



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

PLAN D'ACTION



TABLE DES MATIÈRES

Équipe de projet – CIMA+

Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.
Élizabeth Caza, ing., M.Ing.
Etienne Simard Sauriol, ing.
Chloé Lalancette, graphiste

Comité technique

Éric Painchaud - Directeur du génie, de l’urbanisme et de l’environnement, Ville de Saint-Lambert
Charles Élysée - Technicien en génie municipal, Ville de Saint-Lambert
Vasco Morgado - Contremaître en voirie, Ville de Saint-Lambert
Julie Domenjoz - CDE
Julie Larose - Chef du service d’urbanisme, Ville de Saint-Lambert
Marie-Ève Ferland - Chef de la division environnement, Ville de Saint-Lambert
Jeff Desruisseaux - CDG
Marc Robert - Réseau écocitoyen
Marc Chadillon - Représentant citoyen
Jonathan Rannou - Capitaine du service de la police, Agglomération de Longueuil
Nicolas Tanguay - RTL
Martin Morin - AUTAL
Hugues Létourneau - Réseau écocitoyen
Éric Carignan - Chef de la division du loisir et de la vie communautaire, Ville de Saint-Lambert
Luc Danielse - Maison Desaulniers
Julie Suprenant - AUTAL

Comité directeur

Éric Painchaud - Directeur du génie, de l’urbanisme et de l’environnement, Ville de Saint-Lambert
Julie Bourgoin - Conseillère municipale, Ville de Saint-Lambert
Georges Pichet - Directeur général, Ville de Saint-Lambert
Charles Élysée - Technicien en génie municipal, Ville de Saint-Lambert
Ronald Laurin - Directeur des travaux publics, Ville de Saint-Lambert

Registre des émissions et révisions antérieures		
Identification	Date	Description
E01	26 mai 2021	Émission finale
E02	16 juin 2021	Émission finale révisée

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	5
1.1 Mise en contexte	6
1.2 Définition	6
1.2.1 Mobilité durable	6
1.2.2 PMD	6
1.3 Démarche d'élaboration du PMD	6
1.3.1 Méthodologie	6
1.3.2 Acteurs impliqués	6
1.4 Vision	7
1.5 Objectifs du PMD	7
2. Plan d'action 2035	8
2.1 Réflexion sur les interventions du plan d'action du PMD	9
2.2 Cohérence du PMD avec les politiques municipales	9
2.3 Thématiques d'intervention	9
2.4 Présentation des fiches d'intervention	9
3. Aménagement du territoire	10
4. Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo	16
5. Transports actifs	26
6. Sécurité et qualité de vie	46
7. Sensibilisation et éducation	68
8. Réseau routier et stationnement	76
9. Synthèse des actions ciblées	104
10. Mise en œuvre et suivi	111
10.1 Programmes de subvention	112
10.2 Indicateurs de suivi	114
10.3 Suivi annuel	119
10.4 Bilan du PMD	119
11. Conclusion	119

TABLE DES FIGURES

Figure 1.1 : Localisation géographique de la ville de Saint-Lambert	5
Figure 1.2 : Mobilité durable	6
Figure 1.3 : Priorisation des usagers dans le cadre du PMD	7
Figure 1.4 : Étapes de réalisation du PMD	8
Figure 1.5 : Acteurs du PMD	9
Figure 2.1 : Thématiques du plan d'action	15
Figure 2.2 : Structure type des fiches d'intervention	15

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Objectifs locaux de mobilité des enjeux prioritaires	11
Tableau 9.1 : Actions ciblées	17
Tableau 9.1 : Programmes de subvention	17
Tableau 10.1 : Synthèse des fiches actions	21
Tableau 10.2 : Indicateurs de référence	31

Acronyme / Définition

A-10	Autoroute 10	MTQ	Ministère des Transports du Québec
A-20	Autoroute 20	NAQ	Nature-Action Québec
AMM	Aide à la mobilité motorisée	PADTC	Programme d'aide au développement du transport collectif
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain	PAV	Panneau activé par les véhicules
AT	Aménagement du territoire	PDV	Personne ayant une déficience visuelle
ATC	Association des transports du Canada	PGD	Plan de gestion des déplacements
AUTAL	Association des usagers du transport adapté de Longueuil	PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
CDE	Corporation de développement économique	PMD	Plan de mobilité durable
CGD	Centre de gestion des déplacements	PMR	Personne à mobilité réduite
CIRLI	Chaire interdisciplinaire de Recherche en Littératie et Inclusion	R-112	Route 112
CISSS	Centre intégré de santé et de services sociaux	R-132	Route 132
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal	REM	Réseau express métropolitain
CN	Canadien National	RRS	Réseau routier et stationnement
CREDDO	Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais	RTL	Réseau de transport de Longueuil
CRE-Montréal	Conseil régional de l'environnement de Montréal	SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
CSR	Code de la sécurité routière	SAD	Schéma d'aménagement et de développement
CSS	Centre de services scolaire	SE	Sensibilisation et éducation
DEL	Diode électroluminescente	S.O.	Sans objet
DJMA	Débit journalier moyen annuel	SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
DJME	Débit journalier moyen estival	SPAL	Service de police de l'agglomération de Longueuil
FCM	Fédération canadienne des municipalités	SQV	Sécurité et qualité de vie
FMV	Fond municipal vert	STM	Société de transport de Montréal
GES	Gaz à effet de serre	TA	Transports actifs
ICM	Institut de Cardiologie de Montréal	TCA	Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo
INLB	Institut Nazareth & Louis-Braille	TECQ	Taxe sur l'essence et de la contribution du Québec
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation	TOD	Transit-oriented development
MPB	Mesure préférentielle pour bus		



1. INTRODUCTION

1.1 Mise en contexte

Située sur la Rive-Sud de Montréal, la Ville de Saint-Lambert est la 48^e ville en importance de la province de Québec (2019) avec une population de 22 725 habitants¹. Elle arbore d’ailleurs une localisation stratégique à proximité du centre-ville de Montréal (figure 1.1). Principalement résidentiel, son territoire urbanisé à 95 %² en fait une ville mature dont le développement est essentiellement limité par la rareté des terrains disponibles.

Développée de manière compacte, la Ville de Saint-Lambert offre un potentiel intéressant en matière de mobilité durable. Dans l’optique où plus de 70 % des Lambertois utilisent l’automobile dans leurs déplacements (tous motifs)³ et en continuité de la Vision d’aménagement durable 2035⁴, il est opportun pour la municipalité de poursuivre son virage vers une mobilité durable.

C’est dans ce contexte que la Ville de Saint-Lambert entreprend de réaliser son premier Plan de mobilité durable (PMD). Cet outil de planification, développé en collaboration avec ses consultants et partenaires, vise à mettre en place une série d’actions en termes de mobilité permettant de répondre aux besoins en déplacements actuels et futurs des Lambertois de façon efficace et durable. Ce sont ces interventions qui composent le plan d’action 2035 de la Ville.

1.2 Définition

1.2.1 Mobilité durable

La notion de mobilité durable⁵ consiste en l’intégration des notions de développement durable au domaine du transport (figure 1.2). La mobilité durable vise un système de transport qui :

- Maintien l’intégrité de l’environnement;
- Assure l’équité sociale;
- Vise l’efficacité économique.

Elle s’appuie sur les trois grands piliers suivants :

RÉDUIRE le nombre de déplacements et les distances parcourues.

TRANSFÉRER les déplacements motorisés vers des modes alternatifs.

AMÉLIORER les modes de transport du point de vue de l’efficacité énergétique.

L’ordonnancement des piliers est important, puisque les deux premiers piliers permettent d’induire des changements durables dans les habitudes de déplacements et donc de réduire ultimement la dépendance à l’automobile, contrairement au troisième pilier.

1 MAMH (2019). Décret de population, Décret de population pour 2020 – Municipalités locales, arrondissements, villages nordiques et territoires non organisés. Tiré de : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/decret-de-population/> [consulté en janvier 2020].

2 Convergence (2019). Saint-Lambert 2035, Vision d’aménagement durable, 11 pages.

3 Idem.

4 Convergence (2019). Saint-Lambert 2035, Vision d’aménagement durable, 11 pages.

5 MELCC (2020). À propos du développement durable, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/definition.htm>

Figure 1.1: Localisation géographique de la ville de Saint-Lambert

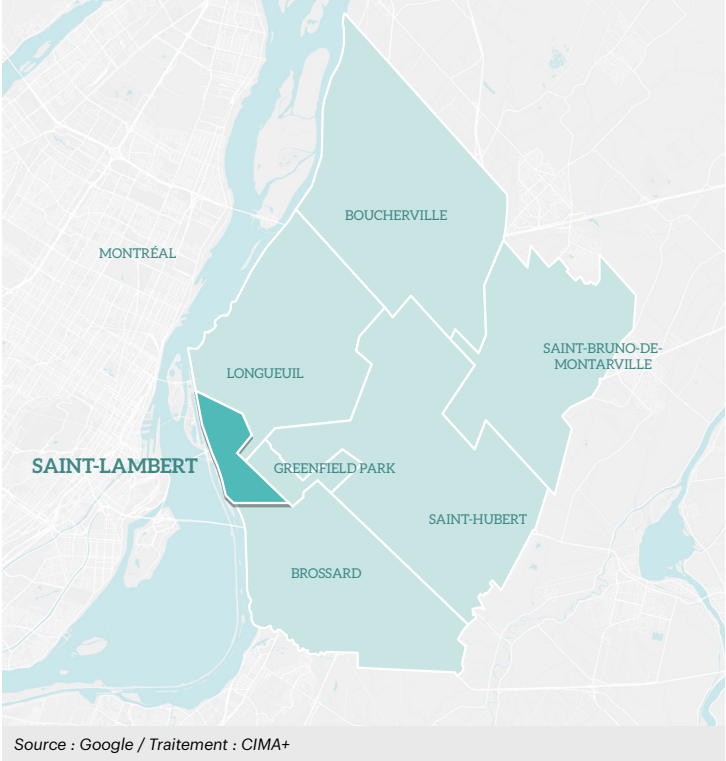
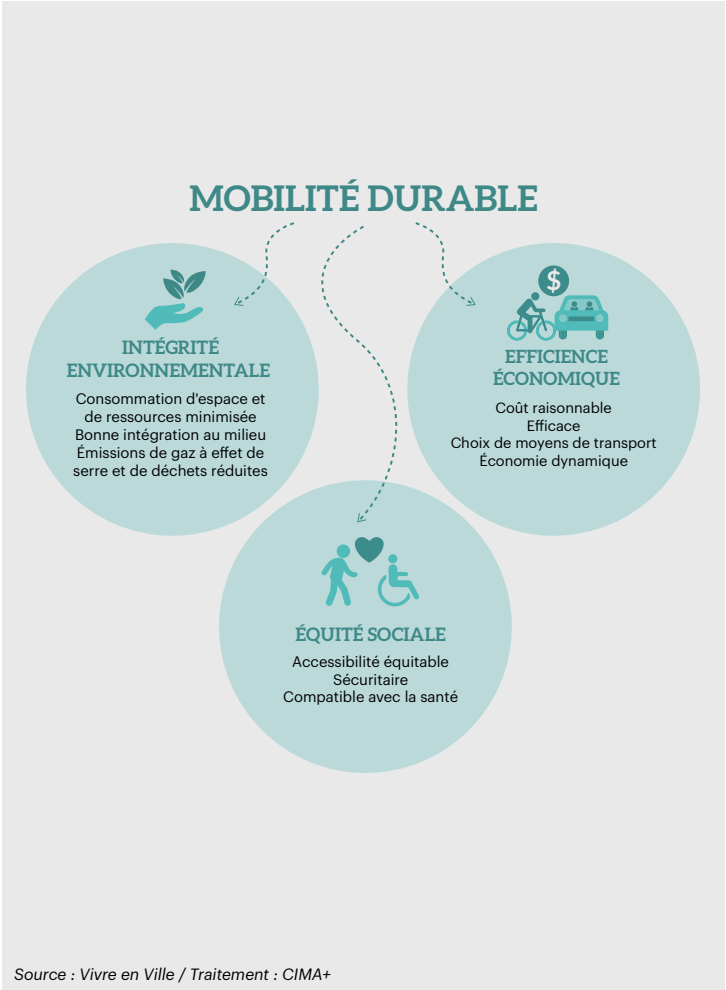


Figure 1.2: Mobilité durable



Par ailleurs, l’ensemble des usagers ne sont pas tous égaux face aux systèmes de transport actuels qui privilégient principalement l’automobile. Pour compenser cette inégalité, un PMD priorise les usagers les plus vulnérables afin d’assurer, notamment la sécurité et l’efficacité de leurs déplacements (figure 1.3).

1.2.2 PMD

Un PMD est une étude de planification développée par une municipalité ou une ville, en collaboration avec ses consultants et ses partenaires, qui vise à mettre en place une série d’actions en termes de mobilité permettant de répondre aux besoins en déplacements actuels et futurs de ses résidents, de façon efficace et durable.

Un PMD se compose généralement des éléments suivants :

- Une vision;
- Des objectifs locaux de déplacements;
- Un portrait et diagnostic de la mobilité sur le territoire;
- Des lignes directrices d’intervention (globales et particulières), incluant une priorisation dans le temps.

1.3 Démarche d’élaboration du PMD

1.3.1 Méthodologie

La réalisation du PMD est une démarche de planification collaborative et structurée visant à brosser un portrait des habitudes de déplacements, tous modes, sur le territoire et d’identifier différentes stratégies d’intervention dans le but d’améliorer la qualité de vie des citoyens de même que les conditions de circulation des biens et des personnes sur le territoire lambertois.

Cette démarche, s’étalonnant sur plus d’une année, se compose de quatre principales étapes, soit l’étape préparatoire, l’établissement du portrait et diagnostic, l’élaboration du plan d’action 2035 et la production du PMD. La figure 1.4 détaille les étapes de réalisation.

Notons que le présent document est le plan d’action 2035 de la Ville de Saint-Lambert.

1.3.2 Acteurs impliqués

Afin d’élaborer un plan de mobilité durable qui répond aux attentes, besoins et enjeux des Lambertois, différents acteurs ont été invités à participer à l’élaboration du présent document. La figure 1.5 présente les acteurs impliqués tout au long du mandat.

1.3.2.1 Comité directeur

Le comité directeur est composé d’intervenants de la Ville, incluant une conseillère municipale. Ce comité a pour principaux objectifs :

- D’établir les objectifs, priorités et orientations à poursuivre dans le cadre du PMD;
- De prendre les décisions;
- D’assurer la coordination auprès de l’administration municipale et les partenaires;
- D’approuver la version finale du PMD.

Figure 1.3: Priorisation des usagers dans le cadre du PMD

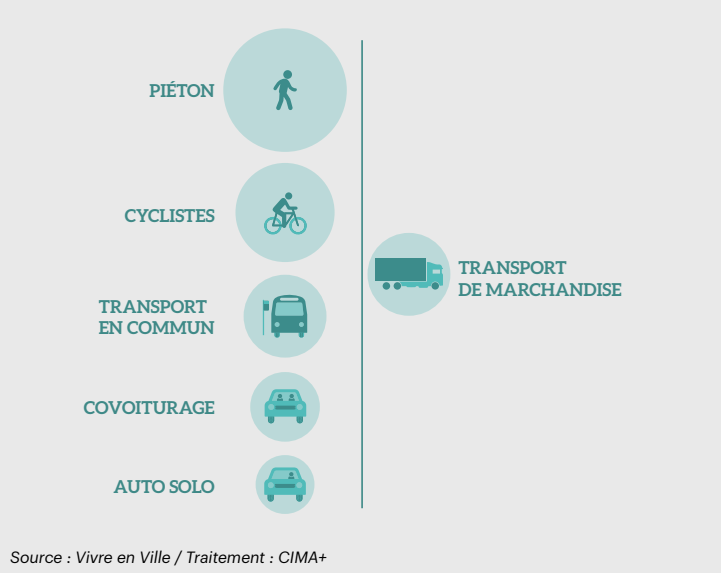
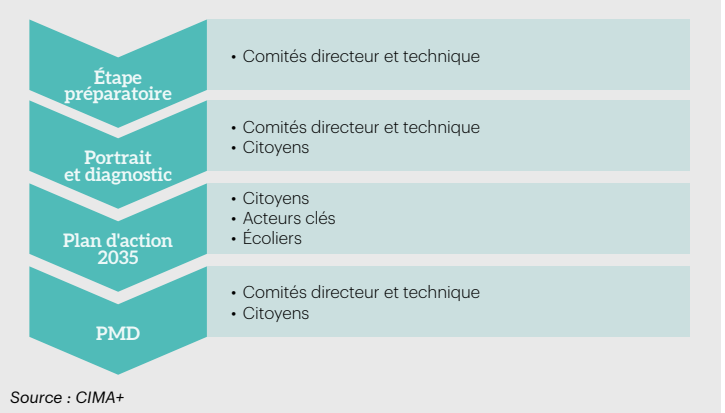


Figure 1.4 : Étapes de réalisation du PMD



Figure 1.5 : Acteurs du PMD



1.3.2.2 Comité technique

Le comité technique est composé d'intervenants de la Ville et de citoyens, mais aussi de plusieurs partenaires, tels que :

- La corporation de développement économique (CDE) de Saint-Lambert;
- Le comité de gestion des déplacements de Saint-Lambert;
- L'Agglomération de Longueuil;
- Le Réseau de transport de Longueuil (RTL);
- L'association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL);
- Le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert.

Ce comité a pour principaux objectifs :

- De fournir les intrants nécessaires au mandat;
- De valider les analyses réalisées;
- De prendre connaissance et de commenter les documents livrés sur le plan technique.

1.3.2.3 Citoyens et écoliers

Ayant à cœur les besoins et la qualité de vie de sa population, la Ville de Saint-Lambert a mis en branle un processus participatif et consultatif auxquels les Lambertois de tous âges ont participé, et ce, aux différentes étapes de réalisation du PMD.

L'implication de la municipalité et de ses citoyens dans la démarche a pour objectif d'élaborer un PMD qui répond à leurs besoins et attentes en termes de mobilité et de qualité de vie sur leur territoire. Tel que présenté à la figure 1.4, trois activités de consultation ont été réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PMD, soit un sondage en ligne, une consultation des écoliers et une consultation citoyenne. Notons que les enjeux et pistes de solutions soulevés par les différents participants ont fait l'objet de livrables distincts, mais ont aussi été pris en considération dans l'élaboration du présent Plan d'action.

• **Sondage en ligne auprès des citoyens (annexe A)**

Le sondage, mis en ligne sur le site Internet de la Ville du 14 février au 1^{er} mars 2020 inclusivement, invitait les citoyens à faire part de leurs habitudes et de leurs besoins en matière de déplacements ainsi qu'à identifier les problématiques de mobilité recensées à Saint-Lambert. Au total, 294 résidents des différents quartiers de Saint-Lambert ont pris part au sondage.

• **Consultation des citoyens et acteurs clés de la ville (annexe B)**

Quatre ateliers de travail virtuels ont été réalisés avec la population et les acteurs clés de la Ville de Saint-Lambert. Ces derniers ont eu lieu les 17, 24 et 26 novembre 2020 ainsi que le 1^{er} décembre 2020. Ils ont permis de valider et confirmer les problématiques et les principaux enjeux de mobilité sur le territoire de Saint-Lambert, en plus de cibler des pistes de solutions en lien avec celles-ci.

En complément à ces ateliers, un second sondage a été mis en ligne du 23 novembre au 4 décembre 2020 afin de permettre aux citoyens (ayant participé ou non aux ateliers virtuels) de faire valoir leurs positions et points supplémentaires. Au total, 28 résidents de Saint-Lambert ont pris part à ce sondage.

• **Consultation des écoliers (annexe B)**

Deux ateliers de travail virtuels ont été réalisés avec des élèves des établissements scolaires de Saint-Lambert. Le premier atelier, réalisé avec 24 élèves d'une classe de 6^e année de l'école des Saints-Anges, s'est déroulé le 29 octobre 2020. Le second, réalisé avec 35 élèves d'une classe de 5^e secondaire du Collège Durocher, s'est déroulé le 11 novembre 2020.

Ces deux ateliers ont permis de discuter de mobilité durable avec les écoliers et de les entendre sur les mesures que la Ville devrait mettre en place pour bonifier leur déplacement domicile-école à pied, vélo et en transport collectif.

1.4 Vision

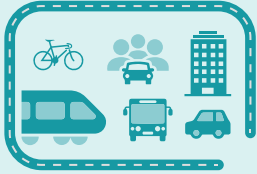
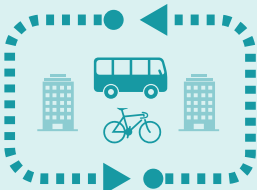
Dans le cadre du PMD, la Ville de Saint-Lambert s'est dotée de la vision suivante :

« Le plan de mobilité durable de Saint-Lambert contribuera à améliorer la qualité de vie des résidents, à favoriser les déplacements actifs et collectifs entre les différents quartiers de la ville tout en assurant un juste équilibre entre les saines habitudes de vie, la protection de l'environnement, la sécurité et la vitalité économique du territoire. Cette mobilité sera intégrée dans les projets de redéveloppement dans le respect de l'environnement et d'une planification urbaine concertée. »

1.5 Objectifs du PMD

Le PMD de Saint-Lambert repose sur cinq grands axes d'intervention. Pour chacun de ces axes, des objectifs de mobilité ont été identifiés avec la collaboration des comités technique et directeur chapeautant le PMD ainsi que les élus municipaux. Ces objectifs sont complémentaires aux différents documents de planification existants de la Ville de Saint-Lambert, de l'Agglomération de Longueuil, de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), du RTL et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui seront présentés plus en détail à la section 2.1 du présent document. Les cinq grands axes d'intervention et les objectifs locaux de mobilité qui y sont associés sont présentés au tableau 1.1.

Tableau 1.1 : Objectifs locaux de mobilité des enjeux prioritaires

Axes d'intervention	Objectifs locaux de mobilité
 Aménagement du territoire	• Objectif 1 : Favoriser la densification du territoire. • Objectif 2 : Prévoir des gabarits de chaussée adaptée à la hiérarchie routière en considérant l'ensemble des modes de transport. • Objectif 3 : Assurer une gestion optimale de l'offre en stationnement. • Objectif 4 : Assurer l'efficacité des déplacements entre les quartiers et les pôles d'attraction. • Objectif 5 : Assurer l'accessibilité aux services publics et aux commerces à proximité du centre-ville.
 Offre en transport	• Objectif 6 : Développer une offre en transports durables en concertation avec les entités privées et publiques ainsi que les organismes de Saint-Lambert.
 Réseaux de déplacements	• Objectif 7 : Repenser le réseau de camionnage afin qu'il soit efficace et qu'il limite le transit des véhicules lourds sur les rues locales. • Objectif 8 : Assurer l'accessibilité aux réseaux intermunicipaux et régionaux de transport collectif par l'amélioration de la desserte interne à Saint-Lambert. • Objectif 9 : Développer un réseau actif accessible et continu. • Objectif 10 : Favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs. • Objectif 11 : Accompagner les usagers lors des premiers et derniers mètres de leurs déplacements afin de favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à l'auto solo.
 Expérience de l'utilisateur	• Objectif 12 : Améliorer la sécurité et le confort des déplacements par modes actifs et collectifs. • Objectif 13 : Assurer un entretien hivernal des infrastructures pour modes actifs et collectifs. • Objectif 14 : Aménager et sécuriser les corridors scolaires. • Objectif 15 : Assurer l'accessibilité universelle sur l'ensemble des réseaux. • Objectif 16 : Assurer la quiétude des quartiers par l'aménagement de mesures de modération de la circulation et la réduction de la circulation de transit.
 Sensibilisation	• Objectif 17 : Valoriser de saines habitudes de vie auprès de la population. • Objectif 18 : Valoriser les modes alternatifs à l'auto solo auprès de la population pour viser une diminution de la part modale de l'auto solo.



2. Plan d'action 2035

2.1 Réflexion sur les interventions du plan d'action du PMD

Deux types d'interventions sont présentés dans le présent document, soit :

1

Les interventions planifiées dans les années à venir par la Ville ou l'un de ses partenaires, notamment le ministère des Transports du Québec (MTQ), le Canadien National (CN), l'ARTM, le RTL et exo;

2

Les interventions issues de la démarche du PMD découlant :

• Des constats soulevés à l'étape du Portrait et diagnostic de la mobilité¹ du présent PMD;

• Des habitudes et besoins en matière de déplacements ainsi que des problématiques de mobilité ciblés par les citoyens dans le cadre du sondage en ligne;

• Des problématiques et enjeux de mobilité ainsi que des pistes de solutions ciblées par la population et les acteurs clés de la Ville dans le cadre des ateliers de travail virtuels;

• Des problématiques et enjeux de mobilité ainsi que des pistes de solution ciblées par les écoliers dans le cadre des ateliers de travail virtuels.

¹ CIMA+ (2021). *Plan de mobilité durable de la Ville de Saint-Lambert, Portrait et diagnostic*, 122 pages.

Notons que les actions proposées dans cet outil de planification sont de différentes envergures (à l'échelle de la ville jusqu'à certains carrefours/tronçons, par exemple) et sont planifiées selon quatre horizons : en continu (selon les opportunités), à court terme, à moyen terme et à long terme.

2.2 Cohérence du PMD avec les politiques municipales

Le plan d'action du PMD a été réalisé conformément aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration concernant la Ville de Saint-Lambert :

Documents municipaux de la Ville de Saint-Lambert

- Vision d'aménagement durable 2035 ¹;
- Règlement de plan d'urbanisme²;
- Projet du plan d'urbanisme pour dépôt en vue d'une consultation publique ultérieure ³;
- Plan de développement durable 2035⁴;
- Politique des familles et des aînés 2020-2022 ⁵;
- Politique d'accessibilité universelle ⁶;

1 Convercité (2019). *Saint-Lambert 2035 : Vision d'aménagement durable*, 11 pages.
2 Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc (2008). *Règlement de plan d'urbanisme, n Ville de Saint-Lambert*, 116 pages.
3 Ville de Saint-Lambert (2020). *Projet du plan d'urbanisme pour dépôt en vue d'une consultation publique ultérieure*, 104 pages.
4 Ville de Saint-Lambert (2012). *Plan de développement durable de la Ville de Saint-Lambert*, 16 pages.
5 Ville de Saint-Lambert (2020). *Politique des familles et des aînés 2020-2022 de la Ville de Saint-Lambert*, 19 pages.
6 Ville de Saint-Lambert (2015). *Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Saint-Lambert*, 23 pages.

Autres documents

- Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil ⁷;
 - Volet transport collectif du plan de mobilité de l'Agglomération ⁸.
- Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 de l'ARTM⁹;
- Plan stratégique du RTL 2013-2022¹⁰;
- Schéma d'aménagement et de développement 2035 de l'Agglomération de Longueuil¹¹;
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM¹².

2.3 Thématiques d'intervention

La Ville de Saint-Lambert articule son plan d'action autour de six thématiques (figure 2.1) :

- Aménagement du territoire (AT);
- Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo (TCA);
- Transports actifs (TA);
- Sécurité et qualité de vie (SQV);
- Sensibilisation et éducation (SE);
- Réseau routier et stationnement (RRS).

Figure 2.1 : Thématiques du plan d'action

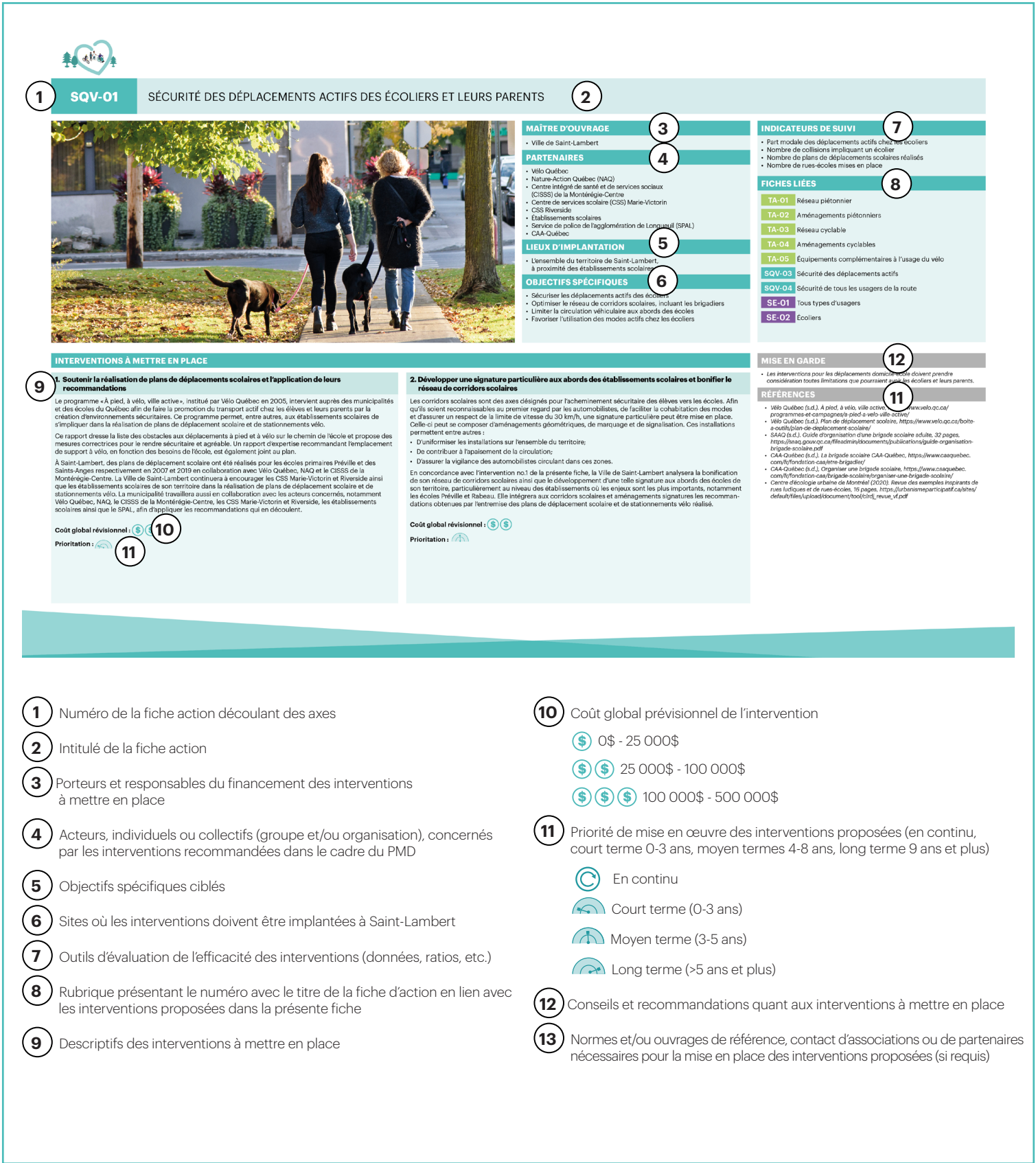


7 Aggl. de Longueuil (2013). *Plan de mobilité et de transport : Pour une agglomération mobile et durable*, 94 pages.
8 Bernard Bigras (2019). *Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil, volet transport collectif : Vision 2031 : Une voie libre pour l'avenir*, 31 pages.
9 ARTM (2018). *Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021*, 10 pages.
10 RTL (2014). *Plan stratégique du RTL 2013/2022, Vision d'ensemble*, 115 pages.
11 Aggl. de Longueuil (2016). *Schéma d'aménagement et de développement, Longueuil 2035*, 479 pages.
12 CMM (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*, 217 pages.

2.4 Présentation des fiches d'intervention

Les chapitres 3 à 8 détaillent, pour chacune des six thématiques présentées à la section précédente, les actions proposées dans le cadre du plan d'action. La figure 2.2 illustre la structure type des fiches d'intervention.

Figure 2.2 : Structure type des fiches d'intervention



Source : CIMA+



3. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

3. Mise en contexte

3.1 Rappel des enjeux

L'établissement du portrait et diagnostic de la mobilité et la réalisation des différentes activités de consultation ont permis d'identifier les enjeux suivants en lien avec l'aménagement du territoire :

- Territoire urbanisé à 95 %;
- Développement limité par la rareté des terrains disponibles;
- Population sensiblement stable depuis 2006;
- Ségrégation spatiale des activités;
- Présence de quartiers monofonctionnels constituant un obstacle à la mobilité active et durable;
- Trame de rues organique nuisant au transport collectif et aux modes actifs dans certains quartiers;
- Connectivité limitée entre les secteurs due à la présence de barrières aux déplacements;
- Îlots de chaleur importants observés sur le territoire principalement en lien avec les affectations commerciales et industrielles.

3.2 Objectifs d'intervention

Les objectifs locaux de mobilité, élaborés en collaboration avec les comités directeurs et techniques du PMD, en lien avec l'aménagement du territoire sont les suivants :

- **Objectif 1**
Favoriser la densification du territoire.
- **Objectif 2**
Prévoir des gabarits de chaussée adaptée à la hiérarchie routière en considérant l'ensemble des modes de transport.
- **Objectif 3**
Assurer une gestion optimale de l'offre en stationnement.
- **Objectif 6**
Développer une offre en transports durables en concertation avec les entités privées et publiques ainsi que les organismes de Saint-Lambert.
- **Objectif 17**
Valoriser de saines habitudes de vie auprès de la population.
- **Objectif 18**
Valoriser les modes alternatifs à l'auto solo auprès de la population pour viser une diminution de la part modale de l'auto solo.

3.3 Interventions

Les interventions en lien avec l'aménagement du territoire à Saint-Lambert sont détaillées sous deux fiches d'intervention, soit :

- AT-01** Utilisation du sol
- AT-02** Aménagement des réseaux de déplacements



AT-01

UTILISATION DU SOL



MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- S.O.

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser l'utilisation de modes de transport durables
- Diminuer la distance des déplacements
- Améliorer la qualité de vie des résidents

INDICATEURS DE SUIVI

- Parts modales des différents modes de déplacement
- Taux de motorisation des ménages

FICHES LIÉES

TCA-06 Intermodalité

SE-01 Tous types d'usagers

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Privilégier, lors du réaménagement de certains quartiers existants, la mixité des fonctions

La mixité des fonctions consiste en la présence de différents usages dans un même lieu. Elle peut être réalisée à différents niveaux, par exemple à l'échelle d'un bâtiment, d'une rue ou d'un quartier. À l'échelle d'un quartier, une mixité des usages résidentiels, commerciaux et de bureaux, favorise l'accessibilité en limitant les distances à parcourir pour les déplacements quotidiens. Lorsqu'elle est jumelée à des infrastructures pour modes actifs directes, sécuritaires et conviviales ainsi qu'à une offre en transport collectif adéquate, la mixité des usages permet de favoriser un transfert modal de la voiture vers des modes de transports dus à la proximité des origines et destinations.

En concordance avec les orientations et objectifs du projet préliminaire de plan d'urbanisme, la Ville de Saint-Lambert travaillera à consolider les milieux de vie existants de son territoire afin de tendre au modèle durable d'urbanisation de la ville des courtes distances qui vise à créer des milieux de vie complets.

Coût global pprévisionnel : 💰

Priorisation : 🕒



Source : Ville de Saint-Lambert

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- Ville de Saint-Lambert (2020). *Projet du plan d'urbanisme pour dépôt en vue d'une consultation publique ultérieure*, 104 pages, https://www.saint-lambert.ca/sites/default/files/images/2020-12_projet_preliminaire_du_plan_durbanisme.pdf
- Collectivité viable, Mixité des activités, <http://collectivitesviables.org/articles/mixite-des-activites.aspx>
- Collectivité viable, Échelle humaine, <http://collectivitesviables.org/articles/echelle-humaine.aspx>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

2. Favoriser une forme urbaine à l'échelle humaine

Contrairement à une planification basée sur l’automobile, une forme urbaine à échelle humaine répond en priorité aux besoins des personnes, avec l’intégration d’aménagements spécifiques aux besoins des personnes à mobilité réduite. L’aménagement est adapté à une exploration piétonne et permet une interprétation ainsi qu’une appropriation des espaces par les individus.

L’humanisation du territoire peut être pensée à différents niveaux :

- À l’échelle des rues et des bâtiments : trottoirs confortables, mesures d’apaisement de la circulation, verdissement, espaces de rencontre et de repos, etc.;
- À l’échelle des quartiers : trame de rues favorisant les parcours directs, activités de proximité, etc.;
- À l’échelle de la ville : milieux de vie complets, densification urbaine permettant de limiter l’étalement, perméabilité des barrières aux déplacements, etc.

En concordance avec les orientations et objectifs du projet préliminaire de plan d’urbanisme, la Ville de Saint-Lambert travaillera à développer des milieux de vie de qualité, confortables, attrayants et stimulants pour les résidents et les visiteurs en donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes dans l’aménagement des espaces publics et privés.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ©



AT-02

AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS



MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- RTL
- Communauto

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser l'utilisation de modes de transport durables
- Optimiser l'offre en stationnement véhiculaire
- Encadrer l'offre en stationnement pour vélos
- Réduire les îlots de chaleur

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de cases en stationnement dédiées à l'autopartage
- Nombre de supports à vélo
- Nombre de stationnements écoresponsables

FICHES LIÉES

- TCA-05** Modes alternatifs à l'auto solo
- TCA-06** Intermodalité
- TA-01** Réseau piétonnier
- TA-02** Aménagements piétonniers
- TA-03** Réseau cyclable
- TA-04** Aménagements cyclables
- TA-05** Équipements complémentaires à l'usage du vélo
- SE-01** Tous types d'usagers
- SE-04** Employeurs et entreprises
- RRS-01** Hiérarchie routière
- RRS-02** Congestion, transit et modes de gestion
- RRS-05** Modes électriques
- RRS-06** Stationnement

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Adopter une politique de rues complètes

Une rue complète est une rue aménagée de façon sécuritaire et confortable pour l'ensemble des usagers, quel que soit leur mode de déplacement, leur âge ou encore leur capacité physique. L'aménagement de rues complètes n'est pas régi par des standards universels, puisqu'elles visent à répondre aux besoins spécifiques d'une communauté, mais répond aux normes et règles de bonnes pratiques. Une politique sur les rues complètes devrait intégrer les éléments suivants :

- Une vision;
- La considération de tous les usagers de la route, notamment les usagers vulnérables;
- Un engagement en lien avec l'application de la politique dans tous les projets de développement et redéveloppement;
- Des objectifs clairs et quantifiables;
- L'importance de la connectivité des différents réseaux de transport;
- Une coordination entre les acteurs clés du milieu du transport;
- Des lignes directrices d'aménagement basées sur les meilleures pratiques;
- Des lignes directrices d'aménagement adaptées à la variabilité du milieu;
- Des indicateurs de suivi;
- Les étapes de réalisation.

En concordance avec les gabarits de rues proposés à l'intervention n° 1 de la fiche RRS-01 - Hiérarchie routière, la Ville de Saint-Lambert adoptera une politique de rues complètes permettant d'assurer un meilleur partage de l'espace en fonction des besoins de tous les usagers lors de la réalisation de travaux. Cet exercice sera réalisé en collaboration avec le RTL afin d'identifier les besoins en lien avec la circulation des autobus.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Intégrer des exigences d'aménagement de stations d'autopartage pour les projets de redéveloppement

L'intégration de l'offre en autopartage dans le cadre bâti permet de favoriser une réduction du taux de possession automobile, notamment lorsque celle-ci est disponible à même les usages résidentiels. Certains arrondissements de la Ville de Montréal, tel que l'arrondissement du Sud-Ouest, ont déjà intégré des exigences en termes d'offre en stationnement dédié à l'autopartage dans leur règlement d'urbanisme (articles 577.1 et 600.2).

La Ville de Saint-Lambert, de concert avec Communauto, intégrera des exigences d'aménagement de stations d'autopartage pour les projets de redéveloppement commercial et résidentiel au sein de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- Complete Streets for Canada (s.d.), What are some Complete Street policy examples? <https://www.completestreetsforcanada.ca/what-are-some-complete-streets-policy-examples/>
- Communauto (2016). *Projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal, Mémoire de Commaunauto*, 35 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_COMMUNAUTO_20160315.PDF
- Arrondissement Le Sud-Ouest (2019). *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest*, 208 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/01-280_CODIF_2019_06.PDF
- Vélo Québec (2020). *Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique*, 260 pages.
- Ville de Sainte-Julie (2019). *Mes emplettes à bicyclette : les commerçants encouragés à se procurer des supports à vélo à prix réduit*, https://www.ville.sainte-julie.qc.ca/fr/Nouvelle/928/Mes_emplettes_a_bicyclette-les_commerçants_encouragés_a_se_procurer_des_supports_a_vélo_a_prix_reduit?fbclid=IwAR3_xeZi2Q4bC3xi25aMBQsDQs-vekcNaCszvfoEMfg8Bpl8uQOnGNYQnTQ
- Jalon (s.d.), *L'emprise du stationnement automobile, contexte de l'année 2020 et pistes de solutions*, <https://jalonmtl.org/stationnement-automobile-solutions/>
- CRE-Montréal, CREDDO (2019). *Guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable, Pratiques d'aménagement et réglementations municipales des aires de stationnement en surface au Québec*, https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2019-08-15_stationnement_ecoresponsable_guide_creddo.pdf

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Réviser la réglementation d’urbanisme afin d’y intégrer des normes minimales pour l’aménagement d’infrastructures pour modes actifs dans les projets de redéveloppement

Dans l’optique d’offrir des réseaux pour modes actifs continus sur l’ensemble de son territoire, la Ville de Saint-Lambert révisera sa réglementation d’urbanisme afin d’y intégrer des normes minimales pour l’aménagement d’infrastructures pour modes actifs dans les projets de redéveloppement au sein de la municipalité. Les normes d’aménagement minimales seront basées sur différents critères, tels que la hiérarchie routière, la densité résidentielle, la présence de pôles générateurs, etc.

L’intégration des normes au règlement d’urbanisme assurera la planification d’infrastructures pour modes actifs universellement accessibles et respectant les standards normatifs en amont de la réalisation des projets, tout en assurant la continuité du réseau actif.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

4. Adopter un règlement et instaurer des mesures incitatives favorisant la mise en place de supports à vélo par des tiers

L’adoption d’un règlement intégrant des critères minimaux relatifs aux stationnements pour vélos permet d’assurer une offre uniforme et constante dans l’espace privé (industriel, commercial, résidentiel). À cet effet, les recommandations de Vélo Québec en lien avec la capacité des stationnements pour vélos selon le type d’accès et l’usage sont présentées au tableau ci-dessous.

Capacités suggérées des stationnements pour vélos		
Usage	Nombre de supports	
	Accès contrôlé	Accès libre
Résidence	Entre 0,75 et 2,25 par logement	Minimum de 5 unités pour les immeubles de plus de 20 logements
Lieu de travail	1 par 10 à 40 employés ou par tranche de 150 à 600 m² de superficie	1 par tranche de 100 à 400 m²
Établissement d’enseignement	1 par 10 à 40 employés	1 par 5 à 20 élèves
Service	1 par 10 à 40 employés	1 par 25 à 100 usagers quotidiens
Commerce isolé	1 par tranche de 150 à 600 m² de superficie	2 ou plus
Centre commercial	1 par 10 à 40 employés	1 ou plus par 500 m² de superficie
Transport en commun	Jusqu’à 30 % de la capacité à accès libre	De 1 à 5 % des embarquements

Outre l’adoption d’un règlement, la mise en place de mesures incitatives à l’installation de supports à vélo est une bonne façon d’impliquer les organismes publics et privés, notamment les écoles, les entreprises et les commerçants, dans la valorisation des déplacements à vélo sur le territoire. Par exemple, la Ville de Sainte-Julie s’est dotée d’un programme « Mes emplettes à bicyclette », permettant aux commerçants locaux de se procurer des supports à vélo à prix réduit. Tel que présenté à l’intervention n° 4 de la fiche TCA-06 - *Intermodalité*, le RTL dispose, quant à lui, d’un projet pilote visant à renforcer l’intermodalité par l’amélioration de l’accès aux cyclistes à ses points d’arrêts en transport collectif par l’implantation de supports à vélo abrités.

Afin d’assurer une offre en supports à vélo uniforme sur son territoire, la Ville de Saint-Lambert adoptera un règlement intégrant des critères relatifs aux stationnements pour vélos dans l’espace privé et instaurera des mesures incitatives pour impliquer les organismes publics et privés. Une attention particulière sera portée au maintien de l’accessibilité universelle.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

5. Exiger la réalisation d’une étude d’impact sur la circulation pour tous les projets de redéveloppement

Une étude d’impact sur la circulation permet d’évaluer l’impact d’un projet en termes de mobilité et de prévoir les mesures de mitigation à mettre en place, au besoin, pour en assurer une intégration efficace dans le milieu. Une étude d’impact sur la circulation inclut généralement :

- Une description du projet;
- Une caractérisation de la situation actuelle, incluant l’offre en transport, les conditions de circulation actuelles et l’offre en stationnement;
- La génération, l’affectation et la distribution des déplacements associés au projet en considérant les répartitions modales;
- Une caractérisation de la situation future, incluant les conditions de circulation anticipées ainsi que l’adéquation de l’offre et de la demande en stationnement;
- Un plan de gestion de déplacement visant à encourager l’utilisation de modes alternatifs à l’auto solo et des recommandations favorisant la fluidification du réseau routier.

Afin de s’assurer qu’ils s’intègrent de façon harmonieuse dans la municipalité, la Ville de Saint-Lambert exigera la réalisation d’une étude d’impact sur la circulation pour tous les projets de redéveloppement. Certaines municipalités ont d’ailleurs élaboré un guide de réalisation d’étude d’impact sur les déplacements en fonction de leurs exigences spécifiques, telles que Montréal et Laval.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



Source : Ville de Montréal et Ville de Laval

6. Réviser la politique de stationnement pour y intégrer le concept de mutualisation

La mutualisation est une stratégie permettant d’optimiser l’offre en stationnement sur un territoire en partageant l’offre entre plusieurs usages ou catégories d’utilisateurs. La mutualisation du stationnement peut être réalisée de différentes façons :

- La mutualisation du stationnement entre particuliers :
Certaines applications mobiles, telles que Click’N park, permettent aux propriétaires de louer leur stationnement à des particuliers. Cette application québécoise est déjà disponible dans plusieurs arrondissements de la Ville de Montréal, notamment Verdun.
- La mutualisation du stationnement hors rue :
L’Agence de mobilité durable de Montréal, en collaboration avec la Ville de Montréal, a mis sur pied une application mobile (P\$ Montréal Centre-Ville) permettant de rassembler l’offre en stationnement hors rue du centre-ville pour simplifier la recherche de stationnement.
- La mutualisation de stationnements sur rue réservée aux détenteurs de vignettes avec des covoitureurs :
Netlift, une start-up montréalaise spécialisée dans le covoiturage, a collaboré avec l’Institut de Cardiologie de Montréal (ICM) pour mettre sur pied un projet pilote assurant l’accès aux stationnements réservés aux détenteurs de vignette à chaque usager Netlift (chauffeur) dans le secteur avoisinant l’Institut.
- La mutualisation de stationnements municipaux en période de déneigement :
À Montréal, plusieurs stationnements municipaux sont disponibles gratuitement lors des opérations de déneigement.
- Etc.

La Ville de Saint-Lambert révisera sa politique de stationnement pour y intégrer le concept de mutualisation pour assurer une meilleure utilisation de l’offre en stationnement existante au centre-ville, tout en limitant la place accordée à l’automobile dans l’espace urbain.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

7. Réglementer l'aménagement de stationnements à moindre impact sur l'environnement

Les aires de stationnement sont associées à différents enjeux tels que les îlots de chaleur, des problèmes de gestion des eaux pluviales ainsi que la dépendance à l'automobile. En intégrant des pratiques d'aménagement plus durables dans sa réglementation municipale, la Ville de Saint-Lambert vise engendrer des bénéfices écologiques, sociaux et économiques. Les pratiques considérées incluent :

- La réduction et l'optimisation de l'offre en stationnement;
- La création de pôles de mobilité durable;
- L'amélioration de la qualité d'insertion des stationnements dans le milieu.

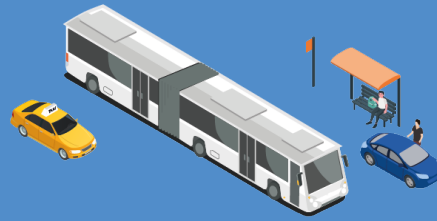
Le guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) présente trente critères permettant de répondre aux enjeux soulevés par les aires de stationnement. Une grille de pondération des critères permettant de calculer le score d'écoresponsabilité des stationnements est aussi proposée. Les aspects suivants sont, entre autres, traités :

- Le verdissement et la gestion de l'eau pluviale;
- La mobilité durable;
- La gestion durable.

