



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

CIMA+
Geneviève Lefebvre, ing.
Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.
Élizabeth Caza, ing., M.Ing
Étienne Simard Sauriol, ing.
Chloé Lalancette, graphiste

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

PRÉPARÉ PAR :



Élizabeth Caza, ing., M.Ing
Ingénieure de projet
No membre OIQ : 5074650



Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.
Chargée de projet
No membre OIQ : 5010393

COMITÉ TECHNIQUE
Éric Painchaud – Directeur du génie, de l’urbanisme et de l’environnement, Ville
Charles Élysée – Technicien en génie municipal, Ville
Vasco Morgado – Contremaître en voirie, Ville
Julie Domenjoz - CDE
Julie Larose – Chef du service d’urbanisme, Ville
Marie-Ève Ferland – Chef de la division environnement, Ville
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
Luc Danielse – Maison Desaulniers
Julie Suprenant - AUTAL

VÉRIFIÉ PAR :



Geneviève Lefebvre, ing.
Directrice de projet
No membre OIQ : 114972

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS		
Identification	Date	Description de l’émission et/ou de révision
E01	2020-05-29	Émission préliminaire
E02	2021-01-29	Émission finale

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Qu'est-ce que la mobilité durable?	2
1.2	Vision	3
1.3	Objectifs locaux du PMD	3
1.4	Méthodologie et activités consultations	4
1.4.1	Sondage	4
1.4.2	Consultation des citoyens et acteurs clés de la Ville	4
1.4.3	Consultations des écoliers	4
1.5	Intrants pertinents	5
1.6	Territoire à l'étude	5
1.7	Structure du portrait de la mobilité du PMD	7
1.8	Mises en garde	7
2.	Cadre de planification	8
2.1	Urbanisme et aménagement du territoire	9
2.1.1	Saint-Lambert 2035 – Vision d'aménagement durable	9
2.1.2	Plan directeur de circulation de la Ville de Saint-Lambert	9
2.1.3	Règlement de plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert	10
2.1.4	Plan de développement durable de la Ville de Saint-Lambert	10
2.1.5	Politique des familles et des aînés 2020-2022 de la ville de saint-Lambert	11
2.1.6	Politique d'Accessibilité universelle de la Ville de Saint-Lambert	11
2.1.7	Schéma d'aménagement et développement 2035 de l'agglomération de Longueuil	12
2.1.8	PMAD de la CMM	12
2.2	Transports	13
2.2.1	Plan stratégique du RTL 2013/2022	13
2.2.2	Vision du transport en commun 2025 de l'agglomération de Longueuil en mouvement	13
2.2.3	Pour une agglomération mobile et durable - Agglomération de Longueuil	14
2.2.4	Vision 2031 : Une voie libre pour l'avenir de l'agglomération de Longueuil	15
2.2.5	Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 de l'ARTM	15
2.3	Projets futurs sur le territoire de Saint-Lambert	16
2.3.1	Projets de développement et redéveloppement	16
2.3.2	Projets structurants en mobilité	18
3.	Organisation du territoire et urbanisation	20
3.1	Localisation géographique de la ville de Saint-Lambert	21
3.2	Utilisation du sol	22
3.2.1	Définition	22
3.2.2	Situation actuelle	22
3.2.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	22
3.2.4	Objectifs d'intervention	22
3.3	Barrières physiques et points de passage	24
3.3.1	Définition	24
3.3.2	Situation actuelle	24
3.3.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	25
3.3.4	Objectifs d'intervention	25

3.4	Trame urbaine	28
3.4.1	Définition	28
3.4.2	Situation actuelle	28
3.4.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	29
3.4.4	Objectifs d’intervention	29
3.5	Générateurs de déplacements	31
3.5.1	Définition	31
3.5.2	Situation actuelle	31
3.5.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	33
3.5.4	Objectifs d’intervention	33
3.6	Profil sociodémographique	35
3.6.1	Croissance démographique	35
3.6.2	Âge	35
3.6.3	Ménages	35
3.6.4	Revenu	36
3.6.5	Immigration	36
4.	Mobilité des personnes	37
4.1	Définition de l’enquête OD	38
4.2	Portrait général	38
4.2.1	Répartition des déplacements	38
4.2.2	Motifs des déplacements	39
4.2.3	Caractéristiques de motorisation	39
4.3	Déplacements à destination de Saint-Lambert	40
4.3.1	Définition	40
4.3.2	Situation actuelle	40
4.4	Déplacements en provenance de Saint-Lambert	40
4.4.1	Définition	40
4.4.2	Situation actuelle	40
4.5	Déplacements internes à Saint-Lambert	46
4.5.1	Définition	46
4.5.2	Situation actuelle	46
4.5.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	46
4.5.4	Objectif d’intervention	46
4.6	Principaux pôles générateurs de déplacements	46
4.6.1	Définition	46
4.6.2	Situation actuelle	46
4.6.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	46
4.6.4	Objectifs d’intervention	46
4.7	Potentiel de transfert modal vers les transports actifs	49
4.7.1	Définition	49
4.7.2	Situation actuelle	49
4.7.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	49
4.7.4	Objectifs d’intervention	49
4.8	Évolution de la mobilité	50
4.8.1	Définition	50
4.8.2	Situation actuelle	50
4.8.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	50
4.8.4	Objectifs d’intervention	50

5.	Réseau routier et stationnement	52
5.1	Hiérarchie routière	53
5.1.1	Définition	53
5.1.2	Situation actuelle	53
5.1.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	54
5.1.4	Objectifs d'intervention	54
5.2	Gabarit des rues	56
5.2.1	Définition	56
5.2.2	Situation actuelle	56
5.2.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	57
5.2.4	Objectifs d'intervention	57
5.3	Modes de gestion des intersections	58
5.3.1	Définition	58
5.3.2	Situation actuelle	58
5.3.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	59
5.3.4	Objectifs d'intervention	59
5.4	Caractérisation de la circulation actuelle	61
5.4.1	Adéquation entre la hiérarchie et les débits actuels	61
5.4.2	Problématiques de congestion et de transit	64
5.5	Vitesse	67
5.5.1	Vitesses affichées et pratiquées	67
5.6	Mobilité des biens	71
5.6.1	Réseau de camionnage	71
5.7	Signalisation	73
5.7.1	Définition	73
5.7.2	Situation actuelle	73
5.7.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	74
5.7.4	Objectifs d'intervention	74
5.8	Îlots de chaleur	75
5.8.1	Définition	75
5.8.2	Situation actuelle	75
5.8.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	75
5.8.4	Objectifs d'intervention	75
5.9	Stationnement	77
5.9.1	Définition	77
5.9.2	Situation actuelle	77
5.9.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	78
5.9.4	Objectifs d'intervention	78
5.9.5	Signalisation	82
5.9.6	bornes de recharge pour véhicules électriques	84
5.10	Déneigement	86
5.10.1	Définition	86
5.10.2	Situation actuelle	86
5.10.3	Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés	86
5.10.4	Objectifs d'intervention	86

6.

Modes actifs

87

6.1

Réseau piétonnier

88

6.1.1

Lignes de désir et pôles générateurs des déplacements piétonniers

88

6.1.2

Caractérisation des aménagements piétonniers

90

6.1.3

Traverses piétonnes

93

6.1.4

Accessibilité universelle

95

6.2

Réseau cyclable

96

6.2.1

Lignes de désir et pôles générateurs de déplacement à vélo

96

6.2.2

Réseau cyclable

98

6.2.3

Aménagements et équipements complémentaires au réseau cyclable

101

7.

Transports collectifs et alternatifs à l’auto solo

103

7.1

Transport collectif

104

7.1.1

Réseau d’autobus

104

7.1.2

Train de Banlieue

107

7.2

Usages collectifs de l’automobile

108

7.2.1

Autopartage

108

7.2.2

Covoiturage

110

8.

Sécurité et qualité de vie des Lambertois

111

8.1

Analyse des collisions

112

8.1.1

Définition

112

8.1.2

Situation actuelle

112

8.1.3

Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

112

8.1.4

Objectifs d’intervention

112

8.2

Mesures de modération de la circulation

113

8.2.1

Définition

113

8.2.2

Situation actuelle

113

8.2.3

Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

114

8.2.4

Objectifs d’intervention

114

8.3

Sécurité aux abords des établissements scolaires

117

8.4

Activités de sensibilisation et éducation

120

8.4.1

Définition

120

8.4.2

Situation actuelle

120

8.4.3

Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

121

8.4.4

Objectifs d’intervention

121

8.5

Signalisation municipale

122

8.5.1

Définition

122

8.5.2

Situation actuelle

122

8.5.3

Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

122

8.5.4

Objectifs d’intervention

122

Liste des tableaux

Tableau 1.1 :

Objectifs locaux de mobilité – Aménagement du territoire

3

Tableau 1.2 :

Objectifs locaux de mobilité – Offre en transport

3

Tableau 1.3 :

Objectifs locaux de mobilité – Réseaux de déplacements

3

Tableau 1.4 : Objectifs locaux de mobilité – Expérience de l’usager _____ 3

Tableau 1.5 : Objectifs locaux de mobilité – Sensibilisation _____ 3

Tableau 4.1 : Motifs des déplacements, PPAM _____ 39

Tableau 4.2 : Caractéristiques de motorisation _____ 39

Tableau 5.1 : Adéquation des débits observés et de la hiérarchie routière _____ 63

Tableau 5.2 : Intervention en fonction des vitesses pratiquées _____ 67

Liste des figures

Figure 1.1 : Mobilité durable _____ 2

Figure 1.2 : Priorisation des usagers dans le cadre du PMD _____ 2

Figure 1.3 : Étapes de réalisation du PMD _____ 4

Figure 1.4 : Territoire à l’étude _____ 6

Figure 2.1 : Projets de développement et redéveloppement _____ 17

Figure 2.2 : Projets structurants en mobilité _____ 19

Figure 3.1 : Localisation géographique de la ville de Saint-Lambert _____ 21

Figure 3.2 : Utilisation du sol _____ 23

Figure 3.3 : Barrières physiques _____ 27

Figure 3.4 : Trame urbaine _____ 30

Figure 3.5 : Générateurs de déplacements _____ 34

Figure 3.6 : Croissance démographique de la ville de Saint-Lambert, 1996-2016 _____ 35

Figure 3.7 : Évolution de la population de la ville de Saint-Lambert selon l’âge, 2006-2016 _____ 35

Figure 3.8 : Taille des ménages privés de Saint-Lambert, 2016 _____ 35

Figure 3.9 : Revenu de la population de Saint-Lambert, 2016 _____ 36

Figure 3.10 : Provenance des immigrants à Saint-Lambert, 2016 _____ 36

Figure 4.1 : Synthèse des déplacements, PPAM _____ 38

Figure 4.2 : Synthèse des déplacements, 24 heures _____ 38

Figure 4.3 : Déplacements à destination de Saint-Lambert, PPAM _____ 42

Figure 4.4 : Déplacements à destination de Saint-Lambert, 24 heures _____ 43

Figure 4.5 : Déplacements en provenance de Saint-Lambert, PPAM _____ 44

Figure 4.6 : Déplacements en provenance de Saint-Lambert, 24 heures _____ 45

Figure 4.7 : Déplacements internes à Saint-Lambert, 24 heures _____ 47

Figure 4.8 : Concentration des déplacements à Saint-Lambert _____ 48

Figure 4.9 : Évolution des indicateurs de mobilité, 1998-2018 _____ 51

Figure 4.10 : Évolution des parts modales, 1998-2018 _____ 51

Figure 5.1 : Hiérarchie routière _____ 55

Figure 5.2 : Modes de gestion des intersections _____ 60

Figure 5.3 : Adéquation des débits observés et de la hiérarchie routière _____ 62

Figure 5.4 : Zones de congestion _____ 66

Figure 5.5 : Limites de vitesse affichées _____ 69

Figure 5.6 :	Vitesses pratiquées	70
Figure 5.7 :	Réseau de camionnage	72
Figure 5.8 :	Îlots de chaleur et de fraîcheur	76
Figure 5.9 :	Stationnement	79
Figure 5.10 :	Taux d’occupation du stationnement au centre-ville - Jeudi	80
Figure 5.11 :	Taux d’occupation du stationnement au centre-ville - Samedi	81
Figure 5.12 :	Localisation des bornes de recharge électriques	85
Figure 6.1 :	Aménagements piétonniers et pôles générateurs de déplacements	89
Figure 6.2 :	Réseau cyclable et pôles générateurs de déplacements à vélo	97
Figure 7.1 :	Transport collectif	106
Figure 7.2 :	Offre et demande de Communauto à Saint-Lambert	109
Figure 8.1 :	Mesures de modération de la circulation	116
Figure 8.2 :	Sécurité aux abords des établissements scolaires	119

Liste des photos

Photo 3.1 :	Pont Victoria	24
Photo 3.2 :	Point de passage de la voie ferrée au niveau de la rue du Prince-Arthur	24
Photo 3.3 :	Point de passage de la voie ferrée au niveau de la rue du Prince-Arthur	25
Photo 3.4 :	Gare Saint-Lambert et un des stationnements incitatifs	31
Photo 3.5 :	Carré Saint-Lambert	31
Photo 3.6 :	Centre-ville	32
Photo 3.7 :	Parc de la Voie maritime	32
Photo 5.1 :	Profil en travers – Rue de Bretagne	56
Photo 5.2 :	Profil en travers – Avenue du Béarn	56
Photo 5.3 :	Profil en travers – Boulevard de Montrose	56
Photo 5.4 :	Profil en travers – Rue Mercier	56
Photo 5.5 :	Profil en travers – Avenue de Putney	56
Photo 5.6 :	Carrefour giratoire – Panneaux lumineux	58
Photo 5.7 :	Panneaux d’interdiction de tourner – Intersection de la rue Riverside avec l’avenue de Bolton	64
Photo 5.8 :	Lignes d’arrêt non droites – Intersection de la rue Riverside et du boulevard Montrose	73
Photo 5.9 :	Signalisation derrière un panneau « Arrêt » – Intersection de l’avenue Victoria et de la rue Clark	73
Photo 5.10 :	Panonceaux d’arrêts toutes approches manquant – Intersection de la rue Riverside et de l’avenue du Rhône	73
Photo 5.11 :	Panneaux de catégories différentes sur un même support – Intersection des rues Upper-Edison et Terroux	73
Photo 5.12 :	Signalisation de stationnement hivernale générale	82
Photo 5.13 :	Signalisation de stationnement hivernale particulière	82
Photo 5.14 :	Signalisation de stationnement - « durant les heures d’affaires »	82
Photo 5.15 :	Signalisation de stationnement - « sauf »	82
Photo 5.16 :	Signalisation de stationnement - « tous les jours »	83
Photo 5.17 :	Signalisation de stationnement - Feuillards	83

Photo 5.18 :	Signalisation de stationnement - Flèches _____	83
Photo 5.19 :	Signalisation de stationnement – Permission et exemption _____	83
Photo 6.1 :	Traverses piétonnes - Signalisation sans marquage – Intersection de l’avenue d’Alsace et de la rue des Flandres _____	93
Photo 6.2 :	Traverses piétonnes – Marquage sans signalisation – Intersection de la rue du Prince-Arthur et de l’avenue Macaulay____	93
Photo 6.3 :	Traverses piétonnes – Signalisation d’une traverse piétonne contrôlée – Intersection des avenues Bedford et Casgrain _	93
Photo 6.4 :	Traverses piétonnes – Marquage thermoplastique coloré – Rue Elm _____	93
Photo 6.5 :	Traverses piétonnes – Marquage thermoplastique coloré – Intersection de la rue Riverside avec l’avenue de Sanford ____	93
Photo 6.6 :	Traverses piétonnes – Traverse non droite – Intersection de l’avenue Victoria avec l’avenue de Stanley et la rue Saint-Francis _____	93
Photo 6.7 :	Traverses piétonnes – Proximité des dos d’âne – Avenue de Navarre _____	93
Photo 6.8 :	Plaques podotactiles – Intersection de l’avenue Victoria et du boulevard Desaulniers _____	95
Photo 6.9 :	Corridor piétonnier – Avenue Victoria _____	95
Photo 6.10 :	Corridor piétonnier – Avenue Victoria _____	95
Photo 6.11 :	Corridor piétonnier – Avenue Victoria _____	95
Photo 6.12 :	Ligne axiale discontinue dans une courbe – Débarcadère du Collège régional Champlain_____	101
Photo 6.13 :	Panneaux d’arrêt pour cyclistes à une intersection à feux –Boulevard Simard et de la rue du Dauphiné _____	101
Photo 6.14 :	Borne de réparation – Intersection de la rue Riverside et de l’avenue Notre-Dame _____	102
Photo 8.1 :	Dos d’âne à une intersection – Intersection des rues Upper-Edison et Terroux _____	114
Photo 8.2 :	Campagne #NonAuxDistractions _____	120
Photo 8.3 :	Campagnes Prudence dans les zones scolaires et Attention « Syndrome porte » _____	120
Photo 8.4 :	Campagne Sécurité des piétons 2019 _____	121
Photo 8.5 :	Signalisation municipale - Infrastructures _____	122
Photo 8.6 :	Signalisation municipale - Directions _____	122

Liste des annexes

Annexe A – Sondage

Annexe B – Rapport de consultations

Annexe C – Intrants

Annexe D – Relevés de stationnement

Annexe E - Communauto

Liste d’acronyme

Acronyme	Définition
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AV.	Avenue
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSR	Code de la sécurité routière
DJMA	Débits Journaliers Moyens Annuels
DMS	Dommmages matériels seulement
Enquête OD	Enquête Origine-Destination
GES	Gaz à effet de serre
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
MFR-Apl	Mesure de faible revenu après impôt
MPB	Mesure préférentielle pour autobus
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PMAD	Plan métropolitain d’aménagement et de développement
PMD	Plan de mobilité durable
PPAM	Période de pointe du matin
PPPM	Période de pointe de l’après-midi
PU	Plan d’urbanisme
R-112	Route 112 (Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier)
R-132	Route 132
R-134	Route 134 (Boulevard Taschereau)
REM	Réseau express métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SAAQ	Société d’assurance automobile du Québec
SADR	Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération
S.O.	Sans objet
SPAL	Service de police de l’agglomération de Longueuil
TOD	Transit-Oriented Development



1. INTRODUCTION

Située sur la Rive-Sud de Montréal, la Ville de Saint-Lambert est la 48e ville en importance de la province de Québec (2019) avec une population de 22 725 habitants.¹ Elle arbore d'ailleurs une localisation stratégique à proximité du centre-ville de Montréal. 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 2035, 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 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.

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].

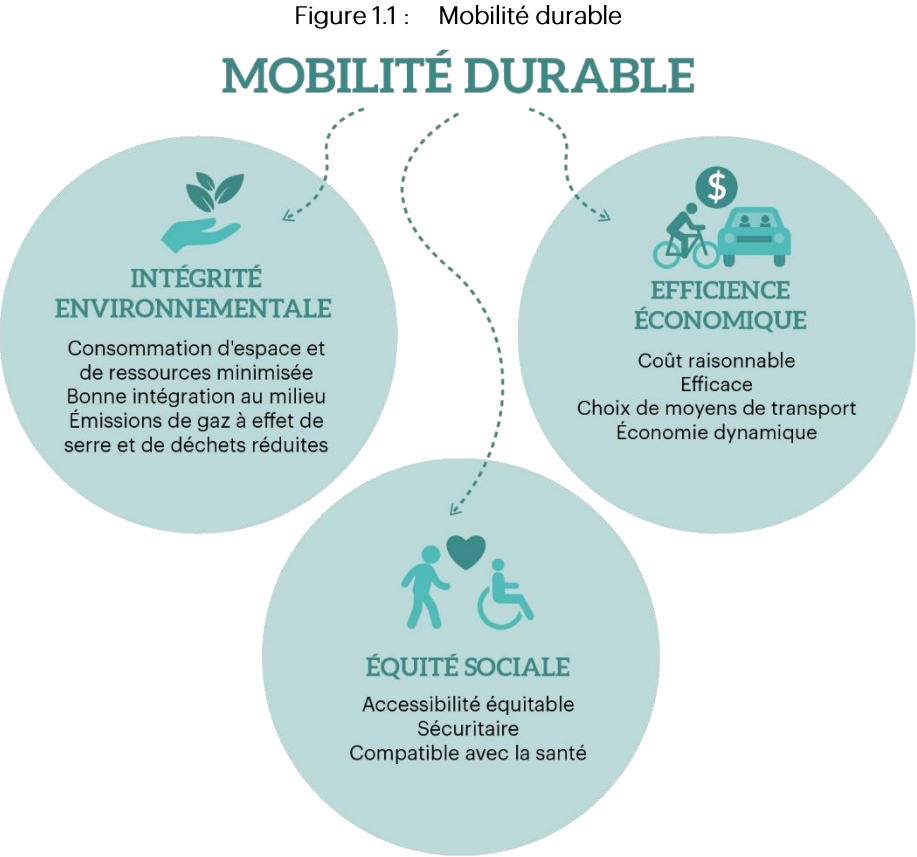
² Convergence (2019). Saint-Lambert 2035, Vision d'aménagement durable, 11 pages.

³ Idem.

1.1 Qu'est-ce que la mobilité durable?

La mobilité durable consiste en l'intégration des notions de développement durable au domaine du transport (figure 1.1). De ce fait, elle vise un système de transport qui :

- Maintiens l'intégrité de l'environnement;
- Assure l'équité sociale;
- Vise l'efficacité économique.⁴



Source : Vivre en ville (s.d.) / Traitement CIMA+

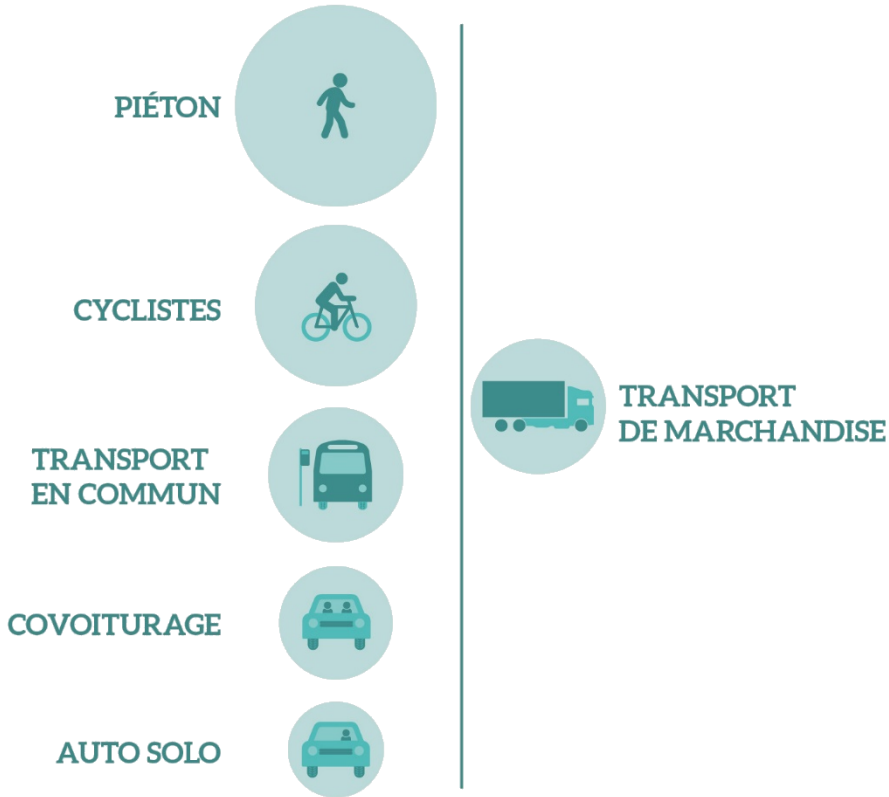
Le concept de mobilité durable s'appuie sur les trois grands piliers suivants :

1. RÉDUIRE le nombre de déplacements et les distances parcourues.
2. TRANSFÉRER les déplacements motorisés vers des modes alternatifs.
3. 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 pilier⁵.

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 Plan de mobilité durable (PMD) priorise les usagers les plus vulnérables afin d'assurer, notamment la sécurité et l'efficacité de leurs déplacements (figure 1.2).

Figure 1.2 : Priorisation des usagers dans le cadre du PMD



Source : Vivre en ville (s.d.) / Traitement CIMA+

⁴ MELCC (2020). À propos du développement durable. Tiré de : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/definition.htm> [consulté en janvier 2020].

⁵ Vivre en ville (s.d.). Mobilité durable, Collectivitesviabiles.org, Vivre en Ville. Tiré de : <http://collectivitesviabiles.org/articles/mobilite-durable.aspx#gallery-1> [consulté en janvier 2020].

1.2 Vision

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.

