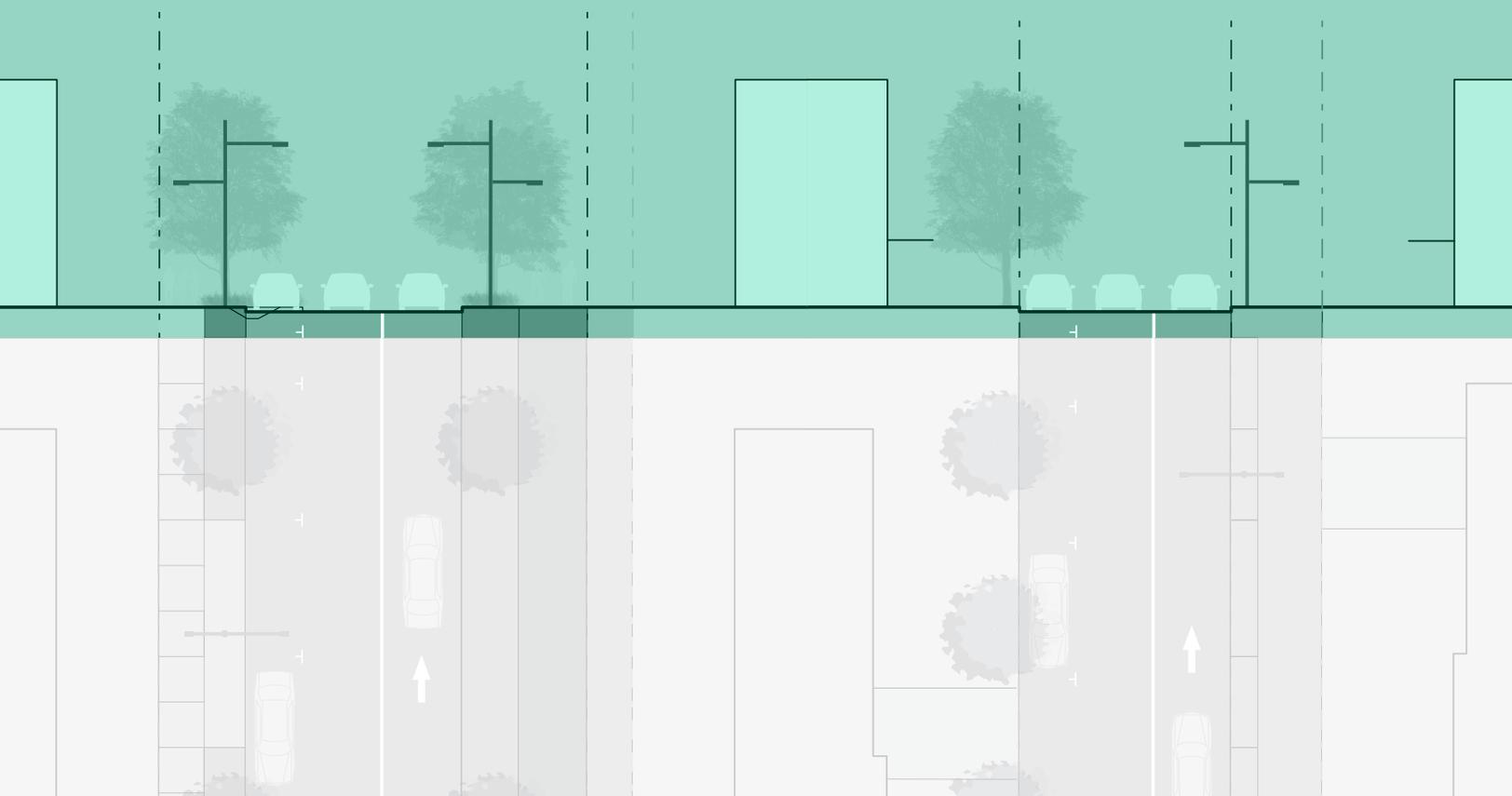


# Guide des rues conviviales

Ville de Magog





C'est avec une grande fierté que je vous présente notre Guide des rues conviviales, un outil porteur d'avenir, conçu pour enrichir notre qualité de vie, encourager les déplacements actifs et promouvoir un partage harmonieux de l'espace public. Ce guide incarne notre volonté collective de faire de Magog une ville toujours plus accueillante, inclusive et agréable à vivre. Une rue conviviale, ce n'est pas seulement un axe de circulation : c'est aussi un espace de rencontre et de lien social. C'est un lieu de partage où tous les utilisateurs y trouvent leur place et que l'on souhaite plus naturel. Ensemble, continuons de bâtir une ville plus humaine, plus verte et plus résiliente, une rue à la fois.

*Nathalie Pelletier*

Nathalie Pelletier

Mairesse de la Ville de Magog

L'équipe d'ingénierie de la Ville de Magog est fière de se doter d'un cadre de référence novateur pour l'aménagement de ses rues, en phase avec les standards les plus élevés en matière de mobilité. Le Guide des rues conviviales s'inscrit au cœur de cette transition, en proposant des solutions concrètes pour une ville plus verte, plus sécuritaire et mieux adaptée aux besoins de tous les usagers. Ce guide nous permettra notamment d'optimiser la gestion des eaux de ruissellement, de réduire les îlots de chaleur et de poser les bases d'une urbanisation résiliente face aux défis climatiques à venir.

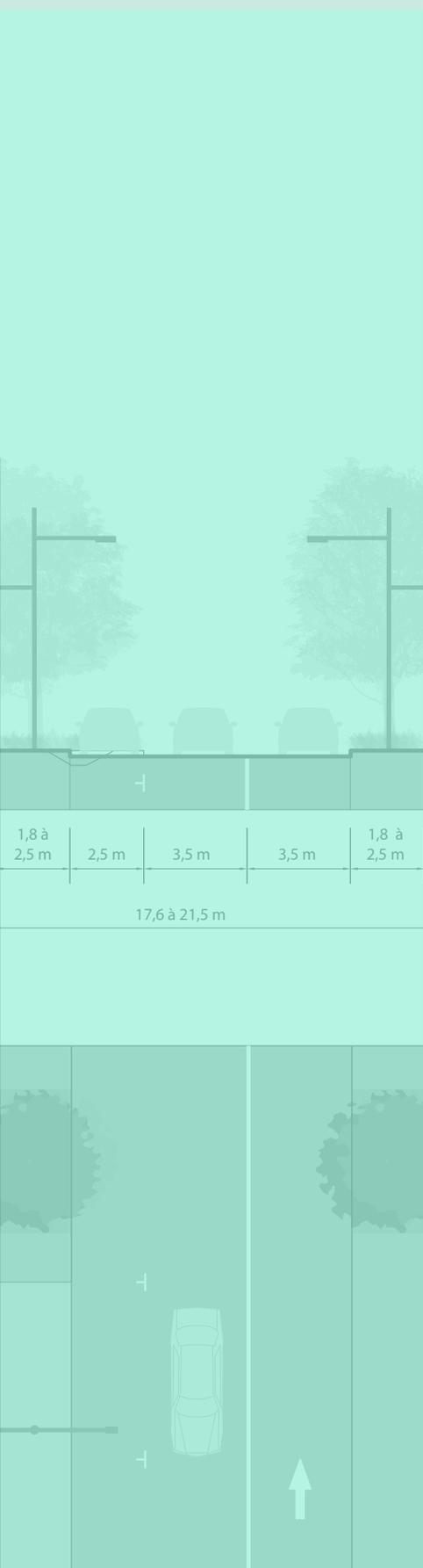
*Marco Prévost*

Marco Prévost

Directeur de l'environnement et  
des infrastructures municipales

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	p.4
<b>2</b>	<b>Vision et objectifs</b>	p.5
<b>3</b>	<b>Portée</b>	p.5
<b>4</b>	<b>Définition de la rue conviviale</b>	p.6
<b>5</b>	<b>Composition de la rue</b>	p.7
<b>6</b>	<b>Principes d'aménagement des rues</b>	
	Concevoir un partage équitable de la rue	p.8
	Augmenter le couvert végétal	p.9
	Intégrer des stratégies de gestion responsable des eaux de pluie	p.9
	Améliorer la sécurité	p.9
	Garantir un entretien du réseau	p.9
<b>7</b>	<b>Classification des rues</b>	
	Ambiances	p.10
	Fonction	p.11
	Vocation du milieu	p.11
	Densité d'activité du milieu	p.11
	Hierarchie fonctionnelle	p.11
	Débit journalier moyen annuel	p.11
	Emprise	p.11
<b>8</b>	<b>Adaptation des typologies de rues lors de travaux de réaménagement</b>	p.12
<b>9</b>	<b>Coupes de rues</b>	
	Grille de classification	p.13
	Type 1 - Rue apaisée résidentielle	p.14
	Type 2 - Rue apaisée résidentielle avec piste multifonctionnelle	p.16
	Type 3 - Rue locale résidentielle à sens unique	p.18
	Type 4 - Rue locale	p.20
	Type 5 - Rue locale avec piste cyclable unidirectionnelle	p.22
	Type 6 - Rue de quartier	p.24
	Type 7 - Rue collectrice de quartier récréative	p.26
	Type 8 - Rue collectrice de quartier	p.28
<b>10</b>	<b>Conclusion</b>	p.30



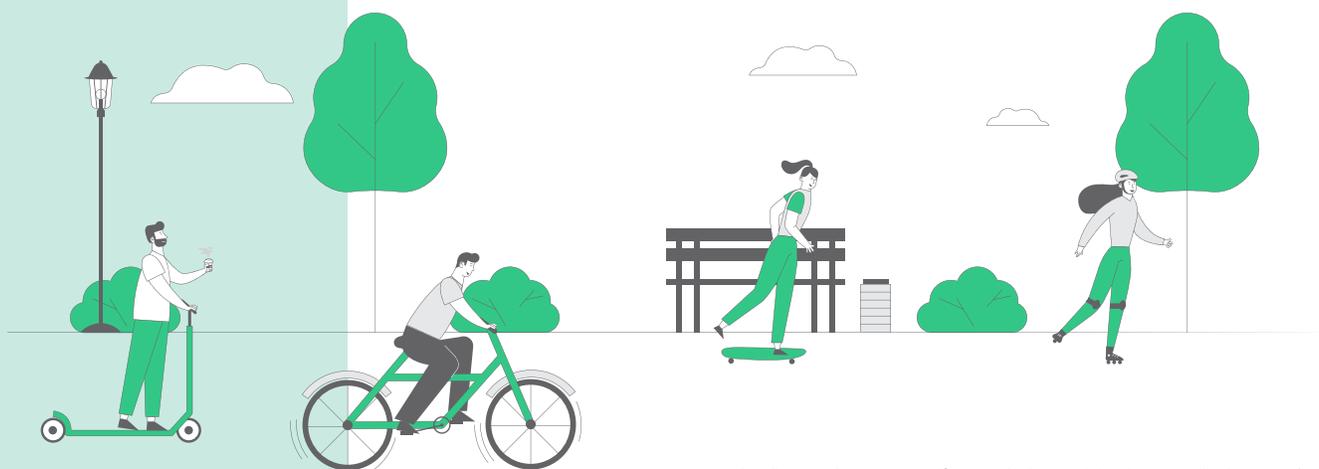
# 1 INTRODUCTION

La Ville de Magog a à cœur le développement durable de son territoire et souhaite prodiguer un environnement urbain sain, inclusif et agréable à sa population. Un engagement significatif a été pris en ce sens avec l'adoption du Plan directeur de transport actif (PDTA) au printemps 2023. Ce plan vise à « rééquilibrer l'offre de mobilité afin que les citoyens de Magog ne soient pas dépendants de la voiture pour leurs déplacements quotidiens<sup>1</sup> » dans l'optique d'augmenter la résilience de la municipalité et de sa population face aux changements climatiques. Alors que le réseau cyclable de la Ville de Magog s'est développé autour d'une pratique récréative, promouvoir une mobilité alternative à l'automobile requiert un réseau de rues conviviales, soit des rues sécurisées et confortables pour tous les usagers, indépendamment de leur âge et de leurs capacités physiques. La notion de paysage urbain anime aussi la Ville : l'aménagement de rues conviviales est une opportunité de verdir et d'embellir les rues de Magog.

## SOUTENIR LA CONCEPTION DE RUES ATTRAYANTES ET PROPICES À LA MOBILITÉ ACTIVE

Afin d'accompagner les équipes de la Ville et les promoteurs immobiliers dans la conception de rues adaptées à cette vision, la Ville de Magog se dote d'un Guide de rues conviviales. Ce document a pour objectif de soutenir la conception de rues attrayantes et propices à la mobilité active, notamment dans les nouveaux quartiers, mais également dans le cas de rues existantes qui doivent faire l'objet d'un réaménagement. Des rues conviviales — plus agréables, sécuritaires, efficaces et inclusives — ont le potentiel d'élargir les choix de mobilité et d'entraîner des retombées positives sur la qualité des milieux de vie et la santé de la population.

