



Rapport : TP2023 - 007
Date : 13 septembre 2023
Soumis par : Guillaume Boudrias et Jean-Luc Jubinville
Objet : Pont du chemin Drouin – Accès piétonnier

Nature / Objectif

L'objectif de ce rapport est d'obtenir une directive du conseil en lien avec l'accès au trottoir sur le pont du chemin Drouin.

Directive/Politique antécédente

Lors de la réunion du 10 mai 2023, le conseil municipal a mandaté l'administration d'évaluer les coûts associés à la construction des approches afin de relier le trottoir du pont du chemin Drouin. L'administration devait présenter le rapport avant le budget 2024.

Recommandation du service

QU'IL SOIT RÉSOLU QUE le conseil municipal adopte l'option 3 proposé dans le rapport TP2023-007, soit de garder le statut quo en lien avec l'accès piétonnier du pont situé sur le chemin Drouin; tel que recommandé

BE IT RESOLVED THAT the municipal council adopts option 3 proposed in report TP2023-007, which is to maintain the status quo in relation to the pedestrian access to the bridge located on Drouin Road; as recommended

Historique

Le pont Cheney (structure no. 3) situé sur le chemin Drouin à Cheney a été reconstruit en 2014. Lors de cette reconstruction, un trottoir a été ajouté du côté est du pont au coût approximatif de 80 000\$. Ces coûts ne comprenaient pas l'installation des approches afin d'avoir accès au trottoir. Le conseil a sécurisé un montant additionnel afin de terminer les approches.

Pour des raisons non confirmées et suite aux élections de 2014, les approches n'ont jamais été construites. L'accès au trottoir a donc été tout simplement barricadé depuis l'ouverture du pont reconstruit.

Discussion

La première étape est de réviser la nécessité du trottoir afin de s'assurer de pouvoir justifier l'investissement des fonds publiques. L'administration a donc procédé à une telle évaluation pour le trottoir du pont Cheney.

Utilisation piétonnière du pont : La Cité ne possède malheureusement pas de compteur pour piétons. L'administration a donc tenté à plusieurs reprises de faire appel à un fournisseur afin de compléter le comptage mais sans succès. L'administration est toutefois d'avis que l'utilisation du pont par des piétons peut être catégorisé comme étant très limité dû à un bas nombre de résidence dans les environs et en l'absence d'autres infrastructures piétonnières.

Utilisation du chemin Drouin : L'administration a également effectué une analyse de trafic au mois de juillet 2023, afin de connaître l'achalandage du pont. Les résultats démontrent que l'utilisation du pont est en moyenne de 637 véhicules par jour ce qui est considéré une utilisation très limitée ce qui confère le chemin à une catégorie 5, soit l'une des plus basses catégories. Il est à noter que cette fréquence comprend tout véhicule incluant les véhicules tout terrain et les véhicules de ferme.

Suite à l'étude des éléments ci-haut mentionnée, l'administration propose les trois options suivantes :

- Option #1 – Installation des approches
- Option #2 – Démolition du trottoir
- Option #3 – Statu quo

Option #1 : Installation des approches

Dans cette option, les approches seraient construites. La construction implique l'installation de ponceaux, l'installation de murs de rétention, la modification des gardes fou, l'installation de dalles de bétons, l'excavation et l'ajout d'agrégats. Cette option permettrait aux piétons de traverser le pont plus sécuritairement. Cette option entraîne toutefois des coûts d'entretien supplémentaire afin d'effectuer les inspections et les travaux d'entretien préventif du trottoir.

Les coûts associés à cette option sont de l'ordre d'environ 395 000\$ en investissement capital pour la construction des approches et de l'ordre de 3500\$ annuellement en coûts d'opération.

Option #2 : Démolition du trottoir

Dans cette option, il est recommandé d'enlever complètement la structure du trottoir. La démolition inclut l'enlèvement de poutres, le transport du matériel au dépotoir et certains travaux sur le pont existant. Il ne s'agit pas d'une baisse du niveau de service considérant que le trottoir n'a jamais été utilisé auparavant.

Il est difficile d'évaluer les coûts associés à cette option considérant qu'une étude approfondie des impacts sur la structure du pont serait nécessaire. Toutefois, une discussion avec l'ingénieur nous confirme que les coûts serait beaucoup plus élevé que l'option #1 présenté ici-haut. L'enlèvement du trottoir n'aurait aucun impact sur le budget d'opération annuel.

Option #3 : Statu quo

Dans cette option, aucun travail ne serait effectué et le trottoir resterait fermé tel qu'il est présentement. Aucun investissement capital ou au budget

d'opération est nécessaire. Le seul impact qu'aurait cette option est l'optique associé au fait que le pont possède un trottoir non connecté.

Il n'y a aucun coût associé à cette option.

Après avoir pris en considération tous les éléments présentés dans ce rapport, l'administration est d'avis que l'analyse coût-bénéfices démontre que les coûts à court et long terme associés à l'option #1 et #2 sont beaucoup trop élevés comparativement aux bénéfices obtenus par les résidents de Clarence-Rockland. Par conséquent, l'administration recommande de procéder avec l'option #3, soit le statu quo.

Consultation

S.O.

Recommandation ou commentaires du comité

S.O.

Impact financier (monétaire/matériaux/etc.)

Voici un résumé des coûts associés aux trois options :

	Option #1	Option #2	Option #3
Cout initial	400 000 \$	Élevé \$	0\$
Cout d'inspection annuel	500 \$	0 \$	0\$
Cout d'entretien annuel	3 000 \$	0 \$	0\$

L'administration recommande l'option #3, donc aucun coût pour la Cité.

Implications légales

S.O.

Gestion du risque (risk management)

S.O.

Implications stratégiques

S.O.

Documents d'appui

Aucun