1.3 Objectifs locaux du PMD

Le PMD de Saint-Lambert repose sur cinq grands axes d’intervention, soit :

- L’aménagement du territoire: cet axe repose sur l’occupation humaine du territoire, caractérisée notamment par le tissu urbain, le cadre bâti, la densité, la compacité et la façon dont sont distribués les équipements et les activités. L’aménagement du territoire a un impact sur les modes de vie et choix de déplacement;
- L’offre en transport : cet axe repose sur l’accès et la diversification de l’offre en transport visant à répondre aux besoins de mobilité des Lambertois;
- Les réseaux de déplacements : cet axe repose sur la desserte des différents points d’intérêts du territoire par le perfectionnement des différents réseaux de mobilité : actifs, collectifs et alternatifs à l’auto solo, routier et de camionnage;
- L’expérience de l’usager : cet axe fait référence à l’amélioration de l’expérience des usagers lors de leurs déplacements, et ce, peu importe le mode conducteur, auto-passager. L’expérience vécue par l’usager est influencée par l’efficacité, la continuité, la convivialité, le confort et la sécurité tout au long de leur déplacement;
- La sensibilisation: cet axe vise à favoriser la réflexion et promouvoir des solutions pour changer la mentalité des usagers de la route face à la mobilité, la sécurité et leur cohabitation dans un même milieu.

De ces axes d’intervention découlent seize objectifs locaux de mobilité élaborés en collaboration avec les comités directeur et technique du PMD. Ceux-ci sont complémentaires à la Vision d’aménagement durable 2035 de la Ville de Saint-Lambert⁶ et au Règlement de plan d’urbanisme de la Ville⁷, en plus de concorder avec les grandes ambitions de l’Agglomération de Longueuil, de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), du Réseau de transport de Longueuil (RTL), de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et d’EXO. Les tableaux 1.1 à 1.5 présentent les objectifs locaux de mobilité en lien avec les axes d’intervention.

Tableau 1.1 : Objectifs locaux de mobilité – Aménagement du territoire

Aménagement du territoire
<ul style="list-style-type: none">• 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.

Tableau 1.2 : Objectifs locaux de mobilité – Offre en transport

Offre en transport
<ul style="list-style-type: none">• Objectif 6 : Développer une offre en transports durables en concertation avec les entités privées et publiques ainsi que les organismes de Saint-Lambert.

Tableau 1.3 : Objectifs locaux de mobilité – Réseaux de déplacements

Réseaux de déplacements
<ul style="list-style-type: none">• 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.

Tableau 1.4 : Objectifs locaux de mobilité – Expérience de l’usager

Expérience de l’usager
<ul style="list-style-type: none">• Objectif 11 : Améliorer la sécurité et le confort des déplacements par modes actifs et collectifs.• Objectif 12 : Assurer un entretien hivernal des infrastructures pour modes actifs et collectifs.• Objectif 13 : Aménager et sécuriser les corridors scolaires.• Objectif 14 : Assurer l’accessibilité universelle sur l’ensemble des réseaux.• Objectif 15 : Assurer la quiétude des quartiers par l’aménagement de mesures de modération de la circulation et la réduction de la circulation de transit.

Tableau 1.5 : Objectifs locaux de mobilité – Sensibilisation

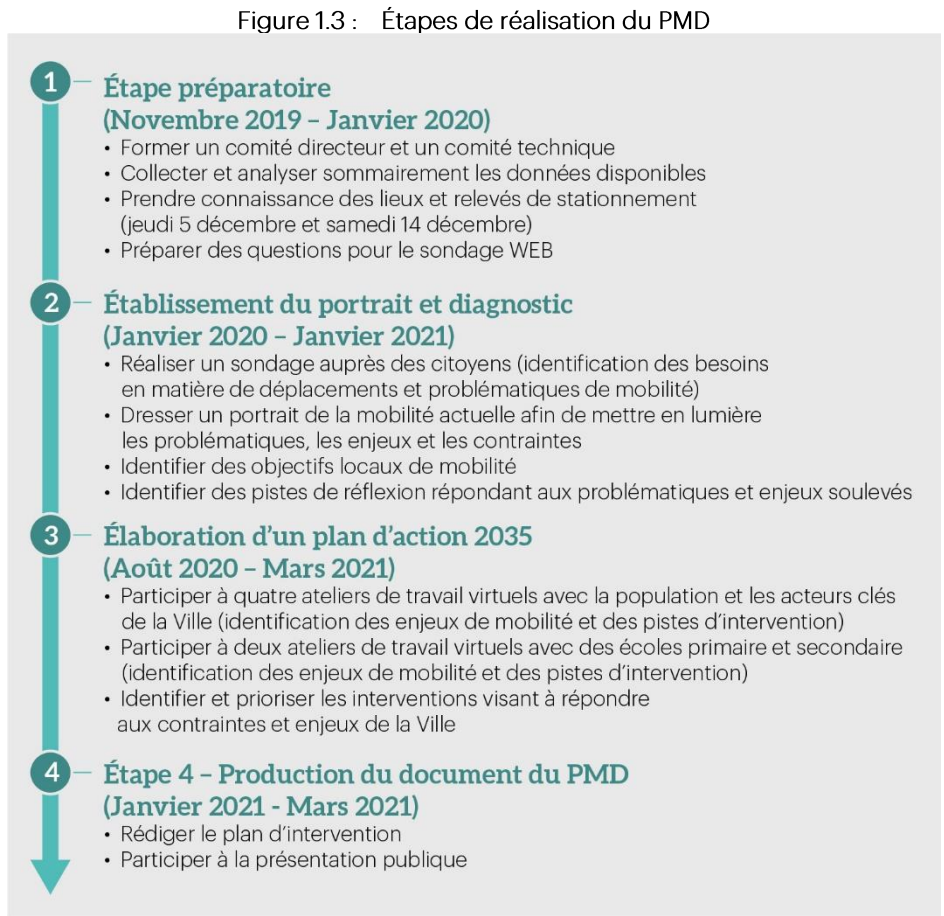
Sensibilisation
<ul style="list-style-type: none">• Objectif 16 : Valoriser de saines habitudes de vie auprès de la population.• Objectif 17 : Valoriser les modes alternatifs à l’auto solo auprès de la population pour viser une diminution de la part modale de l’auto solo.

⁶ Convergence (2019). Saint-Lambert 2035, Vision d’aménagement durable, 11 pages.
⁷ Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc (2008). Règlement de plan d’urbanisme, Ville de Saint-Lambert, 116 pages.

1.4 Méthodologie et activités consultations

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’échelonnant sur onze mois, 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 1.3 détaille les étapes de réalisation.



Source : CIMA+

Tel que présenté à la figure précédente, trois activités de consultation sont prévues au processus, soit un sondage en ligne, un atelier de consultation avec les acteurs clés de la Ville ainsi que deux ateliers de consultation avec les élèves d’une école primaire et d’une école secondaire. L’implication de la municipalité et de ses citoyens dans la démarche a pour objectif d’élaborer un PMD qui répond à leurs besoins. À noter que l’ensemble des activités de consultation sont réalisées dans le cadre de l’établissement du portrait et diagnostic.

1.4.1 SONDAGE

Le sondage, mis en ligne sur le site internet de la Ville du vendredi 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 de la ville de Saint-Lambert (photo 1.1). Au total, 294 résidents de Saint-Lambert ont pris part au sondage. Le questionnaire et les résultats obtenus sont disponibles à l’annexe A. À noter que les principaux enjeux soulevés par les citoyens sont repris dans chacune des sections du présent document.

1.4.2 CONSULTATION DES CITOYENS ET ACTEURS CLÉS DE LA VILLE

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, 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 au sondage.

Le rapport de consultation est disponible à l’annexe B. À noter que les principaux enjeux soulevés par les citoyens et acteurs-clés sont repris dans chacune des sections du présent document.

1.4.3 CONSULTATIONS DES ÉCOLIERS

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 ateliers ont permis de valider et de confirmer les problématiques et les enjeux de mobilité des écoliers sur le territoire de Saint-Lambert, en plus de cibler des pistes de solutions en lien avec celles-ci. Le rapport de consultation est disponible à l’annexe B. À noter que les principaux enjeux soulevés par les citoyens sont repris dans chacune des sections du présent document.

1.5 Intrants pertinents

Afin de mener à terme ce mandat, la Ville de Saint-Lambert a mis à la disposition de CIMA+ différents documents et données :

- Politiques de la Ville en vigueur et en préparation : plan d’urbanisme, politique de mobilité active et autres;
- Plan directeur de la circulation (2013)⁸;
- Plan de la signalisation de la Ville;
- Liste des projets à venir;
- Enquête Origine-Destination (enquête OD) 2018;
- Hiérarchie du réseau routier;
- Limites de vitesse en vigueur;
- Comptages de circulation et les vitesses pratiquées;
- Réglementation en camionnage en vigueur;
- Réseau de trottoir et de sentier piétonnier;
- Réseau cyclable;
- Faits saillants des activités de consultation du RTL;
- Portrait et diagnostic de l’offre et de la demande Communauto 2020;
- Données de collisions de la SAAQ survenues entre 2015 et 2018 inclusivement;
- Plans de déplacement des écoles des Saints-Anges et Prévile;
- Liste localisant les brigadiers sur le territoire;
- Compte rendu des comités de circulation;
- Résultats du premier sondage;
- Résultats des premiers ateliers de consultation (à venir);

L’annexe C dresse la liste complète des intrants consultés dans le cadre du présent mandat.

1.6 Territoire à l’étude

Dans le cadre du portrait et diagnostic, la division de la ville de Saint-Lambert est considérée selon cinq secteurs, soit Prévile, Pont Victoria, Haut Saint-Lambert, Centre-ville et Vieux Saint-Lambert. La figure 1.4 illustre la ville de Saint-Lambert de même que cette segmentation qui sera employée pour caractériser les enjeux de mobilité du territoire. Par ailleurs, les principaux axes ont été identifiés en fonction de leur orientation (nord-sud ou est-ouest). Cette terminologie sera employée pour l’ensemble des analyses :

Axes nord-sud

- Avenue Victoria;
- Rue Riverside;
- Boulevard Queen;
- Boulevard Plamondon;
- Rue Saint-Georges / Chemin Tiffin;
- La route 132 (R-132) / autoroute 20 (A-20).

Axes est-ouest

- Boulevard Simard;
- Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112);
- Boulevard Desaulniers.

⁸ SNC Lavalin (2013). Plan directeur de circulation, Ville de Saint-Lambert, 82 pages.

LÉGENDE

SECTEURS

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

ORIENTATION DES PRINCIPAUX AXES

- NORD-SUD
- EST-OUEST



TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Figure 1.4

1.7 Structure du portrait de la mobilité du PMD

Le présent document se compose des huit chapitres suivants :

- Chapitre 1 : Introduction
Ce chapitre présente la vision ainsi que les objectifs locaux guidant le PDM, en plus d'en détailler le processus de réalisation.
- Chapitre 2 : Cadre de planification
Ce chapitre présente le cadre réglementaire et stratégique dans lequel le PMD de Saint-Lambert s'inscrit ainsi que les projets de redéveloppement prévus sur ce territoire.
- Chapitre 3 : Organisation du territoire et urbanisation
Ce chapitre caractérise le territoire à l'étude et présente un portrait sommaire de son profil sociodémographique.
- Chapitre 4 : Mobilité des personnes
Ce chapitre présente le portrait des déplacements dont l'origine ou la destination est la municipalité de Saint-Lambert ainsi que les principales habitudes de déplacements en se basant sur les données de l'enquête OD 2018 de l'ARTM.
- Chapitre 5 : Réseau routier et stationnement
Ce chapitre caractérise le réseau routier de Saint-Lambert en présentant notamment une analyse de la hiérarchie routière, du gabarit des axes, de la signalisation, des conditions de circulation, des vitesses affichées et pratiquées, de la mobilité des biens, du stationnement ainsi que du déneigement.
- Chapitre 6 : Modes actifs
Ce chapitre caractérise les aménagements mis à la disposition des usagers actifs de Saint-Lambert.
- Chapitre 7 : Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo
Ce chapitre dresse un portrait des services mis en place à Saint-Lambert afin d'offrir et aux citoyens une variété de modes de déplacements attrayants et compétitifs à l'auto solo.
- Chapitre 8 : Sécurité et qualité de vie des Lambertois
Ce chapitre présente l'analyse des collisions recensées sur le territoire de Saint-Lambert, les mesures de modération de la circulation, la cohabitation entre les modes de transport ainsi que la sécurité aux abords des établissements scolaires, des parcs et des espaces verts. Les activités de sensibilisation et d'éducation y sont aussi abordées.

1.8 Mises en garde

Il est à noter que :

- Les constats et analyses sont basés sur les données mises à la disposition par la Ville. Ces données ne sont pas nécessairement représentatives de l'ensemble du territoire.



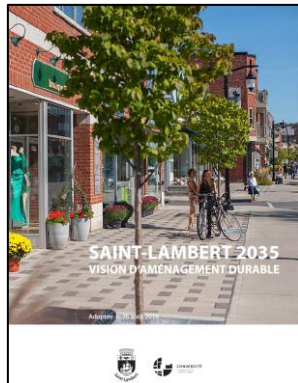
2. CADRE DE PLANIFICATION

L'aménagement de toute municipalité québécoise est encadré par différentes politiques, plans et réglementations. Le présent chapitre identifie les documents de planification provinciaux et locaux (aménagement du territoire et transport) et dresse un portrait sommaire des projets de développements anticipés qui pourraient avoir une incidence sur la mobilité. Cet exercice vise ainsi à faciliter et assurer l'intégration du PMD dans le cadre actuel de planification de la municipalité.

2.1 Urbanisme et aménagement du territoire

La présente section aborde les principales politiques de planification en aménagement en lien avec la Ville de Saint-Lambert ayant une incidence sur la mobilité.

2.1.1 SAINT-LAMBERT 2035 – VISION D’AMÉNAGEMENT DURABLE



Source : Ville de Saint-Lambert (2019)

La Vision d’aménagement durable 2035 de Saint-Lambert⁹ comporte six grandes orientations, dont quatre présentent des objectifs en la mobilité et l’aménagement urbain, soit :

ORIENTATION 1 - PLANIFIER UN REDÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE EN HARMONIE AVEC LE CARACTÈRE DE VILLAGE URBAIN DE SAINT-LAMBERT, QUI PRÉSERVE LES ESPACES VERTS

- Optimiser le développement du centre-ville en privilégiant la compacité;
- Favoriser le développement à proximité des infrastructures de transport en commun.

ORIENTATION 2 - OFFRIR DES ESPACES DE QUALITÉ, PRATICABLES TOUTE L’ANNÉE, AU SEIN DESQUELS L’APPROPRIATION CITOYENNE EST FAVORISÉE

- Favoriser l’accès aux espaces verts, en toutes saisons, grâce à une programmation et des infrastructures attrayantes, et améliorer l’accessibilité universelle à ces espaces;
- Assurer la mise en réseau d’espaces verts en créant une trame verte sur l’ensemble du territoire.

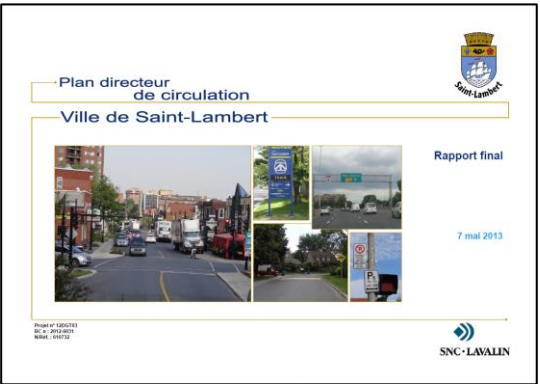
ORIENTATION 4 - ASSURER UNE MIXITÉ DES USAGES ET DES FONCTIONS QUI RÉPONDENT AUX BESOINS D’UNE DIVERSITÉ DE PERSONNES

- Favoriser les déplacements actifs dans les nouveaux projets;
- Améliorer l’accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques sur l’ensemble du territoire.

ORIENTATION 5 - PROMOUVOIR LES FORMES DE MOBILITÉ DURABLE EN AMÉLIORANT LA CONNEXION ENTRE LES DIFFÉRENTS LIEUX D’INTÉRÊTS ET RÉDUIRE LA DÉPENDANCE À L’AUTO SOLO

- Développer un réseau cyclable et piétonnier, sécuritaire et continu;
- Développer une offre en transports durables, notamment l’autopartage et le covoiturage;
- Améliorer l’offre en transport en commun;
- Assurer un entretien quatre saisons du réseau cyclable, piétonnier et de transport collectif;
- Amorcer une réflexion sur l’avenir de la R-132 afin d’en atténuer les nuisances;
- Favoriser une gestion optimale du stationnement;
- Apaiser la circulation automobile et accorder plus de place aux piétons et aux cyclistes.

2.1.2 PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT



Source : SNC-Lavalin (2013)

Réalisé en 2013, le plan directeur de circulation de la Ville de Saint-Lambert¹⁰ présente un total de 204 interventions en lien avec la mobilité associées à quatre secteurs composant le territoire de Saint-Lambert, soit les secteurs Prévile (48 interventions), du pont Victoria (67 interventions), Centre-ville (62 interventions) et Desaulniers (27 interventions).

⁹ Convergence (2019). Saint-Lambert 2035, Vision d’aménagement durable, 11 pages.

¹⁰ SNC LAVALIN (2013). Plan directeur de circulation, Ville de Saint-Lambert, 82 pages.

2.1.3 RÈGLEMENT DE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT



Source : Ville de Saint-Lambert (2008)

Le règlement de plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert¹¹ comporte neuf grandes orientations d'aménagement et de développement, dont quatre présentent des orientations spécifiques en lien avec la mobilité et l'aménagement urbain.

COMMERCES ET SERVICES

- Améliorer les aménagements du centre commercial Victoria;
 - Poursuivre les démarches afin de redéfinir la planification du centre commercial Victoria avec le boulevard Churchill;
 - Assurer une meilleure fluidité de la circulation;
 - Réaliser une étude particulière sur le déplacement des piétons et étudier la possibilité d'utiliser l'assiette du trottoir existant afin de paysager la périphérie du centre;
 - Réaliser une étude particulière pour évaluer la possibilité d'instaurer un sens unique avec entrée sur la rue Clark.

HABITATION

- Promouvoir le redéveloppement du secteur de la gare à des fins d'habitation dans une optique de développement durable;
 - Densifier le secteur de la gare.

PARCS, ESPACES VERTS, PAYSAGE ET MOBILIER URBAIN

- Mettre en valeur les parcs, espaces verts et autres lieux publics;
- Compléter le réseau de voies cyclables régionales et locales;
- Bonifier et remplacer le mobilier urbain.

¹¹ Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc (2008). Règlement de plan d'urbanisme, Ville de Saint-Lambert, 116 pages.

¹² Ville de Saint-Lambert (2012). Plan de développement durable de la Ville de Saint-Lambert, 16 pages.

¹³ En 2017, l'AMT a été remplacée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et EXO.

RÉSEAUX DE TRANSPORT ET CIRCULATION

- Améliorer les liens interrives et l'accès au pont Victoria;
- Diminuer les impacts négatifs causés par la présence de la R-132;
- Faciliter les déplacements des piétons;
- Consolider les équipements et aménagements autour de la gare permanente;
- Planifier les transports en se basant sur les principes de développement durable, soit un transport qui combine efficacité économique et efficacité énergétique, équité sociale et protection de l'environnement.

2.1.4 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT



Source : Ville de Saint-Lambert (2012)

Le Plan de développement durable de la Ville de Saint-Lambert¹² inclut le Plan d'action 2012-2016 dont 4 axes comptent des orientations avec des actions en lien avec la mobilité et l'aménagement urbain.

LA GESTION MUNICIPALE

- Orientation 2 : Assurer l'exemplarité municipale;
 - Mettre en place des mesures incitatives aux transports alternatifs;
 - Adhérer à la démarche Allégo de l'AMT¹³;
 - Former les employés municipaux à l'écoconduite.

L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET LES GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

- Orientation 2 : Renforcer l'efficacité énergétique des véhicules;
 - Sensibiliser les citoyens à la réglementation sur la marche au ralenti de façon récurrente.

LA MOBILITÉ DURABLE

- Orientation 1 : Mettre en place des aménagements physiques pour faciliter les transports actifs;
- Orientation 2 : Travailler de concert avec les organisations responsables à l'amélioration de la desserte en transports collectifs;
- Orientation 3 : Promouvoir l'usage des transports actifs et collectifs.

LES ESPACES VERTS

- Orientation 1 : Mettre en valeur les parcs et espaces verts et favoriser le verdissement
 - Favoriser l'aménagement d'accès publics au fleuve et mettre en valeur le secteur des écluses.

2.1.5 POLITIQUE DES FAMILLES ET DES ÂÎNÉS 2020-2022 DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT



Source : Ville de Saint-Lambert (2020)

La Politique des familles et des aînés¹⁴ inclut le Plan d'action 2020-2022 dont 2 orientations comptent des objectifs avec des actions en lien avec la mobilité et l'aménagement urbain.

ORIENTATION 1 – ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES POUR LES ADOLESCENTS, LES FAMILLES ET LES ÂÎNÉS

- Bonifier l'aménagement des espaces publics, des parcs et des espaces verts;
 - Aménager les parcs et le centre-ville de façon plus conviviale et inclusive;
 - Doter l'espace public et les parcs d'installations sanitaires et les rendre accessibles.

ORIENTATION 3 – AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES FAMILLES ET DES ÂÎNÉS

- Favoriser les déplacements actifs;
- Contribuer à accroître l'utilisation du transport collectif.

¹⁴ Ville de Saint-Lambert (2020). Politique des familles et des aînés 2020-2022 de la Ville de Saint-Lambert, 19 pages.

¹⁵ Ville de Saint-Lambert (2015). Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Saint-Lambert, 23 pages.

2.1.6 POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT



Source : Ville de Saint-Lambert (2015)

La Politique d'accessibilité universelle¹⁵ s'articule autour de neuf grands secteurs d'intervention dont 3 présentent des domaines d'application en lien avec la mobilité et l'aménagement urbain.

LES BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS

- Mettre aux normes « sans obstacle » tous les édifices où sont dispensés de façon permanente ou ponctuelle des services municipaux en priorisant, lorsque possible, des aménagements universellement accessibles;
- S'assurer que les normes minimales d'accessibilité prévues à la réglementation provinciale en vigueur soient appliquées dans tous les bâtiments assujettis;
- Inciter les propriétaires de bâtiments de commerces et services ainsi que tout bâtiment ouvert au public à se conformer, d'une part, aux normes d'accessibilité en vigueur, peu importe l'année de construction de l'édifice, et d'autre part, à optimiser leurs aménagements en appliquant une conception répondant aux normes d'accessibilité universelle.

L'AMÉNAGEMENT URBAIN

- Appliquer et faire respecter la réglementation en vigueur concernant l'aménagement et l'utilisation des espaces de stationnements réservés;
- Veiller à l'entretien des espaces réservés dans les stationnements municipaux et à l'évaluation régulière des besoins concernant leur localisation et leur aménagement;
- Faciliter la circulation des personnes en situation de handicap par l'aménagement sécuritaire et fonctionnel de trottoirs, « bateaux-pavés », pistes cyclables et multifonctionnelles ainsi que les passages piétonniers;
- Se doter des équipements visuels et sonores adéquats pour permettre les déplacements et l'orientation sécuritaires de tous les citoyens (affichage, feux sonores, etc.);
- Faciliter l'accès et l'utilisation des parcs et espaces verts aux personnes en situation de handicap;

- Planifier le choix et la localisation du mobilier urbain (bancs, poubelles, lampadaires, etc.) en fonction d’une utilisation fonctionnelle et de déplacements sécuritaires pour tous.

LE TRANSPORT

- Rendre le service accessible à diverses clientèles en situation de handicap;
- Maintenir le service de transport adapté pour les personnes en situation de handicap ne pouvant se prévaloir du service de transport en commun;
- Améliorer les services offerts en fonction des besoins exprimés par les usagers et les ressources disponibles;
- Faciliter et sécuriser l’utilisation des aides à la mobilité motorisées (triporteurs, quadriporteurs, etc.) sur le territoire de la municipalité.

