les destinations locales.



Contexte de l'accompagnement

Arrimage avec les visions de la Ville

Ménages avec enfants (*politique familiale*)

- important pour les familles de permettre à leurs membres de grandir dans un milieu favorable où il fait bon vivre
- désir de bonifier les actions permettant aux adolescents d'obtenir une certaine autonomie
- plusieurs enfants circulent à pied ou à vélo pour aller à l'école

Personnes âgées (*MADA*)

- le sentiment de sécurité physique et psychologique est une dimension indispensable à considérer
- des espaces extérieurs adaptés, sécuritaires et accessibles soutiennent la participation sociale
- la mobilité correspond à un besoin élémentaire associé à l'indépendance, l'autonomie et à la qualité de vie



Échéancier de l'accompagnement

Décembre 2023 - Janvier 2024

Février 2024

Mars 2024

Portrait et diagnostic

- ✓ Identification des infrastructures existantes
- ✓ Localisation des destinations locales
- ✓ Analyse du réseau et de la hiérarchie viaire
- ✓ Identification de pistes de scénarios possibles et leur appréciation à la lumière de différentes variables
- ✓ Synthèse des enjeux et opportunités

Propositions d'amélioration du réseau cyclable

- ✓ Identification des rues à privilégier pour le développement du réseau
- ✓ Conseils sur les types d'aménagement cyclables à considérer
- ✓ Identification des points clés du réseau à sécuriser
- ✓ Illustration des améliorations et des aménagements proposées

Présentation des conclusions

- ✓ Synthèse du diagnostic et des recommandations



Portrait - diagnostic



Mise en contexte

Saint-Pie

Données démographiques (2021)

Population

5 847 habitants (*données 2021*)

Une population plutôt jeune avec 20,6% de jeunes de 0 à 14 ans et 14,3% de personnes de plus de 65 ans

Cadre bâti

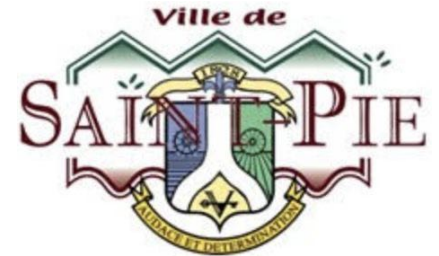
73,1% de maison individuelles non attenantes (74,8% en 2016)

17,4% d'immeubles multilogements (15,6% en 2016)

→ Consolidation et densification du territoire depuis le dernier recensement

Activité économique

Une concentration importante d'emplois liée à la présence d'industries



Portrait - Activités

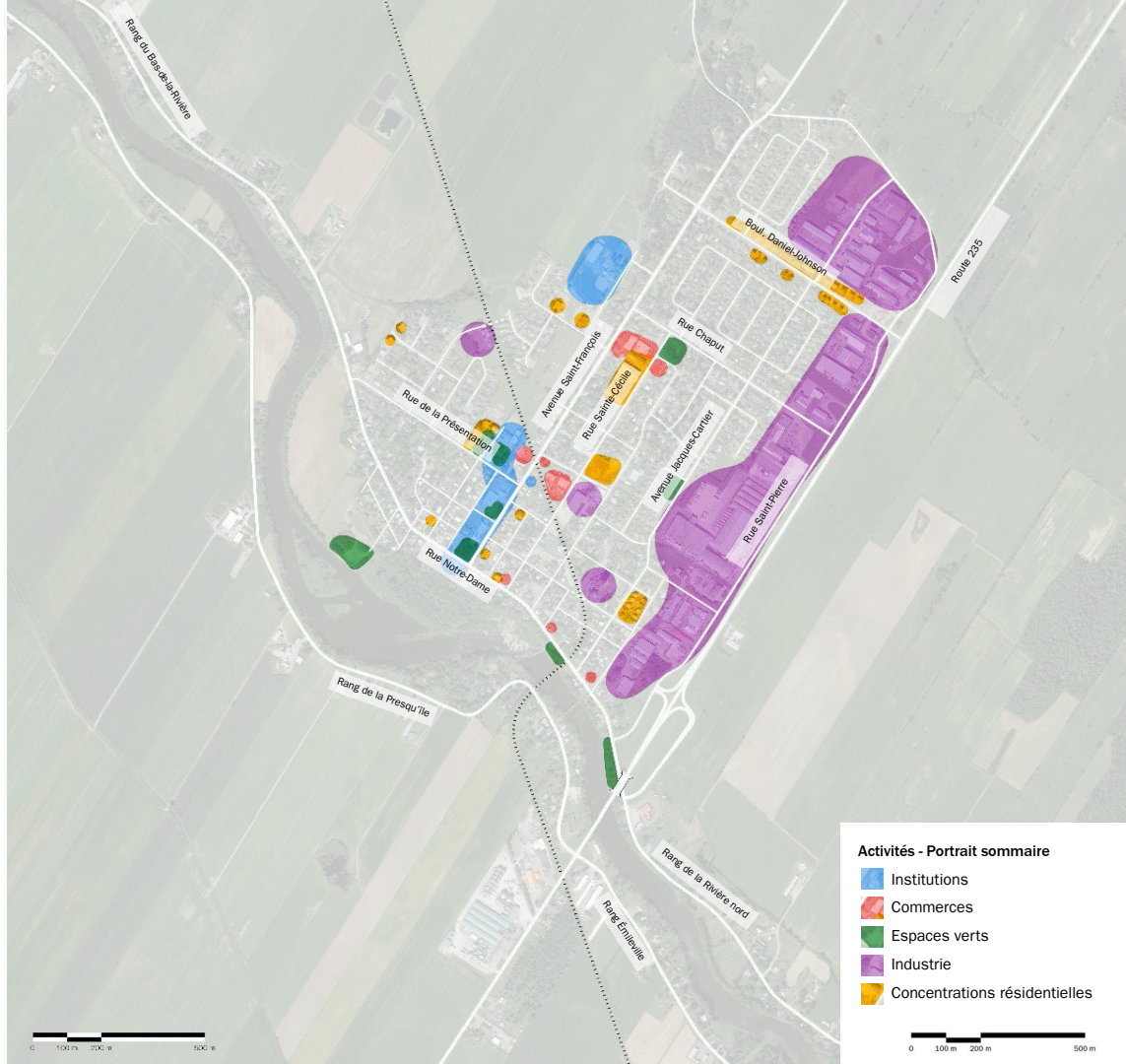
Un **milieu de vie** relativement **compact**

Un **noyau villageois** qui s'étend le long de l'avenue Saint-François et, dans une moindre mesure, de la rue Notre-Dame.

→ Principales destinations locales

Importante **concentration industrielle** principalement le long de la rue Saint-Pierre

Des **poches de densité résidentielle** réparties sur le territoire



Portrait - Structure viaire

Des **voies** qui se démarquent par leur caractère **structurant**:

- Avenue Saint-François
- Rue Notre-Dame
- Avenue Jacques-Cartier
- Rue Saint-Pierre
- Boul. Daniel-Johnson
- Rue Chaput

Et, dans une moindre mesure:

- Rue de la Présentation
- Rue Sainte-Cécile

Une **emprise ferroviaire**, potentiel parcours de déplacement actif.

Des **lacunes dans la trame** pour les déplacements «nord-sud» (p. ex. entre Saint-François et Jacques-Cartier).



Portrait - Réseau cyclable

Un **réseau cyclable limité** articulé autour de trois tronçons principaux:

- Avenue Saint-François, permettant de desservir le noyau villageois;
- Rue Notre-Dame, reliant Saint-Pie à Saint-Hyacinthe, et vers le rang Émileville
- La rue Chaput, dans une moindre mesure

