



Plan de Transport

Présentation publique

Peter Allaby, P. Eng.

Le 25 novembre 2013



-- Aperçu

- Objectifs de l'étude
- Caractéristiques du réseau routier
- Évaluation des améliorations majeures
- Implantation d'un plan pour amélioration de la circulation
- Réseau de transport actif
- Implantation du plan de transport actif

-- Objectifs de l'étude

- Identifier les besoins futurs du réseau routier;
- Identifier les opportunités pour agrandir le système de sentiers existant;
- Identifier les rues qui pourraient incorporer des options pour voies cyclables, trottoirs plus large ou sentiers;
- Développement de sections typiques pour les rues pour incorporer des éléments de transport actif;
- Plan d'implémentation des améliorations sur une période de planification de 5 à 10 ans;

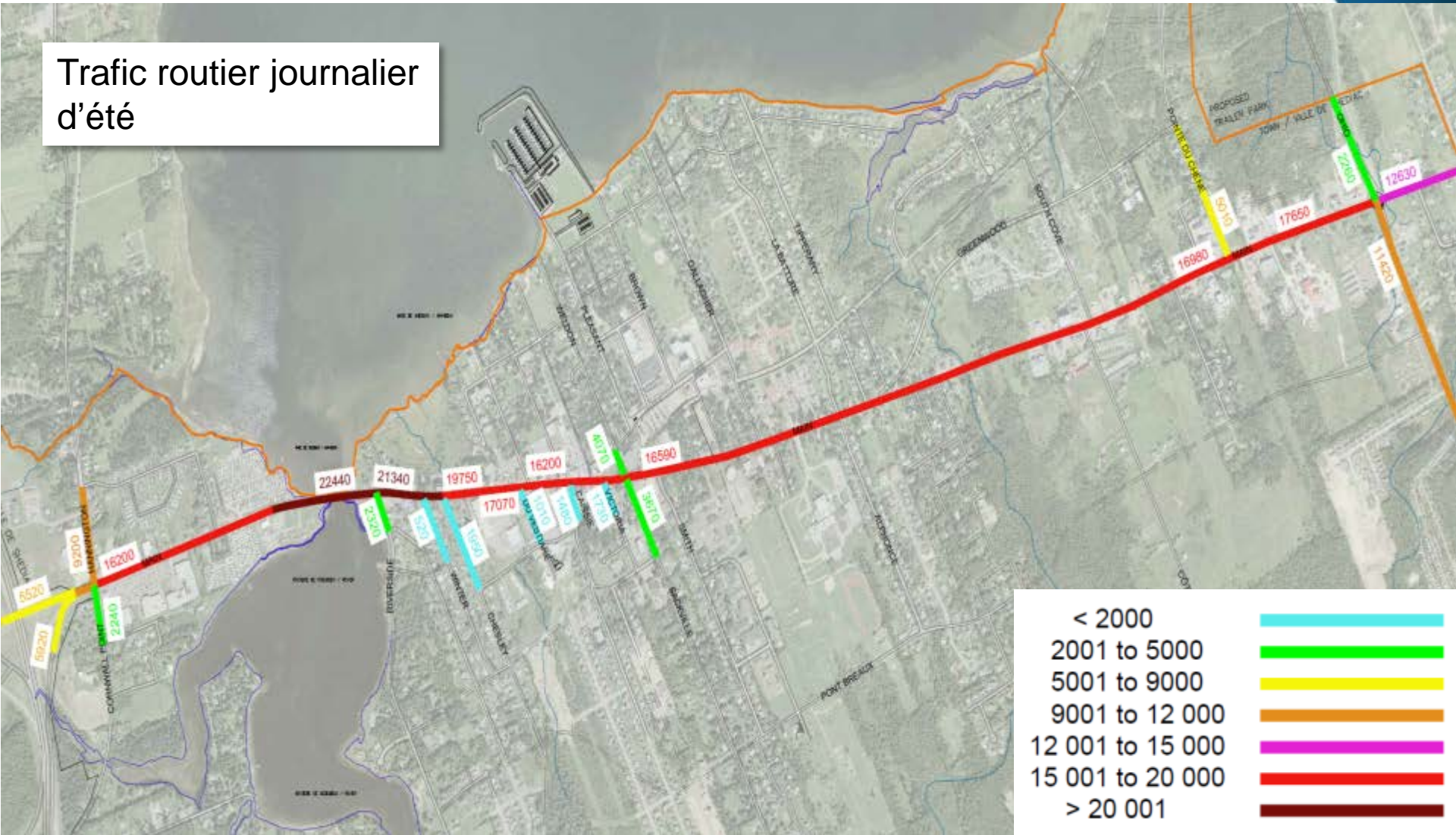
A photograph of a road scene. In the foreground, a concrete sidewalk runs along the right side of a road. A red fire hydrant is visible on the grass. A signpost holds two signs: a yellow diamond-shaped pedestrian crossing sign and a rectangular sign with a black and white striped border containing the text 'NOUVEAU' and 'NEW' in yellow. The road is paved and has a white line marking. In the background, there are trees, utility poles, and a cloudy sky. A semi-transparent grey box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