2.1.7 SCHÉMA D’AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT 2035 DE L’AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL



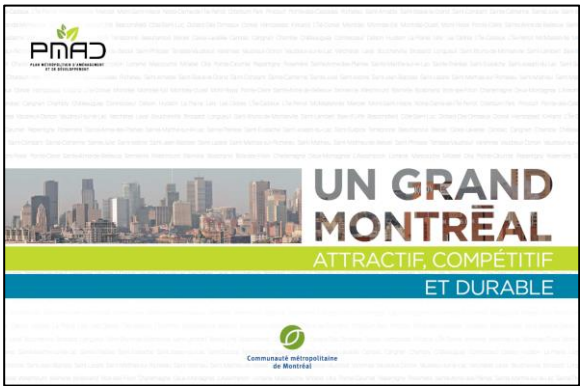
Source : Agglomération de Longueuil (2016)

Le Schéma d’aménagement et de développement 2035¹⁶ (SADR) établit des orientations et des actions en matière d’aménagement et de développement pour l’agglomération de Longueuil à court, à moyen et à long termes. Ce document propose toutefois 20 actions prioritaires, dont cinq auront une incidence directe ou indirecte sur les déplacements à destination ou en provenance de Saint-Lambert :

- Implanter le REM dans l’axe de l’A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant Brossard au centre-ville de Montréal;
- Implanter le réseau rapide d’agglomération du RTL, en priorisant le boulevard Taschereau;
- Compléter le réseau de déplacements actifs structurant et assurer son intégration au réseau métropolitain;

- Réaliser les planifications particulières intégrées aménagement/transport des aires d’influence des axes et points d’accès au transport en commun structurant, en priorisant celles de la place Charles-Le Moyne, des stations Panama, Chevrier (potentielle) et Du Quartier du REM, des gares de train de banlieue de Saint-Lambert et de Longueuil – Saint-Hubert et de l’axe Taschereau;
- Optimiser le développement et le réaménagement du territoire à l’extérieur des aires d’influence des axes et points d’accès au transport en commun structurant en intégrant, notamment, les seuils de densité résidentielle minimaux prescrits.

2.1.8 PMAD DE LA CMM



Source : CMM (2012)

Le Plan métropolitain d’aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)¹⁷ comporte trois orientations, dont deux présentent minimalement un objectif en lien avec la mobilité et l’aménagement urbain.

ORIENTATION 1 - UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLES :

- Optimiser le développement urbain à l’extérieur des aires TOD.

ORIENTATION 2 - UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS :

- Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l’urbanisation;
- Hausser de 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d’ici 2021;
- Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises;
- Favoriser la mobilité active à l’échelle métropolitaine.

¹⁶ Agglomération de Longueuil (2016). Schéma d’aménagement et de développement, Longueuil 2035, 479 pages.

¹⁷ CMM (2012). Plan métropolitain d’aménagement et de développement, Un grand Montréal attractif, compétitif et durable, 217 pages.

2.2 Transports

La présente section aborde les principales politiques de planification en transport en lien avec la Ville de Saint-Lambert.

2.2.1 PLAN STRATÉGIQUE DU RTL 2013/2022



Source : RTL (2014)

Le Plan stratégique du RTL 2013/2020¹⁸ présente les axes Aménagement et Mobilité qui comportent des orientations et domaines d'intervention en lien avec la mobilité durable au sein de Saint-Lambert.

AXE AMÉNAGEMENT

- Identifier les corridors de transport collectif, les nœuds d'échange et les infrastructures nécessaires aux opérations de transport collectif dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération, aux plans d'urbanisme et dans les règlements des villes;
- Définir les politiques et les normes d'aménagement pour les voies réservées, les mesures préférentielles et les points d'accès au réseau;
- Participer activement à la mise en place des processus continus nécessaires à l'intégration du transport collectif dans la planification, la réglementation et le développement du territoire.

Les domaines d'intervention en lien avec l'axe sont les suivants :

- Une planification coordonnée de l'aménagement du territoire et des transports;
- Les voies réservées et mesures prioritaires pour autobus;
- Des arrêts accessibles et plus sécuritaires;
- Les points d'échange.

AXE MOBILITÉ

- Gérer la demande en transport de façon globale et intégrée par une meilleure coordination des différents services;

- Déployer une nouvelle offre de transport collectif afin de répondre davantage aux besoins des clients et citoyens;
- Développer et offrir une information aux voyageurs statique et dynamique, claire et conviviale;
- Améliorer le sentiment de confort et de sécurité du client avant, pendant et après le déplacement.

Les domaines d'intervention en lien avec l'axe sont les suivants :

- La révision de la structure du réseau et de l'offre de service;
- La coordination des réseaux;
- L'information aux voyageurs;
- Le confort et la qualité du service;
- Les abribus et le mobilier associé aux arrêts;
- Les modes à grande capacité;
- Le transport adapté.

2.2.2 VISION DU TRANSPORT EN COMMUN 2025 DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL EN MOUVEMENT

La Vision du transport en commun 2025¹⁹ est le produit de la collaboration des cinq municipalités composant l'agglomération de Longueuil ainsi que du RTL. Cette vision se base sur cinq grands axes, soit :

UNE VISION CLAIRE ET AMBITIEUSE

- Une concertation et une mobilisation unique au bénéfice des citoyens.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE JAUNE

- Étendre l'accès au métro et multiplier les points d'accès pour mieux desservir l'est de l'agglomération et structurer le développement urbain.

TRAMWAY SUR LE BOULEVARD TASCHEREAU

- Un mode de transport rapide et structurant.

RÉSEAU RAPIDE D'AUTOBUS

- Pour améliorer la fluidité des transports à l'intérieur de l'agglomération.

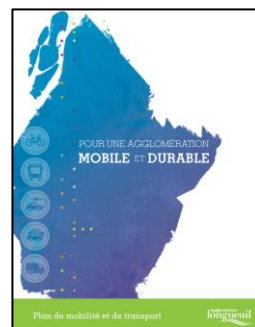
CORRIDORS EXPRESS

- Voies réservées pour un service fiable et des temps de parcours réduits.

¹⁸ RTL (2014). Plan stratégique du RTL 2013/2022, Vision d'ensemble, 115 pages.

¹⁹ Agglomération de Longueuil (2018). La vision. Tiré de : <http://www.vision2025tc.com/vision/> [consulté en mai 2020].

2.2.3 POUR UNE AGGLOMÉRATION MOBILE ET DURABLE - AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL



Source : Agglomération de Longueuil (2013)

Publié en 2013, le Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil²⁰ présente cinq grandes orientations associées à différents objectifs.

ORIENTATION A - AMÉLIORER L'OFFRE ET LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

- Accroître l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacements interrives et interrégionaux;
- Développer l'offre de desserte interne en transport collectif;
- Améliorer l'intermodalité aux nœuds de correspondance de l'agglomération : station de métro, terminus d'autobus, gares de train de banlieue; stationnements incitatifs à titre d'équipements accessoires;
- Améliorer l'accessibilité au réseau de transport collectif;
- Développer, compléter et améliorer les réseaux cyclables et piétonniers sur le territoire;
- Renforcer l'interconnexion des réseaux de transports actifs et collectifs;
- Développer l'usage collectif de l'automobile;
- Coordonner les modes de transport collectif aux autres modes de transport durables.

ORIENTATION B - OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LA GESTION DU STATIONNEMENT

- Améliorer la fluidité du réseau routier artériel et autoroutier existant afin d'éviter les débordements sur le réseau local;
- Comblar les discontinuités du réseau routier;
- Assurer un partage adéquat de la voirie et des infrastructures de transport entre les modes de transports automobile, actif et collectif;
- Améliorer la gestion des déplacements des camions;
- Adopter une stratégie concertée de la gestion du stationnement;
- Optimiser l'information aux usagers.

ORIENTATION C - ASSURER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION

- Améliorer la sécurité des transports;
- Inciter les usagers de la route à adopter des comportements de déplacement plus sécuritaires;
- Diminuer les nuisances générées par la proximité des infrastructures de transport;
- Intégrer les équipements de transport au milieu de vie.

ORIENTATION D - DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN COHÉRENCE AVEC LES OBJECTIFS DE MOBILITÉ DURABLE

- Orienter le développement du territoire en fonction des grands axes structurants de transports collectif et actif;
- Créer des aménagements incitant au transport actif et au développement du transport collectif;
- Encadrer l'impact des nouveaux développements sur les réseaux de transport;
- Adapter les quartiers existants à la vision de mobilité durable de l'agglomération;
- Diminuer l'impact des infrastructures de transport (voirie et stationnement).

ORIENTATION E - PROMOUVOIR LES MODES DE TRANSPORTS DURABLES

- Sensibiliser davantage les citoyens à l'adoption d'habitudes de transport plus durables;
- Améliorer la promotion des solutions de rechange auprès des entreprises et établissements scolaires du territoire;
- Soutenir et privilégier les énergies non polluantes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport.

De ces objectifs découlent des actions plus ciblées pouvant avoir un impact sur les déplacements à destination ou en provenance de Saint-Lambert, entre autres :

- Construire le nouveau pont sur le Saint-Laurent et implanter le SRL annoncé dans l'axe A-10/centre-ville de Montréal;
- Prolonger la ligne 4 du métro sur le territoire de la ville de Longueuil;
- Consolider et améliorer le service de train de banlieue sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire;
- Implanter des SRB sur les grands corridors de déplacement, dont l'axe Taschereau;
- Implanter des mesures préférentielles pour autobus sur certains axes stratégiques;
- Assurer des liens piétonniers et cyclables continus, notamment vers les générateurs de déplacement;
- Évaluer le développement du système de vélos en libre-service (BIXI) sur le territoire de l'agglomération;
- Favoriser le covoiturage à l'échelle de l'agglomération;
- Bonifier l'implantation du réseau d'autopartage sur le territoire.

²⁰ Agglomération de Longueuil (2013). Pour une agglomération mobile et durable, Plan de mobilité et de transport, Agglomération de Longueuil, 94 pages.

2.2.4 VISION 2031 : UNE VOIE LIBRE POUR L’AVENIR DE L’AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL



Source : Agglomération de Longueuil (2019)

Le volet transport collectif du Plan de mobilité et de transport de l’agglomération de Longueuil²¹ présente six principes directeurs qui guideront le développement du transport durable :

- La préservation de l’environnement;
- L’équité et le bien-être de la société;
- Le développement de la vitalité économique;
- L’optimisation du transport, des déplacements et du stationnement;
- La valorisation, la modernisation et l’optimisation de l’aménagement;
- La bonne gouvernance.

Le respect de ces principes passe par les cinq axes de développement suivants :

- Consolider l’aménagement en développant le transport collectif par l’augmentation de l’offre de services par l’achèvement des liens routiers intra-agglomération, le prolongement du métro et par l’amélioration de l’accès et de l’aménagement des différents terminaux;
- Moderniser le réseau de transport collectif en développant notamment un réseau rapide de surface et en poursuivant l’implantation de nouvelles technologies d’aide à l’exploitation et à l’information des voyageurs;
- Répondre aux besoins de la clientèle de l’agglomération une fois les liens routiers et autoroutiers complétés en améliorant la desserte interne de l’agglomération, en respectant les principes d’équité et d’accessibilité universelle, en collaborant avec les entreprises afin d’assurer l’accès aux pôles générateurs d’emplois et en améliorant constamment le service de transport adapté;
- Électrifier les transports par l’implantation d’un système léger sur rail, par l’acquisition d’autobus hybrides rechargeables et éventuellement tout électriques, par l’électrification du réseau de trains de banlieue et par la création d’un pôle d’excellence régional en énergie propre;

²¹ Bernard Bigras (2019). Vision 2031 : Une voie libre pour l’avenir, Plan de mobilité et de transport, Volet transport collectif, Agglomération de Longueuil, 31 pages.

²² ARTM (2018). Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021, 10 pages.

- Assurer un financement stable et prévisible en octroyant les fonds nécessaires à la réalisation des projets de transport collectif de l’agglomération et en appliquant un nouveau cadre de financement du transport en commun métropolitain qui respecte les principes de transparence et d’équité. Des mesures fiscales telles que l’indexation de la taxe sur l’utilisation et le développement du transport collectif.

2.2.5 PLAN DES INITIATIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 2018-2021 DE L’ARTM



Source : ARTM (2018)

Développé par l’ARTM, le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC)²² identifie les initiatives qui méritent d’être étudiées et d’être intégrées au futur Plan stratégique de développement des services de transport collectif.

Les initiatives ciblées dans le document pouvant avoir un impact sur les déplacements à Saint-Lambert sont les suivantes :

- Achat de 20 voitures pour les trains de banlieue d’EXO;
- Étude de besoins pour des mesures préférentielles aux autobus pour l’accès aux stations du REM sur la Rive-Sud et aménagement de ces mesures;
- Études et actions de mise en œuvre nécessaires à la refonte des réseaux d’autobus desservant l’antenne Rive-Sud du REM;
- Étude de valorisation et redéveloppement des équipements de transport collectif;
- Campagne de promotion des modes actifs;
- Étude d’opportunité pour qualifier les accès piétonniers et cyclables aux stations de métro et gares de trains;
- Étude d’opportunité pour identifier des axes du réseau de vélo métropolitain à favoriser pour faciliter l’interconnexion des réseaux TC et cyclables;
- Élaboration d’une fiche d’avant-projet pour un mode structurant dans l’axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil;
- Élaboration d’une fiche d’avant-projet pour un mode structurant dans l’axe du boulevard Taschereau.

2.3 Projets futurs sur le territoire de Saint-Lambert

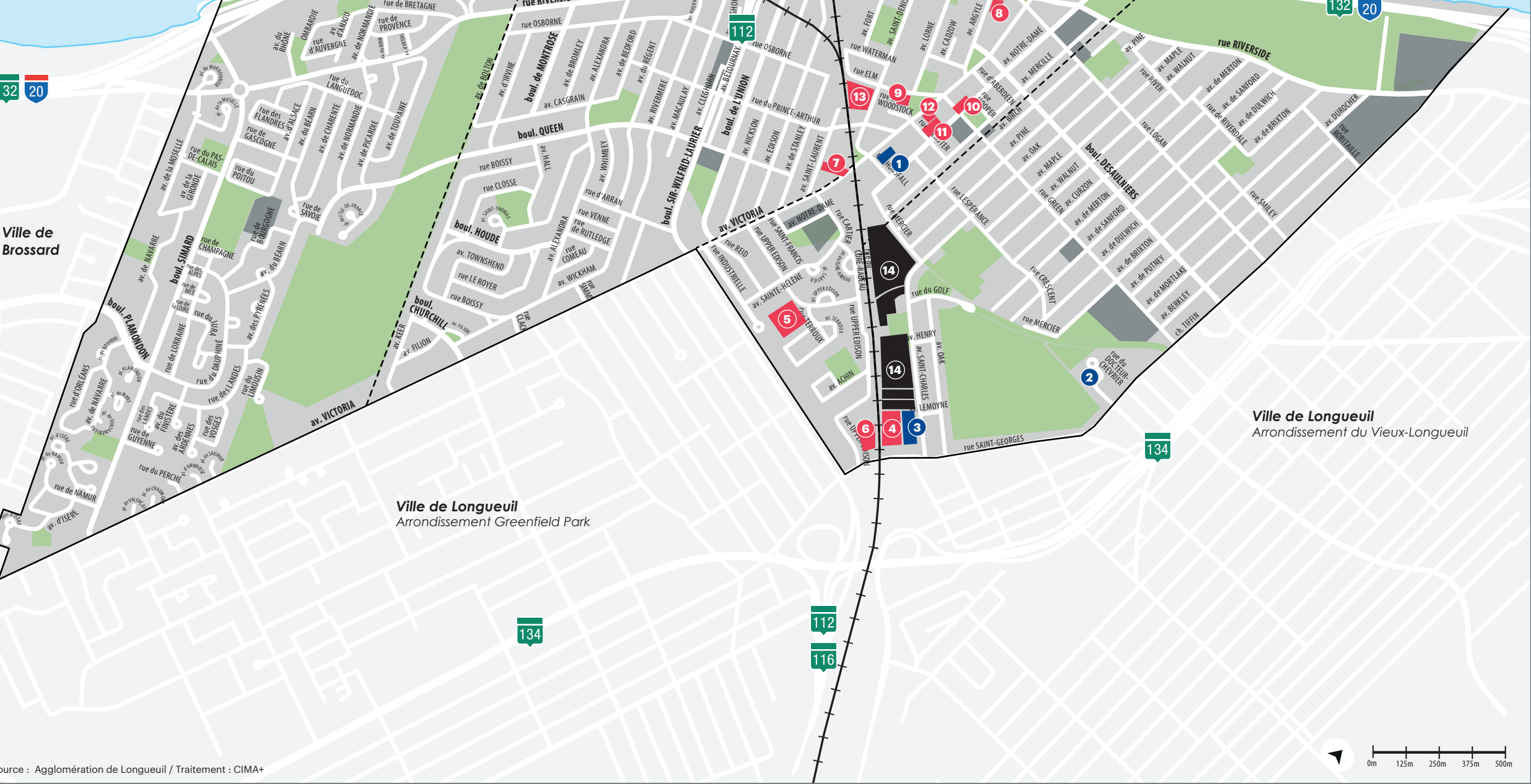
La Ville de Saint-Lambert compte à la fois des projets de redéveloppement et des projets structurants en mobilité.

2.3.1 PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ET REDÉVELOPPEMENT

La figure 2.1 localise l'ensemble des possibilités de développement/redéveloppement sur le territoire de Saint-Lambert. Au total, 21 opportunités de développement/redéveloppement ont été ciblées sur le territoire de la Ville. La majorité de ces espaces sont localisés dans les secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert. Ces opportunités représentent une superficie de terrain de 1 447 879 pi² et une superficie d'habitation de 2 681 635 pi².

Il est à noter que trois de ces projets ont déjà été approuvés et sont actuellement en cours de construction. Par ailleurs, une des possibilités de redéveloppement se compose de certains terrains situés dans l'actuelle zone industrielle dont le zonage sera vraisemblablement modifié pour accueillir une occupation mixte.

POSSIBILITÉ DE DÉVELOPPEMENT OU REDÉVELOPPEMENT	NUMÉRO (S) DE LOT (S)	SUPERFICIE DU TERRAIN (PI²)	SUPERFICIE POTENTIELLE D'OCCUPATION (PI²)
1	MAISON WICKHAM	6 249 735	25 585
2	HABITATIONS HARMONIE - PHASE 5	4 636 263	14 440
3	LOGGIA - PHASE B	5 749 894	86 957
4	LOGGIA PHASE C ET D	5 749 895	100 488
5	LYNX INDUSTRIES	2 116 504 / 2 422 691	165 851
6	TERRAIN VACANT	2 117 740	29 934
7	ARSD INC.	2 393 420	19 210
8	TERRAIN VACANT ULTRAMAR	2 391 607	6 983
9	TEMPLE MAÇONNIQUE	2 391 533	10 300
10	STATIONNEMENT PUBLIC	2 115 763	28 858
11	STATIONNEMENT TAYLOR	2 115 288	36 734
12	BÂTIMENT TAYLOR	2 115 288	14 891
13	SECTEUR SAINT-DENIS	2 391 587	58 549
		2 391 586 / 2 611 191	12 528
		2 391 588 / 2 611 192	12 600
		2 393 259 / 2 611 193	13 399
		2 116 389	331392
14	ZONE INDUSTRIELLE	5 047 849	65 477
		2 117 271	298 637
		2 117 632	67 572
		2 117 633	47 494
			99 737



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

- PROJET DÉJÀ APPROUVÉ - EN COURS DE CONSTRUCTION
- POSSIBILITÉ DE DÉVELOPPEMENT OU REDÉVELOPPEMENT
- DONNÉES PROJÉTÉES - MODIFICATION DE ZONAGE PRÉVUE

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT
ET REDÉVELOPPEMENT

Figure 2.1

Source : Agglomération de Longueuil / Traitement : CIMA+

2.3.2 PROJETS STRUCTURANTS EN MOBILITÉ

Tel que mentionné à la section 2.2.2 du présent document, la Vision du transport en commun 2025²³ est le produit de la collaboration des cinq municipalités composant l’agglomération de Longueuil ainsi que du RTL. Elle a pour objectif d’améliorer la qualité de vie des résidents de l’agglomération de Longueuil en leur offrant un service de transport en commun performant, efficace et axé sur la mobilité durable.

Quatre grands projets de transports collectifs sont mis de l’avant dans la vision, soit :

- Le prolongement de la ligne jaune du métro;
- Le tramway sur le boulevard Taschereau;
- Le réseau rapide d’autobus;
- Les corridors express.

En plus d’un corridor express traversant la ville de Saint-Lambert dans l’axe des routes 112 et 116, certains projets à proximité engendreront des impacts sur l’offre en transport collectif au niveau du territoire (figure 2.2).

Actuellement en construction, le REM permettra de relier la Rive-Sud, le centre-ville de Montréal, l’Ouest-de-l’Île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l’aéroport Montréal-Trudeau tout en assurant une connexion aux lignes bleue (Édouard-Montpetit), verte (McGill) et orange (Bonaventure) du métro de Montréal²⁴. Au niveau de la Rive-Sud, l’antenne est prévue dans l’axe de l’autoroute 10, jusqu’au terminal Rive-Sud situé au sud-ouest de l’intersection des autoroutes 10 et 30.

Par ailleurs, un bureau de projet, régi par le RTL avec la collaboration des municipalités de l’agglomération de Longueuil, pour l’implantation intégrée de modes structurants de transport collectif dans l’axe de la ligne jaune et dans celui du boulevard Taschereau a récemment été créé.²⁵

La desserte en transport collectif sur le territoire de Saint-Lambert devra nécessairement être repensée afin de s’arrimer à l’arrivée de cette nouvelle offre. À titre de rappel, le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021²⁶ de l’ARMT présenté à la section 2.2.2 cite les initiatives suivantes méritant d’être étudiées et d’être intégrées à son futur Plan stratégique de développement des services de transport collectif :

- Étude de besoins pour des mesures préférentielles aux autobus pour l’accès aux stations du REM sur la Rive-Sud et aménagement de ces mesures;
- Études et actions de mise en œuvre nécessaires à la refonte des réseaux d’autobus desservant l’antenne Rive-Sud du REM;
- Élaboration d’une fiche d’avant-projet pour un mode structurant dans l’axe du boulevard Taschereau.

²³ Agglomération de Longueuil en mouvement (2018). La vision. Tiré de : <http://www.vision2025tc.com/vision/> [consulté en mai 2020].

²⁴ REM (2020). Le REM. Tiré de : <https://rem.info/fr/reseau-express-metropolitain> [consulté en février 2020].

²⁵ MTQ (2019). Un pas important de franchi dans la planification intégrée des grands projets de transport collectif sur la Rive-Sud de Montréal. Tiré de : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/transport-collectif-rive-sud-mtl.aspx> [consulté en février 2020].

²⁶ ARTM (2018). Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021, 10 pages.



LÉGENDE

- REM
- PROLONGEMENT DE LA LIGNE JAUNE
- TRAMWAY SUR TASCHEREAU
- RÉSEAU RAPIDE
- CORRIDOR EXPRESS

PROJETS STRUCTURANTS
EN MOBILITÉ

Figure 2.2



3. ORGANISATION DU TERRITOIRE ET URBANISATION

L'aménagement du territoire et les caractéristiques sociodémographiques influencent les habitudes de déplacements des Lambertois. Le présent chapitre caractérise ces différents éléments afin d'en cerner les tendances en lien avec la mobilité.

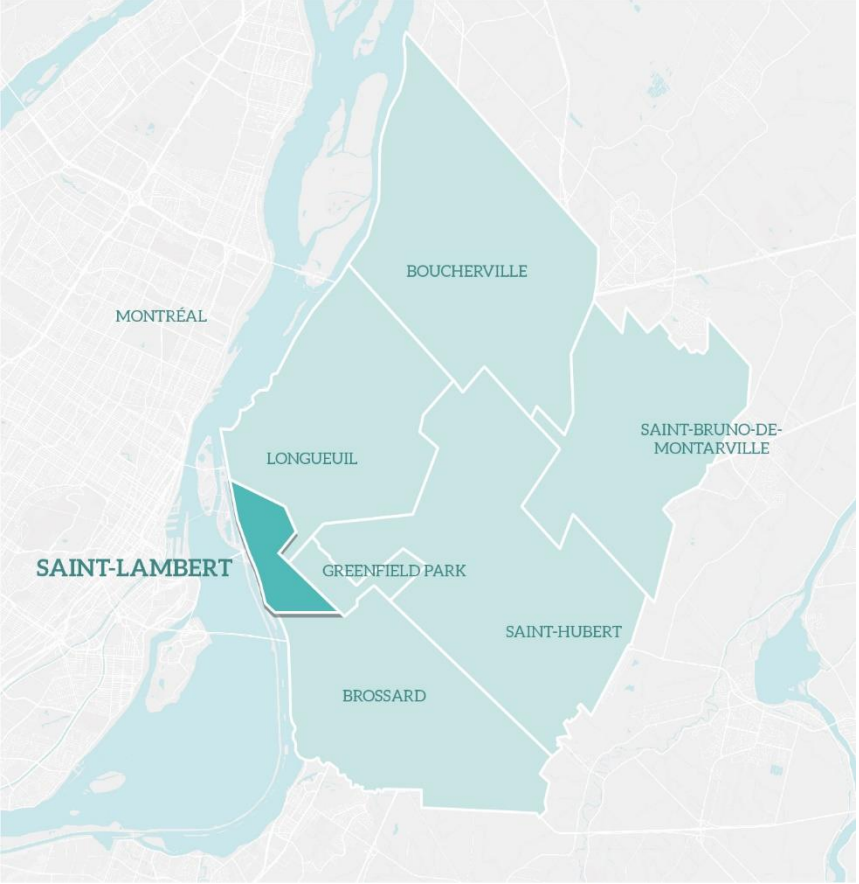
3.1 Localisation géographique de la ville de Saint-Lambert

Située sur la Rive-Sud de Montréal, la ville de Saint-Lambert fait partie de l’agglomération de Longueuil. Elle est encadrée par le fleuve Saint-Laurent à l’ouest, la ville de Longueuil au nord (arrondissement Vieux-Longueuil) et à l’est (arrondissement Greenfield Park) ainsi que la ville de Brossard au sud. D’une superficie totale de 10,1 km², elle présente une superficie terrestre de 7,6 km².²⁷

La R-132/A-20 longe l’extrémité ouest du territoire dans l’axe nord-sud, tandis que la R-112 le traverse centralement dans l’axe est-ouest. Cette dernière mène notamment au pont Victoria qui connecte les villes de Saint-Lambert et Montréal.