Le Guide vise à faire évoluer les pratiques et offre du contenu à l'attention de toutes les personnes concernées par l'aménagement du territoire afin de forger une conception commune et renouvelée de la rue. Les différentes sections du Guide présentent la vision et la portée de celui-ci, une définition de la rue conviviale et les principes d'aménagement qui y sont associés de même qu'une classification des rues et des coupes types à titre de référence.



<sup>1</sup> Plan directeur de transport actif. Un mode de vie qui tient la route. Ville de Magog (2022).



# VISION ET OBJECTIFS

## 2

La Ville de Magog souhaite se doter d'un réseau piétonnier et cyclable convivial qui permet à sa population de passer d'un usage récréatif de la marche et du vélo à un usage utilitaire. La fonction de la rue dépasse ainsi la priorité donnée au transit automobile. Son aménagement favorise un environnement beau, agréable, sécuritaire, inclusif et équitablement partagé par tous les usagers. Tel qu'énoncé dans le Plan directeur de transport actif « **La Ville de Magog souhaite offrir à ses citoyens de tout âge et de toute aptitude l'opportunité de se déplacer à pied et à vélo de manière continue, connectée et sécuritaire entre les divers points d'intérêts sur son territoire** ». C'est par un changement de pratique dans l'aménagement des rues qu'elle compte y arriver. Ainsi, toute nouvelle rue ou réaménagement de rue est une opportunité de rendre le territoire plus accessible et attrayant et les choix d'aménagements sont guidés par cette volonté d'offrir un cadre convivial.

Comme dans de nombreuses villes nord-américaines, les rues de la Ville de Magog n'ont pas échappé à une conception centrée sur un transit automobile fluide et rapide, au détriment des modes de transport actif et collectif, et ce, depuis de nombreuses décennies. La Ville est consciente que son territoire ne peut pas se transformer entièrement dans un horizon court terme. Afin d'atteindre la vision portée par ce Guide, la Ville appliquera graduellement, et de façon stratégique, les principes d'aménagement de rues conviviales.

Tel qu'énoncé dans le plan directeur de transport actif, l'aménagement cyclable et piéton des rues vise notamment à :

- **Faciliter l'accès aux pôles d'intérêt de la ville** (commerces, écoles, parcs, emplois, loisirs);
- **Assurer la connectivité des quartiers entre eux;**
- **Connecter la ville de Magog aux territoires voisins.**



# PORTÉE

## 3

La Ville de Magog se dote de balises et de références pour orienter la conception et l'aménagement de rues conviviales et ainsi remettre l'humain au coeur de la planification de la mobilité. Par ce Guide, elle communique sa vision auprès de la population et des différentes parties prenantes du développement afin de soutenir le travail des équipes internes et des promoteurs immobiliers pour des pratiques d'aménagement durable sur son territoire.

Ce Guide de rues conviviales agit à titre de référence pour orienter la conception et l'aménagement de nouvelles rues et le réaménagement de rues existantes sur le territoire urbanisé de Magog. En plus de définitions et de principes d'aménagement, le Guide contient une classification et une caractérisation des rues à réaménager. Ces dernières sont illustrées par des coupes types.

# 4

## DÉFINITION DE LA RUE CONVIVIALE



changements

Une rue conviviale est une rue qui est conçue pour être sécuritaire et confortable pour les cyclistes, les usagers des transports en commun, les piétons de tous âges et de toutes capacités de même que pour les automobilistes<sup>2</sup>. L'aménagement de rues conviviales vise à prendre en compte, de façon systématique, les besoins de tous, qu'ils marchent, se déplacent à vélo, en transport collectif ou en voiture. Une attention particulière est également portée aux besoins des personnes âgées, des enfants et des personnes en situation de handicap ou avec des limitations fonctionnelles. Par un partage plus équitable de la rue, un aménagement convivial contribue à promouvoir une mobilité active, efficace, sécuritaire, plaisante et inclusive.

La rue conviviale contribue également à un environnement urbain plus sain et résilient grâce aux mesures de verdissement et de déminéralisation qui peuvent être intégrées à l'aménagement. La plantation d'arbres ou l'intégration de saillies de trottoirs végétalisées par exemple, sont des interventions qui permettent d'atténuer la circulation et d'augmenter la sécurité. Ces mesures participent également à améliorer la qualité de l'air, à gérer les eaux de pluie de façon plus durable, à diminuer les îlots de chaleur de même qu'à améliorer la qualité du paysage urbain. Ce faisant, c'est le bien-être général de toute la population qui y gagne<sup>3</sup>.

**La reconfiguration des rues et l'implantation de nouveaux types d'aménagements peuvent impliquer une nécessité de changement dans les procédures et les méthodes d'entretien, de déneigement ou de collectes municipale. Des ajustements et des investissements en termes de ressources humaines, de machinerie ou de savoir technique pourraient être requis pour accompagner ces transformations.**

<sup>2</sup> [Comprendre, implanter et évaluer les projets de rues conviviales. Introduction à la démarche et à l'approche des rues conviviales. Centre d'écologie urbaine.](#)

<sup>3</sup> [Des rues commerciales pour accélérer la transition écologique. Centre d'écologie urbaine.](#)

# COMPOSITION DE LA RUE

# 5

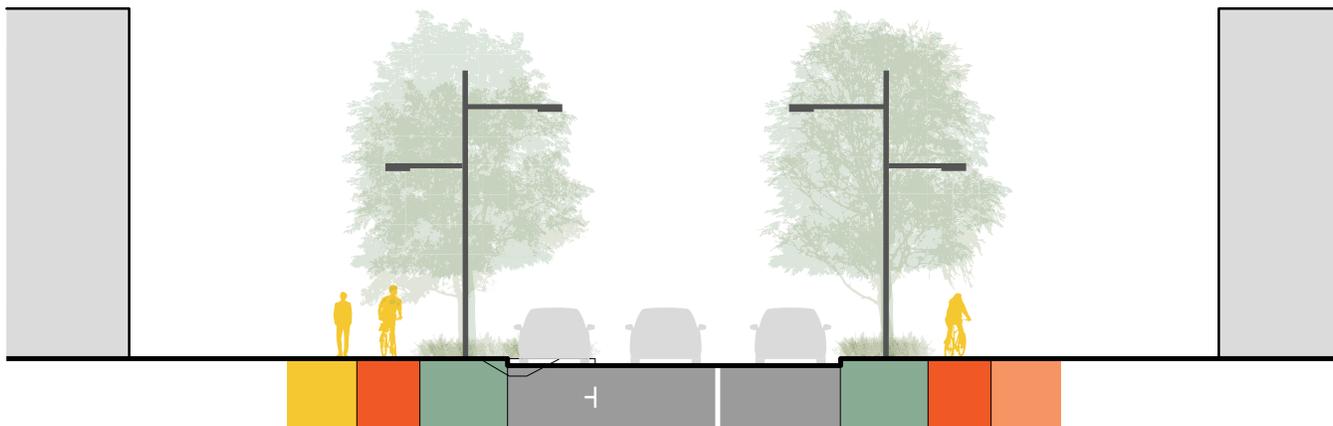
La rue est un espace public linéaire structurant qui joue un rôle essentiel dans l'organisation du territoire et la vitalité de la ville. Souvent perçue comme un simple lieu de transit véhiculaire, elle possède en réalité une identité et des fonctions bien plus riches. Espace public à part entière, elle est un lieu vivant et dynamique, constitué d'une multitude de composantes offrant de nombreuses possibilités d'aménagement, d'appropriation et d'interactions sociales.

La rue occupe une place prépondérante dans les milieux de vie : elle mobilise une grande superficie du territoire, structure les déplacements quotidiens et détient un fort potentiel pour promouvoir la marche, le vélo et d'autres formes de mobilité active.

Plus qu'un axe de circulation, la rue est intimement liée à son environnement immédiat. Elle reflète l'identité des quartiers traversés, leurs caractéristiques morphologiques, sociales et historiques. Les rues articulent les déplacements à différentes échelles et participent à un maillage urbain diversifié, qui témoigne de l'évolution des formes urbaines et du cadre bâti.

Concevoir une rue, c'est donc penser à la fois sa fonctionnalité, son caractère, son confort et sa capacité à soutenir des usages variés, tout en s'adaptant aux besoins évolutifs des collectivités.

**Elle doit être envisagée comme un espace partagé, accessible, durable et porteur d'identité pour la ville.**



## TROTTOIR

Le trottoir est l'espace réservé aux déplacements des piétons. Il assure leur sécurité en les séparant du trafic véhiculaire et constitue un lieu d'agrément pouvant accueillir du mobilier urbain.

## LIEN CYCLABLE

Le lien cyclable désigne les aménagements spécifiquement dédiés aux déplacements à vélo. Il peut prendre diverses formes et favorise une mobilité active sécuritaire, continue et accessible, tout en s'intégrant harmonieusement au réseau de rues.

## BANDE DE PLANTATION

La bande de plantation est un espace végétalisé situé entre la chaussée et le trottoir ou entre d'autres éléments de la rue. Elle contribue à la qualité du paysage urbain, favorise la biodiversité et améliore la gestion des eaux pluviales.

## CHAUSSÉE

(incluant stationnement)

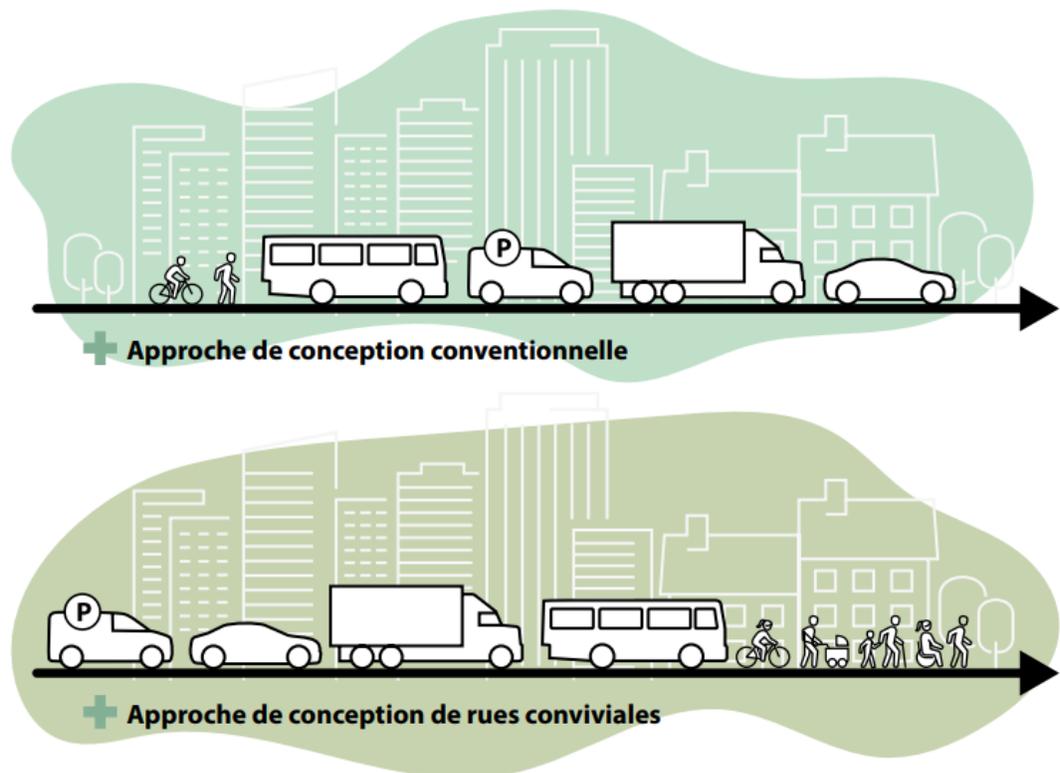
La chaussée regroupe l'ensemble des espaces destinés à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés. Elle comprend les voies de circulation ainsi que les zones d'arrêt temporaire pour les voitures.

# 6

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES RUES

### CONCEVOIR UN PARTAGE ÉQUITABLE DE LA RUE

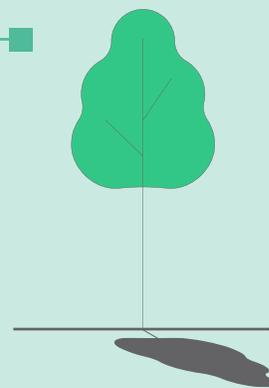
L'humain est au centre de l'approche de planification choisie par la Ville : la rue est d'abord conçue pour les personnes qui se déplacent à pied, ensuite pour celles à vélo et finalement pour les véhicules motorisés et le stationnement. Cette approche inverse la tendance d'un aménagement axé sur l'automobile où la place des piétons et des cyclistes est déterminée en fonction de l'espace résiduel laissé par la voiture et le stationnement. La sécurité et le confort des usagers, peu importe leur mode de transport, guident la prise de décision en aménagement. À cet effet, des outils d'étude de la vie dans les espaces publics tels que les douze critères de qualité, peuvent guider la conception des rues<sup>4</sup>.