Ainsi, la Ville de Saint-Lambert réglementera l'aménagement de nouveaux stationnements hors rue ou le réaménagement de stationnements existants afin que ces sites soient à moindre impact sur l'environnement. Une attention particulière sera aussi portée à la définition, de façons visuelle et tactile, de corridors piétonniers libres d'obstacle afin de favoriser la sécurité et la navigation des PDV. Ce règlement pourrait s'appliquer aux stationnements publics et privés.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : 



4. TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO SOLO

4. Mise en contexte

4.1 Rappel des enjeux

L'établissement du portrait de la mobilité et la réalisation des différentes activités de consultation ont permis d'identifier les enjeux suivants en lien avec les transports collectifs et alternatifs à l'auto solo :

- Réseau d'autobus de Saint-Lambert partiellement accessible universellement;
- Présence d'abribus à moins du tiers des arrêts d'autobus;
- Gare Saint-Lambert non accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR);
- Taux d'occupation du stationnement de la gare supérieur à 100 %;
- Accompagnement manquant dans les derniers mètres pour atteindre la gare Saint-Lambert par modes actifs;
- Faible fréquence de passage en hors pointe et la fin de semaine pour le service d'autobus et le train de banlieue;
- Desserte locale du transport collectif inadéquate vers certains pôles générateurs;
- Processus de refonte de la desserte en transport collectif sur la Rive-Sud de Montréal (RTL et exo) en lien avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM);
- Révision en cours de la tarification du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal par l'ARTM.

4.2 Objectifs d'intervention

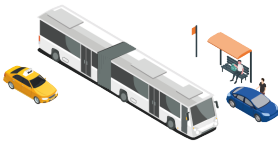
Les objectifs locaux de mobilité, élaborés en collaboration avec les comités directeur et technique du PMD, en lien avec les transports collectifs et alternatifs à l'auto solo sont les suivants :

- **Objectif 4**
Assurer l'efficacité des déplacements entre les quartiers et les pôles d'attraction.
- **Objectif 5**
Assurer l'accessibilité aux services publics et aux commerces à proximité du centre-ville.
- **Objectif 6**
Développer une offre en transports durables en concertation avec les entités privées et publiques ainsi que les organismes de Saint-Lambert.
- **Objectif 8**
Assurer l'accessibilité aux réseaux intermunicipaux et régionaux de transport collectif par l'amélioration de la desserte interne à Saint-Lambert.
- **Objectif 10**
Favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs.
- **Objectif 11**
Accompagner les usagers lors des premiers et derniers mètres de leurs déplacements afin de favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à l'auto solo.
- **Objectif 12**
Améliorer la sécurité et le confort des déplacements par modes actifs et collectifs.
- **Objectif 13**
Assurer un entretien hivernal des infrastructures pour modes actifs et collectifs.
- **Objectif 15**
Assurer l'accessibilité universelle sur l'ensemble des réseaux.

4.3 Interventions

Les interventions en lien avec les transports collectifs et alternatifs à l'auto solo se déclinent en six fiches, soit :

- TCA-01** Bonification de l'offre en autobus
- TCA-02** Bonification de l'offre du train de banlieue
- TCA-03** Ajustement de l'offre en transport collectif
- TCA-04** Expérience en transport collectif
- TCA-05** Modes alternatifs à l'auto solo
- TCA-06** Intermodalité



TCA-01

BONIFICATION DE L’OFFRE EN AUTOBUS



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D’OUVRAGE
• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES
• RTL • exo
LIEUX D’IMPLANTATION
• L’ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Favoriser l’utilisation de l’autobus Diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES)
INDICATEURS DE SUIVI
Part modale du transport collectif Émissions de GES Nombre de mesures préférentielles pour bus (MPB) en place Taux de ponctualité des autobus Offre kilométrique du service d’autobus

FICHES LIÉES
TCA-03 Ajustement de l’offre en transport collectif
TCA-04 Expérience en transport collectif
TCA-06 Intermodalité
SE-01 Tous types d’usagers
SE-04 Employeurs et entreprises

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Soutenir le RTL dans l’optimisation du réseau d’autobus pour les déplacements internes à Saint-Lambert

Afin de compétitionner avec l’automobile solo pour les déplacements intramunicipaux, l’offre en transport collectif doit permettre de se déplacer efficacement depuis l’ensemble des secteurs de Saint-Lambert vers les pôles générateurs de déplacements du territoire et vice versa. Actuellement, le service d’autobus du RTL présente certaines lacunes au niveau de :

- La connexion du secteur Prévile avec le centre-ville;
- La desserte de certains pôles générateurs de déplacements tels que la gare, le centre des loisirs et la bibliothèque;
- La fréquence du service.

La Ville de Saint-Lambert soutiendra le RTL dans l’optimisation de la desserte locale en autobus, dans l’optique d’assurer un équilibre entre la mise en place de trajets d’autobus directs, une desserte accrue et une fréquence soutenue. À noter que le RTL pourrait envisager l’implantation d’une offre complémentaire au service d’autobus pour la desserte de Saint-Lambert pour répondre aux besoins notamment en période hors pointe, tel qu’un service de navettes interne à la municipalité ou encore un service de transport à la demande par l’entremise d’une application mobile universellement accessible.

Coût global prévisionnel :

\$

Priorisation :

2. Soutenir le RTL et exo dans l’optimisation du réseau d’autobus pour les déplacements intermunicipaux sur la Couronne Sud

Afin de diminuer la part modale de l’automobile dans les déplacements intermunicipaux originant/se destinant à Saint-Lambert, la Ville soutiendra le RTL et exo dans l’optimisation de leurs réseaux d’autobus. Plus précisément, la Ville sollicitera les sociétés de transport afin d’offrir une meilleure connexion entre la municipalité et les pôles générateurs de déplacements de l’agglomération de Longueuil, tels que les centres de soins de santé, les centres commerciaux, les établissements d’enseignement et les parcs industriels. Cette intervention vise à assurer un équilibre entre la mise en place de trajets d’autobus directs, une desserte accrue et une fréquence soutenue.

Coût global prévisionnel :

\$

Priorisation :

MISE EN GARDE

- L’efficacité du transport collectif repose sur un transfert modal depuis l’auto solo qui est encouragée par une sensibilisation des usagers.

RÉFÉRENCES

- STM (s.d.), Mesures préférentielles pour bus (MPB), http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-bus/mesures-preferentielles-pour-bus-mpb#id_troisieme

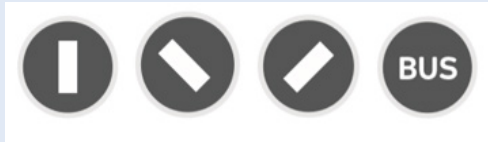
INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Soutenir le RTL quant à la mise en place de MPB sur le territoire de Saint-Lambert

Les MPB sont des interventions sur le réseau routier visant à procurer aux autobus un avantage par rapport aux autres véhicules, leur permettant ainsi d’améliorer la rapidité et la ponctualité de leur service. Les MPB permettent donc d’augmenter la compétitivité de l’autobus par rapport à l’automobile. Les principaux types de MPB sont :

- Les voies réservées ou d’évitement sont des voies exclusives pour les autobus et autres usagers admissibles, potentiellement les taxis, les covoitureurs et/ou les cyclistes, permettant d’éviter la congestion sur le réseau routier;
- Les feux chandelles sont des feux prioritaires permettant le départ des autobus quatre à cinq secondes avant les automobilistes;
- Les feux en temps réel sont des feux de circulation connectés recevant un signal des autobus à leur approche de l’intersection et assurant l’octroi ou le maintien du feu vert dans l’axe de circulation de l’autobus.

Feux chandelles



Source : Société de transport de Montréal (STM)

Possédant actuellement une voie réservée et une voie d’évitement sur son territoire, soit respectivement au niveau de la rue Riverside et de la route 112 (R-112), la Ville de Saint-Lambert soutiendra le RTL quant à l’implantation de nouvelles mesures préférentielles.

Coût global prévisionnel : \$

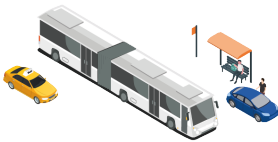
Priorisation :

4. Collaborer avec le RTL à évaluer l’opportunité d’offrir la gratuité des services aux personnes âgées de 65 ans et plus ainsi qu’aux bénéficiaires du service de transport adapté

Afin de favoriser l’utilisation du transport collectif pour ces groupes cibles, la Ville de Saint-Lambert collaborera avec le RTL à évaluer l’opportunité d’offrir la gratuité des services aux personnes âgées de 65 ans et plus ainsi qu’aux bénéficiaires du service de transport adapté. Cette action contribuera à augmenter la compétitivité du transport collectif par rapport à l’automobile. Jumelée à une offre efficace, cette mesure pourrait encourager les aînés et PMR à délaisser leurs véhicules de manière permanente.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



TCA-02

BONIFICATION DE L’OFFRE DU TRAIN DE BANLIEUE



MAÎTRE D’OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- exo

LIEUX D’IMPLANTATION

- Gare Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser l’utilisation du train de banlieue
- Diminuer les émissions de GES
- Assurer l’accessibilité universelle de la gare

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale du transport collectif
- Émissions de GES
- Fréquence de passage du train de banlieue

FICHES LIÉES

- TCA-03** Ajustement de l’offre en transport collectif
- TCA-04** Expérience en transport collectif
- TCA-06** Intermodalité
- SQV-02** Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
- SE-01** Tous types d’usagers
- SE-04** Employeurs et entreprises

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Soutenir exo dans l’amélioration de la fréquence des trains aux périodes de pointe, hors pointe et la fin de semaine

Une fréquence de passage suffisante est un facteur crucial afin de favoriser le transport collectif au détriment de la voiture. Une fréquence élevée en périodes de pointe est nécessaire pour répondre au besoin en lien avec les déplacements utilitaires présentant des horaires standards. Toutefois, une fréquence suffisante hors des périodes de pointe et la fin de semaine permet d’offrir une alternative aux usagers ayant un horaire de travail moins conventionnel ou désirant utiliser le transport collectif pour leurs déplacements pour motif autre que le travail.

La Ville de Saint-Lambert soutiendra donc exo dans l’amélioration de la fréquence des trains aux périodes de pointe, hors-pointe et la fin de semaine sur la ligne exo3 Mont-Saint-Hilaire desservant la gare Saint-Lambert.

Coût global prévisionnel : Priorisation :

2. Collaborer avec exo quant à l’amélioration de l’accessibilité à la gare de Saint-Lambert

Dans le cadre de son plan de développement de l’accessibilité, exo a pour objectif de permettre aux usagers d’évoluer sans rupture dans leurs chaînes de déplacements, en plus d’assurer à l’ensemble de la clientèle un environnement sécuritaire dans les gares, arrêts d’autobus, terminus et stationnements incitatifs. La Ville de Saint-Lambert collaborera avec exo dans l’atteinte de cet objectif pour la gare Saint-Lambert, notamment en assurant un accès sécuritaire à la gare depuis l’avenue Victoria. Dans le cadre de cet exercice, il est notamment pertinent de consulter la population, mais plus précisément les PMR et les personnes ayant une déficience visuelle (PDV) pour s’assurer que les aménagements soient adaptés à leurs besoins.

Coût global prévisionnel : Priorisation :

3. Collaborer avec exo pour assurer une optimisation et une meilleure intégration du stationnement incitatif de la gare Saint-Lambert

De 2018 à 2020, un service de voituriers a été offert gratuitement par exo à la gare Saint-Lambert en tant que projet pilote pour maximiser la capacité du stationnement. Étant donné que ce service n’a pas été renouvelé en 2021 et en concordance avec les orientations et objectifs d’aménagement du programme particulier d’urbanisme du Secteur Saint-Charles, la Ville de Saint-Lambert collaborera avec exo pour assurer une optimisation et une meilleure intégration du stationnement incitatif de la gare Saint-Lambert. Le tout pourrait passer par la mise en œuvre des interventions suivantes :

- L’implantation d’un pôle de mobilité durable sur ce site permettra, entre autres, de réduire la dépendance à l’auto solo en favorisant l’utilisation de modes de déplacements durables pour se rendre à la gare;
- Le réaménagement du stationnement de façon écoresponsable permettra de diminuer l’îlot de chaleur associé à cette surface pavée.

Coût global prévisionnel :

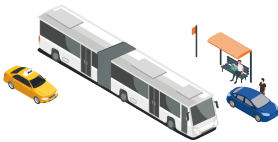
Priorisation :

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- *Exo (2018). Plan de développement de l’accessibilité du réseau d’exo 2018-2022, 20 pages, <https://exo.quebec/Media/Default/pdf/section8/publications/plan-developpement-accessibilite-exo-2018-2022.pdf>*
- *Ville de Saint-Lambert, BC2 (2021). Secteur Saint-Charles – Saint-Lambert, Programme particulier d’urbanisme, Projet 12271901, 30 pages, https://www.saint-lambert.ca/sites/default/files/images/12271901m_20200107_ppu_stcharles_final_rev.pdf*



TCA-03

AJUSTEMENT DE L’OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF



Source : RTL

MAÎTRE D’OUVRAGE
• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES
• RTL • ARTM
LIEUX D’IMPLANTATION
• L’ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
• Favoriser l’utilisation du transport collectif • Diminuer les émissions de GES
INDICATEURS DE SUIVI
• Part modale du transport collectif

FICHES LIÉES
TCA-01 Bonification de l’offre en autobus
TCA-02 Bonification de l’offre du train de banlieue
TCA-04 Expérience en transport collectif
TCA-06 Intermodalité
SE-01 Tous types d’usagers
SE-04 Employeurs et entreprises

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Soutenir l’ARTM dans son processus de refonte tarifaire du transport collectif

En décembre 2020, le Conseil d’administration de l’ARTM a approuvé le projet de refonte tarifaire dont les principaux objectifs sont la simplification et l’intégration de la tarification du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. À la suite d’un vaste exercice de concertation et de consultation auprès des partenaires concernés, de la population et de la société civile, les principes de base du projet ont été établis :

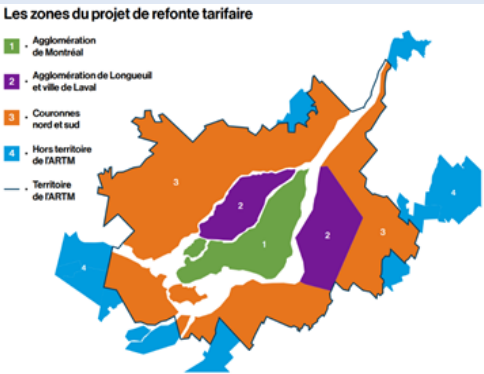
- Mise en place de quatre zones tarifaires respectant les grands secteurs de la CMM;
- Établissement de tarifs « Tous modes » donnant accès à tous les modes de transport, définis par zone et entre les zones;
- Établissement d’un tarif « Bus partout » donnant accès aux services d’autobus internes au territoire de l’ARTM.

La Ville de Saint-Lambert soutiendra l’ARTM dans le déploiement progressif du projet de refonte tarifaire du 1er juillet 2021 au 1er juillet 2025.

Coût global prévisionnel :

\$

Priorisation :



Source : SAAQ

2. Soutenir le RTL dans son processus de restructuration du réseau de transport collectif

L’implantation d’une antenne du REM dans l’axe de l’autoroute 10 (A-10) afin de connecter la Rive-Sud à l’île de Montréal engendrera une modification dans les habitudes de déplacement des usagers. L’arrivée de ce nouveau mode structurant implique une restructuration du réseau de transport collectif actuel, notamment par le rabattement des autobus aux stations du REM (stations Brossard, du Quartier et Panama).

Dans ce contexte, la Ville de Saint-Lambert soutiendra le RTL dans son processus de restructuration du réseau de transport collectif au niveau de l’agglomération de Longueuil et travaillera pour le maintien de la ligne 55 à destination de Montréal. Une attention particulière sera aussi portée aux trajets d’autobus desservant les établissements scolaires. Il est à noter que des activités de consultation en lien avec le processus ont déjà été réalisées auprès des citoyens des différentes municipalités de l’agglomération, dont Saint-Lambert, afin de bien cerner les attentes et besoins de la population.

Coût global prévisionnel :

\$

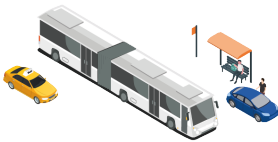
Priorisation :

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- ARTM (2021). *Le projet de refonte tarifaire*, 3 pages, https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/01/RP_PROJET_TARIFAIRE-ADOPT%C3%89_2021-01-13.pdf



TCA-04

EXPÉRIENCE EN TRANSPORT COLLECTIF



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE	• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES	• RTL • ARTM
LIEUX D'IMPLANTATION	• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	• Favoriser l'utilisation du transport collectif • Améliorer l'expérience des usagers du transport collectif • Optimiser les déplacements en transport collectif • Diminuer les émissions de GES
INDICATEURS DE SUIVI	• Part modale du transport collectif • Nombre d'abribus • Nombre d'arrêts d'autobus universellement accessibles
FICHES LIÉES	TCA-01 Bonification de l'offre en autobus TCA-02 Bonification de l'offre du train de banlieue TCA-03 Ajustement de l'offre en transport collectif TCA-06 Intermodalité TA-02 Aménagements piétonniers TA-05 Équipements complémentaires à l'usage du vélo SQV-02 Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR SE-01 Tous types d'usagers SE-04 Employeurs et entreprises

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Soutenir le RTL dans ses travaux visant l'aménagement d'arrêts confortables

Selon le guide d'aménagement des arrêts d'autobus du RTL, les arrêts doivent être sécuritaires et universellement accessibles, en plus d'offrir des conditions d'attente adéquates aux usagers. L'amélioration du confort des arrêts permet, entre autres, de réduire la perception du temps d'attente de la clientèle qui est généralement plus élevée que la réalité. Cette amélioration peut se traduire par l'implantation :

- De nouvelles dalles assurant l'accessibilité à l'arrêt d'autobus;
- D'abribus pour abriter la clientèle contre les intempéries et leur permettre de s'asseoir;
- De mobilier urbain améliorant l'espace public, tel qu'un banc, une poubelle, des supports à vélo, etc.;
- De signalisation et d'information-voyageurs présentant notamment l'horaire des lignes desservant l'arrêt;
- D'éclairage adéquat;
- D'aménagements paysagers.

Il est à noter qu'un entretien approprié des aménagements est aussi nécessaire que ce soit par la vidange des poubelles ou encore le déneigement des infrastructures.

La Ville de Saint-Lambert soutiendra donc le RTL dans ses efforts pour assurer le confort des arrêts d'autobus de la municipalité. L'ensemble des actions seront réalisées dans le respect de l'accessibilité universelle.

Coût global prévisionnel :

Priorisation :

2. Collaborer avec le RTL pour l'aménagement d'arrêts d'autobus accessibles aux PMR ou se déplaçant avec une aide à la mobilité motorisée (AMM)

Selon le guide d'aménagement des arrêts d'autobus du RTL, les arrêts doivent être sécuritaires et universellement accessibles, en plus d'offrir des conditions d'attente adéquates aux usagers. L'accessibilité universelle des arrêts se traduit par :

- Des cheminements libres d'obstacle et de largeurs suffisantes;
- Des pentes et dévers respectant les normes établies;
- Une aire d'attente permettant les manœuvres d'une personne se déplaçant avec une AMM;
- L'abaissement du trottoir aux intersections (bateau pavé) avec présence de bandes podotactiles.

La Ville de Saint-Lambert collaborera avec le RTL pour assurer l'accessibilité universelle des arrêts d'autobus existants et à venir sur le territoire de la municipalité. Une attention particulière sera aussi portée aux arrêts d'autobus temporaires.

Coût global prévisionnel :

Priorisation :

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- *RTL (2015). Guide - Aménagement des arrêts d'autobus du Réseau de transport de Longueuil, 120 pages, https://m.rtl-longueuil.qc.ca/CMS/MediaFree/file/Guide_des_arrêts.pdf*
- *ARTM (s.d.). Chrono, https://www.artm.quebec/application-mobile-chrono/?gclid=EAlaIqobChMIq9qp-LDd7gIVK_bjBx2DewygEAAYASAAEgKGwfD_BwE*

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Assurer un entretien hivernal prioritaire des installations

L'entretien des installations du transport collectif est essentiel pour assurer la sécurité, l'accessibilité et le confort des usagers en période hivernale. La Ville de Saint-Lambert s'engage donc à déneiger et déglacer en priorité les aménagements piétonniers localisés le long des axes de transport collectif ainsi que les dalles d'arrêt (incluant l'aire de retournement pour les PMR).

Il est à noter que la création de percées de neige entre le trottoir et la rue est nécessaire pour assurer un accostage optimal des autobus aux arrêts ainsi qu'un embarquement et un débarquement sécuritaire des passagers. Pour assurer l'accessibilité universelle, la rampe avant de l'autobus doit pouvoir se déployer sans obstacle.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : ⌚

4. Promouvoir l'application Chrono auprès de la population

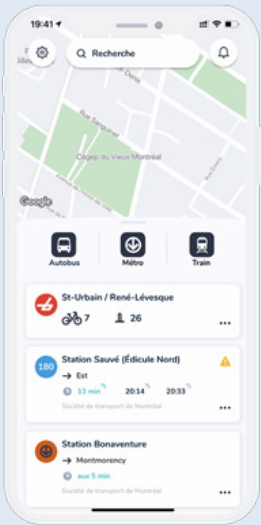
L'application mobile gratuite Chrono de l'ARTM regroupe l'ensemble des services offerts par les organismes publics de transport collectif et autres partenaires de transport de la région métropolitaine de Montréal. Elle offre plusieurs fonctionnalités, telles que :

- La création de favoris en fonction des arrêts les plus fréquemment utilisés;
- La configuration d'alertes pour être informé des perturbations de service;
- Le suivi des déplacements des autobus et des trains en temps réel;
- Une planification facile des trajets à vélo incluant la localisation des stations BIXI et la location d'un vélo directement dans l'application;
- L'information sur l'état du réseau, incluant les trajets alternatifs liés aux travaux.

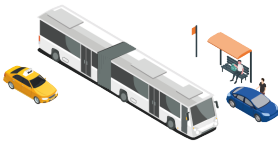
La Ville de Saint-Lambert en fera la promotion auprès de ses citoyens afin d'optimiser leurs déplacements en transport collectif. Il est à noter que des enjeux d'accessibilité pour les PDV ont toutefois été soulevés en lien avec l'application. Des discussions entre l'ARTM, l'Institut Nazareth & Louis-Braille (INLB) et la Société logique pourraient permettre d'améliorer l'application.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ⌚



Source : ARTM



TCA-05

MODES ALTERNATIFS À L'AUTO SOLO



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE
• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES
• Communauto
LIEUX D'IMPLANTATION
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Favoriser l'utilisation des modes alternatifs à l'auto solo Diminuer les émissions de GES
INDICATEURS DE SUIVI
Parts modales des modes alternatifs à l'auto solo Nombre de stations Communauto et nombre de véhicules qui y sont associés Nombre d'abonnés Communauto Nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements publics Nombre de places de stationnement dédiées à l'autopartage

FICHES LIÉES
AT-02 Aménagement des réseaux de déplacements
TCA-06 Intermodalité
SE-01 Tous types d'utilisateurs
SE-04 Employeurs et entreprises
RRS-06 Stationnement

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Solliciter la bonification du service d'autopartage

Communauto offre son service d'autopartage à Saint-Lambert depuis 2007. Le service compte actuellement un total de six véhicules répartis à quatre stations localisées dans le secteur Centre-ville et 196 abonnés (mars 2020) distribués sur l'ensemble du territoire.

Communauto a déjà ciblé deux zones à développer en matière d'offre en autopartage, soit :

- La section du secteur Vieux-Saint-Lambert délimitée par l'avenue de Merton, la rue Riverside, le chemin Tiffin et le parc de la Coulée verte;
- La section du secteur Pont Victoria délimitée par la rue Riverside, la R-112, l'avenue Victoria et le Country Club de Montréal.

La Ville de Saint-Lambert sollicitera Communauto pour la bonification du service d'autopartage dans ces zones, mais aussi sur l'ensemble du territoire de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Aménager de manière formelle des places réservées aux covoitureurs dans les stationnements publics de la municipalité

Le covoiturage consiste à l'utilisation partagée d'un véhicule par plusieurs personnes pour effectuer un même trajet. Le covoiturage se différencie d'un service de taxi du fait que le chauffeur n'est pas rémunéré, bien qu'une compensation pour l'utilisation du véhicule (frais d'essence) puisse être offerte par les passagers. Le covoiturage permet de limiter le nombre de véhicules circulant sur le réseau routier et par conséquent, les émissions de GES.

Afin d'encourager cette pratique, la Ville de Saint-Lambert aménagera de manière formelle des places réservées aux covoitureurs dans les stationnements publics de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

3. Encourager les pôles générateurs à se prémunir de places de stationnement dédiées à l'autopartage

Parallèlement à la bonification du service d'autopartage sur le territoire par Communauto, la Ville de Saint-Lambert incitera les pôles générateurs (établissements scolaires, commerces, etc.) à se prémunir de places de stationnements dédiées à l'autopartage. La mise en place de mesures favorisant l'autopartage pourrait inciter certains usagers à délaisser leur véhicule personnel pour ce service.

Coût global prévisionnel : \$

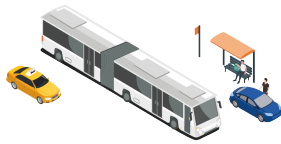
Priorisation :

MISE EN GARDE

- Des consultants spécialisés, tels qu'IVÉO, offrent un service d'accompagnement pour les municipalités dans la mise en place d'une mobilité intelligente et durable sur leur territoire. Par ailleurs, depuis février 2021, exo et IVÉO ont développé un partenariat pour le développement de projets de mobilité durable et intelligente. Cette collaboration permettra d'accélérer le développement de projets de mobilité innovants sur le territoire d'exo, d'optimiser l'efficacité opérationnelle et de faire rayonner l'expertise d'exo en matière de mobilité intelligente.

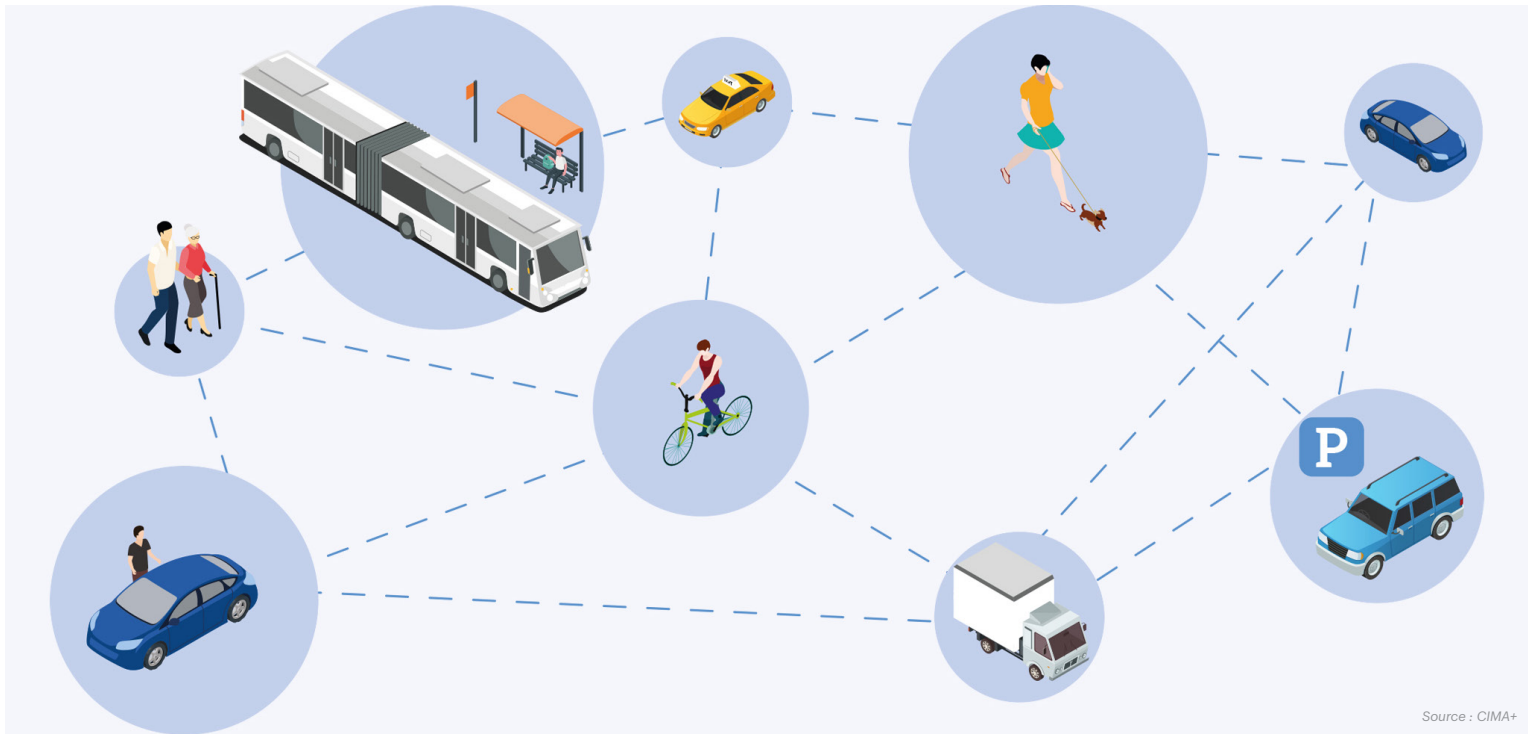
RÉFÉRENCES

- IVÉO, <https://www.iveo.ca/>
- exo (2021). Exo et IVEO s'unissent pour le développement de projets de mobilité durable et intelligente, <https://exo.quebec/fr/a-propos/medias-publications/communiqués-presse/exo-iveo-mobilite-durable>



TCA-06

INTERMODALITÉ



Source : CIMA+

MAÎTRE D’OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- RTL
 - exo
 - Communauto
 - Circuit électrique
- Flo
 - BIXI
 - Services de taxi

LIEUX D’IMPLANTATION

- L’ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à l’auto solo
- Favoriser l’intermodalité des modes de déplacement durables
- Diminuer les émissions de GES

INDICATEURS DE SUIVI

- Parts modales des modes alternatifs à l’auto solo
- Nombre de pôles de mobilité durable
- Nombre de supports à vélo couverts annexés aux abribus

FICHES LIÉES

- AT-01

Utilisation du sol
- AT-02

Aménagement des réseaux de déplacements
- TCA-01

Bonification de l’offre en autobus
- TCA-02

Bonification de l’offre du train de banlieue
- TCA-03

Ajustement de l’offre en transport collectif
- TCA-04

Expérience en transport collectif
- TCA-05

Modes alternatifs à l’auto solo
- TA-01

Réseau piétonnier
- TA-03

Réseau cyclable
- TA-05

Équipements complémentaires à l’usage du vélo
- SE-01

Tous types d’usagers
- SE-04

Employeurs et entreprises
- RRS-05

Modes électriques

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Améliorer le cocktail transport

Le cocktail transport est la combinaison des solutions de remplacement à l’auto solo, telles que les transports actifs, le transport collectif, l’autopartage, le covoiturage et le véhicule électrique. En 2018, le transport routier représentait, à lui seul, 35,6 % des émissions totales de GES au Québec. L’amélioration et la promotion du cocktail transport visent donc à réduire le nombre de véhicules circulant à Saint-Lambert et ainsi diminuer l’impact de la municipalité sur l’environnement.

Dans cette optique, la Ville de Saint-Lambert travaillera à bonifier son offre de mobilité durable et à faciliter leur intermodalité pour maximiser les bénéfices associés au cocktail transport.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : ↻

2. Aménager des pôles de mobilité durable sur le territoire de Saint-Lambert

Un pôle de mobilité durable est un lieu d’interconnexion entre les différentes offres de transport durable à proximité de pôles générateurs de déplacements. Plusieurs services de mobilité peuvent s’y retrouver, notamment :

- Des places de stationnement dédiées à l’autopartage et/ou au covoiturage;
 - Des bornes de recharge pour véhicules électriques;
 - Une station de vélopartage;
- Des supports pour vélo à libre accès et/ou à accès sécurisé;
 - Des aires d’attente pour les taxis;
 - Un accès au transport collectif;
 - Etc.

Pour être efficace, un pôle de mobilité durable doit être localisé de façon stratégique sur un site qui est :

- Positionné à proximité des grands pôles de déplacements;
 - Positionné à proximité des grands axes de déplacements autoroutiers ou artériels de la municipalité;
- Universellement accessible;
 - Convivial;
 - Sécuritaire.

Dans l’optique de réduire la dépendance à l’automobile, la Ville de Saint-Lambert évaluera la possibilité d’aménager des pôles de mobilité durable sur son territoire en collaboration avec ses partenaires du domaine du transport. La gare Saint-Lambert et le centre-ville représentent des sites potentiels intéressants.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : ↻

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- MELCC (2020). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990, 44 pages*, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2018/inventaire1990-2018.pdf>
- *Collectivités viables (s.d). Transit-Oriented Development (TOD)*, <http://collectivitesviables.org/articles/transit-oriented-development-tod.aspx>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Assurer une planification intégrée des transports actifs, collectifs et alternatifs à l’auto solo en amont de chacun des projets de développement et redéveloppement

La Ville de Saint-Lambert collaborera avec les promoteurs immobiliers et les différents partenaires municipaux lors de la planification des projets de développement et redéveloppement sur son territoire afin qu’ils soient adéquatement desservis par les réseaux actifs, collectifs et alternatifs à l’auto solo.

Lors de l’ébauche des plans de site, une collaboration avec les sociétés de transport permettra d’offrir une trame de rues optimale pour la desserte en transport collectif, ainsi qu’un acheminement piétonnier et cyclable sécuritaire et efficace vers les points d’accès aux points d’accès au réseau (gares et arrêts d’autobus).

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

4. Soutenir le RTL dans l’installation de supports à vélo couverts aux abords des arrêts d’autobus où la demande le justifie

Le RTL a entamé un projet visant la mise en place de stationnements pour vélos couverts annexés aux abribus de certains arrêts de son réseau afin de favoriser l’intermodalité. Ce type d’aménagement encourage les usagers à pratiquer le vélo pour réaliser les déplacements entre leur domicile et l’arrêt d’autobus, tout en assurant une protection du vélo contre les intempéries et en ne pénalisant pas l’accessibilité universelle des usagers des modes actifs.

La Ville de Saint-Lambert soutiendra le RTL dans l’installation de supports à vélo couverts dans la municipalité, là où la demande le justifie.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : B

5. Collaborer avec le RTL afin d’assurer une planification intégrée du transport collectif lors du développement des secteurs TOD (Transit-oriented development)

Un secteur TOD est un endroit favorisant l’articulation des milieux de vie et du transport collectif. La proximité des services, des commerces et du transport collectif encourage la pratique des modes actifs dans les déplacements quotidiens des habitants.

Lors de l’ébauche des plans de site, une collaboration avec le RTL permettra d’offrir une trame de rues adaptée pour la desserte en transport collectif, ainsi qu’un acheminement piétonnier et cyclable sécuritaire et efficace vers les points d’accès aux infrastructures métropolitaines (gare et arrêts d’autobus).

Dans la même optique ainsi qu’en concordance avec les objectifs du schéma d’aménagement et de développement (SAD) de l’Agglomération de Longueuil et du PMAD de la CMM, la Ville de Saint-Lambert propose une stratégie d’aménagement à l’échelle de milieux de vie basée sur le concept de la ville des courtes distances. Des objectifs prioritaires et des stratégies d’action sont identifiés dans le plan d’urbanisme pour chacun des milieux de vie.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C



5. TRANSPORTS ACTIFS

5. Mise en contexte

5.1 Rappel des enjeux

L'établissement du portrait de la mobilité et la réalisation des différentes activités de consultation ont permis d'identifier les enjeux suivants en lien avec les transports actifs :

Réseau piétonnier

- Majorité des trottoirs d'une largeur de 1,5 m;
- Réseau piétonnier peu développé dans les secteurs Prévill e et Haut Saint-Lambert, malgré la présence d'établissements scolaires;
- Absence de trottoir du côté sud de la rue Mercier au niveau de la gare Saint-Lambert;
- Connexions entre les secteurs limitées par la présence de barrières aux déplacements (Country Club et voie ferrée);
- Trame de rues organique dans les secteurs Prévill e, pont Victoria et Haut Saint-Lambert rallongeant les déplacements actifs;
- Peu de traverses piétonnes sécuritaires et protégées permettant de traverser l'avenue Victoria et le chemin Tiffin entre Saint-Lambert et Longueuil, malgré la présence d'un réseau de trottoirs continu de part et d'autre de ces axes;
- Présence d'îlots de virage à droite à certaines intersections;
- Enjeux en lien avec l'accessibilité universelle, notamment au centre-ville;
- Non-conformités observées pour la signalisation et le marquage destinés aux aménagements piétonniers.

Réseau cyclable

- Réseau majoritairement composé de chaussées désignées;
- Réseau limité par des barrières aux déplacements (ex. : Country Club de Montréal et voie ferrée);
- Desserte inadéquate de certains pôles générateurs;
- Absence de lien cyclable sur l'avenue Victoria;
- Passerelle sur la rue Riverside, au niveau de l'avenue Rivermere, non accessible lors de passage d'un navire dans les écluses;
- Absence de connexion cyclable entre Saint-Lambert et le terminus Longueuil;
- Connexions limitées entre les réseaux cyclables de Saint-Lambert et Longueuil, au sud de la R-112;
- Présence de bandes cyclables bidirectionnelles non sécuritaires;
- Présence de pistes cyclables bidirectionnelles d'une largeur inférieure au 3,0 m, tel que recommandé par Vélo Québec;
- Enjeu de connectivité entre certains liens cyclables;
- Aucun lien cyclable actuellement entretenu en période hivernale;
- Offre limitée en supports à vélo et localisation inadéquate;

- Absence de borne de recharge pour les vélos électriques;
- Aucune offre de vélos en libre-service sur le territoire;
- Non-conformités observées pour la signalisation et le marquage destinés aux aménagements cyclables.

5.2 Objectifs d'intervention

Les objectifs locaux de mobilité, élaborés en collaboration avec les comités directeurs et techniques du PMD, en lien avec les transports actifs sont les suivants :

- **Objectif 4**
Assurer l'efficacité des déplacements entre les quartiers et les pôles d'attraction.
- **Objectif 5**
Assurer l'accessibilité aux services publics et aux commerces à proximité du centre-ville.
- **Objectif 6**
Développer une offre en transports durables en concertation avec les entités privées et publiques ainsi que les organismes de Saint-Lambert.
- **Objectif 9**
Développer un réseau actif accessible et continu.
- **Objectif 10**
Favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs.
- **Objectif 11**
Accompagner les usagers lors des premiers et derniers mètres de leurs déplacements afin de favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à l'auto solo.
- **Objectif 12**
Améliorer la sécurité et le confort des déplacements par modes actifs et collectifs.
- **Objectif 13**
Assurer un entretien hivernal des infrastructures pour modes actifs et collectifs.
- **Objectif 14**
Aménager et sécuriser les corridors scolaires.
- **Objectif 15**
Assurer l'accessibilité universelle sur l'ensemble des réseaux.

5.3 Interventions

Les interventions en lien avec les transports actifs se déclinent en cinq fiches, soit :

TA-01	Réseau piétonnier
TA-02	Aménagements piétonniers
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
TA-05	Équipements complémentaires à l'usage du vélo



TA-01

RÉSEAU PIÉTONNIER



MAÎTRE D'OUVRAGE	
• Ville de Saint-Lambert	
PARTENAIRES	
• S.O.	
LIEUX D'IMPLANTATION	
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert	
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	
• Développer un réseau piétonnier continu desservant l'ensemble des secteurs de Saint-Lambert • Favoriser la marche comme mode de déplacement	
INDICATEURS DE SUIVI	
• Nombre de kilomètres de liens piétonniers • Nombre de piétons empruntant les nouveaux aménagements offerts • Part modale de la marche	

FICHES LIÉES	
AT-02	Aménagement des réseaux de déplacements
TCA-06	Intermodalité
TA-02	Aménagements piétonniers
SQV-01	Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers
SE-03	Aînés et PMR
SE-04	Employeurs et entreprises
RRS-01	Hiérarchie routière

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Développer des outils de collecte de données associées aux aménagements piétonniers et au mobilier urbain de Saint-Lambert

Une planification adéquate des aménagements piétonniers et du mobilier urbain nécessite une connaissance de l'offre actuelle sur le territoire. De ce fait, la Ville de Saint-Lambert s'assurera d'effectuer :

- Un recensement détaillé et régulier des aménagements piétonniers et du mobilier urbain sur son territoire : localisation, largeur, état de l'aménagement et/ou du mobilier;
- Des comptages pour déterminer le nombre d'usagers empruntant les aménagements piétonniers;
- Un suivi de ces équipements et de mettre le tout à jour en fonction de l'évolution de l'offre.

Cet exercice permettra à la Ville de cibler plus efficacement les besoins en termes d'aménagements piétonniers et de mobilier urbain afin d'en assurer une planification et une priorisation optimale.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

2. Planifier et prioriser les aménagements relatifs à la desserte des piétons

Dans le but de favoriser la marche dans les déplacements quotidiens, il est primordial d'offrir aux usagers un réseau piétonnier accessible universellement, fonctionnel et continu. Pour ce faire, un plan des infrastructures piétonnes actuellement en place et des nouveaux liens proposés a été élaboré et est présenté à l'annexe A de cette fiche. Les liens piétonniers proposés correspondent à des lignes de désir afin d'assurer une connexion vers les principaux pôles générateurs piétonniers de la municipalité.

Notons qu'afin de prioriser les liens où de nouveaux aménagements piétonniers devraient être mis en place et/ou bonifiés, la Ville pourrait mettre de l'avant l'ordonnancement suivant, soit aux abords :

1. Des artères et collectrices.
2. Des axes où une problématique de sécurité en lien avec les piétons est observée.
3. Des parcs, établissements scolaires et espaces verts.
4. Des pôles générateurs de déplacements, incluant les points d'accès au transport collectif.
5. Des axes permettant de compléter le maillage du réseau piétonnier interne au territoire et assurant la connexion avec les réseaux voisins.
6. Des axes permettant d'offrir des cheminements piétonniers directs et efficaces.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

MISE EN GARDE

- Des programmes de subventions sont généralement disponibles pour les municipalités désirant bonifier leur offre en infrastructures pour modes actifs, notamment par le MTQ;
- Une analyse au cas par cas devra être réalisée afin de déterminer l'aménagement piétonnier le plus adéquat à mettre en place. Un guide de gabarits de rues s'inspirant du programme des « rues conviviales pour tous » et présentant des lignes directrices pour l'aménagement des trottoirs selon la classe hiérarchique de l'axe est disponible à l'annexe A de la fiche RRS-01 – Hiérarchie routière. Notons que des lignes directrices permettant d'améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des aménagements piétonniers sont aussi présentées à l'intervention n° 1 de la fiche TA-02 - Aménagements piétonniers.

RÉFÉRENCES

- S.O.



LÉGENDE

RÉSEAU PIÉTONNIER

- ===== TROTTOIRS DES DEUX CÔTÉS
- ===== TROTTOIR D'UN SEUL CÔTÉ
- - - - - BANDE POUR PIÉTONS
- ===== SENTIER
- - - - - AUCUN TROTTOIR

MODIFICATIONS PROPOSÉES

- | | |
|---|----------------------------------|
|  | AMÉNAGEMENT D'UN LIEN PIÉTONNIER |
|  | AJOUT D'UN TROTTOIR |
|  | ÉLIMINATION D'UN TROTTOIR |
|  | RÉVISION DE LA TYPOLOGIE |

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

- A** ÉCOLE PRIMAIRE
- B** ÉCOLE SECONDAIRE
- C** COLLÈGE
-  GARE

SECTEURS

-  PRÉVILLE
-  PONT VICTORIA
-  HAUT SAINT-LAMBERT
-  CENTRE-VILLE
-  VIEUX SAINT-LAMBERT
-  PARCS ET ESPACES VERTS



TA-02

AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- MTQ
- Ville de Longueuil

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser la marche comme mode de déplacement
- Sécuriser les déplacements piétonniers
- Favoriser le jeu libre dans les rues

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale de la marche
- Nombre de collisions impliquant un piéton
- Nombre de rues piétonnes
- Nombre d'axes ciblés pour le jeu libre dans la rue
- Nombre d'inspection d'infrastructures piétonnes réalisées
- Nombre de mobilier urbain mis en place, selon le type
- Proportion du réseau piétonnier entretenu en période hivernale

FICHES LIÉES

AT-02	Aménagement des réseaux de déplacement
TCA-04	Expérience en transport collectif
TA-01	Réseau piétonnier
SQV-01	Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers
SE-03	Aînés et PMR
SE-04	Employeurs et entreprises
RRS-01	Hiérarchie routière

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements piétons sur le réseau routier de Saint-Lambert

La Ville de Saint-Lambert évaluera, au cas par cas, la typologie de voie piétonne la plus adaptée à mettre en place, en lien avec le plan des aménagements piétonniers, et ce, selon les débits de circulation et l'espace disponible (se référer à l'annexe A de la fiche TA-01 – Réseau piétonnier). L'annexe A de la présente fiche synthétise les typologies piétonnières, leur applicabilité ainsi que les avantages et inconvénients qui leur sont associés.

Afin d'améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements piétonniers sur les axes névralgiques du territoire, différentes mesures complémentaires pourront être envisagées par la Ville :

- Élargissement des trottoirs existants à minimum de 1,8 m de largeur, exempts de tout obstacle à la mobilité;
- Mesures permettant d'assurer l'accessibilité universelle (se référer à l'intervention n° 1 de la fiche SQV-02 – Sécurité des déplacements des aînés et des PMR);
- Marquage annuel ou bisannuel des traverses piétonnes selon les standards normatifs;
- Ajout de traverses piétonnes contrôlées avec bouton-poussoir aux endroits où les normes le justifient;
- Révision de la programmation des feux de circulation (se référer à l'intervention n° 2 de la présente fiche pour de plus amples détails);
- Implantation du mobilier urbain le long du réseau piétonnier et entretien de celui-ci afin de favoriser les rencontres et de permettre un moment de repos pour les aînés;
- Plantation d'arbres et de la végétation aux abords des aménagements piétonniers tout en assurant la visibilité et le bien-être des usagers des modes actifs.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : ☺

2. Réviser la programmation des feux de circulation de Saint-Lambert de manière à favoriser une meilleure cohabitation des différents modes et à assurer la sécurité routière

La Ville de Saint-Lambert révisera la programmation des feux de circulation présents sur le territoire afin d'offrir plus de temps aux piétons dans leur traversée aux carrefours contrôlés. Cette mesure permettra de favoriser une meilleure cohabitation des différents modes de déplacement (marche, vélo, auto, etc.), tout en assurant une meilleure sécurité sur le réseau routier.

Différents modes de protection des usagers des modes actifs au niveau des intersections contrôlées par des feux de circulation peuvent être envisagés, notamment :

- Un mode non protégé : les usagers des modes actifs circulent simultanément aux automobilistes (conflits potentiels);
- Un mode partiellement protégé : les usagers des modes actifs bénéficient d'un intervalle de protection pour s'engager sans concurrence des automobilistes (conflits potentiels limités);
- Un mode complètement protégé : les usagers des modes actifs circulent de façon complètement protégée des véhicules (aucun conflit, phase exclusive).

Le choix de la programmation la plus adéquate dépend de plusieurs critères, notamment :

- Présence d'une proportion importante de personnes à mobilité réduite;
- Présence importante de véhicules lourds;
- Largeur de l'intersection;
- Présence d'aménagements pour modes actifs;
- Présence de signaux sonores;
- Configuration de l'intersection;
- Nombre de conflits véhicules-piétons et véhicules-cyclistes;
- Nombre de collisions impliquant des usagers des modes actifs.

(...)

MISE EN GARDE

- Des programmes de subventions sont généralement disponibles pour les municipalités désirant bonifier leur offre en infrastructures pour modes actifs, notamment par le MTQ.

RÉFÉRENCES

- Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.
- MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 2 – Prescription.
- MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 6 – Marques sur la chaussée.
- Ville de Montréal (2017). Aménagements piétons universellement accessibles, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, Fascicule 5, 141 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDM-GADRM-5-PIETONS-2019-03-WEB.PDF
- Ville de Montréal (2018). Rues piétonnes et partagées, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99645644&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Ville de Québec (s.d.). Rues piétonnes, <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/deplacements-actifs/rues-pietonnes.aspx>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

2. Réviser la programmation des feux de circulation de Saint-Lambert de manière à favoriser une meilleure cohabitation des différents modes et à assurer la sécurité routière

(...)