La figure 3.1 illustre la localisation géographique de la ville de Saint-Lambert.

Figure 3.1 : Localisation géographique de la ville de Saint-Lambert



Source : Google / Traitement : CIMA+

²⁷ MAMH (2010). Répertoire des municipalités, Saint-Lambert. Tiré de : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/58012/> [consulté en janvier 2020].

3.2 Utilisation du sol

3.2.1 DÉFINITION

L'utilisation du sol correspond aux fonctions dominantes associées aux zones composant le territoire à l'étude. Selon le plan de circulation de la ville de Saint-Lambert²⁸, les principales affectations composant le territoire sont les suivantes :

- Résidentielle;
- Commerciale;
- Industrielle;
- Institutionnelle;
- Pôle multifonctionnel (centre-ville);
- Parcs et espaces verts;
- Grande emprise de transport.

La ségrégation spatiale des activités peut avoir des répercussions sur les déplacements. Les quartiers monofonctionnels constituent un obstacle à la mobilité active et durable. Leur faible densité a une incidence sur la desserte en transport collectif. De plus, ces milieux ont généralement une trame sinueuse peu perméable et peu interconnectée qui allonge de façon significative les déplacements actifs, nuisant à leur efficacité. Une telle forme urbaine accentue la dépendance à l'automobile.

3.2.2 SITUATION ACTUELLE

Saint-Lambert est une ville dite « dortoir » avec une dominance marquée de l'affectation résidentielle (figure 3.2).

3.2.2.1 Secteur Prévill

Situé à l'extrémité sud du territoire, le secteur Prévill est caractérisé par une dominance marquée de l'affectation résidentielle et par la présence de plusieurs parcs et espaces verts. Ce secteur est respectivement délimité à l'ouest, au sud et à l'est par le fleuve Saint-Laurent et les villes de Brossard et Longueuil. La limite nord coïncide avec le Country Club de Montréal qui le sépare du secteur Pont Victoria, son voisin. Ce secteur offre deux accès à la R-132/A-20, soit au niveau du boulevard Simard (accès en direction est et ouest) et de la rue Riverside (accès en direction est seulement).

3.2.2.2 Secteur Pont Victoria

Bien que le secteur Pont Victoria soit aussi caractérisé par une dominance de l'affectation résidentielle, une proportion du territoire est associée à des zones commerciales et institutionnelles. Ce secteur est délimité à l'ouest par le fleuve Saint-Laurent, au sud par la limite nord du Country Club de Montréal, à l'est par l'avenue Victoria et au nord par la voie ferrée. Comme son nom l'indique, il est traversé par la R-112 menant au pont Victoria, mais n'offre cependant pas d'accès à la R-132/A-20.

3.2.2.3 Secteur Haut Saint-Lambert

Le secteur Haut Saint-Lambert est aussi caractérisé par une dominance de l'affectation résidentielle, mais comporte une plus grande variété d'usages, notamment des zones commerciale, industrielle et institutionnelle. Ce secteur est délimité au nord par la voie ferrée et à l'ouest par l'avenue Victoria. Les limites sud et est sont, quant à elles, partagées avec la ville de Longueuil. Ce secteur n'offre aucune connexion au réseau supérieur.

3.2.2.4 Secteur Centre-ville

Le secteur Centre-ville est celui présentant la plus grande mixité des usages. Presque toutes les affectations y sont représentées. Il est délimité à l'ouest par le fleuve Saint-Laurent, au sud par la voie ferrée et à l'est par l'axe passant entre les avenues Mercille et Birch. Ce secteur offre un accès à la R-132/A-20 au niveau de l'avenue Notre-Dame (accès en directions est et ouest).

3.2.2.5 Secteur Vieux Saint-Lambert

Situé à l'extrémité nord du territoire, le secteur Vieux Saint-Lambert est caractérisé par une dominance marquée de l'affectation résidentielle, en plus de la présence de plusieurs institutions, parcs et espaces verts. La limite sud de ce secteur correspond à la voie ferrée, tandis que le fleuve Saint-Laurent le délimite au nord et que la ville de Longueuil le délimite à l'est. La limite ouest correspond, quant à elle, à l'axe passant entre les avenues Mercille et Birch. À noter que le secteur n'offre aucun accès à la R-132/A-20.

Ainsi, la ségrégation spatiale des activités peut avoir des répercussions sur les déplacements. Les quartiers monofonctionnels constituent un obstacle à la mobilité active et durable. Leur faible densité a une incidence sur la desserte en transport collectif. De plus, ces milieux ont généralement une trame sinueuse peu perméable et peu interconnectée qui allonge de façon significative les déplacements actifs, nuisant à leur efficacité. Une telle forme urbaine accentue la dépendance à l'automobile.

3.2.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

3.2.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Mettre en place des mesures sur le territoire de Saint-Lambert afin de favoriser l'utilisation des modes actifs, collectifs et alternatifs à l'auto solo;
- Promouvoir et sensibiliser les Lambertois aux modes actifs, collectifs et alternatifs à l'auto solo.

²⁸ SNC Lavalin (2013). Plan directeur de circulation, Ville de Saint-Lambert, 82 pages.

LÉGENDE

AFFECTATIONS

- RÉSIDENTIELLE
- COMMERCIALE
- INDUSTRIELLE
- INSTITUTIONNELLE
- PÔLE MULTIFONCTIONNEL (CENTRE-VILLE)
- PARCS ET ESPACES VERTS
- GRANDE EMPRISE DE TRANSPORT

UTILISATION DU SOL

Figure 3.2



3.3 Barrières physiques et points de passage

3.3.1 DÉFINITION

Les barrières physiques sont des obstacles difficiles à franchir pour les différents modes de transport (piétons, cyclistes et automobilistes). Ces barrières peuvent être naturelles (cours d'eau, relief et autres) et/ou anthropiques (barrières créées par l'homme : voies ferrées, axes autoroutiers, etc.). Ces barrières peuvent pénaliser tous les usagers de la route, mais peuvent aussi limiter la mobilité des piétons et cyclistes tout en favorisant les modes motorisés. C'est le cas, entre autres, des boulevards larges et des viaducs.

3.3.2 SITUATION ACTUELLE

Le territoire de Saint-Lambert présente plusieurs barrières naturelles et anthropiques qui y limitent les déplacements (figure 3.3).

3.3.2.1 Barrières naturelles

- Le fleuve Saint-Laurent est une barrière naturelle qui concentre les déplacements à des points d'accès précis. Il s'agit d'un obstacle important séparant les villes de Saint-Lambert et de Montréal. Dans les limites de la municipalité, seul le pont Victoria assure la traversée du fleuve, mais exclusivement pour les véhicules motorisés et le transport ferroviaire (photo 3.1). Les résidents de Saint-Lambert optant pour les modes actifs dans leurs déplacements utilitaires vers et depuis Montréal doivent donc emprunter la passerelle active de la rue des Écluses et le pont de la Concorde au niveau de l'île Notre-Dame.

Photo 3.1 : Pont Victoria



Source : Marie-Ève Tremblay, RCI

Country Club de Montréal

Situé entre les secteurs Prévile et Pont Victoria, le Country Club de Montréal s'étend d'est en ouest de la rue Riverside au boulevard Queen (occupe toute la largeur de la ville dans l'axe est-ouest). Seul le boulevard Queen permet de le traverser, tandis que la rue Riverside et l'avenue Victoria passent de part et d'autre du site :

- Boulevard Queen : composé de deux voies de circulation (une par direction) ainsi que de trottoirs, ce boulevard permet à l'ensemble des usagers de traverser le Country Club, malgré le fait qu'elle n'accueille aucun lien cyclable formel;
- Rue Riverside : composée de deux voies de circulation (une par direction), une piste cyclable bidirectionnelle ainsi qu'un trottoir, elle permet à l'ensemble des usagers de contourner le Country Club;

- Avenue Victoria : composée de deux voies de circulation (une par direction) ainsi que de trottoirs, elle permet à l'ensemble des usagers de contourner le Country Club, malgré le fait qu'elle n'accueille aucun lien cyclable formel.

3.3.2.2 Barrières anthropiques

Les barrières anthropiques représentent l'ensemble des obstacles à la mobilité d'origine humaine.

Voie ferrée

La voie ferrée du CN traversant le territoire de Saint-Lambert dans l'axe est-ouest représente une barrière à la mobilité. Actuellement, il existe cinq points de passage permettant aux usagers de la franchir :

- R-132/A-20 : composée de six voies de circulation (trois voies par direction), elle permet exclusivement aux usagers des modes motorisés de traverser la voie ferrée par l'entremise d'un viaduc;
- Rue Riverside : composée de deux voies de circulation (une par direction), une piste cyclable bidirectionnelle ainsi qu'un trottoir, la rue Riverside permet à l'ensemble des usagers de traverser la voie ferrée par la présence d'un viaduc;
- Rue du Prince-Arthur (photo 3.2) : composée de deux voies de circulation (une par direction) marquées en tant que chaussées désignées et des trottoirs, la rue du Prince-Arthur permet à l'ensemble des usagers de traverser la voie ferrée par la présence d'un viaduc. À noter que le viaduc n'offre toutefois qu'un dégagement de 3,8 m par rapport au sol, ce qui limite le passage de certains véhicules lourds;
- Avenue Victoria : composée de deux voies de circulation (une par direction) ainsi que de trottoirs, elle permet à l'ensemble des usagers de traverser la voie ferrée par la présence d'un viaduc, malgré le fait qu'elle n'accueille aucun lien cyclable formel. À noter que le viaduc n'offre qu'un dégagement de 3 m par rapport au sol, ce qui limite le passage de certains véhicules;
- Rue Saint-Georges : composée de deux voies de circulation (une par direction), d'une piste cyclable bidirectionnelle ainsi que d'un trottoir, la rue Saint-Georges permet à l'ensemble des usagers de traverser la voie ferrée par l'entremise passage à niveau. À noter que cette configuration a un impact sur les déplacements des usagers lors du passage d'un train, dû à l'arrêt de la circulation des véhicules motorisés et des modes actifs sur la rue Saint-Georges.

Photo 3.2 : Point de passage de la voie ferrée au niveau de la rue du Prince-Arthur



Source : Ville de Saint-Lambert

Axes autoroutiers et routes nationales

Bien qu'ils facilitent les déplacements véhiculaires et le transport de marchandises sur de longues distances, les axes autoroutiers et routes nationales limitent cependant les déplacements plus locaux. À Saint-Lambert, la R-132/A-20 et la R-112 ne peuvent être traversées qu'à certains points de passage. Plus précisément, la R-132/A-20 et la R-112 ont chacune quatre points de passage.

R-132/A-20 :

Boulevard Simard : présentant quatre voies de circulation (deux voies par direction), une piste cyclable bidirectionnelle ainsi qu'un trottoir, il permet à l'ensemble des usagers de traverser l'axe autoroutier par la présence d'un viaduc;

- Passerelle au niveau de l'avenue Rivermere (photo 3.3) : accessible exclusivement par modes actifs, la passerelle offre aux piétons et cyclistes une connexion entre l'avenue Rivermere et la rue de l'Écluse;
- R-112 : composée de trois voies de circulation (une voie en direction est et deux voies en direction ouest), cette route nationale permet exclusivement aux usagers des modes motorisés de traverser l'axe autoroutier par la présence d'un viaduc;
- Avenue Notre-Dame : composée de deux voies de circulation (une voie par direction) et d'une piste cyclable bidirectionnelle, l'avenue Notre-Dame permet aux cyclistes et aux usagers des modes motorisés de traverser l'axe autoroutier par la présence d'un viaduc.

Photo 3.3 : Point de passage de la voie ferrée au niveau de la rue du Prince-Arthur



Source : Ville de Saint-Lambert

R-112 :

- Rue du Prince-Arthur : composée de deux voies de circulation (une par direction) ainsi que de trottoirs, la rue du Prince-Arthur permet à l'ensemble des usagers de traverser la R-112 par la présence de feux de circulation, malgré le fait qu'elle n'accueille aucun lien cyclable formel;
- Boulevard Queen : composé de deux voies de circulation (une par direction) marquées en tant que chaussées désignées ainsi que de trottoirs, ce boulevard permet à l'ensemble des usagers de traverser la R-112 par la présence de feux de circulation;
- Rue d'Arran : s'arrêtant au niveau de la R-112 et offrant des trottoirs, la rue d'Arran permet aux usagers des modes actifs de traverser la route nationale par la présence de feux de circulation, malgré le fait qu'elle n'accueille aucun lien cyclable formel;

- Avenue Victoria : composée de deux voies de circulation (une par direction) ainsi que de trottoirs, cette avenue permet à l'ensemble des usagers de traverser la R-112 par la présence de feux de circulation, malgré le fait qu'elle n'accueille aucun lien cyclable formel.

Artères et collectrices

Les axes comportant de nombreuses voies véhiculaires, des îlots de virage et/ou des baies prolongent la distance de traversée des usagers vulnérables. Une telle configuration accompagnée de débits véhiculaires et de vitesses pratiquées élevées augmente le risque de conflits piétons/véhicules et cyclistes/ véhicules. Il est à noter que la pollution sonore (bruit des voitures environnantes, par exemple), le peu de verdissement aux abords des aménagements actifs de ces axes collecteurs et artériels de même que le peu de mobilier urbain mis à leur disposition ont une incidence sur le confort et la convivialité de ces usagers.

La ville de Saint-Lambert présente, quant à elle, une artère (avenue Victoria), deux collectrices principales (boulevard Simard et rue Riverside) et quatre collectrices secondaires (boulevard Plamondon, boulevard Queen, boulevard Desaulniers et rue Saint-Georges). Ces axes ne présentent cependant pas un obstacle significatif à la mobilité active en raison du nombre de véhicules qui y circulent et de leur vitesse de circulation.

3.3.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

Selon les répondants au sondage :

- Les viaducs au niveau de l'avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur sont problématiques pour les déplacements à pieds et à vélo. Il faudrait y aménager des passerelles pour modes actifs;
- Il est difficile de traverser la R-112 en tant qu'utilisateur des modes actifs, notamment au niveau des intersections avec le boulevard Queen et la rue du Prince-Arthur, dû au temps de traverse limité et au gabarit important de l'axe.
- Il est difficile de traverser à pied ou à vélo l'avenue Victoria entre la R-112 et le boulevard Simard, dû au fait qu'il y a peu de traverses piétonnes;
- Le fait de devoir attendre le passage des bateaux aux écluses est un irritant important pour les cyclistes;
- Il y a une problématique d'accumulation d'eau lors d'intempérie aux abords du viaduc de la rue du Prince-Arthur, ce qui a une incidence sur les déplacements des différents usagers de la route. Les répondants proposent la réfection de ce viaduc.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- L'A-20 agit en tant que barrière limitant l'accès aux rives du fleuve Saint-Laurent pour les usagers des modes actifs.

3.3.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Sécuriser les traversées de la voie ferrée pour l'ensemble des usagers, d'autant plus que la majorité des possibilités de développement et redéveloppement se situent à proximité de celle-ci, et augmenter le nombre de points de passage pour les usagers des modes actifs;
- Sécuriser les traversées de la R-112 pour les usagers des modes actifs;

- Offrir de nouvelles traversées sécuritaires de l'avenue Victoria, au sud de la R-112, pour les usagers des modes actifs;
- Offrir un aménagement permettant aux cyclistes de traverser les écluses, même en présence de bateaux.
- Optimiser les points de passage de la voie ferrée pour les véhicules lourds.

Parcs et espaces verts

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1 Parc Lambert-Closse | 12 Parc de la Renaissance | 23 Parc Gordon |
| 2 Parc de Fontainebleau | 13 Parc Houde | 24 Parc du Centenaire |
| 3 Parc de Navarre | 14 Parc Alexandra | 25 Parc Logan |
| 4 Parc du Pas-de-Calais | 15 Parc de l'Union | 26 Parc Saint-Charles |
| 5 Boisé du Marronnier | 16 Parc Upper-Edison | 27 Parc du Golf |
| 6 Parc du Limousin | 17 Parc de la Gare | 28 Parc L'Espérance |
| 7 Parc Préville | 18 Parc Saint-Denis | 29 Golf de Saint-Lambert |
| 8 Parc du Rhône | 19 Parc du Village | 30 Parc de Brixton |
| 9 Parc du Havre | 20 Parc Lorne | 31 Coulée verte |
| 10 Parc de Bretagne | 21 Parc des Maires | 32 Parc de Dulwich |
| 11 Country Club de Montréal | 22 Parc Mercille | 33 Parc de la Voie maritime |

Pôles générateurs

- | | |
|---|--|
| A Centre commercial 2001 Victoria | N École primaire Reach |
| B École primaire Préville | O Chambly Academy |
| C Centre commercial Victoria | P Collège Durocher (Pavillon Durocher) |
| D Centre de formation continue ACCESS | Q Collège Champlain |
| E École secondaire Alternative | R Gare de Saint-Lambert et stationnements incitatifs |
| F Carré Saint-Lambert | S Résidence Jardins Intérieurs |
| G CSSS Champlain - Centre Saint-Lambert | T Serenity Gardens Residence |
| H École primaire Rabeau | U Jardins Héritage |
| I École primaire Saint-Lambert | V Les Écluses Saint-Lambert - CHSLD Argyle |
| J Bibliothèque | W Le Castel |
| K Collège Durocher (Pavillon Saint-Lambert) | X Carrefour Victoria |
| L École primaire des Saints-Anges | Y CHSLD Valeo |
| M Centre de sports et loisirs | Z CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf |

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

- RESEAU ROUTIER SUPERIEUR
- VOIE FERRÉE
- RESEAU CYCLABLE

TRAVERSES

- MODES ACTIFS
- VÉHICULAIRE
- TOUS MODES

SECTEURS

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

BARRIÈRES PHYSIQUES

Figure 3.3

CIMA+

N00670A
Janvier 2021

3.4 Trame urbaine

3.4.1 DÉFINITION

La trame urbaine se définit, entre autres, comme le tracé des voies de circulation d'un territoire et la connectivité entre ses différents secteurs. Le tracé des voies de circulation peut être classé en trois principales catégories :

- Trame orthogonale : les voies de circulation se croisent perpendiculairement;
- Trame organique : les voies de circulation sont irrégulières;
- Trame radioconcentrique : les voies de circulation convergent vers un même point²⁹.

Une trame de rue organique constitue une excellente mesure de modération de la circulation pour décourager le transit véhiculaire et les excès de vitesse dans le secteur. Cette configuration nuit toutefois aux modes de déplacements suivants :

- Transport collectif : les rues irrégulières sur certains axes peuvent empêcher la mise en place d'un service de bus performant;
- Modes actifs : les déplacements utilitaires des piétons et cyclistes sont rallongés, ce qui peut inciter ces usagers à effectuer un transfert de mode (modes actifs vers l'auto).

3.4.2 SITUATION ACTUELLE

La trame urbaine de la ville de Saint-Lambert varie en fonction des secteurs (figure 3.4).

3.4.2.1 Tracé

Secteur Prévile

Le secteur Prévile possède une trame de rues locales dite organique. Les rues y sont courtes et présentent des trajectoires changeantes. Plusieurs boucles y sont d'ailleurs recensées. Bien que quelques sentiers piétonniers permettent toutefois de réduire la longueur des parcours, les trajets y sont généralement plus longs.

Secteur Pont Victoria

Le secteur Pont Victoria possède une trame de rues locales orthogonale, à l'exception de la zone située dans le quadrant sud-est de l'intersection du boulevard Queen et de la R-112.

Le réseau routier du secteur Pont Victoria est caractérisé par le fait que le croisement de certains axes routiers n'est pas à angle droit et entraîne l'aménagement d'îlots. Ce type d'aménagement peut avoir une incidence sur la visibilité des différents usagers de la route. Cette triangulation est présente au niveau des intersections suivantes :

- Intersection de la rue de Boissy et du boulevard Houde;
- Intersection du boulevard Houde et de l'avenue Alexandra;
- Intersection de la rue de Boissy et de l'avenue Alexandra;

- Intersection de l'avenue Kerr et de l'avenue Filion;
- Intersection de l'avenue Rivermere et de la rue Osborne.

Secteur Haut Saint-Lambert

Le secteur Haut Saint-Lambert possède une trame de rues locales organique. Un seul axe traverse le secteur d'est en ouest, soit la rue Upper-Edison. De plus, celui-ci présente un parcours sinueux.

Secteur Centre-ville

Le secteur Centre-ville possède une trame de rues principalement orthogonale. Il est cependant à noter que l'orientation des voies n'est pas la même à l'est et à l'ouest de l'avenue Victoria. Par ailleurs, la présence d'axes à sens unique prolonge le transit véhiculaire sur le réseau municipal.

Secteur Vieux Saint-Lambert

Le secteur Vieux Saint-Lambert possède une trame de rues principalement orthogonale. La présence d'axes à sens unique prolonge toutefois le transit véhiculaire sur le réseau municipal.

3.4.2.2 Connectivité entre les différents secteurs

Mis à part les secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert ainsi que les secteurs Pont Victoria et Haut Saint-Lambert qui présentent une bonne connectivité commune, les autres secteurs présentent peu de connexions avec les secteurs voisins.

À l'exception de la R-132/A-20 qui traverse l'ensemble des secteurs, seuls les trois axes suivants permettent de connecter les secteurs Prévile et Pont Victoria :

- Rue Riverside (collectrice principale);
- Boulevard Queen (collectrice secondaire);
- Avenue Victoria (artère).

Par ailleurs, seuls les quatre axes suivants permettent de connecter les secteurs Pont Victoria et Centre-ville :

- Rue Riverside (collectrice principale);
- Rue du Prince-Arthur (rue locale);
- Avenue Victoria (artère).

Finalement, seules l'avenue Victoria (artère) et la rue Saint-Georges (collectrice secondaire) permettent respectivement de connecter le secteur Haut Saint-Lambert avec les secteurs Centre-Ville et Vieux Saint-Lambert.

Les connexions se font principalement par des artères ou des collectrices. Ce manque de connectivité complexifie les déplacements des différents usagers de la route et peut s'avérer problématique lors de situation d'urgence (accident, travaux nécessitant la fermeture de la rue, etc.), entrainer du transit véhiculaire dans les secteurs résidentiels limitrophes en plus d'occasionner la formation d'acheminements actifs informels.

²⁹ VIVRE EN VILLE (s.d.). « Trame urbaine », Collectivitesviabiles.org, Vivre en Ville. [http://collectivitesviabiles.org/articles/trame-urbaine.aspx] (consulté le 3 février 2020).

3.4.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

3.4.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Sécuriser et rendre plus conviviaux les sentiers piétonniers présents sur le territoire, principalement dans le secteur Préville;
- Évaluer la possibilité d'aménager de nouveaux sentiers piétonniers au sein de cellules résidentielles.



LÉGENDE

TRAMES DE RUE

- ORGANIQUE
- ORTHOGONALE

TRAME URBAINE

Figure 3.4

Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

3.5 Générateurs de déplacements

3.5.1 DÉFINITION

Les générateurs de déplacements sont des lieux ayant un impact notable sur la mobilité des Lambertois, et ce, peu importe le mode de transport utilisé. Les principaux générateurs de déplacements sont généralement les :

- Pôles d'échanges modaux et de transport collectif;
- Pôles industriels;
- Pôles commerciaux;
- Pôles récréatifs;
- Établissements de santé;
- Établissements institutionnels;
- Résidences pour personnes âgées.