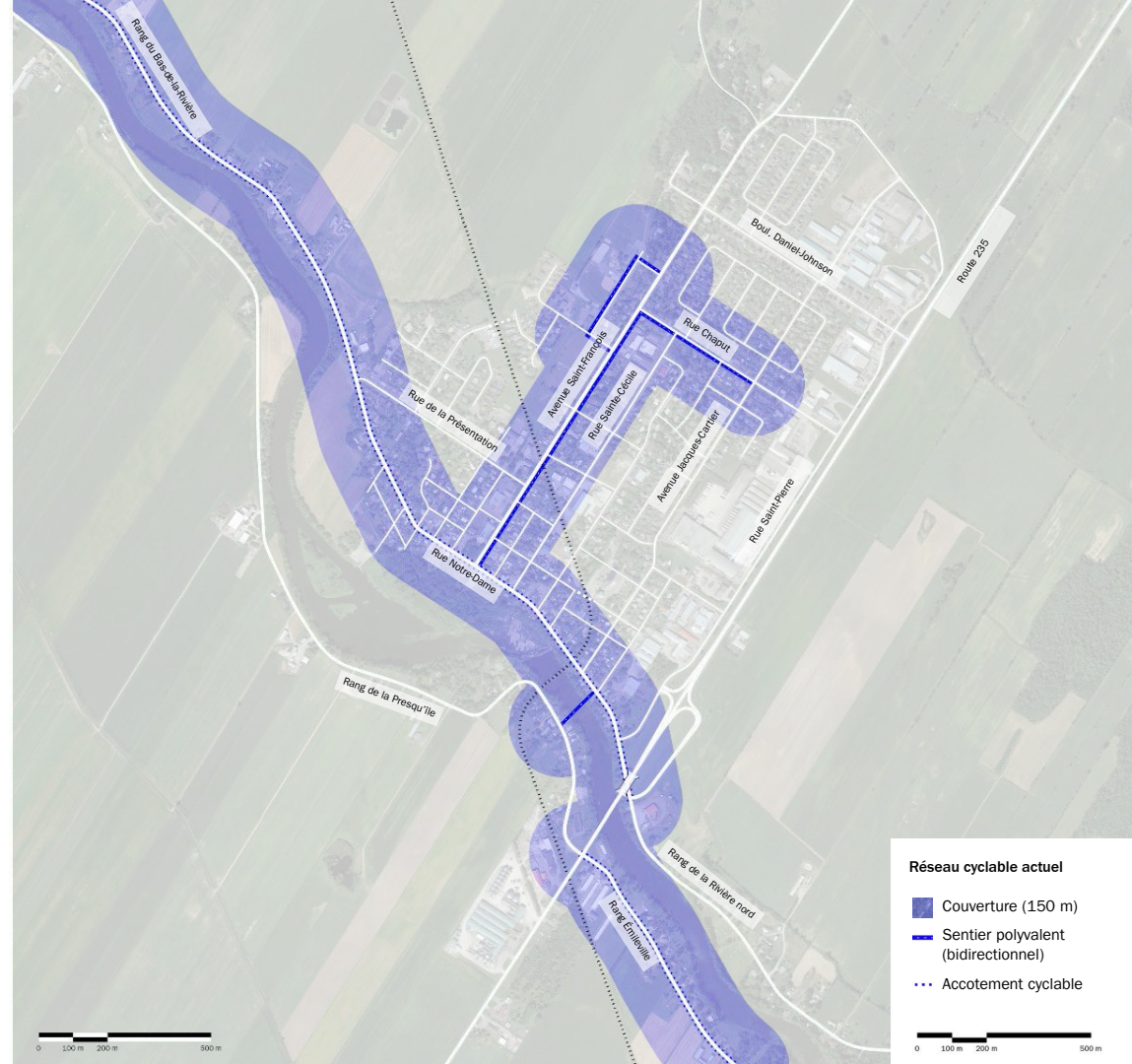
Le pont de Saint-Pie crée le lien vers la rive gauche, notamment utilisé à des fins récréatives.



Portrait - Réseau cyclable

Une **couverture partielle** du territoire, qui exclut certains secteurs:

- Avenue Jacques-Cartier;
- Rue de la Présentation;
- Boulevard Daniel-Johnson.



Portrait - Réseau cyclable

Des aménagements et vocations qui diffèrent selon les voies:

Sentiers polyvalents

Espace généreux, pouvant pallier à une absence de trottoir, souvent apprécié de la population malgré des défis de cohabitation et de conflit aux intersections.



avenue Saint-François | Source: Google Maps

Accotements cyclables

Fonctionnement cohérent avec la circulation véhiculaire, mais des conditions de sécurité et de convivialité moins intéressantes.



rue Notre-Dame | Source: Google Maps

Portrait - Réseau cyclable

Absence d'aménagement dédié

Des voies souvent larges et dépourvues d'aménagements pour les déplacements à pied ou à vélo.



Avenue Jacques-Cartier | Source: Google Maps

Aménagement temporaires saisonniers

Des aménagements cyclo-piétons diminués en hiver (dénégés mais non protégés).



Rue Lacasse | Source: Vivre en Ville

Diagnostic

Un fort potentiel d'amélioration pour la mobilité active

Le cadre relativement compact et la concentration des activités offre un contexte favorable pour les déplacements actifs, pour une population variée.

L'intérêt récréotouristique de la rivière est une occasion d'arrimage à saisir.

L'offre en infrastructures de mobilité est lacunaire tant en termes de réseau qu'en termes d'aménagement.



Grandes orientations



Grandes orientations

- A. **Compléter le réseau** existant pour mieux couvrir le territoire et le relier notamment au pont
- B. **Améliorer** les conditions de **sécurité** et de **confort** des déplacements actifs



Structure des propositions



Structure des propositions

1. Pistes d'intervention court terme
 - Identification du parcours pour la liaison Chaput - Notre-Dame
 - Aménagement du corridor Jacques-Cartier
2. Vision à long terme du réseau
3. Complément: sécurisation de l'intersection du rang Émileville et de la route 235