Caractéristiques du réseau routier

Conditions existantes

Volumes existants

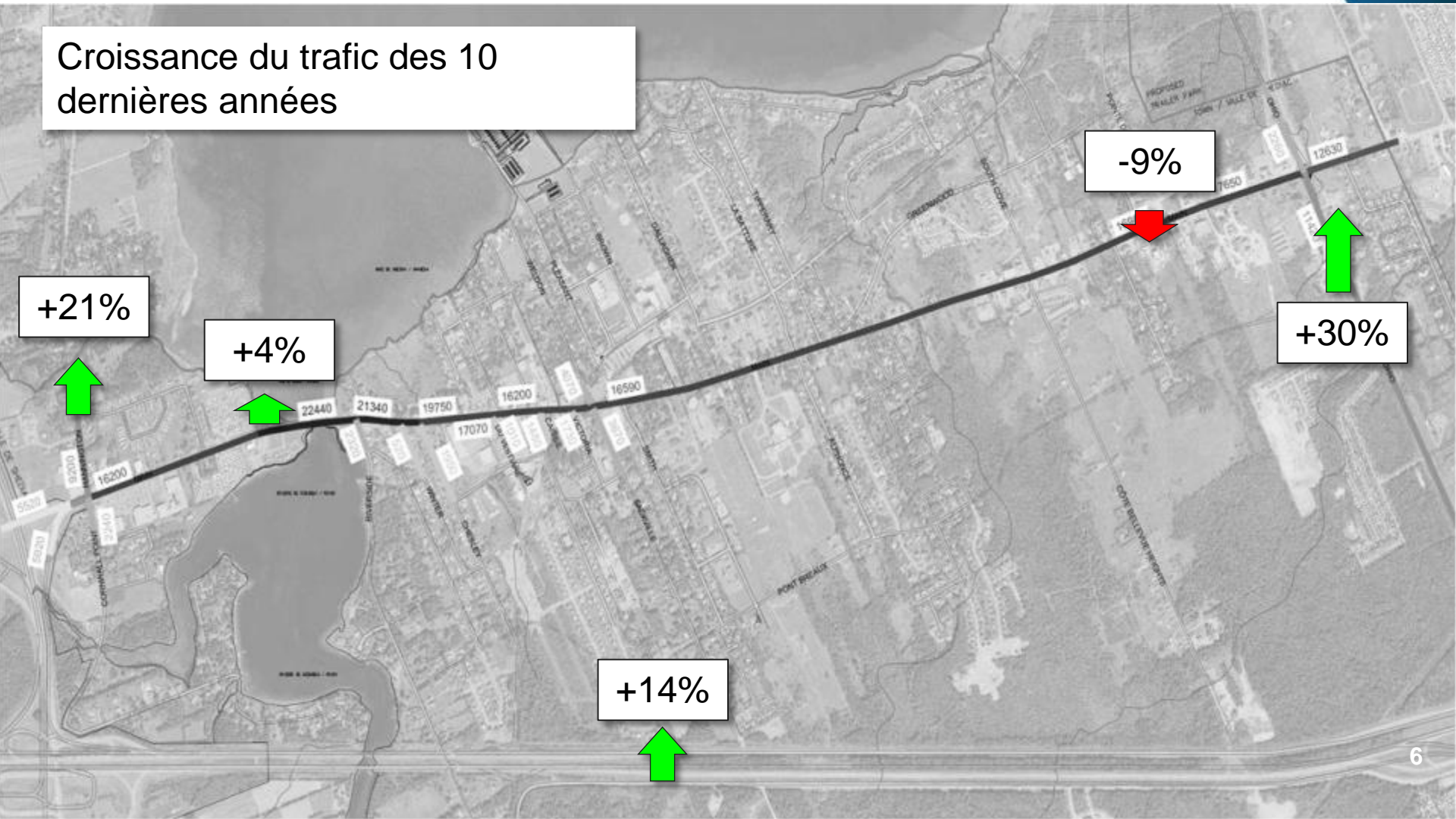
Trafic routier journalier d'été



Conditions existantes

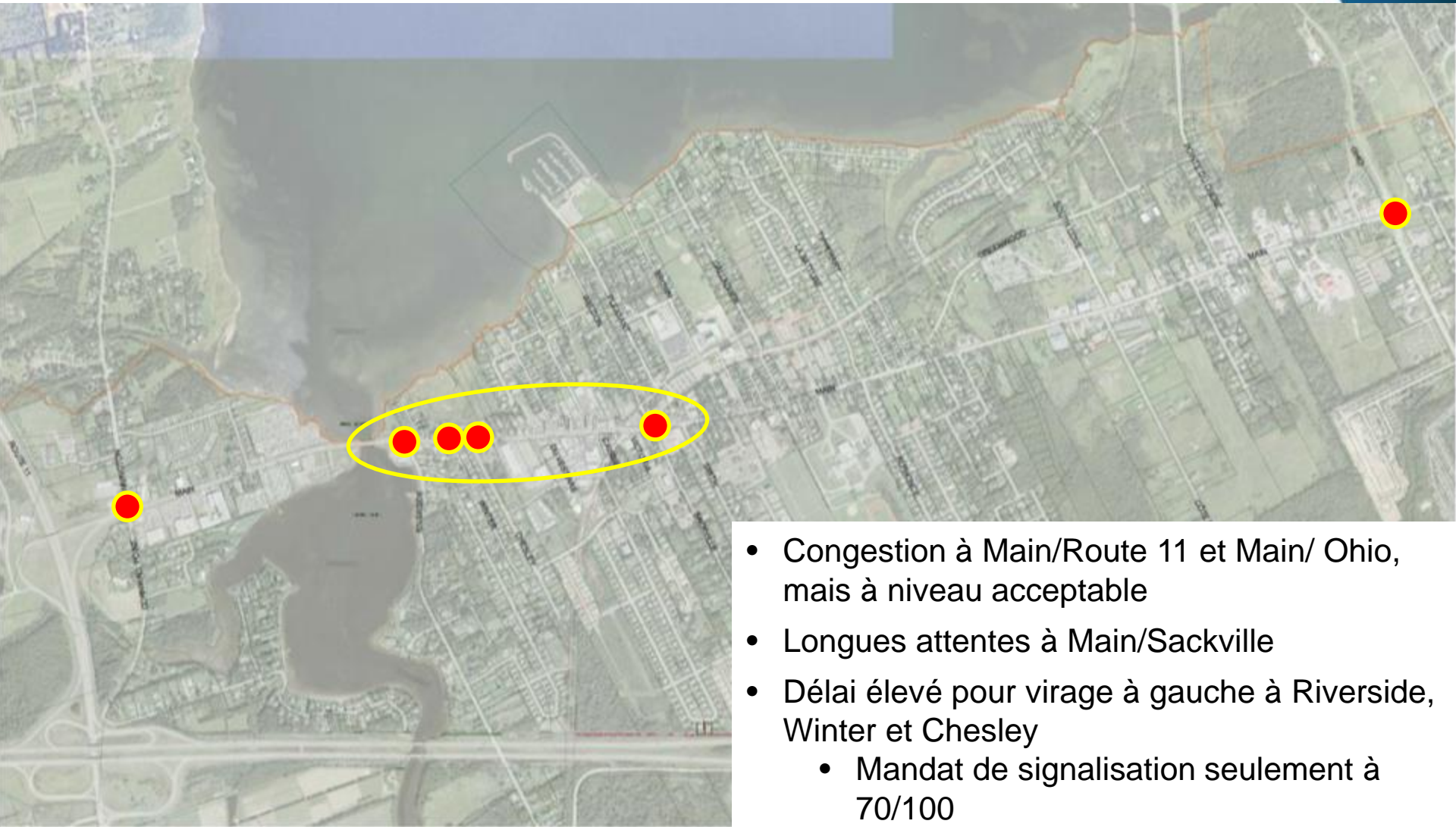
Tendances de croissance du trafic

Croissance du trafic des 10 dernières années



Conditions existantes

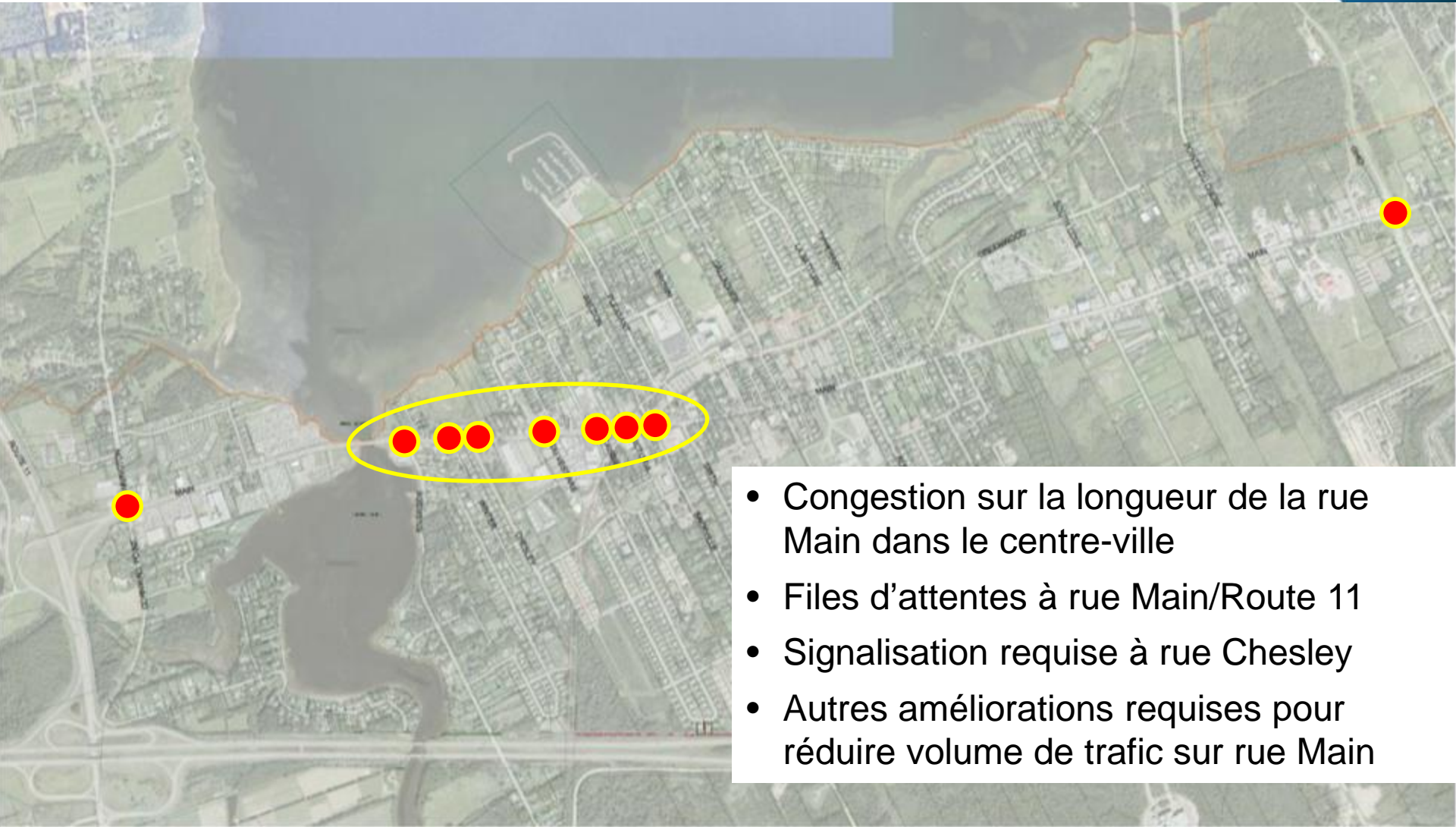
Endroits de congestion ou de délai élevé



- Congestion à Main/Route 11 et Main/ Ohio, mais à niveau acceptable
- Longues attentes à Main/Sackville
- Délai élevé pour virage à gauche à Riverside, Winter et Chesley
 - Mandat de signalisation seulement à 70/100

Conditions futures (2023)

Endroits de congestion ou de délai élevé



- Congestion sur la longueur de la rue Main dans le centre-ville
- Files d'attente à rue Main/Route 11
- Signalisation requise à rue Chesley
- Autres améliorations requises pour réduire volume de trafic sur rue Main

-- Conditions existantes et futures

Sommaire

- Volume de trafic élevé sur rue Main durant la période estivale;
- Difficulté de virage à gauche sur rue Main à partir des rues secondaires et entrées de cours;
- Signalisation non mandatée pour conditions existantes, mais tout probable requise dans 10 prochaines années;
- Manque d'un corridor routier d'est en ouest, ce qui cause un surplus de trafic sur la rue Main;
- Besoin apparent d'un 3e accès à la route 15, avec un lien aussi direct que possible au centre-ville.