<sup>4</sup> Étudier la vie dans les espaces publics. Pour des villes à échelle humaine. Douze critères de qualité. Image tirée de [https://www.gatineau.ca/docs/guichet\\_municipal/administration\\_municipale/politiques\\_vision/politique\\_rues\\_conviviales.fr-CA.pdf](https://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/administration_municipale/politiques_vision/politique_rues_conviviales.fr-CA.pdf)

## AUGMENTER LE COUVERT VÉGÉTAL

La plantation d'arbres et d'aménagements paysagers fait partie intégrante de l'aménagement de rues conviviales et est en cohérence avec la Politique de l'arbre de la Ville de Magog qui prévoit « exiger la plantation ou la conservation d'arbres en bordure de rue pour toutes nouvelles rues construites par un promoteur ». Le verdissement d'une rue contribue à augmenter la canopée et à limiter les surfaces minéralisées ce qui diminue les îlots de chaleur et améliore la qualité du paysage urbain, la gestion des eaux de pluie et la sécurité. Une attention particulière est portée au choix des végétaux et à leur entretien de façon à ce que la sécurité des usagers ne soit pas compromise.



## INTÉGRER DES STRATÉGIES DE GESTION RESPONSABLE DES EAUX DE PLUIE

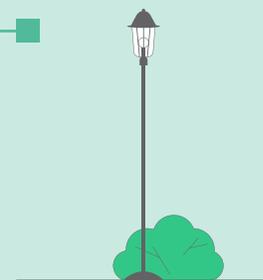
Lorsque possible, l'aménagement d'une rue conviviale intègre des stratégies de gestion responsable des eaux de pluie telles que des fosses de plantation pour les arbres et des saillies drainantes. Dans un contexte où les précipitations annuelles entraînant des surverses et des inondations sont de plus en plus fréquentes, un aménagement permettant de détourner l'eau de ruissellement des infrastructures grises apporte une contribution appréciable en plus de jouer un rôle dans l'apaisement de la circulation et l'embellissement de la rue.



## AMÉLIORER LA SÉCURITÉ

Offrir des environnements sécuritaires pour tous est primordial dans la planification de rues conviviales. La réduction des limites de vitesse combinée avec un aménagement de rue qui vise à apaiser la vitesse des conducteurs est primordial pour améliorer la sécurité de tous les utilisateurs de la rue. La Politique de détermination des limites de vitesse de la Ville de Magog recense une série de mesures à cet effet.

Outre la sécurité routière, un soin est également porté à l'éclairage des rues afin de favoriser un sentiment de sécurité à toute heure du jour ou de la nuit, particulièrement pour les parcours piétons et cyclistes.



## GARANTIR UN ENTRETIEN DU RÉSEAU

L'entretien d'un réseau de rues conviviales offre idéalement un réseau d'infrastructures piétonnes et cyclables accessibles tout au long de l'année. L'aménagement est conçu de façon à faciliter l'entretien, dont le déneigement. La Ville prévoit se doter de nouveaux équipements et d'actualiser ses façons de faire afin de s'ajuster graduellement aux nouvelles configurations de rues proposées.



# 7

## CLASSIFICATION DES RUES

La classification proposée dans le présent guide s'appuie sur la classification fonctionnelle du réseau à savoir rues locales, collectrices, artères, etc. Par ailleurs, la démarche de classification prend en compte cette structure fonctionnelle des rues, en l'adaptant aux contextes locaux d'implantation. Elle comprend 8 typologies de rues distinctes, chacune définie par des caractéristiques propres liées à l'ambiance visée, aux vocations du milieu, ainsi qu'à la densité du cadre bâti. Les typologies développées s'appliquent autant à de nouvelles rues qu'à des projets de réfection de rues existantes.

Les typologies de rues se définissent par les éléments suivants :

### AMBIANCES

Cet élément sert à définir l'intention et la vision des rues en s'appuyant sur leur vocation et le cadre d'ensemble dans lequel elles s'inscrivent. L'emploi d'un qualificatif plus évocateur permet de mieux exprimer les intentions d'aménagement et de mettre en lumière les caractéristiques propres à chaque type de rue.

#### Trois principales ambiances :

- **Une rue apaisée** favorise un partage sécuritaire et harmonieux entre les différents usagers, en accordant une priorité accrue aux piétons, aux cyclistes et aux autres modes de transport actifs. Elle se caractérise par des mesures visant à réduire la vitesse et le volume de la circulation motorisée, à améliorer le confort et la sécurité, et à renforcer la qualité de l'espace public.
- **Une rue de proximité** est un espace public à vocation locale, principalement destinée à desservir les habitations, les commerces de quartier et les équipements de proximité. Son aménagement vise à soutenir la vie locale, encourager les interactions sociales et offrir un cadre sécuritaire et agréable pour l'ensemble des usagers. Elle favorise les déplacements à pied et à vélo à l'échelle du voisinage, tout en maintenant une circulation motorisée limitée et apaisée.
- **Une rue de diffusion** recueille la circulation provenant des rues apaisées ou de proximité et la dirige vers les axes structurants. Son aménagement doit donc répondre à des enjeux de fluidité, de sécurité et de cohabitation des différents modes de transport. Cette rue concilie les fonctions de desserte locale avec une capacité de circulation plus importante, tout en garantissant la sécurité et le confort des usagers, notamment piétons et cyclistes, le cas échéant.



## FONCTION

La fonction d'une rue renvoie à son rôle en matière d'accessibilité et de transit. Elle permet de quantifier et de différencier les déplacements effectués pour accéder à une destination située sur la rue de ceux réalisés dans le but de traverser un secteur sans s'y arrêter.

## VOCATION DU MILIEU

La vocation du milieu désigne l'affectation prévue ou existante d'un territoire, en cohérence avec les orientations d'aménagement et les dynamiques d'occupation du sol. L'adéquation entre la vocation du milieu et le profil de la rue contribue à assurer la cohérence de l'aménagement avec le cadre bâti, les usages existants et les dynamiques locales. Le choix de la typologie de rue et des aménagements qui en découlent doit tenir compte de la vocation du milieu d'insertion.

## DENSITÉ D'ACTIVITÉ DU MILIEU

La vocation du milieu désigne l'affectation prévue ou existante d'un territoire. Elle est guidée par les orientations d'aménagement en vigueur et les dynamiques d'occupation du sol. Le choix de la typologie de rue et des aménagements qui en découlent doit tenir compte de cette vocation pour assurer une cohérence entre le cadre bâti, les usages existants et les dynamiques locales.

## HIÉRARCHIE FONCTIONNELLE

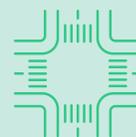
La hiérarchie fonctionnelle des rues est un système de classification établie par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) qui organise le réseau viaire en différentes catégories selon les fonctions qu'il remplit au sein de la trame urbaine. Elle permet de distinguer les rues selon leur rôle principal.

## DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL

Le DJMA (Débit Journalier Moyen Annuel) correspond au nombre moyen de véhicules ou d'utilisateurs qui empruntent un segment de rue chaque jour, calculé sur l'ensemble d'une année. Il constitue un indicateur clé pour évaluer l'intensité de la circulation et le niveau d'achalandage véhiculaire, orienter la hiérarchisation du réseau viaire et adapter les aménagements aux besoins réels de mobilité.

## EMPRISE

L'emprise de rue désigne le terrain public réservé à la voirie publique. Elle inclut la chaussée, l'ensemble des composantes de l'espace public telles que les trottoirs, les pistes cyclables, les accotements, les plantations, l'éclairage ainsi que les infrastructures souterraines et aériennes. Elle constitue l'assise physique sur laquelle sont implantés les aménagements de transport et de mobilité, et elle varie selon la hiérarchie fonctionnelle de la rue et la vocation du milieu.



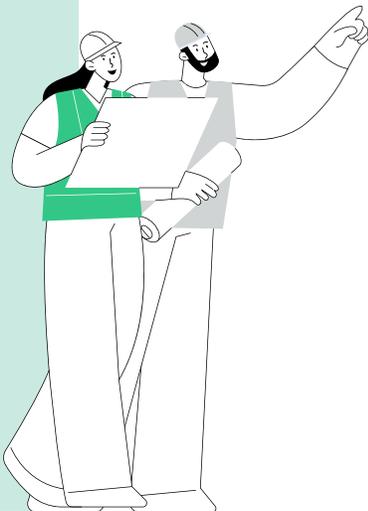
# 8

## ADAPTATION DES TYPOLOGIES DE RUES LORS DE TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT

Lors de travaux de réaménagement d'une rue existante, la typologie prescrite s'applique plus aisément pour une rue neuve de type équivalent.

Dans un contexte existant, il peut y avoir de potentielles contraintes qui empêcheraient l'application de la coupe type, par exemple :

1. La présence d'infrastructures souterraines existantes (exemple : réseaux techniques, conduites majeures) limitant la flexibilité d'aménagement;
2. Une emprise de rue insuffisante pour intégrer l'ensemble des éléments prévus;
3. La proximité des bâtiments de murs ou clôtures privés en bordure;
4. Les enjeux de dénivellation (drainage, accessibilité).



5. Les ajustements qui peuvent être apportés aux composantes de la rue, en prenant en compte les éléments suivants :

### **Priorisation des usages**

Assurer en priorité la continuité et la sécurité des déplacements piétons et cyclables avant d'intégrer le stationnement ou d'élargir la voie véhiculaire.

### **Optimisation de l'espace disponible**

Ajuster les largeurs des trottoirs, des voies de circulation, des liens cyclables et des bandes de plantation en fonction de l'emprise existante.

### **Maintien de l'accessibilité universelle**

Garantir des trottoirs accessibles et sécuritaires pour tous les usagers, incluant les personnes à mobilité réduite.

### **Protection de la végétation existante**

Favoriser la conservation des arbres matures et adapter les bandes de plantation en conséquence.

### **Cohérence avec le réseau**

Assurer la continuité fonctionnelle des liens cyclables, des parcours piétons et des voies de transport en commun sur l'ensemble du réseau.

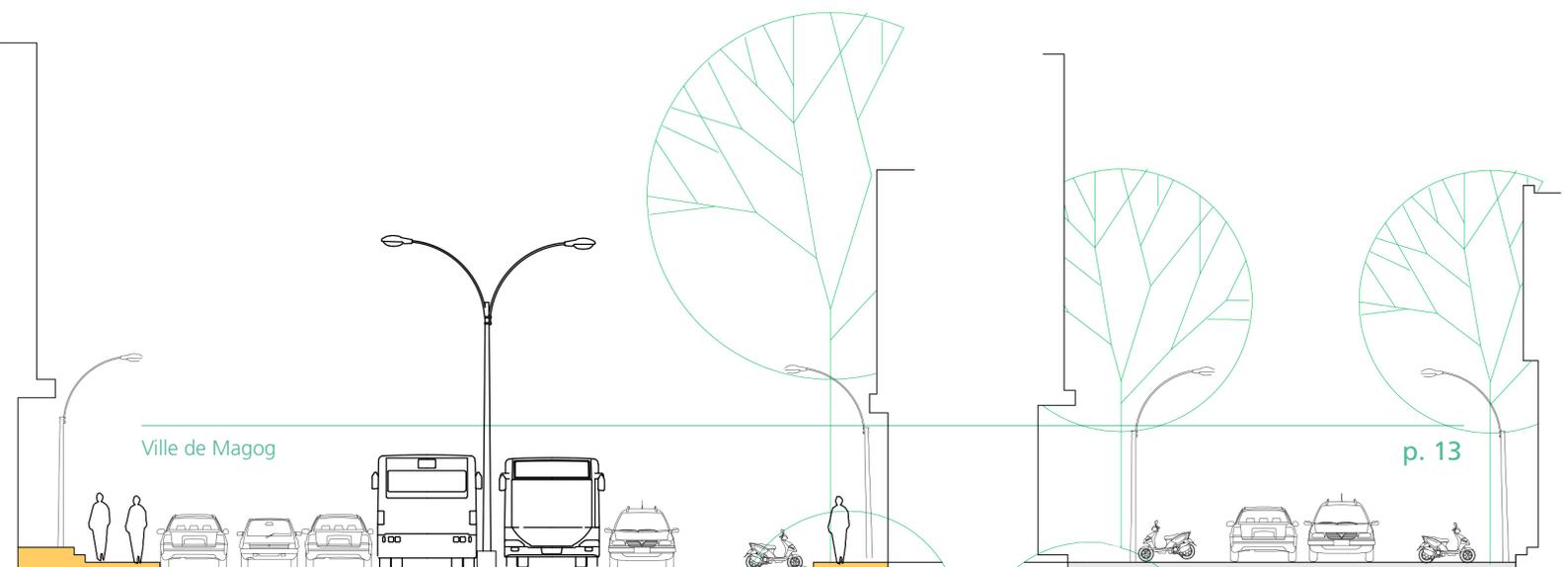
### **Gestion des eaux pluviales**

Intégrer ou maintenir des dispositifs de drainage efficaces, notamment par des bandes végétalisées ou des chaussées drainantes.