Pistes d'intervention court terme

Liaison Chaput - Notre-Dame



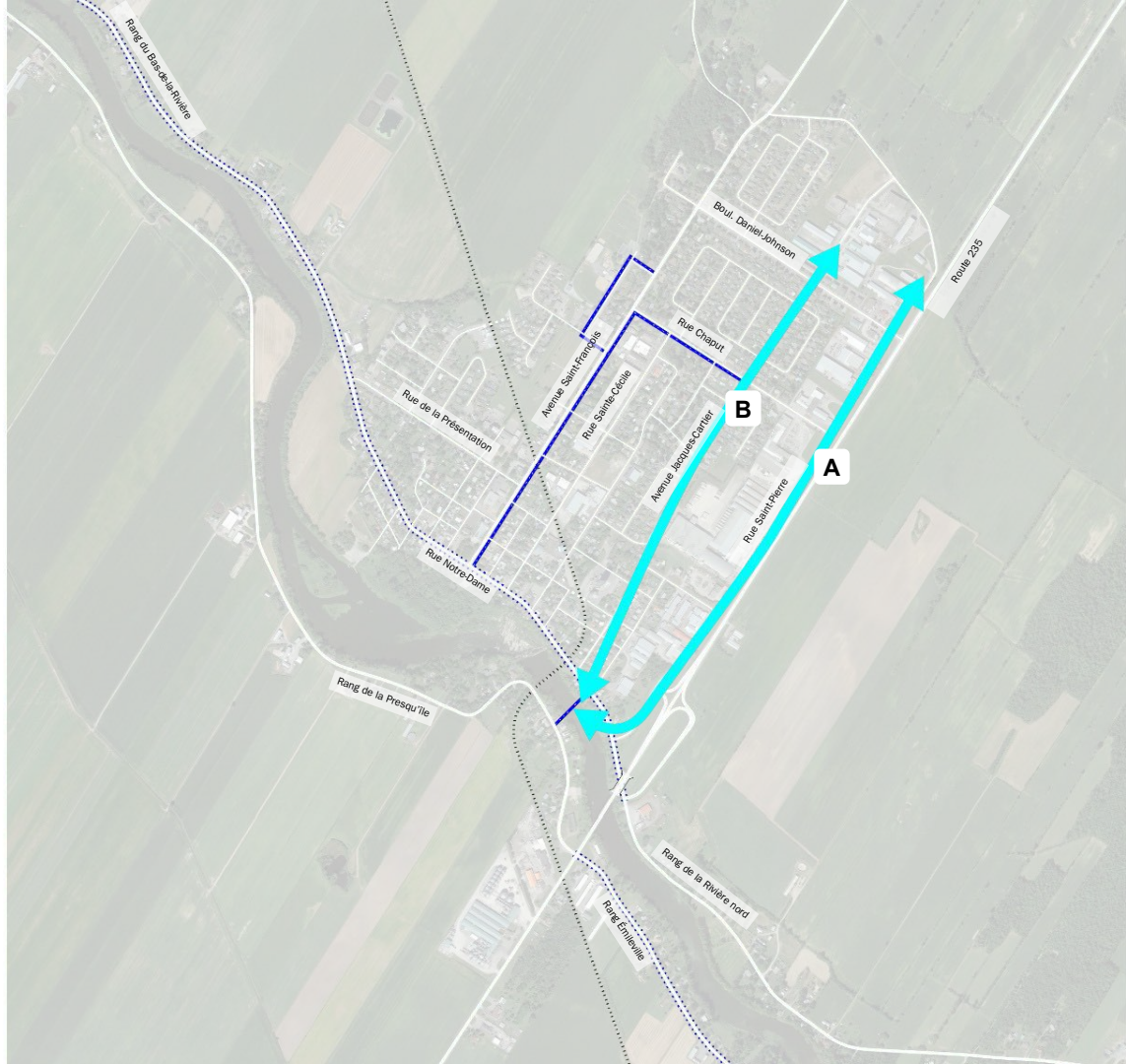
Pistes d'intervention

Nouvelle liaison Chaput - Notre-Dame

Options envisagées

**Opt. A Corridor
Saint-Pierre**

**Opt. B Corridor
Jacques-Cartier**



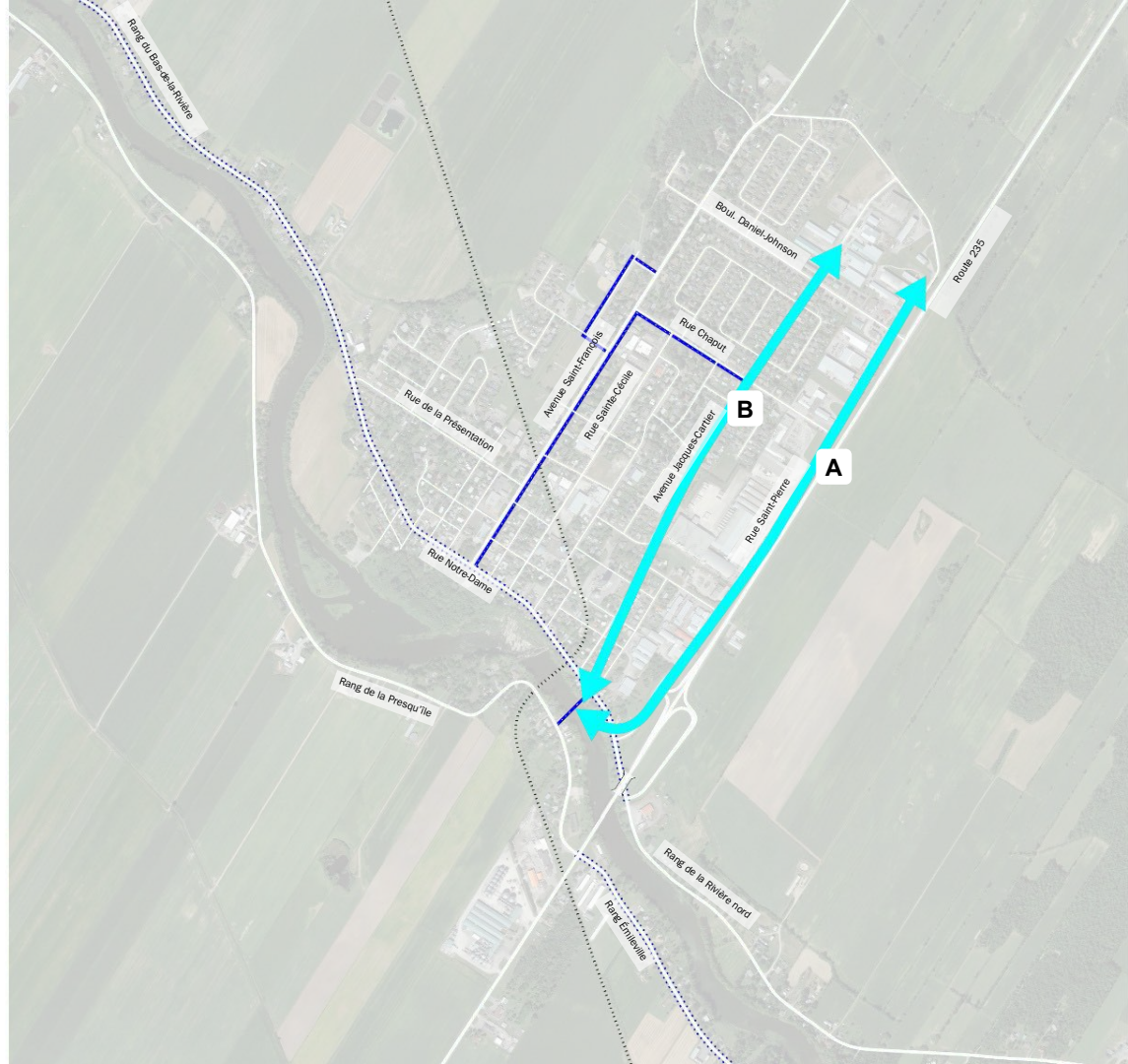
Pistes d'intervention

Nouvelle liaison Chaput - Notre-Dame

Options envisagées

**Opt. A Corridor
Saint-Pierre**

**Opt. B Corridor
Jacques-Cartier**



Principaux défis et opportunités

Option A : rue Chaput et rue Saint-Pierre

- Secteur industriel et commercial qui n'est pas à échelle humaine
- Zone de camionnage lourd sur l'ensemble de la rue Saint-Pierre
- Faible densité de population résidente à proximité



Principaux défis et opportunités

Option A : rue Chaput et rue Saint-Pierre

- Jonction avec la route 235 (déport des camions, sentiment de sécurité, etc.)
- Proximité avec la route 235 (nuisances sonores, perte de l'échelle humaine, sentiment de sécurité, etc.)



Principaux défis et opportunités

Option A : rue Chaput et rue Saint-Pierre

- + Potentiel d'embellissement important : création d'un parc linéaire avec verdissement, mobilier urbain, aménagement récréatifs, etc.



Source: Vivre en Ville



Pistes d'intervention

Nouvelle liaison Chaput - Notre-Dame

Options envisagées

Opt. A Corridor Saint-Pierre	Opt. B Corridor Jacques-Cartier
<ul style="list-style-type: none">+ Desserte du secteur industriel (emplois)+ Espace disponible	
<ul style="list-style-type: none">- Circulation lourde- Éloignement des résidences	



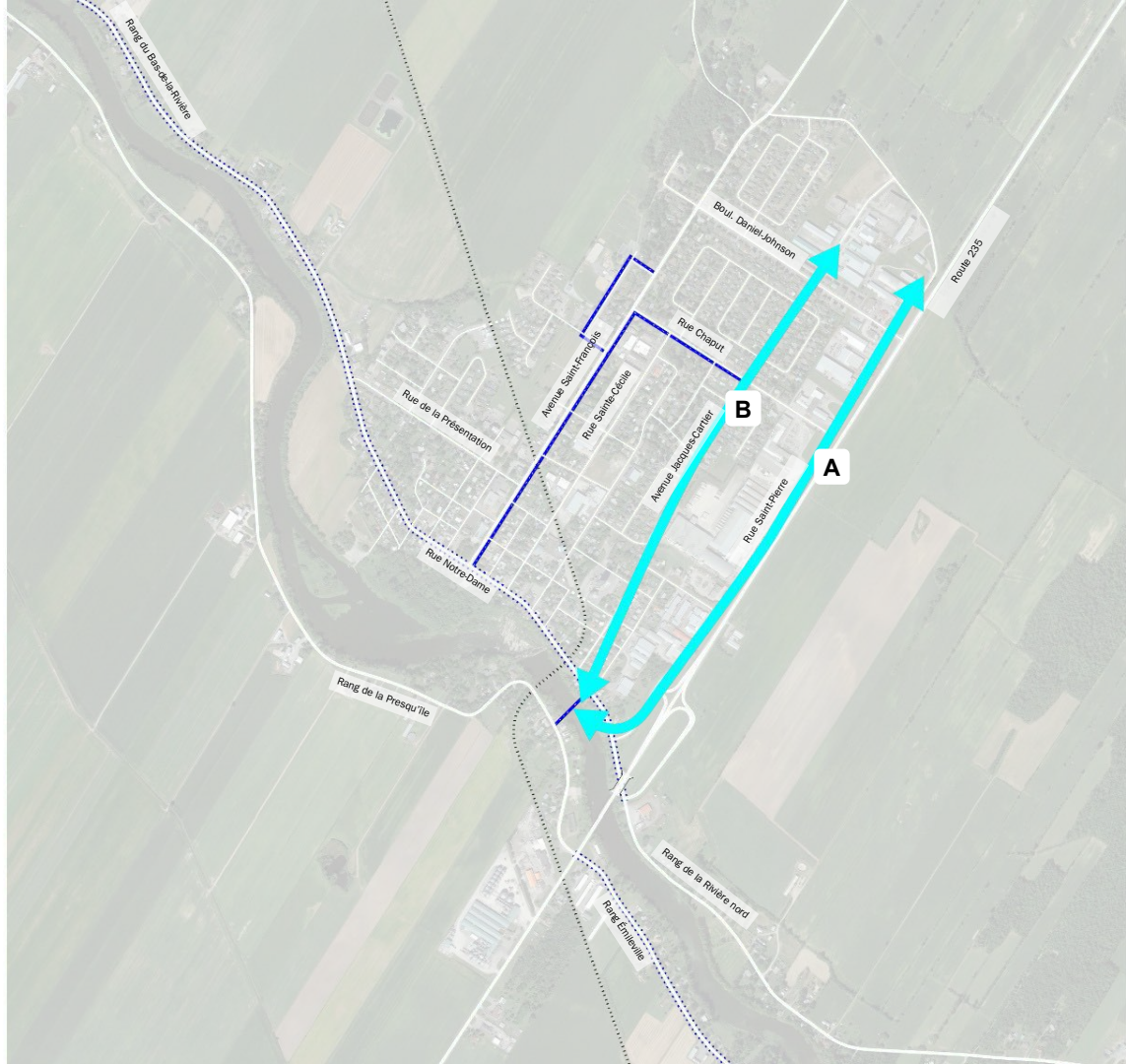
Pistes d'intervention

Nouvelle liaison Chaput - Notre-Dame

Options envisagées

Opt. A Corridor
Saint-Pierre

Opt. B Corridor
Jacques-Cartier



Principaux défis et opportunités

Option B : avenue Jacques-Cartier, rue Saint-Paul et av. Montcalm

- Petite zone de camionnage lourd entre la rue Morin et la rue Saint-Louis
- Emprise publique plus contraignante
- Possible conflit avec le stationnement sur rue