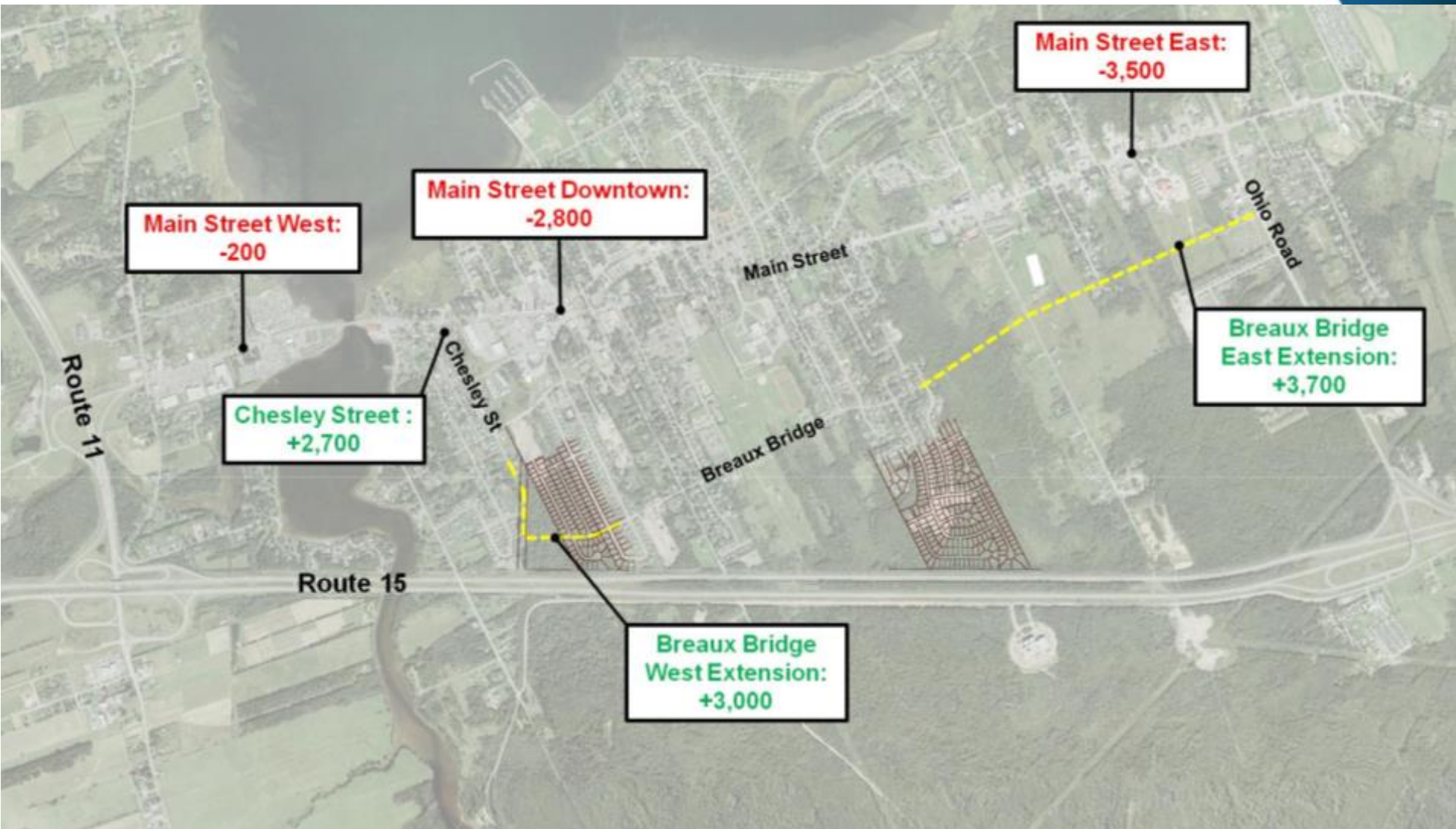
Évaluation des améliorations majeures

Évaluation des améliorations majeures

- Les améliorations suivantes ont été évaluées en fonction de l'impact sur la circulation routière:
 - **Extension de la rue Breaux Bridge**
 - **Extension de la rue Chesley jusqu'à la rue Breaux Bridge**
 - **3^e accès à la route 15**

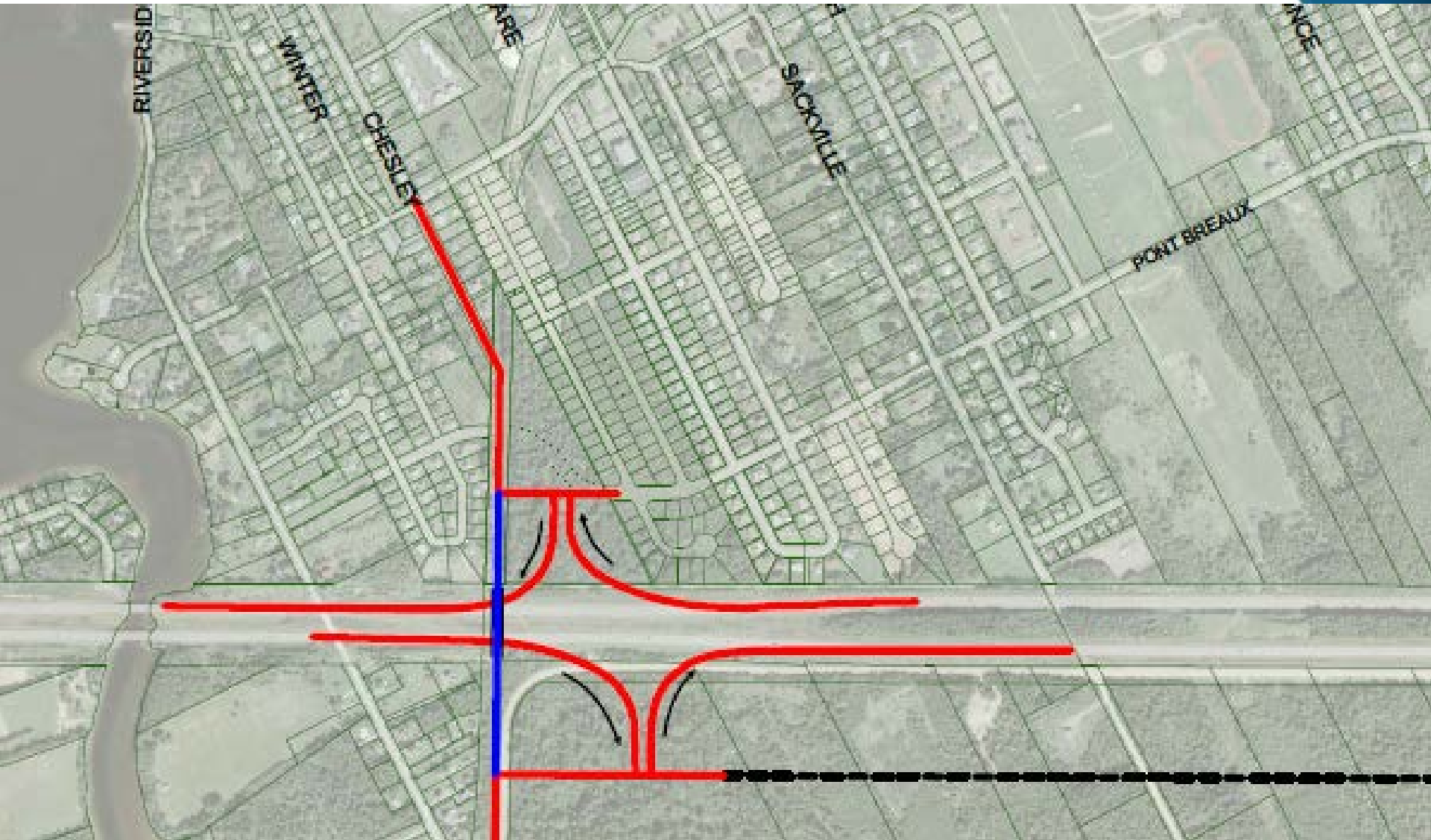
Évaluation des améliorations majeures

Extension des rues Breaux Bridge et Chesley



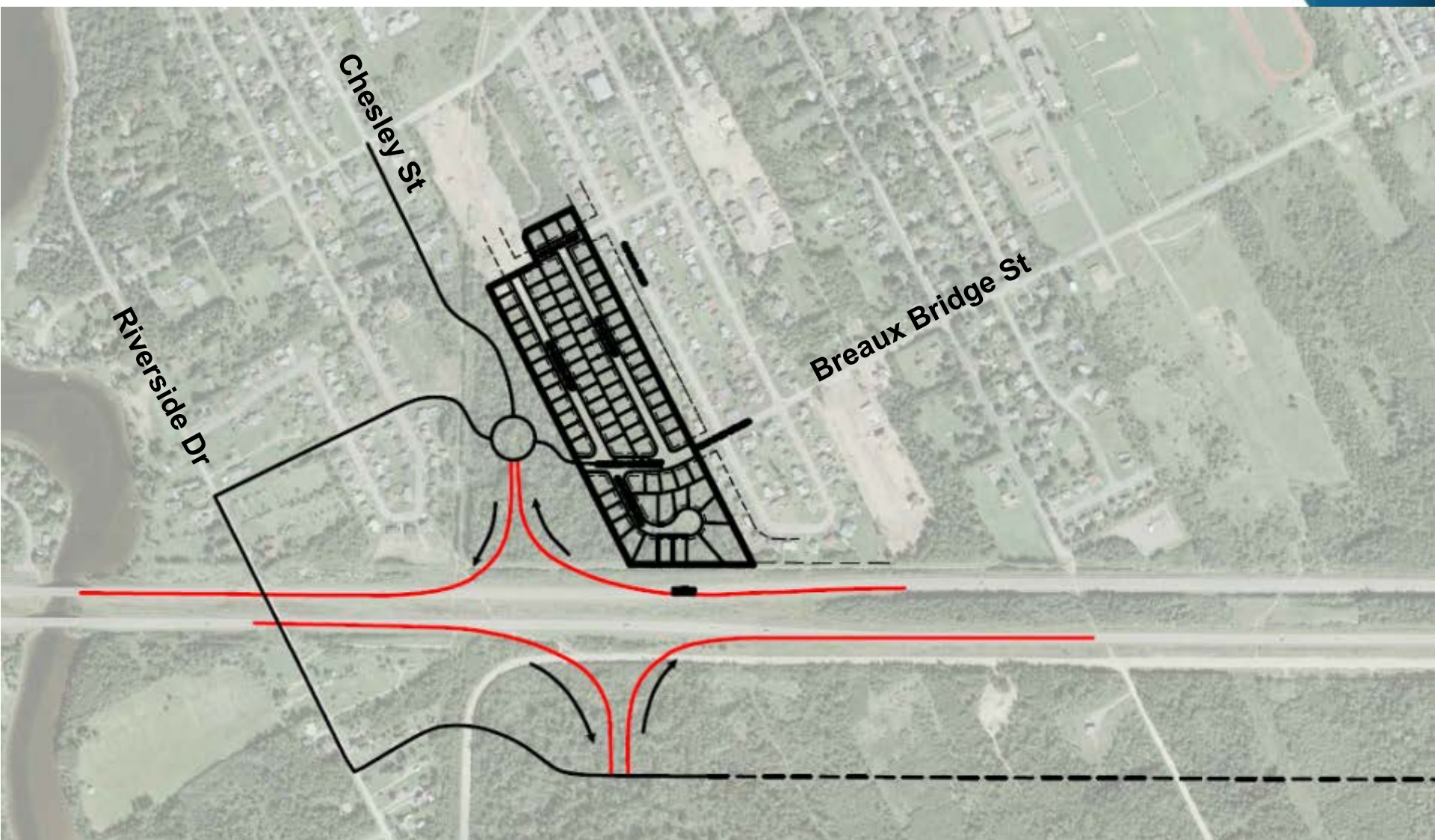
Évaluation des améliorations -- majeures