# GRILLE DE CLASSIFICATION

# 9

No	Type	Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
			Transit	Destination					
1	Rue apaisée	Apaisée	< 5 %	> 95 %	Résidentielle	Faible	Locale	< 500	9,3 – 13,3 m
2	Rue apaisée résidentielle avec piste multifonctionnelle	Apaisée	< 5 %	> 95 %	Résidentielle Institutionnelle Récréative	Faible Moyenne	Locale	< 500	16 - 20 m
3	Rue locale résidentielle à sens unique	De proximité	< 10 %	> 90 %	Résidentielle Institutionnelle Récréative	Faible Moyenne	Locale	< 1500	10 - 14 m
4	Rue locale	De proximité	< 10 %	> 90 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale Récréative	Faible Moyenne	Locale	< 1500	12 - 17,5 m
5	Rue locale avec piste cyclable unidirectionnelle	De proximité	< 50 %	> 50 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale	Faible Moyenne	Locale	< 1500	15 - 21 m
6	Rue de quartier	De proximité	< 10 %	> 90 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale	Moyenne	Locale	1500 à 2000	15 - 19 m
7	Rue collectrice de quartier récréative	Diffusion	< 15 %	> 85 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale Récréative	Moyenne Forte	Locale Collectrice	1500 à 3000	18 - 22 m
8	Rue collectrice de quartier	Diffusion	< 15 %	> 85 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale Récréative	Moyenne Forte	Locale Collectrice	1500 à 3000	18 - 24 m



# TYPE 1

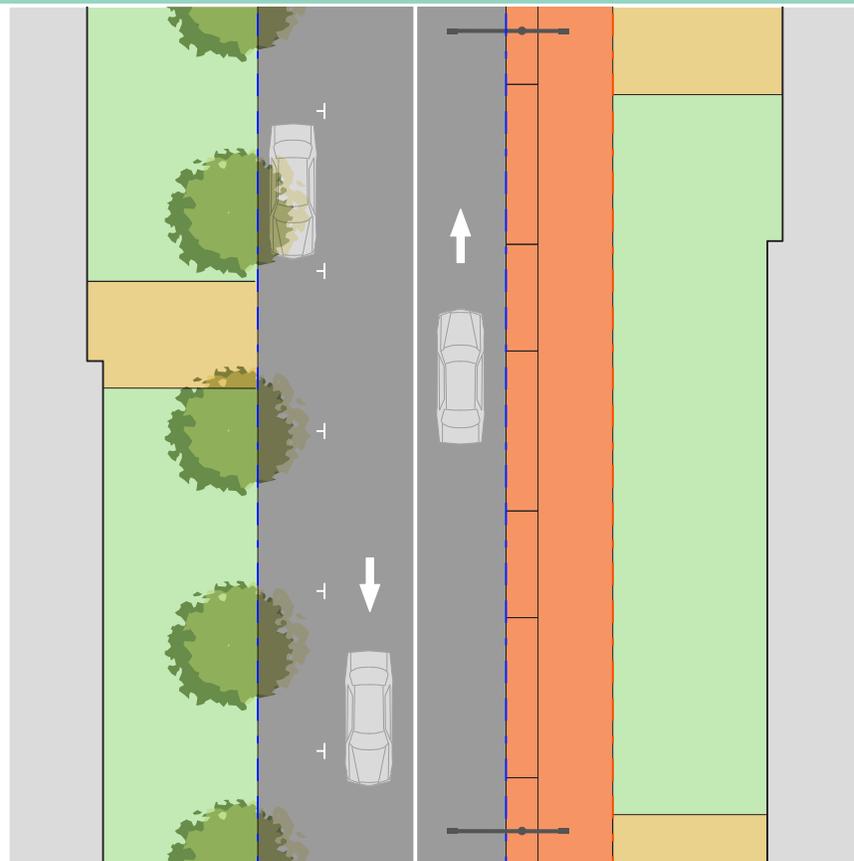
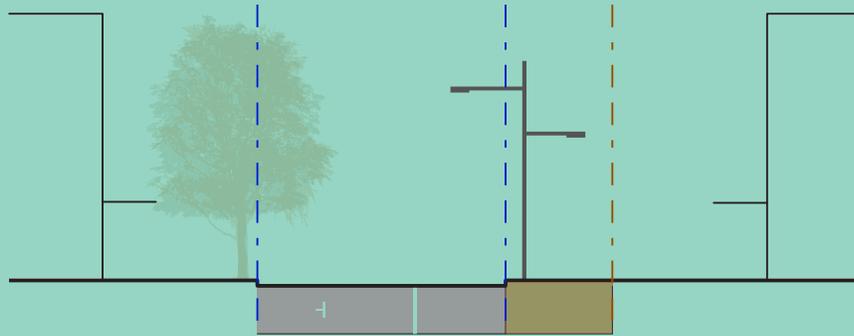
## RUE APAISÉE RÉSIDENTIELLE

Cette rue est principalement dédiée à l'accès dans un secteur résidentiel de faible densité (maisons unifamiliales). Il s'agit d'une rue à double sens, aménagée avec du stationnement latéral. Elle fonctionne comme une rue partagée. Toutefois, selon le contexte et l'achalandage piétonnier anticipé, un trottoir ou une piste multifonctionnelle, ainsi qu'une bande technique accueillant l'éclairage public et des plantations, pourraient être intégrés.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
Apaisée	< 5 %	> 95 %	Résidentielle	Faible	Locale	< 500	9,3 m – 13,3 m



## TYPE 1 — RUE APAISÉE RÉSIDENNELLE — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	La rue est traitée comme une rue partagée. Le piéton y a la priorité, même en l'absence d'un aménagement qui lui est spécifiquement dédié.
Aménagement cyclable	En cas d'implantation de typologies résidentielles autres que des maisons unifamiliales, un trottoir ou une piste multifonctionnelle d'une largeur pouvant atteindre 4 m devrait être aménagé.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 6,8 m minimum, à 2 voies de 3,4 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	Le stationnement est aménagé d'un côté de la rue de 2,5 m de largeur.
Végétation	Un îlot ou une bande de plantation pourrait être aménagé dans la surlargeur d'un côté.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un réseau de drainage de type conventionnel est utilisé.
Gestion du déneigement	Le stationnement sur rue peut être interdit en hiver, les cases de stationnement permettent le stockage de neige.
Éclairage	Selon le caractère de la rue, un lampadaire pourrait être implanté.

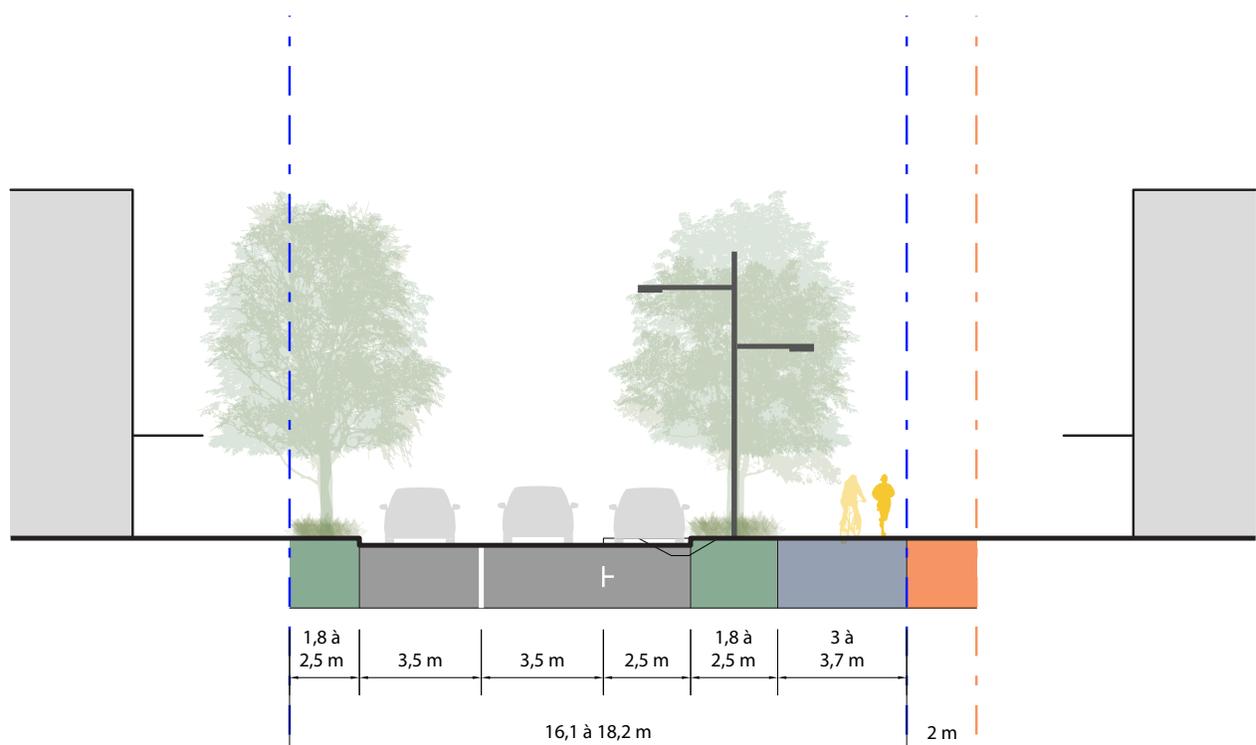
# TYPE 2

## RUE APAISÉE RÉSIDENTIELLE AVEC PISTE MULTIFONCTIONNELLE

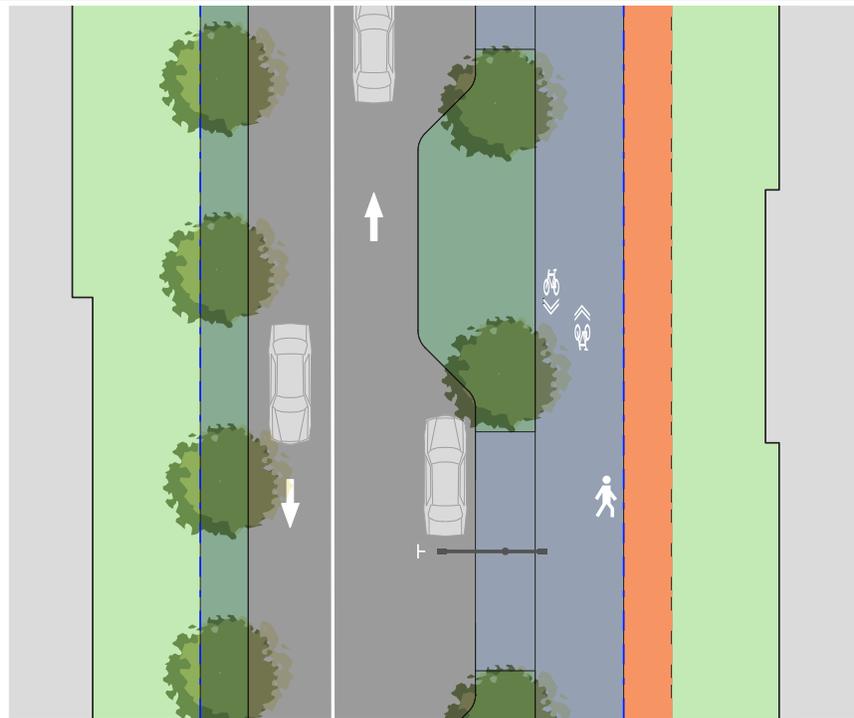
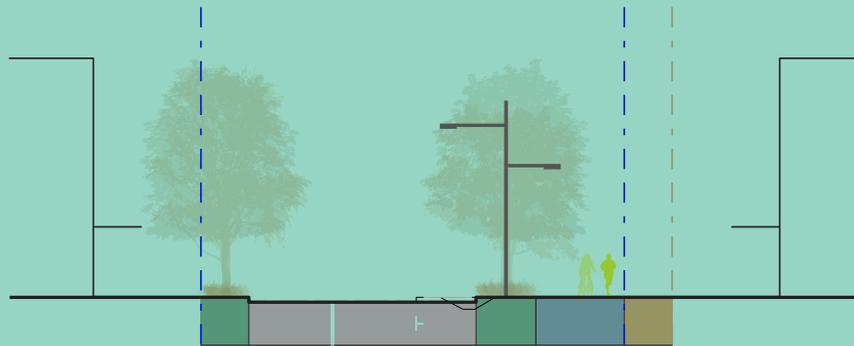
Il s'agit d'une rue apaisée à double sens, aménagée avec une piste multifonctionnelle, des bandes de plantation de part et d'autre de la chaussée, ainsi que des espaces de stationnement. Le verdissement de la rue remplit plusieurs fonctions : il contribue à la réduction des îlots de chaleur, favorise l'infiltration des eaux de ruissellement et améliore le cadre de vie. La configuration avec stationnement en saillie agit comme un dispositif de modération de la vitesse renforçant le caractère apaisé de la rue.