Principaux défis et opportunités

Option B : avenue Jacques-Cartier, rue Saint-Paul et av. Montcalm

- + Passage au cœur du milieu résidentiel
- + Présence d'un parc sur le parcours
- + Lien direct avec le pont



Pistes d'intervention

Nouvelle liaison Chaput - Notre-Dame

Options envisagées

Opt. A Corridor Saint-Pierre	Opt. B Corridor Jacques-Cartier
<ul style="list-style-type: none">+ Desserte du secteur industriel (emplois)+ Espace disponible	<ul style="list-style-type: none">+ Desserte du secteur résidentiel+ Proximité du pont
<ul style="list-style-type: none">- Circulation lourde- Éloignement des résidences- Camionnage sur l'ensemble du parcours	<ul style="list-style-type: none">- Emprises parfois contraignantes- Possible conflit avec stationnement sur rue- Camionnage sur une section du parcours

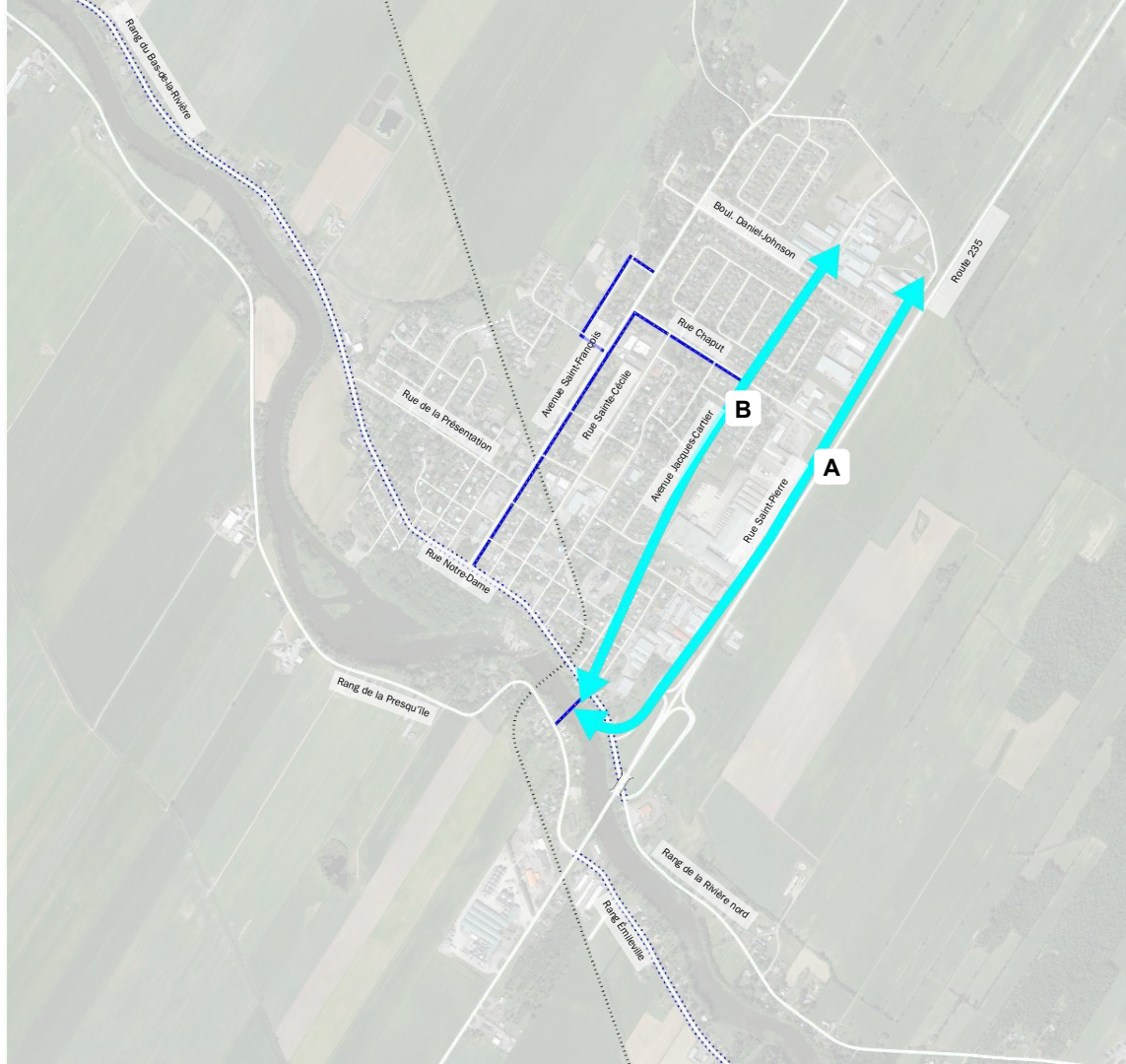


Pistes d'intervention

Nouvelle liaison Chaput - Notre-Dame

Option recommandée

Opt. A Corridor Saint-Pierre	Opt. B Corridor Jacques-Cartier
<ul style="list-style-type: none">+ Desserte du secteur industriel (emplois)+ Espace disponible	<ul style="list-style-type: none">+ Desserte du secteur résidentiel+ Proximité du pont
<ul style="list-style-type: none">- Circulation lourde- Éloignement des résidences- camionnage	<ul style="list-style-type: none">- Emprises parfois contraignantes- Possible conflit avec stationnement sur rue- camionnage partiel
	Bilan
Un complément à considérer pour relier les lieux d'emplois au reste de la collectivité	Un incontournable pour bien desservir la population et compléter le réseau local et récréotouristique



Pistes d'intervention court terme

Aménagement du corridor Jacques-Cartier



Pistes d'intervention

Défis à relever pour le corridor de l'avenue Jacques-Cartier

Un défi de réseau

1. Liaison vers le pont

Trois défis d'aménagement

2. Sélection du côté d'implantation
3. Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm
4. Traversée de la rue Notre Dame





Défi #1: Liaison vers le pont

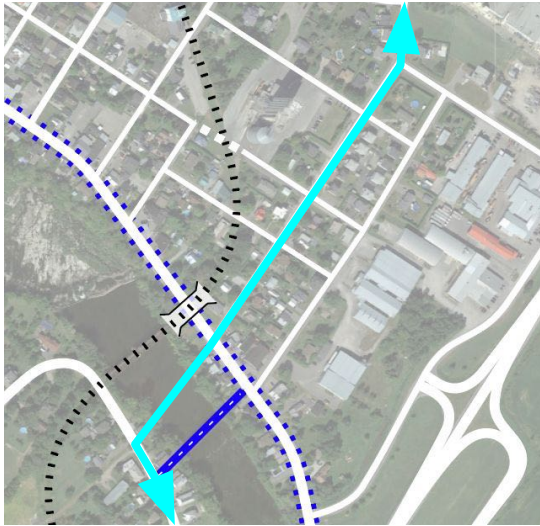
Objectif:

Permettre un lien sécuritaire le plus directe et intuitif possible entre le corridor et le pont, incluant la traversée de la rue Notre-Dame.



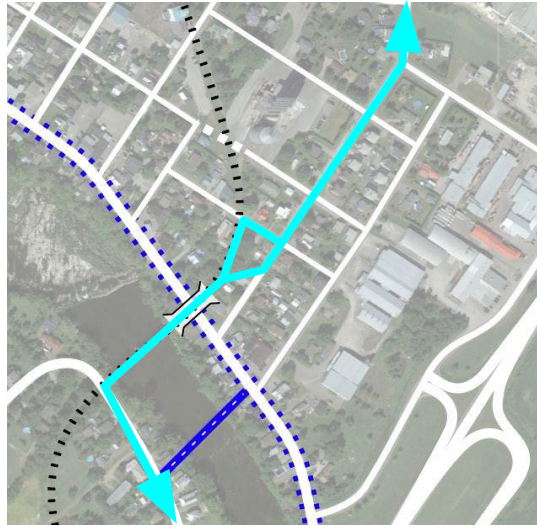
Défi #1: Liaison vers le pont

Monde idéal



Pont **imaginaire** dans le prolongement direct de l'avenue Jacques-Cartier

Option à considérer



Utilisation du pont ferroviaire pour **minimiser le détour et le dénivelé à franchir**, à partir de l'avenue Jacques-Cartier ou via Saint-Louis

Scénario de travail



Liaison avec le pont actuel, avec deux options à étudier:
1. Jacques-Cartier - Notre-Dame
2. Montcalm



Défi #1: Liaison vers le pont

Options

1. Jacques-Cartier - Notre-Dame



2. Avenue Montcalm



Avantages - Tracé direct sur la voie structurante qu'est l'avenue Jacques-Cartier

- Arrivée vis-à-vis du pont, sans emprunter Notre-Dame
- Emprise élargie entre Saint-Jean-Baptiste et Notre-Dame

Inconvénients - Conflit avec la présence de véhicules lourds sur Jacques-Cartier entre Morin et Saint-Paul
- Emprise limitée entre Saint-Louis et Notre-Dame
- Circulation sur les accotements cyclables de la rue Notre-Dame avec une convivialité moindre
- Dénivelé légèrement accru

- Détour de la voie structurante (gestion du changement de tracé pour les cyclistes)
- Emprise limitée entre Saint-Louis et Saint-Jean-Baptiste
- Conflit avec stationnement sur rue, et accès au garage Morin et à Cuisine Ambiance



Défi #1: Liaison vers le pont

Principaux défis et opportunités - Rue Notre-Dame



Une voie moins adaptée à l'ensemble des personnes en raison de l'aménagement cyclable limité (accotements uniquement avec conflits possibles), de l'intensité de la circulation, et du léger dénivelé.