Il est à noter que la mise en place d’un mode complètement protégé nécessite l’implantation d’un signal sonore pour assurer la sécurité des PDV. Ce mode de gestion peut être privilégié aux intersections ciblées en collaboration avec la Société Logique et l’INLB.

Dans un contexte de sécurisation des déplacements par modes actifs, la Ville de Saint-Lambert travaillera, en collaboration avec le MTQ et l’Agglomération de Longueuil, à une uniformisation de la programmation des feux de circulation sur son territoire pour y intégrer un mode de gestion partiellement protégé ou complètement protégé.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C

3. Contrer le vieillissement des infrastructures piétonnes

Afin d’assurer la durabilité des infrastructures dédiées aux piétons, la Ville de Saint-Lambert effectuera un suivi régulier de leur état et réalisera, au besoin, l’entretien adéquat. De ce fait, une démarche d’évaluation sera mise en œuvre et inclura notamment :

- La réalisation d’évaluations périodiques en lien avec les observations terrain réalisées à l’interne et les plaintes citoyennes;
- L’utilisation d’un outil clair et efficace, telle une grille d’évaluation, basée sur des critères spécifiques permettant de vérifier l’état des infrastructures et leur niveau de sécurité.

La Ville de Saint-Lambert créera une page sur son site Internet permettant aux citoyens de localiser directement les lieux problématiques sur une carte et d’y télécharger des photos justificatives.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C

4. Uniformiser la signalisation et le marquage des traverses piétonnes tout en respectant les standards normatifs

Afin de conserver son efficacité, la signalisation routière doit, entre autres, être uniforme et homogène. Ceci permet d’envoyer un message clair aux usagers de la route, sans effet de surprise.

La Ville de Saint-Lambert se basera donc sur ces standards normatifs afin d’uniformiser la signalisation et le marquage des traverses piétonnes sur son territoire.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C

5. Réaliser un projet pilote de rue piétonne

Une « rue piétonne » est un axe où la circulation véhiculaire est interdite de façon permanente ou selon une période de temps définie pour prioriser la circulation piétonnière à tout autre mode de déplacement. L’annexe A de la présente fiche aborde l’applicabilité ainsi que les avantages et inconvénients associés à ce type d’aménagement.

Au Québec, cette pratique est de plus en plus courante. Plusieurs villes, dont Montréal et Québec, ont aménagé des rues piétonnes sur leur territoire. C’est en s’inspirant de ces modèles locaux que la Ville de Saint-Lambert évaluera la possibilité de réaliser un tel projet pilote sur son propre territoire.

La piétonnisation peut être envisagée de plusieurs façons, notamment de façon temporaire ou partielle. À titre d’exemple, un projet de piétonnisation partielle de l’avenue Victoria pourrait être envisagé par la Ville. La déviation de la circulation en direction nord sur l’avenue Notre-Dame, entre la rue Webster et le boulevard Desaulniers, ainsi que l’élimination du stationnement sur rue du côté est de l’axe permet l’aménagement d’un corridor de marche supplémentaire et de zones pour accueillir du mobilier urbain temporaire. Ce concept permet d’assurer une meilleure distanciation entre les usagers des modes actifs, en plus d’offrir plus de superficie aux commerces et restaurants, notamment pour la gestion des files d’attente.

(...)

5. Réaliser un projet pilote de rue piétonne

(...)

Dans tous les cas, il s’agit d’un exercice devant être publicisé afin d’obtenir une approbation sociale de la part des citoyens. Par ailleurs, il est nécessaire d’évaluer l’atteinte des objectifs et des retombées du projet, notamment par la réalisation d’une collecte de données en amont du projet et pendant celui-ci. Il est aussi à noter qu’une mesure de piétonnisation permanente nécessite la réalisation d’une étude de circulation complète.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C



6. Réaliser un projet pilote visant à permettre et favoriser le jeu libre dans la rue à certains endroits et à certaines conditions

Le jeu libre dans la rue représente une restriction de la circulation véhiculaire sur une rue à caractère résidentiel pour une période de temps défini pour permettre aux enfants de jouer, mais aussi aux personnes de tout âge de se déplacer librement à pied. Cette démarche a pour objectifs de :

- Créer des espaces sécuritaires et conviviaux à proximité des lieux de résidence;
- Encourager l’utilisation du domaine public par les citoyens;
- Améliorer la qualité de vie des résidents;
- Réduire la circulation véhiculaire dans les quartiers résidentiels.

L’article 78 du projet de loi 122 (loi visant à reconnaître les municipalités comme étant des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autorité et leur pouvoir) permet à toute municipalité de réglementer le jeu libre des enfants dans les rues dont la gestion lui incombe. Plus précisément, le règlement municipal doit prévoir :

- La détermination des zones où le jeu libre est permis;
- Les restrictions à la circulation et les règles de prudence qui sont applicables, incluant le maintien de corridor libre d’obstacle pour la circulation des PDV;
- Les interdictions relatives au jeu libre, le cas échéant;
- Toute autre interdiction liée à l’exercice de cette permission.

Ainsi, la Ville de Saint-Lambert développera un tel projet pilote dans les secteurs résidentiels de sa municipalité où il y a consensus auprès des résidents et une concentration importante d’enfants est recensée. La municipalité aura à indiquer, au moyen d’une signalisation appropriée, les zones où le jeu libre est permis.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

7. Ajouter du mobilier urbain dans une optique fonctionnelle, sécuritaire et conviviale

En complément au développement d’outils de collecte, de planification et de priorisation (se référer à l’intervention n° 1 de la fiche TA-01 – Réseau piétonnier), la Ville de Saint-Lambert bonifiera l’offre en mobilier urbain aux endroits stratégiques de son territoire. Cette démarche a pour objectif de favoriser l’utilisation des modes actifs, notamment chez les aînés de la communauté.

Le mobilier urbain considéré inclut, entre autres les tables, bancs et sièges, les fontaines d’eau, les poubelles, les toilettes, etc. Dans tous les cas, une attention particulière doit être portée à leur accessibilité universelle et leur positionnement afin de favoriser les rencontres sociales. Dans le même ordre d’idées, le mobilier urbain ne doit pas empiéter dans les espaces de circulation (se référer à l’intervention n° 1 de la fiche SQV-02 – Sécurité des déplacements des aînés et des PMR).

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

8. Réviser la stratégie d’entretien hivernal des aménagements piétonniers

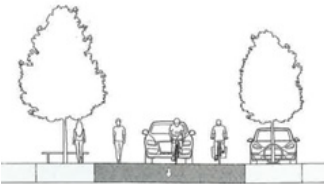
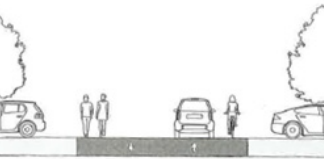
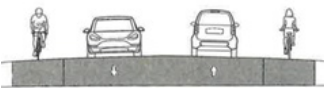
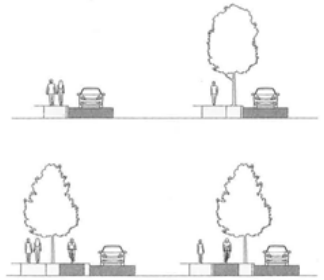
L’entretien adéquat des aménagements piétonniers est essentiel pour favoriser la marche et sécuriser les déplacements effectués à pied en période hivernale. Actuellement, la politique de déneigement de la Ville de Saint-Lambert prévoit l’entretien de 63 % des trottoirs selon une priorisation basée sur la hiérarchie routière et la desserte de pôles générateurs de déplacements. Dans une optique de valorisation de la marche, la Ville de Saint-Lambert évaluera la possibilité de réviser sa stratégie d’entretien afin de bonifier l’offre en aménagements piétonniers disponible en période hivernale. Une attention particulière est à porter à la priorisation des trottoirs sur les axes artériels et collecteurs, ainsi que ceux desservant les établissements scolaires.

Coût global prévisionnel : 

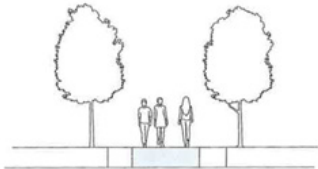
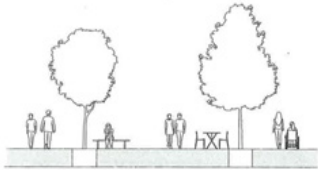
Priorisation : 

TA-02 ANNEXE A – VOIES PIÉTONNES

Source : Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.

Typologie	Applicabilité	Avantages et inconvénients
Voies partagées		
Rue partagée 	- Vitesse maximale de 20 km/h - Concentration d’activités urbaines et de piétons - Absence de circulation de transit - Aucun circuit de transport en commun - Interdiction de camionnage, sauf livraison locale	Avantages - Ne nécessite pas d’espace supplémentaire sur la chaussée ou dans l’emprise de la rue. - Laisse aux concepteurs une grande liberté de création d’espaces de circulation correspondant aux besoins des communautés. - Impose moins de contraintes qu’une rue piétonne. Inconvénients - Réduit le confort des piétons lorsque le débit de véhicules et de vélos devient trop élevé. - Présente des enjeux pour la circulation des PDV : - Forts conflits véhicules-cyclistes-piétons; - Difficulté pour maintenir une trajectoire efficace de déplacement.
Voie d’accès locale 	- Vitesse maximale de 30 km/h sur une rue et de 10 km/h sur une ruelle - Débits d’au plus 100 véhicules par période de pointe - Desserte de terrains générant peu de déplacements : - Résidentiel de faible à moyenne densité (maximum 3 étages) - Industriel léger - Absence de circulation de transit - Aucun circuit de transport en commun - Interdiction de camionnage, sauf livraison locale	Avantages - Ne requiert pas d’aménagement autre que la chaussée. - Minimise les coûts de construction. - Facilite l’entretien. - Impose moins de contraintes qu’une rue partagée. Inconvénients - Réduit le confort des piétons et des cyclistes lorsque le débit de véhicules devient trop élevé. - Présente des enjeux pour la circulation des PDV : - Forts conflits véhicules-cyclistes-piétons; - Difficulté pour maintenir une trajectoire efficace de déplacement.
Voies séparées visuellement		
Accotement asphalté 	- Milieu rural 1 voie par direction - Débit maximum de 8000 véhicules/jour	Avantages - Accroît le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes en leur permettant de circuler hors des voies automobiles. - Protège la partie extérieure des voies de circulation contre les dégradations. - Diminue le risque de perte de contrôle des véhicules qui débordent des voies de circulation. Inconvénients - Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés. - N’offre aucune protection contre l’empiétement et l’obstruction par les véhicules.
Voies séparées physiquement		
Trottoir 	- En milieu bâti, trottoir ou sentier polyvalent nécessaire de chaque côté d’une rue qui présente au moins une des caractéristiques suivantes : - Plus d’une voie par direction; - Vitesse affichée supérieure à 50 km/h; - Présence d’un circuit d’autobus; - Présence d’un corridor de camionnage. - On opte pour le trottoir si : - On prévoit aménager des voies cyclables; - Il y a un générateur de déplacement ou un attrait majeur accessible à pied; - Les bâtiments ne possèdent pas de marge de recul; - La distance moyenne est de 300 m ou plus entre les croisements, incluant les intersections et les entrées charretières. - Un trottoir de chaque côté de la rue est fortement recommandé lorsque : - La vitesse affichée est de plus de 30 km/h; - Le débit de circulation est de 100 véhicules ou plus par période de pointe. - Largeur de trottoir recommandée : - Une largeur de 1,8 m est le minimum recommandé pour les secteurs résidentiels, mais une largeur de 2,1 m est préférable; - Une largeur de 2,4 m est le minimum recommandé sur une rue commerciale, devant une école ou un autre édifice attirant de nombreux piétons. - Une largeur supérieure à 2,4 m est visée dans les secteurs très achalandés	Avantages - Protège les piétons de la circulation. - Limite les conflits entre piétons et cyclistes. - Encourage la marche.

TA-02 ANNEXE A – VOIES PIÉTONNES (SUITE)

Typologie	Applicabilité	Avantages et inconvénients
Voies séparées physiquement (suite)		
Sentier polyvalent 	• Partage du même espace par les piétons et les cyclistes envisageable si : - Le débit total est inférieur à 300 usagers à l’heure la plus achalandée; - Les piétons représentent moins de 30 % des usagers. • Milieu rural et périurbain • Route à débit élevé • Vitesse affichée supérieure à 50 km/h • Bâtiments ayant une ample marge de recul par rapport à la chaussée • Distance moyenne d’au moins 300 m entre les croisements, incluant les intersections et les entrées charretières achalandées	Avantages • Répond aux besoins des piétons et des cyclistes de différents niveaux de compétence. • Coûte moins cher à construire et à entretenir que des aménagements distincts à l’usage des piétons et des cyclistes. • Comporte un seul aménagement à entretenir en hiver. Inconvénients • Engendre potentiellement des conflits : - Entre les piétons et les cyclistes lorsque les débits des deux types d’usagers sont importants; - Entre les PDV et les cyclistes, en tout temps; - Entre les automobilistes et cyclistes aux intersections.
Sentier piéton 	• Hors route, généralement dans les parcs, en parallèle d’une piste cyclable • Dans les emprises routières, traité comme un trottoir	Avantage • Répond aux besoins des piétons. Inconvénient • Nécessite une infrastructure séparée pour les cyclistes, sans quoi ceux-ci l’utiliseront.
Rue piétonne 	• Zone urbaine dense et d’ordinaire bordée de commerces • Possibilité d’aménagement de façon temporaire	Avantage • Création d’un espace convivial, libre des nuisances associées à l’automobile (bruit, pollution de l’air, stress). Inconvénients • Perte d’accessibilité pour les riverains. • Difficulté de cheminement pour les handicapés visuels en l’absence d’indications tactiles adéquates.



TA-03

RÉSEAU CYCLABLE



MAÎTRE D'OUVRAGE	
• Ville de Saint-Lambert	
PARTENAIRES	
• Agglomération de Longueuil • Ville de Longueuil • Ville de Brossard • Vélo Québec • CMM • CN	
LIEUX D'IMPLANTATION	
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert	
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	
• Développer un réseau cyclable intramunicipal continu et connecté aux infrastructures intermunicipales • Développer la culture du vélo chez les citoyens de Saint-Lambert • Favoriser l'utilisation du vélo comme mode de déplacement • Sécuriser les déplacements cyclables	
INDICATEURS DE SUIVI	
• Nombre de kilomètres de liens cyclables ajoutés ou bonifiés • Nombre de kilomètres de liens cyclables entretenus en période hivernale • Part modale du vélo	

FICHES LIÉES	
AT-02	Aménagement des réseaux routiers
TCA-06	Intermodalité
TA-04	Aménagements cyclables
TA-05	Équipements complémentaires à l'usage du vélo
SQV-01	Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers
SE-03	Aînés et PMR
SE-04	Employeurs et entreprises
RRS-01	Hiérarchie routière

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Développer des outils de collecte, de planification et de priorisation des aménagements cyclables de Saint-Lambert

Une planification adéquate des aménagements cyclables nécessite une connaissance de l'offre actuelle sur le territoire. De ce fait, la Ville de Saint-Lambert s'assurera d'effectuer :

- Un recensement détaillé des aménagements cyclables et des équipements complémentaires à l'utilisation du vélo sur son territoire;
- Des comptages pour déterminer le nombre d'usagers empruntant les aménagements cyclables;
- Un suivi et de mettre à jour les bases de données en fonction de l'évolution de l'offre.

Cet exercice permettra à la Ville de cibler plus efficacement les besoins en termes d'aménagements cyclables et d'équipements complémentaires à l'utilisation du vélo afin d'en assurer une planification et une priorisation optimale. À titre de référence, le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert a réalisé un inventaire des supports à vélo sur le territoire selon leur type. Leur site Internet propose notamment une carte de mobilité durable localisant, entre autres, l'offre en supports à vélo sur le territoire.

Coût global prévisionnel : 💰

Priorisation : 🕒

2. Planifier et prioriser les aménagements cyclables

Dans le but de favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, il importe d'offrir aux cyclistes un réseau cyclable accessible, sécuritaire, fonctionnel et continu. Pour ce faire, un plan des aménagements cyclables actuels et proposés est présenté à l'annexe A de cette fiche. Les liens cyclables proposés correspondent à des lignes de désir visant à assurer une connexion vers les principaux pôles générateurs cyclistes de la municipalité.

La Ville pourrait mettre de l'avant une stratégie quant à l'implantation des infrastructures cyclables selon les priorités suivantes, soit aux abords :

1. Des artères et collectrices.
2. Des axes où une problématique de sécurité en lien avec les piétons est observée.
3. Des parcs, établissements scolaires et espaces verts.
4. Des pôles générateurs de déplacements, incluant les points d'accès au transport collectif.
5. Des axes permettant de compléter le maillage du réseau piétonnier interne au territoire et assurant la connexion avec les réseaux voisins.
6. Des axes permettant d'offrir des cheminements piétonniers directs et efficaces.

Coût global prévisionnel : 💰

Priorisation : 🕒

MISE EN GARDE

- Des programmes de subventions sont généralement disponibles pour les municipalités désirant bonifier leur offre en infrastructures pour modes actifs, notamment par le MTQ;
- Une analyse au cas par cas devra être réalisée afin de déterminer la typologie cyclable la plus adéquate à mettre en place pour les liens proposés. Un guide de gabarits de rues s'inspirant du programme des « rues conviviales pour tous » et présentant des lignes directrices pour l'aménagement des liens cyclables selon la classe hiérarchique de l'axe est toutefois disponible à l'annexe A de la fiche RRS-01 – Hiérarchie routière. L'annexe B de la présente fiche synthétise les typologies cyclables, leur applicabilité ainsi que les avantages et inconvénients qui leur sont associés.

RÉFÉRENCES

- Réseau écocitoyen de Saint-Lambert (s.d). Carte mobilité durable, <https://reseauecocitoyen.org/carte-mobilite-durable/>
- CMM (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable, 217 pages.
- Vélosympathique par Vélo Québec (s.d.). Programme de certification pour les collectivités et les organisations, <https://velosympathique.velo.qc.ca/>
- Ville de Montréal (2021). Un réseau cyclable 4 saisons dans RPP, <https://montreal.ca/articles/un-reseau-cyclable-4-saisons-dans-rpp-9647>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Évaluer la possibilité d’implanter un lien cyclable sur l’avenue Victoria

L’avenue Victoria représente un lien névralgique permettant de traverser l’ensemble du territoire de Saint-Lambert dans l’axe nord-sud, en plus de desservir le centre-ville. L’implantation d’un aménagement sur cet axe représenterait un atout important pour le développement d’un réseau cyclable connecté et efficace. L’avenue Victoria comporte toutefois des contraintes importantes :

- Une forte demande en stationnement au centre-ville;
- La présence du viaduc au niveau de la voie ferrée;
- Une emprise restreinte au niveau du tronçon localisé entre la rue Horsfall et la R-112;
- Des débits véhiculaires importants au sud de la R-112.

Section du centre-ville, au nord du viaduc

Dans un contexte où le stationnement sur rue est fortement utilisé, la chaussée carrossable d’une largeur de 12 m ne permet pas d’aménager un lien cyclable confortable et sécuritaire en maintenant la configuration actuelle. Certaines options sont toutefois envisageables :

- Aménager un lien cyclable sur un axe parallèle, tel que l’avenue Notre-Dame, impliquant potentiellement une diminution de l’offre en stationnement sur cet axe;
- Créer une boucle véhiculaire à sens unique (av. Victoria, rue Horsfall, av. Notre-Dame, boul. Desaulniers) afin de récupérer l’espace nécessaire pour l’aménagement d’un lien cyclable. À noter qu’une étude de circulation est nécessaire pour évaluer l’impact de la mise à sens unique;
- Créer une boucle cyclable à sens unique (av. Victoria, rue Horsfall, av. Notre-Dame, boul. Desaulniers) en éliminant du stationnement d’un côté de l’avenue Victoria et potentiellement sur les autres axes composant la boucle.

Viaduc Victoria

Une stratégie permettant d’améliorer la sécurité et de bonifier les équipements actifs au niveau du viaduc Victoria est soulevée à l’intervention n° 2 de la fiche SQV-03 – *Sécurité des déplacements actifs*.

Section centrale, entre le viaduc et la R-112

Cette section est associée à une emprise municipale restreinte, soit approximativement 11,5 m. Cette largeur d’emprise ne permet pas d’aménager un lien cyclable réglementaire et sécuritaire, en plus de conserver deux voies de circulation de 3,5 m (une voie par direction) ainsi qu’une desserte piétonnière (minimalement un trottoir de 1,8 m). À noter que la largeur de voie de 3,5 m est nécessaire pour le passage des autobus.

Sans acquisition d’emprise, l’implantation d’un lien cyclable nécessite donc la mise à sens unique de cette section de l’avenue Victoria, possiblement vers le nord. Les véhicules circulant en direction sud devraient donc emprunter la rue du Prince-Arthur et le boulevard de l’Union en alternative à l’avenue Victoria. Une augmentation importante du transit sur ces rues locales serait attendue.

À noter qu’une étude de circulation est nécessaire pour évaluer l’impact de la mise à sens unique. Par ailleurs, la déviation des débits véhiculaires d’une artère vers le réseau local n’est pas recommandée.

Section Sud, au sud de la R-112

Cette section est associée à des débits véhiculaires importants, d’où la présence de deux voies de circulation par direction. En règle générale, une voie de circulation offre une capacité de 600 véhicules par heure.

Coût global prévisionnel : 

Priorisation : 

4. Assurer un raccordement sécuritaire, fonctionnel et efficace entre les liens cyclables actuels et anticipés sur le territoire

La connexion adéquate des liens cyclables est un élément essentiel pour assurer la sécurité, la fonctionnalité et l’efficacité du réseau cyclable. De ce fait, la Ville de Saint-Lambert portera une attention particulière aux raccordements des liens cyclables actuels et anticipés sur le territoire, peu importe leur typologie. Ces connexions seront aménagées selon les règles de bonnes pratiques (signalisation, marquage, etc.) dans le but d’assurer la continuité du réseau cyclable intramunicipal et de favoriser les déplacements utilitaires sécuritaires à vélo.

Coût global prévisionnel : 

Priorisation : 

5. Assurer la continuité du réseau cyclable de Saint-Lambert vers les villes voisines

Partageant une frontière municipale avec les villes de Longueuil et Brossard, la Ville de Saint-Lambert s’assurera de l’arrimage et de la continuité de son réseau cyclable avec ceux de ces municipalités, et ce, en participant au Comité aviseur du réseau cyclable de l’Agglomération de Longueuil. Cet exercice permettra de favoriser les déplacements véhiculaires intermunicipaux sur l’ensemble du territoire de l’Agglomération.

En collaboration avec la Ville de Longueuil, elle travaillera notamment à :

- Remplacer la bande cyclable bidirectionnelle existante sur le chemin Tiffin par un aménagement sécuritaire respectant les standards normatifs;
- Assurer une connexion cyclable entre Saint-Lambert et le terminus Longueuil.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

6. Bonifier les connexions au réseau cyclable métropolitain du PMAD de la CMM afin qu’elles puissent être efficaces pour les déplacements utilitaires

Le Réseau vélo métropolitain est composé de 56 axes totalisant 1 166 km. Il traverse 74 des 82 municipalités du Grand Montréal, incluant la ville de Saint-Lambert. Plus précisément, Saint-Lambert est desservie par trois axes (20, 59, 66), en plus de se situer à proximité de l’axe 61 (boul. Taschereau). Afin de favoriser les déplacements utilitaires intermunicipaux, la Ville assurera la connexion de son réseau cyclable interne à ce réseau.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

7. Appliquer les recommandations découlant de la démarche de certification Vélosympathique

La certification Vélosympathique est un outil visant le développement de la culture vélo au sein des collectivités. Elle est remise aux municipalités atteignant les critères de certification selon cinq niveaux, soit bronze, argent, or, platine et diamant. En 2018, la Ville de Saint-Lambert avait déposé sa candidature qui n’avait pas été retenue. Vélo Québec avait toutefois formulé certaines recommandations générales et spécifiques que la Ville devrait considérée avant d’appliquer à nouveau pour cette certification :

- Concevoir un plan incluant les mesures à mettre en place selon chacun des axes;
- Élaborer un plan de mise en œuvre qui priorise les actifs à réaliser;
- Procéder à une évaluation annuelle des progrès et des ajustements requis;
- Travailler de concert avec les intervenants du milieu tels que les écoles, les clubs cyclistes et les commerçants impliqués dans la communauté.

La Ville de Saint-Lambert continuera d’aller de l’avant dans l’application des recommandations associées à leur candidature de 2019 et redéposera, dès que possible, sa candidature.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

8. Développer un réseau cyclable quatre saisons sur le territoire de Saint-Lambert

Le développement de la culture vélo à Saint-Lambert passe par l’entretien des voies cyclables en période hivernale afin de permettre l’utilisation du vélo toute l’année. À l’image d’autres villes, telles que Montréal, la Ville de Saint-Lambert s’engage à assurer le déploiement d’un réseau cyclable blanc sur son territoire.

Notons qu’étant donné que les liens cyclables 1 et 3 de la Route verte représentent des liens majeurs reliant différents pôles générateurs de déplacements sur la Rive-Sud, la Ville de Saint-Lambert fera des représentations auprès du comité aviseur du réseau cyclable de l’Agglomération de Longueuil afin que l’entretien en période hivernale soit assuré au-delà des limites de Saint-Lambert. Par exemple, l’entretien du lien cyclable de la rue Riverside est primordial.

L’entretien hivernal de ces axes stratégiques aurait le potentiel d’inciter de nombreux cyclistes à pratiquer le vélo toute l’année. Par ailleurs, une attention particulière doit être portée au déglçage des rues secondaires pour ne pas décourager les cyclistes de les emprunter.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

9. Effectuer des représentations auprès du CN pour permettre la traversée des usagers des modes actifs, même lors du passage d’un bateau dans l’écluse de Saint-Lambert

La passerelle localisée au niveau de la rue Riverside, dans l’axe de l’avenue Rivermere, donne accès aux infrastructures pour modes actifs du pont Victoria traversant l’écluse de Saint-Lambert du canal de la Rive-Sud. Ces aménagements pour modes actifs permettent notamment de relier Saint-Lambert à Montréal, en plus d’offrir aux usagers un accès aux îles Notre-Dame et Sainte-Hélène (incluant la station de métro Jean-Drapeau) ainsi qu’à l’estacade du pont Champlain.

La desserte des usagers des modes actifs est toutefois interrompue lors du passage de bateaux dans l’écluse. Afin de réduire cet irritant pour les piétons et les cyclistes, la Ville de Saint-Lambert effectuera des représentations auprès du CN, soit le propriétaire de l’infrastructure, afin qu’une étude soit réalisée par le CN pour évaluer les options qui pourront être mises de l’avant afin de permettre la traversée des usagers des modes actifs en tout temps.

Coût global prévisionnel : 

Priorisation : 



LÉGENDE

RÉSEAU CYCLABLE

- PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN SITE PROPRE
- CHAUSSÉE DÉSIGNÉE
- BANDES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES
- PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE
- BANDES CYCLABLES BIDIRECTIONNELLES
- CHAUSSÉE DÉSIGNÉE ET BANDE CYCLABLE À CONTRESENS

AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

- AMÉNAGEMENT D'UN LIEN CYCLABLE
- RÉVISION DE LA TYPOLOGIE

PÔLE GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

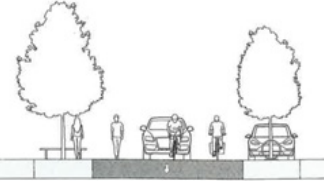
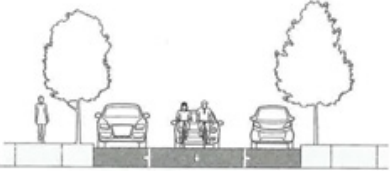
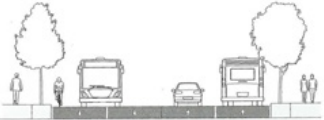
- ÉCOLE PRIMAIRE
- ÉCOLE SECONDAIRE
- COLLÈGE
- GARE

SECTEURS

- PRÉVILLE
- PONT VICTORIA
- HAUT SAINT-LAMBERT
- CENTRE-VILLE
- VIEUX SAINT-LAMBERT
- PARCS ET ESPACES VERTS

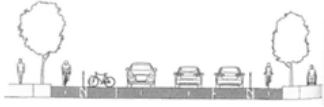
TA-03 ANNEXE B – VOIES CYCLABLES

Source : Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.

Typologie	Applicabilité	Avantages et inconvénients
Voies partagées		
Rue partagée 	- Vitesse maximale de 20 km/h - Concentration d'activités urbaines et de piétons - Absence de circulation de transit - Aucun circuit de transport en commun - Interdiction de camionnage, sauf livraison locale	Avantages - Ne nécessite pas d'espace supplémentaire sur la chaussée ou dans l'emprise de la rue. - Laisse aux concepteurs une grande liberté de création d'espaces de circulation correspondant aux besoins des communautés. - Impose moins de contraintes qu'une rue piétonne. Inconvénients - Réduit le confort des piétons lorsque le débit de véhicules et de vélos devient trop élevé. - Présente des enjeux pour la circulation des PDV : - Forts conflits véhicules-cyclistes-piétons; - Difficulté pour maintenir une trajectoire efficace de déplacement.
Chaussée désignée 	En milieu urbain : - Rue à sens unique ou à une voie par direction - Vitesse maximale de 30 km/h - Débit moyen inférieur à 1 000 véhicules/jour, voire 500 véhicules/jour - Débit moyen de camions inférieur à 250 véhicules/jour En milieu rural : - Une voie par direction - Vitesse maximale de 70 km/h - Débit moyen inférieur à 1 000 véhicules/jour, voire 500 véhicules/jour - Débit moyen de camions inférieur à 250 véhicules/jour	Avantages - Rappelle la présence des cyclistes. - Est rapide et peu coûteuse à implanter. - Ne nécessite pas d'espace supplémentaire sur la chaussée ou dans l'emprise de la rue. Inconvénient - Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés.
Vélorue 	- Milieu urbain - Axe recelant le potentiel de générer un débit de vélos importants - Rue locale en milieu résidentiel - Une voie par direction - Aucun circuit de transport en commun - Interdiction de camionnage - Débit de circulation d'au plus 1 000 véhicules/jour et de préférence inférieure à 500 véhicules/jour - Vitesse pratiquée inférieure à 30 km/h	Avantages - Octroie un niveau de confort et de sécurité élevé aux cyclistes. - Ne nécessite pas d'espace supplémentaire sur la chaussée ou dans l'emprise de la rue. Inconvénient - Peut susciter une résistance citoyenne parce qu'elle limite le transit automobile.
Voie réservée bus-vélo 	- Fréquence et vitesse des bus limitées, par conséquent dépassements des cyclistes par les bus rares - Moins de 15 bus à l'heure la plus achalandée - Limite de vitesse de 50 km/h ou moins - Vitesse commerciale similaire à celle d'un vélo, soit entre 12 et 16 km/h, pour limiter la fréquence des dépassements	Avantages - Conserve aux cyclistes le droit de circuler sur la rue. - Ne nécessite pas d'espace supplémentaire sur la chaussée. Inconvénients - Sécurise peu les cyclistes. - Est inconfortable pour les cyclistes lorsque le passage des bus est fréquent et rapide. - Risque d'entraîner des conflits entre bus et cyclistes aux arrêts sans aménagement spécifique. - Diminue l'efficacité de la voie réservée lorsque les cyclistes sont nombreux. - Nécessite de sensibiliser les chauffeurs à l'adaptation de leur conduite en présence de cyclistes.
Voie d'accès locale 	- Vitesse maximale de 30 km/h sur une rue et de 10 km/h sur une ruelle - Débits d'au plus 100 véhicules par période de pointe - Desserte de terrains générant peu de déplacements : - Résidentiel de faible à moyenne densité (maximum 3 étages); - Industriel léger. - Absence de circulation de transit - Aucun circuit de transport en commun - Interdiction de camionnage, sauf livraison locale	Avantages - Ne requiert pas d'aménagement autre que la chaussée. - Minimise les coûts de construction. - Facilite l'entretien. - Impose moins de contraintes qu'une rue partagée. Inconvénients - Réduit le confort des piétons et des cyclistes lorsque le débit de véhicules devient trop élevé. - Présente des enjeux pour la circulation des PDV : - Forts conflits véhicules-cyclistes-piétons; - Difficulté pour maintenir une trajectoire efficace de déplacement
Voies séparées visuellement		
Accotement asphalté 	- Milieu rural 1 voie par direction - Débit maximum de 8000 véhicules/jour	Avantages - Accroît le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes en leur permettant de circuler hors des voies automobiles. - Protège la partie extérieure des voies de circulation contre les dégradations. - Diminue le risque de perte de contrôle des véhicules qui débordent des voies de circulation. Inconvénients - Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés. - N'offre aucune protection contre l'empiétement et l'obstruction par les véhicules.

TA-03 ANNEXE B – VOIES CYCLABLES (SUITE)

Source : Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.

Typologie	Applicabilité	Avantages et inconvénients
Voies séparées visuellement (suite)		
Bande cyclable  • Une seule voie de circulation par direction • Limite de vitesse de 50 km/h ou moins • Stationnement sur rue interdit ou présentant un faible taux de roulement • Absence sur la rue ou à proximité de commerces qui reçoivent des livraisons	Avantages • Procure une voie réservée aux cyclistes. • Est rapide et peu coûteuse à implanter. • Est balayée et déneigée en même temps et par la même machinerie que les voies adjacentes. Inconvénients • Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés. • Est sujette à l’empiètement et à l’obstruction par les véhicules, par exemple pour les livraisons. • Lorsque située entre une voie de circulation et les véhicules stationnés : - Expose à l’emportierage les cyclistes qui circulent près des voitures; - Est difficile à maintenir dégagée de neige et de glace en hiver.	
Bande cyclable suggérée  • Largeur insuffisante pour aménager des bandes cyclables classiques • Limite de vitesse de 50 km/h ou moins • Débit de circulation entre 1 000 et 3 000 véhicules/jour • Stationnement sur rue interdit ou présentant un taux d’occupation élevé, mais un faible taux de roulement • Absence sur la rue à proximité de commerces qui reçoivent des livraisons	Avantages • Procure un corridor prioritaire aux cyclistes. • Est rapide et peu coûteuse à implanter. • Peut être balayée et déneigée en même temps et par la même machinerie que les voies adjacentes. Inconvénients • Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés. • Nécessite un entretien soutenu du marquage. • Lorsque située entre la voie de circulation centrale et les véhicules stationnés : - Expose les cyclistes à l’emportierage; - Est difficile à maintenir dégagée de neige et de glace en hiver; • Est un concept peu connu au Québec, en l’absence : - De normes de conception; - D’encadrement de l’usage dans le Code de la sécurité routière.	
Voies séparées physiquement		
Piste cyclable sur rue  Implantation sur une rue existante lorsqu’une ou plusieurs des caractéristiques suivantes sont présentes : • Deux voies ou plus par direction; • Limite de vitesse de 50 km/h ou plus; • Présence de trottoir; • Commerces sur la rue et rotation régulière des voitures stationnées sur la rue; • Livraisons aux commerces se faisant à partir de la rue; • Présence d’un corridor scolaire ou de transport en commun.	Avantages • Est plus confortable et sécuritaire entre les intersections que la bande cyclable. • Est adaptée aux cyclistes de tous niveaux. • Limite l’empiètement et l’obstruction par les véhicules grâce aux éléments verticaux. • Est un aménagement rapide à réaliser et peu coûteux lorsqu’il se limite à du marquage sur la chaussée et à des éléments modulaires. • Permet un entretien hivernal indépendant de l’entretien routier, selon des techniques et une fréquence mieux adaptée aux besoins des cyclistes. Inconvénients • Nécessite plus d’espace qu’une bande cyclable. • Doit être entretenue indépendamment des autres voies et du trottoir, été comme hiver. • Est dotée d’éléments séparateurs complexifiant les opérations de déneigement et de chargement de la neige. • Engendre l’accumulation de poussière et de débris, ainsi que des eaux de ruissellement causant un risque de gel par temps froid puisque l’écoulement de l’eau des voies automobiles et du trottoir se fait vers la piste cyclable.	

TA-03 ANNEXE B – VOIES CYCLABLES (SUITE)

Source : Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.

Typologie	Applicabilité	Avantages et inconvénients
Voies séparées physiquement (suite)		
Sentier polyvalent 	- Partage du même espace par les piétons et les cyclistes envisageable si : - Le débit total est inférieur à 300 usagers à l’heure la plus achalandée; - Les piétons représentent moins de 30 % des usagers. - Milieu rural et périurbain - Route à débit élevé - Vitesse affichée supérieure à 50 km/h - Bâtiments ayant une ample marge de recul par rapport à la chaussée - Distance moyenne d’au moins 300 m entre les croisements, incluant les intersections et les entrées charretières achalandées	Avantages - Répond aux besoins des piétons et des cyclistes de différents niveaux de compétence. - Coûte moins cher à construire et à entretenir que des aménagements distincts à l’usage des piétons et des cyclistes. - Comporte un seul aménagement à entretenir en hiver. Inconvénients - Engendre potentiellement des conflits : - Entre les piétons et les cyclistes lorsque les débits des deux types d’usagers sont importants; - Entre les PDV et les cyclistes, en tout temps; - Entre les automobilistes et cyclistes aux intersections.
Piste cyclable en site propre 	- Milieu urbain ou périurbain - En parallèle d’un sentier piéton, dans un parc ou un milieu naturel - Débits suffisamment élevés pour justifier une séparation entre piétons et cyclistes : - Le débit total dépasse 300 usagers à l’heure la plus achalandée; - Les piétons constituent au moins 30 % des usagers.	Avantages - Répond aux besoins des piétons et des cyclistes de différents niveaux de compétence. - Réduit les conflits avec les piétons. - Permet un entretien hivernal indépendant de l’entretien routier, selon des techniques et une fréquence mieux adaptée aux besoins des cyclistes. Inconvénient - Nécessite plus d’espace qu’un sentier polyvalent, car est couplée à un sentier piéton séparé.



TA-04

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



MAÎTRE D’OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- S.O.

LIEUX D’IMPLANTATION

- L’ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser l’utilisation du vélo comme mode de déplacement
- Sécuriser les déplacements cyclables

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de liens cyclables mis aux normes
- Nombre de collisions impliquant un cycliste
- Nombre d’inspections d’infrastructures cyclables réalisées

FICHES LIÉES

- AT-02** Aménagement des réseaux de déplacements
- TA-03** Réseau cyclable
- TA-05** Équipements complémentaires à l’usage du vélo
- SQV-01** Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
- SQV-02** Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
- SQV-03** Sécurité des déplacements actifs
- SQV-04** Sécurité de tous les usagers de la route
- SE-01** Tous types d’usagers
- SE-02** Écoliers
- SE-03** Aînés et PMR
- SE-04** Employeurs et entreprises
- RRS-01** Hiérarchie routière

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Assurer la sécurité des liens cyclables par leur mise aux normes

Les normes du MTQ encadrent l’aménagement des liens cyclables par des recommandations associées aux différentes typologie. Ces recommandations visent à assurer la sécurité des infrastructures mises en place pour les cyclistes. Elles traitent, entre autres, des aspects suivants :

- Signalisation et marquage;
- Vitesse affichée sur l’axe;
- Débit journalier moyen estival (DJME);
- Desserte unidirectionnelle ou bidirectionnelle;
- Largeur de l’aménagement;
- Protection nécessaire (zone tampon, séparation physique, etc.).

La Ville de Saint-Lambert réalisera un exercice de mise aux normes des liens cyclables sur son territoire et évaluera, au cas par cas, les ajustements nécessaires pour les sécuriser. Elle envisagera, entre autres :

- Le remplacement de la bande cyclable bidirectionnelle existante sur l’avenue Étienne-Truteau par un aménagement sécuritaire respectant les standards normatifs;
- La révision de la typologie des chaussées désignée existante qui ne respectent pas les critères d’applicabilité, tels que présentés à l’annexe B de la fiche *TA-03 Réseau cyclable*.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

2. Contrer le vieillissement des infrastructures dédiées aux cyclistes

Afin d’assurer la durabilité des infrastructures dédiées aux cyclistes, la Ville de Saint-Lambert effectuera un suivi régulier de leur état et réalisera, au besoin, l’entretien adéquat. De ce fait, une démarche d’évaluation sera mise en œuvre et inclura notamment :

- La réalisation d’évaluations périodiques en lien avec les plaintes citoyennes et les observations terrain réalisées à l’interne;
- L’utilisation d’un outil clair et efficace, telle une grille d’évaluation, basée sur des critères spécifiques permettant de vérifier l’état des infrastructures et leur niveau de sécurité.

La Ville de Saint-Lambert créera une page sur son site Internet permettant aux citoyens de localiser directement les lieux problématiques sur une carte et d’y télécharger des photos justificatives.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

MISE EN GARDE

- Des programmes de subventions sont généralement disponibles pour les municipalités désirant bonifier leur offre en infrastructures pour modes actifs, notamment par le MTQ.

RÉFÉRENCES

- MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers, Tome I – Conception routière, Chapitre 15 – Voies cyclables.



TA-05

ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'USAGE DU VÉLO



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- Agglomération de Longueuil
- BIXI

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser l'utilisation du vélo comme mode de déplacement
- Sécuriser les déplacements cyclables

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale du vélo
- Nombre d'équipements complémentaires à l'utilisation du vélo, selon le type
- Nombre de stationnements pour vélos à accès contrôlé
- Nombre de passages cyclistes
- Nombre de sas vélo
- Nombre de stations de vélopartage et nombre de vélos disponibles

FICHES LIÉES

AT-02	Aménagement des réseaux de déplacements
TCA-04	Expérience en transport collectif
TCA-06	Intermodalité
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
SQV-01	Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers
SE-03	Aînés et PMR
SE-04	Employeurs et entreprises

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Identifier les sites potentiels d'aménagement d'équipements complémentaires à l'utilisation du vélo

Pour améliorer l'expérience des cyclistes lors de leurs déplacements et favoriser l'utilisation du vélo, des équipements complémentaires peuvent être mis en place. Ceux-ci incluent notamment :

- Les stationnements pour vélos;
- Les bornes de recharge pour vélos électriques;
- Les bornes de réparation vélos;
- Les abreuvoirs;
- Les toilettes;
- Les haltes vélo (mobilier urbain, aire de repos, abris).

La Ville de Saint-Lambert recensera les équipements complémentaires à l'utilisation du vélo existant et bonifiera l'offre aux sites où un besoin est identifié.

Coût global prévisionnel : 💰

Priorisation : 🟢

2. Aménager des stationnements pour vélos à accès contrôlé aux abords des pôles générateurs de la municipalité

L'adaptation de l'offre en supports à vélo à proximité des pôles générateurs de déplacements (bâtiments et équipements municipaux, pôles commerciaux, pôles de transport collectif, parcs, terrains de jeux, etc.) peut inciter à l'utilisation du vélo. Aux endroits où les vélos sont laissés sans surveillance pour une longue période de temps, il peut être judicieux de contrôler l'accès au stationnement afin de protéger les vélos contre le vol et le vandalisme.

Le contrôle peut s'effectuer par clé, par carte magnétique ou encore à l'aide d'une serrure à code. De plus, le stationnement contrôlé peut prendre différentes formes, notamment :

- Un enclos clôturé, avec ou sans toit;
- Des casiers à vélo;
- Une pièce dans un édifice;
- Un espace clôturé dans un garage;
- Abri fermé (vélostation).

L'annexe A de la présente fiche synthétise les différentes options disponibles ainsi que le détail des étapes de mise en place de stationnements pour vélos.

Coût global prévisionnel : 💰💰

Priorisation : 🟢

MISE EN GARDE

- Des programmes de subventions sont généralement disponibles pour les municipalités désirant bonifier leur offre en infrastructures pour modes actifs, notamment par le MTQ.

RÉFÉRENCES

- Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Élaborer, en collaboration avec les villes voisines, une signalisation commune pour les indications d’itinéraires cyclables

Par le biais du Comité aviseur sur les réseaux cyclables de l'Agglomération de Longueuil, la Ville de Saint-Lambert travaillera en collaboration avec les municipalités limitrophes afin d'élaborer une signalisation commune pour les indications d’itinéraires cyclables favorisant les déplacements intermunicipaux. Une telle signalisation permettra un repérage plus facile dans l’ensemble de la région et vers les pôles générateurs à l’extérieur des limites de la ville, telle la station de métro de Longueuil.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

4. Étudier la possibilité d’aménager des solutions innovantes pour favoriser l’usage du vélo à des intersections ciblées de Saint-Lambert

Les intersections sont des endroits cruciaux quant à la cohabitation des différents usagers de la route, due au nombre important de conflits potentiels. Certains aménagements permettent toutefois de sécuriser les cyclistes en assurant un partage de la route plus équitable. Une attention doit toutefois être portée à la délimitation des espaces piétons et cyclistes au niveau des traversées pour y limiter les conflits.

Le passage cycliste est une section marquée de la chaussée indiquant aux cyclistes le cheminement à suivre dans l’intersection et rappelant aux conducteurs la présence de cyclistes ainsi que l’obligation de leur céder le passage avant de tourner.

Le sas vélo est une zone devant la ligne d’arrêt des véhicules permettant aux cyclistes d’attendre le feu vert en sécurité tout en assurant leur visibilité. Cet aménagement facilite notamment le mouvement de virage à gauche des cyclistes et réduit leur exposition aux gaz d’échappement des véhicules motorisés.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



Source : Bartek Komorowski, Vélo Québec



Source : Ville de Québec

5. Aménager des espaces tampons pour éviter l’emportiage des cyclistes

L’emportiage représente un danger important pour les cyclistes circulant sur une voie cyclable en bordure d’espaces de stationnement sur rue. En concordance avec les recommandations de Vélo-Québec, la mise en place d’une zone tampon hachurée de 0,5 à 0,7 m entre la bande cyclable et les voitures stationnées permet de réduire le risque d’emportiage.

Afin de limiter le risque d’emportiage des cyclistes sur son territoire, la Ville de Saint-Lambert aménagera un espace tampon au niveau des liens cyclables concernés, actuels et projetés. Cette mesure sera notamment implantée au niveau de la bande cyclable à contresens de l’avenue Saint-Denis.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

6. Soutenir BIXI quant à la mise en place d’un projet pilote de vélopartage sur le territoire de Saint-Lambert

Le vélopartage est un service permettant aux usagers d’effectuer la location d’un vélo à une station, de se déplacer et de retourner le vélo à une autre station. Déjà présent sur l’île de Montréal, à Laval et à Longueuil, BIXI en est un exemple comprenant plus de 8 000 vélos et 660 stations.

La Ville de Saint-Lambert travaillera en collaboration avec BIXI pour réaliser un projet pilote visant à mettre en place un service saisonnier de vélopartage sur le territoire. Une attention particulière sera portée à l’emplacement des stations afin de favoriser les déplacements utilitaires.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

TA-05 ANNEXE A – STATIONNEMENTS POUR VÉLOS

Source : Vélosympathique par Vélo Québec, <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

Vélo Québec présente l’aménagement d’un stationnement sécuritaire comme étant une mesure essentielle pour inciter les gens à opter pour le vélo comme mode de déplacement. Les sections qui suivent ressortent les principaux faits saillants des étapes de mise en place de stationnement pour vélos :

1. Évaluer le type de stationnement requis.
2. Évaluer le nombre de places requises.
3. Déterminer l'emplacement du site.
4. Déterminer le type de protection contre les intempéries (étape facultative).
5. Déterminer le type de support.
6. Aménager le site.
7. Faciliter l'accès au site de stationnement.

A.1 Type de stationnement

Le tableau A.1 présente les types de stationnements pour vélos ainsi que leur domaine d’applicabilité.

Tableau A.1 : Types de stationnement pour vélos

Type	Applicabilité
Stationnement extérieur à accès libre	• Facile d'accès et d'utilisation • Adéquat pour le stationnement de courte durée
Stationnement à accès contrôlé	• Protection accrue contre le vandalisme et le vol • Appréciei pour le stationnement de longue durée • Sécuritaire pour les vélos de plus grande valeur

À noter qu’il est toujours recommandé de prévoir un stationnement extérieur à accès libre, malgré la présence d’un stationnement à accès contrôlé.

A.2 Nombre de places requises

Pour déterminer la capacité requise des stationnements pour vélos, un recensement des cyclistes qui fréquentent le site et un relevé des vélos attachés aux mobiliers urbains devraient être réalisés. Si ces données sont manquantes, Vélo Québec préconise un nombre minimal de places selon la fonction du site et le type d’accès au stationnement (tableau A.2).