3^e ACCÈS À LA ROUTE 15 – CONCEPT 1A



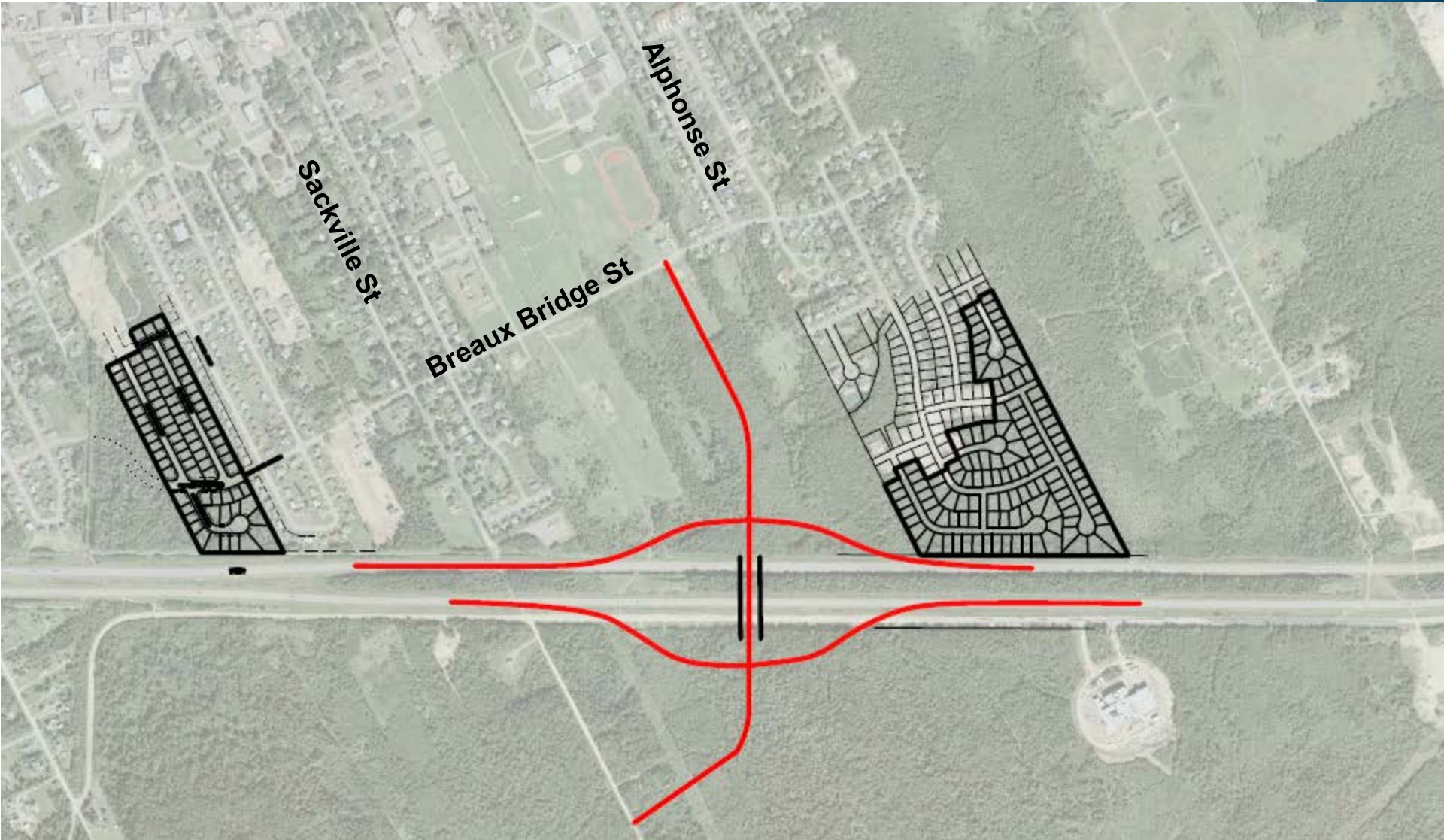
Évaluation des améliorations -- majeures

3^e accès à la route 15 – CONCEPT 1B



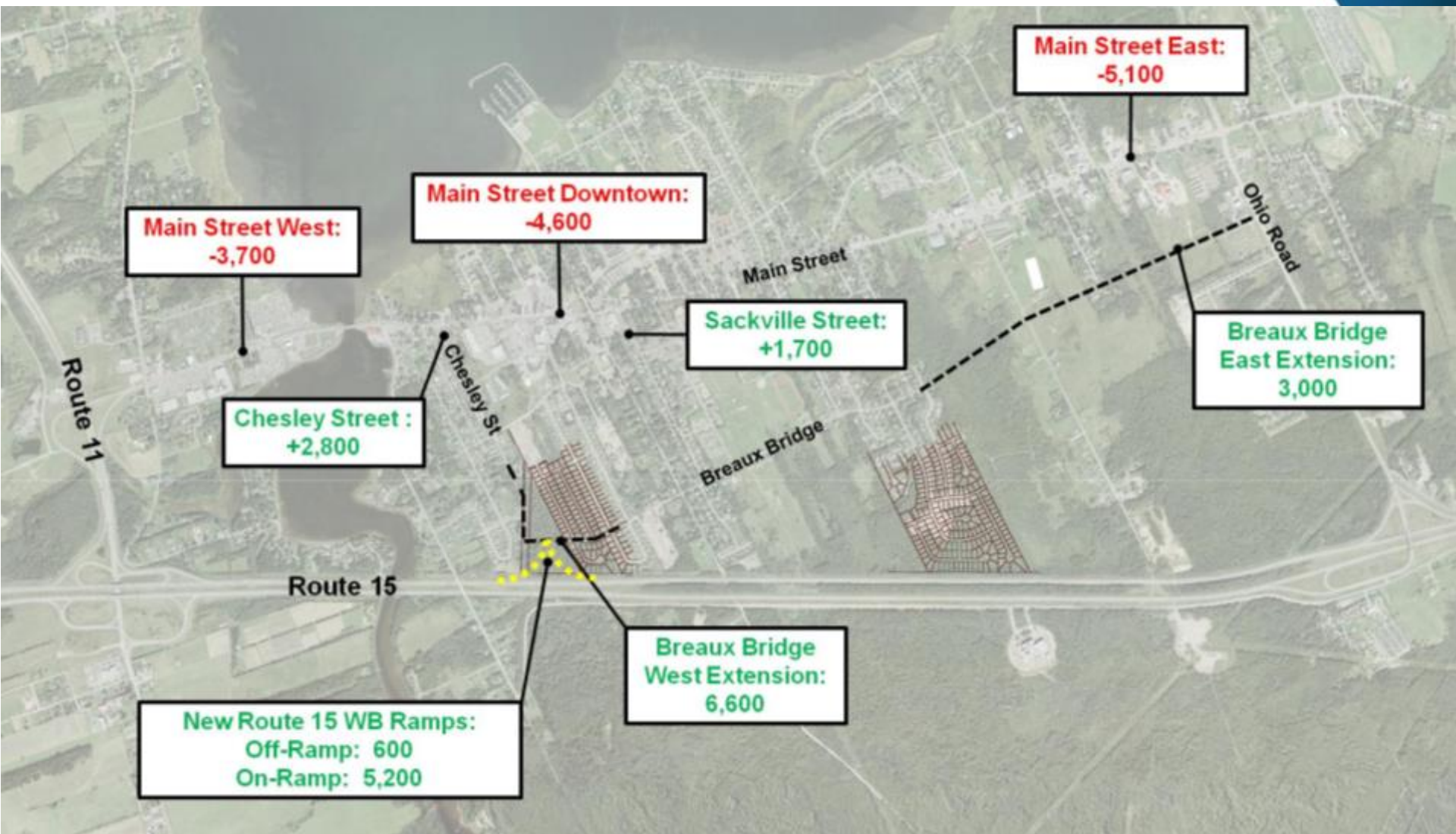
Évaluation des améliorations -- majeures