Défi #1: Liaison vers le pont

Principaux défis et opportunités

Avenue Jacques-Cartier



Avenue Montcalm



Des défis de cohabitation avec la circulation des véhicules lourds, le stationnement sur rue, et les accès privés, particulièrement ceux des activités non résidentielles.



Défi #1: Liaison vers le pont

Options

1. Jacques-Cartier - Notre-Dame



Avantages - Tracé direct sur la voie structurante qu'est l'avenue Jacques-Cartier

Inconvénients

- Conflit avec la présence de véhicules lourds sur Jacques-Cartier entre Morin et Saint-Paul
- Emprise limitée entre Saint-Louis et Notre-Dame
- Circulation sur les accotements cyclables de la rue Notre-Dame avec une convivialité moindre
- Dénivelé légèrement accru

Option recommandée

2. Avenue Montcalm



- Arrivée vis-à-vis du pont, sans emprunter Notre-Dame

- Emprise élargie entre Saint-Jean-Baptiste et Notre-Dame

- Détour de la voie structurante (gestion du changement de tracé pour les cyclistes)

- Emprise limitée entre Saint-Louis et Saint-Jean-Baptiste

- Conflit avec stationnement sur rue, et accès au garage Morin et à Cuisine Ambiance



Pistes d'intervention

Défis à relever pour le corridor de l'avenue Jacques-Cartier

Un défi de réseau

1. Liaison vers le pont

Trois défis d'aménagement

2. Sélection du côté d'implantation
3. Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm
4. Traversée de la rue Notre Dame





Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Objectif:

Permettre une circulation la plus naturelle possible des personnes sur le sentier polyvalent en limitant les inconvénients pour l'ensemble des fonctions de la voie.



Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Considérations générales d'aménagement

AMÉNAGEMENT OPTIMAL

Pistes cyclables unidirectionnelles et trottoirs de chaque côté de la rue:

- **avantages:** une place pour chaque mode actif, avec des conflits limités
- **inconvénients:** espace requis (3 m de chaque côté), coûts, entretien

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

En l'absence de trottoir de chaque côté des rues et en raison de la présence d'aménagements similaires sur le territoire, un **sentier polyvalent** (circulation mixte et bidirectionnelle) peut être aménagé.

- **avantages:** espace requis moindre, polyvalence de l'infrastructure pour les modes actifs, continuité d'aménagement avec les infrastructures existantes.
- **inconvénients:** conflits de cohabitation entre les modes actifs et pour les personnes à mobilité réduite, conflits avec les véhicules aux intersections et aux accès privés, gestion plus délicate des changements de direction



Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Considérations générales d'aménagement

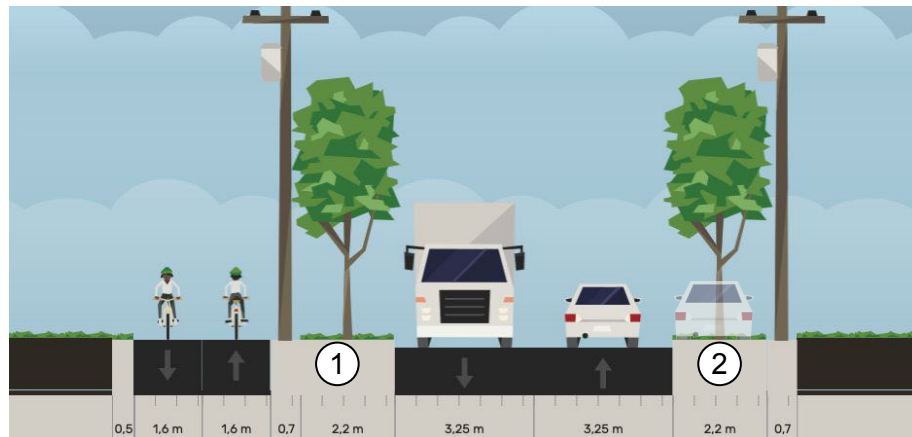
Modalités d'implantation variables selon:

- Emprise disponible
- Gestion des pentes et de l'écoulement
- Gestion des accès privés et des pentes nécessaires

Considérations importantes:

- Limiter les variations verticales (dans le sens du parcours) et les pentes latérales liées aux accès privés (bateaux pavés)
- Assurer une véritable séparation physique de la chaussée (bordure, banquette, zone tampon)
- Assurer la sécurité aux intersections (recul et dégagement)
- Tirer profit des opportunités de verdissement
- Encadrer le stationnement sur rue, lorsqu'offert, pour éviter un effet d'élargissement de la chaussée en l'absence de véhicules stationnés

Emprise minimale $\approx 13 \text{ m}^*$ / Emprise illustrée = 16 m



1. Zone tampon de protection et pour gérer les bateaux pavés
2. Bande flexible verdissement / stationnement

*incluant la conservation d'un côté de stationnement





Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Critères d'analyse

- Nombre d'intersections à sécuriser
- Continuité avec les aménagements existants
- Conflits avec les entrées charretières
- Impact sur le stationnement sur rue
- Accessibilité depuis les rues transversales
- Accessibilité pour les activités riveraines

Tronçons analysés

- Avenue Jacques-Cartier (de Chaput à Morin)
- Avenue Montcalm (de Morin à Notre-Dame)

Rappel de l'objectif:

Permettre une circulation **la plus naturelle possible** des personnes sur le sentier polyvalent en limitant les inconvénients pour l'ensemble des fonctions de la voie.

Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Avenue Jacques-Cartier

	Opt. A Côté nord (village)	Opt. B Côté sud (route 235)
Intersections à sécuriser	4: Sansoucy, A. Tétreault, G. Nolin et Saint-Jean	2: Chaput, Sansoucy
Continuité avec les aménagements existants	Continuité directe avec piste de la rue Chaput	Traversée nécessaire de Jacques-Cartier pour relier la piste de la rue Chaput
Conflits avec les entrées charretières	~ 16	~ 11
Impact sur le stationnement	Modéré (possibilités de stationnement limitées par les entrées charretières)	Important
Accessibilité depuis les rues transversales	4: Sansoucy, A. Tétreault, G. Nolin et Saint-Jean	1: Sansoucy
Accessibilité directe pour les activités riveraines	Importante : tissu résidentiel continu + accès direct à un parc	Limitée : parcours bordant en grande partie un terrain industriel



Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Avenue Jacques-Cartier

	Opt. A Côté nord (village)	Opt. B Côté sud (route 235)
Intersections à sécuriser	4: Sansoucy, A. Tétreault, G. Nolin et Saint-Jean	2: Chaput, Sansoucy
Continuité avec les aménagements existants	Continuité directe avec piste de la rue Chaput	Traversée nécessaire de Jacques-Cartier pour relier la piste de la rue Chaput
Conflits avec les entrées charretières	~ 16	~ 11
Impact sur le stationnement	Modéré (possibilités de stationnement limitées par les entrées charretières)	Important
Accessibilité depuis les rues transversales	4: Sansoucy, A. Tétreault, G. Nolin et Saint-Jean	1: Sansoucy
Accessibilité directe pour les activités riveraines	Importante : tissu résidentiel continu + accès direct à un parc	Limitée : parcours bordant en grande partie un terrain industriel
	Option recommandée	



Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Avenue Montcalm

	Opt. A Côté nord (village)	Opt. B Côté sud (route 235)
Intersections à sécuriser	4: Saint-Louis, Saint-Paul, Saint-Jean-Baptiste et Notre-Dame	1: Notre-Dame
Continuité avec les aménagements existants	Alignement du sentier polyvalent et du pont cyclo-piéton	Sentier polyvalent désaxé du pont.
Conflits avec les entrées charretières	9 résidentielles + stationnement commercial (garage Morin)	6 résidentielles + ~ 3 industrielles
Impact sur le stationnement	Modéré	Important
Accessibilité depuis les rues transversales	3: Saint-Louis, Saint-Paul, Saint-Jean-Baptiste	0
Accessibilité directe pour les activités riveraines	Importante : tissu résidentiel avec présence d'immeubles multilogements	Faible : absence de tissu résidentiel