Tableau A.2 : Capacités suggérées des stationnements pour vélos

Usage	Nombre de supports	
	Accès contrôlé	Accès libre
Résidence	Entre 0,75 et 2,25 par logement	Minimum de 5 unités pour les immeubles de plus de 20 logements
Lieu de travail	1 par 10 à 40 employés ou par tranche de 150 à 600 m² de superficie	1 par tranche de 100 à 400 m²
Établissement d’enseignement	1 par 10 à 40 employés	1 par 5 à 20 élèves
Service	1 par 10 à 40 employés	1 par 25 à 100 usagers quotidiens
Commerce isolé	1 par tranche de 150 à 600 m² de superficie	2 ou plus
Centre commercial	1 par 10 à 40 employés	1 ou plus par 500 m² de superficie
Transport en commun	Jusqu’à 30% de la capacité à accès libre	De 1 à 5% des embarquements

A.3 Emplacement du site

Que le stationnement soit aménagé à l’intérieur ou à l’extérieur, son emplacement doit répondre aux critères suivants :

- Près des entrées et des sorties principales;
- Espace ouvert, bien éclairé et achalandé au cours de la journée pour dissuader le vol ou le vandalisme;
- Visible depuis le(s) bâtiment(s) de l’établissement;
- Visible depuis les rues avoisinantes.

Les espaces enclavés, qu’ils soient cachés par les bâtiments ou la végétation, ainsi que les endroits peu achalandés sont à éviter.

A.4 Protection contre les intempéries (étape facultative)

Toujours appréciée des usagers, une protection contre les intempéries peut être mise en place pour protéger les vélos. Le tableau A.3 présente les deux principaux types d’abris.

Tableau A.3 : Types de protection contre les intempéries

Type	Abri ouvert	Abri fermé
Photo		
	Source : Sandra Larochelle	Source : Sandra Larochelle

A.5 Types de support

Un support à vélo adéquat doit répondre aux critères suivants :

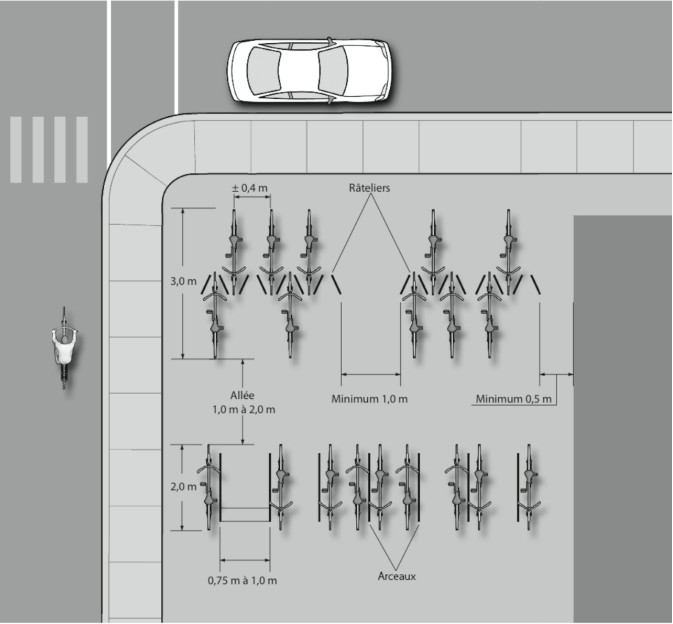
- Maintien du vélo debout;
- Ne tient pas le vélo par la roue (risque de torsion);
- Possibilité de cadenasser à la fois la roue avant et le cadre;
- Fabrication en matériaux durables (ex. : acier inoxydable, acier galvanisé);
- Facilité d’entretien;
- Possibilité de cadenasser des vélos pour enfants et pour adultes.

Le tableau A.4 présente les types de support à vélo recommandés par Vélo Québec.

A.6 Aménagement du site

La figure A.1 illustre les dégagements à respecter lors du positionnement des supports à vélo.

Figure A.1 : Positionnement des supports à vélo



A.7 Accès au site

Le stationnement doit être facilement accessible et repérable de la rue. Pour ce faire, il est nécessaire de :

- Mettre en place une signalisation adéquate;
- Prévoir des voies d’accès sécuritaires;
- Aménager des rampes d’accès, au besoin.

Pour assurer la sécurité des PDV, il est aussi recommandé de délimiter l’aire de stationnement pour en limiter les zones d’entrée et de sortie, en plus de mettre en place un revêtement de sol différent pour le corridor libre d’obstacle associé à la circulation piétonne.

TA-05 ANNEXE A – STATIONNEMENTS POUR VÉLOS (SUITE)

Source : Vélosympathique par Vélo Québec, <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

Tableau A.4 : Types de support à vélo

Type	Arceau	Râtelier	Poteau	Casier	Crochet
Illustration	 Source : Sandra Larochelle	 Source : Sandra Larochelle	 Source : Sandra Larochelle	 Source : Sandra Larochelle	 Source : Sandra Larochelle
Capacité de support	2 par arceau	3 et plus	2 par poteau	1 ou 2 par casier	1
Usage	- Trottoir - Façade	- Trottoir - Rue - Façade	- Trottoir - Façade	- Façade - Terrain vacant	Garage
Surface d’ancrage	- Béton - Asphalte - Gazon (certains modèles)	- Béton - Asphalte - Gazon	Béton	- Béton - Asphalte	- Plafond - Mur
Avantages	- Faible encombrement (2,5 à 3 m²) - Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute - Facilité de stationnement lorsqu’espacés de 75 cm ou plus - Nettoyage facile - Coût peu élevé	- Densité (plus grande capacité pour une surface donnée) - Facilité d’utilisation : le modèle illustré supporte le vélo debout avant qu’il soit cadenassé	Faible encombrement	- Meilleure protection contre les intempéries, le vol et le vandalisme - Double espace de rangement : vélo et effets personnels et équipement	- Faible encombrement des vélos stationnés - Système économique acceptant plusieurs largeurs de pneus possibles - Système bien adapté aux locaux souterrains dans les immeubles - Protection contre les intempéries et le vandalisme
Inconvé-nients	- Si l’arceau est large, difficulté de faire tenir les petits vélos - Formule relativement désordonnée, car délimitation peu claire - Aucun maintien du guidon	- Manœuvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons - Difficile à utiliser avec un cadenas en U ainsi qu’avec certains vélos (très gros pneus ou à cadre spécial)	- Risque de chute du vélo; si la roue avant est libre de pivoter - Difficile à utiliser avec les petits vélos lorsque l’anse du support est courte	- Nécessite un espace important pour être installé - Coût élevé	- Système peu convivial, car il peut être difficile, pour certains usagers, de décrocher son vélo - Manœuvre d’accrochage difficile et salissante - Nécessite un élément d’accrochage fixé au mur pour permettre l’utilisation de cadenas en U



6. SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE

6. Mise en contexte

6.1 Rappel des enjeux

L'établissement du portrait et diagnostic de la mobilité et la réalisation des différentes activités de consultation ont permis d'identifier les enjeux suivants en lien avec la sécurité et la qualité de vie :

- Analyse des collisions :
 - Moyenne annuelle de 171 collisions de 2016 à 2019 inclusivement;
 - 23% des collisions ayant occasionné des blessures corporelles;
 - Diminution de 13 % du nombre de collisions entre 2016 et 2019.
- Non-conformités observées en lien avec la signalisation et le marquage des mesures physiques de modération de la circulation;
- Absence de liens piétonniers au niveau de certains corridors scolaires;
- Certains corridors scolaires officiels non signalés sur le terrain;
- Enfants-marcheurs devant traverser la R-112 et l'avenue Victoria pour se rendre à l'école Rabeau;
- Conduite non sécuritaire de certains automobilistes pour les élèves se déplaçant à pied ou à vélo vers et depuis l'école;
- Enjeux de cohabitation observés entre les véhicules et les usagers des modes actifs au niveau des stationnements aux abords des établissements scolaires;
- Enjeu de sécurité en lien avec le ramassage des ordures et du recyclage au début et à la fin des classes;
- Manque d'uniformité pour la signalisation municipale des trajets pour se rendre à destination.

6.2 Objectifs d'intervention

Les objectifs locaux de mobilité, élaborés en collaboration avec les comités directeurs et techniques du PMD, en lien avec la sécurité et la qualité de vie sont les suivants :

- **Objectif 12**
Améliorer la sécurité et le confort des déplacements par modes actifs et collectifs.
- **Objectif 13**
Assurer un entretien hivernal des infrastructures pour modes actifs et collectifs.
- **Objectif 14**
Aménager et sécuriser les corridors scolaires.
- **Objectif 15**
Assurer l'accessibilité universelle sur l'ensemble des réseaux.
- **Objectif 16**
Assurer la quiétude des quartiers par l'aménagement de mesures de modération de la circulation et la réduction de la circulation de transit.
- **Objectif 17**
Valoriser de saines habitudes de vie auprès de la population.

6.3 Interventions

Les interventions en lien avec l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie à Saint-Lambert sont détaillées sous quatre fiches d'intervention, soit :

- SQV-01** Sécurité des déplacements actifs des écoliers et leurs parents
- SQV-02** Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
- SQV-03** Sécurité des déplacements actifs
- SQV-04** Sécurité de tous les usagers de la route



SQV-01

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS DES ÉCOLIERS ET LEURS PARENTS



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- Vélo Québec
- Nature-Action Québec (NAQ)
- Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Centre
- Centre de services scolaire (CSS) Marie-Victorin
- CSS Riverside
- Établissements scolaires
- Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL)
- CAA-Québec

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert, à proximité des établissements scolaires

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Sécuriser les déplacements actifs des écoliers
- Optimiser le réseau de corridors scolaires, incluant les brigadiers
- Limiter la circulation véhiculaire aux abords des écoles
- Favoriser l'utilisation des modes actifs chez les écoliers

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale des déplacements actifs chez les écoliers
- Nombre de collisions impliquant un écolier
- Nombre de plans de déplacement scolaires réalisés
- Nombre de rues-écoles mises en place

FICHES LIÉES

TA-01	Réseau piétonnier
TA-02	Aménagements piétonniers
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
TA-05	Équipements complémentaires à l'usage du vélo
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Soutenir la réalisation de plans de déplacement scolaires et l'application de leurs recommandations

Le programme « À pied, à vélo, ville active », institué par Vélo Québec en 2005, intervient auprès des municipalités et des écoles du Québec afin de faire la promotion du transport actif chez les élèves et leurs parents par la création d'environnements sécuritaires. Ce programme permet, entre autres, aux établissements scolaires de s'impliquer dans la réalisation de plans de déplacement scolaires et de stationnements vélo.

Ce rapport dresse la liste des obstacles aux déplacements à pied et à vélo sur le chemin de l'école et propose des mesures correctrices pour le rendre sécuritaire et agréable. Un rapport d'expertise recommandant l'emplacement de support à vélo, en fonction des besoins de l'école, est également joint au plan.

À Saint-Lambert, des plans de déplacement scolaires ont été réalisés pour les écoles primaires Prévile et des Saints-Anges respectivement en 2007 et 2019 en collaboration avec Vélo Québec, NAQ et le CISSS de la Montérégie-Centre. La Ville de Saint-Lambert continuera à encourager les CSS Marie-Victorin et Riverside ainsi que les établissements scolaires de son territoire dans la réalisation de plans de déplacement scolaires et de stationnements vélo. La municipalité travaillera aussi en collaboration avec les acteurs concernés, notamment Vélo Québec, NAQ, le CISSS de la Montérégie-Centre, les CSS Marie-Victorin et Riverside, les établissements scolaires ainsi que le SPAL, afin d'appliquer les recommandations qui en découlent.

Coût global prévisionnel : 💰💰

Priorisation : 🚶🚲

2. Développer une signature particulière aux abords des établissements scolaires et bonifier le réseau de corridors scolaires

Les corridors scolaires sont des axes désignés pour l'acheminement sécuritaire des élèves vers les écoles. Afin qu'ils soient reconnaissables au premier regard par les automobilistes, de faciliter la cohabitation des modes et d'assurer un respect de la limite de vitesse du 30 km/h, une signature particulière peut être mise en place. Celle-ci peut se composer d'aménagements géométriques, de marquage et de signalisation. Ces installations permettent entre autres :

- D'uniformiser les installations sur l'ensemble du territoire;
- De contribuer à l'apaisement de la circulation;
- D'assurer la vigilance des automobilistes circulant dans ces zones.

En concordance avec l'intervention n° 1 de la présente fiche, la Ville de Saint-Lambert analysera la bonification de son réseau de corridors scolaires ainsi que le développement d'une telle signature aux abords des écoles de son territoire, particulièrement au niveau des établissements où les enjeux sont les plus importants, notamment les écoles Prévile et Rabeau. Elle intégrera aux corridors scolaires et aménagements signatures les recommandations obtenues par l'entremise des plans de déplacement scolaires et de stationnements vélo réalisés.

Coût global prévisionnel : 💰💰

Priorisation : 🚶🚲

MISE EN GARDE

- Les interventions pour les déplacements domicile-école doivent prendre en considération toutes limitations que pourraient avoir les écoliers et leurs parents.

RÉFÉRENCES

- Vélo Québec (s.d.). À pied, à vélo, ville active, <https://www.velo.qc.ca/programmes-et-campagnes/a-pied-a-velo-ville-active/>
- Vélo Québec (s.d.). Plan de déplacement scolaire, <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/plan-de-deplacement-scolaire/>
- SAAQ (s.d.). Guide d'organisation d'une brigade scolaire adulte, 32 pages, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-organisation-brigade-scolaire.pdf>
- CAA-Québec (s.d.). La brigade scolaire CAA-Québec, <https://www.caaquebec.com/fr/fondation-caa/etre-brigadier/>
- CAA-Québec (s.d.). Organiser une brigade scolaire, <https://www.caaquebec.com/fr/fondation-caa/brigade-scolaire/organiser-une-brigade-scolaire/>
- Centre d'écologie urbaine de Montréal (2020). Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles, 16 pages, https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/tool/clrdj_revue_vf.pdf

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Poursuivre la justification des brigadiers scolaires aux différentes intersections de la ville

Les brigadiers ont pour principal objectif de sécuriser la traversée des écoliers au niveau des intersections clés des corridors scolaires. La Ville de Saint-Lambert continuera d’effectuer, sur une base annuelle, la justification des brigadiers scolaires aux différentes intersections de son territoire. Réalisé en collaboration avec le SPAL, cet exercice s’effectue avec l’aide du Guide d’organisation d’une brigade scolaire adulte de la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ) et permet d’évaluer la dangerosité des intersections en tenant compte notamment des débits véhiculaires et d’écoliers, le gabarit des rues et les distances de visibilité.

En complément, la Ville de Saint-Lambert encouragera la formation de brigades scolaires associées aux écoles primaires de son territoire. Ces brigades sont composées d’élèves de 4e, 5e et 6e année qui participent à assurer la sécurité des autres écoliers aux coins des rues, dans les corridors scolaires, dans la cour d’école ou encore dans les autobus scolaires. À noter que CAA-Québec offre une assistance aux écoles dans la mise en place des bridages scolaires via un guide de démarrage et par la distribution de matériel.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C



Source : SAAQ

4. Réaliser un projet-pilote de rues-écoles

Une « rue-école » désigne une rue localisée aux abords immédiats d’un établissement scolaire où la circulation véhiculaire est interdite pour une période de temps définie au début et à la fin des classes. En plus de permettre la création d’un environnement convivial et sécuritaire pour les écoliers, ce concept permet de favoriser la pratique des modes actifs de façon indépendante chez les jeunes et de réduire la circulation véhiculaire aux abords des écoles lors du début et de la fin des classes.

De tels projets pilotes ont été réalisés à Toronto (ON) et Victoria (C-B), mais aussi dans diverses villes à l’international. Ces exemples pourront servir d’inspiration à la Ville de Saint-Lambert dans la réalisation d’un tel projet-pilote. Notons qu’une attention particulière devra être portée au maintien d’aires de déplacement dégagées afin d’assurer une sécurité et une efficacité de navigation pour les PDV.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : A

Rue école
Sir James Douglas Elementary School,
Victoria, C.-B



Source : Katherine Brandt



SQV-02

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS DES ÂÎNÉS ET DES PMR



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- INLB
- CISSS de la Montérégie-Ouest et de la Montérégie-Centre
- Société Logique

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert, mais plus particulièrement aux abords des résidences pour aînés et des pôles générateurs de déplacements

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Sécuriser les déplacements actifs des aînés et des PMR
- Assurer l'accessibilité universelle de l'espace public
- Favoriser l'utilisation des modes actifs chez les aînés et le PMR

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale des modes actifs chez les aînés
- Nombre de collisions impliquant un aîné ou une PMR

FICHES LIÉES

- TCA-02** Bonification de l'offre du train de banlieue
- TCA-04** Expérience en transport collectif
- TA-01** Réseau piétonnier
- TA-02** Aménagements piétonniers
- TA-03** Réseau cyclable
- TA-04** Aménagements cyclables
- TA-05** Équipements complémentaires à l'usage du vélo
- SQV-03** Sécurité des déplacements actifs
- SQV-04** Sécurité de tous les usagers de la route
- SE-01** Tous types d'usagers
- SE-03** Aînés et PMR

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Assurer l'accessibilité universelle dans l'aménagement de l'espace public en tout temps

L'accessibilité universelle est un principe visant à rendre les aménagements accessibles à tous, de façon similaire et indépendamment des limitations fonctionnelles des usagers. Ces limitations peuvent être à la fois motrice, intellectuelle, visuelle, auditive ou associée à d'autres sens. Du point de vue de la mobilité, l'application de ce principe se traduit, entre autres, par la mise en place de mesures assurant que tout usager est capable de se rendre à destination. L'accessibilité universelle des aménagements doit être garantie en tout temps, ce qui implique aussi d'assurer un entretien hivernal adéquat des installations.

L'annexe A de la fiche présente les grands principes d'aménagement d'une rue universellement accessible. Sans être exhaustifs, ces principes représentent des lignes directrices pour les concepteurs.

En se dotant de sa Politique d'accessibilité universelle, la Ville de Saint-Lambert visait, entre autres, à promouvoir la conception sans obstacle afin éliminer les barrières physiques et psychologiques aux déplacements pour les citoyens en situation de handicap. La Ville a affirmé son intention de réaliser des gestes concrets afin de rendre son territoire universellement accessible par l'élaboration de son Plan d'action en accessibilité universelle 2018-2020. Elle continuera de travailler en ce sens dans les années à venir.

Coût global prévisionnel : 💰💰

Priorisation : 🕒

2. Implanter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés et des PMR aux endroits névralgiques pour cette cohorte

L'une des principales sources de danger pour les aînés et les PMR lors de leurs déplacements constitue la traversée des axes routiers. Dans le but sécuriser leur traversée aux endroits névralgiques, plusieurs mesures peuvent être mises en place :

- Identifier, en collaboration avec l'INLB, les intersections où des signaux sonores additionnels sont requis et les installer;
- Installer des boutons d'appel permettant d'activer les feux pour piétons et/ou les signaux sonores près du bateau pavé et s'assurer qu'ils soient accessibles en toutes saisons;
- Implanter des feux pour piétons à décompte numérique à toutes les intersections gérées par des feux de circulation;
- Réviser la programmation des feux de circulation en considérant une vitesse moyenne de marche inférieure pour les feux pour piétons. Selon les normes du MTQ, lorsque le passage est utilisé par :
 - Au moins 20 % d'usagers qui utilisent des aides à la mobilité (cane, marchette, etc.), possiblement à proximité d'une résidence pour personnes âgées, d'un hôpital ou d'un centre de réadaptation, il est recommandé de considérer une vitesse de marche de 0,8 m/s;
 - Au moins 20 % d'une clientèle vulnérable, il est recommandé de considérer une vitesse de marche de 0,9 m/s.
- Assurer un corridor piétonnier libre d'obstacle, notamment au niveau des terre-pleins centraux;
- Réduire la longueur des traversées par l'aménagement d'avancée de trottoir, de saillies de trottoir et de refuges centraux, tout en assurant le maintien d'un corridor piétonnier uniforme et rectiligne;
- Assurer une transition facile entre le trottoir et la chaussée par l'implantation d'abaissés de trottoir et de plaques podotactiles dans l'alignement des traverses piétonnes;

(...)

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- Ville de Saint-Lambert (2015). *Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Saint-Lambert*, 22 pages.
- Société logique (2015). *Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle – Aménagements extérieurs*, 191 pages, <http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/Criteres-AU-AmenagementsExterieurs-nonAccessible.pdf>
- Ville de Montréal (2017). *Aménagements piétons universellement accessibles, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, Fascicule 5*, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDM-GADRM-5-PIETONS-2019-03-WEB.PDF

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

2. Planter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés et des PMR aux endroits névralgiques pour cette cohorte

(...)

- Considérer l'aménagement de traverses piétonnes surélevées dans les nouveaux développements ou lors de la réfection d'intersections existantes. Il est toutefois nécessaire d'assurer une démarcation ou l'implantation d'une dalle podotactile entre le trottoir et la surface surélevée traversant la rue afin d'assurer la sécurité et l'accessibilité des PMR et PDV;
- Utiliser des revêtements de sol et du marquage permettant de bien distinguer les corridors et les traverses piétons. Notons que le revêtement ne doit pas présenter de trous, de fentes, ni d'autres déformations. Les matériaux utilisés doivent être antidérapants et uniformes, et les joints, étroits et peu profonds;
- Assurer la visibilité des piétons aux coins des rues en limitant les obstacles visuels (végétation haute, panneaux, abribus, etc.);
- Assurer une aire libre (espace de giration) non inclinée suffisante sur le coin des rues pour permettre les manœuvres réalisées en fauteuil roulant.

La Ville de Saint-Lambert identifiera, avec la collaboration de ses partenaires, les mesures pertinentes à mettre en place pour répondre aux besoins ciblés de cette clientèle et assurera leur implantation ainsi qu'un suivi tout au long de la réalisation.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

SQV-02 ANNEXE A – GRANDS PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT D’UNE RUE UNIVERSELLEMENT ACCESSIBLE

Source : Société Logique et Comité consultatif en accessibilité universelle du Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal

1	Corridors piétonniers libres d’obstacles Un corridor libre de marche est un espace de circulation dépourvu d’obstacles sur une largeur et une hauteur suffisante pour que tous les usagers puissent se déplacer de façon simple et sécuritaire.	
2	Corridors piétonniers en fond de trottoir et mobilier urbain en bordure de rue Cette configuration assure les meilleures conditions de déplacement. Le mobilier urbain doit se trouver dans la banquette entre le corridor piétonnier et la rue.	Source : Google Street View
3	Corridors piétonniers délimités des deux côtés Le corridor piétonnier doit être délimité des deux côtés de façon tactile, visuelle et auditive. Une dénivellation suffisante, un alignement d’objets, des textures et des couleurs contrastantes sont de bons exemples. En milieu urbain, l’alignement des bâtiments constitue une délimitation aisément repérable par tous.	Source : Google Street View
4	Corridors piétonniers rectilignes sur le tronçon et entre les tronçons Le corridor piétonnier doit être droit et continu, sans comporter d’obstacles obligeant le piéton à dévier de sa route ou à changer de direction.	
5	Intersections simples Pour être simple, l’intersection doit avoir une configuration à 90° et permettre la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Elle doit comporter des arrêts ou des feux de circulation simples et ne doit pas être trop large ni avoir d’îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration est complexe et requiert une attention particulière.	
6	Transition facile entre le trottoir et la chaussée Un bateau pavé doit être aménagé au coin de la rue, à l’emplacement le plus pertinent compte tenu de l’achalandage et de la configuration de l’intersection. Généralement dans l’alignement du corridor piéton, il doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive.	Source : Google Street View

7	Traversée de la rue facile et sécuritaire En plus de présenter un passage pour piétons clairement défini par un marquage contrastant, le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir. Les mouvements des véhicules doivent être simples et prévisibles, et l’environnement sonore doit fournir des repères suffisants.	Source : Google Street View
8	Revêtements facilitant les déplacements Le revêtement ne doit pas présenter de trous, de fentes, ni d’autres déformations. Il ne doit pas y avoir de dénivellation brusque de plus de 6 mm dans le corridor piétonnier. Les matériaux utilisés doivent être antidérapants et uniformes, et les joints, étroits et peu profonds.	Source : Google Street View
9	Mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits Les éléments de mobilier urbain doivent être disposés pour que tous les usagers puissent s’en approcher et les utiliser. Ils doivent être installés de façon à ne pas nuire au déneigement ni à l’entretien.	
10	Transition facile vers les lieux et bâtiments riverains L’accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marches ni ressauts. Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés.	Source : Google Street View



SQV-03

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS



MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- MTQ
- CN
- RTL

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Sécuriser les déplacements actifs
- Favoriser l'utilisation des modes actifs

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale des modes actifs
- Nombre de collisions impliquant un usager vulnérable
- Nombre d'infractions en lien avec le respect du dégagement de 5 m exigé par le Code de la sécurité routière (CSR)

FICHES LIÉES

TA-01	Réseau piétonnier
TA-02	Aménagements piétonniers
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
TA-05	Équipements complémentaires à l'usage du vélo
SQV-01	Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers
SE-03	Aînés et PMR
SE-04	Employeurs et entreprises
RRS-02	Congestion, transit et modes de gestion
RRS-06	Stationnement

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Améliorer la sécurité des usagers vulnérables aux sites problématiques de la municipalité

Suite à l'accomplissement de l'intervention n° 1 de la fiche SQV-04 – Sécurité de tous les usagers de la route, soit la réalisation d'une analyse détaillée des collisions survenues sur le territoire, la Ville de Saint-Lambert améliorera la sécurité des usagers vulnérables aux sites où une prépondérance de collisions impliquant des piétons et/ou des cyclistes a été observée. La Ville évaluera l'ensemble des pistes de solution et mettra en place des mesures de mitigation adéquates, sécuritaires et fonctionnelles.

Par exemple, un enjeu de sécurité est associé à l'arrêt d'autobus localisé au niveau de la Résidence Jardins Intérieurs, du côté est de l'avenue Victoria, puisqu'aucun aménagement piétonnier n'assure la sécurité des personnes âgées lors de leur traversée. Selon les normes du MTQ, la configuration de l'avenue Victoria (nombre de voies de circulation et vitesse affichée) et les débits qui y sont associés nécessitent le contrôle d'un potentiel passage pour personnes par des feux de circulation, s'ils sont justifiés. Ainsi, il est recommandé de :

- Réaliser un comptage permettant de déterminer le nombre de piétons traversant la route sur une distance de 300 m au niveau de la résidence ainsi que le débit de circulation sur l'avenue Victoria;
- Évaluer si des feux de circulation sont justifiés selon le critère 6 des normes du MTQ, soit le débit minimal de piétons;
- Mettre en place un passage pour personnes contrôlé par des feux de circulation, s'ils sont justifiés.

Dans l'éventualité où les feux de circulation ne seraient pas justifiés, des représentations pourraient être réalisées auprès du RTL afin de desservir la résidence Jardins Intérieurs directement sur leur site.

Coût global prévisionnel : 💰💰

Priorisation : 🕒

2. Améliorer la sécurité et bonifier les équipements actifs aux principaux points de passage des barrières physiques de la ville

Le territoire de Saint-Lambert présente plusieurs barrières aux déplacements actifs, notamment la R-112, la voie ferrée du CN et le Country Club de Montréal. L'amélioration de la sécurité et la bonification des équipements actifs aux principaux points de passage de ces barrières sont essentielles pour permettre les déplacements sécuritaires, fonctionnels et conviviaux des piétons et cyclistes sur l'ensemble du territoire.

R-112

Au niveau de la R-112, la Ville travaillera en collaboration avec le MTQ afin de :

- Réviser la programmation des feux de circulation aux intersections avec la rue du Prince-Arthur, le boulevard Queen, la rue d'Arran et l'avenue Victoria afin d'assurer un temps de traversée suffisant pour les piétons compte tenu des distances importantes à parcourir et évaluer les besoins en signaux sonores pour les PDV;
- Évaluer la possibilité d'aménager un refuge sécuritaire de dimensions suffisantes au niveau de la traverse piétonne à l'intersection de la rue d'Arran ou encore ajuster le terre-plein pour éviter qu'il n'empiète sur la traverse piétonne.

Voie ferrée du CN – Rue Prince-Arthur

La Ville de Saint-Lambert communiquera, tout d'abord, avec le CN afin de connaître la durée de vie du viaduc présent sur la rue du Prince-Arthur. Par la suite, elle réalisera une étude de sécurité complète pour ce viaduc de manière à envisager des solutions à court et long termes. Cette analyse de sécurité devra inclure, sans s'y limiter :

- Un comptage de circulation aux abords du passage à niveau, et ce, pour l'ensemble des modes : piétons, cyclistes et véhicules de particuliers;
- Une analyse des collisions survenues dans les cinq dernières années au passage à niveau afin d'évaluer les prépondérances de collisions;

(...)

MISE EN GARDE

- Selon les normes du MTQ, le panneau « Chaussée désignée » (D-270-7-D) doit être installé au début d'une chaussée désignée et à chaque intersection.

RÉFÉRENCES

- MTQ (2020), Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.
- Gouvernement du Québec (2020), Code de la sécurité routière, <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/c-24.2>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

2. Améliorer la sécurité et bonifier les équipements actifs aux principaux points de passage des barrières physiques de la ville

(...)

- Une visite terrain afin d’observer les conditions de circulation et le comportement des différents usagers de la route;
- Un diagnostic de la situation actuelle visant à synthétiser l’ensemble des analyses détaillées réalisées et ainsi corrélér les causes et enjeux des problématiques soulevés;
- Des pistes de solution.

À court terme, soit sans modification du viaduc existant, les options d’aménagements sont limitées, puisque l’espace est très restreint. Selon les informations disponibles dans le cadre du PMD, les pistes de solution suivantes pourront être évaluées en détail, par la Ville, à une étape subséquente :

- Maintien de la chaussée désignée, puisque les critères d’implantation sont respectés (vitesse affichée de 50 km/h ou moins et DJMA inférieur à 3 000 véh./j);
- Bonification de l’éclairage;
- Bonification de la signalisation :
 - Ajout de panneaux « Chaussée désignée » aux intersections de la rue du Prince-Arthur avec les avenues Saint-Denis et Saint-Laurent;
 - Ajout de panneaux « Chaussée rétrécie » au niveau du viaduc pour indiquer un rétrécissement de la voie de circulation par la gauche et inciter les automobilistes à ralentir.



Chaussée désignée



Chaussée rétrécie

Source : MTQ

À long terme, suite aux discussions et représentation avec le CN pour un élargissement de la chaussée carrossable, les mesures suivantes peuvent être envisagées :

- Aménagement d’un tunnel ou d’une passerelle pour modes actifs adjacent au viaduc;
- Élargissement du passage à niveau de manière à y aménager des bandes cyclables et des trottoirs de dimensions standards pour améliorer le confort de tous les usagers.

Voie ferrée du CN – Avenue Victoria

Tout comme pour le passage de la rue Prince-Arthur, la Ville de Saint-Lambert communiquera, tout d’abord, avec le CN afin de connaître la durée de vie des viaducs présents sur l’avenue Victoria. Par la suite, elle réalisera une étude de sécurité complète pour le viaduc de manière à envisager des solutions à court et long termes. Cette analyse de sécurité devra inclure, sans s’y limiter :

- Un comptage de circulation aux abords du passage à niveau, et ce, pour l’ensemble des modes : piétons, cyclistes et véhicules de particuliers;
- Une analyse des collisions survenues dans les cinq dernières années au passage à niveau afin d’évaluer les prépondérances de collisions;
- Une visite terrain afin d’observer les conditions de circulation et le comportement des différents usagers de la route;
- Un diagnostic de la situation actuelle visant à synthétiser l’ensemble des analyses détaillées réalisées et ainsi corrélér les causes et enjeux des problématiques soulevés;
- Des pistes de solution.

(...)

(...)

À court terme, soit sans modification du viaduc existant, les options d’aménagements sont limitées, puisque l’espace est très restreint. Selon les informations disponibles dans le cadre du PMD, les pistes de solution suivantes pourront être évaluées en détail, par la Ville, à une étape subséquente :

- Bonification de l’éclairage;
- Bonification de la signalisation :
 - Ajout de panneaux « Chaussée rétrécie » au niveau du viaduc pour indiquer un rétrécissement de la voie de circulation par la gauche et inciter les automobilistes à ralentir.

À long terme, suite aux discussions et représentation avec le CN pour un élargissement de la chaussée carrossable, les mesures suivantes peuvent être envisagées :

- Aménagement d’un tunnel ou d’une passerelle pour modes actifs adjacent au viaduc;
- Élargissement du passage à niveau de manière à y aménager et des trottoirs de dimensions standards pour améliorer le confort piétons.

Voie ferrée du CN – Entre l’avenue Victoria et la rue Saint-Georges

La Ville de Saint-Lambert aménagera une passerelle pour modes actifs assurant un nouveau point de passage au niveau de la voie ferrée entre l’avenue Victoria et la rue Saint-Georges. Cette passerelle connectera les secteurs Haut-Saint-Lambert et Vieux Saint-Lambert. Notons qu’une attention particulière devra être portée à l’accessibilité universelle de cet aménagement. La Ville de Saint-Lambert travaillera donc en collaboration avec la Société Logique dans l’élaboration du concept d’aménagement.

Country Club de Montréal

En concordance avec l’intervention n° 2 de la fiche TA-03 – Réseau cyclable, la Ville de Saint-Lambert bonifiera les équipements actifs au niveau du boulevard Queen en y implantant un lien cyclable.

Coût global prévisionnel :

Priorisation :



Chaussée rétrécie

Source : MTQ

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Assurer le respect du dégagement de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes

Le CSR exige qu’aucun véhicule ne soit stationné à moins de 5 m d’une intersection ou d’un passage pour piétons (article 386). Ce règlement vise à améliorer la visibilité des usagers vulnérables aux intersections et traverses piétonnes. Pour assurer son respect, différentes installations peuvent être mises en place sur ces emplacements, dont certaines permettent une réutilisation de l’espace :

- Avancée de trottoir avec espace pour les piétons;
- Avancée de trottoir avec végétation;
- Stationnement pour vélos;
- Plots anti-stationnement;
- Marquage jaune d’interdiction d’arrêt en bordure.

L’annexe A de la présente fiche détaille les installations à préconiser.

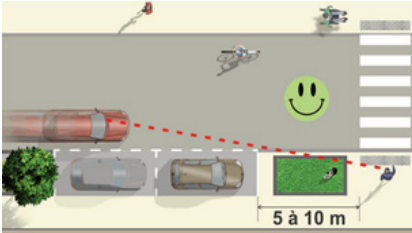
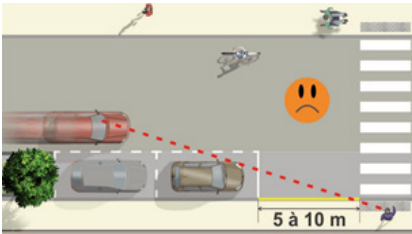
La Ville de Saint-Lambert évaluera la ou les meilleures stratégies à mettre en place sur son territoire. Elle travaillera aussi en collaboration avec le SPAL afin d’assurer le respect de ce règlement.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

SQV-03 ANNEXE A – INSTALLATIONS PERMETTANT D’ASSURER LA VISIBILITÉ DES PIÉTONS

Source : Cerema (2016). Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton, https://kernavelo.org/wp-content/uploads/2018/04/F103216_pama10-covisibilitestation_maj052016.pdf

1	Avancée de trottoir avec espace pour les piétons - Espace utilisable - Physiquement dissuasif - Permet l’installation de mobilier urbain - Répond à la demande de repos des piétons, notamment les aînés et PMR, avant ou après la traversée - Nécessite un entretien du mobilier urbain - Risque de déviation du corridor piétonnier et contact du mobilier pouvant perturber l’orientation et la reprise de la ligne de direction pour une PDV	
2	Avancée de trottoir avec végétation - Espace utilisable - Physiquement dissuasif (prévoir des bordures hautes pour éviter le chevauchement des véhicules lourds) - Prévoir une végétation peu consommatrice en eau et demandant peu d’entretien - Prévoir une végétation basse (< 60 cm) pour éviter de masquer la visibilité (enfants en bas âge, animaux, etc.), attention à la croissance naturelle des végétaux - Possibilité d’offrir l’espace aux citoyens (potager communautaire, jardin floral, etc.)	 Source : Google Street View
3	Stationnement pour vélos - Espace utilisable - Physiquement dissuasif - Répond à la demande de stationnement des cyclistes - Nécessite un entretien - Nécessite une signalisation interdisant le stationnement des véhicules dans cette zone si les supports à vélo sont retirés en période hivernale	 Source : Google Street View
4	Plots anti-stationnement - Espace non utilisable - Physiquement dissuasif - Entretien manuel nécessaire (impossibilité de passer la balayeuse) - Les plots peuvent servir à s’asseoir (mobilier urbain) - Risque de stationnement illégal des motos et scooters de part et d’autre des plots	
5	Marquage jaune d’interdiction d’arrêt en bordure - Espace non utilisable - Physiquement peu dissuasif - Efficacité dépendant d’un contrôle fréquent - Risque de stationnement illégal en l’absence de contrôle - Risque d’utilisation de l’espace pour les poubelles - En approche de carrefour, l’espace dégagé offre un grand rayon de virage favorable à la prise de vitesse par les automobilistes - Peu visible en période hivernale	



SQV-04

SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- SPAL
- CISSS de la Montérégie-Centre
- Société Logique
- RTL

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Sécuriser les déplacements de tous les usagers

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de collisions annuelles sur le territoire
- Nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessés graves survenues sur le territoire
- Nombre de carrefours/tronçons ayant fait l'objet d'une étude de sécurité
- Nombre de carrefours/tronçons ayant fait l'objet d'ajustement/de modification suite aux études de sécurité

FICHES LIÉES

TA-01	Réseau piétonnier
TA-02	Aménagements piétonniers
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
TA-05	Équipements complémentaires à l'usage du vélo
SQV-01	Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SE-01	Tous types d'usagers
SE-02	Écoliers
SE-03	Aînés et PMR
SE-04	Employeurs et entreprises
RRS-02	Congestion, transit et modes de gestion
RRS-03	Vitesse

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Réaliser une analyse détaillée des collisions survenues sur le territoire

L'analyse des collisions permet d'établir un portrait d'ensemble des caractéristiques des collisions ayant eu lieu sur le réseau routier d'un territoire. Cet exercice, basé sur des données de collisions géoréférencées (base de données et/ou lecture des rapports d'événements) tend à caractériser la sécurité routière selon quatre axes distincts, soit la caractérisation temporelle, les personnes impliquées, la cause et la localisation.

La Ville de Saint-Lambert réalisera une analyse détaillée des collisions survenues sur son territoire afin de cibler :

- Les lieux présentant une prépondérance de collisions;
- Les lieux où la gravité des collisions est plus élevée que la moyenne;
- Les lieux problématiques selon le type d'utilisateur impliqué;
- Les types d'événements prépondérants aux sites problématiques;
- Etc.

Suite à cette analyse théorique, une visite terrain des sites évalués comme étant problématiques sera réalisée pour compléter le diagnostic. Cette connaissance approfondie permettra à la Ville de Saint-Lambert de soulever des pistes de solution concrètes pour la sécurisation des déplacements dans la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Instaurer un programme Vision Zéro

Le programme Vision Zéro est une démarche de plus en plus courante au sein des municipalités québécoises. Elle a comme objectif d'améliorer la sécurité routière pour atteindre un bilan routier de zéro collision grave ou mortelle. Ce programme se base sur le principe qu'il faut perfectionner le réseau routier afin qu'il atténue l'impact de l'erreur humaine. Pour ce faire, il est recommandé de :

- Définir l'état de la situation actuelle et les objectifs à atteindre. Cela peut se faire par l'entremise du programme gouvernemental qu'est le plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM);
- Définir un plan d'engagement et d'action. Le tout peut être orienté selon les axes d'intervention que sont l'éducation, la sensibilisation/l'encouragement, l'évaluation, l'ingénierie et contrôle policier.

(...)



Source : Fort Lauderdale Vision Zero Quick Guide, Traitement : CIMA+

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- CEMT (2003). Les transports sûrs et durables : Qu'est-ce que la vision zéro?, p. 11-13, https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/03safesustf_0.pdf
- Vision Zero Network (s.d.). Resource Library, <https://visionzeronetwerk.org/resources/>
- ATC (2017). Guide canadien de modération de la circulation.
- Parachute (2019). Aperçu du programme de voiture pilote, <https://parachute.ca/wp-content/uploads/2019/08/VoiturePilote.pdf>
- INSPQ (2020). Pratique sécuritaire de la marche et du vélo à l'extérieur en contexte de pandémie de COVID-19, <https://www.inspq.qc.ca/publications/3010-pratique-securitaire-marche-velo-covid19>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

2. Instaurer un programme Vision Zéro

(...)

La Ville de Saint-Lambert s’engagera à instaurer un programme Vision Zéro sur son territoire et à prendre les mesures nécessaires dans le but d’atteindre les objectifs visés par celui-ci, et ce, en collaboration avec ses partenaires.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

3. Améliorer la sécurité des différents usagers de la route aux sites problématiques de la municipalité

En corrélation avec l’intervention n° 1 de la présente fiche, la Ville de Saint-Lambert portera des actions concrètes pour améliorer la sécurité des différents usagers de la route aux sites identifiés comme étant problématiques (intersections et tronçons). Par exemple, selon les informations disponibles dans le cadre du PMD, les endroits suivants sont à considérer :

- Intersection de l’avenue Victoria et de la rue Green;
- Intersection de l’avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur;
- Carrefour giratoire à l’intersection du boulevard Simard et de la rue Riverside;
- Avenue Notre-Dame;
- Avenue Pine;
- Rue Upper-Edison;
- Rue Reid;
- Avenue Edison;
- Avenue Irvine.

La Ville mettra en place des mesures de mitigation adéquates, sécuritaires et fonctionnelles, qu’elles soient d’ordre opérationnel ou de nature géométrique.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

4. Mettre en place une démarche d’évaluation systématique des mesures de modération de la circulation

Afin d’assurer que les mesures de modération de la circulation mises en place sont adéquates et qu’elles remplissent les objectifs pour lesquels elles ont été implantées, il est nécessaire de réaliser une évaluation de leur conception et de leur impact. La démarche d’évaluation peut inclure :

- Un outil de priorisation des sites admissibles à l’implantation de mesures de modération de la circulation, basé sur différents critères, tels que la vitesse pratiquée, le débit de circulation véhiculaire, les collisions recensées ainsi que la présence d’infrastructures pour modes actifs;
- Un outil décisionnel permettant de déterminer la mesure la plus adaptée à la situation, basé sur différents critères, tels que les avantages et inconvénients associés aux mesures considérées;
- Un outil d’évaluation de l’efficacité de la mesure mise en place, basé sur des indicateurs de suivi quantifiables relevés avant et après l’implantation, notamment la vitesse pratiquée et le débit de circulation véhiculaire.

La Ville de Saint-Lambert mettra donc en place une démarche d’évaluation systématique des mesures de modération de la circulation sur son territoire. L’annexe A de la présente fiche expose un arbre décisionnel quant à la nécessité ou non d’implanter des mesures de modération de la circulation.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

5. Planter des mesures de modération de la circulation

En corrélation avec l’intervention n° 4 de la présente fiche, la Ville de Saint-Lambert plantera les mesures de modérations nécessaires pour assurer la sécurité des usagers aux endroits ciblés. De nombreuses mesures peuvent être envisagées :

- Déviation verticale : passage pour piétons surélevé, intersection surélevée, coussin, dos d’âne allongé / plateau ralentisseur, etc.;
- Déviation horizontale : chicane, réduction du rayon de coin, déplacement latéral, coussin curviligne, îlot circulaire / bouton de circulation / mini giratoire, etc.;
- Rétrécissement de la route : avancée de trottoir / oreilles de trottoir / étranglement, rétrécissement de voie, stationnement sur rue, îlot séparateur médian délimité par des bordures, régime routier, séparateurs sur la ligne axiale, etc.;
- Traitement de surface : prolongement de trottoir / passage pour piétons texturé, revêtement texturé, bandes rugueuses transversales, etc.;
- Marques sur la chaussée : chevrons, « dents de requin », bandes transversales, inscriptions sur la chaussée, bandes transversales périphériques, etc.;
- Restriction de l’accès : fermeture de voie dans une direction, barrière de déviation, fermeture complète (impasse), îlot de canalisation, terre-plein continu en carrefour, îlot de canalisation pour virage à droite, etc.

Au-delà des interventions géométriques, les mesures de modération peuvent aussi inclure des actions sur la réglementation ou des activités de sensibilisation :

- Contrôle de la vitesse : contrôle de la vitesse par radar (aéronef ou drone), radar photo fixe, radar photo mobile, programme de surveillance de la vitesse (speed watch), etc.;
- Initiatives d’information et de sensibilisation : programme écoliers actifs et en sécurité (transport scolaire actif), programme de voitures pilotes pour le ralentissement de la circulation, dispositifs d’affichage de la vitesse, campagne d’information ciblée, panneaux activés par les véhicules (PAV), etc.;
- Technologies et mesures émergentes : marques sur la chaussée à diodes électroluminescentes (DEL), marques sur la chaussée créant une illusion d’optique, phase tout rouge, radar tronçon, limites de vitesse variables, etc.

L’annexe B de la présente fiche détaille l’applicabilité ainsi que les avantages et inconvénients potentiels associés aux différentes mesures de modération.

Coût global prévisionnel : \$ \$

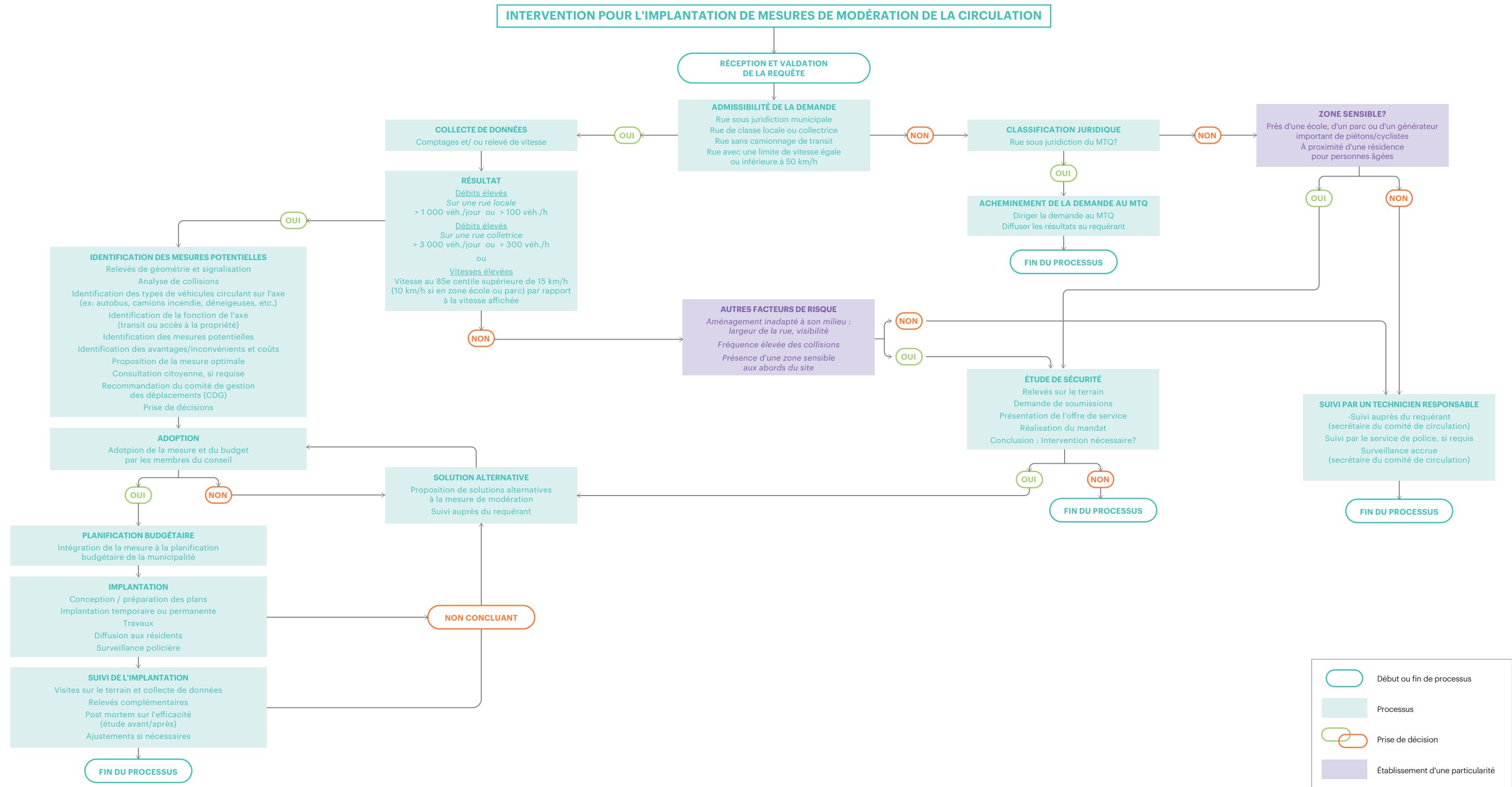
Priorisation :

6. Développer un plan d’urgence permettant de gérer les événements exceptionnels affectant la mobilité de la population

Afin d’être bien préparée à l’éventualité d’un nouvel événement pouvant perturber de manière importante les habitudes de mobilité de ses habitants, par exemple la pandémie de COVID-19, la Ville de Saint-Lambert élaborera un plan d’urgence pour assurer la fonctionnalité et la sécurité des déplacements de tous les usagers du réseau routier dans le cadre de telles situations. Des mesures favorisant la distanciation sociale, telle que la mise en place de liens actifs temporaires, seront abordées par ce plan d’urgence.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

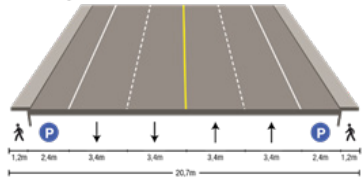
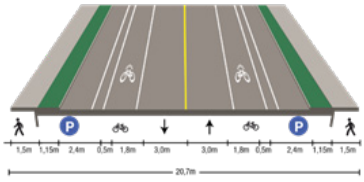
Mesures de modération de la circulation	
Déviation verticale	
 Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur	Passage pour piétons surélevé Passage pour piétons avec marques sur la chaussée situé à une intersection ou en section courante et construit à une élévation supérieure aux chaussées adjacentes. <i>Note : Il est important d’installer une bande podotactile sur toute la largeur de la zone présentant une absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée véhiculaire.</i>
 Source : Google Earth, Rue principale, Delson	Intersection surélevée Intersection, y compris les passages pour piétons, construite à une élévation supérieure aux chaussées adjacentes. <i>Note : Il est important d’installer une bande podotactile sur toute la largeur de la zone présentant une absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée véhiculaire.</i>
 Source : Ville d’Ottawa	Coussin Dos d’âne allongé segmenté qui permet le passage sans difficulté de véhicules lourds tout en réduisant la vitesse des automobiles.
 Source : Vélo Québec	Dos d’âne allongé Partie surélevée de la route qui dévie verticalement les roues et la carrosserie d’un véhicule.