3^e accès à la route 15 – CONCEPT 2



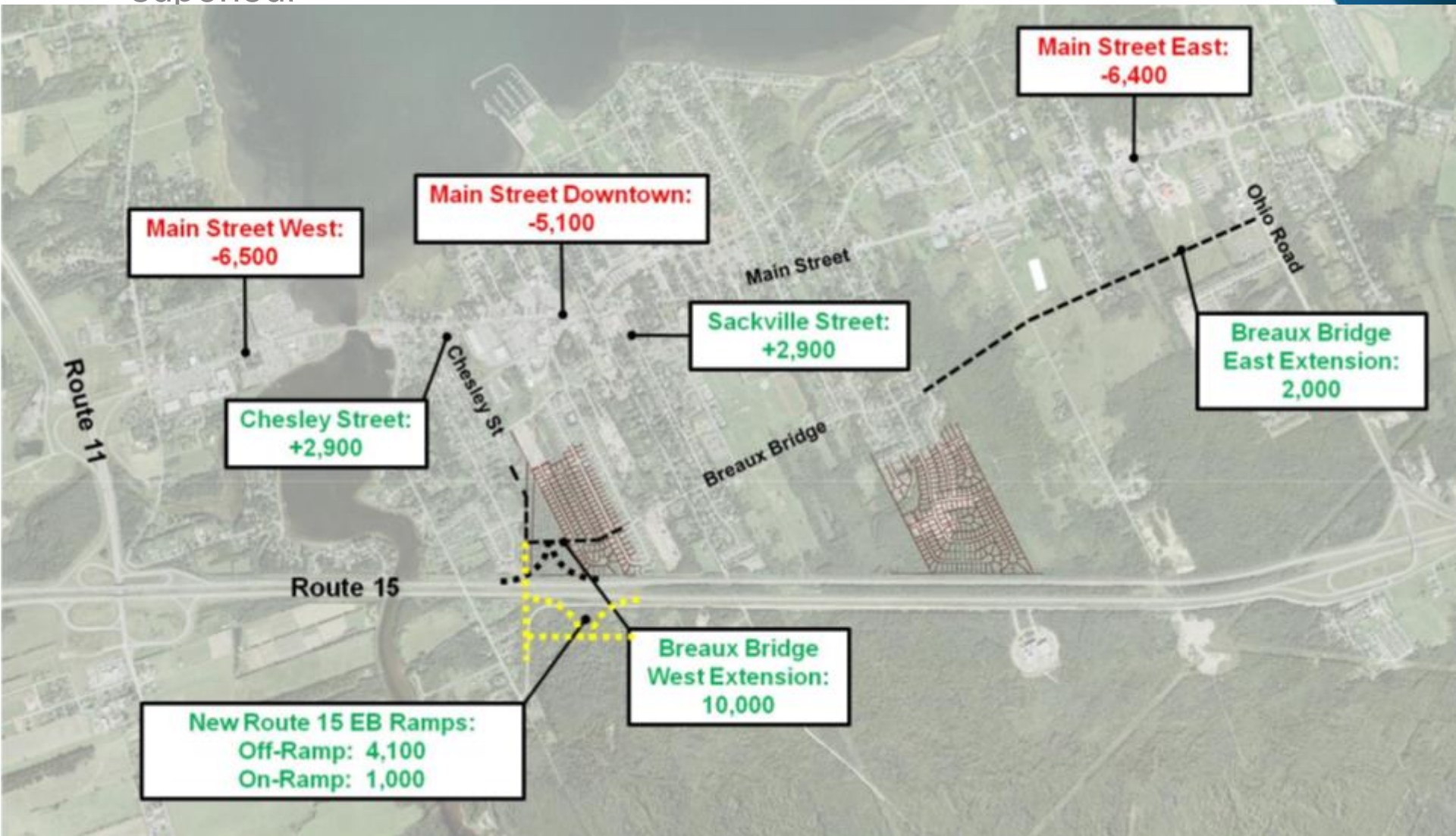
Évaluation des améliorations majeures

3^e accès à la route 15 – Bretelles en direction ouest



Évaluation des améliorations majeures

3^e accès à la route 15 – Bretelles en direction est et passage supérieur





**Plan d'exécution :
améliorations apportées à la
circulation**

Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

Aperçu

- Les améliorations recommandées ont été classées par ordre de priorité dans les périodes d'exécution suivantes afin de contribuer à la planification des dépenses en capital.
 - Immédiatement (de 0 à 2 ans)
 - Court terme (de 2 à 5 ans)
 - De moyen à long terme (de 5 à 10 ans et plus)
- On prépare aussi des opinions liées aux coûts de construction probables pour chaque amélioration au sein du plan de cinq ans.

Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

Mises à niveau des feux de circulation

De 0 à 2 ans

- On recommande plusieurs mises à niveau de l'équipement des feux de circulation et des délais.
- Elles devraient être effectuées immédiatement.
- Les coûts sont très faibles.

Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

Rue Main/Rue Sackville

De 0 à 2 ans	1. Installer une bretelle vers la droite et une île	60 000 \$
	2. Rallonger la voie gauche de virage direction ouest	1 000 \$



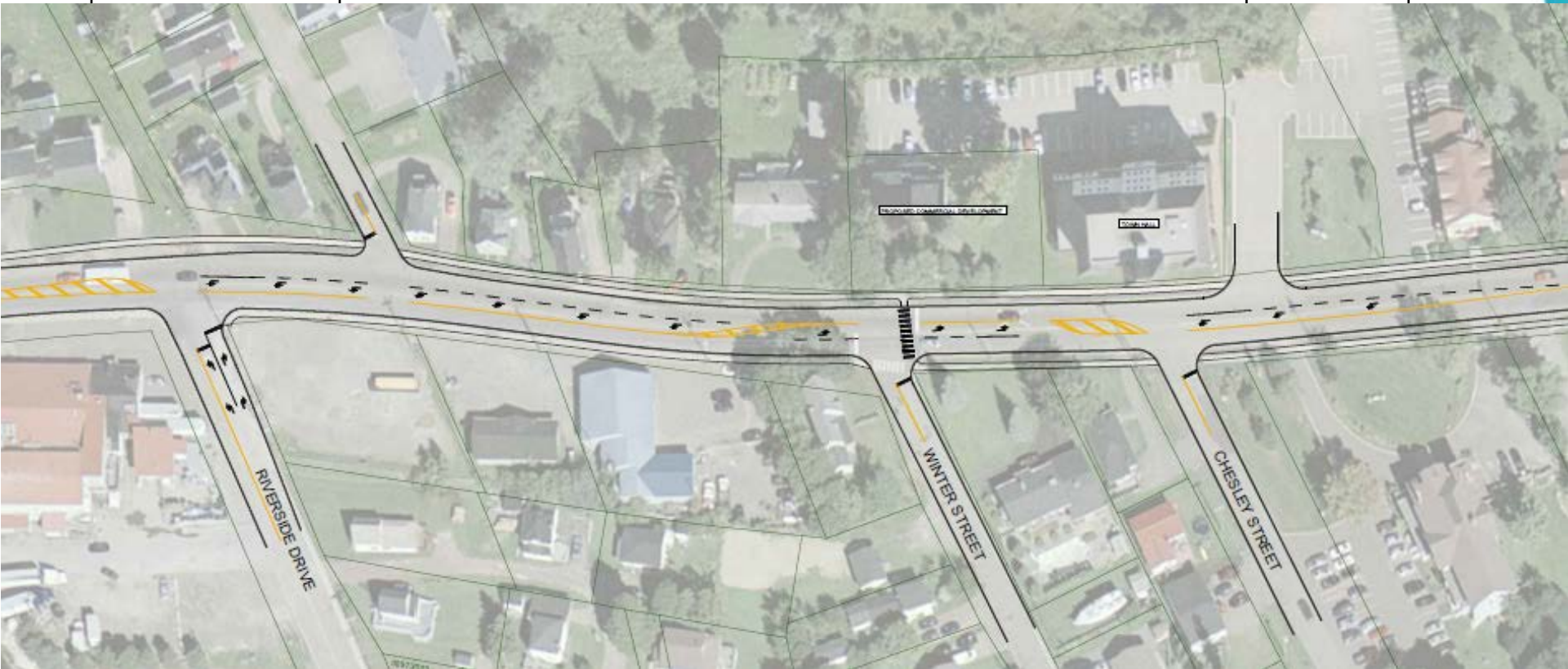
Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

Voies de virage vers la gauche sur la rue Main

**De 0 à 2
ans**

Repeindre la rue Main pour fournir des voies de virage vers la gauche sur la promenade Riverside, la rue Chesley et le nouvel accès commercial situé à l'ouest de l'hôtel de ville.

3 000 \$



Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

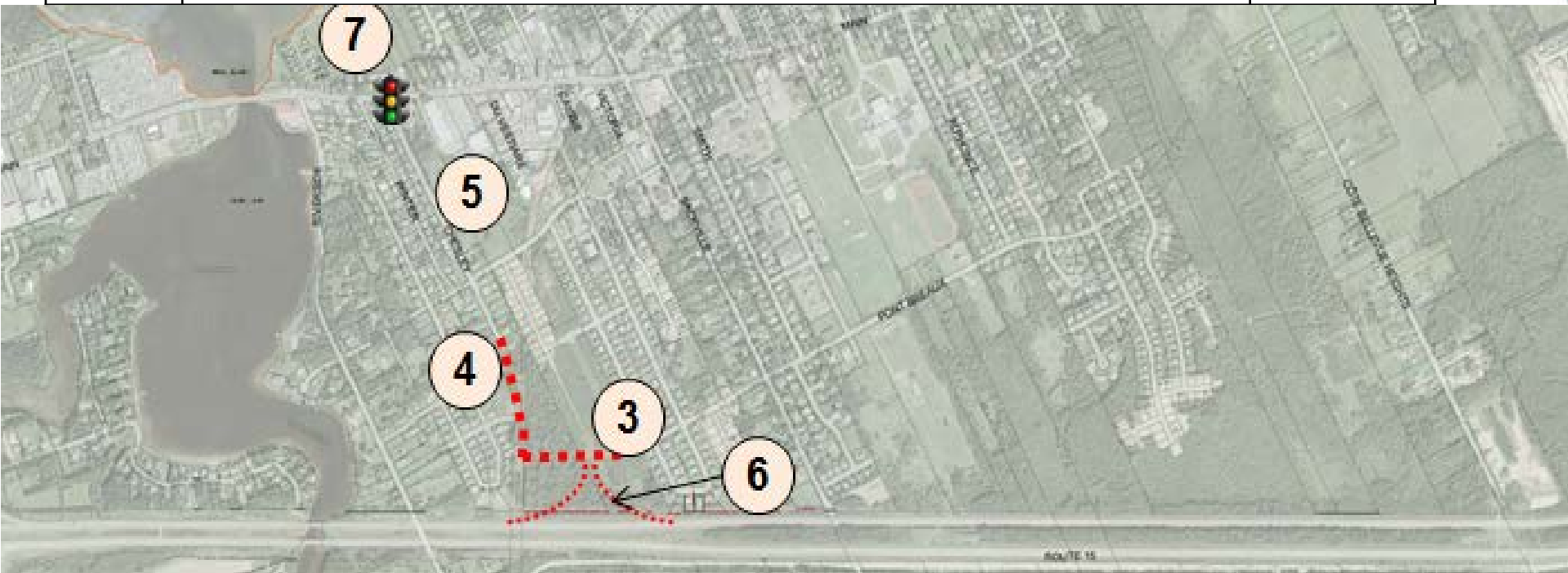
3^e accès à la route 15

De 0 à 2 ans	1. Lancer une étude de planification fonctionnelle/de préconception afin de mettre au point l'emplacement et la conception d'un nouvel accès à la route 15.
	2. Obtenir l'emprise requise.

Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

3^e accès à la route 15

De 2 à 5 ans	3. Construire l'extension ouest de la rue Breaux Bridge (340 m).	850 000 \$
	4. Construire l'extension de le rue Chesley (250 m).	600 000 \$
	5. Améliorer la rue Chesley en installant des voies cyclables et un trottoir (670 m).	1 500 000 \$
	6. Construire de nouvelles bretelles en direction ouest pour la route 15 sur l'extension de la rue Breaux Bridge.	2 000 000 \$
	7. Améliorer les rues Main et Chesley et y installer de la signalisation.	300 000 \$

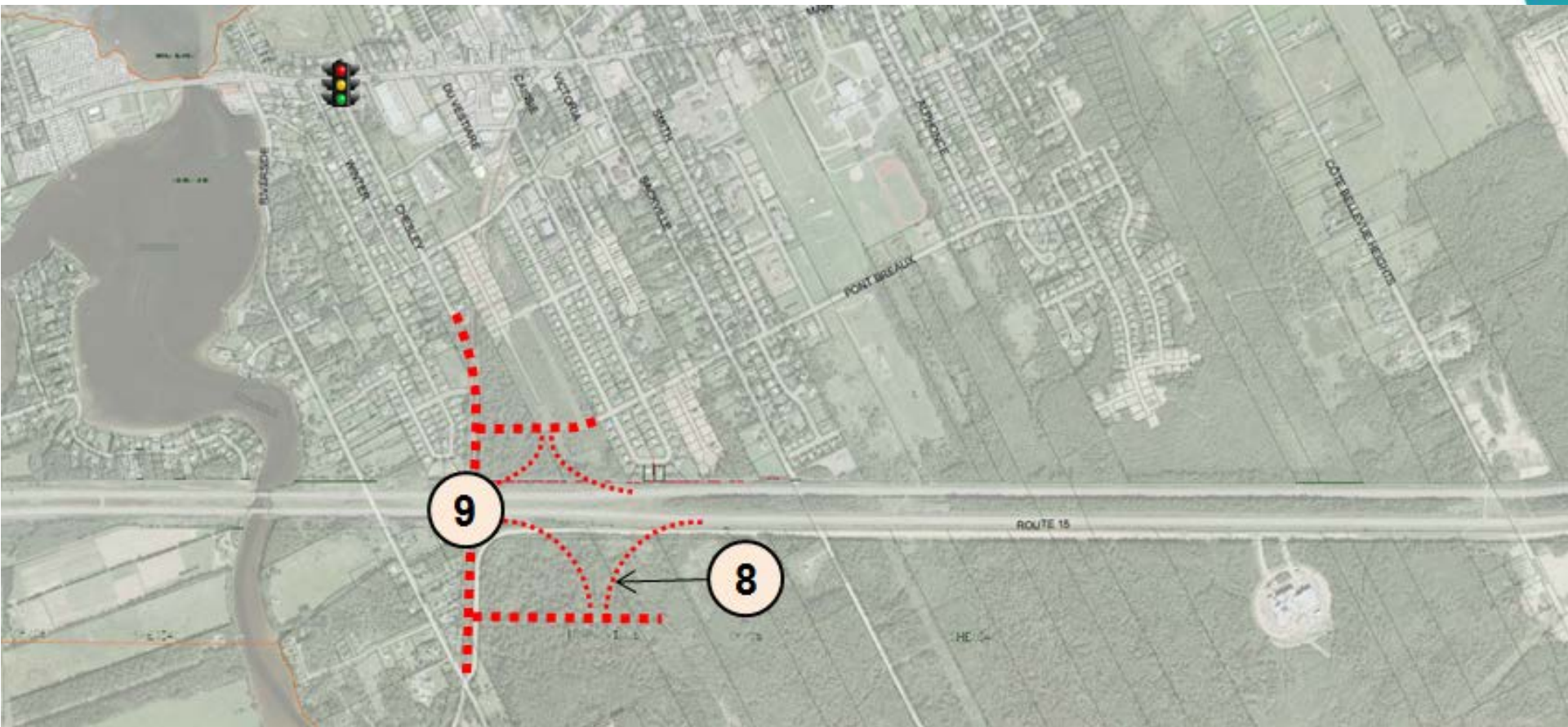


Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

3^e accès à la route 15

**De 5 à 10
ans et
plus**

- | |
|--|
| 8. Construire les nouvelles bretelles en direction ouest pour la route 15 sur l'extension de la rue Breaux Bridge. |
| 9. Améliorer les rues Main et Chesley et y installer de la signalisation. |