3.5.2 SITUATION ACTUELLE

La figure 3.5 localise les principaux générateurs de déplacements de la ville de Saint-Lambert³⁰.

3.5.2.1 Secteur Prévile

Pôles commerciaux

- Centre commercial 2001 Victoria.

Établissements institutionnels

- École primaire Prévile.

Pôles récréatifs

- 10 parcs et boisés;
- Country Club de Montréal.

Résidences pour personnes âgées

- Résidence Jardins Intérieurs.

3.5.2.2 Secteur Pont Victoria

Pôles d'échanges modaux et de transport en commun

- Gare Saint-Lambert et stationnements incitatifs (photo 3.4).

Photo 3.4 : Gare Saint-Lambert et un des stationnements incitatifs



Source : Ville de Saint-Lambert

Pôles commerciaux

- Centre commercial Victoria;
- Carré Saint-Lambert (photo 3.5).

Photo 3.5 : Carré Saint-Lambert



Source : Ville de Saint-Lambert

Pôles récréatifs

- Quatre parcs.

Établissements institutionnels

- Centre de formation continue ACCESS;
- École secondaire Alternative.

³⁰ SNC Lavalin (2013). Plan directeur de circulation, Ville de Saint-Lambert, 82 pages.

Résidences pour personnes âgées

- Jardins Héritage.

3.5.2.3 Secteur Haut Saint-Lambert

Pôles récréatifs

- Parc Upper-Edison.

Établissements de santé

- CSSS Champlain – Centre Saint-Lambert.

Établissements institutionnels

- École primaire Rabeau.

Résidences pour personnes âgées

- Serenity Gardens Residence.

3.5.2.4 Secteur Centre-ville

Pôles d’échanges modaux et de transport collectif

- Gare Saint-Lambert et stationnement incitatif.

Pôles commerciaux

- Centre-ville (photo 3.6).



Photo 3.6 : Centre-ville

Source : Ville de Saint-Lambert

Pôles récréatifs

- Huit parcs (photo 3.7)³¹.

³¹ À noter que le parc de la Voie maritime est partagé avec le secteur Vieux Saint-Lambert.

³² À noter que le parc de la Voie maritime est partagé avec le secteur Centre-ville.

Établissements institutionnels

- École primaire Saint-Lambert;
- Bibliothèque;
- Pavillon Saint-Lambert du Collège Durocher;
- École primaire des Saint-Anges.

Résidences pour personnes âgées

- Les Écluses Saint-Lambert – CHSLD Argyle;
- Le Castel;
- Carrefour Victoria.

3.5.2.5 Secteur Vieux Saint-Lambert

Pôles industriels

- Secteur industriel de l’avenue Saint-Charles.

Pôles récréatifs

- Sept parcs (photo 3.7)³²;

Photo 3.7 : Parc de la Voie maritime



Source : Ville de Saint-Lambert

- Coulée verte;
- Golf de Saint-Lambert;
- Centre de loisirs de Saint-Lambert.

Établissements institutionnels

- École primaire des Saint-Anges;
- École primaire Reach;
- Chambly Academy;
- Pavillon Durocher du Collège Durocher;
- Collège Champlain.

Résidences pour personnes âgées

- CHSLD Valeo;
- CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf.

3.5.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

3.5.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

S.O.

Parcs et espaces verts

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1 Parc Lambert-Closse | 12 Parc de la Renaissance | 23 Parc Gordon |
| 2 Parc de Fontainebleau | 13 Parc Houde | 24 Parc du Centenaire |
| 3 Parc de Navarre | 14 Parc Alexandra | 25 Parc Logan |
| 4 Parc du Pas-de-Calais | 15 Parc de l'Union | 26 Parc Saint-Charles |
| 5 Boisé du Marronnier | 16 Parc Upper-Edison | 27 Parc du Golf |
| 6 Parc du Limousin | 17 Parc de la Gare | 28 Parc Lespérance |
| 7 Parc Préville | 18 Parc Saint-Denis | 29 Golf de Saint-Lambert |
| 8 Parc du Rhône | 19 Parc du Village | 30 Parc de Brixton |
| 9 Parc du Havre | 20 Parc Lorne | 31 Coulee verte |
| 10 Parc de Bretagne | 21 Parc des Maires | 32 Parc de Dulwich |
| 11 Country Club de Montréal | 22 Parc Mercille | 33 Parc de la Voie maritime |

Pôles générateurs

- | | |
|---|--|
| A Centre commercial 2001 Victoria | N École primaire Reach |
| B École primaire Préville | O Chambly Academy |
| C Centre commercial Victoria | P Collège Durocher (Pavillon Durocher) |
| D Centre de formation continue ACCESS | Q Collège Champlain |
| E École secondaire Alternative | R Gare de Saint-Lambert et stationnements incitatifs |
| F Carré Saint-Lambert | S Résidence Jardins Intérieurs |
| G CSSS Champlain - Centre Saint-Lambert | T Serenity Gardens Residence |
| H École primaire Rabeau | U Jardins Héritage |
| I École primaire Saint-Lambert | V Les Écluses Saint-Lambert - CHSLD Argyle |
| J Bibliothèque | W Le Castel |
| K Collège Durocher (Pavillon Saint-Lambert) | X Carrefour Victoria |
| L École primaire des Saints-Anges | Y CHSLD Valeo |
| M Centre de sports et loisirs | Z CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf |

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

PÔLES GÉNÉRATEURS

- | | |
|--|---|
| | PÔLES COMMERCIAUX |
| | PÔLES RÉCRÉATIFS |
| | PÔLES D'ÉCHANGE MODAUX
ET DE TRANSPORT EN COMMUN |
| | ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ |
| | RÉSIDENCES POUR PERSONNES ÂGÉES |



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

GÉNÉRATEURS DE
DÉPLACEMENTS

Figure 3.5

3.6 Profil sociodémographique

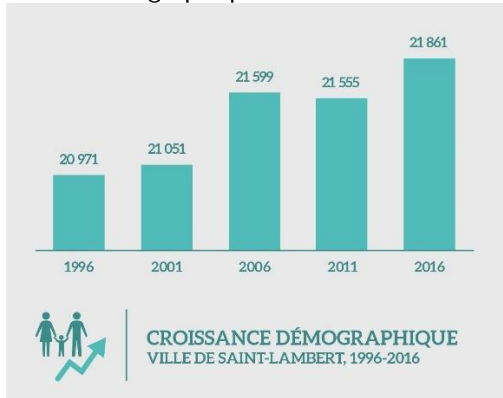
Cette section présente les faits saillants du recensement canadien effectué par Statistique Canada en 2016.

3.6.1 CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

Depuis une décennie (2006 à 2016), la population de Saint-Lambert est restée sensiblement stable. En effet, la Ville comptait 21 861 habitants en 2016 et 21 599 en 2006, ce qui correspond à une croissance démographique de 1,2 % (figure 3.6). Cette valeur est largement inférieure à la croissance démographique de la province de Québec qui, pour la même période, est de 8,2 %³³.

Dû à la rareté des terrains disponibles sur le territoire, il est logique de s’attendre à une tendance similaire pour l’avenir. En effet, la croissance démographique de la ville de Saint-Lambert serait principalement en lien avec la densification de son territoire.

Figure 3.6 : Croissance démographique de la ville de Saint-Lambert, 1996-2016



Source : Statistique Canada (2016) / Traitement CIMA+

3.6.2 ÂGE

Le profil de l’âge médian de la population de la ville de Saint-Lambert est similaire à celui de la province de Québec du fait qu’ils traduisent tous les deux le vieillissement de la population. Cependant, la population de Saint-Lambert se trouve à être plus âgée avec un âge médian de 49,8 ans comparativement à 42,5 ans pour l’ensemble de la province (figure 3.7). Il est à noter que la proportion d’individus âgés de 0 à 14 ans à Saint-Lambert est restée plutôt stable au cours de la dernière décennie.

Figure 3.7 : Évolution de la population de la ville de Saint-Lambert selon l’âge, 2006-2016

	2006		2011		2016	
Population	21 599		21 555		21 861	
0 à 14 ans	3 255	15,1%	3 255	15,1%	3 340	15,3%
15 à 64 ans	12 795	59,2%	12 630	58,6%	12 370	56,6%
65 ans et +	5 550	25,7%	5 675	26,3%	6 145	28,1%
Âge médian	48,0		48,5		49,8	

Source : Statistique Canada (2016) / Traitement CIMA+

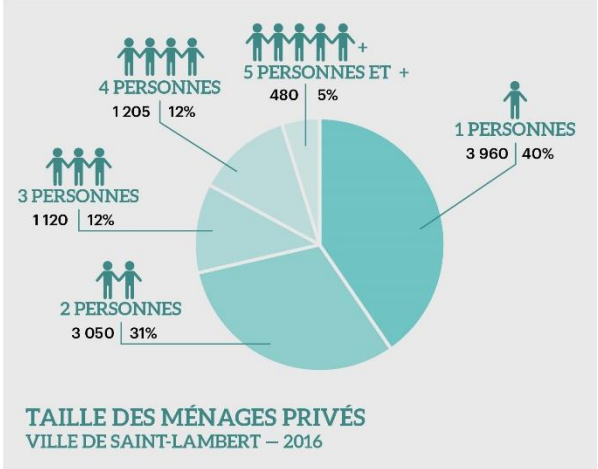
3.6.3 MÉNAGES

« Un ménage réfère à une personne ou à un groupe de personnes qui occupent le même logement et n’ont pas de domicile habituel ailleurs au Canada ou à l’étranger. »³⁴

En 2016, Saint-Lambert comptait un total de 9 815 ménages dont la taille moyenne est de 2,1 personnes. Cette valeur est légèrement inférieure à la moyenne provinciale de 2,3 personnes par ménage.

Par ailleurs, les ménages les plus représentés sont ceux composés d’une seule personne (40 %), suivis de ceux composés de deux personnes (31 %) (figure 3.8).

Figure 3.8 : Taille des ménages privés de Saint-Lambert, 2016



Source : Statistique Canada (2016) / Traitement CIMA+

³³ Statistique Canada (2019). Profil du recensement, Recensement de 2016. Tiré de : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=PR&Code1=24&Geo2=PR&Code2=01&SearchText=quebec&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0> [consulté en février 2020].

Statistique Canada (2019). Profils des communautés de 2006. Tiré de : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/Page.cfm?Lang=F&Geo1=PR&Code1=24&Geo2=PR&Code2=01&Data=Count&SearchText=Qu%C3%A9bec&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&GeoLevel=PR&GeoCode=24> [consulté en février 2020].

³⁴ Statistique Canada (2017). Dictionnaire, Recensement de la population, 2016. Tiré de : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/dict/households-menage007-fra.cfm> [consulté en février 2020].

3.6.4 REVENU

En 2015, le revenu total médian des ménages de Saint-Lambert s'élevait à 78 319 \$. Ce revenu est nettement plus élevé que celui de la province de Québec, soit 59 822 \$, malgré des tailles moyennes de ménage similaires, soit respectivement 2,1 et 2,3 personnes par ménage) (figure 3.9).

Dans un même ordre d'idées, la proportion de la population dans les ménages privés à qui le concept de faible revenu est applicable selon la Mesure de faible revenu après impôt (MFR-ApI) est plus faible à Saint-Lambert que pour l'ensemble de la province, soit respectivement 9,4 % comparativement à 14,6 %.

Figure 3.9 : Revenu de la population de Saint-Lambert, 2016

REVENU DE LA POPULATION VILLE DE SAINT-LAMBERT		
	SAINT-LAMBERT	QUÉBEC
REVENU TOTAL MÉDIAN DES MÉNAGES	78 319\$	59 822\$
PROPORTION DE LA POPULATION DANS LES MÉNAGES PRIVÉS À QUI LE CONCEPT DE FAIBLE REVENU EST APPLICABLE	9,4%	14,6%

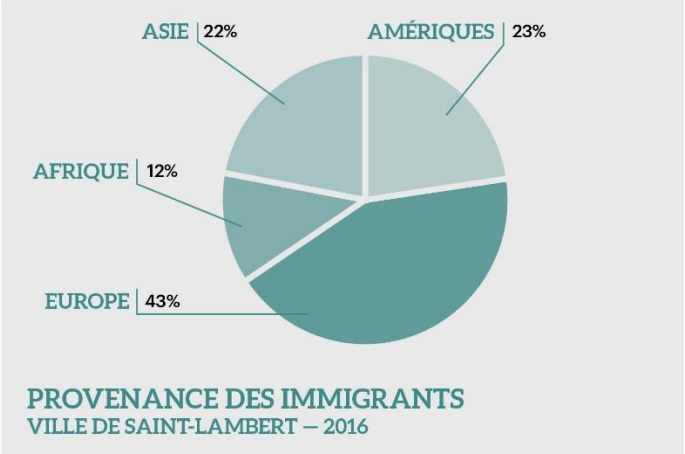
Source : Statistique Canada (2016) / Traitement CIMA+

3.6.5 IMMIGRATION

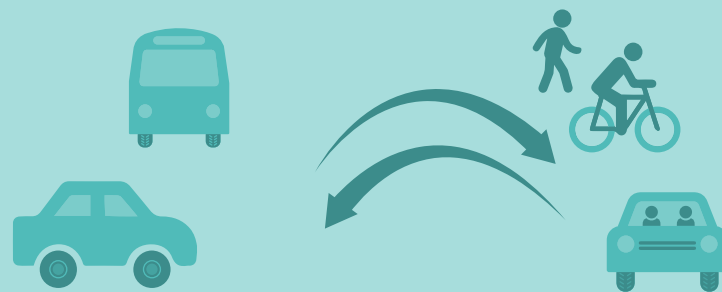
La ville de Saint-Lambert est caractérisée par une proportion d'immigrants similaire à celle de la province de Québec, soit respectivement 15,2 % et 13,7 % (figure 3.10).

Une part importante des immigrants de Saint-Lambert sont originaires de l'Europe (42,9 %), tandis que les Amériques, l'Asie et l'Afrique sont respectivement les terres d'origine de 22,7 %, 22,0 % et 12,4 % des immigrants de la Ville.

Figure 3.10 : Provenance des immigrants à Saint-Lambert, 2016



Source : Statistique Canada (2016) / Traitement CIMA+



4. MOBILITÉ DES PERSONNES

L'analyse de la mobilité des personnes est basée sur l'analyse de l'enquête Origine-Destination (OD) 2018 de l'ARTM. L'objectif de ce chapitre est d'établir, à partir des données de l'enquête OD, le portrait des déplacements dont l'origine ou la destination est la municipalité de Saint-Lambert et d'en dégager les principales habitudes de déplacements.

4.1 Définition de l'enquête OD

L'enquête OD est une enquête téléphonique qui a lieu tous les cinq ans auprès des ménages afin d'obtenir un portrait fidèle des déplacements réalisés par les résidents de la région métropolitaine de Montréal un jour moyen de semaine.

Dans l'exercice de 2018, un échantillon de 3,89 % de la population a été interrogé, ce qui permet une bonne représentativité des habitudes de déplacements. Toutefois, l'enquête a ses limites pour les résultats de plus petite échelle. En effet, les résultats provenant d'un échantillon inférieur à 30 observations peuvent être non représentatifs.

Pour les fins de l'analyse de la mobilité des personnes de Saint-Lambert, les particularités suivantes ont été prises en compte :

- Les analyses des secteurs d'origines et de destinations sont basées sur les cinq secteurs composant la ville de Saint-Lambert (figure 1.4), soit les secteurs Préville, Pont Victoria, Haut Saint-Lambert, Centre-ville et Vieux Saint-Lambert;
- Le motif « retour au domicile » n'est pas considéré dans ces analyses afin d'éviter l'effet miroir des déplacements;
- Dans cette analyse, seuls les principaux modes de transport sont analysés. Ainsi, la somme des parts modales qui leur sont associées peut être inférieure à 100 %;
- Les déplacements bimodaux sont des déplacements impliquant l'utilisation d'au moins un mode de transport collectif et un mode de transport privé. De ce fait, ils sont comptabilisés deux fois dans l'enquête OD. Par ailleurs, la somme des parts modales impliquant des déplacements bimodaux peut donc être supérieure à 100 %;
- Le nombre de déplacements est arrondi à 5 unités près dans les figures et les tableaux. De ce fait, une différence pourrait être observée entre la somme des déplacements arrondis et le total présenté.

4.2 Portrait général

4.2.1 RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS

4.2.1.1 Définition

L'analyse de la répartition des déplacements permet de caractériser l'attractivité globale de la ville de Saint-Lambert en fonction des déplacements produits, attirés et internes pour la période de pointe du matin (PPAM) et sur une période de 24 heures.

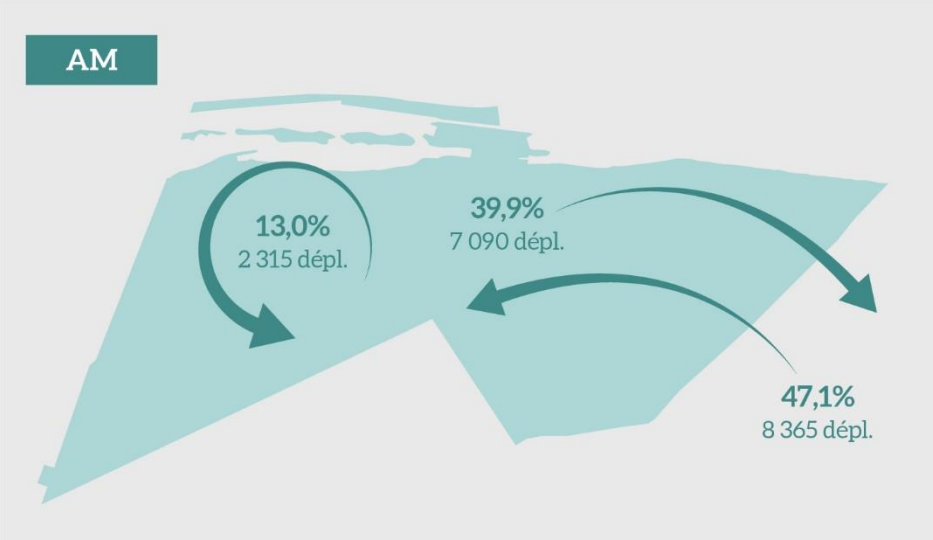
4.2.1.2 Situation actuelle

En PPAM, soit de 5 h à 9 h, la ville de Saint-Lambert attire légèrement plus de déplacements qu'elle n'en produit, soit 8 365 comparativement à 7 090. Par ailleurs, 13,0 % des déplacements sont effectués sans quitter les limites de la Ville (figure 4.1).

Les résultats obtenus sur une période de 24 heures sont assez similaires. Une légère augmentation (6,5 points de pourcentage) de la part des déplacements internes est cependant observée au détriment des déplacements attirés (figure 4.2).

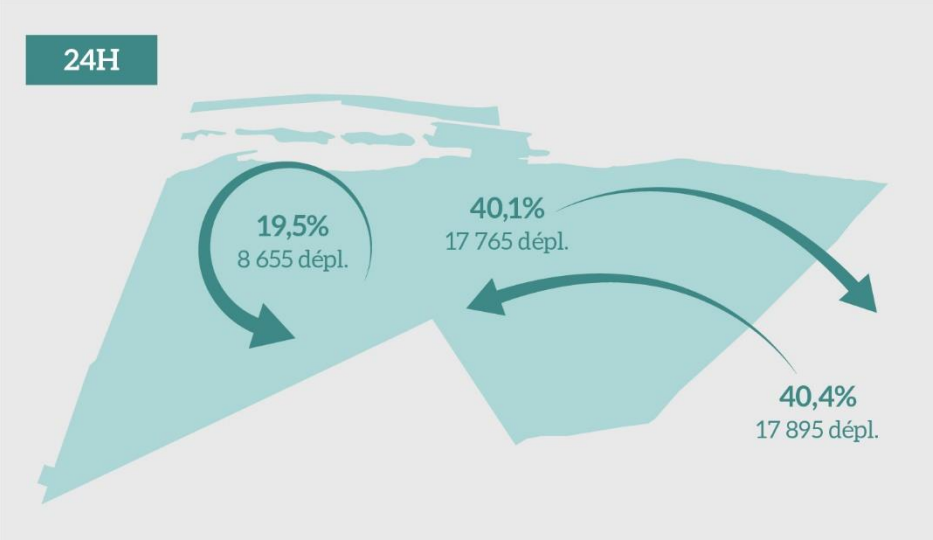
Les déplacements effectués en PPAM (17 770) représentent 40,1 % des déplacements effectués au cours de la journée entière (44 320).

Figure 4.1 : Synthèse des déplacements, PPAM



Source : ARTM (2018) / Traitement CIMA+

Figure 4.2 : Synthèse des déplacements, 24 heures



Source : ARTM (2018) / Traitement CIMA+

4.2.2 MOTIFS DES DÉPLACEMENTS

4.2.2.1 Définition

L’analyse des motifs des déplacements permet de caractériser la ville de Saint-Lambert quant à son attractivité par rapport à différents motifs de déplacements, notamment le travail et les études.

4.2.2.2 Situation actuelle

Le tableau 4.1 présente la répartition des déplacements selon les principaux motifs en PPAM. Des tendances très différentes caractérisent les déplacements en lien avec le travail et les études.

La ville de Saint-Lambert produit 1,6 fois plus de déplacements pour le motif travail qu’elle n’en attire. Par ailleurs, seulement 4 % des déplacements pour ce motif sont internes à Saint-Lambert. Ceci s’explique entre autres par un secteur industriel limité et en redéveloppement.

En ce qui a trait aux déplacements en lien avec les études, 20 % des déplacements sont internes à Saint-Lambert. Il est à noter que la municipalité attire près de quatre fois plus de déplacements pour le motif étude qu’elle n’en produit. Ceci s’explique par un nombre important d’établissements scolaires de niveaux primaire, secondaire et collégial dont certains ont une clientèle provenant de l’extérieur de la municipalité (ex. : collège régional Champlain et collège Durocher).

Les déplacements pour motifs travail et étude représentent respectivement 47 % et 38 % des déplacements observés en PPAM.

Tableau 4.1 : Motifs des déplacements, PPAM

TYPE DE DÉPLACEMENTS	TRAVAIL		ÉTUDE		AUTRES	
 PRODUITS (EXCLUANT LES INTERNES)	4 905	59%	1 110	16%	1 075	40%
 ATTIRÉS (EXCLUANT LES INTERNES)	3 090	37%	4 315	64%	960	36%
 INTERNES	370	4%	1 320	20%	625	24%
TOTAL	8 360	100%	6 745	100%	2 665	100%

Source : ARTM (2018) / Traitement CIMA+

4.2.2.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants du sondage :

- Les principales destinations ciblées pour leurs loisirs sont Saint-Lambert (64,3 %), Montréal Centre (36,4 %) et Longueuil (34,4 %);
- Les deux destinations principales ciblées pour magasiner sont Saint-Lambert (72,3 %) et Brossard (70,9 %).

4.2.3 CARACTÉRISTIQUES DE MOTORISATION

4.2.3.1 Définition






Les caractéristiques de motorisation se traduisent principalement par les indicateurs suivants :

- Nombre d’autos par logis;
- Nombre d’autos par personne.

4.2.3.2 Situation actuelle

Pour une population de 21 815 lors de l’enquête OD, 9 825 logis et 12 900 automobiles ont été recensés à Saint-Lambert. Ainsi, les ménages possèdent en moyenne 1,31 véhicule, ce qui correspond à un ratio de 0,59 véhicule par habitant (tableau 4.2). Ces taux sont légèrement inférieurs à ceux observés pour l’ensemble de l’agglomération de Longueuil, soit respectivement 1,43 véhicule par logis et 0,61 véhicule par personne.

Tableau 4.2 :Caractéristiques de motorisation

CARACTÉRISTIQUES	
 POPULATION	21 815
 LOGIS	9 825
 AUTOS	12 900
 AUTOS / LOGIS	1.31
 AUTOS / PERSONNE	0.59

Source : ARTM (2018) / Traitement CIMA+

4.3 Déplacements à destination de Saint-Lambert

4.3.1 DÉFINITION

Cette section présente l'analyse des déplacements à destination de Saint-Lambert en PPAM et sur une période de 24 heures pour tous les modes de déplacement et tous les motifs, à l'exception du retour au domicile.

4.3.2 SITUATION ACTUELLE

4.3.2.1 PPAM

En PPAM, un total de 11 680 déplacements, toutes origines confondues, sont effectués à destination de Saint-Lambert, ce qui correspond à 40 % du total des déplacements à destination de Saint-Lambert pour une période de 24 heures. La figure 4.3 présente une synthèse de ces déplacements pour l'ensemble de la région métropolitaine.