Déviation verticale (suite)	
 Ville d’Ottawa	Plateau ralentisseur <i>Dos d’âne allongé et surélevé dont le sommet plat est assez long pour élever la totalité de l’empattement d’un véhicule.</i>
Déviation horizontale	
 Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre	Chicane <i>Série d’avancées de trottoir (généralement, au moins trois) sur les côtés d’une voie, en alternance, qui la rétrécit et qui exige que les conducteurs changent de direction pour traverser la chicane.</i>
 Source : Richard Drdul	Réduction du rayon de coin Reconstruction d’un coin d’intersection en utilisant un rayon réduit, habituellement de l’ordre de 3,0 à 5,0 m. <i>Note : Cette configuration implique un élargissement de l’espace de circulation pouvant augmenter les risques de déviation pour les PDV.</i>
 Source : Google Street View, Avenue Jeanne-d’Arc, Montréal	Déplacement latéral Changement du tracé d’une voie qui introduit un déhanchement vers la gauche ou vers la droite.

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

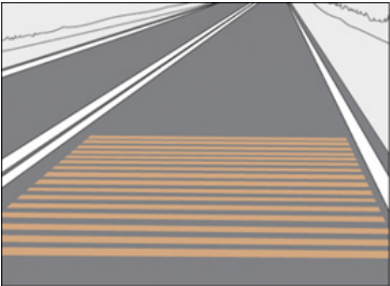
Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Mesures de modération de la circulation (suite)	
Déviation horizontale (suite)	
 Source : FHWA	Coussin curviligne Trois petits dos d’âne allongés de forme curviligne installés dans le même sens que la circulation qui incite les véhicules à modifier leur trajectoire pour éviter la déviation verticale.
 Source : Vivre en Ville	Îlot circulaire / Bouton de circulation / Mini giratoire Îlot surélevé situé au centre d’une intersection qui oblige les véhicules à circuler dans l’intersection dans le sens inverse des aiguilles d’une montre autour de l’îlot. <i>Note : Cette configuration complique la traversée de l’intersection pour une PDV, puisque l’alignement auditif du trafic est impossible et que les mouvements véhiculaires sont difficiles à anticiper.</i>
Rétrécissement de la chaussée	
 Source : Vivre en Ville Source : Vélo Québec	Avancée de trottoir / Oreilles de trottoir / Étranglement Intrusion horizontale de la bordure dans la chaussée, ce qui en réduit la largeur. <i>Note : La végétation basse est à privilégier pour combler l’espace afin de maintenir un corridor de circulation distinct, en plus de limiter les risques de déviation et les difficultés d’alignement au niveau des traversées pour les PDV.</i>
 Source : Google Earth, Avenue de Darlington, Montréal	Rétrécissement de voie Voies à largeur réduite à l’aide de marques sur la chaussée ou d’autres éléments pour que les conducteurs aient l’impression que la route est moins sécuritaire à vitesse plus élevée.

Rétrécissement de la chaussée (suite)	
 Source : Google Earth, Rue Cartier, Montréal	Stationnement sur rue Réduction de la largeur de la route sur laquelle les véhicules peuvent circuler en permettant le stationnement en bordure.
 Source : Watt Consulting Group	Îlot séparateur médian délimité par des bordures Structure surélevée construite sur la ligne médiane d’une route bidirectionnelle pour réduire la largeur des voies de circulation adjacentes <i>Note : Il est nécessaire de s’assurer que l’îlot n’empiète pas au niveau des traverses piétonnes. Dans l’éventualité où une traverse piétonne est présente au niveau de l’îlot, il est nécessaire de prévoir un espace de pause incluant l’aménagement de bandes podotactiles.</i>
Avant un régime routier  Après un régime routier  Source : INSPQ, Traitement : CIMA+	Régime routier Reconfiguration de la route de façon à réduire le nombre de voies de circulation ou la largeur de la surface de roulement afin que l’espace récupéré soit utilisé à d’autres fins, par exemple pour les modes actifs.
 Source : Google Earth, Rue du Dauphiné, Saint-Lambert	Séparateur sur la ligne axiale Utilisation de traitements verticaux comme des balises flexibles sur poteaux ou des marqueurs de chaussée surélevés sur la ligne médiane pour créer un sentiment de resserrement.

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Mesures de modération de la circulation (suite)	
Traitement de surface	
 Source : Google Earth, Avenue Victoria, Saint-Lambert	Prolongement de trottoir / Passage pour piétons texturé Trottoir qui se prolonge à l’intersection de rue locale au niveau de la chaussée et dont la surface peut être texturée et/ou à motifs <i>Note : Il est important d’installer une bande podotactile sur toute la largeur de la zone présentant une absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée véhiculaire.</i>
 Source : Google Earth, Rue Sainte-Catherine, Montréal	Chaussée texturée Chaussée dont la surface est texturée ou à motifs et qui contraste avec les rues avoisinantes. <i>Note : Il est important d’installer une bande podotactile sur toute la largeur de la zone présentant une absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée véhiculaire.</i>
 Source : Ville d’Ottawa	Bandes rugueuses transversales Protubérances, barres ou rainures placées sur la chaussée à intervalles rapprochés et réguliers qui entraînent bruit et vibration dans le véhicule en mouvement.
Marquages de chaussée	
 Source : Right Driver Mock Theory Tests	Chevrons Marques sur la chaussée en forme de V qui pointent dans la direction de déplacement de la route afin de créer l’illusion que la vitesse du véhicule augmente.

Marquages de chaussée (suite)	
 Source : Kent Online	« Dents de requin » Série de marques triangulaires placées sur le côté des voies de circulation donnant l’impression que la route devient plus étroite.
 Source : Research Gate	Bandes transversales Série de marques parallèles qui sont peintes sur presque toute la largeur des voies de circulation pour créer l’illusion que la vitesse du véhicule augmente.
 Source : Google Street View, Avenue du Béarn, Saint-Lambert	Inscription sur la chaussée Marques sur la chaussée fournissant de l’information qui serait habituellement fournie aux conducteurs sur des panneaux routiers.
 Source : Federal Highway Administration	Bandes transversales périphériques Série de marques parallèles sur chaussée qui sont placées sur le côté de la voie de circulation et de plus en plus près les unes des autres pour créer l’illusion que la vitesse du véhicule augmente.

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Mesures de modération de la circulation (suite)	
Restriction de l'accès	
 Source : Google Street View, Avenue Redfern, Westmount	Fermeture de voie dans une direction Avancée de trottoir ou barrière verticale qui se prolonge approximativement jusqu'à l'axe central de la chaussée et qui a pour but d'empêcher la circulation dans une direction.
 Source : Vivre en Ville	Barrière de déviation Barrière ou îlot surélevé placé en diagonale en travers d'une intersection qui oblige les véhicules à effectuer un virage et qui les empêchent de se diriger en ligne droite dans l'intersection.
 Source : Ville d'Ottawa	Fermeture complète (impasse) Barrière qui est installée sur toute la largeur d'une chaussée et qui empêche tous les véhicules motorisés de poursuivre leur trajet. <i>Note : Pour limiter les risques de déviation pour une PDV, une distance maximale de 100 mm doit être privilégiée entre les éléments composant la barrière pour qu'ils soient facilement détectables par la canne.</i>
 Source : Google Street View, Rue Charles E Frosst, Kirkland	Îlot de canalisation Îlot surélevé situé à une intersection pour empêcher certains mouvements de circulation et pour diriger physiquement la circulation à travers une intersection. <i>Note : Il est important d'adapter l'îlot afin de faciliter la détection du corridor piétonnier pour une PDV, incluant l'abaissement ou l'interruption de la bordure et l'implantation d'une bande podotactile.</i>

Restriction de l'accès (suite)	
 Source : Google Earth, Rue de Brébeuf, Montréal	Terre-plein continu en carrefour Îlot surélevé, de béton ou d'asphalte, situé sur l'axe central d'une route bidirectionnelle à une intersection et qui empêche les virages à gauche et les mouvements tout droit vers et depuis la route transversale. <i>Note : Si la largeur du terre-plein permet un espace de pause suffisant, il est important de l'adapter afin de faciliter la détection du corridor piétonnier pour une PDV, incluant l'abaissement ou l'interruption de la bordure et l'implantation d'une bande podotactile.</i>
 Source : Google Street View, Rue Charles E Frosst, Kirkland	Îlot de canalisation pour virage à droite Îlot triangulaire surélevé situé à une intersection qui empêche les virages à gauche et les mouvements tout droit vers et depuis la route transversale ou une entrée privée.
Portes d'entrée	
 Source : Google Earth, R-117, Mont-Laurier	Portes d'entrée Combinaison de dispositifs de modération de la circulation, notamment des carrefours giratoires, des îlots de circulation, le rétrécissement de la route, des marques sur chaussée, des éléments d'aménagement paysager et autres, qui contribuent à identifier les zones de transport de transition entre les zones rurales et les zones résidentielles urbaines/rurales, les villes ou les hameaux.
Application de la loi	
 Source : MTQ	Contrôle de la vitesse par radar (aéronef ou drone) Aéronefs légers ou drones qui surveillent les vitesses des véhicules sur les autoroutes et les routes à l'aide de marques transversales sur la chaussée.

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Mesures de modération de la circulation (suite)	
Application de la loi (suite)	
 Source : Google Street View, R-138, Montréal	Radar photo fixe Caméras installées de façon permanente qui photographient les véhicules circulant à des vitesses plus élevées que la limite établie et qui ne requièrent pas de surveillance policière sur place.
 Source : En Beauce	Radar photo mobile Unités de photographie radar installées sur des véhicules ou remorques mobiles qui peuvent être déplacées selon les besoins de contrôle de la vitesse.
 Source : Ville de Calgary	Programme de surveillance de la vitesse À l'aide d'un panneau qui mesure et affiche la vitesse des véhicules en approche, des bénévoles aident à surveiller la circulation et à enregistrer les plaques d'immatriculation des véhicules dont la vitesse est excessive, ce qui permet l'envoi de lettres aux propriétaires des véhicules en question.
Information	
 Source : Vélo Québec	Programme À pied, à vélo, ville active Programme déployé par Vélo Québec intervenant auprès des municipalités et des écoles du Québec afin de faire la promotion du transport actif chez les élèves et leurs parents par la création d'environnements sécuritaires. Source : Vélo Québec, https://www.velo.qc.ca/en/programs-and-campaigns/a-pied-a-velo-ville-active/
 Source : CBC	Programme de voitures pilotes pour le ralentissement de la circulation Stratégie de sensibilisation communautaire en vertu de laquelle des conducteurs s'engagent à respecter les limites de vitesse, devenant ainsi des dispositifs mobiles de modération de la circulation.

Information (suite)	
 Source : Kalitec	Dispositif d'affichage de la vitesse Panneau interactif qui affiche un message lumineux pour indiquer la vitesse des véhicules en approche.
 Source : SAAQ	Campagne d'information ciblée Initiative qui vise à accroître le niveau de sensibilisation à l'égard des enjeux de sécurité routière.
 Source : Trafic Signalisation lumineuse	Panneau activé par les véhicules (PAV) Panneau de danger électronique situé en bordure de route qui est muni de détecteurs de vitesse radar et d'un affichage à message lumineux.
Espace partagé	
 Source : Project for Public Space	Espace partagé Concept fréquemment utilisé en Europe où la priorité est transférée des véhicules aux cyclistes et piétons qui sont libres de traverser la rue à tout endroit.

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Mesures de modération de la circulation (suite)	
Technologies et mesures émergentes	
 Source : LaneLight	Marques sur la chaussée à DEL DEL placées dans la chaussée pour créer des indications dynamiques qui peuvent être utilisées à différentes fins.
 Source : L'Express d'Outremont/Mont-Royal – Frédéric Lacroix Couture	Marques sur chaussée créant une illusion d'optique Utilisation de couleurs et d'ombrages pour créer une illusion d'optique qui encourage les conducteurs à réduire leur vitesse.
 Source : Agence QMI, Joel Lemay	Intervalle tout rouge Programmation d'une phase additionnelle aux intersections avec feux de circulation pendant laquelle le feu rouge est activé pour toutes les approches lorsqu'il n'y aucune demande provenant de la circulation motorisée ou des piétons et activation du feu seulement lorsqu'un véhicule ou un piéton provoque un changement.
 Source : Radars-auto.com	Radar sur tronçon Méthode de contrôle automatisé qui repose sur le calcul de la vitesse moyenne d'un véhicule entre deux points (habituellement de 2 à 5 km ou plus) en utilisant la technologie de reconnaissance des plaques d'immatriculation.
 Source : Orange traffic	Limites de vitesse variables (LVV) Panneau de signalisation comportant un message lumineux, pouvant varier de façon dynamique, qui affiche les limites de vitesse variables.

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Applicabilité	Avantages potentiels	Inconvénients potentiels
 Applicable	 Avantages majeurs	 Inconvénients majeurs
 Utiliser avec précaution	 Avantages mineurs	 Inconvénients mineurs
 Mesure inappropriée	 Aucun avantage ou données insuffisantes	 Aucun inconvénient ou données insuffisantes

Mesure	Applicabilité			Avantages potentiels				Inconvénients potentiels					
	Routes locale et collectrice	Artère urbaine	Artère rurale	Réduction de la vitesse	Réduction du débit	Réduction des conflits	Environnement	Accès local	Intervention d'urgence	Transport actif	Application de la loi	Stationnement	Entretien
Déviation verticale													
Passage pour piétons surélevé													
Intersection surélevée													
Coussin													
Dos d'âne allongé													
Plateau ralentisseur													
Déviation horizontale													
Chicane (une voie)													
Chicane (deux voies)													
Réduction du rayon de coin													
Déplacement latéral													
Coussin curviligne													
Îlot circulaire / Bouton de circulation / Mini giratoire													
Rétrécissement de la chaussée													
Avancée de trottoir / Oreilles de trottoir / Étranglement													
Rétrécissement de voie													
Stationnement sur rue													
Îlot séparateur médian délimité par des bordures													
Régime routier													
Séparateur sur la ligne axiale													

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Applicabilité	Avantages potentiels	Inconvénients potentiels
 Applicable	 Avantages majeurs	 Inconvénients majeurs
 Utiliser avec précaution	 Avantages mineurs	 Inconvénients mineurs
 Mesure inappropriée	 Aucun avantage ou données insuffisantes	 Aucun inconvénient ou données insuffisantes

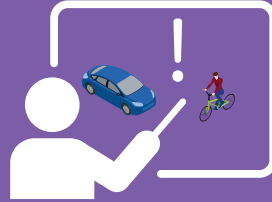
Mesure (suite)	Applicabilité			Avantages potentiels				Inconvénients potentiels					
	Routes locale et collectrice	Artère urbaine	Artère rurale	Réduction de la vitesse	Réduction du débit	Réduction des conflits	Environnement	Accès local	Intervention d'urgence	Transport actif	Application de la loi	Stationnement	Entretien
Traitement de surface													
Prolongement de trottoir / Passage pour piétons texturé													
Chaussée texturée													
Bandes rugueuses transversales													
Marquages de chaussée													
Chevrons													
« Dents de requin »													
Bandes transversales													
Inscription sur la chaussée													
Bandes transversales périphériques													
Restriction de l'accès													
Fermeture de voie dans une direction													
Barrière de déviation													
Fermeture complète (impasse)													
Îlot de canalisation													
Terre-plein continu en carrefour													
Îlot de canalisation pour virage à droite													
Portes d'entrée													
Portes d'entrée													
Application de la loi													
Contrôle de la vitesse par radar (aéronef ou drone)													
Radar photo fixe													
Radar photo mobile													
Programme de surveillance de la vitesse													

SQV-04 ANNEXE B – MESURES DE MODÉRATION (SUITE)

Source : ITE, ATC (2018). Guide canadien de modération de la circulation, Deuxième édition, 234 pages.

Applicabilité	Avantages potentiels	Inconvénients potentiels
 Applicable	 Avantages majeurs	 Inconvénients majeurs
 Utiliser avec précaution	 Avantages mineurs	 Inconvénients mineurs
 Mesure inappropriée	 Aucun avantage ou données insuffisantes	 Aucun inconvénient ou données insuffisantes

Mesure (suite)	Applicabilité			Avantages potentiels				Inconvénients potentiels					
	Routes locale et collectrice	Artère urbaine	Artère rurale	Réduction de la vitesse	Réduction du débit	Réduction des conflits	Environnement	Accès local	Intervention d'urgence	Transport actif	Application de la loi	Stationnement	Entretien
Information													
Programme À pied, à vélo, ville active													
Programme de voitures pilotes pour le ralentissement de la circulation													
Dispositif d’affichage de la vitesse													
Campagne d’information ciblée													
Panneau activé par les véhicules (PAV)													
Espace partagé													
Espace partagé													
Technologies et mesures émergentes													
Marques sur la chaussée à DEL													
Marques sur chaussée créant une illusion d’optique													
Intervalle tout rouge													
Radar sur tronçon													
Limites de vitesse variables (LVV)													



7. SENSIBILISATION ET ÉDUCATION

7. Mise en contexte

7.1 Rappel des enjeux

L'établissement du portrait de la mobilité et la réalisation des différentes activités de consultation ont permis d'identifier les enjeux suivants en lien avec la sensibilisation et l'éducation :

- Tous types d'utilisateurs
 - Rappel nécessaire en lien avec le CSR;
 - Déplacements vers et depuis Saint-Lambert majoritairement réalisés en automobile;
 - Potentiel de report modal important vers la marche et le vélo des déplacements automobiles réalisés en provenance de Saint-Lambert;
 - Croissance du parc automobile supérieure à la croissance de la population.
- Écoliers
 - Connaissance limitée des écoliers concernant les campagnes de sensibilisation en cours au Québec et sur le territoire de Saint-Lambert;
 - Problématique de circulation véhiculaire à proximité des établissements scolaires au début et à la fin des classes;
 - Infractions routières commises par les parents automobilistes à proximité des établissements scolaires au début et à la fin des classes.
- Aînés et personnes à mobilité réduite
 - Population vieillissante.
- Employeurs et entreprises
 - Peu d'initiatives mises en place de la part des employeurs et entreprises pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs à l'auto solo.

7.2 Objectifs d'intervention

Les objectifs locaux de mobilité, élaborés en collaboration avec les comités directeurs et techniques du PMD, en lien avec la sensibilisation et l'éducation sont les suivants :

- **Objectif 10**
Favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs.
- **Objectif 12**
Améliorer la sécurité et le confort des déplacements par modes actifs et collectifs.
- **Objectif 14**
Aménager et sécuriser les corridors scolaires.
- **Objectif 17**
Valoriser de saines habitudes de vie auprès de la population.
- **Objectif 18**
Valoriser les modes alternatifs à l'auto solo auprès de la population pour viser une diminution de la part modale de l'auto solo.

7.3 Interventions

La sensibilisation et l'éducation ont pour objectif de promouvoir et sensibiliser les usagers du réseau de Saint-Lambert aux thématiques suivantes :

- La sécurité routière et à la cohabitation des usagers;
- La mobilité durable;
- Les modes actifs;
- Les enjeux environnementaux et de santé liés aux transports.

Plus précisément, les interventions en lien avec les activités de sensibilisation et d'éducation sont détaillées sous quatre fiches d'intervention, soit :

SE-01 Tous types d'utilisateurs

SE-02 Écoliers

SE-03 Aînés et PMR

SE-04 Employeurs et entreprises

Il est toutefois à noter qu'elles sont complémentaires aux interventions présentées dans les autres thématiques du PMD.



SQV-01

TOUS TYPES D’USAGERS



MAÎTRE D’OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- SPAL
- SAAQ

LIEUX D’IMPLANTATION

- L’ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Sécuriser les déplacements de tous les usagers
- Promouvoir l’utilisation des modes alternatifs à l’auto solo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes réalisées
- Nombre d’infractions au CSR
- Nombre de collisions
- Parts modales des modes de déplacement durables

FICHES LIÉES

Toutes les fiches du PMD

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Organiser des rencontres régulières entre la Ville de Saint-Lambert et le SPAL

Dans l’optique de partager les principaux problèmes rencontrés sur le réseau routier en lien avec l’ensemble des usagers (automobilistes, piétons et cyclistes) et d’apporter des solutions pour y remédier, la Ville de Saint-Lambert organisera des rencontres régulières avec le SPAL. Ces rencontres permettront de :

- Proposer des idées de démarches ou initiatives pouvant permettre d’assurer un suivi et une saine gestion de la circulation, de la sécurité routière et de la signalisation sur le territoire de la ville;
- Analyser les requêtes, plaintes ou demandes des citoyens, des Directions de la Ville ou du SPAL et formuler les recommandations s’y rattachant;
- Proposer la mise en place de divers programmes de sensibilisation en collaboration avec le SPAL.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Réaliser des activités de communication et de sensibilisation aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PMD

Les interventions ciblées dans le PMD ont une influence directe sur la mobilité des citoyens. Dans l’optique d’optimiser les impacts positifs découlant du PMD, la Ville de Saint-Lambert, en collaboration avec les organismes partenaires, réalisera des activités de communication et de sensibilisation auprès des citoyens relativement aux nouvelles interventions mises en place. Ces campagnes pourront être réalisées, entre autres, par le biais du site internet de la Ville, des médias sociaux, d’articles dans les journaux, etc.

Une attention particulière sera portée à l’accessibilité des activités de communication et de sensibilisation mises en place. Différents outils peuvent être utilisées par la Ville, notamment :

- Acces 123, un outil d’évaluation automatique de l’accessibilité des sites Web;
- La documentation rendue disponible par le Laboratoire de promotion de l’accessibilité du Web;
- Le guide pour une information accessible de la Santé publique de France et de la Chaire interdisciplinaire de Recherche en Littératie et Inclusion (CIRLI).

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

MISE EN GARDE

- La prise en compte de l’accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l’ensemble des citoyens. Ainsi, le site Internet doit rencontrer les exigences de la norme gouvernementale en matière d’accessibilité et l’information doit être présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). Les dépliants ou documents papier doivent répondre aux critères d’accessibilité universelle des documents écrits et, si possible, être disponibles en médias substitués. Les documents en format électronique sont en .doc ou .html, afin d’être lisibles par les logiciels utilisés par les PDV.

RÉFÉRENCES

- SAAQ (2016), Angles morts des véhicules lourds, Soyez Vigilant! 5 pages.
- Gouvernement du Québec (2020), Code de la sécurité routière, <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/c-24.2>
- Santé publique France et CIRLI (2018). Communiquer pour tous, Guide pour une information accessible, 112 pages, <http://w3.uqo.ca/communiquerpourtous>
- Acces 123 (s.d.). Évaluation automatique de l’accessibilité de votre site Web, http://acces123.com/tool_evaluation.php
- Laboratoire de promotion de l’accessibilité du Web (s.d.). Formation, <https://labo.raamm.org/formation/>
- SAAQ (s.d). Angles morts des véhicules lourds, Soyez vigilant !, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/angles-morts-vehicules-lourds.pdf>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Éduquer les nouveaux citoyens sur l’offre en mobilité à Saint-Lambert

Une bonne connaissance de l’offre en transport sur le territoire permet aux citoyens d’effectuer un choix éclairé quant aux modes de déplacement qu’ils choisissent au quotidien. La Ville de Saint-Lambert rassemblera donc sur son site internet les informations disponibles afin de présenter aux nouveaux résidents de la municipalité l’ensemble des options qui leur sont offertes en termes de mobilité. La page en question pourra, entre autres, présenter l’offre sur le territoire en lien avec :

- Les transports actifs, en présentant les réseaux piétonnier et cyclable actuels;
- Le transport collectif, en référant aux sites du RTL et d’exo;
- L’autopartage, en identifiant la localisation des stations Communauto et en référant à leur site internet;
- Le covoiturage, en référant différentes plateformes disponibles;
- Les véhicules électriques, en identifiant la localisation des bornes de recharge;
- Etc.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

4. Promouvoir et sensibiliser les Lambertois aux modes de déplacement durables

Dans le but de favoriser un transfert modal de la voiture vers des modes plus durables (modes actifs, collectifs et alternatifs à l’auto solo), il est nécessaire d’informer les citoyens de l’offre en lien avec ceux-ci, mais aussi de les sensibiliser à l’enjeu de la mobilité durable. La Ville de Saint-Lambert réalisera donc, en parallèle, des campagnes d’information et de promotion de l’offre en transport durable sur son territoire ainsi que des campagnes de sensibilisation quant à l’impact du transport sur l’environnement. Les campagnes d’information et de promotion pourront notamment traiter des sujets suivants et de toute nouvelle offre de mobilité à venir sur le territoire :

- De la pratique utilitaire des modes actifs sur le territoire de Saint-Lambert, et ce, en lien avec les réseaux piétonniers et cyclables mis à leur disposition;
- De l’offre en transport collectif;
- De l’offre en autopartage de Communauto;
- Des plateformes et services disponibles pour le covoiturage;
- De l’usage des véhicules électriques et des bornes de recharge;
- De la diversification des modes de transports.

Divers outils de communication et supports peuvent être utilisés :

- Site Internet de la municipalité;
- Médias sociaux;
- Journaux locaux;
- Lettres d’information à des groupes ciblés;
- Campagnes ciblées auprès des écoles;
- Kiosques d’information lors d’événements municipaux (festival, fête municipale, etc.) ou dans les pôles névralgiques de la municipalité (commerces, bibliothèque, centre des loisirs, parcs, etc.);
- Plateformes du Réseau écocitoyen;
- Etc.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

5. Sensibiliser les différents usagers de la route au respect du CSR

En collaboration avec le SPAL, la Ville de Saint-Lambert réalisera différentes actions de sensibilisation des citoyens dans le but de promouvoir le respect du CSR et l’adoption de bons comportements sur le réseau routier :

- Organisation d’ateliers sur la sécurité, de conférences, de sorties éducatives sur le terrain (ex. : marches exploratoires aux abords de pôles névralgiques de déplacements), etc.;
- Promotion des campagnes de rappel des règles du CSR (ex. : campagnes annuelles de la SAAQ et du SPAL);
- Sensibilisation des conducteurs à la valeur humaine et monétaire des infractions au CSR.

La Ville poursuivra aussi le programme « Troque ton ticket » permettant actuellement aux cyclistes de Saint-Lambert la possibilité de faire retirer leurs constats d’infraction en échange de leur participation à une séance d’information et de prévention en matière de sécurité routière et étendra le programme aux piétons. « Troque ton ticket » vise donc à améliorer le bilan routier, en ciblant la clientèle vulnérable qui est un trio souvent impliqué lors de collisions.

La Ville continuera aussi de faire la promotion des campagnes de sensibilisation annuellement menées par la SAAQ.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

6. Promouvoir le civisme et la courtoisie entre les différents usagers de la rue

En collaboration avec le SPAL, la Ville de Saint-Lambert réalisera des activités de promotion auprès des citoyens en lien avec le civisme et la courtoisie sur le réseau routier, notamment :

- Le respect de la signalisation;
- Le respect de la priorité des autres usagers de la route, notamment les usagers des modes actifs;
- Le signalement des intentions à l’aide du clignotant;
- Le maintien d’un dégagement entre les véhicules ou lors du dépassement d’un usager vulnérable;
- Etc.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

7. Éduquer et sensibiliser les différents usagers quant à la circulation au sein d’un carrefour giratoire

Lorsqu’il est bien utilisé, le carrefour giratoire est un aménagement bénéfique au point de vue de la sécurité, de la fluidité et de l’impact sur l’environnement. Afin de générer les bénéfices maximaux du carrefour giratoire à l’intersection du boulevard Simard et de la rue Riverside, la Ville de Saint-Lambert réalisera des activités d’éducation en lien avec son fonctionnement et de sensibilisation à la courtoisie au sein de ce mode de gestion.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

8. Sensibiliser les différents usagers de la route à l'angle mort des véhicules lourds

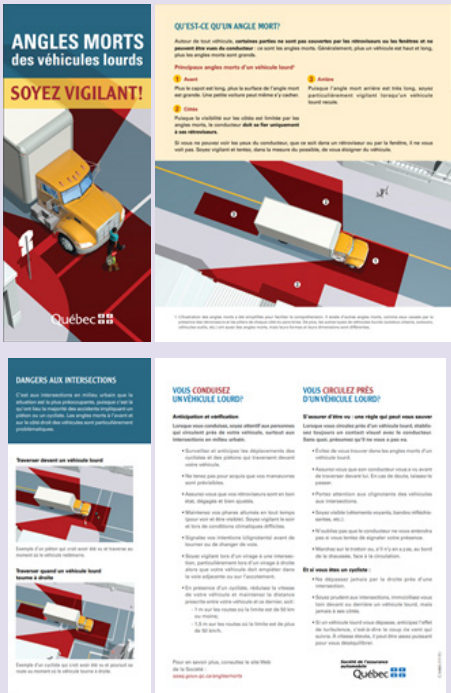
Depuis 2016, la SAAQ réalise des campagnes de sensibilisation, notamment auprès des cyclistes, afin de les initier à l'ampleur de l'angle mort des véhicules lourds et aux règles de conduite à respecter lorsqu'ils circulent à vélo à proximité de ceux-ci :

- Le cycliste doit établir un contact visuel avec le camionneur;
- Le cycliste ne doit jamais dépasser le véhicule lourd par la droite près d'une intersection;
- À une intersection, le cycliste doit s'immobiliser devant ou derrière un véhicule lourd, mais pas à ses côtés;
- Le cycliste doit être visible en portant des vêtements voyants, des bandes réfléchissantes et autres.

En collaboration avec la SAAQ, la ville de Saint-Lambert participera à la sensibilisation de ses citoyens par rapport à cette thématique par le biais de publicités, d'articles dans les journaux locaux ou d'activités de conscientisation.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C



Source : SAAQ



SE-02

ÉCOLIERS



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- CSS et établissements scolaires
- Vélo Québec
- Société canadienne du cancer (trottibus)
- SPAL
- SAAQ
- Piétons Québec

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert, mais spécialement aux abords des écoles primaires et secondaires, des parcs ainsi que des garderies

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Favoriser l'utilisation des modes actifs chez les jeunes
- Sécuriser les déplacements par modes actifs chez les jeunes

INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale des modes actifs chez les jeunes
- Nombre de collisions impliquant un jeune

FICHES LIÉES

- TA-01 Réseau piétonnier
- TA-02 Aménagements piétonniers
- TA-03 Réseau cyclable
- TA-04 Aménagements cyclables
- TA-05 Équipements complémentaires à l'usage du vélo
- SQV-01 Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
- SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
- SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route
- SE-01 Tous types d'usagers

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Encourager les initiatives scolaires et citoyennes favorisant la pratique des modes actifs pour les parcours maison-école

La sensibilisation et l'éducation jouent un rôle important dans la pratique sécuritaire des modes actifs chez les jeunes. Plus les enfants sont initiés jeunes aux modes de déplacement actifs, plus ils vont les intégrer de façon naturelle dans leurs habitudes de déplacement. Plusieurs ressources existent pour les municipalités désirant encourager les initiatives scolaires et citoyennes favorisant la pratique des modes actifs pour les parcours maison-école. La Ville de Saint-Lambert peut notamment :

- Soutenir le déploiement du programme d'éducation « Cycliste averti » dans les écoles du territoire;
- Soutenir les écoles dans la réalisation d'activités en classes :
 - Banques d'activités « À pied, à vélo, ville active » de Vélo Québec;
 - Trousse pédagogique « Un monde à vélo » de Cyclo Nord-Sud;
 - Outils pédagogiques « Génivélo » de la SAAQ;
 - Etc.
- Soutenir les écoles dans la mise en place de services d'accompagnement à modes actifs :
 - Mentorat des plus jeunes par des enfants plus âgés et plus expérimentés;
 - Autobus marcheur (trottibus) et autobus cycliste (cyclobus);
 - Ligne vélo assurant le déplacement des enfants sur un circuit préétabli entre l'école et leur résidence;
 - Etc.
- Aménager un parc d'éducation cycliste pour que les enfants puissent expérimenter le vélo dans un environnement sécuritaire et contrôlé.

La Ville de Saint-Lambert soutiendra donc les établissements scolaires ainsi que les citoyens dans la mise en place de telles initiatives.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

2. Instaurer des activités de promotion de la sécurité routière auprès des parents et des jeunes pour encourager la pratique de la marche et du vélo pour les parcours maison-école

La Ville de Saint-Lambert accompagnera le SPAL, Vélo Québec, la SAAQ et Piétons Québec dans la mise en place d'activités de sensibilisation qui visent à sécuriser les abords des établissements scolaires et la pratique sécuritaire de la marche et du vélo par les écoliers.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

MISE EN GARDE

- La sensibilisation à la pratique des modes actifs devrait être réalisée dès la petite enfance, soit préalablement à l'arrivée à l'école, afin de favoriser le développement de saines habitudes de déplacement chez les jeunes.

RÉFÉRENCES

- Vélosympathique par Vélo Québec (s.d.), Éducation cycliste pour les jeunes, <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/education-cycliste-pour-les-jeunes/>
- Société canadienne du cancer. Le trottibus en bref, <http://www.trottibus.ca/trottibus-en-bref/>



SE-03

AÎNÉS ET PMR



MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- S.O.

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert, mais spécialement aux abords des résidences pour aînés, des services de santé et des lieux d'intérêts des aînés

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Promouvoir la pratique des modes actifs chez les aînés
- Sécuriser les déplacements actifs des aînés
- Sécuriser les déplacements des usagers des AMM

INDICATEURS DE SUIVI

- Parts modales des modes actifs chez les aînés
- Nombre de collisions impliquant un aîné

FICHES LIÉES

TA-01	Réseau piétonnier
TA-02	Aménagements piétonniers
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
TA-05	Équipements complémentaires à l'usage du vélo
SQV-02	Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
SQV-03	Sécurité des déplacements actifs
SQV-04	Sécurité de tous les usagers de la route
SE-01	Tous types d'usagers

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Sensibiliser les aînés à la pratique des modes actifs

Le vieillissement de la population peut entraîner différents enjeux, notamment une plus grande difficulté à se déplacer. Afin de contrer cette perte de mobilité, la Ville de Saint-Lambert sensibilisera les aînés à la pratique de la marche et du vélo comme mode de déplacement durable et utilitaire. Afin d'y parvenir, les mesures suivantes pourraient être mises en place :

- Promotion via le bulletin municipal, les journaux et la publicité dans les lieux d'intérêt des aînés;
- Tenue d'activités de sensibilisation quant aux règles à respecter pour assurer leur sécurité;
- Développement de parcours sécuritaires desservant les principaux pôles générateurs de déplacements de personnes aînés tels que les résidences et incluant une bonification du mobilier urbain (ex. : bancs).

Coût global prévisionnel : \$ Priorisation : C

2. Réaliser la mise à jour de la Politique famille et aînés 2020-2022

La politique des familles et des aînés de la ville de Saint-Lambert représente un engagement municipal visant à répondre aux attentes et aux besoins de tous les membres de la famille par le biais d'une politique à la fois rassembleuse et tournée vers l'avenir. Elle porte une attention particulière aux préoccupations des aînés dans l'objectif de promouvoir, sensibiliser et favoriser leur mobilité active.

Lors de la mise à jour de cette politique, la Ville de Saint-Lambert prendra en considération les problématiques de déplacements soulevées par les aînés et un exercice sera réalisé afin d'identifier leurs besoins. Des mesures seront ensuite proposées et mises en place aux endroits névralgiques de la Ville, selon un ordre de priorité.

Coût global prévisionnel : \$ Priorisation : D

3. Sensibiliser les usagers d'AMM aux règles de circulation

En octobre 2020, le MTQ a rendu public les conclusions et règles découlant de la mise en place d'un projet pilote d'une durée de trois ans visant à réglementer la circulation des AMM (règles de circulation et équipements obligatoires). Ces nouvelles règles permettent d'assurer une meilleure cohabitation entre les conducteurs d'AMM et les autres usagers de la route, en plus de valoriser la prudence de tous les usagers de la route. Elles rappellent le discernement dont doit faire preuve chaque utilisateur d'AMM et permettent une plus grande flexibilité quant à leurs choix de parcours.

La Ville de Saint-Lambert sensibilisera ses citoyens usagers des AMM par le biais des activités suivantes :

- Publication d'articles dans le bulletin municipal et les journaux, affichage de publicités dans les lieux d'intérêts des aînés et/ou sur le site internet de la Ville, etc.;
- Activités de promotion et de sensibilisation :
 - Séance d'information incluant une clinique de vérification des AMM
 - Mise en place un programme où les usagers d'AMM pourraient troquer leur contravention contre une formation sur les règles de conduite de l'AMM;
- Élaboration et diffusion d'une carte de circulation des AMM présentant les trajets sécuritaires et adaptés mis en place à Saint-Lambert.

Le tableau présentant les endroits où les usagers d'AMM ont le droit de circuler est présenté à l'annexe A de cette fiche.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

SE-03 ANNEXE A – RÈGLES DE CIRCULATION RELATIVES AUX AMM

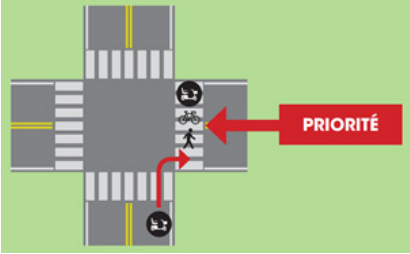
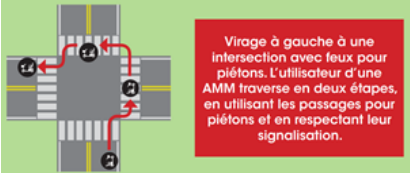
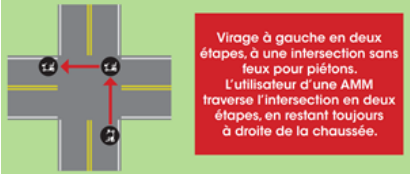
Source : MTQ (2021). Guide de circulation, Aides à la mobilité motorisées, Sécurité en transport, 20 pages.

Sauf exception, une personne utilisant une AMM doit suivre les règles encadrant la circulation :

- Des piétons, lorsqu'elle se trouve sur un trottoir ou à une intersection alors qu'elle était sur le trottoir juste avant de s'engager dans l'intersection;
- Des cyclistes, lorsqu'elle se trouve sur une voie cyclable, une chaussée ou un accotement.

Toutefois, certaines règles ont été adaptées afin de tenir compte des particularités propres à chacun des types d'AMM et d'encadrer leur circulation pour assurer la sécurité de la personne utilisation une AMM et de tous les autres usagers de la route.

Règles de circulation		
Endroit	Notes	
Trottoir	• Circulation permise uniquement si équipée d'un frein activé automatiquement lorsque l'accélérateur est relâché (AMM autre qu'un fauteuil roulant mû électriquement); • Vitesse de circulation maximale de 10 km/h; • Ajustement de la vitesse à celle des piétons; • Utilisation obligatoire du trottoir pour toutes les AMM : - Lorsqu'elles circulent dans un carrefour giratoire où le trottoir est accessible et sécuritaire et qu'il n'y a pas de voie cyclable ou de piste multiusage permettant de franchir le carrefour giratoire; - Lorsque la signalisation prescrit l'usage du trottoir aux cyclistes.	
Voies cyclables : Bande cyclable Chaussée désignée Piste cyclable Vélorue	• Adoption d'un comportement sécuritaire pour les autres usagers de la voie cyclable; • Sur une vélorue, respect des règles prévues pour les cyclistes; • Vitesse de circulation maximale de 32 km/h; • Respect en tout temps de la vitesse maximale permise sur l'infrastructure empruntée.	
Chaussée et son accotement	Chaussée où la vitesse permise est de 50 km/h ou moins : • Utilisation d'une voie cyclable si cette infrastructure est en place, accessible et sécuritaire. Chaussée où la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h : • Obligation de circuler sur le trottoir, une voie cyclable ou un accotement, lorsque ceux-ci sont accessibles et sécuritaires; • En l'absence de trottoir, de voie cyclable ou d'accotement accessible et sécuritaire, circulation permise sur la chaussée sur une courte distance ou pour se rendre à un endroit auquel on ne peut accéder qu'en utilisant le chemin public; • Fanion orange triangulaire obligatoire; • Feux et phares allumés en tout temps. Conditions générales de circulation sur la chaussée et l'accotement : • Vitesse de circulation maximale de 32 km/h; • Déplacement dans le même sens que la circulation véhiculaire, aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée ou encore sur l'accotement; • Circulation non permise sur la chaussée lorsque la signalisation interdit son usage aux cyclistes et aux véhicules routiers (ex. : accident).	
Passage pour piéton non géré	• Validation qu'il est sécuritaire de s'engager; • Immobilisation des autres usagers de la route (véhicules routiers, bicyclettes et AMM) pour permettre la traversée.	

Règles de circulation (suite)		
Endroit	Notes	
Intersection	• Respect des feux de circulation et des panneaux d'arrêt, selon le cas; • Virage à droite : - Céder le passage aux piétons, aux cyclistes et aux autres utilisateurs d'AMM qui traversent la chaussée. • Virage à gauche : - Traversée de la chaussée de la même manière que les piétons.	Virage à droite
		
		Virage à gauche
		 
Carrefour giratoire	• Utilisation du trottoir ou de la voie cyclable à condition que l'infrastructure soit accessible et sécuritaire; • Lorsqu'aucune infrastructure n'est présente et accessible : - Ralentir et céder le passage aux usagers y circulant avant de s'engager; - Circulation dans le sens antihoraire, aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée; - Signaler son intention avant d'emprunter la sortie souhaitée.	
Traversée d'une route sans intersection ou passage piéton à proximité	• Céder le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux utilisateurs d'AMM qui y circulent; • Validation qu'il est sécuritaire de s'engager; • Traversée de la chaussée perpendiculaire à son axe (interdiction de traverser en diagonale).	
À l'entrée ou à la sortie d'une propriété privée	• Céder le passage aux véhicules, aux cyclistes et aux piétons qui circulent sur le chemin public.	



SE-04

EMPLOYEURS ET ENTREPRISES



Source : Ville de Saint-Lambert

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Inciter les principaux employeurs de Saint-Lambert à se doter d'un PGD

Les entreprises d'une certaine envergure, incluant les établissements scolaires, ont la responsabilité morale de prendre en compte la gestion interne des déplacements de manière à identifier les infrastructures et services à aménager de manière durable sur leur site. Par la même occasion, ils favoriseront les modes alternatifs à l'auto solo auprès de leurs employés.

En tant que Centre de gestion des déplacements (CGD) des quartiers centraux de Montréal et la Montérégie, Voyagez Futé offre différents services afin de favoriser une mobilité plus durable des organisations du territoire.

Le CDG travaille, entre autres, avec les entreprises pour développer des PGD, soit un outil présentant des solutions de mobilité durable pour les trajets domicile-travail et les déplacements d'affaires. Le PGD est un document permanent faisant l'objet d'une mise à jour périodique. Voici quelques exemples de mesures pouvant être incluses dans ce plan :

- Aménagement de supports à vélo;
- Réservation de places de stationnement pour les employés faisant du covoiturage;
- Création d'activités favorisant la mobilité durable pour les employés (ex. : Au boulot sans mon auto);
- Mise en place d'une indemnité kilométrique vélo;
- Mise en place d'une indemnité « Parking cash out »;
- Mise en place d'activités de promotion et de sensibilisation aux modes actifs : ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo, etc.;
- Offrir la possibilité du télétravail à certains employés.

La Ville de Saint-Lambert incitera donc les principaux employeurs de Saint-Lambert à se doter d'un PGD. Par ailleurs, elle évaluera la possibilité de mettre en place une démarche systématisant la réalisation de PGD en fonction de seuils minimaux de développement. Pour ce faire, elle pourrait s'inspirer de ce qui a été fait par l'arrondissement Saint-Laurent à Montréal qui exige un PGD pour les demandes de permis de construction ou de certificats d'autorisation concernant certains projets d'importance.

Coût global prévisionnel : \$ Priorisation : C

MAÎTRE D'OUVRAGE

- Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

- Vélo Québec
- Voyagez Futé

LIEUX D'IMPLANTATION

- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Promouvoir l'utilisation des modes alternatifs à l'auto solo

INDICATEURS DE SUIVI

- Parts modales des modes de déplacement durables
- Nombre d'entreprises s'étant doté d'un Plan de gestion des déplacements (PGD)
- Nombre d'entreprises ayant obtenu la certification « Vélosympathique » ainsi que le niveau de certification

FICHES LIÉES

AT-02 Aménagements des réseaux de déplacements

TCA-01 Bonification de l'offre en autobus

TCA-02 Bonification de l'offre du train de banlieue

TCA-03 Ajustement de l'offre en transport collectif

TCA-04 Expérience en transport collectif

TCA-05 Modes alternatifs à l'auto solo

TCA-06 Intermodalité

TA-01 Réseau piétonnier

TA-02 Aménagements piétonniers

TA-03 Réseau cyclable

TA-04 Aménagements cyclables

TA-05 Équipements complémentaires à l'usage du vélo

SQV-03 Sécurité des déplacements actifs

SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route

SE-01 Tous types d'usagers

RRS-05 Modes électriques

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- AQTr (2017). *Gestion de la demande en transport : une réglementation municipale appuie le mandat des Centres de gestion des déplacements du Québec*, <https://aqtr.com/association/actualites/gestion-demande-transport-reglementation-municipale-appuie-mandat-centres-gestion-deplacements>
- Vélosympathique par Vélo Québec (s.d.), *Programme de certification pour les collectivités et les organisations*, <https://velosympathique.velo.qc.ca/>

2. Promouvoir la certification « Organisation Vélosympathique » de Vélo Québec auprès des entreprises de la municipalité

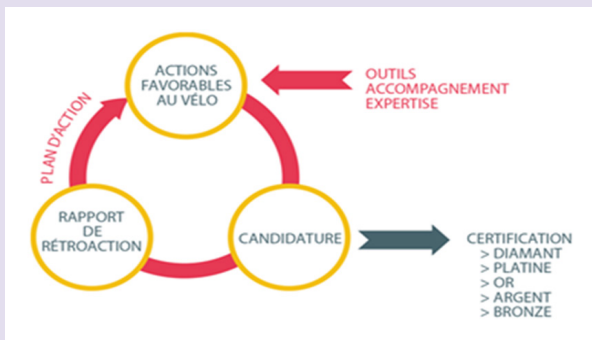
La certification « Organisation Vélosympathique » est décernée aux entreprises, commerces ou institutions qui comptent des employés ou des étudiants qui utilisent le vélo comme moyen de transport. Il s'agit à la fois d'une récompense pour les organisateurs et d'un processus continu d'amélioration quant à la pratique du vélo.