Selon le contexte et les besoins techniques et d'aménagement, une emprise additionnelle de 2 m peut être requise pour assurer l'intégration harmonieuse de l'ensemble des composantes de la rue.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
Apaisée	< 5 %	> 95 %	Résidentielle Institutionnelle Récréative	Faible Moyenne	Locale	< 500	16,1 m - 20,2 m



## TYPE 2 — RUE APAISÉE RÉSIDENNELLE AVEC PISTE MULTIFONCTIONNELLE — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	La piste multifonctionnelle est aménagée d'un côté de la rue avec une largeur comprise entre 3 à 3,7 m.
Aménagement cyclable	La piste multifonctionnelle permet la circulation des cyclistes et des personnes piétonnes dans les deux sens.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 7 m, à 2 voies de 3,5 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	La configuration de la rue avec stationnement en saillie en quinconce est une mesure de réduction de la vitesse par un effet de chicane naturelle.
Végétation	Des bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 6 m avec un espacement de 4 m. Le verdissage de la rue est bonifié par l'aménagement de saillies de plantation en alternance au stationnement. À noter que l'entretien de la plantation et des aménagements paysagers publics adjacents à ceux du domaine privé est de la responsabilité des propriétaires du domaine privé.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des bandes végétalisées continues d'une largeur de 2,3 m peuvent faire office de noues. Elles sont utilisées en plus des réseaux de drainage de type conventionnel.
Gestion du déneigement	Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglçage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

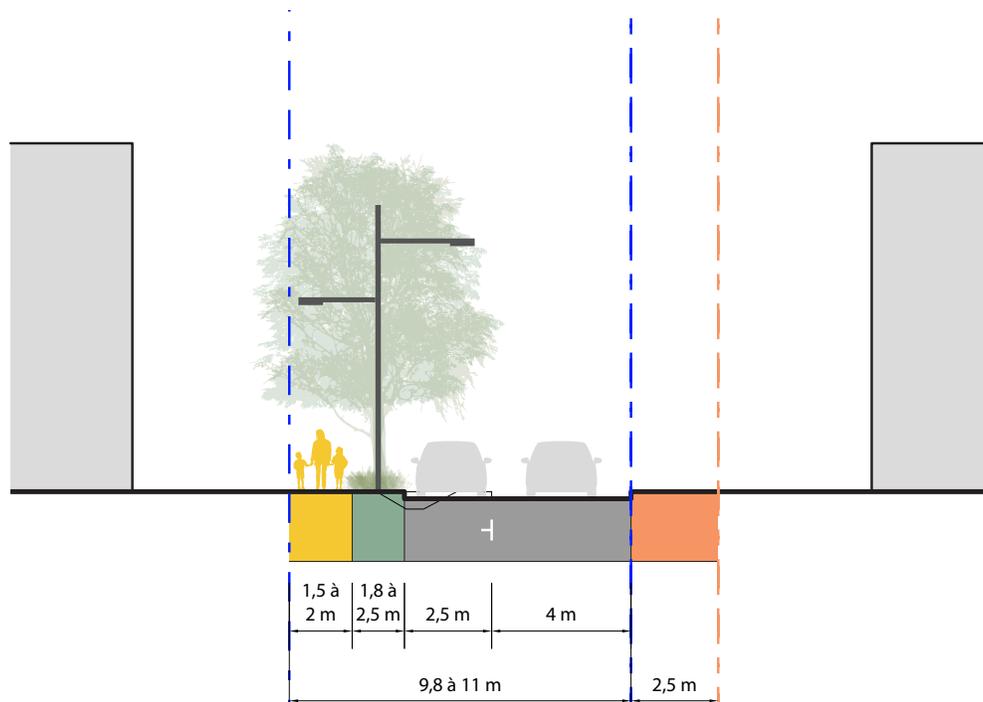
# TYPE 3

## RUE LOCALE RÉSIDENTIELLE À SENS UNIQUE

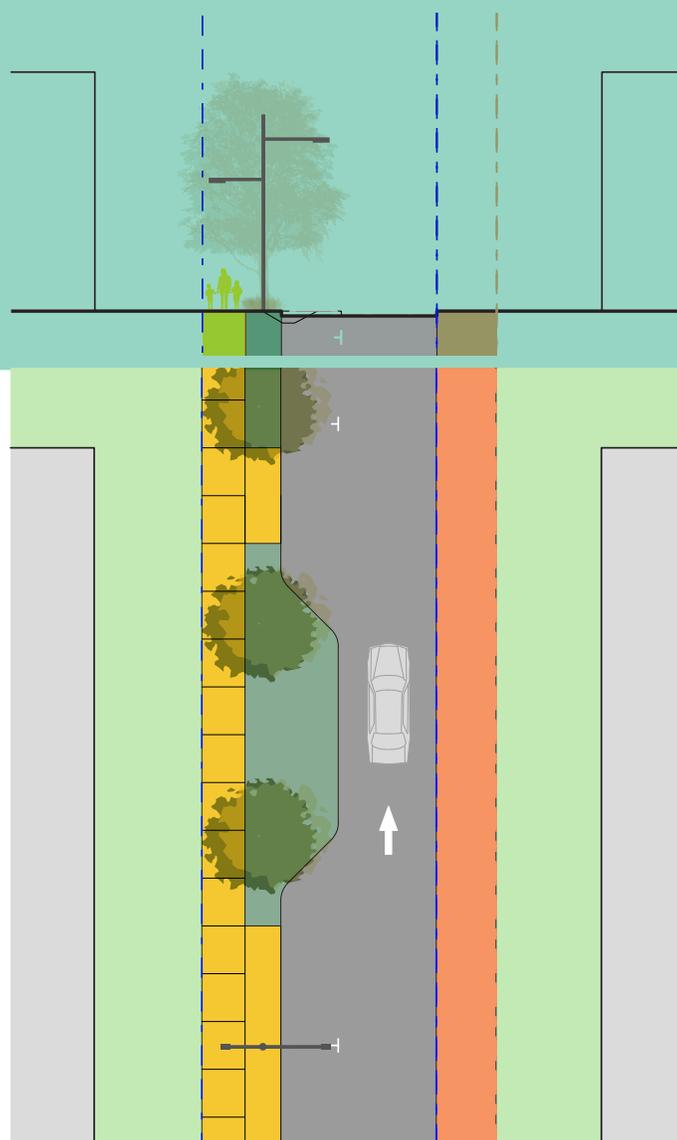
Une rue de proximité à sens unique principalement en milieu résidentiel, aménagée avec un trottoir, une bande de plantation d'un côté de la chaussée ainsi que des espaces de stationnement. Le verdissement de la rue remplit plusieurs fonctions : il contribue à la réduction des îlots de chaleur, améliore le confort des usagers et favorise le drainage des surfaces imperméables adjacentes.

Selon le contexte et les besoins techniques et d'aménagement, une emprise additionnelle de 2,5 m peut être requise pour assurer l'intégration harmonieuse de l'ensemble des composantes de la rue.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
De proximité	< 10 %	> 90 %	Résidentielle Institutionnelle Récréative	Faible Moyenne	Locale	< 1500	9,8 m - 13,5 m



## TYPE 3 — RUE LOCALE RÉSIDENNELLE À SENS UNIQUE — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,8 m est aménagé d'un seul côté de la rue. Entre 1,5 à 2,5 m, les trottoirs sont confortables et sécuritaires.
Aménagement cyclable	Aucun aménagement cyclable n'est prévu dans cette typologie.
Voie de circulation	La chaussée carrossable comporte une voie à sens unique d'une largeur de 4 à 6 m. La largeur sera à établir avec le Service de sécurité incendie de la Ville.
Stationnement sur rue	Le stationnement en saillie est aménagé d'un côté de la rue de 2,5 m de largeur.
Végétation	Des bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 6 m avec un espacement de 4 m.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un réseau de drainage de type conventionnel est utilisé. L'utilisation d'un système de cellule de sol permettrait la croissance du système racinaire sous le trottoir. Ce système permet également d'augmenter la superficie de sol perméable.
Gestion du déneigement	Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglçage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

# TYPE 4

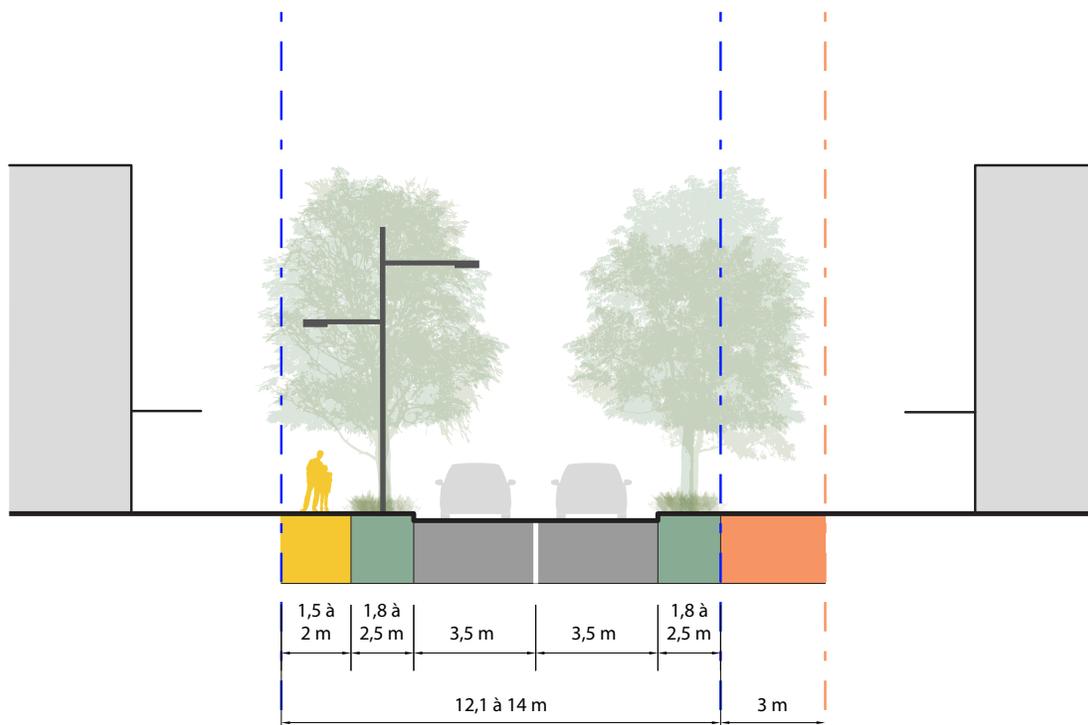
## RUE LOCALE

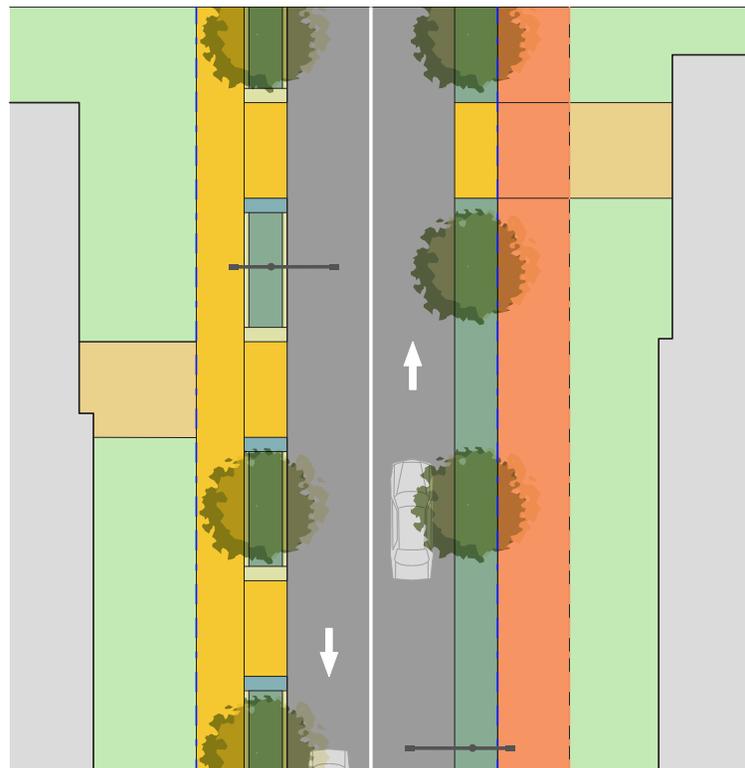
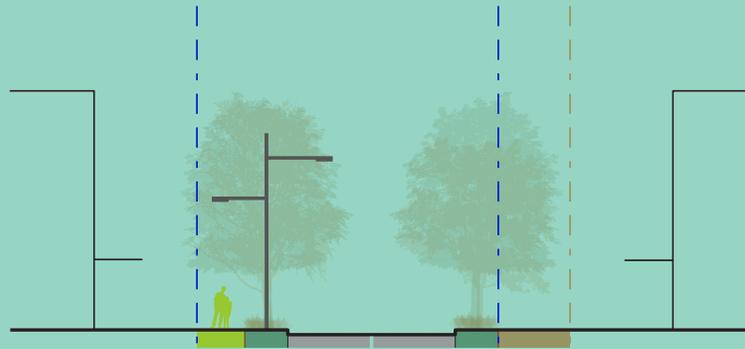
Une rue de proximité à double sens principalement en milieu résidentiel, aménagée avec un trottoir, une bande de plantation d'un côté de la chaussée ainsi que des espaces de stationnement. Cette typologie locale polyvalente peut également être déployée dans des secteurs à vocation institutionnelle, commerciale ou récréative, lorsque la densité d'activités y est faible ou relativement modérée.