Les faits saillants à en tirer sont les suivants :

- La moitié (50 %) des déplacements à destination de Saint-Lambert proviennent de l'agglomération de Longueuil, excluant Saint-Lambert. De ces déplacements, 43 % proviennent de Longueuil, 22 % de Saint-Hubert et 20 % de Brossard;
- Plus d'un déplacement à destination de Saint-Lambert sur cinq (22 %) est interne à la Ville;
- 54 % des déplacements vers Saint-Lambert sont effectués en automobile (43 % automobile conducteur et 11 % automobile passager), tandis que 21 % et 10 % des déplacements sont respectivement effectués en transport collectif et par mode actif;
- Les déplacements par modes actifs sont majoritairement (76 %) internes à Saint-Lambert;
- Plus de la moitié (53 %) des déplacements à destination de Saint-Lambert ont les études comme principal motif.

4.3.2.2 Période de 24 heures

En 24 heures, un total de 26 555 déplacements, toutes origines confondues, sont effectués à destination de Saint-Lambert. La figure 4.4 présente une synthèse de ces déplacements pour l'ensemble de la région métropolitaine. Une tendance similaire à la PPAM est observable en ce qui a trait à la provenance des déplacements ainsi qu'aux parts modales.

Les faits saillants à en tirer sont les suivants :

- Plus de deux déplacements à destination de Saint-Lambert sur cinq (41 %) proviennent de l'agglomération de Longueuil, excluant Saint-Lambert. De ces déplacements, 48 % proviennent de Longueuil, 19 % de Saint-Hubert et 21 % de Brossard;
- Le tiers (33 %) des déplacements à destination de Saint-Lambert sont internes à la Ville;

- 70 % des déplacements vers Saint-Lambert sont effectués en automobile (58 % automobile conducteur et 12 % automobile passager), tandis que 14 % et 11 % des déplacements sont respectivement effectués en transport collectif et par mode actif;
- Les déplacements par modes actifs sont majoritairement (83 %) internes à Saint-Lambert;
- Plus de la moitié (52 %) des déplacements réalisés sur une période de 24 h à destination de Saint-Lambert présentent des motifs autres que le travail et les études, par exemple le magasinage, les loisirs, etc.

4.4 Déplacements en provenance de Saint-Lambert

4.4.1 DÉFINITION

Cette section présente l'analyse des déplacements en provenance de Saint-Lambert en PPAM et sur une période de 24 heures pour tous les modes de déplacement et tous les motifs, à l'exception du retour au domicile.

4.4.2 SITUATION ACTUELLE

4.4.2.1 PPAM

En PPAM, un total de 9 405 déplacements, toutes destinations confondues, sont effectués en provenance de Saint-Lambert, ce qui correspond à 36 % du total des déplacements à destination de Saint-Lambert pour une période de 24 heures. La figure 4.5 présente une synthèse de ces déplacements pour l'ensemble de la région métropolitaine.

Les faits saillants à en tirer sont les suivants :

- Le quart (25 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert se destinent dans l'agglomération de Longueuil, excluant Saint-Lambert. De ces déplacements, 58 % se destinent à Longueuil;
- Plus du quart (26 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert se destinent au centre-ville de Montréal. De ces déplacements, 73 % sont effectués entièrement ou partiellement en transport collectif;
- Le quart (25 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert sont internes à la Ville;
- 57 % des déplacements depuis Saint-Lambert sont effectués en automobile (46 % automobile conducteur et 11 % automobile passager), tandis que 28 % et 13 % des déplacements sont respectivement effectués en transport collectif et par mode actif;
- Les déplacements par modes actifs sont majoritairement (70 %) internes à Saint-Lambert;
- Plus de la moitié (56 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert ont le travail comme principal motif.

4.4.2.2 Période de 24 heures

En 24 heures, un total de 26 420 déplacements, toutes origines confondues, sont effectués à destination de Saint-Lambert. La figure 4.6 présente une synthèse de ces déplacements pour l'ensemble de la région métropolitaine. Une tendance similaire à la PPAM est observable en ce qui a trait à la provenance des déplacements ainsi qu'aux parts modales.





Les faits saillants à en tirer sont les suivants :

- Plus du tiers (35 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert se destinent à l'agglomération de Longueuil, excluant Saint-Lambert. De ces déplacements, 50 % se destinent à Longueuil et 30 % à Brossard;
- Le tiers (33 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert sont internes à la Ville;
- 71 % des déplacements depuis Saint-Lambert sont effectués en automobile (59 % automobile conducteur et 12 % automobile passager), tandis que 17 % et 12 % des déplacements sont respectivement effectués en transport collectif et par mode actif;
- Les déplacements par modes actifs sont majoritairement (77 %) internes à Saint-Lambert;
- Plus de la moitié (58 %) des déplacements en provenance de Saint-Lambert présentent des motifs autres que le travail et les études, par exemple le magasinage, les loisirs, etc.

TOTAL DES DÉPLACEMENTS PPAM

(ATTIRÉS + INTERNES)

10 680 (100%)

			
4 630	1 150	2 280	1 105
43%	11%	21%	10%





COURONNE NORD
15 (0%)

			
15	-	-	-
100%	-	-	-





LAVAL
35 (0%)

			
35	-	-	-
100%	-	-	-





MONTREAL
775 (7%)

			
500	-	250	20
65%	-	33%	3%





LONGUEUIL
1 610 (15%)

			
550	120	550	190
34%	7%	34%	12%

BOUCHERVILLE
580 (5%)

			
135	40	100	-
23%	7%	17%	-




SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE
215 (2%)

			
170	15	25	-
80%	8%	12%	-





MONTREAL CENTRE-VILLE
10 (0%)

			
10	-	-	-
100%	-	-	-





GREENFIELD PARK
665 (6%)

			
320	115	180	50
48%	17%	27%	7%




SAINT-HUBERT
1 180 (11%)

			
620	120	175	-
53%	10%	15%	-

BROSSARD
1 075 (10%)

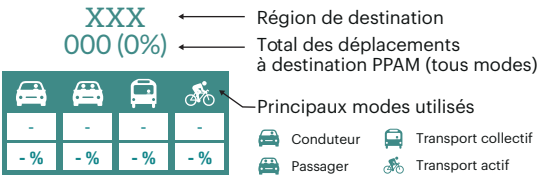
			
300	-	635	-
28%	-	59%	-

COURONNE SUD
2 210 (21%)

			
1 355	155	265	-
61%	7%	12%	-

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE



NOTE

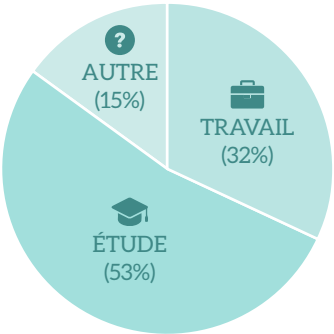
- Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion employés aux résultats de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 685 pouvaient ne pas être significatifs
- Les déplacements bimodaux (auto+TC) et effectués en moto, autobus scolaire, taxi et transport adapté sont exclus de ce qui peut expliquer une part modale < à 100%
- Les déplacements effectués avec plus d'un mode sont comptabilisés plus d'une fois ce qui explique une part modale > à 100%
- Le nombre de déplacements est arrondi à 5 unités près.

DÉPLACEMENTS À DESTINATION
DE SAINT-LAMBERT

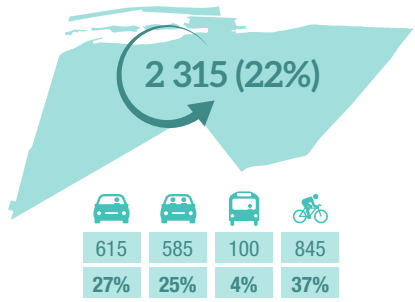
Tous motifs sauf retour au domicile,
tous modes (PPAM)

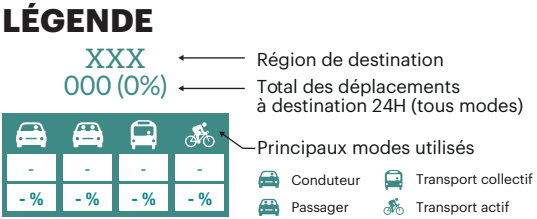
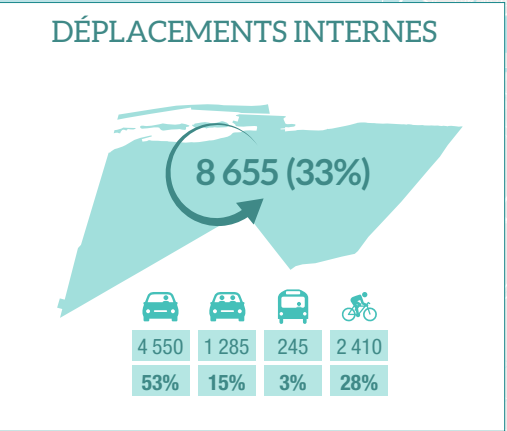
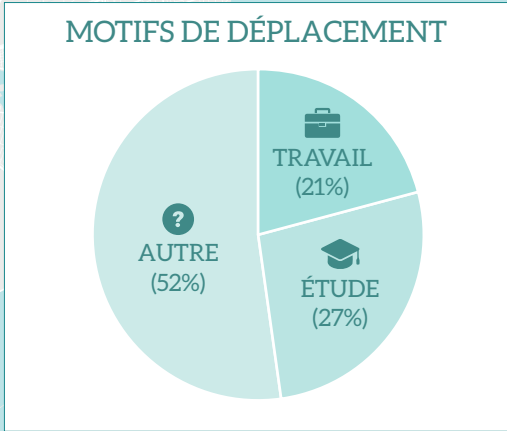
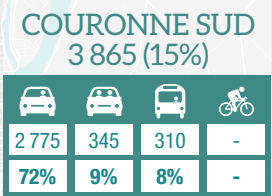
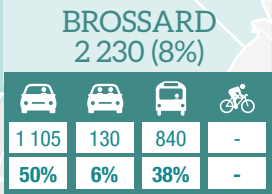
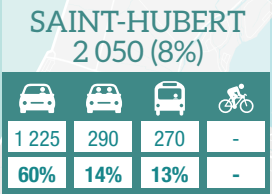
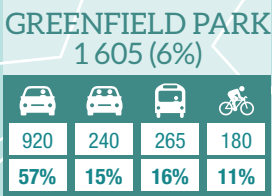
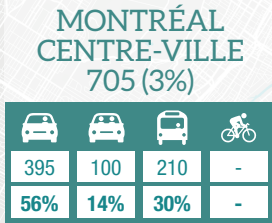
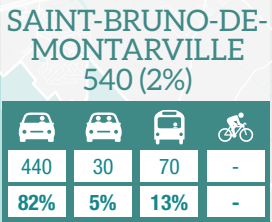
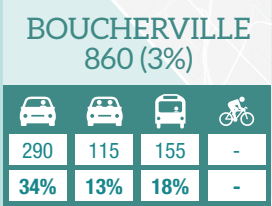
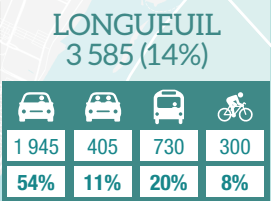
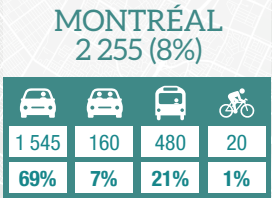
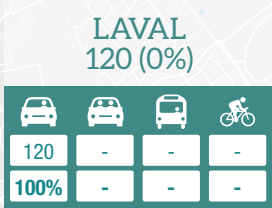
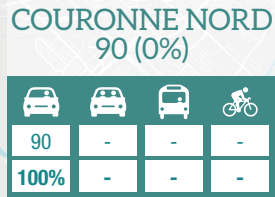
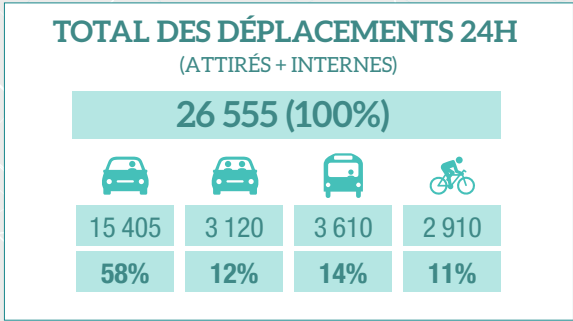
Figure 4.3

MOTIFS DE DÉPLACEMENT



DÉPLACEMENTS INTERNES





NOTE

- Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion employés aux résultats de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 685 pouvaient ne pas être significatifs
- Les déplacements bimodaux (auto+TC) et effectués en moto, autobus scolaire, taxi et transport adapté sont exclus ce qui peut expliquer une part modale < à 100%
- Les déplacements effectués avec plus d'un mode sont comptabilisés plus d'une fois ce qui explique une part modale > à 100%
- Le nombre de déplacements est arrondi à 5 unités près.

DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE SAINT-LAMBERT

Tous motifs sauf retour au domicile, tous modes (24h)

Figure 4.4

TOTAL DES DÉPLACEMENTS PPAM

(ATTIRÉS + INTERNES)

9 405 (100%)

4 325	1 080	2 675	1 205
46%	11%	28%	13%

COURONNE NORD
50 (1%)

25	25	-	-
47%	53%	-	-

LAVAL
20 (0%)

20	-	-	-
100%	-	-	-

MONTREAL
1 630 (17%)

950	100	605	25
58%	6%	37%	1%

MONTREAL
CENTRE-VILLE
2 470 (26%)

645	185	1 805	125
26%	8%	73%	5%

LONGUEUIL
1 005 (11%)

595	70	125	165
59%	7%	12%	16%

BOUCHERVILLE
180 (2%)

170	-	10	-
94%	-	6%	-

SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE
80 (1%)

60	-	25	-
71%	-	29%	-

GREENFIELD PARK
350 (4%)

225	65	-	20
65%	18%	-	5%

SAINT-HUBERT
300 (3%)

290	-	-	-
96%	-	-	-

BROSSARD
435 (5%)

310	30	15	25
71%	7%	3%	6%

COURONNE SUD
560 (6%)

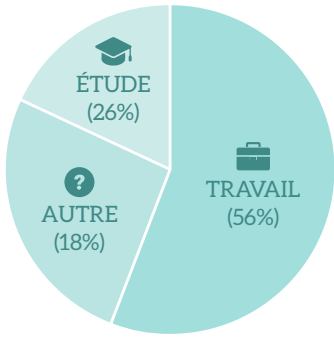
430	15	-	-
76%	2%	-	-

DÉPLACEMENTS INTERNES

2 315 (25%)

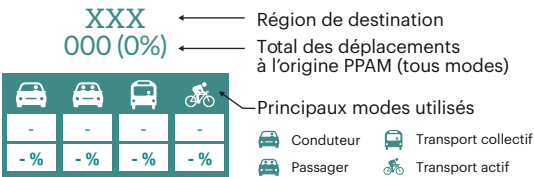
615	585	100	845
27%	25%	4%	37%

MOTIFS DE DÉPLACEMENT



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE



NOTE

- Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion employés aux résultats de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 685 pouvaient ne pas être significatifs
- Les déplacements bimodaux (auto+TC) et effectués en moto, autobus scolaire, taxi et transport adapté sont exclus ce qui peut expliquer une part modale < à 100%
- Les déplacements effectués avec plus d'un mode sont comptabilisés plus d'une fois ce qui explique une part modale > à 100%
- Le nombre de déplacements est arrondi à 5 unités près.

DÉPLACEMENTS EN
PROVENANCE
DE SAINT-LAMBERT

Tous motifs sauf retour au domicile,
tous modes (PPAM)

Figure 4.5

TOTAL DES DÉPLACEMENTS PPAM

(ATTIRÉS + INTERNES)

26 420 (100%)

15 580	3 120	4 475	3 115
59%	12%	17%	12%

COURONNE NORD
120 (0%)

90	25	-	-
77%	23%	-	-

LAVAL
125 (0%)

125	-	-	-
100%	-	-	-

MONTREAL
3 045 (12%)

1 875	195	975	55
62%	6%	32%	2%

MONTREAL
CENTRE-VILLE
3 930 (15%)

1 320	260	2 565	165
34%	7%	65%	4%

LONGUEUIL
2 825 (11%)

1 700	365	375	305
60%	13%	13%	11%

BOUCHERVILLE
605 (2%)

500	35	70	-
82%	6%	12%	-

SAINT-BRUNO-DE-
MONTARVILLE
350 (1%)

300	30	25	-
85%	8%	7%	-

GREENFIELD PARK
1 740 (7%)

1 150	235	160	140
66%	13%	9%	8%

SAINT-HUBERT
920 (3%)

805	90	-	15
88%	10%	-	1%

BROSSARD
2 700 (10%)

2 040	455	60	25
75%	17%	2%	1%

COURONNE SUD
1 400 (5%)

1 130	150	-	-
81%	11%	-	-

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

XXX
000 (0%)

← Région de destination
← Total des déplacements
à l'origine 24H (tous modes)

-	-	-	-
- %	- %	- %	- %

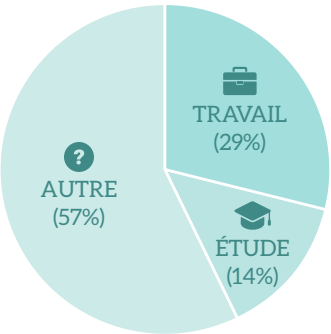
Principaux modes utilisés

Conducteur	Transport collectif
Passager	Transport actif

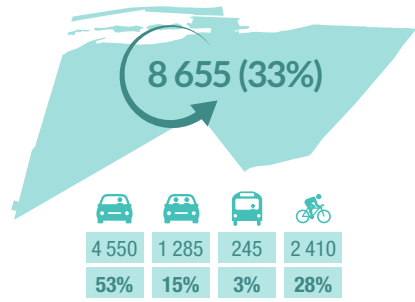
NOTE

- Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion employés aux résultats de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 685 pouvaient ne pas être significatifs
- Les déplacements bimodaux (auto+TC) et effectués en moto, autobus scolaire, taxi et transport adapté sont exclus ce qui peut expliquer une part modale < à 100%
- Les déplacements effectués avec plus d'un mode sont comptabilisés plus d'une fois ce qui explique une part modale > à 100%
- Le nombre de déplacements est arrondi à 5 unités près.

MOTIFS DE DÉPLACEMENT



DÉPLACEMENTS INTERNES



DÉPLACEMENTS EN
PROVENANCE
DE SAINT-LAMBERT

Tous motifs sauf retour au domicile,
tous modes (24h)

Figure 4.6

4.5 Déplacements internes à Saint-Lambert

4.5.1 DÉFINITION

Cette section présente l'analyse des déplacements internes à Saint-Lambert sur une période de 24 heures pour tous les modes de déplacement et tous les motifs, à l'exception du retour au domicile.

4.5.2 SITUATION ACTUELLE

En 24 heures, un total de 8 655 déplacements sont effectués à l'intérieur du territoire de Saint-Lambert. La figure 4.7 présente une synthèse des déplacements internes aux secteurs de la Ville ainsi qu'entre ces derniers.

Les faits saillants à en tirer sont les suivants :

4.5.2.1 Secteur Prévile

- Le secteur de Prévile produit 2 fois plus de déplacements qu'il n'en attire. Ceci s'explique par son affectation résidentielle dominante;
- Près de deux déplacements sur cinq (38 %) sont internes au secteur;
- L'automobile (conducteur et passager) est le mode dominant pour les déplacements associés au secteur (produits, attirés et internes), représentant 80 % d'entre eux.

4.5.2.2 Secteur Pont Victoria

- Le secteur Pont Victoria produit 1,75 fois plus de déplacements qu'il n'en attire;
- 21 % des déplacements sont internes au secteur;
- L'automobile (conducteur et passager) est le mode dominant pour les déplacements associés au secteur (produits, attirés et internes), représentant 77 % d'entre eux.

4.5.2.3 Secteur Haut Saint-Lambert

- Le secteur Haut Saint-Lambert attire légèrement plus de déplacements qu'il n'en produit (1,15 fois);
- Environ un déplacement sur six (15 %) est interne au secteur;
- L'automobile (conducteur et passager) est le mode dominant pour les déplacements sortant ou entrant dans le secteur (54 %), alors que 65 % des déplacements internes sont effectués par modes actifs.

4.5.2.4 Secteur Centre-ville

- Le secteur Centre-ville attire 2,5 fois plus de déplacements qu'il n'en produit. Ceci s'explique par la présence de nombreux commerces;
- Près du quart (23 %) des déplacements sont internes au secteur;

- La majorité (72 %) des déplacements attirés au secteur et produits depuis celui-ci sont réalisés en automobile (conducteur et passager);
- Plus de la moitié (51 %) des déplacements internes au secteur sont réalisés par modes actifs.

4.5.2.5 Secteur Vieux Saint-Lambert

- Le secteur Vieux Saint-Lambert produit 1,4 fois plus de déplacements qu'il n'en attire. Ceci s'explique par son affectation résidentielle dominante;
- Environ un déplacement sur cinq (22 %) est interne au secteur;
- L'automobile (conducteur et passager) est le mode dominant pour les déplacements sortant ou entrant dans le secteur (70 %), alors que 50 % des déplacements internes sont effectués par modes actifs.

4.5.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

4.5.4 OBJECTIF D'INTERVENTION

- Favoriser et promouvoir les modes actif, collectif et alternatif à l'auto solo dans les déplacements intrasectoriels et intersectoriels de Saint-Lambert.

4.6 Principaux pôles générateurs de déplacements

4.6.1 DÉFINITION

L'analyse de la concentration des déplacements sur le territoire de Saint-Lambert permet de cibler les grands pôles générateurs. Cette analyse se base sur les déplacements à destination de Saint-Lambert sur une période de 24 heures pour tous les modes de déplacement et tous les motifs, à l'exception du retour au domicile.

4.6.2 SITUATION ACTUELLE

La figure 4.8 présente la concentration des déplacements sur le territoire de Saint-Lambert. La Ville présente deux principaux pôles générateurs, soit :

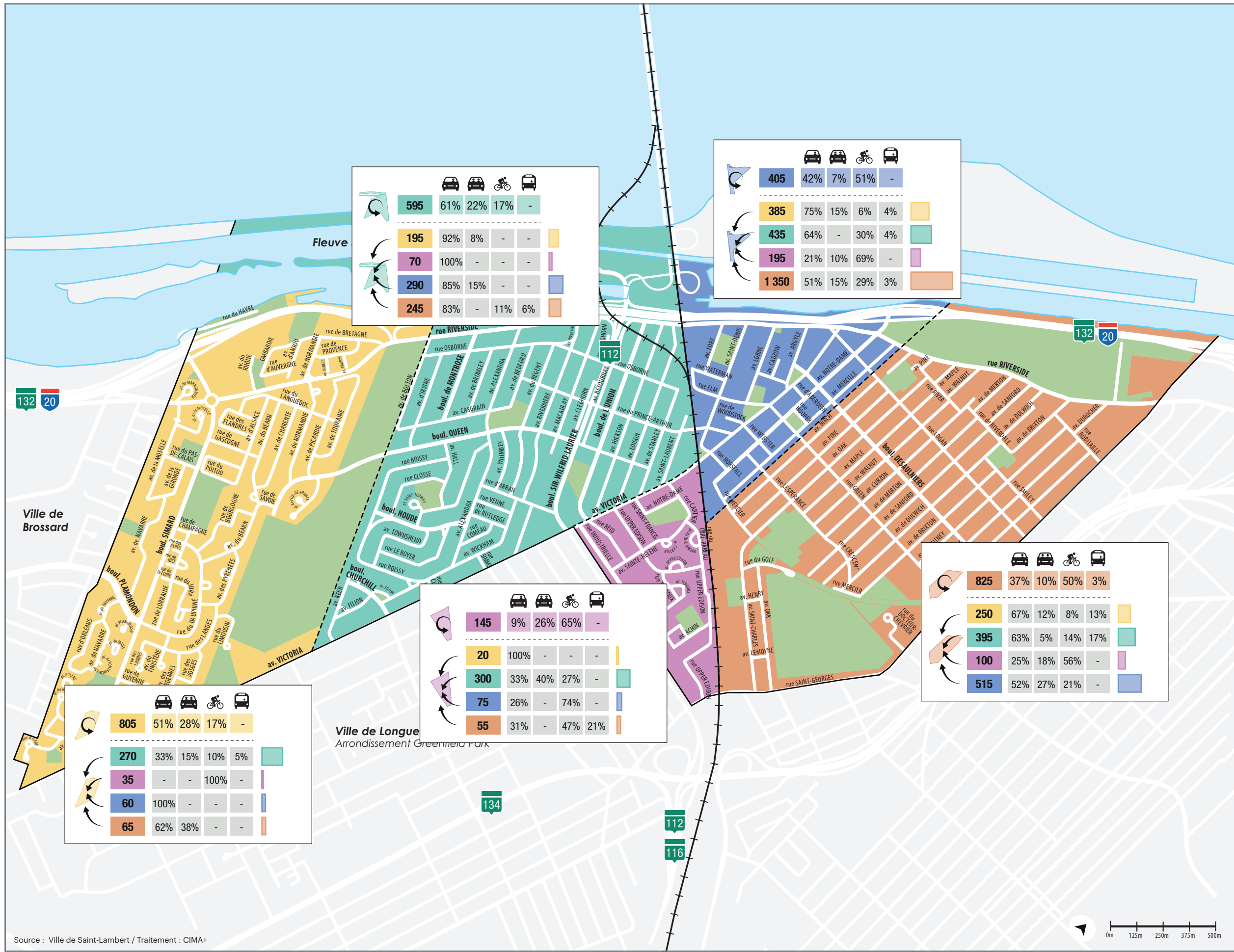
- Le centre-ville;
- Le Collège régional Champlain ainsi que le pavillon Saint-Lambert du Collège Durocher.