Plan d'exécution : améliorations apportées à la circulation

Extension de la rue Breaux Bridge

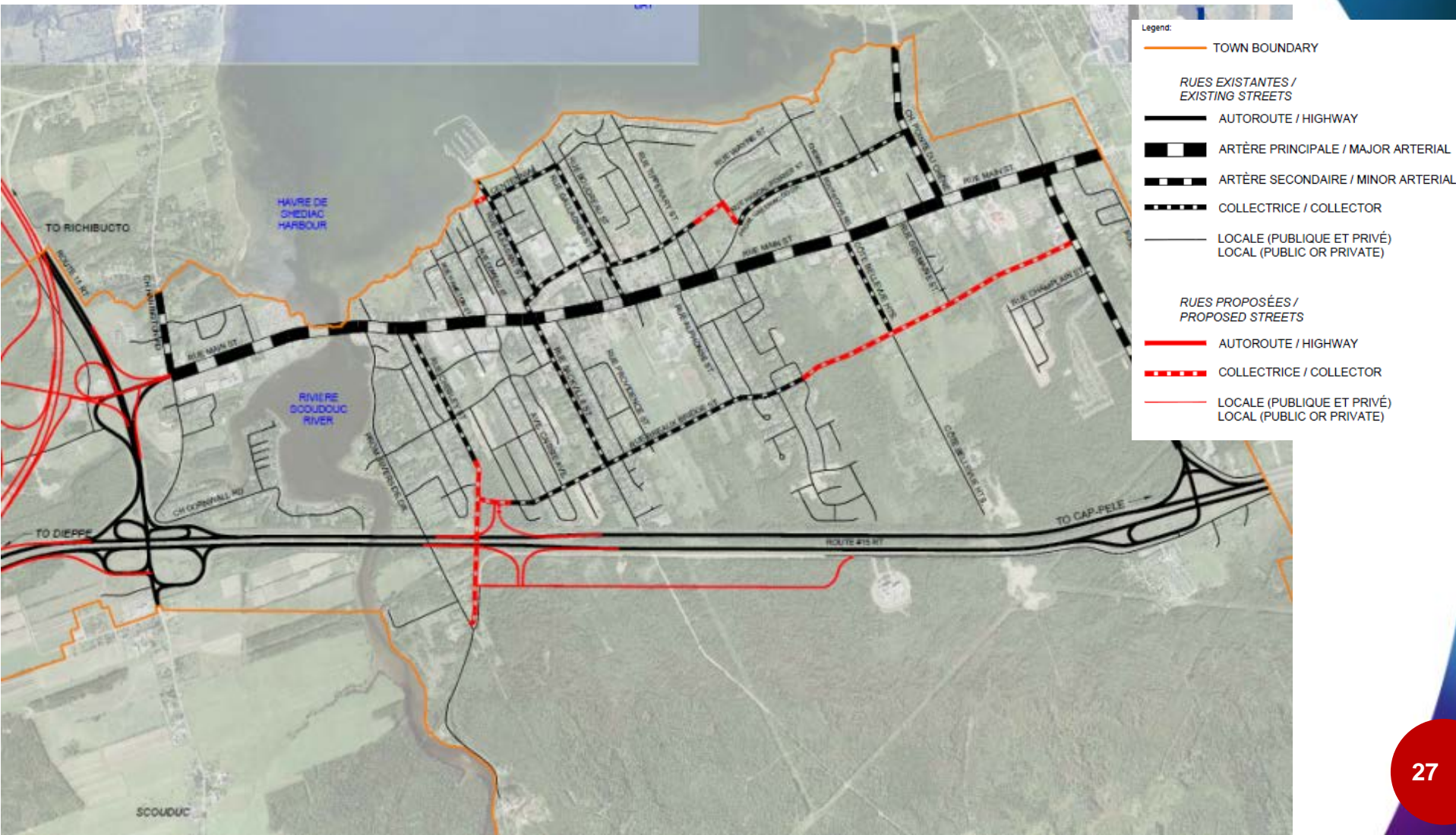
**De 5 à 10
ans et
plus**

1. Terminer l'extension de la rue Breaux Bridge vers le chemin Ohio (1 500 m).



Classification des rues

Carte de classification recommandée

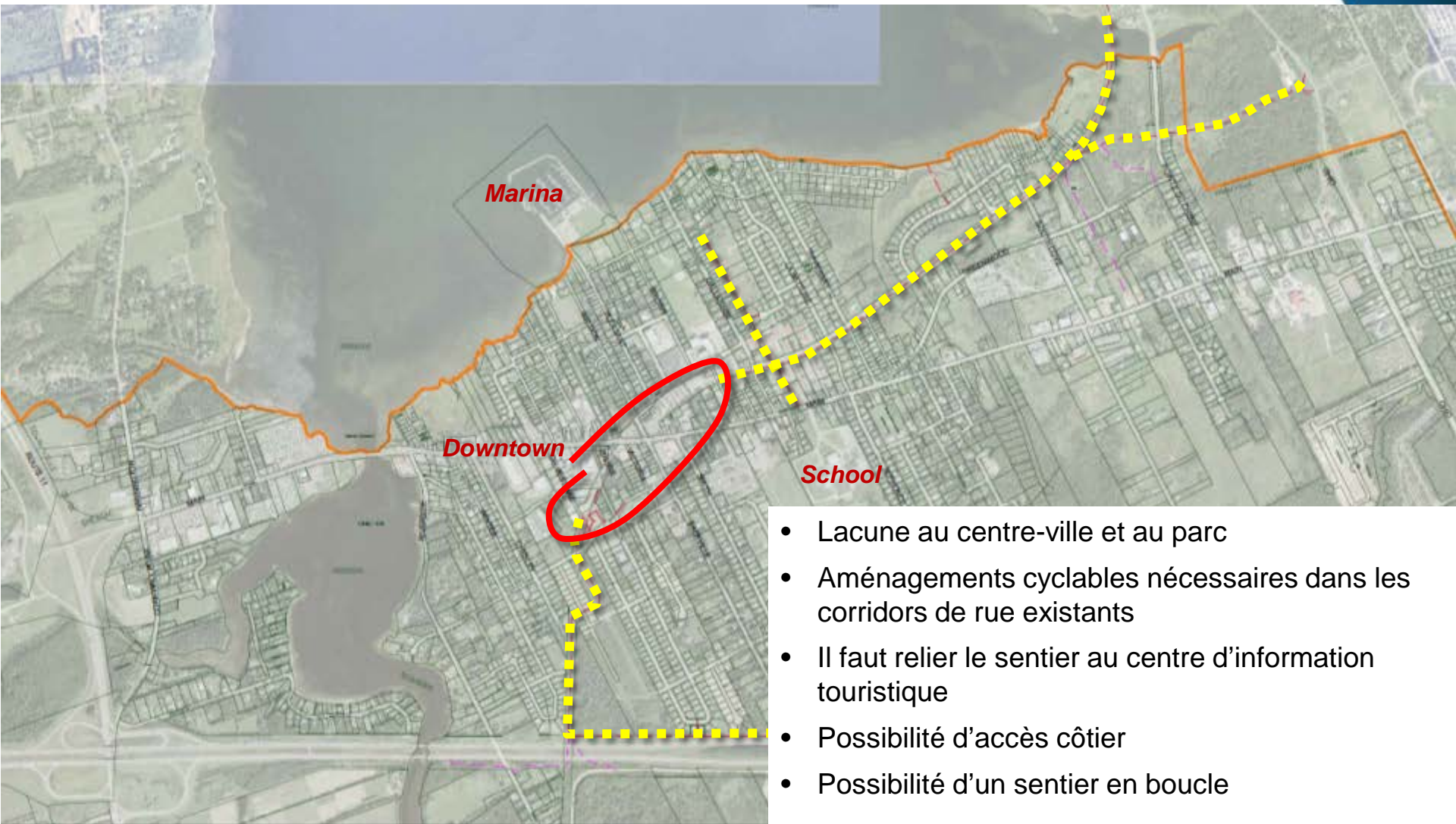




Réseau de transport actif

Sentiers existants

Lacunes et possibilités



- Lacune au centre-ville et au parc
- Aménagements cyclables nécessaires dans les corridors de rue existants
- Il faut relier le sentier au centre d'information touristique
- Possibilité d'accès côtier
- Possibilité d'un sentier en boucle

-- Réseau de transport actif

Aperçu du réseau

- Le réseau de transport actif recommandé est constitué de :
 - **Corridors routiers de transport actif primaires**
 - **Sentiers à usages multiples de transport actif primaires**
 - **Corridors routiers de transport actif secondaires**
 - **Sentiers à usages multiples de transport actif secondaires**

-- Réseau de transport actif

Carte de réseau recommandée



Legend:

- PROPERTY LINE
- TOWN BOUNDARY
- PRIMARY AT ROUTE (ON-ROAD FACILITY)
- - - PRIMARY AT ROUTE (MULTI-USE PATH FACILITY)
- SECONDARY AT ROUTE (ON-ROAD FACILITY)
- - - SECONDARY AT ROUTE (MULTI-USE PATH FACILITY)

OPTION A

OPTION B

-- Réseau de transport actif

Types d'aménagements

- **Voies cyclables**

- Zone réservée aux cyclistes, séparée de la circulation par une ligne blanche continue.
- Elles s'appliquent aux artères et aux routes collectrices importantes.



-- Réseau de transport actif

Types d'aménagements

- **Voies partagées**

- Route partagée destinée aux véhicules et aux cyclistes.
- Les véhicules et les cyclistes se déplacent habituellement côte à côte.
- Elles sont dotées de marquage de voie partagée.
- Elles sont utilisées dans les rues ayant un volume plus faible ou lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour des voies cyclables.



-- Réseau de transport actif

Types d'aménagements

- **Accotements pavés**
 - Accotements pavés d'une largeur de 1 à 2 m le long des chemins sans bordure
 - Ils peuvent aussi être utilisés par les piétons.
 - Ils sont seulement indiqués par des affiches (aucune signalisation).

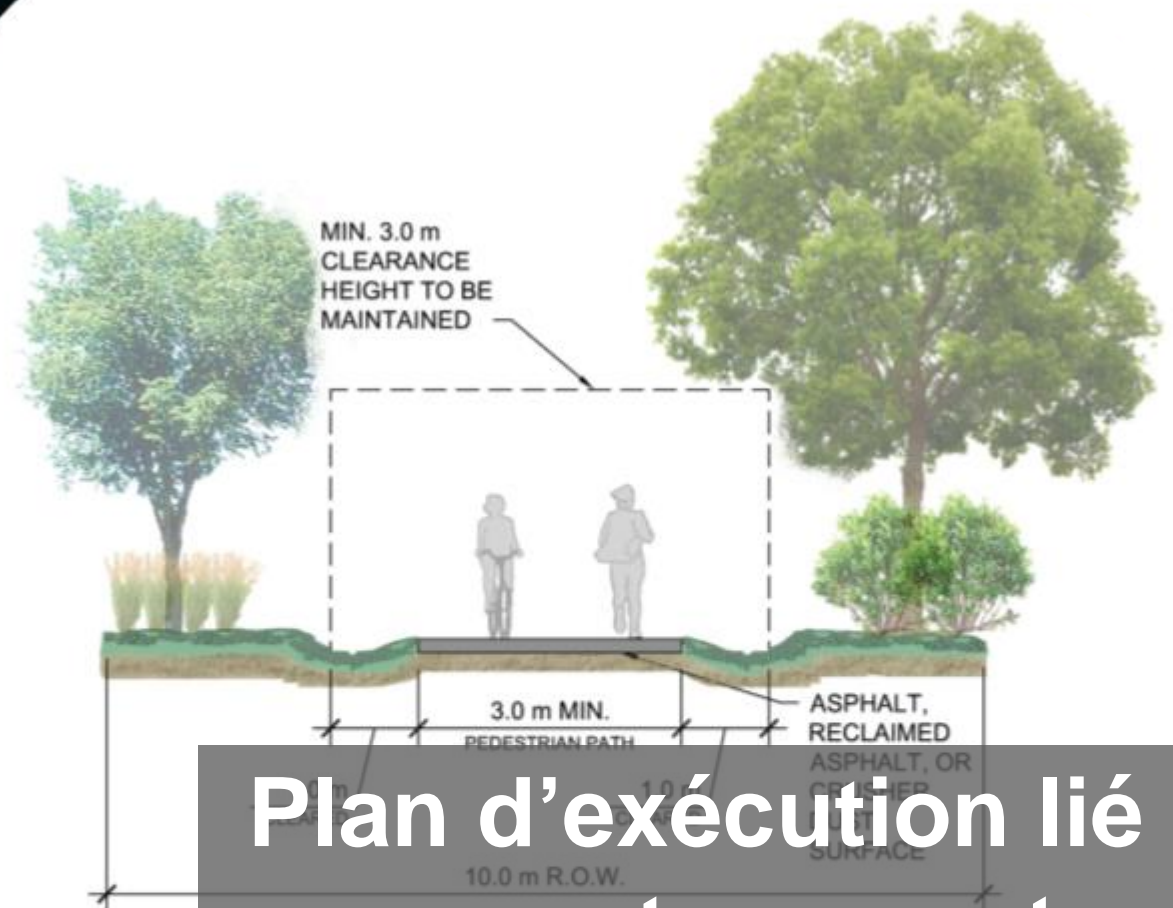


-- Réseau de transport actif

Types d'aménagements

- **Sentiers à usages multiples**
 - Sentiers larges (3 m) pour les piétons et les cyclistes.
 - Ce sont des sentiers à revêtement dur ou composé d'éléments granuleux (poussière de broyage).
 - Ils sont très populaires auprès des utilisateurs.





Plan d'exécution lié au transport actif

Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 1 : Boucle du transport actif de Shediac

- **De 0 à 2 ans**
 - Terminer la voie du centre-ville au parc de la plage Parlee.
 - L'aménagement sera entièrement formé d'un sentier à usages multiples
 - Revêtement dur du centre-ville à la barrière du Sentier N.-B. (1 000 m)
 - Revêtement composé d'éléments granuleux de la barrière du Sentier N.-B. au chemin du parc de la plage Parlee (1 900 m)
- Coût prévu : 370 000 \$