La procédure à suivre par les entreprises pour obtenir cette certification est illustrée par la figure ci-contre.

Afin de développer la culture du vélo, les entreprises doivent intervenir au niveau de quatre champs d'action, soit l'environnement, l'éducation, l'encouragement ainsi que l'évaluation et la planification. La Ville de Saint-Lambert travaillera donc à promouvoir l'obtention de la certification « Organisation Vélosympathique » auprès des entreprises de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C



Source : Vélosympathique par Vélo Québec



8. RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

8. Mise en contexte

8.1 Rappel des enjeux

L'établissement du portrait et diagnostic de la mobilité et la réalisation des différentes activités de consultation ont permis d'identifier les enjeux suivants en lien avec le réseau routier et le stationnement sur le territoire :

- Présence de plusieurs barrières physiques et/ou anthropiques limitant les déplacements;
- Variabilité des gabarits de rues;
- Congestion observée dans certaines zones sensibles au ralentissement : centre-ville, aux abords du pont Victoria, au passage à niveau lors du passage de trains, etc.;
- Circulation de transit observée sur certains axes à caractère résidentiel;
- Désagrément associé aux interdictions de virage depuis l'avenue Victoria pour les résidents;
- Axes routiers supportant des débits supérieurs ou inférieurs à l'intervalle associé à leur classe hiérarchique;
- Vitesses pratiquées supérieures à la vitesse affichée sur certains axes;
- Discordance entre le réseau de camionnage officiel et celui en place (signalisation);
- Centre-ville non desservi par le réseau de camionnage;
- Non-conformités observées avec les normes du MTQ pour la signalisation et le marquage;
- Problématique de stationnement au centre-ville;
- Secteur du centre-ville fortement touché par les îlots de chaleur;
- Offre limitée en bornes de recharge pour véhicules électriques au niveau des pôles générateurs de déplacements.

8.2 Objectifs d'intervention

Les objectifs locaux de mobilité, élaborés en collaboration avec les comités directeurs et techniques du PMD, en lien avec le réseau routier et le stationnement sur le territoire sont les suivants :

- **Objectif 2**
Prévoir des gabarits de chaussée adaptée à la hiérarchie routière en considérant l'ensemble des modes de transport.
- **Objectif 3**
Assurer une gestion optimale de l'offre en stationnement.
- **Objectif 4**
Assurer l'efficacité des déplacements entre les quartiers et les pôles d'attraction.
- **Objectif 5**
Assurer l'accessibilité aux services publics et aux commerces à proximité du centre-ville.
- **Objectif 6**
Développer une offre en transport durable en concertation avec les entités publiques ainsi que les organismes de Saint-Lambert.
- **Objectif 7**
Repenser le réseau de camionnage afin qu'il soit efficace et qu'il limite le transit des véhicules lourds sur les rues locales.
- **Objectif 16**
Assurer la quiétude des quartiers par l'aménagement de mesures de modération de la circulation et la réduction de la circulation de transit.

8.3 Interventions

Les interventions en lien avec le réseau routier et le stationnement sur le territoire de Saint-Lambert sont détaillées sous sept fiches d'intervention, soit :

RRS-01	Hiérarchie routière
RRS-02	Congestion, transit et modes de gestion
RRS-03	Vitesse
RRS-04	Réseau de camionnage
RRS-05	Modes électriques
RRS-06	Stationnement
RRS-07	Signalisation



RRS-01

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE



MAÎTRE D'OUVRAGE	
• Ville de Saint-Lambert	
PARTENAIRES	
• RTL • INLB	
LIEUX D'IMPLANTATION	
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert	
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	
• Assurer la concordance de la hiérarchie routière avec le rôle actuel des axes routiers • Déterminer un cadre d'aménagement spécifique aux différentes classes hiérarchiques • Réduire la présence d'îlots de chaleur	
INDICATEURS DE SUIVI	
• Débits journaliers moyens annuels (DJMA) des axes routiers • Débits de piétons et cyclistes	
FICHES LIÉES	
AT-02	Aménagement des réseaux de déplacement
TA-01	Réseau piétonnier
TA-02	Aménagements piétonniers
TA-03	Réseau cyclable
TA-04	Aménagements cyclables
SE-01	Tous types d'usagers
RRS-04	Réseau de camionnage

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Réviser la hiérarchie routière

La révision de la hiérarchie routière permet de l'adapter à la réalité actuelle de la municipalité. L'exercice se base sur plusieurs critères, tels que les fonctions de circulation et d'accès aux propriétés, le débit de circulation (d'après les comptages disponibles), la vitesse, les raccordements souhaités et les types de véhicules circulant sur les axes.

La carte illustrant la révision de la hiérarchie routière est disponible à l'annexe A de la présente fiche. Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- La conversion du boulevard Simard en artère;
- L'élimination de la distinction entre les collectrices principales et secondaires pour ne former qu'une seule classe collectrice.

À noter qu'aucune modification n'a été apportée au réseau supérieur de juridiction ministérielle. Notons que la hiérarchie routière devra faire l'objet d'une mise à jour selon l'évolution de l'espace urbain et les projets de redéveloppement, en concordance avec le futur plan de développement durable de la Ville.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Développer des gabarits de rues selon la classe hiérarchique

En concordance avec l'intervention n° 1 de la fiche TA-02 – *Aménagement des réseaux de déplacements*, des gabarits de rues ont été développés dans une optique de rue complète, selon l'emprise disponible et en fonction des besoins de la municipalité. Une rue complète est une rue aménagée de façon sécuritaire et confortable pour l'ensemble des usagers, quel que soit leur mode de déplacement (véhicule, marche, vélo, transport collectif, etc.), leur âge ou encore leur capacité physique.

L'annexe B de la présente fiche expose les gabarits de rues en lien avec les différentes classes hiérarchiques du réseau routier de Saint-Lambert dans le but d'encadrer la réfection des rues existantes et la construction de nouveaux axes sur le territoire, tout en encourageant l'utilisation de modes alternatifs à l'auto solo. Il est à noter que les différents partenaires de la Ville, tels que le RTL et l'INLB devront être impliqués en amont des projets de construction et de réfection.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Prévoir des mesures de verdissement lors du réaménagement des axes routiers

L'intégration de mesures de verdissement au niveau des axes routiers est une action concrète permettant de limiter l'impact des îlots de chaleurs associés aux surfaces artificielles composant le milieu urbain. Elle est aussi associée à plusieurs avantages, par exemple :

- L'amélioration de la convivialité et la sécurité des déplacements des piétons et cyclistes;
- Le maintien du trottoir pleinement horizontal (dénivelés limités au niveau des entrées charretières) lorsqu'une bande végétalisée est aménagée entre la chaussée véhiculaire et le trottoir;
- La réduction de la vitesse des automobilistes, lorsque des arbres sont plantés en bordure de rue;
- L'amélioration de la qualité de l'air par la captation des polluants associés au transport.

La Ville de Saint-Lambert évaluera non seulement la possibilité de préserver la végétation actuelle, par exemple les arbres matures et en développement, mais intégrera aussi de nouvelles mesures de verdissement favorisant la biodiversité lors du réaménagement des axes routiers sur son territoire. Les mesures de verdissement envisagées peuvent inclure :

- L'aménagement de bandes végétalisées;
- La plantation d'arbres, de haies ou d'arbustes;
- L'installation de bacs de plantation;
- Etc.

Une attention particulière sera toutefois portée au maintien de la visibilité, particulièrement aux intersections, et de l'espace nécessaire à la circulation de l'ensemble des usagers. Par ailleurs, l'emplacement des arbres pourrait être priorisé de façon à maximiser l'ombrage des surfaces artificielles.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C

4. Intégrer les dernières technologies en termes d'aménagement et d'infrastructure

La Ville de Saint-Lambert travaillera à intégrer les dernières technologies en termes d'aménagement et d'infrastructure à ses pratiques. Par exemple, une attention particulière sera portée à la gestion de l'eau de pluie, que ce soit par l'utilisation de matériaux plus performants ou encore l'intégration de techniques innovantes.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C



Selon l’emprise disponible et en fonction des besoins de la Ville de Saint-Lambert, les gabarits de rues présentés ont notamment pour objectifs :

- De sécuriser les déplacements;
- De favoriser l’accessibilité universelle;
- D’encadrer et de systématiser les pratiques d’aménagement et de réaménagement des réseaux de déplacements.

Ces gabarits de rues ont été développés dans le respect des normes et bonnes pratiques énoncées dans divers documents de référence, tels que :

- La collection de Normes – Ouvrages routiers du MTQ¹;
- Le guide canadien de conception géométrique des routes de l’Association des transports du Canada (ATC)²;
- Les critères d’accessibilité universelle : déficience visuelle en aménagements extérieurs de la Société Logique et de l’INLB³;
- Le guide Aménager pour les piétons et cyclistes de Vélo Québec⁴.

En complément, la Ville de Saint-Lambert se référera au guide d’aménagement des arrêts d’autobus du RTL afin d’assurer la circulation sécuritaire des autobus sur le territoire :

- RTL (2015). Guide - Aménagement des arrêts d’autobus du Réseau de transport de Longueuil, 120 pages, https://m.rtl-longueuil.qc.ca/CMS/MediaFree/file/Guide_des_arrets.pdf

En plus des gabarits proposés, la sécurité des manœuvres de virage des autobus du RTL doit être validée aux intersections lors de la réfection des rues existantes ou de la construction de nouveaux axes sur le territoire.

¹ MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers.

² ATC (2017). Guide canadien de conception géométrique des routes.

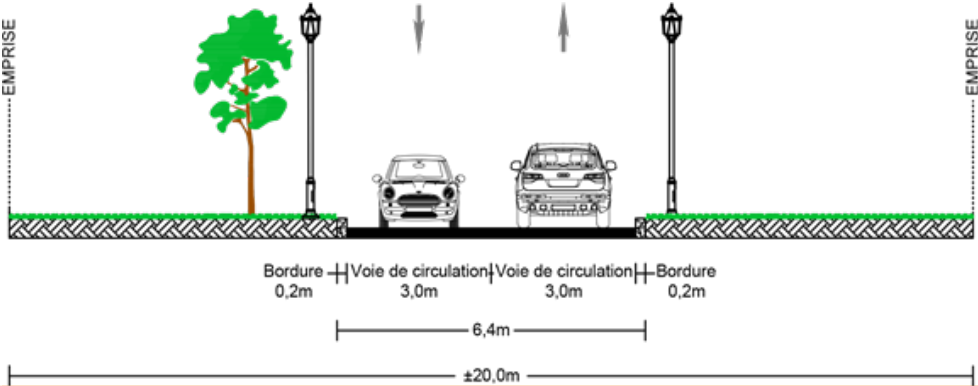
³ Société logique (2015). Critères d’accessibilité universelle : déficience visuelle – Aménagements extérieurs, 191 pages, <http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/Criteres-AU-AmenagementsExterieurs-nonAccessible.pdf>

⁴ Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes, Guide technique, 260 pages.

1. Rues locales

1.1 Rue locale de faible densité

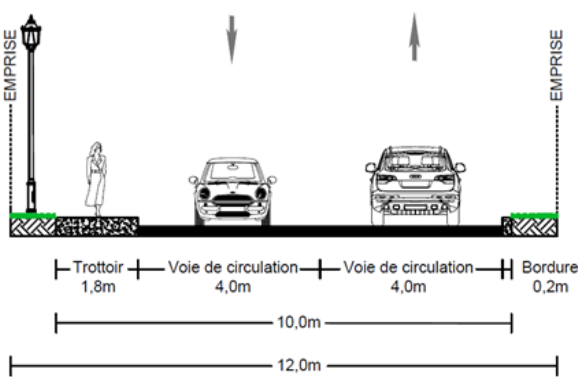
Variante 1



Applicabilité	
Densité	Faible
Exemple d’emplacement	Secteur du Bas-Préville
Composition	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,0 m
Stationnement sur rue	Interdit
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) optionnel selon la proximité des pôles générateurs de déplacements piétonniers (écoles, parcs, garderies, résidences pour les aînés et autres) et les débits véhiculaires de l’axe
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

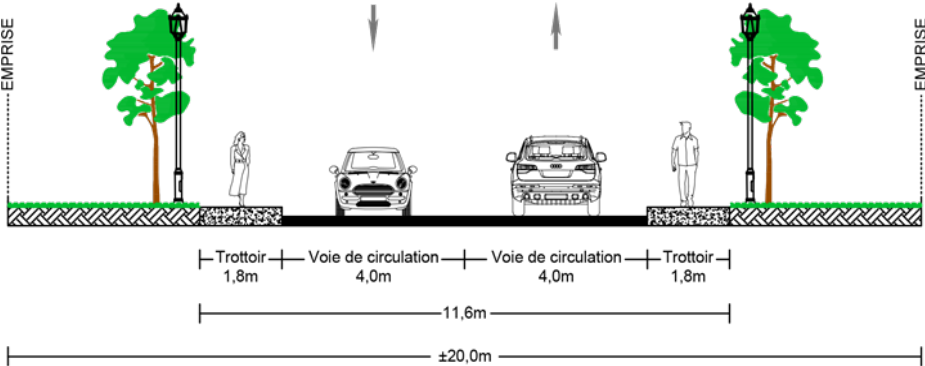
RRS-01 ANNEXE B – GABARITS DE RUES

Variante 2



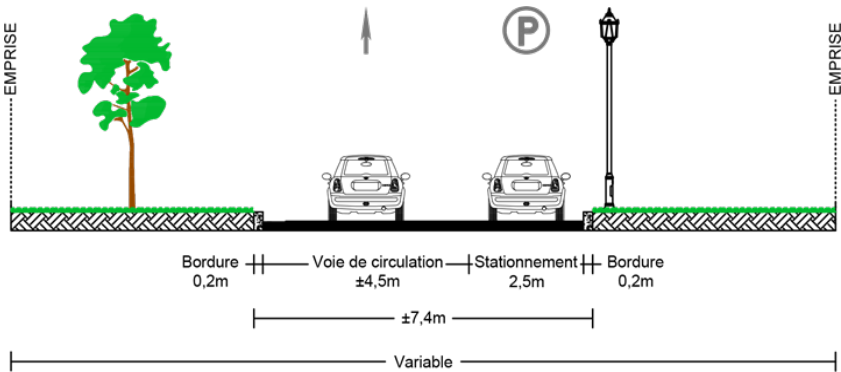
Applicabilité	
Densité	Faible
Exemple d'emplacement	Secteurs Prévile et Haut Saint-Lambert
Composition	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 4,0 m
Stationnement sur rue	Stationnement en quinconce
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) d'un côté
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

Variante 3



Applicabilité	
Densité	Faible
Exemple d'emplacement	Secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert
Composition	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 4,0 m
Stationnement sur rue	Stationnement en quinconce
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

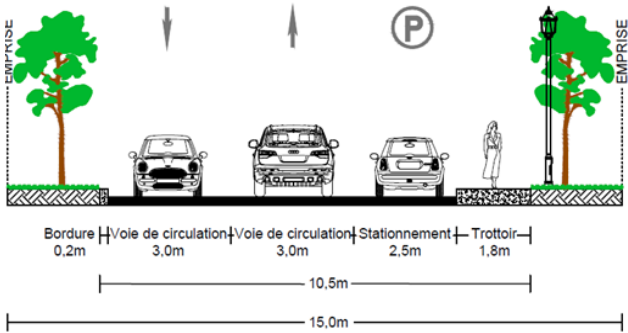
Variante 4



Applicabilité	
Densité	Faible
Exemple d'emplacement	Croissant
Composition	
Circulation	Sens unique
Voie(s) de circulation	Largeur de 4,5 m
Stationnement sur rue	Stationnement (2,5 m) du côté extérieur
Aménagement(s) piétonnier(s)	Aucun
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

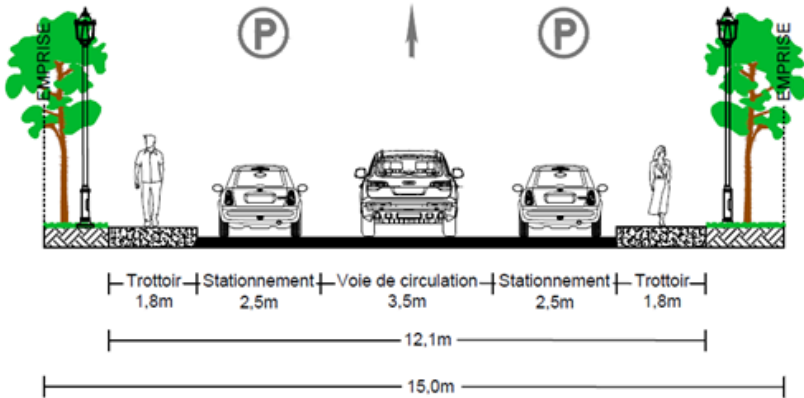
1.1 Rue locale de moyenne densité

Variante 1

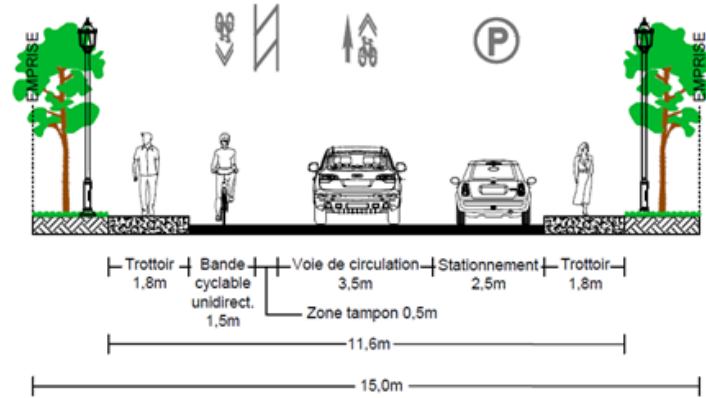


Applicabilité	
Densité	Moyenne
Exemple d'emplacement	Avenue de Navarre
Composition	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,0 m
Stationnement sur rue	Stationnement (2,5 m) d'un côté
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) du côté du stationnement - Desserte des pôles générateurs limitrophes - Ajout d'un second trottoir, si justifié
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

Variante 2
Option A



Option B



Applicabilité	
Densité	Moyenne
Exemple d’emplacement	Avenue Saint-Denis
Composition - Option A	
Circulation	Sens unique
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m
Stationnement sur rue	Stationnement (2,5 m) des deux côtés
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun
Composition - Option B	
Circulation	Sens unique
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m
Stationnement sur rue	Stationnement (2,5 m) d’un côté
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Bande cyclable unidirectionnelle à contresens (1,5 m) avec chaussée désignée dans le sens de la circulation véhiculaire • Zone tampon (0,5 m) entre la voie de circulation et la bande cyclable

1.3 Notes complémentaires

Largeur des voies de circulation

Sur les axes desservis par le réseau d’autobus du RTL, une largeur de voie minimale de 3,4 m doit être prévue (largeur recommandée de 3,75 m).

Aménagements piétonniers

L’absence d’aménagement piétonnier augmente les risques pour les PDV. Idéalement, l’ensemble des rues devraient offrir des trottoirs de part et d’autre de leur chaussée. Au minimum, une bande piétonne permet de définir une zone de déplacement sécuritaire et confortable pour les usagers.

Par ailleurs, des trottoirs doivent être présents aux arrêts d’autobus du RTL, en plus d’assurer le cheminement piétonnier vers et depuis ceux-ci.

Stationnement

Dans un contexte où le stationnement sur rue est peu utilisé, le corridor de circulation automobile devient plus large. Il peut donc s’avérer pertinent :

- D’aménager des mesures de modération de la circulation, qui limiteront les vitesses élevées des automobilistes;
- Troquer l’offre en stationnement d’un côté de l’axe pour des aménagements actifs des deux côtés ou aménager une bande de végétation entre la chaussée carrossable et le trottoir.

Par ailleurs, il est nécessaire de prendre en compte les besoins de la clientèle du RTL aux arrêts d’autobus (attente, embarquement, débarquement) dans l’aménagement des espaces de stationnement.

Chaussée désignée

Une chaussée désignée est une route où les automobilistes et les cyclistes partagent la même chaussée. La mise en place de cette typologie de lien cyclable dépend grandement du caractère sécuritaire de la route en question. Selon les normes du MTQ¹, elle est applicable en milieu urbain lorsque :

- La vitesse affichée est inférieure ou égale à 50 km/h;
- Le débit journalier moyen estival (DJME) est inférieur à 3000 véh./j;
- Le DJME des camions est inférieur à 250 véh./j.

Bien que l’ATC ne recommande pas d’aménagement particulier pour les cyclistes sur les liens locaux, des aménagements sécuritaires pourraient être justifiés selon les circonstances (ex. proximité des écoles) dans l’optique de favoriser les déplacements actifs auprès des clientèles vulnérables (ex. enfants, personnes âgées, etc.).

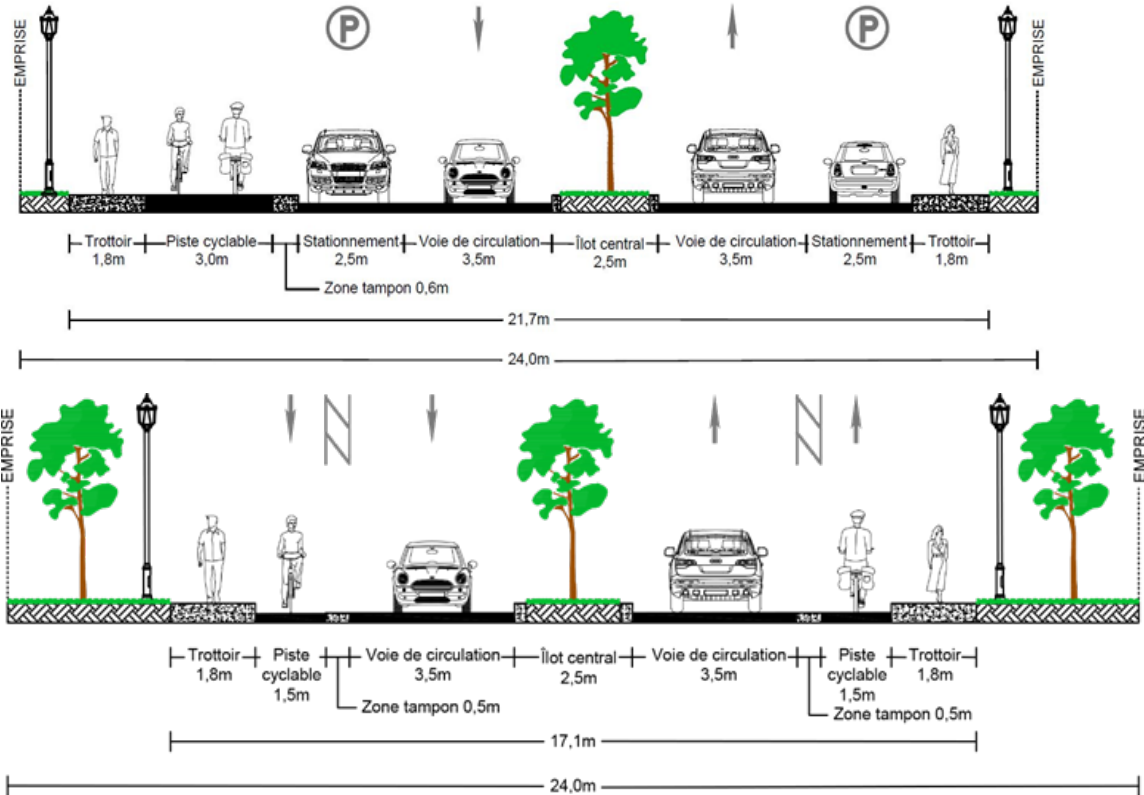
Par ailleurs, pour des raisons de sécurité, il n’est pas souhaitable que les autobus du RTL et les cyclistes partagent la même chaussée.

¹ MTQ (2016). Normes – Ouvrages routiers, Tome I – Conception routière, Chapitre 15 – Voies cyclables, Section 15.3.1 Chaussée désignée, p.1.

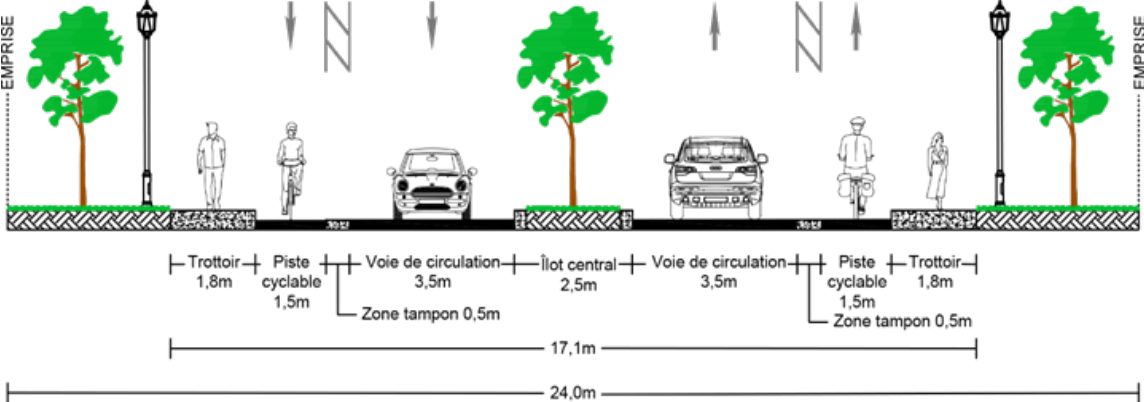
2. Collectrices

Variante 1

Option A

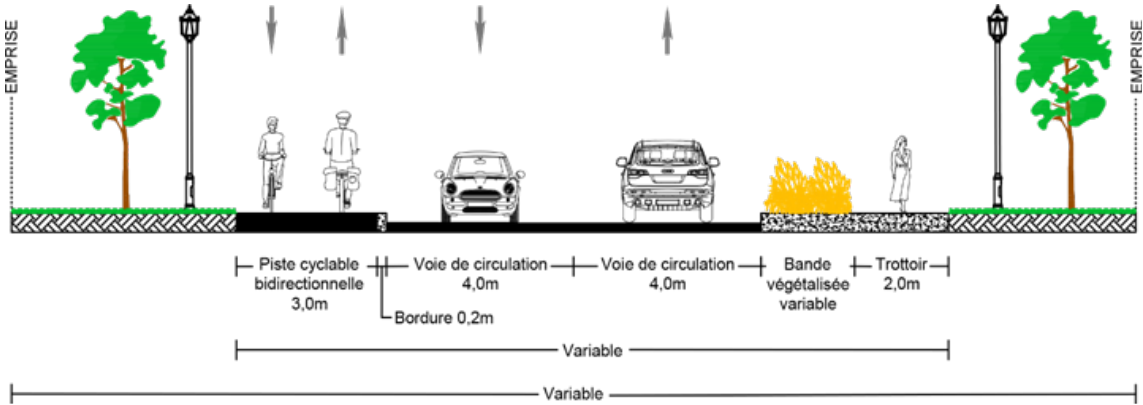


Option B



Applicabilité	
Densité	Faible à moyenne À proximité des générateurs de déplacements actifs (écoles, parcs, garderies, résidences pour aînés, etc.)
Exemple d’emplacement	Boulevard Queen
Composition - Option A	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m Présence d’un îlot séparateur central (2,5 m)
Stationnement sur rue	Stationnement (2,5 m) des deux côtés
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Piste cyclable bidirectionnelle (3 m) Zone tampon (0,6 m) en bordure entre le stationnement et la piste cyclable pour limiter l’emportierage
Note	Afin de limiter le risque de conflits entre les PDV et les cyclistes, une piste cyclable doit être séparée physiquement du corridor piétonnier par un changement de texture ou une dénivellation minimale de 50 mm.
Composition - Option B	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m Présence d’un îlot séparateur central (2,5 m)
Stationnement sur rue	Aucun
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Bandes cyclables unidirectionnelles (1,5 m) Zone tampon (0,5 m) entre les bandes cyclables et les voies de circulation véhiculaire

Variante 2



Applicabilité	
Densité	Faible à moyenne À proximité des générateurs de déplacements actifs (écoles, parcs, garderies, résidences pour aînés, etc.)
Exemple d’emplacement	Rue Riverside
Composition	
Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 4 m
Stationnement sur rue	Aucun
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (2 m) d’un côté Bande végétalisée (largeur variable) entre le trottoir et les voies de circulation véhiculaires
Aménagement(s) cyclable(s)	Piste cyclable bidirectionnelle (3 m) surélevée

2.3 Notes complémentaires

Trottoirs

L’aménagement de trottoirs est à préconiser des deux côtés de l’axe en raison des débits véhiculaires importants qui y circulent et de la présence de pôles générateurs à proximité.

Stationnement

Dans un contexte où le stationnement sur rue est peu utilisé, le corridor de circulation automobile devient plus large. Il peut donc s’avérer pertinent :

- D’aménager des mesures de modération de la circulation, qui limiteront les vitesses élevées des automobilistes;
- Troquer l’offre en stationnement d’un côté de l’axe pour des aménagements actifs des deux côtés ou aménager une bande de végétation entre la chaussée carrossable et le trottoir.

Par ailleurs, il est nécessaire de prendre en compte les besoins de la clientèle du RTL aux arrêts d’autobus (attente, embarquement, débarquement) dans l’aménagement des espaces de stationnement.

Bande de végétation

Pour la plantation d’arbres, la largeur minimale de la bande est de 2,5 m tandis que pour la plantation de graminée, la largeur minimale est de 1,5 m.

Arrêts d’autobus

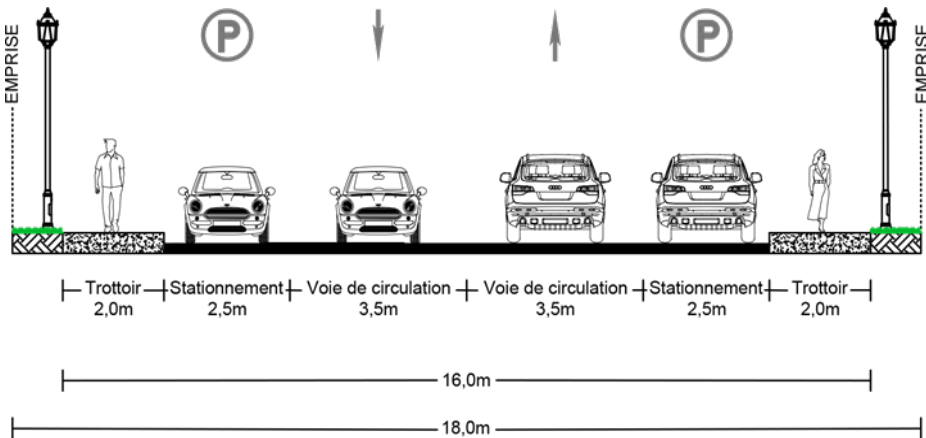
Tel que recommandé dans le guide d’aménagement des arrêts du RTL, il n’est pas sécuritaire pour les usagers que l’embarquement et le débarquement aux arrêts s’effectuent à même les infrastructures cyclables :

- Les pistes cyclables hors chaussée doivent être aménagées à l’arrière des arrêts d’autobus;
- Du marquage hachuré doit être prévu sur les bandes cyclables au niveau des arrêts d’autobus.

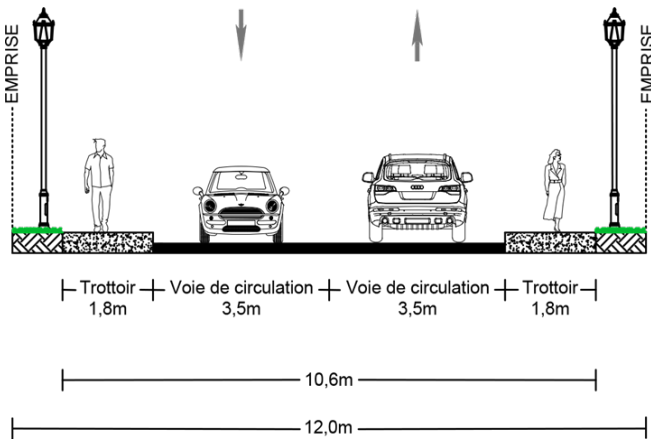
Les spécifications du guide d’aménagement des arrêts du RTL doivent être prises en compte dans l’aménagement des arrêts d’autobus.

3. Artères

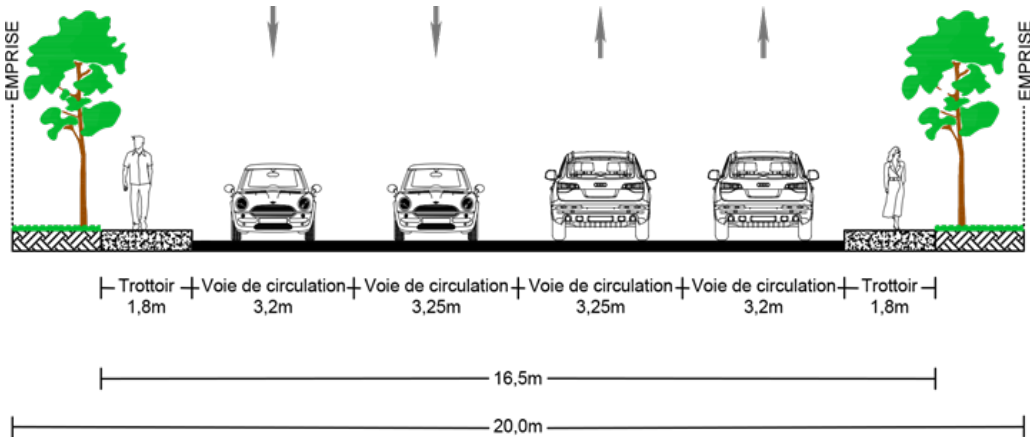
Avenue Victoria
Section du centre-ville, au nord
de la rue Horsfall



Section centrale, entre la rue
Horsfall et la R-112



Section Sud, au sud de la R-112



Composition - Section du centre-ville, au nord de la rue Horsfall

Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m
Stationnement sur rue	Stationnement (2,5 m) des deux côtés
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (2,0 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

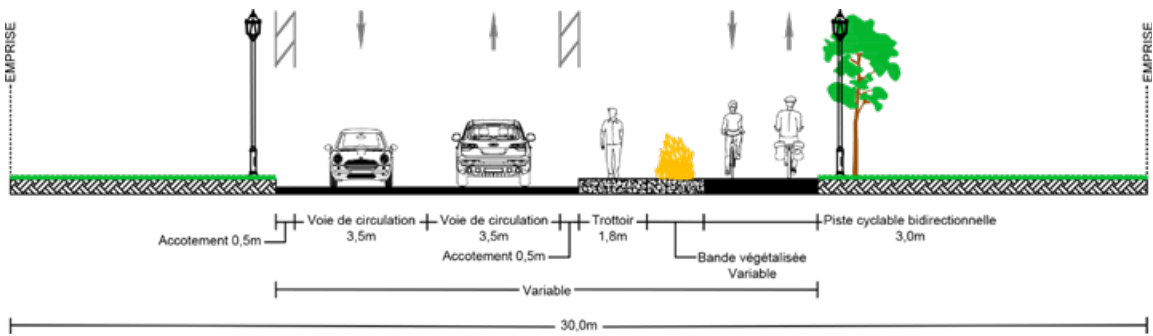
Composition - Section centrale, entre la rue Horsfall et la R-112

Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m
Stationnement sur rue	Aucun
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

Composition - Section Sud, au sud de la R-112

Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,2 à 3,25 m
Stationnement sur rue	Aucun
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) des deux côtés de la rue
Aménagement(s) cyclable(s)	Aucun

Boulevard Simard



Composition

Circulation	Double sens
Voie(s) de circulation	Largeur de 3,5 m • Accotement de 0,5 m des deux côtés
Stationnement sur rue	Aucun
Aménagement(s) piétonnier(s)	Trottoir (1,8 m) d'un côté
Aménagement(s) cyclable(s)	Piste cyclable bidirectionnelle (3 m) • Bande végétalisée d'une largeur minimale de 600 mm entre le trottoir et la piste cyclable

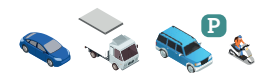
3.3 Notes complémentaires

Arrêts d'autobus

Tel que recommandé dans le guide d'aménagement des arrêts du RTL, il n'est pas sécuritaire pour les usagers que l'embarquement et le débarquement aux arrêts s'effectuent à même les infrastructures cyclables :

- Les pistes cyclables hors chaussée doivent être aménagées à l'arrière des arrêts d'autobus;
- Du marquage hachuré doit être prévu sur les bandes cyclables au niveau des arrêts d'autobus.

Les spécifications du guide d'aménagement des arrêts du RTL doivent être prises en compte dans l'aménagement des arrêts d'autobus.



RRS-02

CONGESTION, TRANSIT ET MODES DE GESTION



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE	INDICATEURS DE SUIVI
Ville de Saint-Lambert	- Nombre d'intersections où le mode de gestion a été révisé - Nombre d'études de circulation réalisées - DJMA des axes routiers
PARTENAIRES	FICHES LIÉES
- MTQ - CN - RTL	AT-02 Aménagement des réseaux de déplacement SQV-03 Sécurité des déplacements actifs SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route SE-01 Tous types d'usagers
LIEUX D'IMPLANTATION	
- L'ensemble du territoire de Saint-Lambert, mais plus spécifiquement : - L'avenue Victoria - L'avenue Notre-Dame - La rue Green - La rue Logan - La rue Riverside - Le chemin Tiffin - La R-112 et les axes limitrophes - La route 132 / l'autoroute 20 (R-132/A-20)	
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	
- Améliorer les conditions de circulation du réseau routier - Réduire la circulation de transit sur le réseau local	

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Développer des outils de collecte de données associées au réseau routier

Une planification adéquate du réseau routier dans un contexte de mobilité durable nécessite une connaissance des conditions actuelles sur le territoire. De ce fait, la Ville de Saint-Lambert s’assurera d’effectuer des comptages réguliers, aux intersections et/ou en tronçons. En plus de relever les débits véhiculaires, incluant une distinction pour les types de véhicules (automobile, véhicule lourd, autobus RTL/exo, etc.), ceux-ci relèveront le nombre d’usagers des modes actifs à ces endroits.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

2. Réviser et adapter les modes de gestion aux intersections

Divers modes de gestion permettent d’assurer le contrôle et la fluidité de la circulation ainsi que la sécurité des différents usagers de la route au niveau des intersections. Les principaux modes de gestion sont les suivants :

- Arrêts sur l’axe secondaire;
- Arrêts à toutes les approches;
- Feux de circulation;
- Carrefour giratoire.

Le choix du mode de gestion dépend de plusieurs aspects, notamment les débits véhiculaires, les débits des usagers des modes actifs, la visibilité et la sécurité. En concordance avec les normes du MTQ, la Ville de Saint-Lambert révisera et adaptera les modes de gestion aux intersections de son territoire en fonction des exigences normatives et des projets de redéveloppement anticipés. L’annexe A de la présente fiche détaille les analyses réalisées pour l’intersection de l’avenue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers ainsi que celle de l’avenue Victoria et de la rue Cartier.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : A

MISE EN GARDE

- Les carrefours giratoires sont des intersections complexes à négocier pour les PDV dus à l'impossibilité de s'aligner avec le son du trafic et à la difficulté de détecter auditivement les véhicules. Par ailleurs, la localisation des traverses est souvent complexe et ne permet pas de maintenir une ligne de direction continue en lien avec les trottoirs.

RÉFÉRENCES

- MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.
- MTQ (2002). Le carrefour giratoire, un mode de gestion différent.

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Réaliser des études de circulation sur les axes névralgiques du réseau municipal

Certains axes du réseau routier municipal sont sujets à une congestion véhiculaire récurrente, que ce soit aux périodes de pointe du matin ou de l’après-midi, notamment :

- L’avenue Victoria;
- L’avenue Notre-Dame;
- La rue Green;
- La rue Logan;
- La rue Riverside;
- Le chemin Tiffin.

La Ville de Saint-Lambert réalisera des études de circulation sur les axes névralgiques afin d’identifier les enjeux de déplacements et de mettre en place les mesures adaptées, qu’elles soient géométriques ou fonctionnelles, afin de les fluidifier, de les sécuriser ainsi que pour limiter le bruit et les émissions de GES. Une étude de circulation comprend généralement, sans s’y limiter :

- Des comptages de circulation;
- La simulation des conditions de circulation actuelles et anticipées;
- L’analyse des conditions de circulation;
- L’identification de mesures de mitigation.

En collaboration avec le RTL, une attention particulière sera portée à l’offre de service de transport collectif, notamment dans l’identification des mesures de mitigation les plus appropriées. La Ville de Saint-Lambert réalisera un suivi à la suite de l’implantation des recommandations découlant de l’étude pour s’assurer de leur efficacité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : 

4. Limiter le transit sur les axes résidentiels

Le transit consiste en l’emploi, par certains conducteurs, des rues locales sans s’y destiner, dans le but d’éviter les problématiques de circulation le long des axes artériels et collecteurs. Ce genre de situation a donc une incidence importante sur la quiétude des résidents des secteurs résidentiels et leur sécurité, mais peut être mitigée.

En concordance avec les enjeux observés sur le terrain et soulevés par les partenaires et citoyens, la Ville de Saint-Lambert mettra en place des mesures physiques de manière à en limiter le transit. La Ville évaluera les mesures les plus adéquates selon les données de circulation des tronçons et les besoins du milieu. Elle collaborera aussi avec le RTL afin d’assurer que les mesures mises en place favorisent la desserte de transport collectif et l’intermodalité.

Par exemple, des actions devront être prises en lien avec :

- L’avenue Notre-Dame, au sud du boulevard Desaulniers, qui accueille un débit véhiculaire supérieur à l’intervalle associé à une rue locale;
- Les axes résidentiels limitrophes à la R-112. En complément ou en remplacement de la signalisation en place interdisant les manœuvres de virage à l’heure de pointe du matin dans le secteur Pont Victoria, des mesures physiques de modération de la circulation sur les axes transversaux complexifierait le parcours des conducteurs en transit et ainsi les inciter à circuler sur les axes collecteurs et artériels du secteur.

Notons que ces interventions seront en concordance avec les interventions n^{os} 4 et 5 de la fiche SQV-04 – *Sécurité de tous les usagers de la route*. Des activités de sensibilisation devraient aussi accompagner les mesures physiques pour en assurer le respect.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : 

5. Collaborer avec le MTQ et le CN à mitiger les problématiques de circulation le long des axes routiers qui sont de leur responsabilité

Certains axes routiers relevant du MTQ sont sujets à de la congestion, ce qui impacte la circulation à Saint-Lambert. Par exemple :

- La congestion observée sur la R-112 durant la période de pointe du matin en lien avec l’accès au pont Victoria (CN) engendre un ralentissement sur les axes municipaux transversaux, soit le boulevard Queen, la rue du Prince-Arthur et la rue Osborne;
- La congestion observée sur la R-132/A-20 aux heures de pointe engendre un ralentissement sur l’avenue Notre-Dame en direction nord.

La Ville de Saint-Lambert travaillera donc avec ces partenaires ainsi qu’avec le RTL pour mitiger les problématiques de circulation associées à la R-112 et la R-132/A-20 afin de limiter leur impact sur les conditions de circulation sur le réseau municipal et le service de transport collectif.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : 

RRS-02 ANNEXE A – RÉVISION DES MODES DE GESTION AUX INTERSECTIONS

Dans le cadre du PMD, des comptages de circulation ont été réalisés le mardi 29 septembre 2020, de 6 h à 9 h et de 15 h à 18 h, aux intersections suivantes :

- Intersection de l’avenue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers;
- Intersection de l’avenue Victoria et de la rue Cartier.

Il est à noter qu’une validation de la représentativité des comptages en lien avec la pandémie de COVID-19 a été réalisée. Les comptages sont représentatifs de la situation pré-pandémie. Par la suite, une analyse en lien avec les modes de gestion à ces intersections a été effectuée.

Intersection de l’avenue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers

L’intersection de l’avenue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers est actuellement gérée par des arrêts à toutes les approches. Compte tenu du fait que cette intersection assure la connexion entre une artère et une collectrice, la Ville de Saint-Lambert a désiré évaluer la possibilité d’optimiser le mode de gestion au carrefour.

Les normes du MTQ⁵ présentent des critères de justification pour l’implantation de feux de circulation. Selon celles-ci, des feux de circulation peuvent être installés si au moins un des sept critères suivants est satisfait :

- Critère 1 : Débit minimal de véhicules durant 6 h;
- Critère 2 : Débit minimal de véhicules durant 4 h;
- Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant une heure;
- Critère 4 : Sécurité;
- Critère 5 : Retard minimal durant une heure;
- Critère 6 : Débit minimal de piétons;
- Critère 7 : Débit minimal d’écoliers.

À l’intersection de l’avenue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers, les débits actuels ne permettent pas de justifier l’implantation de feux de circulation. Le détail du comptage de circulation et de l’exercice de justification de feux est disponible à la fin de la présente annexe.

Intersection de l’avenue Victoria et de la rue Cartier

À l’intersection de l’avenue Victoria et de la rue Cartier, l’exercice vise à simuler les conditions de circulation anticipées à la suite de l’agrandissement de l’école Rabeau. Ce projet permettra d’accueillir 350 nouveaux élèves dans l’établissement.

Les comptages réalisés à l’intersection ont permis de déterminer les heures de pointe suivantes :

- Heure de pointe du matin : 8 h à 9 h;
- Heure de pointe de l’après-midi : 16 h 15 à 17 h 15.

Il est à noter que le début des classes à l’école Rabeau concorde avec l’heure de pointe du matin, tandis que la fin des classes se déroule légèrement avant l’heure de pointe de l’après-midi :

- Les cours du primaire débutent à 8 h 30;
- La fin des classes est observée à 15 h 35.

L’indicateur retenu pour les analyses de performance du réseau routier est le niveau de service. Ce dernier permet de qualifier les conditions de circulation à l’intersection, aux approches et aux mouvements. Le niveau de service « A » exprime une excellente fluidité du trafic, tandis que le niveau de service « F » définit une mauvaise circulation (intersection saturée). Les niveaux intermédiaires définissent des conditions variables entre ces deux extrêmes, sur la base de délais moyens par véhicule. Le tableau 1 présente les délais associés aux niveaux de service selon le mode de gestion. Il est à noter que l’intersection gérée par des arrêts est considérée par défaut pour les intersections où il n’y a aucun mode de gestion.

Tableau 1 : Délais associés aux niveaux de services véhiculaires à une intersection gérée par des feux de circulation

Niveau de service	Qualité de l’écoulement	Délai moyen par véhicule
A	Excellent	≤ 10 sec.
B	Très bon	> 10 et ≤ 20 sec.
C	Bon	> 20 et ≤ 35 sec.
D	Acceptable	> 35 et ≤ 55 sec.
E	Difficile	> 55 et ≤ 80 sec.
F	Critique	> 80 sec.

L’analyse des conditions de circulation du réseau routier à l’étude a été réalisée à l’aide du logiciel Synchro 10. Les relevés de géométrie, les observations sur le terrain ainsi que les débits de circulation ont permis de calibrer le modèle afin de refléter le plus fidèlement possible les conditions des déplacements.

À l’heure de pointe du matin, 160 nouveaux déplacements véhiculaires sont associés à l’agrandissement de l’école Rabeau, soit 86 déplacements entrants et 74 sortants. À l’heure de pointe de l’après-midi, seulement 41 nouveaux déplacements véhiculaires sont associés à l’agrandissement de l’école, soit 20 déplacements entrants et 21 sortants. Ceci concorde avec le fait que la fin des classes est observée avant l’heure de pointe de l’après-midi du réseau routier. La distribution et l’affectation des débits sur le réseau routier ont été effectuées en considérant le secteur de desserte de l’école.

Les conditions de circulation anticipées à l’intersection de l’avenue Victoria et de la rue Cartier aux heures de pointe du matin et de l’après-midi sont globalement très bonnes (niveau de service de B). L’avenue Victoria est associée à un écoulement variant d’excellent (niveau de service de A) à très bon (niveau de service de B), tandis que la rue Cartier est associée à un bon écoulement (niveau de service de C).

Ainsi, l’intersection actuelle est apte à accueillir les nouveaux débits associés à l’agrandissement de l’école Rabeau, et ce, sans modification à la programmation des feux de circulation.

Le détail des comptages de circulation, de la génération et des simulations est disponible à la fin de la présente annexe.

⁵ MTQ (2005). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 8 – Signaux lumineux, Section 8.5 Feux de circulation, p.7.2.