4.6.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

4.6.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

S.O.



LÉGENDE

SECTEURS

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

- DÉBITS INTERNES
- DÉBITS À DESTINATION
- CONDUCTEUR
- PASSAGER
- TRANSPORT COLLECTIF
- TRANSPORT ACTIF

DÉPLACEMENTS INTERNES
À SAINT-LAMBERT
24 HEURES

Figure 4.7

Parcs et espaces verts

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1 Parc Lambert-Closse | 12 Parc de la Renaissance | 23 Parc Gordon |
| 2 Parc de Fontainebleau | 13 Parc Houde | 24 Parc du Centenaire |
| 3 Parc de Navarre | 14 Parc Alexandra | 25 Parc Logan |
| 4 Parc du Pas-de-Calais | 15 Parc de l'Union | 26 Parc Saint-Charles |
| 5 Boisé du Marronnier | 16 Parc Upper-Edison | 27 Parc du Golf |
| 6 Parc du Limousin | 17 Parc de la Gare | 28 Parc Lespérance |
| 7 Parc Préville | 18 Parc Saint-Denis | 29 Golf de Saint-Lambert |
| 8 Parc du Rhône | 19 Parc du Village | 30 Parc de Brixton |
| 9 Parc du Havre | 20 Parc Lorne | 31 Coulee verte |
| 10 Parc de Bretagne | 21 Parc des Maires | 32 Parc de Dulwich |
| 11 Country Club de Montréal | 22 Parc Mercille | 33 Parc de la Voie maritime |

Pôles générateurs

- | | |
|---|--|
| A Centre commercial 2001 Victoria | N École primaire Reach |
| B École primaire Préville | O Chambly Academy |
| C Centre commercial Victoria | P Collège Durocher (Pavillon Durocher) |
| D Centre de formation continue ACCESS | Q Collège Champlain |
| E École secondaire Alternative | R Gare de Saint-Lambert et stationnements incitatifs |
| F Carré Saint-Lambert | S Résidence Jardins Intérieurs |
| G CSSS Champlain - Centre Saint-Lambert | T Serenity Gardens Residence |
| H École primaire Rabeau | U Jardins Héritage |
| I École primaire Saint-Lambert | V Les Écluses Saint-Lambert - CHSLD Argyle |
| J Bibliothèque | W Le Castel |
| K Collège Durocher (Pavillon Saint-Lambert) | X Carrefour Victoria |
| L École primaire des Saints-Anges | Y CHSLD Valeo |
| M Centre de sports et loisirs | Z CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf |

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

CONCENTRATION DES DÉPLACEMENTS



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

CONCENTRATION DES
DÉPLACEMENTS À
SAINT-LAMBERT

Figure 4.8

CIMA+

N00670A
Janvier 2021

4.7 Potentiel de transfert modal vers les transports actifs

4.7.1 DÉFINITION

Le transfert modal désigne la modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles. Ce terme est plus couramment employé dans une optique de promotion des alternatives à l'automobile. L'évaluation du potentiel de report modal se base sur les déplacements en provenance de Saint-Lambert effectués exclusivement en auto (conducteur et passager) sur une période de 24 heures pour tous les motifs, à l'exception du retour au domicile. Une distance à vol d'oiseau de 1 km est considérée comme étant le seuil maximal pour le transfert modal de l'auto vers la marche, tandis que le transfert modal de l'auto vers le vélo est considéré pour les déplacements dont la distance parcourue en auto varie de 1 à 5 km à vol d'oiseau.

4.7.2 SITUATION ACTUELLE

Sur une période de 24 heures, 16 % des déplacements effectués depuis Saint-Lambert parcourent moins de 1 km à vol d'oiseau, tandis que 43 % des déplacements effectués parcourent entre 1 et 5 km. Ainsi, 59 % des déplacements réalisés en voiture depuis Saint-Lambert pourraient être effectués en modes actifs (marche et/ou vélo).

Cette proportion est d'autant plus importante lorsque seuls les usagers de 16 ans et moins sont considérés. En effet, 85 % des déplacements motorisés effectués par les usagers de cette tranche d'âge peuvent potentiellement être transférés vers des modes actifs (marche et/ou vélo) :

- 48 % des déplacements effectués parcourent moins de 1 km à vol d'oiseau;
- 37 % des déplacements effectués parcourent entre 1 et 5 km à vol d'oiseau.

4.7.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

- Les principales raisons ciblées par les répondants du sondage pour justifier l'utilisation de la voiture lors de leurs déplacements sont les suivantes :
 - Il s'agit d'une façon plus rapide de se déplacer comparativement aux autres modes de transport;
 - Les répondants effectuent leurs courses après le travail;
 - Les répondants ont un horaire de travail irrégulier ou variable.

4.7.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Favoriser le transfert modal en améliorant le réseau piétonnier et cyclable de la Ville ainsi que la connectivité entre les différents secteurs;
- Promouvoir les modes alternatifs à l'auto solo : des campagnes de sensibilisation pourraient, entre autres, être réalisées auprès des écoliers et de leurs parents pour faire la promotion de la marche et du vélo pour les déplacements domicile-école;
- Sensibiliser les gens à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture pour les déplacements courts.

4.8 Évolution de la mobilité

4.8.1 DÉFINITION

L'analyse de l'évolution de la mobilité se base sur les résultats des enquêtes OD des années 1998, 2003, 2008, 2013 et 2018. Les indicateurs suivants sont considérés :

- Population;
- Parc automobile;
- Nombre de personnes par logis;
- Nombre d'automobiles par logis;
- Nombre d'automobiles par personne.

De plus, l'évolution des parts modales est aussi analysée. Celle-ci se base sur les déplacements en provenance de Saint-Lambert sur une période de 24 heures pour tous les modes de déplacement et tous les motifs, à l'exception du retour au domicile.

4.8.2 SITUATION ACTUELLE

4.8.2.1 Évolution des indicateurs de mobilité

La figure 4.9 synthétise l'évolution des indicateurs de mobilité à Saint-Lambert de 1998 à 2018. Sur cette période de 20 ans, la croissance du parc automobile (12,2 %) a été supérieure à la croissance de la population (3,9 %). Pour la même période, le parc automobile de la province de Québec a subi une croissance de 43,3 %, tandis que la population du territoire a augmenté de 15,2 %³⁵. Ainsi, le parc automobile de Saint-Lambert a augmenté 3,2 fois plus rapidement que la population de la Ville, ce qui est légèrement supérieur à la province où le parc automobile a augmenté 2,9 fois plus rapidement que la population.

Par ailleurs, un profil d'évolution plutôt stable est observé pour les indicateurs du nombre de personnes par logis et du nombre d'autos par personne, tandis qu'une faible augmentation pour l'indicateur du nombre d'automobiles par logis est observée.

4.8.2.2 Évolution des parts modales

La figure 4.10 illustre l'évolution des parts modales pour les déplacements originaires de Saint-Lambert de 1998 à 2018. Il est possible de constater :

- Une diminution de 9,2 points de pourcentage de la part modale de l'automobile entre 1998 et 2018;
- Une augmentation de 6,7 points de pourcentage de la part modale du transport collectif entre 1998 et 2018;
- Une augmentation de 2,9 points de pourcentage de la part modale des modes actifs entre 1998 et 2018.

À noter que les tendances soulevées sont sensiblement constantes sur l'ensemble de la période de 20 ans.

4.8.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

4.8.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

S.O.

Figure 4.9 : Évolution des indicateurs de mobilité, 1998-2018

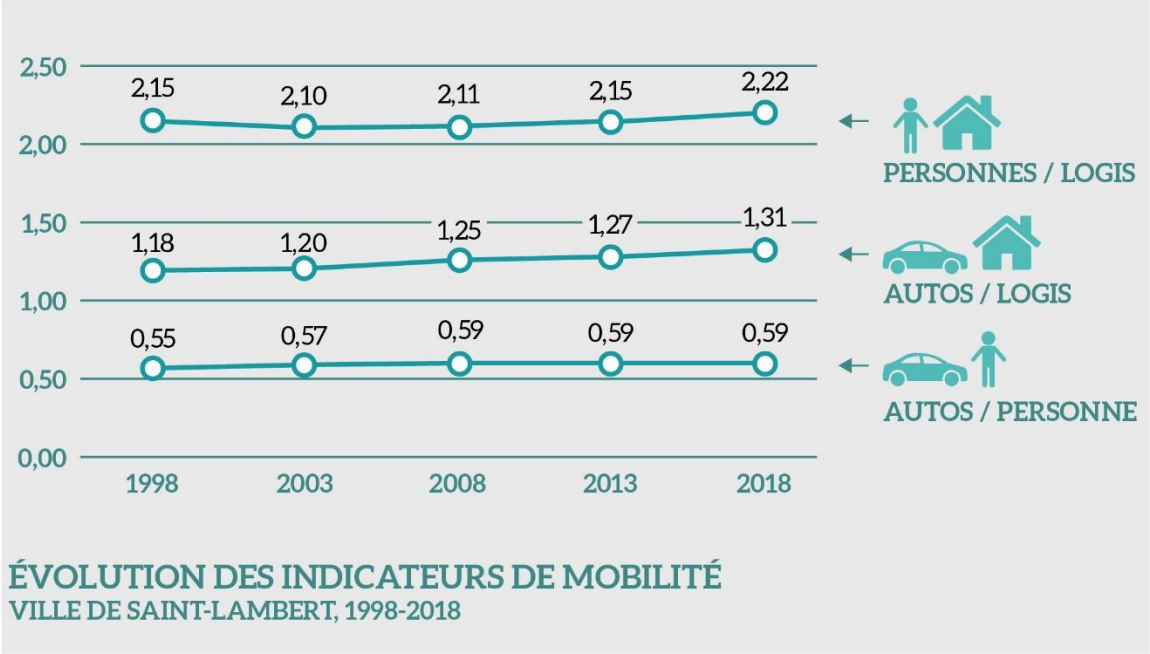
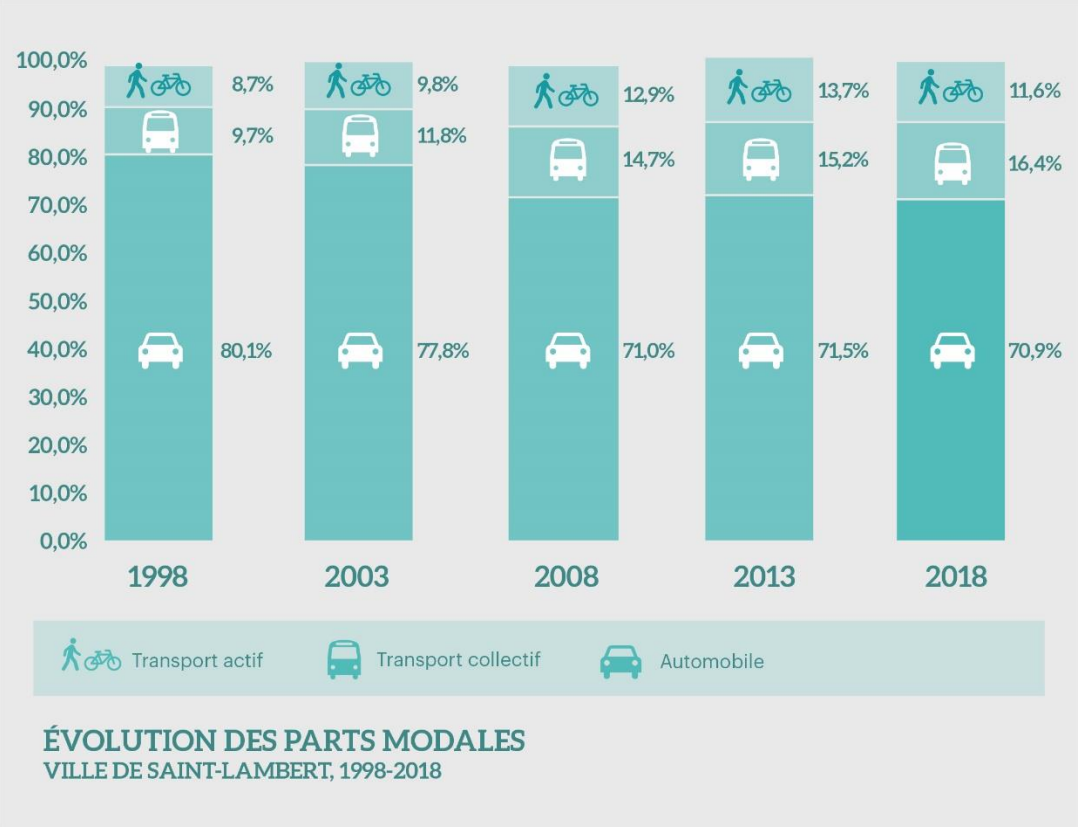
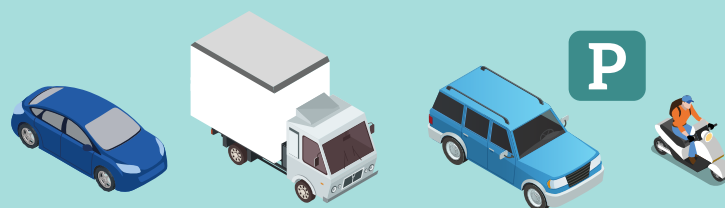


Figure 4.10 : Évolution des parts modales, 1998-2018





5. RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Le réseau routier est l'ensemble des voies de circulation terrestres permettant le transport des véhicules motorisés (automobiles, motos, autobus, camions, etc.). Dans le cadre du PMD, le réseau routier est caractérisé par la hiérarchie des axes routiers (classification fonctionnelle), leur gabarit, la vitesse qui est affichée, les conditions de circulation, la signalisation, le camionnage ainsi que le stationnement mis à la disposition des conducteurs.

5.1 Hiérarchie routière

5.1.1 DÉFINITION

La classification fonctionnelle des routes sert principalement à planifier, gérer et entretenir efficacement le réseau routier, en plus de le construire selon les besoins. Cette classification est basée à la fois sur une logique de circulation et d'urbanisme et est définie selon les caractéristiques suivantes :

- Caractéristiques physiques (nombre de voies, raccordement, chaussée et accès);
- Caractéristiques opérationnelles (écoulement, vitesse, stationnement);
- Caractéristiques de l'utilisation (débits, fonction prédominante).

Plus précisément, le rôle des différents types d'axes routiers est :

- Les autoroutes ont comme fonction principale d'assurer la circulation de transit sur de longues distances;
- Les routes nationales et les artères ont pour rôle d'accueillir la circulation de transit et de servir pour les échanges avec les territoires voisins;
- Les collectrices ont à la fois une fonction d'écoulement de la circulation et d'accès aux propriétés;
- Les rues locales servent à la desserte des quartiers et à l'accès des propriétés.

5.1.2 SITUATION ACTUELLE

La figure 5.1 illustre la hiérarchie routière de la ville de Saint-Lambert³⁶. Le réseau routier de la Ville se compose de routes de juridictions municipale et ministérielle (MTQ). En effet, le MTQ a préséance en ce qui a trait à la R-132/A-20 ainsi qu'à la R-112.

Pour ce qui est du réseau routier municipal, il est composé d'artères, de collectrices principales et secondaires ainsi que de rues locales.

5.1.2.1 Réseau ministériel

- La R-132/A-20 longe l'extrémité ouest du territoire de Saint-Lambert dans l'axe nord-sud;
 - En direction est, les sorties 76, 78 et 79 permettent d'accéder à Saint-Lambert;
 - La R-132/A-20 E. peut être atteinte depuis le boulevard Simard, la rue Riverside ainsi que l'avenue Notre-Dame;
 - En direction ouest, les sorties 76 et 79 permettent d'accéder à Saint-Lambert;
 - La R-132/A-20 O. peut être atteinte depuis le boulevard Simard ainsi que l'avenue Notre-Dame.
- La R-112 traverse centralement le territoire de Saint-Lambert dans l'axe est-ouest. Elle connecte notamment Saint-Lambert à Montréal par le pont Victoria.

5.1.2.2 Réseau artériel

Le réseau artériel de Saint-Lambert se compose d'un seul axe est-ouest traversant les secteurs Prévile, Pont Victoria, Haut Saint-Lambert et Centre-ville :

- L'avenue Victoria, du boulevard Desaulniers jusqu'à l'extrémité sud du territoire : au sud de la R-112, elle sert notamment de frontière entre Saint-Lambert et l'arrondissement Greenfield Park de la ville de Longueuil;
- L'avenue Notre-Dame, entre le boulevard Desaulniers et la R-132/A-20 : ce tronçon permet la connexion avec le réseau autoroutier;
- Le boulevard Desaulniers, entre les avenues Victoria et Notre-Dame : ce tronçon permet d'assurer la continuité de l'axe artériel sur l'ensemble du territoire.

5.1.2.3 Réseau collecteur

Le réseau collecteur de Saint-Lambert se compose de deux collectrices principales et quatre collectrices secondaires.

Collectrices principales

- La rue Riverside longe l'extrémité ouest du territoire dans l'axe nord-sud et traverse l'ensemble des secteurs de la Ville, à l'exception du secteur Haut Saint-Lambert;
- Le boulevard Simard longe l'extrémité sud du territoire dans l'axe est-ouest et traverse exclusivement le secteur Prévile.

Collectrices secondaires

- Le boulevard Plamondon, situé au sud du boulevard Simard, relie le secteur Prévile avec la ville de Brossard dans l'axe nord-sud;
- Le boulevard Queen, situé entre la rue de Savoie et l'avenue de Stanley, relie les secteurs Prévile et Pont Victoria dans l'axe nord-sud;
- Le boulevard Desaulniers, situé entre l'avenue Notre-Dame et le chemin Tiffin, relie les secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert ainsi que l'arrondissement du Vieux-Longueuil de la ville de Longueuil dans l'axe est-ouest;
- La rue Saint-Georges et le chemin Tiffin, entre la R-112 (rue Saint-Louis) et la rue Riverside, longent l'extrémité est du territoire dans l'axe nord-sud et relient les secteurs Haut Saint-Lambert et Vieux Saint-Lambert ainsi que le quartier Laflèche de la ville de Longueuil.

5.1.2.4 Réseau local

- Les autres rues de la municipalité constituent son réseau local.

³⁶ SNC Lavalin (2013). Plan directeur de circulation, Ville de Saint-Lambert, 82 pages.

5.1.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

5.1.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Avec le redéveloppement de certains secteurs de la municipalité, une mise à jour de la hiérarchie doit être effectuée afin d’assurer la cohérence et la fonctionnalité.

HIERARCHIE ROUTIÈRE	DÉBIT DE CIRCULATION JOURNALIER (DJMA)
ARTÈRE	5 000 - 30 000
COLLECTRICE	1 000 - 12 000
LOCALE	< 3 000

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

- AUTOROUTE
- ARTÈRE
- COLLECTRICE PRINCIPALE
- COLLECTRICE SECONDAIRE
- ROUTE NATIONALE
- RUE LOCALE

132 20

Ville de
Brossard

Fleuve Saint-Laurent

Ville de Longueuil
Arrondissement Greenfield Park

Ville de Longueuil
Arrondissement du Vieux-Longueuil

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

Figure 5.1

5.2 Gabarit des rues

5.2.1 DÉFINITION

« Le profil en travers est la coupe transversale indiquant les éléments de la route. »³⁷ Il inclut notamment les voies de circulation, les aménagements destinés aux modes actifs, le stationnement sur rue, etc. Une uniformité est normalement préconisée pour les profils en travers d’une même classe hiérarchique d’un territoire.

5.2.2 SITUATION ACTUELLE

La ville de Saint-Lambert ne possède actuellement pas de standards quant aux profils en travers à préconiser. De ce fait, le gabarit des axes varie selon la période de réalisation.

5.2.2.1 Réseau local

Sur l’ensemble du territoire, une variabilité des profils en travers est principalement observée au niveau des rues locales due à la variabilité des aménagements. Par exemple, bien qu’ils soient tous des axes bidirectionnels (1 voie par direction), une grande variabilité des gabarits est observée pour les axes suivants :

- La rue de Bretagne (secteur Préville) ne comporte aucun aménagement (photo 5.1) et offre une chaussée véhiculaire d’environ 5,5 m;

Photo 5.1 : Profil en travers – Rue de Bretagne



Source : Google Street View (2015)

- L’avenue du Béarn (secteur Préville) ne présente que des bordures (photo 5.2) et offre une chaussée véhiculaire d’environ 8,5 m;

Photo 5.2 : Profil en travers – Avenue du Béarn



Source : Google Street View (2018)

- Le boulevard de Montrose (secteur Pont Victoria) offre une chaussée véhiculaire d’environ 20 m incluant un terre-plein central d’une largeur d’environ 5,5 m. L’axe présente aussi des trottoirs d’une largeur d’environ 1,5 m séparés de la chaussée par des banquettes végétalisées d’une largeur d’environ 1,7 m (photo 5.3);

Photo 5.3 : Profil en travers – Boulevard de Montrose



Source : Google Street View (2019)

- La rue Mercier (secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert) offre une chaussée véhiculaire d’environ 8,0 m, en plus d’un trottoir exclusivement du côté nord de la chaussée d’une largeur d’environ 1,5 m (photo 5.4);

Photo 5.4 : Profil en travers – Rue Mercier



Source : Google Street View (2019)

- L’avenue de Putney (secteur Vieux Saint-Lambert) offre une chaussée véhiculaire d’environ 7,5 m, en plus de trottoirs de part et d’autre de la chaussée d’une largeur d’environ 1,2 m (photo 5.5).

Photo 5.5 : Profil en travers – Avenue de Putney



Source : Google Street View (2019)

5.2.2.2 Réseau collecteur

Les collectrices principales présentent, quant à elles, des gabarits similaires. En effet, le boulevard Simard et la rue Riverside, présentent des largeurs de chaussée respectives d’environ 9,5 et 9 m. Par ailleurs, elles comptent toutes deux des aménagements pour modes actifs en site propre adjacents à la chaussée. Dans les deux cas, les trottoirs et les pistes cyclables sont d’une largeur respective d’environ 1,5 m et 3 m.

En ce qui a trait aux collectrices secondaires, bien que la largeur totale de la chaussée véhiculaire varie entre les axes, chacun présente une chaussée véhiculaire incluant un terre-plein central, à l’exception de l’extrémité nord du boulevard Queen et de l’extrémité ouest du boulevard Desaulniers, ainsi que des trottoirs de part et d’autre de la chaussée.

³⁷ MTQ (2019). Tome I – Conception routière, Chapitre 5 – Profils en travers, Section 5.1, p.1.

5.2.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

Selon les répondants du sondage :

- La largeur du boulevard Desaulniers ainsi que de l'axe de la rue Saint-Georges et du chemin Tiffin est appréciée des automobilistes;
- L'étroitesse des voies de circulation sur l'avenue Notre-Dame au niveau de l'intersection avec la rue Riverside engendre un inconfort pour les automobilistes, d'autant plus que les débits y sont importants aux périodes de pointe.

5.2.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Développer des gabarits de rue standards pour les classes hiérarchiques du réseau municipal de Saint-Lambert afin d'assurer une uniformité et une cohérence lors de travaux de réfection des axes.

5.3 Modes de gestion des intersections

5.3.1 DÉFINITION

Différents 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 :

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

Le choix du mode de gestion dépend de plusieurs aspects, notamment les débits véhiculaires, les débits de piétons, la visibilité, la sécurité, etc.