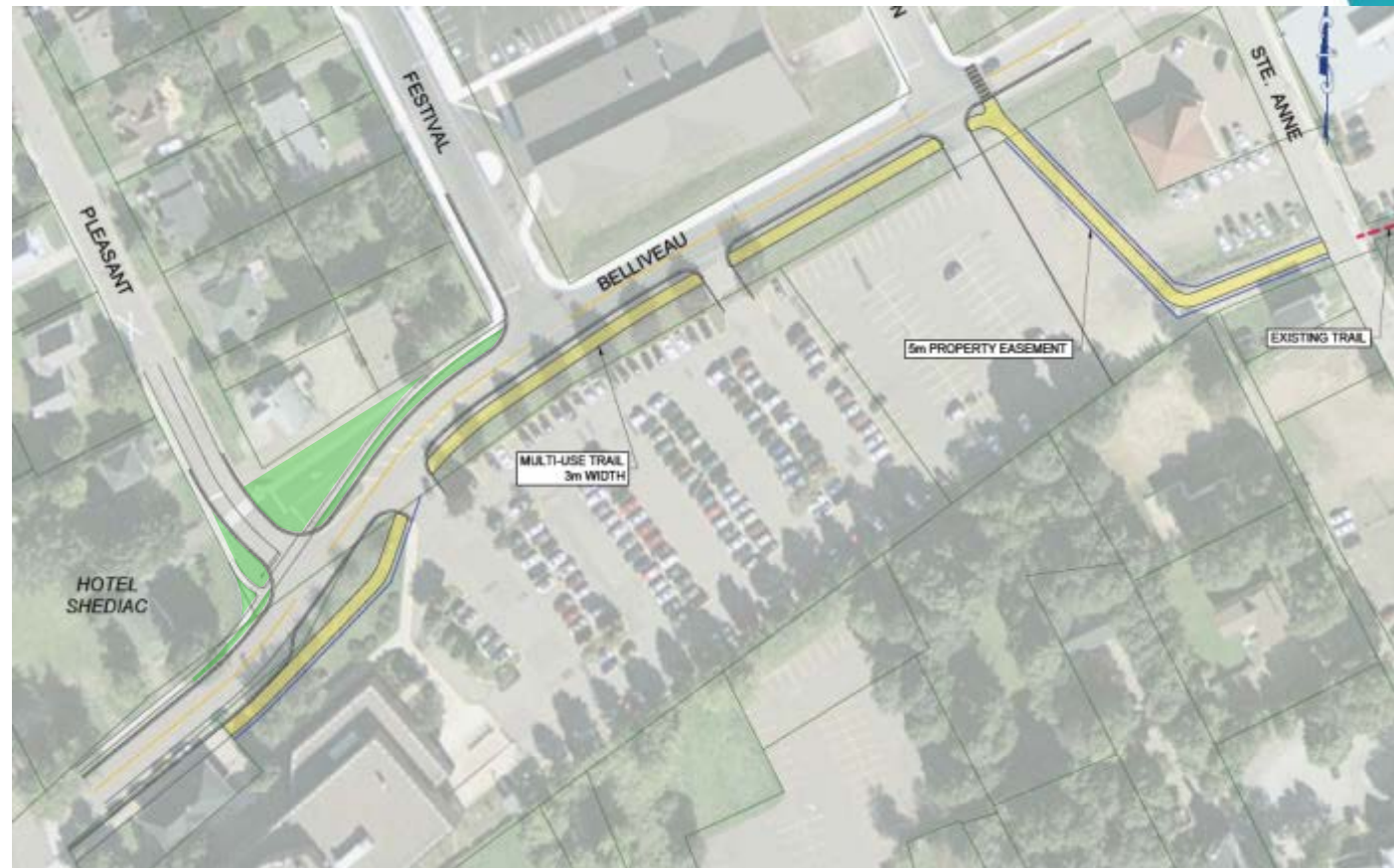


Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 1 : Boucle du transport actif de Shediac

- **De 0 à 2 ans**

- Sentier à usages multiples de l'avenue Belliveau et nouveau tracé de l'intersection



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 1 : Boucle du transport actif de Shediac

- **De 2 à 5 ans**

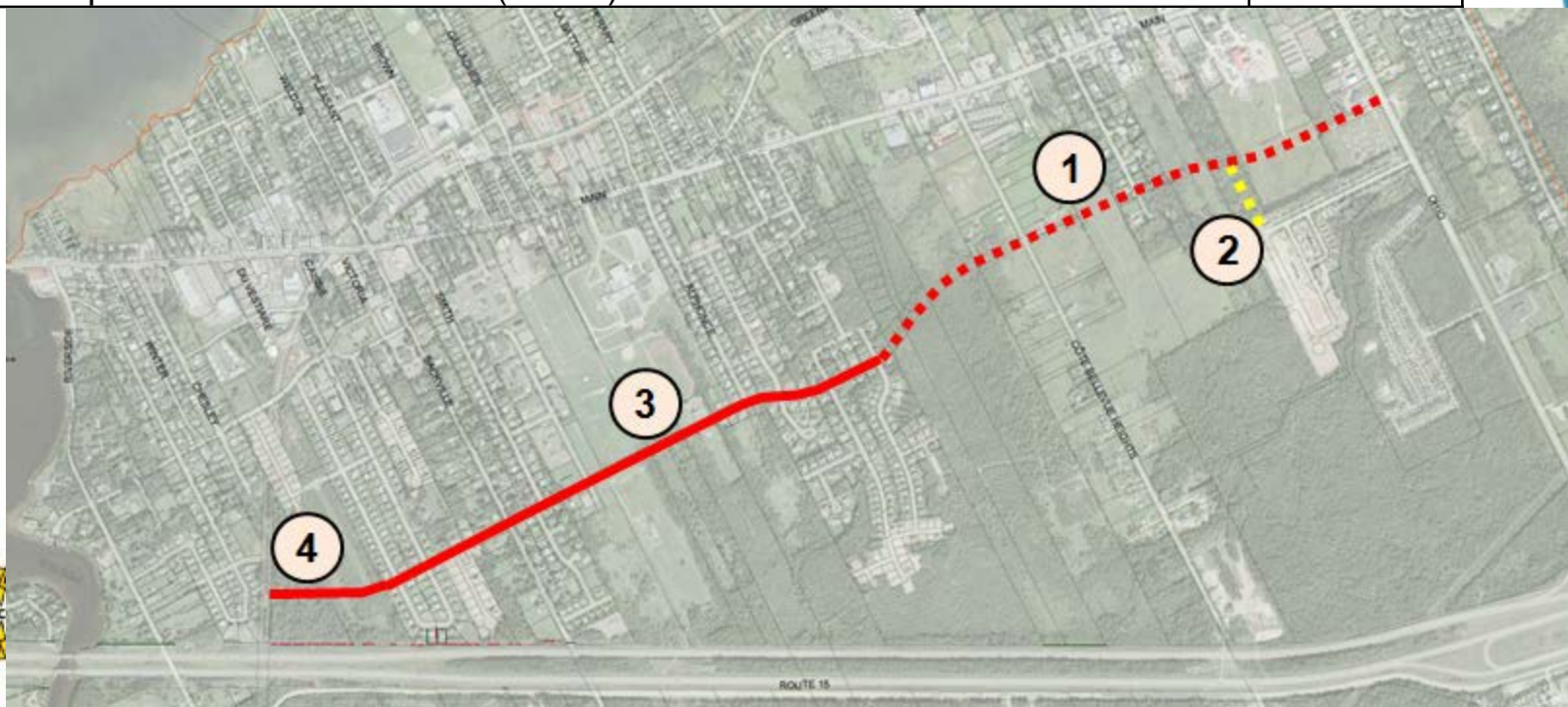
- Terminer l'autre boucle (6,9 km)
- Itinéraire partagé sur la rue Victoria
- Sentier à revêtement dur le long de la promenade Harper et de la rue Clarence
- Les autres sentiers ont un revêtement composé d'éléments granuleux naturels et ils sont en bordure de rue.
- Coût prévu : 600 000 \$



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 2 : Itinéraire de transport actif de la rue Breaux Bridge

De 2 à 5 ans	1. Obtenir un corridor pour l'extension future de la rue Breaux Bridge jusqu'au chemin Ohio. Construire un sentier à revêtement composé d'éléments granuleux le long de ce corridor (1 450 m).	160 000 \$
	2. Relier le sentier à usages multiples à la rue Champlain (190 m).	21 000 \$
	3. Poursuivre l'amélioration de la rue Breaux Bridge existante en installant des voies cyclables et un trottoir (1 000 m).	2 200 000 \$
	4. Prolonger la rue Breaux Bridge vers l'Ouest avec un sentier à usages multiples sur le bord de la rue (340 m).	850 000 \$



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 3 : Itinéraire de la rue Main à la marina

De 0 à 2 ans	1. Obtenir une emprise ou une entente pour le corridor du sentier.	s.o.
De 2 à 5 ans	2. Construire un sentier à revêtement composé d'éléments granuleux de la rue Dock à la rue Boishebert (350 m). On peut envisager des trottoirs de bois dans la zone humide.	40 000 \$
	3. Construire un sentier à revêtement composé d'éléments granuleux de la rue Weldon à la rue Pleasant (80 m).	9 000 \$
	4. Ajouter de la signalisation sur la rue Dock et la promenade Shore en tant qu'itinéraire pour cyclistes/itinéraire de transport actif.	1 000 \$



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 4 : Itinéraire de transport actif de la rue Main

**De 5 à
10 ans**

1. Repeindre la rue Main et y placer trois voies pour véhicules ainsi que des voies cyclables de 1,5 m de large sur chaque côté (710 m).
2. Construire un sentier à usages multiples en bordure de rue à partir du centre d'information touristique jusqu'à la rue Dock, et construire un pont au-dessus de la rivière Scoudouc (350 m).



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 4 : Itinéraire de transport actif de la rue Main

**De 5 à
10 ans**

3. Élargir la rue Main afin de permettre trois voies pour véhicules ainsi que des voies cyclables d'1,5 m de large (370 m).
4. Mettre sur pied les voies partagées et les extensions de la bordure de rue sur la rue Main et jusqu'au centre-ville (380 m).
5. Améliorer l'intersection des rues Main et Sackville afin de fournir une largeur suffisante pour les voies partagées et les autres améliorations.



3 4 5



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 4 : Itinéraire de transport actif de la rue Main

**De 5 à
10 ans**

6. Mettre sur pied les voies partagées sur la rue Main Street à partir de la rue Sackville jusqu'à la rue Monique (1 290 m) (ou examiner des options pour un sentier à usages multiples en bordure de rue).
7. Repeindre la rue Main et y placer trois voies pour véhicules ainsi que des voies cyclables de 1,5 m de large de la rue Monique jusqu'à l'ouest du chemin Ohio (1 350 m).
8. Améliorer l'intersection de la rue Main et du chemin Pointe du Chêne en installant une voie de virage vers la droite en direction ouest et des voies cyclables continues dans chaque direction.



Plan d'exécution lié au transport actif

Projet 5 : Itinéraire de l'école au rivage

- **De 5 à 10 ans**

1. Construire un sentier à revêtement dur au bord du terrain de l'école de la rue Main jusqu'à la rue Breaux Bridge (800 m).
2. Construire un sentier à revêtement composé d'éléments granuleux de la rue Boudreau jusqu'au rivage (70 m).



Plan d'exécution lié au transport actif

Résumé

- Dans cinq ans, la Ville sera dotée des éléments suivants :
 - 12 km de sentiers officiels à usages multiples
 - 1,5 km de sentiers à revêtement dur
 - 10,5 km de sentiers à revêtement composé d'éléments granuleux
 - Ainsi que plusieurs rues ayant des aménagements ou des itinéraires pour cyclistes
- Cela crée des possibilités importantes en matière de :
 - Loisirs
 - Autres options de déplacement
 - Tourisme
 - Qualité de vie

QUESTIONS?



Plan de transport – Ville de Shediac