Défi #2: Sélection du côté d'implantation

Avenue Montcalm

	Opt. A Côté nord (village)	Opt. B Côté sud (route 235)
Intersections à sécuriser	4: Saint-Louis, Saint-Paul, Saint-Jean-Baptiste et Notre-Dame	1: Notre-Dame
Continuité avec les aménagements existants	Alignement du sentier polyvalent et du pont cyclo-piéton	Sentier polyvalent désaxé du pont.
Conflits avec les entrées charretières	9 résidentielles + stationnement commercial (garage Morin)	6 résidentielles + ~ 3 industrielles
Impact sur le stationnement	Modéré	Important
Accessibilité depuis les rues transversales	3: Saint-Louis, Saint-Paul, Saint-Jean-Baptiste	0
Accessibilité directe pour les activités riveraines	Importante : tissu résidentiel avec présence d'immeubles multilogements	Faible : absence de tissu résidentiel
	Option recommandée	



Pistes d'intervention

Défis à relever pour le corridor de l'avenue Jacques-Cartier

Un défi de réseau

1. Liaison vers le pont

Trois défis d'aménagement

2. Sélection du côté d'implantation
3. Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm
4. Traversée de la rue Notre Dame



Pistes d'intervention



Défi #3: Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm

Objectif:

Assurer un parcours simple, le plus intuitif et sécuritaire possible pour le changement de rue:

- Éviter les changements de côté de rue sans changement de direction
- Limiter le nombre de franchissement de rues
- Réduire et gérer les conflits avec la circulation de véhicules lourds

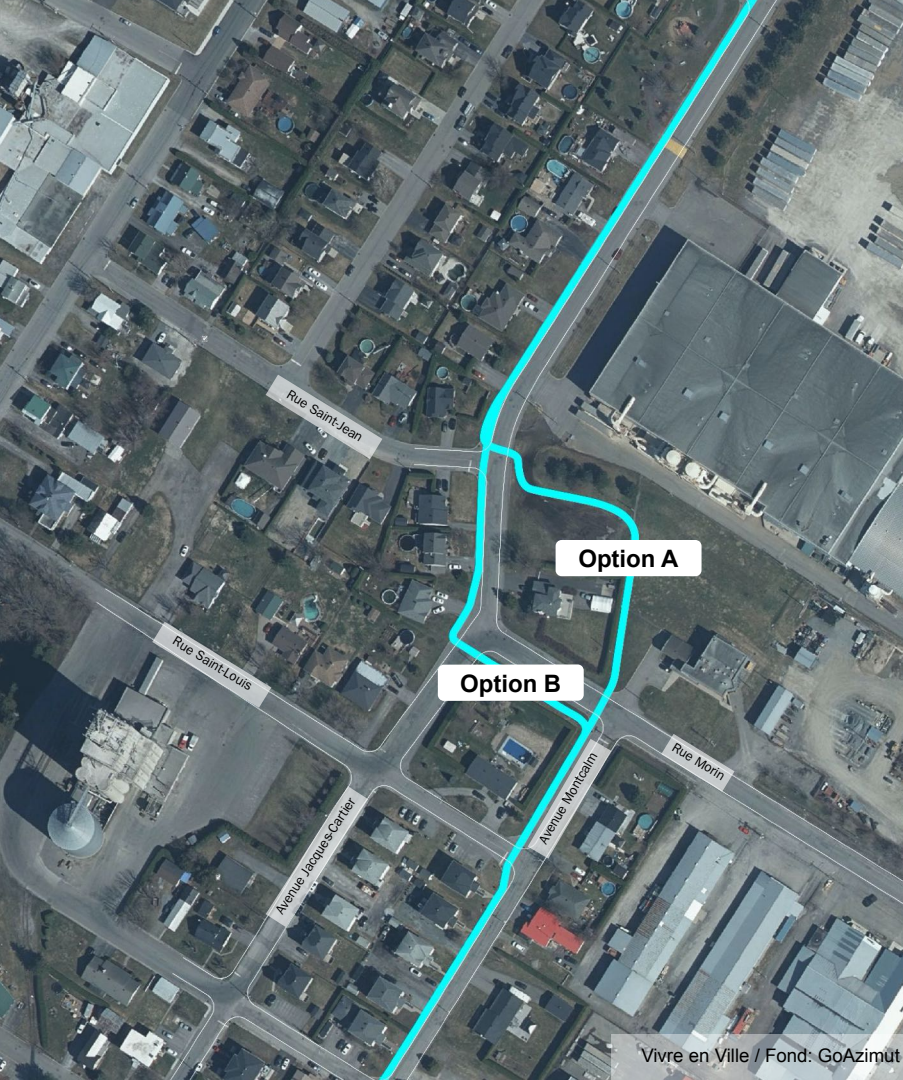


Pistes d'intervention



Défi #3: Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm

Options non retenues:



Double traversée inutile par rapport à option A



Changement de direction non significatif, avec plus de risque de non respect du tracé



Double traversée inutile par rapport à option B

Pistes d'intervention



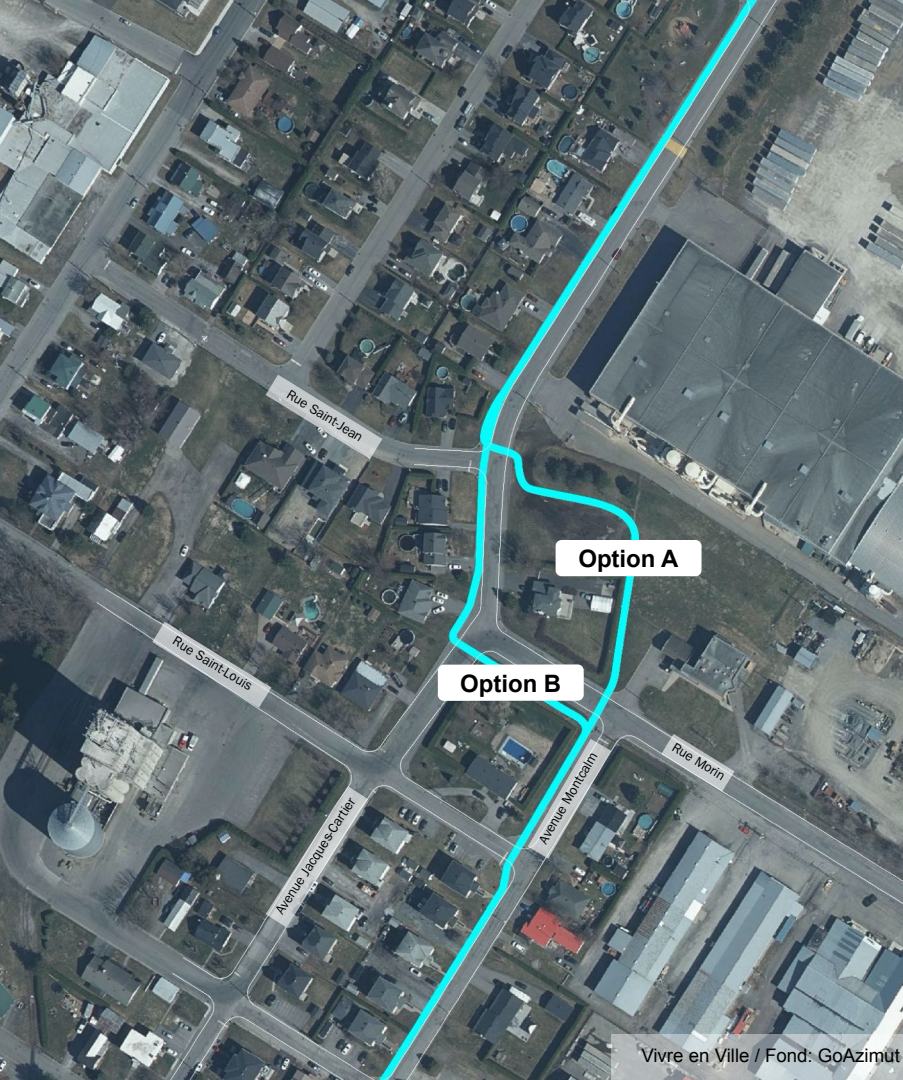
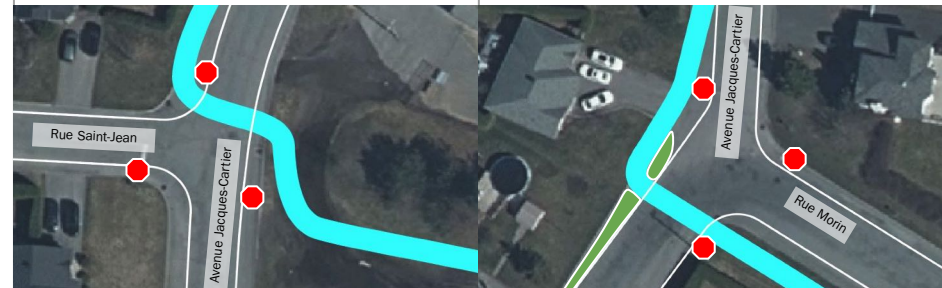
Défi #3: Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm

Option A Parcours sur des terrains du Groupe Lacasse et de la Municipalité	Option B Parcours via rue Morin
Parcours hors rue, mieux protégé des conflits avec les véhicules	Aménagement facilité sur l'emprise publique
Acquisition de terrain et aménagements spécifiques hors rue, et entretien dédié Réaménagement de l'intersection Morin/Montcalm	Défi lié à la proximité de l'entrée charretière Conflit possible avec virage des véhicules lourds

Recommandation pour le franchissement de l'avenue Jacques-Cartier

Privilégier le **franchissement à l'est** de la rue Saint-Jean (côté usine Lacasse) pour éviter une traversée en deux temps

Aménager un **gonflement** permettant aux cyclistes de franchir la voie avec une bonne visibilité



Pistes d'intervention

Défis à relever pour le corridor de l'avenue Jacques-Cartier

Un défi de réseau

1. Liaison vers le pont

Trois défis d'aménagement

2. Sélection du côté d'implantation
3. Transition entre l'avenue Jacques-Cartier et l'avenue Montcalm
4. Traversée de la rue Notre Dame





Défi #4: Traversée de la rue Notre Dame

OBJECTIF

Assurer la sécurité réelle et perçue lors de la traversée de la rue Notre-Dame:

- Ralentissement des véhicules (effet de seuil marquant l'entrée du secteur urbain)
- Réduction des distances à franchir
- Amélioration de la visibilité des différents modes



Défi #4: Traversée de la rue Notre Dame

OBJECTIF

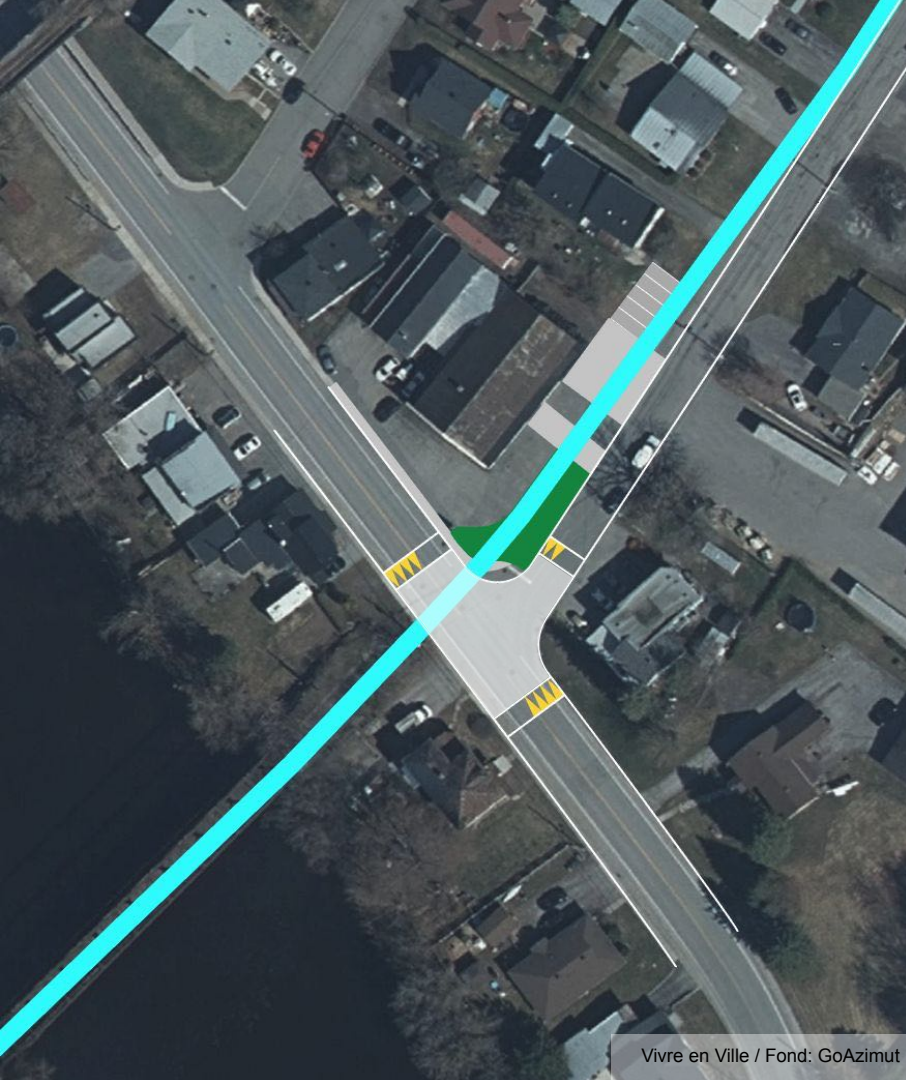
Assurer la sécurité réelle et perçue lors de la traversée de la rue Notre-Dame:

- Ralentissement des véhicules (effet de seuil marquant l'entrée du secteur urbain)
- Réduction des distances à franchir
- Amélioration de la visibilité des différents modes

MOYENS

Ajout de banquettes végétalisées délimitant les espaces de circulation active et véhiculaire et le stationnement et les du garage Morin (actuellement aménagés sur l'emprise publique)

Création d'une intersection surélevée et matérialisée par une texture ou un matériau distinct, intégrant la traverse cyclo-piétonne.



Défi #4: Traversée de la rue Notre Dame

Inspirations d'aménagement

Traverse prioritaire



Rétrécissement



Surélévation



Jeu de texture



Vision à long terme





Vision à long terme

Amélioration des conditions de déplacement actifs sur l'ensemble du territoire urbanisé

Augmenter les possibilités pour rejoindre les principaux axes déjà aménagés de manière sécuritaire pour une grande partie de la population

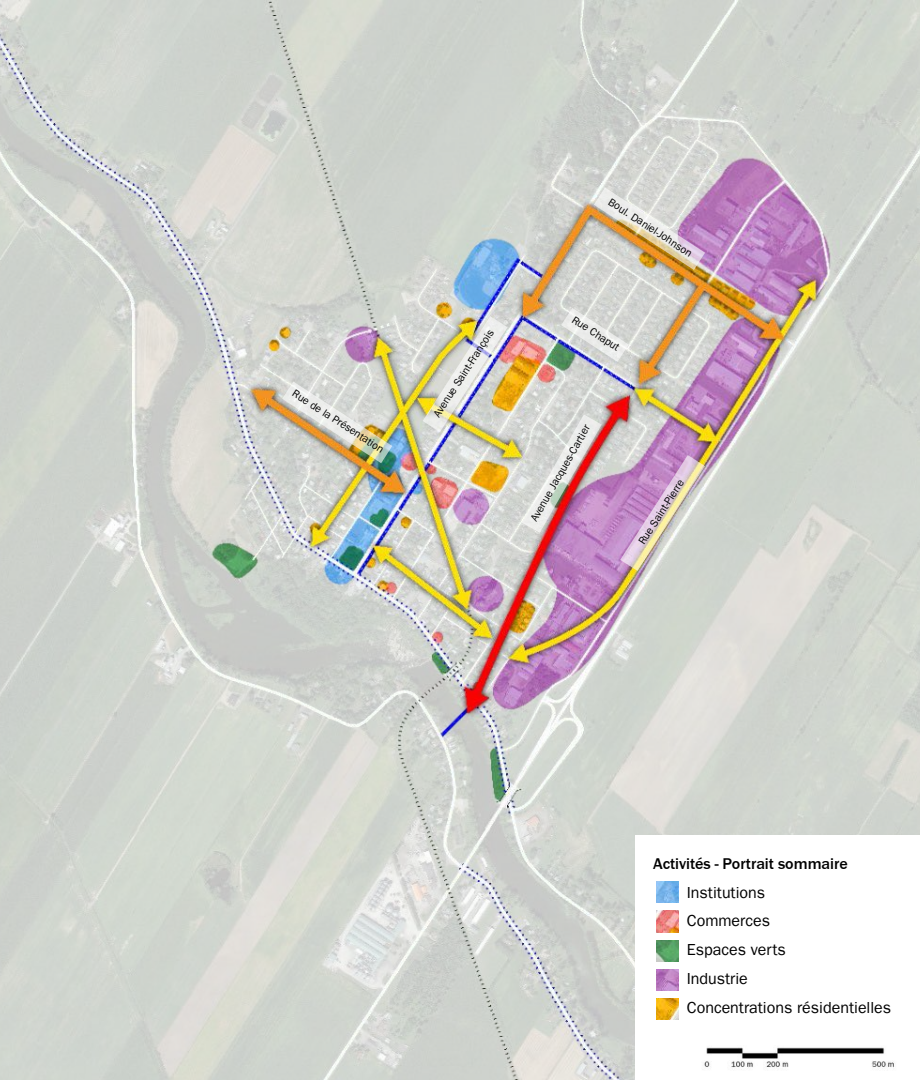
Priorité 1 - «Bouclage» Jacques-Cartier

Priorité 2 - Extensions vers secteurs non desservis:

- Avenue Saint-François
- Boulevard Daniel-Johnson
- Rue de la Présentation

Priorité 3 - Maillage local et desserte de la zone industrielle

- Rue Saint-Louis
- Voie ferrée entre les rues Saint-Louis et Martin
- Rue Lafontaine, prolongée jusqu'à Nichols
- Rue Phaneuf, prolongée jusqu'au prolongement de la rue Lafontaine
- Rue Saint-Pierre
- Rue Chaput (vers rue Saint-Pierre)



Complément

Sécurisation de l'intersection du rang Émileville
et de la route 235

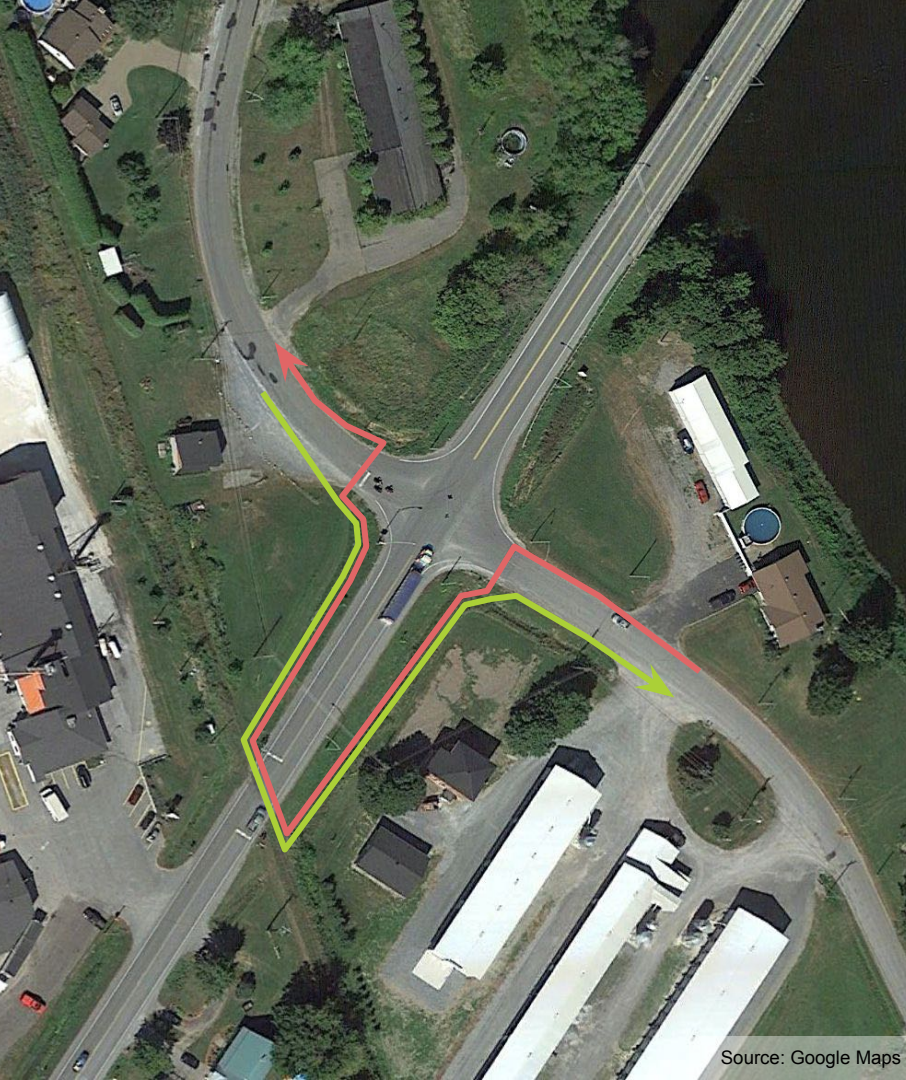




Intersection Émileville - Route 235

Situation actuelle

- Intersection très large avec rayons de virage importants
- Parcours cyclotouristique populaire sur accotements cyclables
- Aucune mesure de protection pour les cyclistes



Source: Google Maps

Intersection Émileville - Route 235

Évaluation de l'option d'un passage situé au croisement de l'emprise ferroviaire et de la route 235

■ Détour envisageable pour les cyclistes en direction sud.

■ Impose une double traversée du rang Émileville pour les cyclistes en direction nord.

= **parcours non réaliste** car non cohérent avec les comportements naturels liés à la présence d'accotements cyclables sur le rang Émileville

Note: cette réflexion ne vaut qu'en considérant le maintien des aménagements existants (sans aménagement cyclable de la voie ferrée)



Intersection Émerville - Route 235

Objectifs de la proposition

Sécuriser et faciliter la traversée des cyclistes circulant sur le rang d'Émerville:

- Améliorer la visibilité des cyclistes
- Limiter l'exposition au risque de collision
- Susciter un ralentissement des véhicules
- Augmenter la vigilance des personnes au volant

Principe d'intervention:

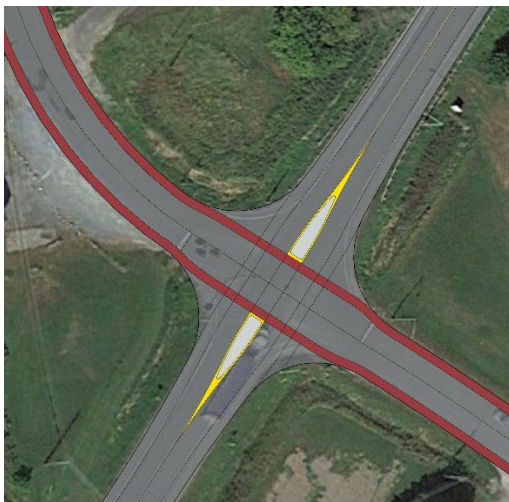
Intégration d'îlots médians pour:

- permettre une **traversée en deux temps**,
- souligner l'intersection et inciter les véhicules à adopter une **vitesse adéquate**.

Intersection Émleville - Route 235

Propositions sommaires* d'aménagement avec îlots médians

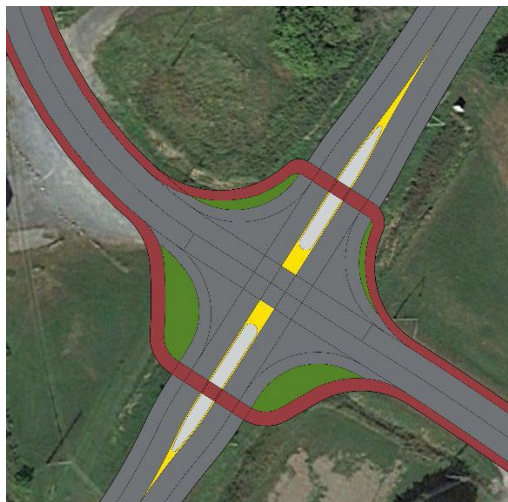
1. Simple avec îlots



Changements limités sur l'emprise et la chaussée

Protection modérée des cyclistes en tête d'îlot

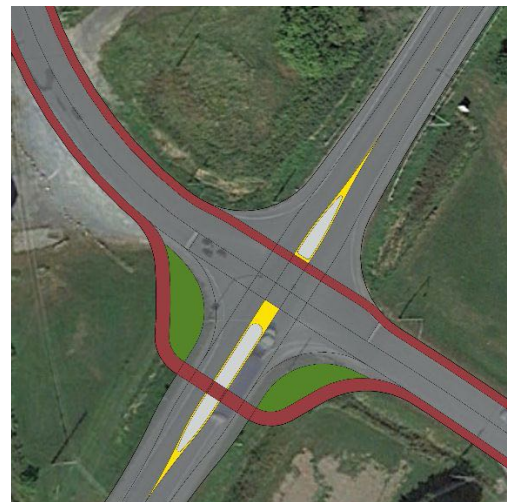
2. Passages reculés et protégés



Recul des traversées pour réduire la distance à franchir

Protection accrue des cyclistes sur l'îlot

3. Hybride



Option envisageable en cas d'incompatibilité du recul du passage du côté du pont (pente et largeur d'aménagement)



*Esquisses préliminaires, sous réserve de validations techniques



Réseau cyclable de Saint-Pie

Portrait-diagnostic et propositions d'interventions

Pierre-Yves Chopin, conseiller, aménagement et mobilité
Benjamin Docquiere, conseiller, nouvelles mobilités et électrification

Présentation finale

Suivez-nous sur