Le verdissement de la rue remplit plusieurs fonctions : il contribue à la réduction des îlots de chaleur, améliore le confort des usagers et favorise le drainage des surfaces imperméables adjacentes.

Selon le contexte et les besoins techniques et d'aménagement, une emprise additionnelle de 3 m peut être requise pour assurer l'intégration harmonieuse de l'ensemble des composantes de la rue.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
De proximité	< 10 %	> 90 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale Récréative	Faible Moyenne	Locale	< 1500	12,1 m - 17 m





Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,8 m est aménagé d'un seul côté de la rue. Entre 1,5 à 2,5 m, les trottoirs sont confortables et sécuritaires.
Aménagement cyclable	Aucun aménagement cyclable n'est prévu dans ces rues.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 7 m, à 2 voies de 3,5 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	Aucun stationnement sur rue n'est prévu.
Végétation	Bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 10 m avec un espacement de 4 m. À noter que l'entretien de la plantation et des aménagements paysagers publics adjacents à ceux du domaine privé est de la responsabilité des propriétaires du domaine privé.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un réseau de drainage de type conventionnel est utilisé.
Gestion du déneigement	Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglacage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

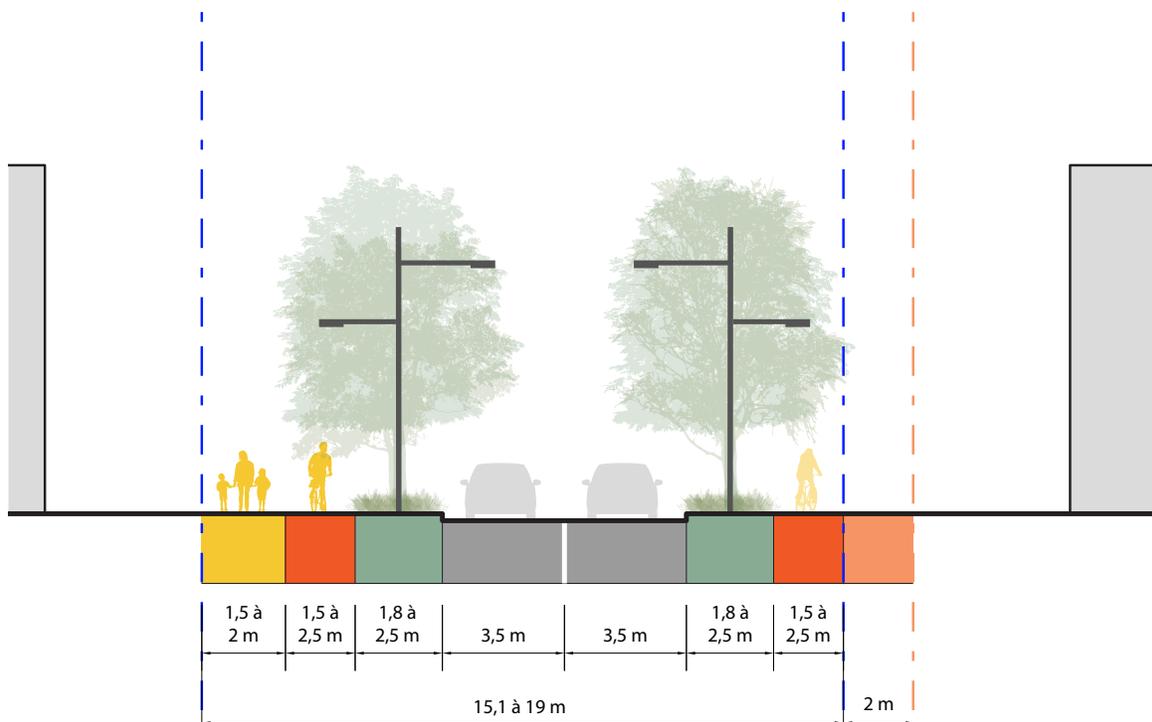
# TYPE 5

## RUE LOCALE AVEC PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

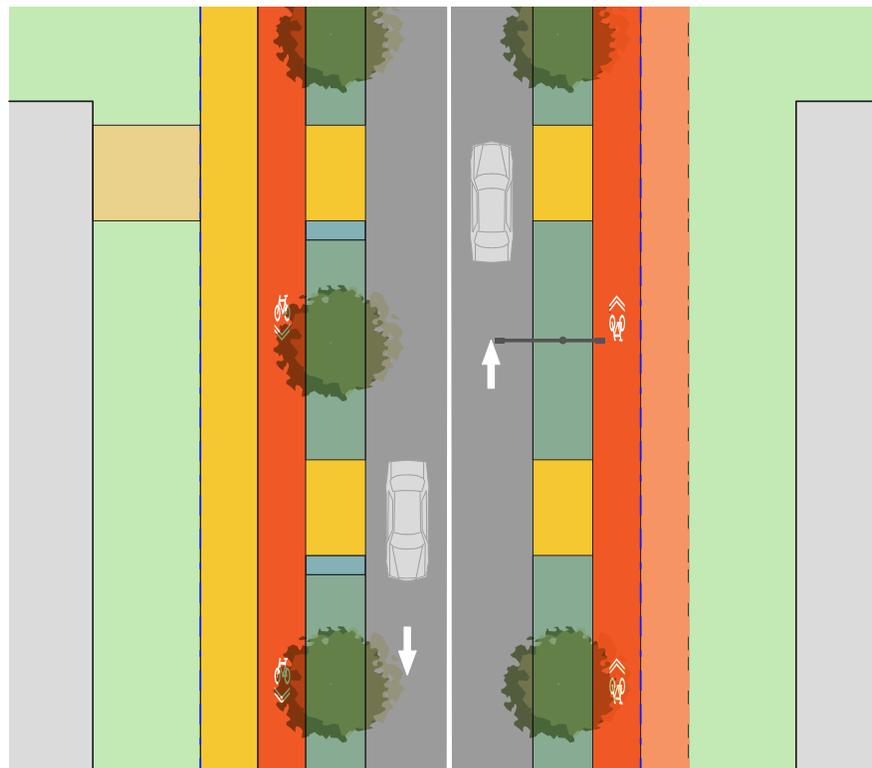
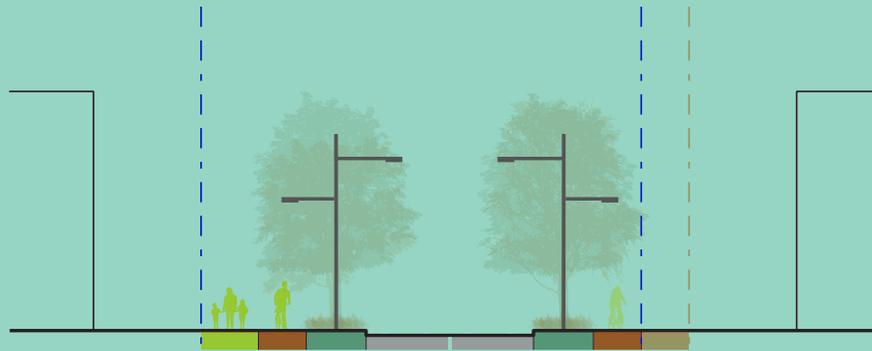
Une rue de proximité à double sens, à vocation résidentielle, institutionnelle et commerciale, est conçue pour répondre aux besoins variés des usagers dans un environnement urbain de densité modérée. Elle est aménagée avec un trottoir pour les piétons, deux pistes cyclables unidirectionnelles pour les déplacements actifs, ainsi que des bandes de plantation avec mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée. Chaque mode de déplacement y dispose d'un espace dédié, favorisant une cohabitation harmonieuse, sécuritaire et confortable.

Selon le contexte et les besoins d'aménagement, une emprise excédentaire de 2 m peut être requise afin d'assurer l'intégration fonctionnelle et esthétique de l'ensemble des composantes de la rue.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
De proximité	< 50 %	> 50 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale	Faible Moyenne	Locale	< 1500	15,1 m - 21 m



## TYPE 5 — RUE LOCALE AVEC PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,5 à 2 m est aménagé d'un seul côté de la rue. Le trottoir est confortable, sécuritaire et est séparé de la voie carrossable par une bande de plantation végétalisée.
Aménagement cyclable	Les pistes cyclables sont en site propre et sont unidirectionnelles, aménagées de part et d'autre la chaussée, de 1,5 à 2,5 m de largeur. Les pistes cyclables sont au même niveau que celui du trottoir ou à mi-niveau entre le trottoir et la chaussée et sont séparées de la voie carrossable par une bande de plantation végétalisée.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 7 m, à 2 voies de 3,5 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	Aucun stationnement sur rue n'est prévu.
Végétation	Des bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 6 m avec un espacement de 4 m pour permettre le déneigement du trottoir et de la piste cyclable.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des bandes végétalisées continues d'une largeur de 2,3 m peuvent faire office de noues. Elles sont utilisées en plus des réseaux de drainage de type conventionnel.
Gestion du déneigement	Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglçage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