RRS-02 ANNEXE A – RÉVISION DES MODES DE GESTION AUX INTERSECTIONS (SUITE)

N00674A_notre-dama_desaulniers_5766.xlsm
info

2021-05-19

N00674A_notre-dama_desaulniers_5766.xlsm
Résumé - Jour 1

2021-05-19

Projet : N00670A

Ville / Municipalité : Saint-Lambert

Intersection : Ave Notre-Dame / Boul. Desaulniers

Période 1: 06:00 à 09:00

Période 2: à

Période 3: 15:00 à 18:00

Période 4: à

Numéro d'intersection : 5766

Rue approche OUEST : Boul. Desaulniers

Rue approche SUD : Ave Notre-Dame

Rue approche EST : Boul. Desaulniers

Rue approche NORD : Ave Notre-Dame

Date: 2020-09-29

Journée: Mardi

Temps:

Classe 1 : Véhicules légers

Classe 2 : Autobus

Classe 3 : Camions porteurs

Classe 4 : Camions articulés

FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS

1

FACTEUR DE PONDÉRATION :
(EX. RAPPORTER À JEUDI DE NOVEMBRE)

Jour 1
Jour 2
Jour 3
Jour 4

1
1
1
1

DATE

PRÉPARÉ PAR: JCC

2020-10-07

VALIDÉ PAR:

COMPTÉ PAR: caméras

Intersection:		Ave Notre-Dame / Boul. Desaulniers															
Projet : N00670A		Date: 29 septembre 2020				Journée: Mardi				Temps:							
Véhicules légers	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	10	50	18	0	46	18	4	0	3	45	1	0	0	8	8	0	211
06:15 à 07:15	11	62	23	0	52	27	4	0	3	43	1	0	1	12	14	0	253
06:30 à 07:30	18	81	29	0	62	34	6	0	5	58	1	0	3	18	20	0	335
06:45 à 07:45	22	92	34	0	72	39	9	0	7	64	2	0	3	20	25	0	389
07:00 à 08:00	31	123	40	0	78	57	16	0	8	77	2	0	3	22	26	0	483
07:15 à 08:15	41	155	47	0	88	72	19	0	15	97	4	0	3	27	26	0	594
07:30 à 08:30	45	177	55	0	87	98	24	0	18	109	6	0	2	29	25	0	675
07:45 à 08:45	56	224	74	0	89	111	32	0	20	120	9	0	4	42	25	0	806
08:00 à 09:00	67	234	88	0	103	131	31	0	28	143	9	0	4	55	25	0	918
08:15 à 09:15	71	216	83	0	85	125	30	0	27	158	10	0	3	62	27	0	897
08:30 à 09:30	81	214	77	0	80	111	29	0	38	168	10	0	2	73	24	0	907
08:45 à 09:45	94	186	63	0	81	122	22	0	45	192	13	0	0	81	28	0	927
15:00 à 16:00	86	159	47	0	78	107	21	0	47	196	14	0	3	86	28	0	872
15:15 à 16:15	83	147	51	0	97	131	31	0	51	203	18	0	7	100	26	0	945
15:30 à 16:30	77	134	49	0	98	143	33	0	51	197	21	0	9	105	29	0	946
15:45 à 16:45	71	130	55	0	92	164	46	0	60	190	26	0	10	102	26	0	972
16:00 à 17:00	76	142	55	0	72	188	53	0	61	172	32	0	12	102	30	0	995
16:15 à 17:15	80	149	52	0	58	177	43	0	58	171	33	0	15	93	36	0	965
16:30 à 17:30	80	153	53	0	54	169	40	0	50	181	34	0	16	95	39	0	964
16:45 à 17:45	66	157	50	0	56	134	25	0	41	166	27	0	18	104	43	0	887
17:00 à 18:00	59	142	42	0	60	99	18	0	32	178	24	0	15	109	45	0	823

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	8
06:15 à 07:15	1	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	10
06:30 à 07:30	1	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	12
06:45 à 07:45	1	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	13
07:00 à 08:00	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	1	0	0	6	0	0	13
07:15 à 08:15	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	1	0	0	6	0	0	13
07:30 à 08:30	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	1	0	0	6	0	0	12
07:45 à 08:45	0	1	0	0	0	5	0	0	0	1	1	0	0	5	0	0	13
08:00 à 09:00	0	1	1	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	5	0	0	12
08:15 à 09:15	0	1	1	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	9
08:30 à 09:30	0	2	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	10
08:45 à 09:45	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	8
15:00 à 16:00	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	7
15:15 à 16:15	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	8
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	7
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	6
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	9
16:15 à 17:15	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	9
16:30 à 17:30	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	9
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	10
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	7

RRS-02 ANNEXE A – RÉVISION DES MODES DE GESTION AUX INTERSECTIONS (SUITE)

N00674A_notre-dama_desaulniers_5766.xlsm
Résumé - Jour 1

2021-05-19

N00674A_notre-dama_desaulniers_5766.xlsm
Résumé - Jour 1

2021-05-19

Camions porteurs	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme	
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest					
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers					
	Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche		Demi-Tour
06:00 à 07:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	6
06:15 à 07:15	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	8
06:30 à 07:30	1	1	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	9
06:45 à 07:45	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	11
07:00 à 08:00	0	2	2	0	0	3	1	0	0	3	0	0	1	1	0	1	0	13
07:15 à 08:15	0	2	1	0	0	3	1	0	0	3	1	0	1	2	0	0	0	14
07:30 à 08:30	1	2	1	0	1	2	1	0	0	3	1	0	1	2	0	0	0	15
07:45 à 08:45	1	4	0	0	1	1	0	0	1	3	1	0	1	2	1	0	0	16
08:00 à 09:00	1	5	0	0	1	3	0	0	1	2	1	0	1	2	2	0	0	19
08:15 à 09:15	1	5	0	0	1	3	0	0	1	4	0	0	1	0	2	0	0	18
08:30 à 09:30	0	5	0	0	0	3	1	0	1	5	0	0	1	0	2	0	0	18
08:45 à 09:45	0	2	0	0	0	3	2	0	0	6	0	0	1	0	1	0	0	15
15:00 à 16:00	0	1	0	0	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7
15:15 à 16:15	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	6
15:30 à 16:30	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	5
15:45 à 16:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	4
16:00 à 17:00	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	6
16:15 à 17:15	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	6
16:30 à 17:30	0	0	0	0	1	0	2	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	7
16:45 à 17:45	0	0	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	6
17:00 à 18:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	4

Camions articulés	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme	
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest					
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers					
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour		
06:00 à 07:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
06:15 à 07:15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
06:30 à 07:30	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
06:45 à 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
07:00 à 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 à 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
07:30 à 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
07:45 à 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
08:00 à 09:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
08:15 à 09:15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
08:30 à 09:30	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
08:45 à 09:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 à 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 à 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Vélos sur route	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
06:15 à 07:15	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
06:30 à 07:30	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	4
06:45 à 07:45	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	5
07:00 à 08:00	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	5
07:15 à 08:15	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	6
07:30 à 08:30	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	2	0	0	6
07:45 à 08:45	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	6	0	0	10
08:00 à 09:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	5	0	0	9
08:15 à 09:15	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	5	0	0	9
08:30 à 09:30	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	7
08:45 à 09:45	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
15:45 à 16:45	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	5
16:00 à 17:00	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	5
16:15 à 17:15	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
16:30 à 17:30	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

Piétons/Vélos	Débits par direction - plages de 1 heure																Somme piétons	Somme vélos
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest					
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers					
Période	Piéton Horaire	Piéton Anthoraire	Vélo Horaire	Vélo anthoraire	Piéton Horaire	Piéton Anthoraire	Vélo Horaire	Vélo anthoraire	Piéton Horaire	Piéton Anthoraire	Vélo Horaire	Vélo anthoraire	Piéton Horaire	Piéton Anthoraire	Vélo Horaire	Vélo anthoraire		
06:00 à 07:00	2	6	0	0	2	1	0	0	4	2	0	0	6	1	0	0	24	0
06:15 à 07:15	0	9	0	0	2	0	0	0	6	2	0	0	6	2	0	0	27	0
06:30 à 07:30	1	13	0	0	1	2	0	0	10	4	0	0	4	2	0	0	37	0
06:45 à 07:45	3	15	0	0	1	3	0	0	9	6	0	0	3	2	0	0	42	0
07:00 à 08:00	3	13	0	1	0	3	0	0	9	8	0	0	2	4	0	0	42	1
07:15 à 08:15	3	15	0	1	0	3	0	0	8	9	0	0	4	5	0	0	47	1
07:30 à 08:30	6	12	0	1	1	2	0	0	6	7	0	0	4	5	0	0	43	1
07:45 à 08:45	5	8	0	1	1	2	0	0	9	7	0	0	3	6	0	0	41	1
08:00 à 09:00	6	13	0	0	2	2	0	0	9	5	0	0	4	5	0	0	46	0
08:15 à 09:15	8	8	0	0	2	2	0	0	9	4	0	0	2	4	0	0	39	0
08:30 à 09:30	4	9	0	0	1	1	0	0	7	3	0	0	2	3	0	0	30	0
08:45 à 09:45	3	8	0	0	2	1	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	30	0
15:00 à 16:00	2	5	0	0	2	2	0	0	5	5	0	0	5	3	0	0	29	0
15:15 à 16:15	1	6	0	0	2	2	0	0	5	5	0	0	5	5	0	0	31	0
15:30 à 16:30	1	5	0	0	3	2	0	0	7	8	0	0	10	8	0	0	44	0
15:45 à 16:45	4	12	0	1	6	3	0	0	7	8	0	0	9	6	0	0	55	1
16:00 à 17:00	7	11	0	1	5	2	0	0	6	12	0	0	7	8	0	0	58	1
16:15 à 17:15	11	13	0	1	6	2	0	0	6	13	0	0	7	5	0	0	63	1
16:30 à 17:30	16	12	0	1	5	2	0	0	4	14	0	0	2	6	0	0	61	1
16:45 à 17:45	14	6	0	0	1	1	0	0	3	12	0	0	5	9	0	0	51	0
17:00 à 18:00	12	5	0	0	1	1	0	0	4	10	0	1	4	12	0	0	49	1

RRS-02 ANNEXE A – RÉVISION DES MODES DE GESTION AUX INTERSECTIONS (SUITE)

N00674A_notre-dama_desaulniers_5765.xlsm
Résumé - Jour 1

2021-05-19

N00674A_victoria_cartier_5765.xlsm
info

2021-05-19

% CAMIONS	Débits par direction - plages de 1 heure																PHF global
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	
06:00 à 07:00	16,7%	2,0%	5,3%	4,9%	2,1%	14,3%	0,0%	5,6%	0,0%	4,3%	50,0%	5,8%	0,0%	33,3%	11,1%	23,8%	68%
06:15 à 07:15	15,4%	3,1%	8,0%	5,9%	1,9%	12,9%	0,0%	5,7%	0,0%	2,3%	50,0%	4,1%	0,0%	29,4%	12,5%	20,6%	78%
06:30 à 07:30	10,0%	2,4%	6,5%	4,5%	1,6%	15,0%	0,0%	6,4%	0,0%	1,7%	50,0%	4,5%	0,0%	25,0%	9,1%	16,3%	69%
06:45 à 07:45	4,3%	2,1%	5,6%	3,3%	1,4%	15,2%	10,0%	7,0%	0,0%	1,5%	33,3%	3,9%	0,0%	25,9%	7,4%	15,8%	80%
07:00 à 08:00	0,0%	1,6%	4,8%	2,0%	0,0%	12,3%	5,9%	5,6%	0,0%	4,9%	33,3%	6,5%	25,0%	21,4%	3,7%	13,6%	71%
07:15 à 08:15	0,0%	1,3%	2,1%	1,2%	0,0%	10,0%	5,0%	4,8%	0,0%	4,0%	33,3%	6,5%	25,0%	22,9%	3,7%	15,2%	78%
07:30 à 08:30	2,2%	1,1%	1,8%	1,4%	1,1%	5,8%	4,0%	3,7%	0,0%	3,5%	25,0%	5,7%	33,3%	21,6%	3,8%	15,2%	84%
07:45 à 08:45	1,8%	2,2%	0,0%	1,7%	1,1%	5,1%	0,0%	2,9%	4,8%	3,2%	18,2%	5,7%	20,0%	14,3%	7,4%	12,3%	85%
08:00 à 09:00	1,5%	2,9%	1,1%	2,3%	1,0%	5,1%	0,0%	2,9%	3,4%	2,1%	10,0%	4,3%	20,0%	11,3%	10,7%	11,6%	81%
08:15 à 09:15	1,4%	3,1%	1,2%	2,4%	1,2%	4,6%	0,0%	2,8%	3,6%	4,2%	0,0%	3,9%	25,0%	4,6%	6,9%	6,1%	79%
08:30 à 09:30	0,0%	3,6%	1,3%	2,4%	0,0%	4,3%	3,3%	2,7%	2,6%	4,5%	0,0%	3,6%	33,3%	5,2%	7,7%	6,6%	80%
08:45 à 09:45	0,0%	2,1%	1,6%	1,4%	0,0%	3,2%	8,3%	2,6%	0,0%	4,5%	0,0%	3,1%	100,0%	4,7%	3,4%	5,2%	81%
15:00 à 16:00	0,0%	1,2%	0,0%	0,7%	0,0%	0,9%	8,7%	1,4%	0,0%	3,4%	0,0%	1,9%	0,0%	4,4%	0,0%	3,3%	85%
15:15 à 16:15	0,0%	1,3%	0,0%	0,7%	0,0%	1,5%	6,1%	1,5%	0,0%	1,5%	0,0%	1,1%	0,0%	4,8%	0,0%	3,6%	92%
15:30 à 16:30	0,0%	0,7%	0,0%	0,4%	0,0%	2,1%	2,9%	1,4%	0,0%	1,5%	0,0%	1,5%	0,0%	3,7%	0,0%	2,7%	91%
15:45 à 16:45	0,0%	0,8%	0,0%	0,4%	0,0%	1,2%	0,0%	0,7%	0,0%	1,0%	3,7%	1,4%	0,0%	3,8%	0,0%	2,8%	86%
16:00 à 17:00	0,0%	0,7%	0,0%	0,4%	0,0%	3,1%	1,9%	2,2%	0,0%	1,1%	3,0%	1,5%	0,0%	3,8%	0,0%	2,7%	88%
16:15 à 17:15	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	2,7%	2,3%	2,5%	0,0%	1,7%	2,9%	1,9%	0,0%	4,1%	0,0%	2,7%	86%
16:30 à 17:30	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	2,9%	4,8%	3,0%	0,0%	1,1%	2,9%	1,1%	0,0%	4,0%	2,5%	3,2%	86%
16:45 à 17:45	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	4,3%	7,4%	4,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,8%	0,0%	3,7%	2,3%	2,9%	88%
17:00 à 18:00	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	2,9%	5,3%	2,7%	0,0%	0,6%	0,0%	0,4%	0,0%	3,5%	2,2%	2,9%	95%
TOT	0,8%	1,5%	1,3%		0,7%	4,4%	3,4%		0,6%	2,2%	4,7%		5,1%	6,9%	3,6%		

Véhicules totaux	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				Ave Notre-Dame				Boul. Desaulniers				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	12	51	19	0	47	21	4	0	3	47	2	0	0	12	9	0	227
06:15 à 07:15	13	64	25	0	53	31	4	0	3	44	2	0	1	17	16	0	273
06:30 à 07:30	20	83	31	0	63	40	6	0	5	59	2	0	3	24	22	0	358
06:45 à 07:45	23	94	36	0	73	46	10	0	7	65	3	0	3	27	27	0	414
07:00 à 08:00	31	125	42	0	78	65	17	0	8	81	3	0	4	28	27	0	509
07:15 à 08:15	41	157	48	0	88	80	20	0	15	101	6	0	4	35	27	0	622
07:30 à 08:30	46	179	56	0	88	104	25	0	18	113	8	0	3	37	26	0	703
07:45 à 08:45	57	229	74	0	90	117	32	0	21	124	11	0	5	49	27	0	836
08:00 à 09:00	68	241	89	0	104	138	31	0	29	146	10	0	5	62	28	0	951
08:15 à 09:15	72	223	84	0	86	131	30	0	28	165	10	0	4	65	29	0	927
08:30 à 09:30	81	222	78	0	80	116	30	0	39	176	10	0	3	77	26	0	938
08:45 à 09:45	94	190	64	0	81	126	24	0	45	201	13	0	1	85	29	0	953
15:00 à 16:00	86	161	47	0	78	108	23	0	47	203	14	0	3	90	28	0	888
15:15 à 16:15	83	149	51	0	97	133	33	0	51	206	18	0	7	105	26	0	959
15:30 à 16:30	77	135	49	0	98	146	34	0	51	200	21	0	9	109	29	0	958
15:45 à 16:45	71	131	55	0	92	166	46	0	60	192	27	0	10	106	26	0	982
16:00 à 17:00	76	143	55	0	72	194	54	0	61	174	33	0	12	106	30	0	1010
16:15 à 17:15	80	149	52	0	59	182	44	0	58	174	34	0	15	97	36	0	980
16:30 à 17:30	80	153	53	0	55	174	42	0	50	183	35	0	16	99	40	0	980
16:45 à 17:45	66	157	50	0	57	140	27	0	41	168	27	0	18	108	44	0	903
17:00 à 18:00	59	142	42	0	61	102	19	0	32	179	24	0	15	113	46	0	834
camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)																	

rang de l'heure de pointe 17

Projet : N00670A
Ville / Municipalité : Saint-Lambert
Intersection : Ave Victoria / Rue Cartier
Période 1: 06:00 à 09:00
Période 2: à
Période 3: 15:00 à 18:00
Période 4: à

Numéro d'intersection : 5765

Rue approche OUEST : Rue Cartier
Rue approche SUD : Ave Victoria
Rue approche EST : Rue Cartier
Rue approche NORD : Ave Victoria

Date: 2020-09-29
Journée: Mardi
Temps:

Classe 1 : Véhicules légers
Classe 2 : Autobus
Classe 3 : Camions porteurs
Classe 4 : Camions articulés

FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS

1

FACTEUR DE PONDÉRATION :
(EX. RAPPORTER À JEUDI DE NOVEMBRE)

Jour 1
Jour 2
Jour 3
Jour 4

1

1

1

1

DATE

PRÉPARÉ PAR: JCC

2020-10-14

VALIDÉ PAR:

COMPTÉ PAR: caméras

N00674A_victoria_cartier_5765.xlsm
Résumé - Jour 1

2021-05-19

N00674A_victoria_cartier_5765.xlsm
Résumé - Jour 1

2021-05-19

Intersection: Ave Victoria / Rue Cartier				
Projet : N00670A	Date: 29 septembre 2020	Journée: Mardi	Temps:	

	Débits par mouvement - pages de 1 heure																
Véhicules légers	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				Somme
	Ave Victoria				Rue Cartier				Ave Victoria				Rue Cartier				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	0	34	9	0	9	0	8	0	6	84	0	0	0	0	0	0	150
06:15 à 07:15	0	48	11	0	16	0	10	0	6	92	0	0	0	0	0	0	183
06:30 à 07:30	0	66	16	0	15	0	11	0	8	106	0	0	0	0	0	0	222
06:45 à 07:45	0	89	18	0	19	0	17	0	9	138	0	0	0	0	0	0	290
07:00 à 08:00	0	124	30	0	22	0	18	0	9	166	0	0	0	0	0	0	369
07:15 à 08:15	0	135	42	0	22	0	22	0	13	191	0	0	0	0	0	0	425
07:30 à 08:30	0	151	57	0	42	0	41	0	19	222	0	0	0	0	0	0	532
07:45 à 08:45	0	164	62	0	52	0	48	0	25	275	0	0	0	0	0	0	626
08:00 à 09:00	0	199	51	0	56	0	48	0	30	295	0	0	0	0	0	0	679
08:15 à 09:15	0	236	45	0	53	0	46	0	31	322	0	0	0	0	0	0	733
08:30 à 09:30	0	256	31	0	37	0	31	0	32	342	0	0	0	0	0	0	729
08:45 à 09:45	0	282	31	0	35	0	34	0	27	306	0	0	0	0	0	0	715
15:00 à 16:00	0	274	39	0	37	0	32	0	26	294	0	0	0	0	0	0	702
15:15 à 16:15	0	293	44	0	40	0	32	0	23	289	0	0	0	0	0	0	721
15:30 à 16:30	0	304	46	0	40	0	37	0	21	309	0	0	0	0	0	0	757
15:45 à 16:45	0	309	53	0	37	0	32	0	22	327	0	0	0	0	0	0	780
16:00 à 17:00	0	333	66	0	30	0	38	0	20	335	0	0	0	0	0	0	822
16:15 à 17:15	0	332	62	0	38	0	35	0	24	339	0	0	0	0	0	0	830
16:30 à 17:30	0	325	72	0	41	0	33	0	19	308	0	0	0	0	0	0	798
16:45 à 17:45	0	300	62	0	35	0	24	0	17	289	0	0	0	0	0	0	727
17:00 à 18:00	0	261	44	0	37	0	15	0	15	288	0	0	0	0	0	0	660

Autobus	Débits par mouvement - pages de 1 heure																Somme
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Victoria				Rue Cartier				Ave Victoria				Rue Cartier				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	0	5	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	13
06:15 à 07:15	0	8	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	18
06:30 à 07:30	0	8	0	0	0	0	0	0	1	12	0	0	0	0	0	0	21
06:45 à 07:45	0	8	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	22
07:00 à 08:00	0	7	0	0	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	0	0	23
07:15 à 08:15	0	6	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	20
07:30 à 08:30	0	7	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	21
07:45 à 08:45	0	7	0	0	0	0	0	0	1	12	0	0	0	0	0	0	20
08:00 à 09:00	0	7	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	21
08:15 à 09:15	0	5	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	18
08:30 à 09:30	0	4	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	16
08:45 à 09:45	0	2	0	0	1	0	1	0	0	13	0	0	0	0	0	0	17
15:00 à 16:00	0	7	2	0	1	0	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	18
15:15 à 16:15	0	8	2	0	1	0	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	19
15:30 à 16:30	0	9	2	0	1	0	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	19
15:45 à 16:45	0	11	2	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	20
16:00 à 17:00	0	9	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	17
16:15 à 17:15	0	11	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	18
16:30 à 17:30	0	12	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	20
16:45 à 17:45	0	13	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	18
17:00 à 18:00	0	11	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	16

Camions porteurs	Débits par mouvement - plages de 1 heure																Somme
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Victoria				Rue Cartier				Ave Victoria				Rue Cartier				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	Droite	Tout droit	Gauche	Demi-Tour	
06:00 à 07:00	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
06:15 à 07:15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06:30 à 07:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3
06:45 à 07:45	0	0	1	1	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	7
07:00 à 08:00	0	2	1	1	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	10
07:15 à 08:15	0	2	0	1	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0	10
07:30 à 08:30	0	4	0	1	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	10
07:45 à 08:45	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	7
08:00 à 09:00	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5
08:15 à 09:15	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
08:30 à 09:30	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
08:45 à 09:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
15:00 à 16:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
15:15 à 16:15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
15:30 à 16:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	4
15:45 à 16:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
16:00 à 17:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
16:15 à 17:15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	4
16:30 à 17:30	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16:45 à 17:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
17:00 à 18:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2

[illegible]

2021-05-19

% CAMIONS	Débits par direction - pages de 1 heure																PHF global
	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				
	Ave Victoria				Rue Cartier				Ave Victoria				Rue Cartier				
Période	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	Droite	Tout droit	Gauche	TOT	
06:00 à 07:00	0,0%	17,1%	0,0%	14,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	7,7%	0,0%	11,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	59%
06:15 à 07:15	0,0%	17,2%	8,3%	15,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	8,9%	0,0%	11,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	73%
06:30 à 07:30	0,0%	12,0%	5,9%	10,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	10,9%	0,0%	13,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	86%
06:45 à 07:45	0,0%	9,2%	5,3%	9,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	10,4%	0,0%	13,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	71%
07:00 à 08:00	0,0%	6,8%	3,2%	6,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	10,3%	0,0%	12,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66%
07:15 à 08:15	0,0%	5,6%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,8%	8,6%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75%
07:30 à 08:30	0,0%	6,8%	0,0%	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,5%	7,1%	0,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	79%
07:45 à 08:45	0,0%	6,8%	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	4,8%	0,0%	6,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80%
08:00 à 09:00	0,0%	4,8%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%	0,0%	6,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	86%
08:15 à 09:15	0,0%	3,3%	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	93%
08:30 à 09:30	0,0%	2,3%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%	0,0%	4,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	92%
08:45 à 09:45	0,0%	1,1%	0,0%	0,9%	2,8%	0,0%	2,9%	2,8%	0,0%	4,7%	0,0%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	90%
15:00 à 16:00	0,0%	2,8%	4,9%	3,1%	2,6%	0,0%	3,0%	2,8%	0,0%	2,6%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	95%
15:15 à 16:15	0,0%	3,0%	4,0%	3,2%	2,4%	0,0%	3,0%	2,7%	0,0%	2,7%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	97%
15:30 à 16:30	0,0%	2,9%	6,1%	3,3%	2,4%	0,0%	2,6%	2,5%	0,0%	2,8%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	93%
15:45 à 16:45	0,0%	3,4%	5,4%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	94%
16:00 à 17:00	0,0%	2,6%	1,5%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	92%
16:15 à 17:15	0,0%	3,5%	1,6%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	93%
16:30 à 17:30	0,0%	3,8%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	89%
16:45 à 17:45	0,0%	4,5%	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81%
17:00 à 18:00	0,0%	4,4%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	85%
TOT	0,0%	4,3%	1,7%		0,5%	0,0%	0,6%		3,9%	4,3%	0,0%		0,6%	0,0%	0,0%		

[illegible]

18

RRS-02 ANNEXE A – RÉVISION DES MODES DE GESTION AUX INTERSECTIONS (SUITE)

Feux de circulation

JUSTIFICATION DES FEUX DE CIRCULATON

Critères 1, 2 et 3 - Débits de circulation durant 6, 4 et 1 heures

Tome V - Signalisation routière
Normes - Ouvrages routiers, Ministère des Transports du Québec
Abaques 8.5-1 à 8.5-13, Décembre 2005

Fiche 3010 - Critères 1, 2 et 3

Projet : Plan de mobilité durable de Saint-Lambert

Municipalité : Saint-Lambert

Carrefour : Avenue Notre-Dame & Boulevard Desaulnier

Dossier : N00670A

Préparé par : Yves Daryl Mathieu, CPI19 oct. 2020

Vérifié par : Elizabeth Caza, ing. (5074650)10 mars 2021

Caractéristiques du carrefour

Population : 22,490 ≥ 10,000 personnes

Axe principal : Avenue Notre-Dame

Axe secondaire : Boulevard Desaulnier

Nombre de voies : 2 (excluant les baies de virage)

Nombre de voies : 2 (incluant les baies de virage)

Orientation : Nord / Sud

Orientation : Est / Ouest

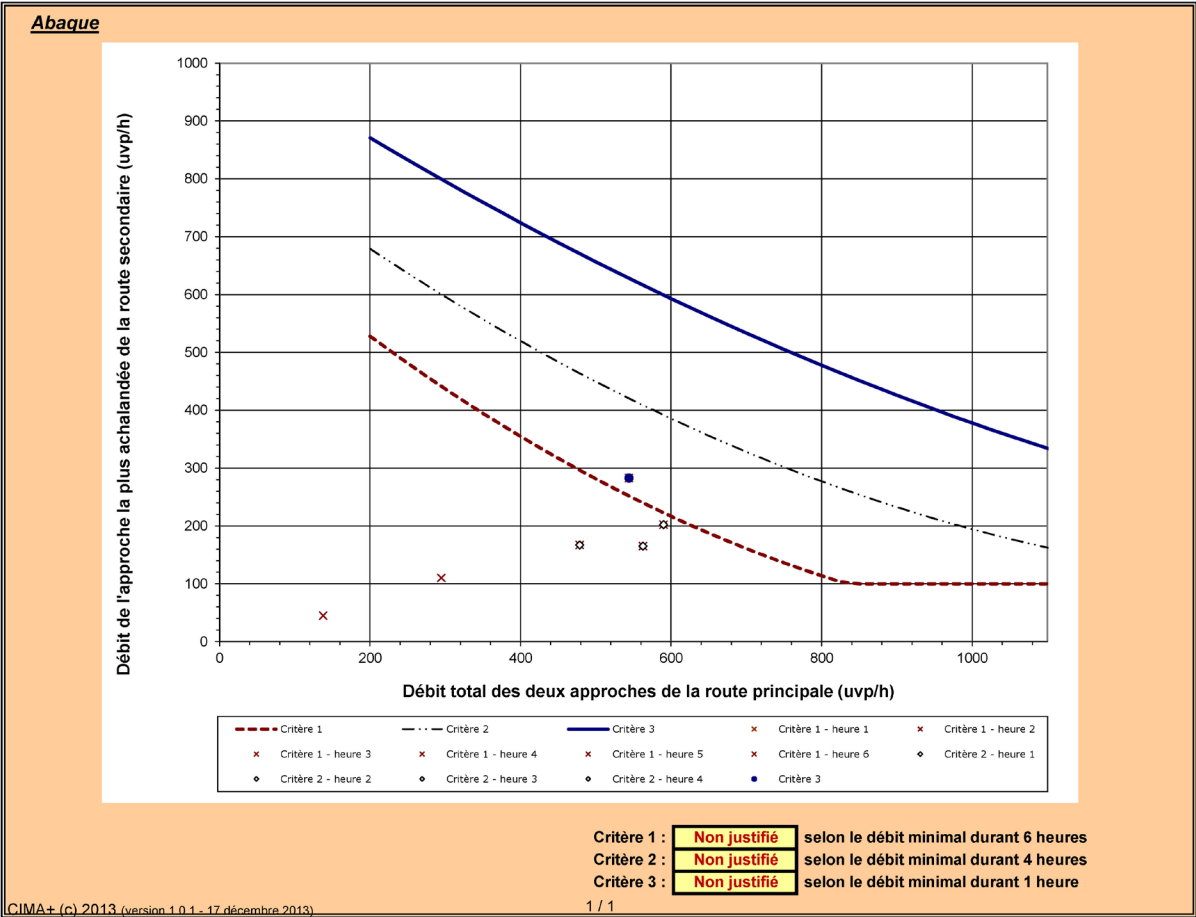
Pente : 0% (Approche nord)

Pente : 0% (Approche sud)

Pente : 0% (Approche est)

Pente : 0% (Approche ouest)

Vitesse affichée : 30 < 70 km/h



Dossier : N00670A

Effectué par : L-C Pesant, CPI (OIQ: #6032738)

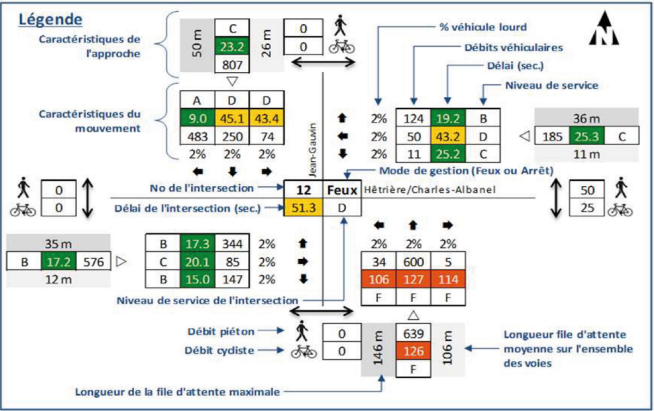
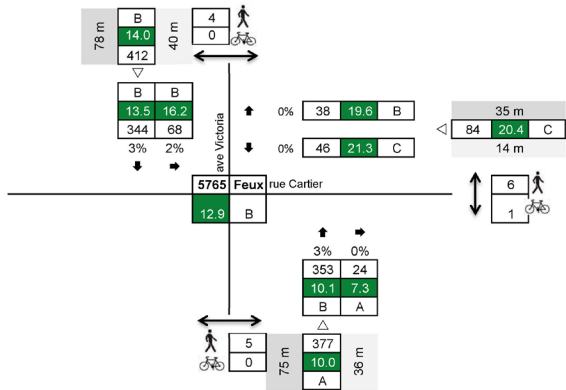
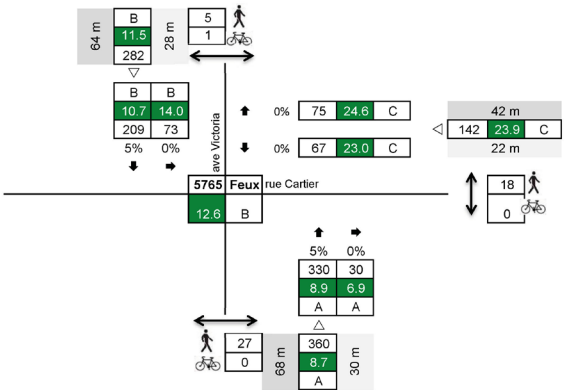
Vérifié par : Elizabeth Caza, ing. (OIQ: #5074650)

Date : 11 mars 2021

Projet : Plan de mobilité durable de Saint-Lambert

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	160	86	74
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	51	28	23
Transport actif:	24	13	11
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :		520		
Référence :		Trip Generation Handbook 10th Edition		
Land Use :		Elementary School		
Commerce :		École Rabeau		
Période :		Pointe AM des rues adjacentes, une heure entre 7h00 et 9h00		
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
350	Étudiants	0.67	54%	46%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	235	127	108
Échange	0%	0	0	0
TC	22%	51	28	23
Transport Actif	10%	24	13	11
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	68%	160	86	74

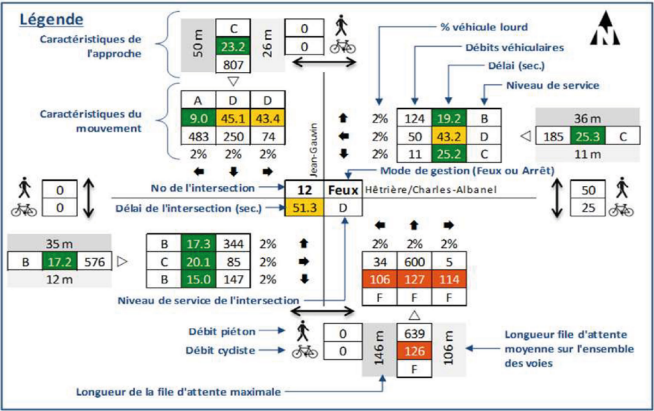


PMD SAINT-LAMBERT
AGRANDISSEMENT ÉCOLE RABEAU

CONDITION DE CIRCULATION
HEURE DE POINTE DU MATIN
8H00-9H00
SITUATION ANTICIPÉE

FIGURE 1

CIM+
N00670A
MARS 2021



PMD SAINT-LAMBERT
AGRANDISSEMENT ÉCOLE RABEAU

CONDITION DE CIRCULATION
HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI
16H15-17H15
SITUATION ANTICIPÉE

FIGURE 2

CIM+
N00670A
MARS 2021



RRS-03

VITESSE



MAÎTRE D’OUVRAGE

Ville de Saint-Lambert

PARTENAIRES

S.O.

LIEUX D’IMPLANTATION

L’ensemble du territoire de Saint-Lambert

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Assurer le respect des limites de vitesse

INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de plaintes citoyennes reçues en lien avec le respect des limites de vitesse

Nombre de relevés de vitesse réalisés

Nombre d’interventions réalisées pour assurer le respect des limites de vitesse

FICHES LIÉES

SQV-04

Sécurité de tous les usagers de la route

SE-01

Tous types d’usagers

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Effectuer des relevés de vitesse et identifier les rues requérant des interventions

La Ville de Saint-Lambert réalisera des relevés de vitesse sur une base régulière sur son territoire afin d’identifier les rues présentant des problématiques de vitesse et requérant des interventions de sensibilisation ou physiques. Le différentiel entre les vitesses pratiquées et la limite de vitesse affichée permettra de conclure quant au besoin d’intervention.

Intervention en fonction des vitesses pratiquées

Vitesse affichée	30 km/h	40-50 km/h	Intervention
Différentiel entre les vitesses pratiquées ¹ et affichées	5 km/h et moins	8 km/h et moins	Aucune intervention
	6-9 km/h	9-14 km/h	Intervention de sensibilisation
	10 km/h et plus	15 km/h et plus	Intervention physique

¹ Centile 85 des vitesses pratiquées par les conducteurs

Source : MTQ, Traitement : CIMA+

Selon les analyses réalisées dans le cadre du PMD, les axes suivants sont sujets à des vitesses pratiquées plus élevées que la limite de vitesse affichée :

- Avenue Victoria (intervention de sensibilisation);
- Avenue des Ardennes (intervention de sensibilisation);
- Avenue d’Irvine (intervention physique);
- Avenue Edison (intervention physique);
- Rue Saint-Thomas (intervention de sensibilisation);
- Avenue Alexandra (intervention de sensibilisation);
- Avenue Hickson (intervention de sensibilisation);

- Rue Reid (intervention physique);
- Rue Upper-Edison (interventions physiques et de sensibilisation)
- Avenue Notre-Dame (intervention physique);
- Avenue Pine (intervention physique);
- Rue Logan (intervention de sensibilisation);
- Avenue de Brixton (intervention de sensibilisation).

En concordance avec l’intervention n° 5 de la fiche SQV-04 – Sécurité de tous les usagers de la route, les interventions de sensibilisation peuvent, par exemple, référer à une augmentation de la surveillance policière ou encore la mise en place d’un radar pédagogique, tandis que les interventions physiques réfèrent plutôt à une mesure de modération impliquant une déviation verticale, une déviation horizontale ou encore un rétrécissement de la route. Une collaboration avec le RTL est à envisager pour la réalisation d’activités de sensibilisation.

Coût global prévisionnel : 💰💰

Priorisation : 🕒

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- MTQ (2015). *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, Guide à l’intention des municipalités*, 62 pages.



RRS-04

RÉSEAU DE CAMIONNAGE



MAÎTRE D'OUVRAGE
• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES
• MTQ • Agglomération de Longueuil
LIEUX D'IMPLANTATION
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
• Assurer une gestion efficace des véhicules lourds sur le territoire • Limiter la circulation des véhicules lourds sur le réseau local • Limiter les nuisances sonores et l'émission de GES
INDICATEURS DE SUIVI
• S.O.

FICHES LIÉES
SE-01 Tous types d'utilisateurs
RRS-01 Hiérarchie routière

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Mettre à jour le réseau de camionnage

Le réseau de camionnage assure la mobilité des biens sur le territoire de Saint-Lambert. Il a pour principal objectif de diriger les véhicules lourds vers les axes routiers les plus appropriés à leur circulation (autoroutes, artères et collectrices) et ainsi permettre une gestion plus aisée de leur circulation sur le territoire.

La révision du réseau de camionnage permet de l'adapter à la réalité actuelle de la municipalité, notamment en fonction des projets de redéveloppement résidentiels et commerciaux ainsi que de la révision de la hiérarchie routière. La carte illustrant la révision du réseau de camionnage ainsi que la signalisation à préconiser est disponible à l'annexe A de la présente fiche. Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- Permission du transit de véhicules lourds sur la rue Riverside exclusivement au niveau du tronçon localisé entre les bretelles de la sortie 78 de l'A-20/R-132 et la rue Notre-Dame;
- Interdiction du transit de véhicules lourds dans l'axe de la rue Saint-Georges et de l'avenue Saint-Charles due à la modification du zonage dans le secteur;
- Bonification de la signalisation de danger due aux viaducs Victoria et Prince-Arthur présentant un dégagement vertical limité.

Notons qu'à long terme, si le viaduc Victoria vient à être reconstruit (se référer à l'intervention n° 2 de la fiche SQV-03 – *Sécurité des déplacements actifs*), il serait intéressant de permettre le camionnage sur l'avenue Victoria au nord de la R-112.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Assurer une planification intégrée du réseau de camionnage en amont des projets de redéveloppement

Le réseau de camionnage doit faire l'objet d'une mise à jour selon l'évolution de l'espace urbain et les projets de redéveloppement. Pour assurer une gestion adéquate de la circulation des véhicules lourds sur son territoire et une meilleure cohabitation entre les usagers de tous les modes, la Ville de Saint-Lambert réalisera une planification intégrée du réseau de camionnage en amont des projets de redéveloppement.

Par exemple, en concordance avec l'intervention n° 1 de la présente fiche, la modification éventuelle du zonage des terrains localisés entre l'avenue Saint-Charles et la voie ferrée éliminerait le besoin de desserte de l'avenue Saint-Charles par le réseau de camionnage.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- Ville de Montréal (s.d.). Colibri, projet de livraison urbaine écologique, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,97041588&_dad=portal&_schema=PORTAL

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Assurer une concordance entre le réseau de camionnage prévu par la Ville et les indications mises en place sur le réseau routier

Le respect du réseau de camionnage par les usagers des véhicules lourds nécessite une signalisation adéquate sur le terrain. La Ville de Saint-Lambert ajustera donc les indications présentes sur son territoire afin qu’elles concordent au réseau de camionnage révisé, tel que présenté à l’annexe A de la présente fiche. Elle adaptera la signalisation à chaque mise à jour du réseau de camionnage.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

4. Étudier l’opportunité d’aménager un point de transbordement de marchandises pour le dernier kilomètre

Le « dernier kilomètre » correspond à l’étape finale du processus de livraison des marchandises au lieu de destination indiqué par le client. Actuellement, l’ensemble des transporteurs utilisent leurs propres véhicules jusqu’à destination, ce qui engendre :

- Une circulation accrue de véhicules lourds;
- Un plus grand nombre de kilomètres parcourus et donc de GES émis.

L’aménagement d’un point de transbordement permettra de concentrer les livraisons de véhicules lourds à un point précis. Par la suite, les livraisons au dernier kilomètre seraient réalisées par des véhicules de plus petite taille ayant un impact limité sur le réseau local. Un mode de transport plus écologique pourrait aussi être envisagé : vélo cargo, camion électrique, etc. Par exemple, la Ville de Montréal réalise actuellement le projet pilote Colibri, soit un projet de livraison urbaine écologique à l’aide de vélos cargos électriques.

La Ville de Saint-Lambert évaluera, avec les commerces et entreprises de la municipalité, l’opportunité d’aménager un point de transbordement de marchandises pour le dernier kilomètre sur son territoire et localiser l’emplacement optimal de ce point de transbordement.

Coût global prévisionnel : 

Priorisation : 





RRS-05

MODES ÉLECTRIQUES



MAÎTRE D'OUVRAGE	
• Ville de Saint-Lambert	
PARTENAIRES	
• Circuit électrique • FLO • Entreprises et commerces • Établissements institutionnels	
LIEUX D'IMPLANTATION	
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert	
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	
• Sensibiliser les citoyens à l'achat de voiture électrique	
INDICATEURS DE SUIVI	
• Nombre de bornes de recharge électriques sur les domaines public et privé • Proportion des voitures électriques sur le parc automobile de Saint-Lambert	
FICHES LIÉES	
AT-02	Aménagement des réseaux de déplacement
TCA-06	Intermodalité
SE-01	Tous types d'utilisateurs
SE-04	Employeurs et entreprises
RRS-06	Stationnement

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Installer des bornes de recharge dans les stationnements du domaine public

Les deux principaux réseaux de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le domaine public au Québec sont le Circuit Électrique ainsi que FLO. Un partenariat entre ces deux réseaux permet à leurs membres d'avoir accès aux bornes de chaque réseau, leur rendant l'offre plus simple et attractive.

La présence d'un nombre suffisant de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le domaine public permet aux propriétaires de planifier plus aisément leurs déplacements et donc, de favoriser l'utilisation des véhicules électriques. La facilité d'utiliser un véhicule électrique dans ses déplacements quotidiens incite au transfert modal des véhicules à essence vers les véhicules électriques.

En partenariat avec le Circuit électrique et FLO, la Ville de Saint-Lambert évaluera le besoin en bornes de recharge pour véhicules électriques et bonifiera son offre à des endroits stratégiques sur son territoire, notamment à proximité des pôles générateurs de déplacements et des infrastructures publiques, tels que la rue Victoria (centre-ville), les établissements scolaires ou encore le parc de la Voie maritime. Pour le stationnement sur rue, une attention particulière sera portée afin d'assurer un dégagement suffisant entre les bornes de recharge et les arrêts d'autobus.

Coût global prévisionnel :  

Priorisation : 

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- AVÉQ (s.d.) Réseaux de bornes publiques, <https://www.aveq.ca/reacuteseaux-de-bornes.html>
- Circuit électrique (s.d.). Le Circuit électrique, <https://lecircuitelectrique.com/fr/>
- FLO (s.d.), FLO, <https://www.flo.com/fr-CA/>



RRS-06

STATIONNEMENT



Source : Ville de Saint-Lambert

MAÎTRE D'OUVRAGE
• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES
• S.O.
LIEUX D'IMPLANTATION
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
- Assurer un équilibre entre l'offre et la demande en stationnement au centre-ville - Assurer une meilleure compréhension de la signalisation de stationnement - Réduire les îlots de chaleur générés par les stationnements
INDICATEURS DE SUIVI
- Nombre de places sur rue offertes - Taux d'utilisation du stationnement sur rue et hors rue - Nombre de stationnements où des îlots de fraîcheur ont été aménagés

FICHES LIÉES
TCA-01 Bonification de l'offre en autobus
TCA-05 Modes alternatifs à l'auto solo
SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
SE-01 Tous types d'usagers
RRS-07 Signalisation

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Assurer un meilleur équilibre entre l'offre et la demande en stationnement au centre-ville

Le centre-ville de Saint-Lambert est associé à une forte demande en stationnement. Afin d'assurer un meilleur équilibre entre l'offre et la demande en stationnement dans le secteur, la Ville mettra en place les mesures suivantes :

- Marquer les cases de stationnement sur rue selon les normes au niveau des axes où elles ne le sont pas actuellement pour éviter le stationnement illégal et assurer une meilleure utilisation des places offertes;
- Réviser le marquage existant selon les normes pour maximiser le nombre de places offertes sur les axes où les cases de stationnements sont actuellement marquées. Par exemple, le dégagement de 5 m est seulement requis de part et d'autre d'une intersection, d'un passage pour piétons ou pour cyclistes ou encore d'un passage à niveau;
- Installer des panneaux signalant le début et la fin des zones de stationnement;
- Planter des installations, telles que des avancées de trottoir ou des stationnements pour vélos, sur les zones hachurées pour limiter le stationnement illégal, en concordance avec l'intervention n° 3 de la fiche SQV-03 – Sécurité des déplacements actifs;
- Ajouter des parcomètres dans les zones où le stationnement est permis pour une durée maximale de 2 h qui serait applicable à tous, sauf aux détenteurs de vignettes;
- Mettre en place un système de jalonnement dynamique au niveau des stationnements hors rue avec indication du nombre de places disponibles afin de maximiser leur utilisation et ainsi réduire le transit véhiculaire associé à la recherche d'une place de stationnement;
- Assurer une cohérence entre la tarification des places de stationnement sur rue et hors rue afin d'éviter la migration des utilisateurs vers l'une ou l'autre des offres;
- Accroître la surveillance policière liée au stationnement pour assurer le respect de la réglementation et envisager le remorquage des véhicules stationnés illégalement au besoin.



Source : Cerema

Les recommandations émises sont basées sur les relevés de stationnement réalisés au centre-ville de Saint-Lambert dans le cadre du PMD, avant la pandémie de COVID-19. En complément, la Ville réalisera une analyse de l'offre et des besoins en termes de cases de stationnement pour personnes handicapées.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- Ville de Chambly (s.d.) Alertes pour les opérations de déneigement de nuit par message texte seulement (SMS), <https://www.ville.chambly.qc.ca/alertes/alertes-pour-les-operations-de-deneigement-de-nuit/>
- MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.
- CRE-Montréal, CREDDO (2019). Guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable, Pratiques d'aménagement et réglementations municipales des aires de stationnement en surface au Québec, https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2019-08-15_stationnement_ecoresponsable_guide_creddo.pdf

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

2. Réviser la réglementation de stationnement pour la période hivernale

Actuellement, le stationnement sur rue est interdit entre minuit et 5 h 30 en période hivernale, soit du 1^{er} décembre au 31 mars. La Ville de Saint-Lambert évaluera la possibilité d’interdire le stationnement sur rue exclusivement lors des périodes de déneigement afin de maximiser l’offre en stationnement sur son territoire pour les citoyens n’ayant pas accès à un stationnement privé.

Par exemple, la Ville de Chambly propose un service d’avertissement par message texte (SMS) afin d’informer les citoyens des opérations de déneigement de nuit. Un tel service pourrait être envisagé par la Ville de Saint-Lambert.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

3. Réviser et uniformiser la signalisation de stationnement conformément aux normes du MTQ

Afin d’assurer une meilleure compréhension de la part des usagers, la Ville de Saint-Lambert révisera et uniformisera la signalisation de stationnement conformément aux normes du MTQ sur l’ensemble du territoire de la municipalité.