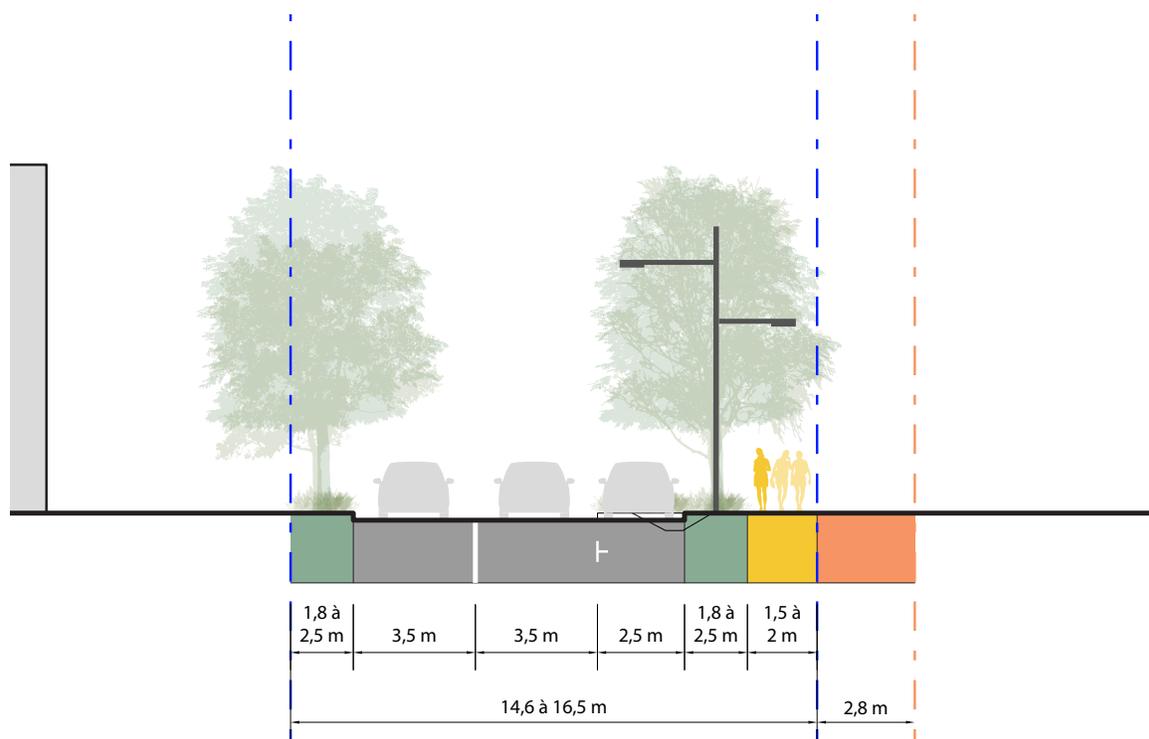
# TYPE 6

## RUE DE QUARTIER

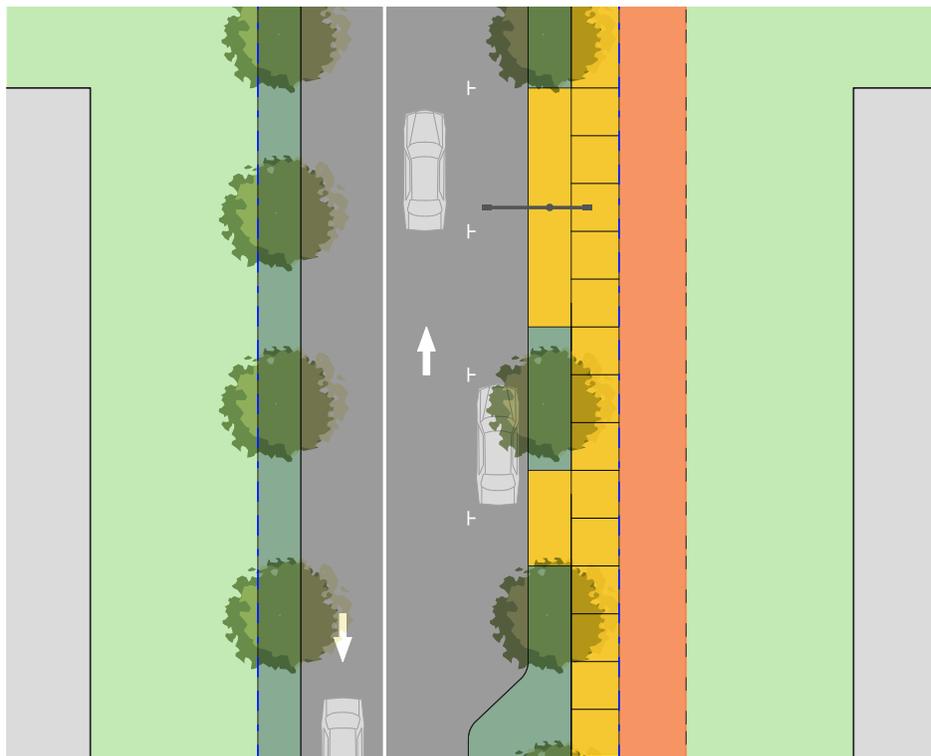
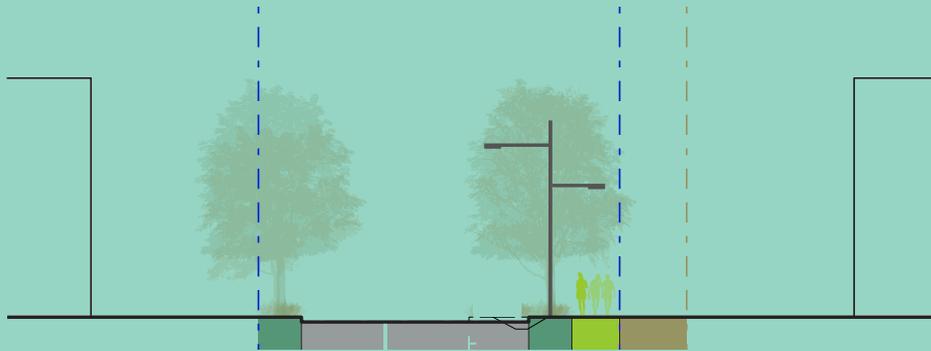
Une rue de proximité à usage résidentiel, institutionnel et commercial. Cette rue à double sens est aménagée avec un trottoir, des bandes de plantation de part et d'autre de la chaussée, ainsi que des espaces de stationnement. Le verdissement de la rue joue un rôle multiple, notamment la réduction des îlots de chaleur et le drainage des surfaces imperméables adjacentes. La configuration de la rue avec stationnement en saillie est une mesure de réduction de la vitesse grâce à un effet de chicane naturelle.

Selon l'emplacement de la coupe et les besoins, il peut être nécessaire d'ajouter une emprise excédentaire de 2,8 m.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
De proximité	< 10 %	> 90 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale	Moyenne	Locale	1500 à 2000	14,6 m - 19,3 m



## TYPE 6 — RUE DE QUARTIER — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,5 à 2 m est aménagé d'un seul côté de la rue. Le trottoir est confortable, sécuritaire et est séparé de la voie carrossable par une bande de plantation végétalisée.
Aménagement cyclable	Aucun aménagement cyclable n'est prévu dans ces rues.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 7 m, à 2 voies de 3,5 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	Le stationnement en saillie est aménagé d'un côté de la rue de 2,5 m de largeur.
Végétation	Des bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 6 m avec un espacement de 4 m pour permettre le déneigement du trottoir et de la piste cyclable. À noter que l'entretien de la plantation et des aménagements paysagers publics adjacents à ceux du domaine privé est de la responsabilité des propriétaires du domaine privé.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des saillies drainantes utilisées en plus des réseaux de drainage de type conventionnel. L'utilisation d'un système de cellule de sol permettrait la croissance du système racinaire sous le trottoir. Ce système permet également d'augmenter la superficie de sol perméable.
Gestion du déneigement	Le stationnement sur rue peut être interdit en hiver, les cases de stationnement permettent le stockage de neige. Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglçage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

# TYPE 7

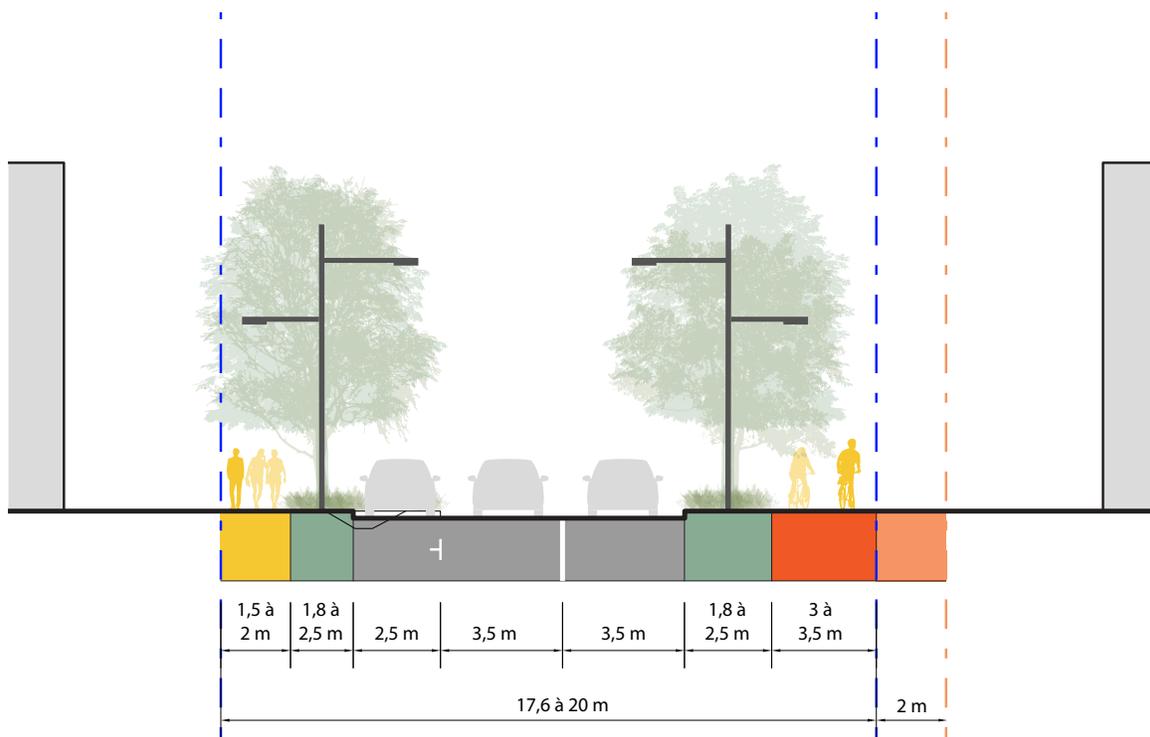
## RUE COLLECTRICE DE QUARTIER RÉCRÉATIVE

Une rue de diffusion apaisée, à vocation résidentielle, institutionnelle, commerciale et récréative. Cette rue à double sens est conçue pour favoriser la cohabitation des différents modes de déplacement dans un environnement sécuritaire et agréable.

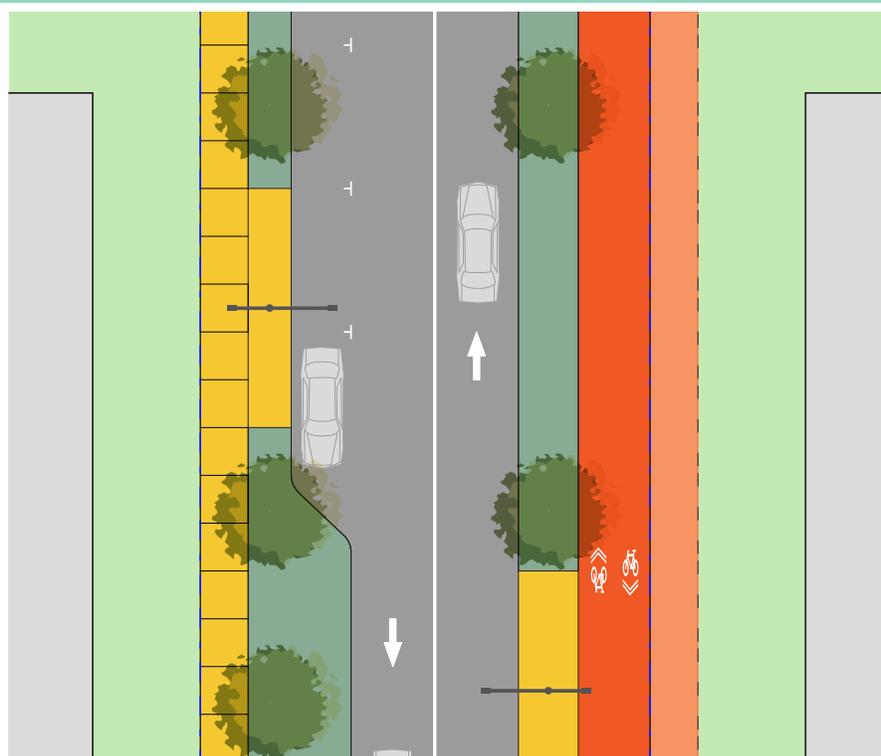
Elle est aménagée avec un trottoir accessible, une piste cyclable bidirectionnelle, des bandes de plantation de part et d'autre de la chaussée, ainsi que des espaces de stationnement sur rue.

Selon le contexte et les besoins techniques et d'aménagement, une emprise additionnelle de 2 m peut être requise pour assurer l'intégration harmonieuse de l'ensemble des composantes de la rue.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
Diffusion	< 15 %	> 85 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale Récréative	Moyenne Forte	Locale Collectrice	1500 à 3000	17,6 m - 22 m



## TYPE 7 — RUE COLLECTRICE DE QUARTIER RÉCRÉATIVE — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,5 à 2 m est aménagé d'un seul côté de la rue. Le trottoir est confortable, sécuritaire et est séparé de la voie carrossable par une bande de plantation végétalisée.
Aménagement cyclable	La piste cyclable est protégée, bidirectionnelle et aménagée d'un côté de la chaussée de 3 à 3,5 m de largeur. La piste cyclable est au même niveau que celui du trottoir séparé de la voie carrossable par une bande de végétalisée.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 7 m, à 2 voies de 3,5 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	Le stationnement en saillie est aménagé d'un côté de la rue de 2,5 m de largeur.
Végétation	Des bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 6 m avec un espacement de 4 m pour permettre le déneigement du trottoir et de la piste cyclable.
Gestion durable de l'eau pluviale	Des saillies drainantes utilisées en plus des réseaux de drainage de type conventionnel. L'utilisation d'un système de cellule de sol permettrait la croissance du système racinaire sous le trottoir. Ce système permet également d'augmenter la superficie de sol perméable.
Gestion du déneigement	Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglacage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

# TYPE 8

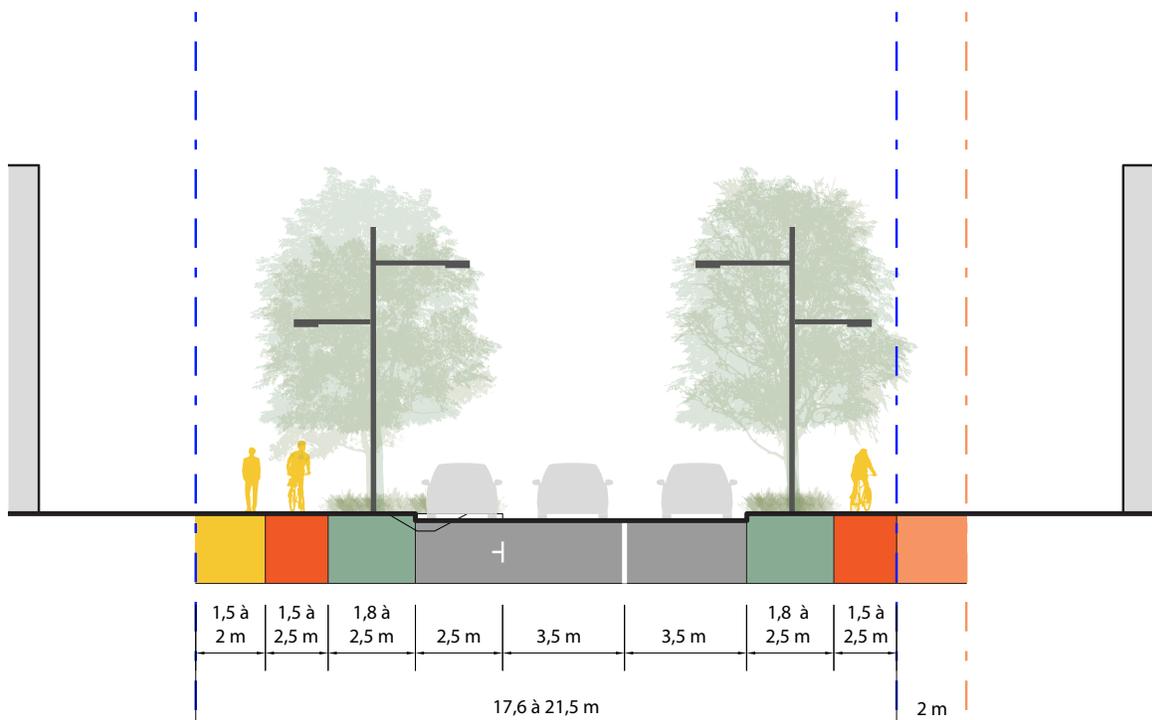
## RUE COLLECTRICE DE QUARTIER

Une rue de diffusion à vocation résidentielle, institutionnelle, commerciale et récréative. Cette rue à double sens est aménagée avec des trottoirs, des pistes cyclables unidirectionnelles, des bandes de plantation de part et d'autre de la chaussée, ainsi que des espaces de stationnement sur rue.

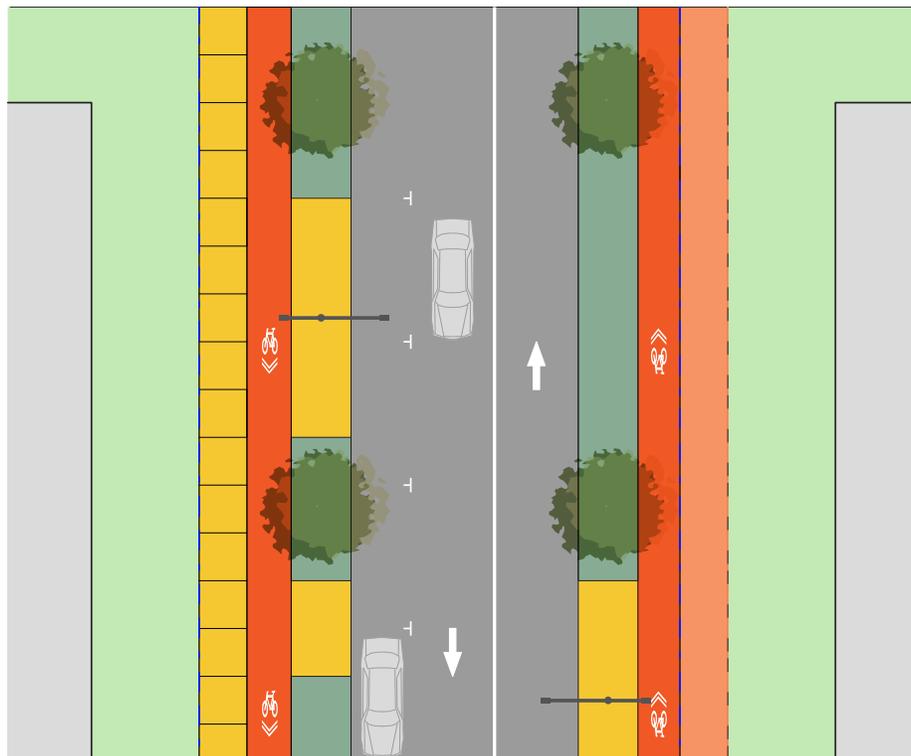
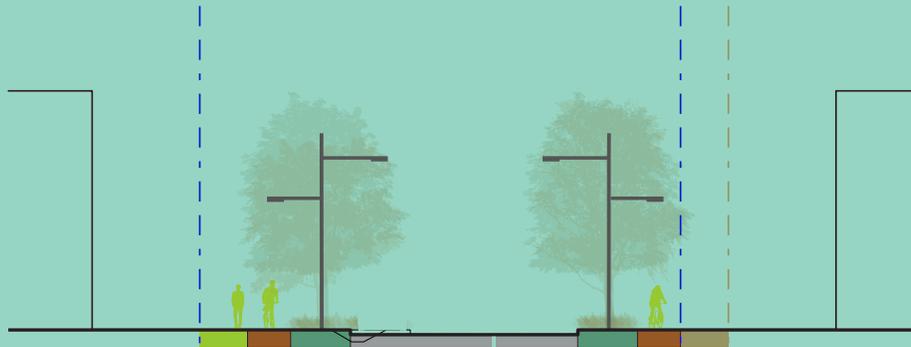
La configuration de la rue, incluant un stationnement en saillie, agit comme une mesure d'apaisement de la circulation en créant un effet de chicane naturelle, incitant les automobilistes à réduire leur vitesse.

Selon la localisation et les besoins spécifiques du secteur, il peut être nécessaire de prévoir une emprise excédentaire d'environ 2 m afin d'assurer une implantation optimale de l'ensemble des composantes.

Ambiance	Fonction		Vocation du milieu d'insertion	Densité d'activité du milieu	Hiérarchie fonctionnelle	Débit journalier en véhicule/jour (DJMA)	Emprise
	Transit	Destination					
Diffusion	< 15 %	> 85 %	Résidentielle Institutionnelle Commerciale Récréative	Moyenne Forte	Locale Collectrice	1500 à 3000	17,6 m - 23,5 m

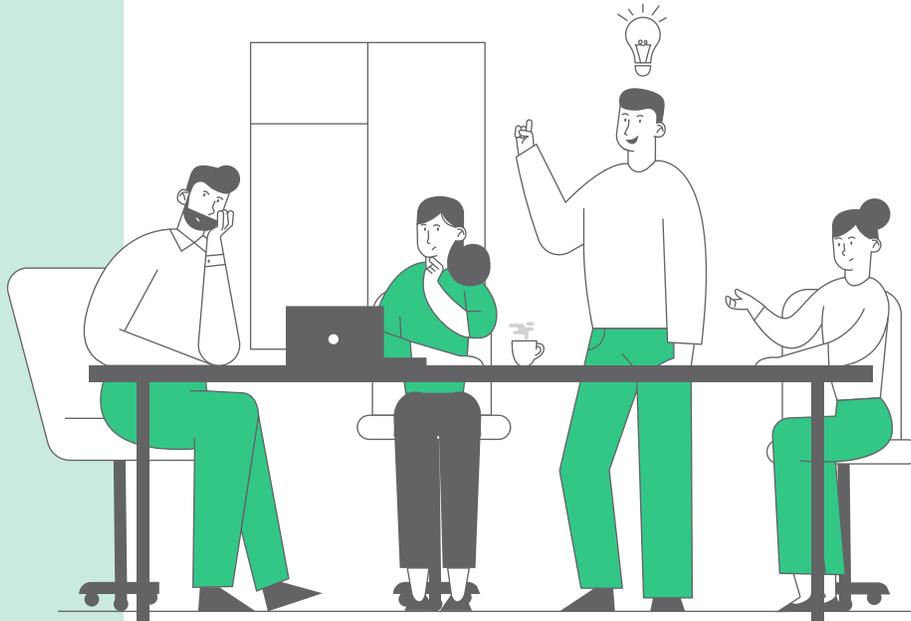


## TYPE 8 — RUE COLLECTRICE DE QUARTIER — PLAN DE COUPE



Espace piétonnier	Un trottoir d'une largeur de 1,5 à 2 m est aménagé d'un seul côté de la rue. Les trottoirs sont confortables et sécuritaires.
Aménagement cyclable	Les pistes cyclables sont en site propre et sont unidirectionnelles, aménagées de part et d'autre la chaussée, de 1,5 à 2,5 m de largeur. Les pistes cyclables sont au même niveau que celui du trottoir ou à mi-niveau entre le trottoir et la chaussée et sont séparées de la voie carrossable par une bande de plantation végétalisée.
Voie de circulation	La chaussée carrossable est à double sens d'une largeur de 7 m, à 2 voies de 3,5 m de largeur chacune.
Stationnement sur rue	Le stationnement en saillie est aménagé d'un côté de la rue de largeur de 2,5 m de largeur.
Végétation	Des bandes végétalisées de 1,8 à 2,5 m de largeur sont aménagées de chaque côté de la chaussée. Les fosses de plantation sont préférablement d'une longueur de 6 m avec un espacement de 4 m.
Gestion durable de l'eau pluviale	Un réseau de drainage de type conventionnel est utilisé. L'utilisation d'un système de cellule de sol permettrait la croissance du système racinaire sous le trottoir ou sous la piste cyclable. Ce système permettrait également d'augmenter la superficie de sol perméable.
Gestion du déneigement	Si les bandes végétalisées servent également pour le stockage de la neige, les essences végétales sélectionnées devront être choisies en conséquence, afin de résister aux conditions associées à l'accumulation de neige et aux agents de déglçage.
Éclairage	Les lampadaires sont installés en quinconce de part et d'autre de la rue, dans l'alignement des bandes végétalisées. Une implantation en quinconce permet d'offrir un éclairage homogène et réduit les risques d'éblouissement. Entre les arbres et les lampadaires, une distance de 8 m minimum est recommandée de centre à centre.

# 10 CONCLUSION



Ce Guide des rues conviviales soutient l'intention de la Ville de Magog de repenser l'aménagement de ses rues afin d'atteindre un partage plus équitable de l'offre de mobilité.

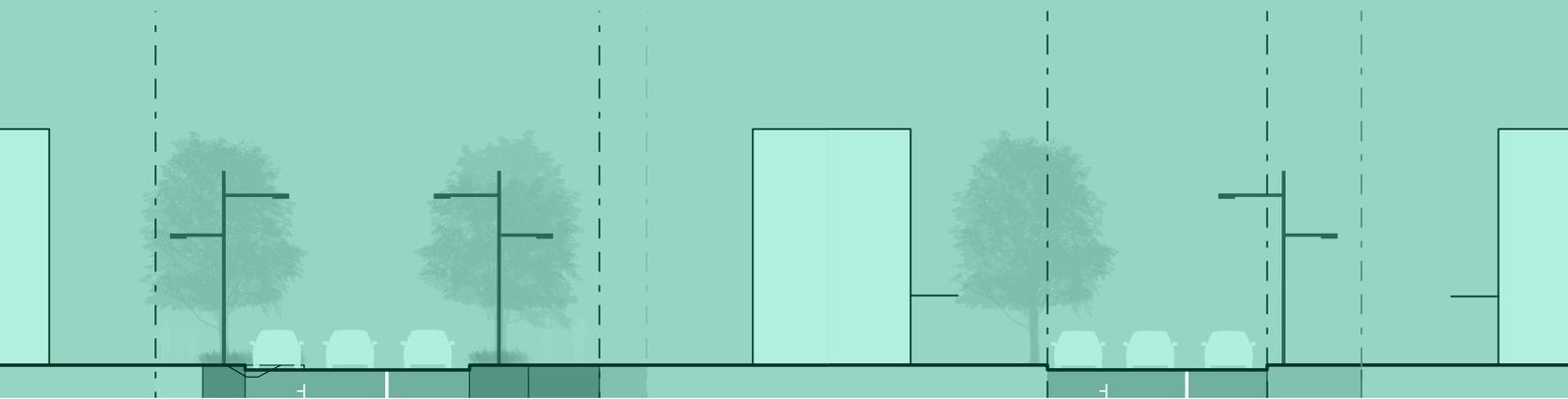
La démarche de réalisation du guide, qui a intégré les divers services de la Ville lors d'ateliers thématiques, a permis de réaliser des coupes et des aménagements adaptés à la réalité de Magog. Cette démarche a aussi été l'occasion d'identifier des enjeux et des besoins pour accompagner la mise en œuvre de rues conviviales tels que l'évolution de pratiques internes et les investissements nécessaires permettant de les effectuer. Ce travail est donc un maillon essentiel à la mise en œuvre du Plan directeur de transport actif et à l'aménagement d'un territoire plus attrayant, durable et résilient.

**AECOM**



[ruesconviviales.com](http://ruesconviviales.com)

---



## Guide des rues conviviales