La signalisation permet notamment de réglementer :

- L’autorisation ou l’interdiction de stationnement à des endroits précis, incluant aux abords des arrêts d’autobus;
- Les catégories de véhicules visées;
- La durée en minutes ou en heures dans le cas de l’autorisation de stationnement;
- Les heures de la journée, les jours de la semaine et les mois de l’année où la réglementation est applicable;
- Les exceptions à la réglementation;
- L’étendue de la zone d’application de la réglementation.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

4. Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements publics et privés

Les espaces réservés au stationnement, dont la surface est minéralisée, favorisent une augmentation considérable de la température dans leur secteur. Pour pallier ce phénomène, la Ville de Saint-Lambert aménagera des îlots de fraîcheur dans les stationnements publics et encouragera cette même action auprès des propriétaires de stationnements privés en concordance avec l’intervention n° 7 de la fiche AT-02 – Aménagement des réseaux de déplacements. Les mesures considérées peuvent inclure :

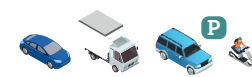
- La plantation d’arbres à grande canopée;
- L’aménagement d’espaces verts;
- Des revêtements de sols clairs et perméables;
- Etc.

Outre la diminution de la température de l’air et des GES, la mise en place d’îlots de fraîcheur et, plus globalement, l’augmentation de la quantité de végétation en ville procurent plusieurs avantages, tels que :

- Ombrager la ville et la protéger du rayonnement solaire;
- Filtrer les polluants atmosphériques, et parfois certains contaminants du sol;
- Limiter la propagation du bruit;
- Contribuer au bien-être des habitants;
- Augmenter la valeur foncière des propriétés.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :



RRS-07

SIGNALISATION



MAÎTRE D'OUVRAGE
• Ville de Saint-Lambert
PARTENAIRES
• S.O.
LIEUX D'IMPLANTATION
• L'ensemble du territoire de Saint-Lambert
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
• Assurer une meilleure compréhension et le respect de la signalisation routière et municipale
INDICATEURS DE SUIVI
• S.O.

FICHES LIÉES
SE-01 Tous types d'usagers
RRS-06 Stationnement

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Assurer un suivi et une mise à jour de la base de données de la signalisation routière

La Ville de Saint-Lambert assurera le suivi régulier et la mise à jour de sa base de données en lien avec la signalisation routière sur son territoire. Cette base de données représente un intrant essentiel pour plusieurs analyses en lien avec la mobilité. Elle permet notamment d'identifier les lacunes ou non-conformités aux normes du MTQ et de cibler les actions qui en découlent. Ainsi, la Ville ajustera la base de données à chaque ajout ou remplacement de panneaux sur son territoire. Elle bonifiera aussi la base de données en lien avec l'état des panneaux pour s'assurer de la conformité et de la visibilité de la signalisation sur le terrain.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : C

2. Ajuster la signalisation conformément aux normes du MTQ

En concordance avec l'intervention n° 1 de la présente fiche, la Ville de Saint-Lambert utilisera la base de données mise à jour afin d'assurer la mise aux normes de la signalisation routière sur l'ensemble de son territoire. Elle portera notamment une attention particulière aux enjeux soulevés dans le cadre du PMD, tels que :

- La présence de signalisation derrière certains panneaux « Arrêt » cachant la forme octogonale de ce dernier;
- L'absence du panonceau approprié montrant des panneaux « Arrêt » à toutes les approches à certaines intersections gérées de cette façon;
- La présence de panneaux de catégorie différente (prescription, danger, travaux) sur un même support;
- Une signalisation et un marquage discordants quant à la présence d'une traverse piétonne à certains endroits, ce qui représente un enjeu important pour la sécurité des piétons;
- Etc.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : C

MISE EN GARDE

- S.O.

RÉFÉRENCES

- MTQ (2020). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.
- INLB et Société Logique (2003). Critères d'accessibilité répondant aux besoins des personnes ayant une déficience visuelle, Fiche technique 6 – Signalisation, <http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/FicheTechnique-6-Signalisation.pdf>

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

3. Réaliser un relevé complet de la signalisation municipale

En complément à la base de données de la signalisation routière (intervention n° 1 de la présente fiche), la Ville de Saint-Lambert réalisera un relevé complet de la signalisation municipale sur son territoire.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : 

4. Uniformiser la signalisation municipale

La signalisation municipale permet à la population de reconnaître, au premier regard, les infrastructures appartenant à la Ville, notamment les bâtiments ou aménagements à vocation culturelle, récréotouristique ou administrative, ou encore les trajets pour s’y destiner. Une uniformité de la signalisation permet une meilleure compréhension et une image harmonieuse.

Actuellement, la Ville de Saint-Lambert possède une charte graphique particulière pour identifier les infrastructures municipales et les trajets pour s’y rendre. Elle s’assurera que cette charte réponde aux critères d’accessibilité répondant aux besoins des PDV et adaptera la signalisation présente sur son territoire afin de remplacer les panneaux non conformes.

Une attention particulière sera aussi portée au positionnement de la signalisation afin d’assurer qu’elle n’entrave pas les cheminements piétonniers.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : 



9. Synthèse des actions ciblées

Le plan d'action 2035 prévoit des interventions générales et d'autres plus précises. Le tableau 9.1 présente la synthèse des interventions ciblées.

Il est à noter que l'élaboration d'un PMD est un exercice de planification. De ce fait, des études plus précises sont généralement nécessaires à la mise en place d'interventions ciblées. Certaines interventions sont listées dans le tableau selon un ordre de préséance. Ce dernier doit être respecté afin de réaliser les actions les plus adéquates en lien avec l'enjeu identifié.

Tableau 9.1 : Actions ciblées

 Enjeu	 Lieux / Établissements ciblés	 Interventions	 Coût approximatif	 Référence au plan d'action	
				Fiche	Intervention
 Sécurité des écoliers	- École Préville - École Rabeau - Saint-Lambert Elementary School - École des Saints-Anges - École Reach	1.1.1 Réaliser un plan de déplacement scolaire et de stationnements vélo.	10 000 \$ par plan (un plan par établissement scolaire)	SQV-01	1
		1.1.2 Appliquer les recommandations du plan, incluant la réalisation de plans et devis au préalable.	Variable en fonction des recommandations		
	- École Préville - École Rabeau - Saint-Lambert Elementary School - École des Saints-Anges - École Reach	1.2.1 Réaliser une étude de justification/bonification des corridors scolaires.	10 000 \$ par étude	SQV-01	2
		1.2.2 Développer une signature particulière pour les corridors scolaires, pouvant inclure : - De la signalisation; - Du marquage; - Des mesures de modération de la vitesse et de la circulation.	Variable en fonction de la signature scolaire développée		
		1.2.3 Justifier, sur une base annuelle, les brigadiers scolaires aux intersections.	N.D. Réalisé par la Ville et le Service de police		
		1.2.4 Implanter de nouveaux brigadiers scolaires, selon les résultats de la justification.	30 000 \$ annuellement par brigadier		
		1.2.5 Mettre à jour le réseau de corridors scolaires selon la signature développée (signalisation, marquage et mesures physiques), incluant la réalisation de plans et devis au préalable.	Variable en fonction de la signature scolaire développée		
		1.2.6 Former une brigade scolaire.	Gratuit		
	- École Préville : - Rue du Poitou - Avenue d'Alsace	1.3.1 Réaliser un projet pilote de rues-écoles, impliquant la mise en place de : - Barrières physiques temporaires pour détourner la circulation; - Signalisation; - Campagne de promotion et de sensibilisation auprès des citoyens, des écoliers, des parents et des employés.	7 500 \$	SQV-01	4
		1.3.2 Évaluer les impacts du projet pilote de rues-écoles pour déterminer si cette mesure devrait devenir ou non permanente.	10 000 \$		
 Sécurité des aînés	- Résidence Jardins Intérieurs - Serenity Gardens Residence - Jardins Héritage - Les Écluses Saint-Lambert – CHSLD Argyle - Le Castel - Carrefour Victoria - CHSLD Valeo - CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf	2.1.1 Réaliser une étude en collaboration avec la société Logique et l'Institut Nazareth et Louis-Braille pour cibler les enjeux de sécurité et mesures de mitigation à préconiser le long des trajets des PMR et des aînés. Afin de bien représenter les besoins et attentes de ces cohortes vulnérables, il importe de mettre en place une démarche participative (sondage, consultation virtuelle, etc.).	Au moins 15 000 \$ par étude	SQV-02	1
		2.1.2 Appliquer les recommandations formulées, incluant la réalisation de plans et devis au préalable. Les recommandations peuvent possiblement inclure l'implantation de : - Mobilier urbain; - Bateaux pavés; - Plaques podotactiles; - Signalisation; - Campagnes de promotion et de sensibilisation quant aux parcours optimisés; - Etc.	Variable en fonction des recommandations retenues pour chaque parcours identifié		

Tableau 9.1 : Actions ciblées (suite)

 Enjeu	 Lieux / Établissements ciblés	 Interventions	 Coût approximatif	 Référence au plan d'action	
				Fiche	Intervention
 Sécurité des déplacements actifs	• Intersection de l'avenue Victoria et de la rue Green • Intersection de l'avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur	3.1.1 Réaliser une étude visant à réviser la géométrie de l'intersection pour mitiger les problématiques de sécurité observées.	Au moins 15 000 \$ par étude	SQV-03	
		3.1.2 Réaliser les travaux associés aux recommandations retenues, incluant la réalisation de plans et devis au préalable.	Variable en fonction des recommandations		
	• Intersection de la R-112 avec la rue d'Arran	3.2.1 Réaliser une étude pour sécuriser la traversée en deux temps de la R-112 par les piétons.	Au moins 15 000 \$ par étude		
		3.2.2 Réaliser les travaux associés aux recommandations retenues, incluant la réalisation de plans et devis au préalable.	Variable en fonction des recommandations		
	Intersections de la R-112 avec : • La rue du Prince-Arthur • Le boulevard Queen • La rue d'Arran • L'avenue Victoria	Réviser la programmation des feux de circulation, incluant : • La cueillette des données, excluant les relevés terrain (contrôleur, comptages); 3.3.1 • Les analyses techniques; • La mise à jour des fiches de programmation; • L'émission d'une note technique; • La coordination avec les différentes parties prenantes (MTQ, Ville, etc.).	20 000 \$ pour l'axe (4 intersections gérées par des feux de circulation)		
	• Viaduc Prince-Arthur • Viaduc Victoria	3.4.1 Communiquer avec le CN pour connaître la durée de vie du viaduc.	Gratuit		
		3.4.2 Réaliser une étude complète de sécurité.	Au moins 15 000 \$ par étude		
		Implanter les recommandations de l'étude de sécurité, incluant la réalisation de plans et devis au préalable. À court terme, possiblement : • Maintien de la chaussée désignée; • Bonification de l'éclairage; • Bonification de la signalisation : 3.4.3 - Ajout de panneaux « Chaussée désignée » aux intersections de la rue du Prince-Arthur avec les avenues Saint-Denis et Saint-Laurent; - Ajout de panneaux « Chaussée rétrécie » au niveau du viaduc.	60 000 \$		
		À long terme, possiblement : • Aménagement d'un tunnel ou d'une passerelle pour modes actifs; • Élargissement du passage à niveau.	2 M\$		
	Boulevard Queen	3.5.1 Aménager un lien cyclable séparé visuellement ou physiquement des voies de circulation.	10 \$ par mètre linéaire de marquage pour des bandes cyclables unidirectionnelles 300 \$ par mètre linéaire de piste cyclable bidirectionnelle (largeur de 3 m, incluant la construction de la chaussée)		
	Carrefour giratoire à l'intersection du boulevard Simard et de la rue Riverside	3.6.1 Assurer une meilleure visibilité des traverses piétonnes, possiblement par la mise en place de signalisation en porte-à-faux aux approches du giratoire	8 000 \$ par porte-à-faux avec panneau standard 17 000 \$ par porte-à-faux avec panneau clignotant		
	Intersection du boulevard Desaulniers et de l'avenue Notre-Dame	3.7.1 Assurer une meilleure visibilité des piétons, possiblement par l'aménagement d'avancées de trottoir.	200 \$/m² de trottoir		

Tableau 9.1 : Actions ciblées (suite)

 Enjeu	 Lieux / Établissements ciblés	 Interventions	 Coût approximatif	 Référence au plan d'action	
				Fiche	Intervention
 Vitesse	• Avenue Notre-Dame • Avenue Pine • Rue Upper-Edison • Rue Reid • Avenue Edison • Avenue Irvine	Relever et analyser les données visant à justifier l'implantation de la (des) mesure(s) de modération : • Relevés de vitesse; 4.1.1 • Débits de circulation; • Données de collisions; • Configuration de l'axe et type de circulation empruntant l'axe; • Etc.	Au moins 15 000 \$ par site (incluant les relevés et l'analyse de justification)	RRS-03	1
		Implanter une (des) mesure(s) physique(s) de modération de la vitesse, selon les résultats des relevés réalisés, incluant la réalisation de plans et devis au préalable. Les mesures potentielles sont : • Un passage pour piétons surélevé; • Une intersection surélevée; • Des coussins; 4.1.2 • Un dos d'âne allongé; • Un plateau ralentisseur; • Une chicane; • Un îlot circulaire / bouton de circulation / mini giratoire; • Un régime routier; • Une fermeture de voie dans une direction.	Jusqu'à 16 000 \$ par mesure		
		Relever et analyser les données, suite à l'implantation de la (des) mesure(s) de modération, pour évaluer son (leur) efficacité. Plus précisément, les relevés pouvant être réalisés sont : 4.1.3 • Comptage de circulation; • Relevés de vitesse; • Sondage de satisfaction auprès de la population; • Etc.	Au moins 15 000 \$ par site (incluant les relevés et l'évaluation des données)		
	• Avenue de Brixton • Avenue Hickson • Avenue Alexandra • Rue Saint-Thomas • Avenue Victoria	Relever et analyser les données visant à justifier l'implantation de la (des) mesure(s) de modération : • Relevés de vitesse; 4.2.1 • Débits de circulation; • Données de collisions; • Configuration de l'axe et type de circulation empruntant l'axe; • Etc.	Au moins 15 000 \$ par site (incluant les relevés et l'étude de justification)		
		Implanter une (des) mesure(s) de sensibilisation, selon les résultats des relevés réalisés, incluant la réalisation de plans et devis au préalable. Les mesures potentielles sont : 4.2.2 • Inscription sur la chaussée; • Dispositif d'affichage de la vitesse; • Panneau activé par les véhicules (PAV).	Jusqu'à 7 500 \$ par mesure		
		Relever et analyser les données, suite à l'implantation de la (des) mesure(s) de modération pour en évaluer son (leur) efficacité. Plus précisément, les relevés pouvant être réalisés sont : 4.2.3 • Comptage de circulation; • Relevés de vitesse; • Sondage de satisfaction auprès de la population; • Etc.	Au moins 15 000 \$ par site (incluant les relevés e l'évaluation des données)		

Tableau 9.1 : Actions ciblées (suite)

 Enjeu	 Lieux / Établissements ciblés	 Interventions	 Coût approximatif	 Référence au plan d'action	
				Fiche	Intervention
 Transit	- Avenue Notre-Dame - Rue Upper-Edison - Avenue Oak - Rue Mercier - Avenue Saint-Charles	Relever et analyser les données visant à justifier l'implantation de la (des) mesure(s) de modération : - Relevés de vitesse; - Débits de circulation; - Données de collisions; - Configuration de l'axe et type de circulation empruntant l'axe; - Etc.	Au moins 15 000 \$ par site (incluant les relevés et l'analyse de justification)	RRS-02	4
		Implanter une (des) mesure(s) de modération de la circulation, selon les résultats des relevés réalisés, incluant la réalisation de plans et devis au préalable. Les mesures potentielles sont : - Des coussins; - Un dos d'âne allongé; - Un plateau ralentisseur; - Une chicane; - Un îlot circulaire / bouton de circulation / mini giratoire.	Jusqu'à 16 000 \$ par mesure		
		Relever et analyser les données, suite à l'implantation de la (des) mesure(s) de modération pour évaluer son (leur) efficacité. Plus précisément, les relevés pouvant être réalisés sont : - Relevés de vitesse; - Débits de circulation; - Données de collisions; - Configuration de l'axe et type de circulation empruntant l'axe; - Etc.	Au moins 15 000 \$ par site (incluant les relevés et l'évaluation des données)		
 Offre en infrastructures piétonnes	- Avenue de la Moselle - Avenue de la Gironde - Rue du Dauphiné - Rue de Lorraine - Rue du Jura - Rue des Landes - Rue du Limousin - Avenue des Pyrénées - Rue de la Bourgogne - Rue de Savoie - Rue du Poitou - Rue de Gascogne - Avenue d'Alsace - Rue du Languedoc - Avenue de Normandie - Avenue de Picardie - Avenue du Béarn - Rue de Charente - Rue Cartier - Rue du Curé Rabeau - Rue Terroux - Avenue Achin	6.1.1 Aménager un trottoir d'un côté de l'axe.	200 \$/m² de trottoir	TA-01	2
	R-112	6.2.1 Aménager des trottoirs des deux côtés de l'axe.			
	Rue Mercier	6.3.1 Aménager un second trottoir sur l'axe.			
	Avenue de Navarre	6.4.1 Éliminer un trottoir d'un côté de l'axe.	50 \$/m² de trottoir		

Tableau 9.1 : Actions ciblées (suite)

 Enjeu	 Lieux / Établissements ciblés	 Interventions	 Coût approximatif	 Référence au plan d'action	
				Fiche	Intervention
 Offre en infrastructures piétonnes (suite)	• Avenue Victoria, au centre-ville	6.5.1 Réaliser une étude de circulation en lien avec la déviation des débits véhiculaires due au projet de rue piétonne (mise à sens unique de l'axe).	20 000 \$	TA-02	5
		6.5.2 Réaliser une consultation publique.	5 000\$		
		6.5.3 Réaliser un projet pilote de piétonnisation de l'avenue Victoria au centre-ville, incluant : • Mesures physiques pour bien délimiter la zone; • Signalisation; • Campagne de promotion et de sensibilisation auprès des citoyens.	7 500 \$		
		6.5.4 Évaluer les impacts du projet pilote de rue piétonne pour déterminer si cette mesure devrait devenir ou non permanente.	10 000 \$		
	• Rue d'un secteur résidentiel avec concentration importante d'enfants où une demande a été formulée par les citoyens	6.6.1 Réaliser un projet pilote visant à permettre et favoriser le jeu libre dans la rue à certains endroits et à certaines conditions, impliquant la mise en place de : • Barrières physiques temporaires pour détourner la circulation; • Signalisation; • Campagne de promotion et de sensibilisation auprès des citoyens, des écoliers, des parents et des employés.	7 500 \$		6
		6.6.2 Évaluer les impacts du projet pilote de jeu libre dans la rue pour déterminer si cette mesure devrait devenir ou non permanente.	10 000 \$		
 Offre en infrastructures cyclables	• Rue de Bourgogne • Avenue d'Alsace • Rue de Gascogne • Avenue du Béarn • Avenue de Bolton • Avenue Casgrain • Avenue Irvine • Avenue Hall • Rue Boissy • Rue Saint-Thomas • Boulevard Houde • Avenue Wickham • Rue d'Arran • Avenue Rivermere • Rue du Prince-Arthur • Boulevard de l'Union • Rue Upper-Edison • Rue du Curé Rabeau • Avenue Saint-Denis • Rue Horsfall • Avenue Notre-Dame • Rue Mercier • Avenue Oak • Avenue Saint-Charles • Avenue Pine • Avenue de Brixton • Rue Saint-Georges • Parc de la Coulée Verte	7.1.1 Aménager un lien cyclable selon la typologie la plus adéquate, possiblement : • Une chaussée désignée; • Des bandes cyclables unidirectionnelles; • Une piste cyclable sur rue; • Une piste cyclable en site propre.	750 \$ par intersection traversée d'une chaussée désignée 10 \$ par mètre linéaire de marquage pour des bandes cyclables unidirectionnelles 300 \$ par mètre linéaire de piste cyclable bidirectionnelle (largeur de 3 m, incluant la construction de la chaussée)	TA-03	2
	• Rue du Dauphiné • Avenue du Béarn • Rue de Savoie • Boulevard Queen • Avenue de Stanley • Rue du Prince-Arthur • Avenue Étienne-Trudeau	7.2.1 Réviser la typologie cyclable pour y aménager un lien cyclable réglementaire et/ou plus adapté, possiblement : • Des bandes cyclables unidirectionnelles; • Une piste cyclable sur rue; • Une piste cyclable en site propre.			

Tableau 9.1 : Actions ciblées (suite)

 Enjeu	 Lieux / Établissements ciblés	 Interventions	 Coût approximatif	 Référence au plan d'action	
				Fiche	Intervention
 Offre en équipements complémentaires à l'utilisation du vélo	• Gare Saint-Lambert	8.1.1 Aménager un stationnement pour vélos à accès contrôlé.	Variable en fonction du mode de gestion choisi	TA-05	2
 Covoiturage	• Stationnements publics	9.1.1 Aménager de manière formelle des places réservées aux covoitureurs.	Au moins 500 \$ par case	TCA-05	2
 Congestion routière	• Avenue Victoria • Avenue Notre-Dame • Rue Green • Rue Logan • Rue Riverside • Chemin Tiffin	10.1.1 Réaliser une étude de circulation afin de fluidifier et sécuriser l'axe.	Au moins 20 000 \$ par axe	RRS-02	3
 Modes électriques	• Stationnements publics	11.1.1 Installer des bornes de recharge pour véhicules électriques.	1 000 \$ par borne, excluant l'installation	RRS-05	1



10. Mise en œuvre et suivi

10.1 Programmes de subvention

Différentes interventions proposées dans le présent document pour favoriser la mobilité durable sont directement ou indirectement liées à des programmes de subventions gouvernementales. Le tableau 10.1 fait état des programmes de subvention pour lesquels la Ville de Saint-Lambert pourrait être admissible. Chaque programme visant des interventions particulières.

Tableau 10.1 : Programmes de subvention

Description	Interventions liées
Véloce III - Programme d'aide aux infrastructures de transport actif ¹	
« Le programme a pour objectif général de soutenir le développement, l'amélioration et l'entretien d'infrastructures de transport actif. Il est en appui à des modes de transport susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les déplacements des personnes, tout en favorisant un transfert modal vers les transports actifs et en soutenant un tourisme durable. Le programme comporte trois volets : - Volet 1 – Développement de la Route verte et de ses embranchements; - Volet 2 – Amélioration des infrastructures de transport actif; - Volet 3 – Entretien de la Route verte et de ses embranchements. » Le programme est en vigueur jusqu'au 31 mars 2022.	TA-01 Réseau piétonnier
	TA-02 Aménagements piétonniers
	TA-03 Réseau cyclable
	TA-04 Aménagements cyclables
	TA-05 Équipements complémentaires à l'utilisation du vélo
¹ MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/programme-transport-actif/Pages/programme-veloce-III.aspx	
Programme d'infrastructures Municipalité amie des aînés (PRIMADA) ²	
« Le PRIMADA permet de soutenir financièrement les municipalités ayant adopté une politique des aînés et le plan d'action MADA pour la réalisation de petits travaux de construction, de réfection ou d'agrandissement d'infrastructures utilisées par les aînés. Ce programme a pour but d'améliorer la qualité de vie des aînés et, par le fait même, de favoriser le vieillissement actif au sein de leur communauté. »	SQV-02 Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
	SQV-02 Aînés et PMR
L'appel des projets 2020 est terminé. Aucune information ne permet actuellement de savoir si le programme est reconduit pour l'année 2021.	
² Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), https://www.mamh.gouv.qc.ca/infrastructures/programme-dinfrastructures-municipalite-amie-des-aines-primada/	
Fonds municipal vert (FMV) ³	
Le FMV soutient les gouvernements municipaux dans l'adoption de pratiques de développement durable, notamment dans le domaine du transport. Il offre plusieurs occasions de financement pour les plans, les études, les projets pilotes, les projets d'immobilisations, la gestion des actifs et les partenaires en lien avec des projets environnementaux.	TCA-06 Intermodalité
	TA-01 Réseau piétonnier
	TA-02 Aménagements piétonniers
	TA-03 Réseau cyclable
	TA-05 Équipements complémentaires à l'utilisation du vélo
	SQV-01 Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
	SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route
	RRS-04 Réseau de camionnage
³ Fédération canadienne des municipalités (FCM), https://fcm.ca/fr/financement	

Programme d'aide aux passages à niveau municipaux ⁴	
« Le programme vise à permettre au Ministère de remplir sa mission, c'est-à-dire d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. Le programme vise également à mettre en œuvre la subsidiarité, l'un des 16 principes du développement durable. Le programme est divisé en trois axes : Planification, Amélioration et Maintien des infrastructures. » Le programme est en vigueur jusqu'au 31 mars 2024.	SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
⁴ MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/Pages/programme-entretien-amelioration-passages-a-niveau.aspx	
Programme d'aide à la voirie locale ⁵	
« Le programme vise à permettre au Ministère de remplir sa mission, c'est-à-dire d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. Le programme vise également à mettre en œuvre la subsidiarité, l'un des 16 principes du développement durable. Le programme est divisé en trois axes : Planification, Amélioration et Maintien des infrastructures. » Le programme est en vigueur jusqu'au 31 mars 2024.	SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
	SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route
	RRS-02 Congestion, transit et modes de gestion
	RRS-07 Signalisation
⁵ MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/programme-aide-voirie/Pages/programme-aide-voirie.aspx	
Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains ⁶	
« Ce programme vise à accroître la part modale des déplacements actifs en milieu urbain et à réduire les émissions de GES associées aux déplacements des personnes. Plus spécifiquement, le programme vise à : - développer et améliorer des réseaux piétonniers et cyclables efficaces, sécuritaires, concurrentiels et complémentaires par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain; - améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes afin de favoriser la marche et le vélo. » Le programme est en vigueur jusqu'au 31 mars 2022.	AT-02 Aménagement des réseaux de déplacements
	TCA-06 Intermodalité
	TA-01 Réseau piétonnier
	TA-02 Aménagements piétonniers
	TA-03 Réseau cyclable
	TA-04 Aménagements cyclables
	TA-05 Équipements complémentaires à l'utilisation du vélo
	SQV-01 Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents
	SQV-02 Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR
	SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
	SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route
	RRS-02 Congestion, transit et modes de gestion
⁶ MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/Pages/programme-developpement-transports-actifs.aspx	

Tableau 10.1 : Programmes de subvention (suite)

Description	Interventions liées
Programme d’aide financière au développement de l’offre de vélos en libre-service ⁷	
« Le programme vise à développer l’offre de vélos en libre-service dans les périmètres urbains des municipalités du Québec dans le but d’offrir davantage de choix en matière de transport durable à la population pour les courts déplacements, le tout en remplacement du voiturage en solo ou en complément des autres modes de transport individuel ou collectif. Plus précisément, il vise à : - développer un service de vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec où un tel service n’est pas en place; - augmenter l’offre dans les agglomérations déjà desservies; - diversifier l’offre en mettant à la disposition des usagers des vélos à assistance électrique, notamment dans les endroits dont la topographie limite les déplacements actifs. » Le programme est en vigueur jusqu’au 31 mars 2023.	TA-05 Équipements complémentaires à l’utilisation du vélo
⁷ MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/developpement-offre-velos-libre-service/Pages/developpement-offre-velos-libre-service.aspx	
Programme d’aide financière du Fonds de la sécurité routière ⁸	
« L’objectif général du programme est de contribuer à améliorer le bilan routier et à venir en aide aux victimes de la route en soutenant financièrement la réalisation de projets de sécurité routière et d’aide aux victimes de la route. » Le programme est en vigueur jusqu’au 31 mars 2022.	TA-02 Aménagements piétonniers
	TA-04 Aménagements cyclables
	TA-05 Équipements complémentaires à l’utilisation du vélo
	SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
	SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route
	RRS-02 Congestion, transit et modes de gestion
	RRS-03 Vitesse
⁸ MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/securite-routiere/paffsr/Pages/paffsr.aspx	
Programme de la taxe sur l’essence et de la contribution du Québec (TECQ) 2019-2023 ⁹	
Le programme subventionne les municipalités pour réaliser des travaux ou des dépenses admissibles à l’intérieur des priorités suivantes : « l’installation , la mise aux normes et la mise à niveau des équipements d’eau potable et d’assainissement des eaux; - Les études qui visent à améliorer la connaissance des infrastructures municipales; - Le renouvellement des conduites d’eau potable et d’égout; - La voirie locale, les infrastructures liées à la gestion des matières résiduelles, les infrastructures visant le déploiement d’un réseau d’Internet haute vitesse, les travaux d’amélioration énergétique des bâtiments, ainsi que la construction ou la rénovation d’infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir. » Le programme est en vigueur jusqu’en 2023.	TA-01 Réseau piétonnier
	TA-02 Aménagements piétonniers
	SQV-03 Sécurité des déplacements actifs
	SQV-04 Sécurité de tous les usagers de la route
	RRS-02 Congestion, transit et modes de gestion
	RRS-07 Signalisation
⁹ MAMH, https://www.mamh.gouv.qc.ca/infrastructures/programme-de-la-taxe-sur-lessence-et-de-la-contribution-du-quebec-tecq/programme-de-la-taxe-sur-lessence-et-de-la-contribution-du-quebec-2019-2023-tecq/	

Programme d’aide aux immobilisations en transport en commun ¹⁰		
Le programme a « pour principal objectif de soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport dans la réalisation de leurs projets d’immobilisations nécessaires à l’organisation et à l’exploitation des services de transport en commun. Ils visent à favoriser le maintien, l’amélioration et le développement des équipements et des infrastructures de transport en commun. »	TCA-02	Bonification de l'offre du train de banlieue
	TCA-04	Expérience en transport collectif
	TCA-06	Intermodalité
¹⁰ Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et MTQ, https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx		

10.2 Indicateurs de suivi

Les interventions proposées dans le cadre du présent plan d'action 2035 s'inscrivent dans la vision de la Ville de Saint-Lambert en termes de mobilité sur son territoire. Les indicateurs permettent d'effectuer un suivi quantitatif de la progression des mesures mises en place.

Pour les six thématiques, le tableau 10.2 présente la synthèse des fiches actions, des interventions proposées incluant leur priorisation ainsi que des indicateurs de suivi.

Tableau 10.2 : Synthèse des fiches actions

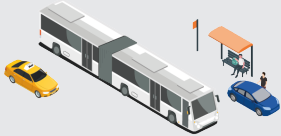
Thématique	Intitulé de la fiche	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
 AT Aménagement du territoire	1 Utilisation du sol	1.1 Privilégier, lors du réaménagement de certains quartiers existants, la mixité des fonctions		- Parts modales des différents modes de déplacement - Taux de motorisation des ménages
		1.2 Favoriser une forme urbaine à l'échelle humaine		
	2 Aménagement des réseaux de déplacements	2.1 Adopter une politique de rues complètes		- Nombre de cases en stationnement dédiées à l'autopartage - Nombre de supports à vélo - Nombre de stationnements écoresponsables
		2.2 Intégrer des exigences d'aménagement de stations d'autopartage pour les projets de redéveloppement		
		2.3 Réviser la réglementation d'urbanisme afin d'y intégrer des normes minimales pour l'aménagement d'infrastructures pour modes actifs dans les projets de redéveloppement		
		2.4 Adopter un règlement et instaurer des mesures incitatives favorisant la mise en place de supports à vélo par des tiers		
		2.5 Exiger la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation pour tous les projets de redéveloppement		
		2.6 Réviser la politique de stationnement pour y intégrer le concept de mutualisation		
		2.7 Réglementer l'aménagement de stationnements à moindre impact sur l'environnement		
 TCA Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo	1 Bonification de l'offre en autobus	1.1 Soutenir le RTL dans l'optimisation du réseau d'autobus pour les déplacements internes à Saint-Lambert		- Part modale du transport collectif - Émissions de GES - Nombre de mesures préférentielles pour bus (MPB) en place - Taux de ponctualité des autobus - Offre kilométrique du service d'autobus
		1.2 Soutenir le RTL et exo dans l'optimisation du réseau d'autobus pour les déplacements intermunicipaux sur la Couronne Sud		
		1.3 Soutenir le RTL quant à la mise en place de MBP sur le territoire de Saint-Lambert		
		1.4 Collaborer avec le RTL à évaluer l'opportunité d'offrir la gratuité des services aux personnes âgées de 65 ans et plus ainsi qu'aux bénéficiaires du service de transport adapté		
	2 Bonification de l'offre du train de banlieue	2.1 Soutenir exo dans l'amélioration de la fréquence des trains aux périodes de pointe, hors pointe et la fin de semaine		- Part modale du transport collectif - Émissions de GES - Fréquence de passage du train de banlieue
		2.2 Collaborer avec exo quant à l'amélioration de l'accessibilité à la gare de Saint-Lambert		
		2.3 Collaborer avec exo pour assurer une optimisation et une meilleure intégration du stationnement incitatif de la gare Saint-Lambert		
	3 Ajustement de l'offre en transport collectif	3.1 Soutenir l'ARTM dans son processus de refonte tarifaire du transport collectif		Part modale du transport collectif
		3.2 Soutenir le RTL dans son processus de restructuration du réseau de transport collectif		
	4 Expérience en transport collectif	4.1 Soutenir le RTL dans ses travaux visant l'aménagement d'arrêts confortables		- Part modale du transport collectif - Nombre d'abribus - Nombre d'arrêts d'autobus universellement accessibles
		4.2 Collaborer avec le RTL pour l'aménagement d'arrêts d'autobus accessibles aux PMR ou se déplaçant avec une AMM		
		4.3 Assurer un entretien hivernal prioritaire des installations		
		4.4 Promouvoir l'application Chrono auprès de la population		

Tableau 10.2 : Synthèse des fiches actions (suite)

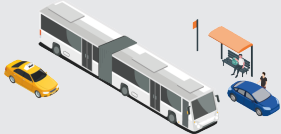
Thématique	Intitulé de la fiche	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
 TCA Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo (suite)	5 Modes alternatifs à l'auto solo	5.1 Solliciter la bonification du service d'autopartage		- Parts modales des modes alternatifs à l'auto solo - Nombre de stations Communauto et nombre de véhicules qui y sont associés - Nombre d'abonnés Communauto - Nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements publics - Nombre de places de stationnement dédiées à l'autopartage
		5.2 Aménager de manière formelle des places réservées aux covoitureurs dans les stationnements publics de la municipalité		
		5.3 Encourager les pôles générateurs à se prémunir de places de stationnement dédiées à l'autopartage		
	6 Intermodalité	6.1 Améliorer le cocktail transport		- Parts modales des modes alternatifs à l'auto solo - Nombre de pôles de mobilité durable - Nombre de supports à vélo couverts annexés aux abribus
		6.2 Aménager des pôles de mobilité durable sur le territoire de Saint-Lambert		
		6.3 Assurer une planification intégrée des transports actifs, collectifs et alternatifs à l'auto solo en amont de chacun des projets de développement et redéveloppement		
		6.4 Soutenir le RTL dans l'installation de supports à vélo couverts aux abords des arrêts d'autobus où la demande le justifie		
		6.5 Collaborer avec le RTL afin d'assurer une planification intégrée du transport collectif lors du développement des secteurs TOD		
 TA Transports actifs	1 Réseau piétonnier	1.1 Développer des outils de collecte de données associées aux aménagements piétonniers et au mobilier urbain de Saint-Lambert		- Nombre de kilomètres de liens piétonniers - Nombre de piétons empruntant les nouveaux aménagements offerts - Part modale de la marche
		1.2 Planifier et prioriser les aménagements relatifs à la desserte des piétons		
	2 Aménagements piétonniers	2.1 Améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements piétons sur le réseau routier de Saint-Lambert		- Part modale de la marche - Nombre de collisions impliquant un piéton - Nombre de rues piétonnes - Nombre d'axes ciblés pour le jeu libre dans la rue - Nombre d'inspection d'infrastructures piétonnes réalisées - Nombre de mobilier urbain mis en place, selon le type - Proportion du réseau piétonnier entretenu en période hivernale
		2.2 Réviser la programmation des feux de circulation de Saint-Lambert de manière à favoriser une meilleure cohabitation des différents modes et à assurer la sécurité routière		
		2.3 Contrer le vieillissement des infrastructures piétonnes		
		2.4 Uniformiser la signalisation et le marquage des traverses piétonnes tout en respectant les standards normatifs		
		2.5 Réaliser un projet pilote de rue piétonne		
		2.6 Réaliser un projet pilote visant à permettre et favoriser le jeu libre dans la rue à certains endroits et à certaines conditions		
		2.7 Ajouter du mobilier urbain dans une optique fonctionnelle, sécuritaire et conviviale		
		2.8 Réviser la stratégie d'entretien hivernal des aménagements piétonniers		

Tableau 10.2 : Synthèse des fiches actions (suite)

Thématique	Intitulé de la fiche	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
 TA Transports actifs (suite)	3 Réseau cyclable	3.1 Développer des outils de collecte, de planification et de priorisation des aménagements cyclables de Saint-Lambert		• Nombre de kilomètres de liens cyclables ajoutés ou bonifiés • Nombre de kilomètres de liens cyclables entretenus en période hivernale • Part modale du vélo
		3.2 Planifier et prioriser les aménagements cyclables		
		3.3 Évaluer la possibilité d’implanter un lien cyclable sur l’avenue Victoria		
		3.4 Assurer un raccordement sécuritaire, fonctionnel et efficace entre les liens cyclables actuels et anticipés sur le territoire		
		3.5 Assurer la continuité du réseau cyclable de Saint-Lambert vers les villes voisines		
		3.6 Bonifier les connexions au réseau cyclable métropolitain du PMAD de la CMM afin qu’elles puissent être efficaces pour les déplacements utilitaires		
		3.7 Appliquer les recommandations découlant de la démarche de certification Vélosympathique		
		3.8 Développer un réseau cyclable quatre saisons sur le territoire de Saint-Lambert		
		3.9 Effectuer des représentations auprès du CN pour permettre la traversée des usagers des modes actifs, même lors du passage d’un bateau dans l’écluse de Saint-Lambert		
	4 Aménagements cyclables	4.1 Assurer la sécurité des liens cyclables par leur mise aux normes		• Nombre de liens cyclables mis aux normes • Nombre de collisions impliquant un cycliste • Nombre d’inspections d’infrastructures cyclables réalisées
		4.2 Contrer le vieillissement des infrastructures dédiées aux cyclistes		
	5 Équipements complémentaires à l’usage du vélo	5.1 Identifier les sites potentiels d’aménagement d’équipements complémentaires à l’utilisation du vélo		• Part modale du vélo • Nombre d’équipements complémentaires à l’utilisation du vélo, selon le type • Nombre de stationnements pour vélos à accès contrôlé • Nombre de passages cyclistes • Nombre de sas vélo • Nombre de stations de vélopartage et nombre de vélos disponibles
		5.2 Aménager des stationnements pour vélos à accès contrôlé aux abords des pôles générateurs de la municipalité		
		5.3 Élaborer, en collaboration avec les villes voisines, une signalisation commune pour les indications d’itinéraires cyclables		
		5.4 Étudier la possibilité d’aménager des solutions innovantes pour favoriser l’usage du vélo à des intersections ciblées de Saint-Lambert		
		5.5 Aménager des espaces tampons pour éviter l’emportiage des cyclistes		
		5.6 Soutenir BIXI quant à la mise en place d’un projet pilote de vélopartage sur le territoire de Saint-Lambert		

Tableau 10.2 : Synthèse des fiches actions (suite)

Thématique	Intitulé de la fiche	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
 SQV Sécurité et qualité de vie	1Sécurité des déplacements actifs des écoliers et de leurs parents	1.1Soutenir la réalisation de plans de déplacement scolaires et l'application de leurs recommandations		- Part modale des déplacements actifs chez les écoliers - Nombre de collisions impliquant un écolier - Nombre de plans de déplacement scolaires réalisés - Nombre de rues-écoles mises en place
		1.2Développer une signature particulière aux abords des établissements scolaires et bonifier le réseau de corridors scolaires		
		1.3Poursuivre la justification des brigadiers scolaires aux différentes intersections de la ville		
		1.4Réaliser un projet pilote de rues-écoles		
	2Sécurité des déplacements actifs des aînés et des PMR	2.1Assurer l'accessibilité universelle dans l'aménagement de l'espace public en tout temps		- Part modale des modes actifs chez les aînés - Nombre de collisions impliquant un aîné ou une PMR
		2.2Planter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés et des PMR à des endroits névralgiques pour cette cohorte		
	3Sécurité des déplacements actifs	3.1Améliorer la sécurité des usagers vulnérables aux sites problématiques de la municipalité		- Part modale des modes actifs - Nombre de collisions impliquant un usager vulnérable - Nombre d'infractions en lien avec le respect du dégagement de 5 m exigé par le CSR
		3.2Améliorer la sécurité et bonifier les équipements actifs aux principaux points de passage des barrières physiques de la ville		
		3.3Assurer le respect du dégagement de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes		
	4Sécurité de tous les usagers de la route	4.1Réaliser une analyse détaillée des collisions survenues sur le territoire		- Nombre de collisions annuelles sur le territoire - Nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessés graves survenues sur le territoire - Nombre de carrefours/tronçons ayant fait l'objet d'une étude de sécurité - Nombre de carrefours/tronçons ayant fait l'objet d'ajustement/de modification suite aux études de sécurité
		4.2Instaurer un programme Vision Zéro		
		4.3Améliorer la sécurité des différents usagers de la route aux sites problématiques de la municipalité		
		4.4Mettre en place une démarche d'évaluation systématique des mesures de modération de la circulation		
		4.5Planter des mesures de modération de la circulation		
		4.6Développer un plan d'urgence permettant de gérer les événements exceptionnels affectant la mobilité de la population		
 RRS Réseau routier et stationnement	1Hiérarchie routière	1.1Réviser la hiérarchie routière		- DJMA des axes routiers - Débits de piétons et cyclistes
		1.2Développer des gabarits de rues selon la classe hiérarchique		
		1.3Prévoir des mesures de verdissement lors du réaménagement des axes routiers		
		1.4Intégrer les dernières technologies en termes d'aménagement et d'infrastructures		
	2Congestion, transit et modes de gestion	2.1Développer des outils de collecte de données associées au réseau routier		- Nombre d'intersections où le mode de gestion a été révisé - Nombre d'études de circulation réalisées - DJMA des axes routiers
		2.2Réviser et adapter les modes de gestion aux intersections		
		2.3Réaliser des études de circulation sur les axes névralgiques du réseau municipal		
		2.4Limiter le transit sur les axes résidentiels		
		2.5Collaborer avec le MTQ à mitiger les problématiques de circulation le long des axes routiers qui sont de leur responsabilité		
	3Vitesse	3.1Effectuer des relevés de vitesse et identifier les rues requérant des interventions		- Nombre de plaintes citoyennes reçues en lien avec le respect des limites de vitesse - Nombre de relevés de vitesse réalisés - Nombre d'interventions réalisées pour assurer le respect des limites de vitesse
	4Réseau de camionnage	4.1Mettre à jour le réseau de camionnage		S.O.
		4.2Assurer une planification intégrée du réseau de camionnage en amont des projets de redéveloppement		
		4.3Assurer une concordance entre le réseau de camionnage prévu par la Ville et les indications mises en place sur le réseau routier		
		4.4Étudier l'opportunité d'aménager un point de transbordement de marchandises pour le dernier kilomètre		

Tableau 10.2 : Synthèse des fiches actions (suite)

Thématique	Intitulé de la fiche	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
 RRS Réseau routier et stationnement (suite)	5 Modes électriques	5.1 Installer des bornes de recharge dans les stationnements du domaine public		• Nombre de bornes de recharge électrique sur les domaines public et privé • Proportion des voitures électriques sur le parc automobile de Saint-Lambert
	6 Stationnement	6.1 Assurer un meilleur équilibre entre l'offre et la demande en stationnement au centre-ville		• Nombre de places sur rue offertes • Taux d'utilisation du stationnement sur rue et hors rue • Nombre de stationnements où des îlots de fraîcheur ont été aménagés
		6.2 Réviser la réglementation de stationnement pour la période hivernale		
		6.3 Réviser et uniformiser la signalisation de stationnement conformément aux normes du MTQ		
		6.4 Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements publics et privés		
	7 Signalisation	7.1 Assurer un suivi et une mise à jour de la base de données de la signalisation routière		S.O.
		7.2 Ajuster la signalisation conformément aux normes du MTQ		
		7.3 Réaliser un relevé complet de la signalisation municipale		
		7.4 Uniformiser la signalisation municipale		

En complément aux indicateurs de suivi, le tableau 10.3 présente certains indicateurs de référence quantifiables pour lesquels des valeurs sont actuellement disponibles. Ceux-ci peuvent servir de base afin d'évaluer l'évolution des comportements des usagers et des réseaux de déplacement sur le territoire de la ville de Saint-Lambert.

Tableau 10.3 : Indicateurs de référence

Thème	Indicateur	État actuel		Référence
Parts modales	Part modale des modes actifs (AM)	Produits	11,8%	Enquête OD 2018 (ARTM)
		Attirés	10,0%	
	Part modale des modes actifs (24 heures)	Produits	11,6%	
		Attirés	10,9%	
	Part modale du transport collectif (AM)	Produits	27,1%	
		Attirés	21,7%	
	Part modale du transport collectif (24 heures)	Produits	16,4%	
		Attirés	13,5%	
	Part modale de l'automobile (AM)	Produits	58,2%	
		Attirés	54,5%	
Part modale de l'automobile (24 heures)	Produits	70,9%		
	Attirés	70,0%		
Indicateurs socio-démographiques	Nombre de personnes par logis	2,22		Enquête OD 2018 (ARTM)
	Nombre d'autos par logis	1,31		
	Nombre d'autos par personne	0,59		
Collisions	Nombre de collisions sur le réseau routier municipal (période de 4 ans : 2016 à 2019 inclusivement)	685		Service de police de l'agglomération de Longueuil (2016-2019)
	Part des collisions ayant engendré des blessures corporelles sur le réseau routier municipal (période de 4 ans : 2016 à 2019 inclusivement)	23%		

Thème	Indicateur	État actuel	Référence
Modes actifs	Nombre de kilomètres de rue sans trottoir	18,4	Ville de Saint-Lambert (2020)
	Nombre de kilomètres de liens cyclables, incluant les chaussées désignées	32,2	
	Nombre de stations de vélos en libre-service	0	
	Nombre d'intersections munies de feux piétons	10/18	
Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo	Nombre de lignes d'autobus desservant le territoire	13	RTL (2020)
	Nombre de lignes express (RRA) desservant le territoire	0	
	Nombre d'arrêts d'autobus	154	
	Proportion des arrêts d'autobus munis d'un abribus	29 %	
	Nombre de km de voies réservées	0,8	
	Nombre d'intersections comportant des feux prioritaires pour bus	0	
	Nombre de stations Communauto	4	
	Nombre de véhicules Communauto en autopartage	6	
Réseau routier	Nombre d'abonnés au service Communauto	196	Communauto (2020)
	Nombre d'intersections gérées par des feux de circulation	18	Ville de Saint-Lambert (2020)
	Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le domaine public	11	Circuit électrique (2020)
Accessibilité universelle	Nombre d'intersections munies de signaux sonores	6 / 18	Ville de Saint-Lambert (2020)
	Nombre de lignes d'autobus universellement accessibles	3 / 13	RTL (2020)
	Proportion des arrêts d'autobus accessibles universellement	34 %	
Écoles	Nombre d'établissements scolaires sur le territoire	9	Ville de Saint-Lambert (2020)
	Nombre de plans de déplacement scolaires réalisés	2	
	Nombre d'intersections/traverses gérées par un brigadier scolaire	10	
	Nombre d'écoles participant aux programmes Trottibus et/ou Pédibus	2	RTL (2020)

10.3 Suivi annuel

La Ville de Saint-Lambert réalisera un suivi annuel des interventions réalisées et des indicateurs qui leurs sont associés. Cet exercice permettra d'évaluer la progression dans la réalisation du Plan d'action 2035.

10.4 Bilan du PMD

Pour qu'il représente un outil de planification efficace pour la Ville de Saint-Lambert, le PMD doit être révisé tous les cinq ans. Ainsi, à la cinquième année, la Ville de Saint-Lambert réalisera un rapport quinquennal remplaçant le suivi annuel. Cet exercice permettra de faire le suivi des interventions réalisées et d'ajuster les objectifs au besoin pour l'élaboration du prochain PMD.

11 Conclusion

En résumé, dans l'optique de répondre aux besoins en déplacements actuels et futurs des Lambertois de façon efficace et durable, la Ville de Saint-Lambert s'est dotée de son tout premier plan de mobilité durable. La Ville s'engage à appliquer les interventions présentées dans cet outil de planification collaborative et intégrée, en plus d'en faire le suivi pour maximiser l'atteinte de ses objectifs et répondre efficacement aux besoins actuels et futurs des Lambertois en matière de transport.