5.3.2 SITUATION ACTUELLE

La figure 5.2 illustre les modes de gestion des intersections sur le territoire de Saint-Lambert. Les constats suivants ont été relevés :

- Un carrefour giratoire est présent à l’intersection du boulevard Simard avec la rue Riverside, soit deux collectrices principales. À noter que des panneaux lumineux à détection automatique sont présents à toutes les approches pour avertir les automobilistes de la présence d’usagers vulnérables aux traverses (photo 5.6);
- Au total, 18 feux de circulation sont présents sur le territoire dont dix relèvent de la Ville de Saint-Lambert;
 - Les quatre feux de circulation situés sur la R-112 sont de juridiction ministérielle;
 - Les feux de circulation situés sur l’avenue Victoria, au sud de la R-112, relèvent de la Ville de Longueuil, à l’exception des feux à l’intersection de l’avenue Victoria et du boulevard Simard qui relèvent de la Ville de Saint-Lambert;
 - L’ensemble des feux de circulation sont situés sur les réseaux ministériel, artériel et collecteur.

Photo 5.6 : Carrefour giratoire – Panneaux lumineux



Source : Orange traffic (2018)

- Autrement, les intersections du territoire sont gérées par des arrêts toutes approches ou des arrêts sur les axes secondaires;
- Contrairement aux normes du MTQ³⁸, certaines intersections sont gérées par des arrêts toutes approches, malgré qu’il y ait, sur l’axe principal, un panneau « Arrêt » au carrefour limitrophe, à moins de 150 m. La présence d’un grand nombre de carrefours gérés par des arrêts toutes approches sur une faible distance peut avoir un impact sur la fluidité de la circulation, en plus d’augmenter le risque de désobéissance de la part des conducteurs. Cette non-conformité est présente dans tous les secteurs de la Ville :

SECTEUR PRÉVILLE;

- Intersections de la rue du Dauphiné avec le boulevard Simard et la rue de la Lorraine (environ 50 m);
- Intersections de la rue de la Gascogne avec les avenues d’Alsace et du Béarn (environ 50 m);
- Intersections de l’avenue du Béarn avec l’avenue de Charente et la rue de Savoie (environ 65 m);
- Etc.

SECTEUR PONT VICTORIA

- Intersections de l’avenue Alexandra avec les rues d’Arran et de Rutledge (environ 125 m);
- Intersections du boulevard Queen avec les avenues du Régent et Rivermere (environ 75 m);
- Intersections de la rue du Prince-Arthur avec les avenues de Stanley et Saint-Laurent (environ 60 m);
- Etc.

SECTEUR HAUT SAINT-LAMBERT

- Intersections de la rue Upper-Edison avec les rues Cartier et Terroux (environ 120 m);
- Intersections de la rue Upper-Edison avec les rues Terroux et du Curé-Rabeau (environ 140 m);
- Etc.

SECTEUR CENTRE-VILLE

- Intersections du boulevard Desaulniers avec les avenues Victoria et Notre-Dame (environ 65 m);
- Intersections de l’avenue Victoria avec les rues du Prince-Arthur et Webster (environ 45 m);
- Etc.

SECTEUR VIEUX SAINT-LAMBERT

- Intersections de la rue Green avec les avenues Mercille et Birch (environ 55 m);
- Intersections de l’avenue de Putney avec les rues Logan et Smiley (environ 105 m),
- Etc.

³⁸ MTQ (2017). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 2 – Prescription, Section 2.4.1 Installation des panneaux « Arrêt » sur chacune des approches, page 3.

- Contrairement aux normes du MTQ³⁹, certaines intersections sont gérées par des arrêts toutes approches, malgré qu’il y ait, sur l’axe principal, des feux de circulation à moins de 250 m. La présence d’un carrefour géré par des arrêts toutes approches à proximité d’une intersection gérée par des feux de circulation peut avoir un impact sur la fluidité de la circulation. Cette non-conformité est observée sur le territoire de Saint-Lambert aux endroits suivants :
 - Intersections de l’avenue Victoria avec la rue Upper-Edison et la rue Saint-Francis (environ 65 m);
 - Intersections de l’avenue Victoria avec le boulevard Churchill et la rue Clark (environ 205 m);
 - Intersections de la rue Riverside avec les avenues Notre-Dame et Mercille (environ 65 m);
 - Etc.

5.3.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

Selon les répondants du sondage :

- Les boulevards Simard et Queen sont appréciés des automobilistes dû au nombre limité de modes de gestion imposant un arrêt sur ces axes;
- La géométrie des intersections de l’avenue Victoria avec les rues Green et du Prince-Arthur engendre une confusion chez les usagers et les priorités de passage n’y sont pas respectées;
- Une irritation est associée au fait que les feux de circulation sur l’avenue Victoria ne soient pas synchronisés;
- Le carrefour giratoire de l’intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard est mitigé parmi les répondants. Certains apprécient l’aménagement, car ils apportent une certaine fluidité véhiculaire, tandis que d’autres le juge comme dangereux, parce que :
 - Les automobilistes ne respectent pas toujours la priorité de passage aux traverses pour piétons;
 - Certains usagers ne comprennent pas le fonctionnement du carrefour giratoire;
 - La végétation limite la visibilité des conducteurs désirant s’insérer dans le carrefour et des usagers vulnérables qui traversent aux approches.

5.3.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Réviser et adapter les modes de gestion des différents carrefours de la municipalité en fonction des exigences normatives et des redéveloppements anticipés;
- Élaguer la végétation aux abords du carrefour giratoire à l’intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard;
- Éduquer la population quant à l’utilisation d’un carrefour giratoire;
- Ajouter un virage à gauche protégé à l’intersection de l’avenue Victoria et du boulevard Churchill, vers le boulevard Churchill.

³⁹ MTQ (2017). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 2 – Prescription, Section 2.4.1 Installation des panneaux « Arrêt » sur chacune des approches, page 3.



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

LÉGENDE

MODES DE GESTION

- CARREFOUR GIRATOIRE
- FEUX DE CIRCULATION APPARTENANT À SAINT-LAMBERT
- FEUX DE CIRCULATION APPARTENANT À LONGUEUIL
- FEUX DE CIRCULATION APPARTENANT AU MTQ

SECTEURS

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

MODES DE GESTION
DES INTERSECTIONS

Figure 5.2

5.4 Caractérisation de la circulation actuelle

5.4.1 ADÉQUATION ENTRE LA HIÉRARCHIE ET LES DÉBITS ACTUELS

5.4.1.1 Définition

L'Association des transports du Canada (ATC) présente une caractérisation des routes urbaines dans son Guide canadien de conception géométrique des routes⁴⁰. Cette caractérisation définit, entre autres, les intervalles de débits journaliers moyens annuels (DJMA) correspondant à chaque classe hiérarchique.

Selon le guide, les DJMA associés aux différentes classes hiérarchiques composant le réseau routier municipal de la ville de Saint-Lambert sont les suivants :

- Artère : 5 000 à 30 000 véhicules par jour;
- Collectrice : 1 000 à 12 000 véhicules par jour;
- Locale : moins de 3 000 véhicules par jour.

5.4.1.2 Situation actuelle

Afin de valider la conformité des débits observés sur le réseau routier municipal de Saint-Lambert, les DJMA associés aux principaux axes ont été estimés. Ceux-ci se basent sur des données transmises par la Ville (comptages datant de 2018 et 2019) ainsi que sur des comptages réalisés le mardi 29 septembre 2020 aux intersections suivantes :

- Intersection de l'avenue Victoria et du boulevard Churchill;
- Intersection de l'avenue Victoria et de la R-112;
- Intersection de l'avenue Victoria et de la rue Cartier;
- Intersection du boulevard Simard et de la rue Riverside;
- Intersection des boulevards Simard et Plamondon;
- Intersection de l'avenue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers.

Il est à noter qu'une vérification a été effectuée afin de confirmer la validité des comptages réalisés au mois de septembre 2019 compte tenu de la pandémie en lien avec la Covid-19. Ces derniers ont été jugés représentatifs.

Par ailleurs, soulignons que les données employées ne sont pas exhaustives de l'état de la situation actuelle sur l'ensemble des axes routiers de la municipalité. L'analyse n'est donc pas réalisée pour l'ensemble des axes, mais bien pour ceux où des données étaient disponibles.

La figure 5.3 présente l'adéquation des débits observés et de la hiérarchie routière, tandis que le tableau 5.1 présente le détail des analyses. Les constats pouvant en être tirés sont les suivants :

- Les axes routiers suivants supportent des débits supérieurs à l'intervalle associé à leur classe hiérarchique :
 - Le boulevard Simard (collectrice principale), à l'ouest de la rue Riverside;
 - L'avenue Notre-Dame (rue locale), au sud du boulevard Desaulniers.
- Le boulevard Desaulniers, entre les avenues Victoria et Notre-Dame, présente un DJMA inférieur à l'intervalle associé à la classe hiérarchique (artère).

5.4.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

S.O.

5.4.1.4 Objectifs d'intervention

- Réviser la hiérarchie routière associée au réseau municipal en considérant les débits supportés par les axes ainsi que leurs rôles.

⁴⁰ ATC (2017). Guide canadien de conception géométrique des routes, Chapitre 2 – Contraintes, classification et uniformité de la conception, Tableau 2.6.5 : Caractéristiques des routes urbaines, p.60.

HIERARCHIE ROUTIÈRE	DÉBIT DE CIRCULATION JOURNALIER (DJMA)
ARTÈRE	5 000 - 30 000
COLLECTRICE	1 000 - 12 000
LOCALE	< 3 000

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
VILLE DE SAINT-LAMBERT

LÉGENDE

- AUTOROUTE
- ARTÈRE
- COLLECTRICE PRINCIPALE
- COLLECTRICE SECONDAIRE
- ROUTE NATIONALE
- RUE LOCALE

ADÉQUATION

- DJMA CONCORDANT AVEC LA CLASSE HIÉRARCHIQUE DE L'AXE
- DJMA NE CONCORDANT PAS AVEC LA CLASSE HIÉRARCHIQUE DE L'AXE



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

ADÉQUATION DES DÉBITS
OBSERVÉS ET DE LA
HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

Figure 5.3

Tableau 5.1 : Adéquation des débits observés et de la hiérarchie routière

Hiérarchie	DJMA associé à la classe hiérarchique	Axe	Tronçon		DJMA observé
Artère	5 000 – 30 000	Avenue Victoria	1	Entre l’avenue Keer et le boulevard Churchill	11 400
			2	Entre le boulevard Churchill et la rue Princess	11 200
			3	Entre la rue Charron et la R-112	10 500
			4	Entre la R-112 et la rue Industrielle	8 500
			5	Entre l’avenue Saint-Laurent et la rue Cartier	7 000
			6	Entre la rue Cartier et la rue Horsfall	7 400
		Avenue Notre-Dame	7	Entre le boulevard Desaulniers et la rue Logan	6 700
			8	Entre la rue Logan et la rue Riverside	5 500
		Boulevard Desaulniers	9	Entre l’avenue Victoria et l’avenue Notre-Dame	3 800
Collectrice principale	1 000 – 12 000	Rue Riverside	10	Entre l’avenue de la Moselle et le boulevard Simard	3 900
			11	Entre le boulevard Simard et l’avenue du Rhône	4 000
		Boulevard Simard	12	Entre l’A-20 et la rue Riverside	14 200
			13	Entre la rue Riverside et la rue de Gascogne	11 200
			14	Entre le boulevard Plamondon et la rue du Dauphiné	10 200
Collectrice secondaire	< 3 000	Boulevard Plamondon	15	Entre le boulevard Plamondon et la rue Guyenne	11 700
			16	Entre le boulevard Simard et l’avenue de Navarre	4 100
		Boulevard Desaulniers	17	Entre l’avenue Notre-Dame et l’avenue Mercille	4 800
		Rue du Poitou	18	-	500
		Boulevard Churchill	19	Entre l’avenue Wickham et l’avenue Victoria	1 800
		Avenue Alexandra	20	Entre la rue de Rutledge et l’avenue Wickham	1 600
		Rue Saint-Thomas	21	Entre l’avenue Hall et l’avenue Alexandra	200
		Rue Reid	22	Entre l’avenue Victoria et l’avenue Sainte-Hélène	500
		Rue Cartier	23	Entre la rue Upper-Edison et la rue du Curé-Rabeau	300
		Rue Upper-Edison	24	Entre l’avenue Achin et la rue Saint-Georges	1 200
		Avenue Notre-Dame	25	Entre la rue d’Aberdeen et le boulevard Desaulniers	4 900
		Avenue Pine	26	Entre la rue Mercier et la rue Lespérance	200
		Avenue Oak	27	Entre la rue Mercier et la rue Lespérance	1 500
			28	Entre le boulevard Desaulniers et la rue Logan	200
		Avenue Curzon	29	Entre la rue Lespérance et la rue Green	300
Locale	< 3 000	Rue Logan	30	Entre l’avenue Maple et l’avenue Walnut	1 900
			31	Entre l’avenue Walnut et l’avenue Curzon	600
		Avenue de Brixton	32	Entre la rue Riverdale et la rue Riverside	400

Note : Les DJMA sont arrondis à la centaine près.

5.4.2 PROBLÉMATIQUES DE CONGESTION ET DE TRANSIT

5.4.2.1 Définition

La congestion⁴¹ est une accumulation de véhicules sur un axe routier en nombre excédant ses capacités d'écoulement à vitesse normale. Cet encombrement véhiculaire réduit la vitesse de circulation durant une période donnée. L'outil Google trafic permet d'avoir une vue d'ensemble de la congestion habituelle sur le réseau routier de Saint-Lambert.

Le transit consiste en l'emploi, par certains conducteurs, d'axes municipaux dans le but d'éviter des problématiques de circulation le long de leur parcours habituel.

5.4.2.2 Situation actuelle

Congestion

La figure 5.4 illustre les zones sensibles au ralentissement sur le territoire de Saint-Lambert. Celles-ci sont principalement concentrées dans les secteurs Pont Victoria, Centre-ville et Vieux Saint-Lambert. Les secteurs Prévillie et Haut Saint-Lambert sont, quant à eux, moins affectés par la congestion.

Les principales zones ciblées sont les suivantes :

- L'accès au pont Victoria, durant la période de pointe du matin, d'où découle un ralentissement sur la R-112 et sur les axes transversaux, soit le boulevard Queen, la rue du Prince-Arthur et la rue Osborne;
- L'accès à la R-132/A-20, situé à l'extrémité nord de l'avenue Notre-Dame, en période de pointe du matin;
- Le centre-ville, incluant principalement les avenues Victoria et Notre-Dame ainsi que les rues Green et Logan;
- La rue Riverside, au nord de la R-112, en période de pointe de l'après-midi;
- Le chemin Tiffin, au nord du boulevard Desaulniers, aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

Transit

Puisque Saint-Lambert offre une connexion directe à l'île de Montréal par le pont Victoria, en plus d'être traversée par la R-132/A-20, son réseau routier est susceptible d'être emprunté par la circulation de transit locale, mais aussi intermunicipale.

Pour contrer le ralentissement vécu durant la période de pointe du matin sur la R-112 pour accéder au pont Victoria, certains usagers tendent à transiter sur les axes résidentiels limitrophes pour accéder le plus rapidement possible au pont. Pour contrer la situation, la Ville de Saint-Lambert a restreint les parcours pouvant être empruntés par les automobilistes en interdisant les mouvements de virage à gauche sur certains axes résidentiels du lundi au vendredi de 5 h 30 à 9 h 30 (à l'exception des taxis et des autobus) (photo 5.7) :

- Depuis la rue Riverside vers le boulevard de l'Union, l'avenue Rivermere, l'avenue Alexandra, le boulevard de Montrose et l'avenue de Bolton;

- Depuis l'avenue Victoria vers l'avenue Saint-Laurent, l'avenue de Stanley, l'avenue Edison, la rue Upper-Edison, l'avenue Hickson et le boulevard de l'Union;
- Depuis la rue Saint-Georges vers la rue Upper-Edison;
- Depuis l'avenue Bétournay vers la R-112.

Malgré la signalisation en place et la surveillance policière, certains usagers tentent encore d'effectuer du transit sur les rues locales.

Photo 5.7 : Panneaux d'interdiction de tourner – Intersection de la rue Riverside avec l'avenue de Bolton



Source : Google Street View (2019)

De plus, certains usagers empruntent le boulevard Simard ou l'avenue Victoria pour transiter entre la R-132/A-20 et les villes avoisinantes à Saint-Lambert. La rue Riverside est aussi un axe de transit pour les déplacements nord-sud, lorsque la R-132/A-20 est congestionnée.

À un niveau plus local, l'avenue Notre-Dame est empruntée par les automobilistes afin d'éviter la congestion sur l'avenue Victoria dans le centre-ville de Saint-Lambert. Par ailleurs, en cas de forte occupation du stationnement, les usagers transitent sur les rues locales en tentant de se trouver une place de stationnement au centre-ville.

⁴¹ Services Québec (s.d.). Thésaurus de l'activité gouvernementale, Fiche du terme, Congestion routière. Tiré de : <http://www.thesaurus.gouv.qc.ca/tag/terme.do?id=16082> [consulté en avril 2020].

5.4.2.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants du sondage :

- La majorité (64,3 %) des répondants ont indiqué que la congestion routière à Saint-Lambert n’affecte pas leurs déplacements en voiture;
- Les débits importants au centre-ville et sur la rue Riverside sont un désagrément pour les automobilistes;
- Les interdictions de virage depuis l’avenue Victoria sont un désagrément pour les résidents des secteurs résidentiels de part et d’autre de l’axe;
- De la congestion est vécue sur l’avenue Victoria à proximité de la R-112;
- Il est difficile d’effectuer des mouvements de virage depuis l’avenue Victoria vers la R-112;
- Un enjeu de circulation de transit est observé sur l’avenue Notre-Dame.









Selon les citoyens ayant participé aux consultations virtuelles :

- Du transit véhiculaire est observé sur certaines rues résidentielles, telles que la rue Upper-Edison, l’avenue Oak et la rue Mercier;
- De la congestion est vécue sur la rue Notre-Dame (à proximité de l’A-20), la rue Riverside et le boulevard Simard;
- La vitesse et l’achalandage de l’A-20 engendrent une nuisance sonore pour les résidents à proximité.

5.4.2.4 Objectifs d’intervention

- Modifier la gestion et/ou la géométrie de certaines intersections afin de mitiger les problématiques de circulation et de limiter les débordements sur le réseau local et le transit dans les quartiers résidentiels;
- Travailler de concert avec le MTQ à mitiger les problématiques de circulation le long des axes routiers qui sont de leur responsabilité;
- Exiger, pour tous les projets de redéveloppement, la réalisation d’étude d’impact de la circulation comprenant des mesures favorisant l’utilisation des modes alternatifs à l’auto solo et la fluidification des axes routiers;
- Limiter les possibilités de transiter par les rues locales en continuant d’interdire des manœuvres de virage à certains carrefours aux périodes de pointe ou en aménageant des mesures de modération sur les axes résidentiels;
- Améliorer le cocktail transport afin d’offrir des modes alternatifs à l’auto solo et ainsi réduire le nombre de véhicules circulant à Saint-Lambert;
- Réviser les interdictions de virage depuis l’avenue Victoria;
- Considérer la mise à sens unique de certains axes routiers;
- Réviser le phasage des feux de circulation et envisager la mise en place de mesures préférentielles pour les bus, telles que des feux prioritaires.

LÉGENDE

-  ZONE SENSIBLE À LA CONGESTION
-  AXE SENSIBLE AU RALENTISSEMENT
- SECTEURS**
-  PRÉVILLE
-  PONT VICTORIA
-  HAUT SAINT-LAMBERT
-  CENTRE-VILLE
-  VIEUX SAINT-LAMBERT
-  PARCS ET ESPACES VERTS

ZONES DE RALENTISSEMENT

Figure 5.4



Source : Ville de Saint-Lambert, Google Traffic / Traitement : CIMA+

5.5 Vitesse

5.5.1 VITESSES AFFICHÉES ET PRATIQUÉES

5.5.1.1 Définition

La vitesse est définie comme étant une distance parcourue par unité de temps. La vitesse affichée représente la limite de vitesse que doivent respecter les conducteurs. Elle est déterminée en se basant sur différents critères, dont la configuration géométrique et opérationnelle de l’axe.

La Vision Zéro⁴² considère la vitesse comme principal facteur de gravité d’une collision et donc comme principal axe d’intervention. La réduction des limites de vitesse affichées représente une approche globale visant à réduire la vitesse pratiquée sur un territoire.

La présente section traite de l’adéquation entre les vitesses affichées et celles réellement pratiquées par les conducteurs (vitesse pratiquée au 85^e centile). Les conducteurs choisissent principalement leur vitesse de circulation en fonction de l’aménagement de la rue et de ses abords immédiats. Par ailleurs, les facteurs suivants influencent aussi la vitesse d’un conducteur :

- Les caractéristiques du trafic (débits, conditions de circulation, type d’usagers);
- La signalisation (panneaux et marquage);
- Le risque d’être sanctionné;
- Le désir de minimiser son temps de déplacement;
- L’impatience liée à la longueur d’une zone de basse limite de vitesse;
- Les valeurs du conducteur⁴³.

En fonction du différentiel entre les vitesses pratiquées et affichées, des interventions peuvent être mises en place sur le réseau. Le tableau 5.2 présente le type d’intervention à envisager selon le différentiel mesuré :

- Aucune intervention;
- Intervention de sensibilisation : panneau publicitaire, intervention policière, etc.;
- Intervention physique : balise, radar pédagogique, dos d’âne, avancée de trottoir, etc.

Tableau 5.2 :Intervention en fonction des vitesses pratiquées

VITESSE AFFICHÉE	30 KM/H	40 - 50 KM/H	INTERVENTION
DIFFÉRENTIEL ENTRE LES VITESSES PRATIQUÉE ¹ ET AFFICHÉE	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+

5.5.1.2 Situation actuelle

Vitesses affichées

Depuis juin 2009, la vitesse est limitée à 30 km/h sur l’ensemble du réseau routier de Saint-Lambert (figure 5.5), à l’exception des axes structurants où la vitesse est affichée à 50 km/h, soit :

- L’avenue Victoria;
- La rue Riverside;
- Le boulevard Simard;
- Le chemin Tiffin / la rue Saint-Georges;
- La R-112.

À noter que l’ensemble des axes cités ci-dessus font partie du réseau ministériel, artériel ou collecteur et visent notamment l’écoulement de la circulation.

L’application d’une même limite de vitesse pour des axes dont les caractéristiques sont très différentes ou encore l’application d’une limite de 30 km/h sur une distance trop longue peut mener à une désobéissance de la part des usagers. La mise en place de mesures de mitigation permet de limiter cette désobéissance.

Bien que certaines zones scolaires bénéficient de mesures de mitigation, elles ne présentent pas de signature distinctive uniforme permettant de les reconnaître sur l’ensemble du territoire de Saint-Lambert. En ce qui a trait aux parcs et espaces verts, certaines mesures de mitigation sont présentes sur les axes les longeant.

Vitesses pratiquées

La figure 5.6 illustre l’analyse des vitesses pratiquées effectuée pour le réseau routier de Saint-Lambert. Cet exercice a été réalisé sur les axes routiers pour lesquels des relevés de vitesse exécutés au cours des deux dernières années (2018 à 2019 inclusivement) par la Ville de Saint-Lambert⁴⁴ étaient disponibles.

La comparaison des vitesses pratiquées et affichées a permis d’identifier les axes problématiques, soit où le différentiel est élevé et nécessitait des mesures de sensibilisation ou physique. D’après les données disponibles, les axes nécessitant une intervention physique sont répartis dans tous les secteurs à l’exception du secteur Prévillle, tandis que les axes nécessitant une intervention de sensibilisation sont répartis dans tous les secteurs à l’exception du secteur Centre-ville :

SECTEUR PRÉVILLE

- Avenue Victoria (intervention de sensibilisation);
- Avenue des Ardenes (intervention de sensibilisation).

SECTEUR PONT VICTORIA

- Avenue d'Irvine (intervention physique);
- Avenue Rothesay (intervention physique);
- Avenue Edison (intervention physique);
- Rue Saint-Thomas (intervention de sensibilisation);
- Avenue Alexandra (intervention de sensibilisation);
- Avenue Hickson (intervention de sensibilisation).

SECTEUR HAUT SAINT-LAMBERT

- Rue Reid (intervention physique);
- Rue Upper-Edison (interventions physiques et de sensibilisation).

SECTEUR CENTRE-VILLE

- Avenue Notre-Dame (intervention physique).

SECTEUR VIEUX SAINT-LAMBERT

- Avenue Saint-Charles (intervention physique);
- Avenue Pine (intervention physique);
- Rue Logan (intervention de sensibilisation);
- Avenue de Brixton (intervention de sensibilisation).

5.5.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants du sondage :

- La rue Riverside, le boulevard Simard et l'axe de la rue Saint-Georges et du chemin Tiffin sont appréciés des automobilistes, puisque la vitesse y est affichée à 50 km/h;
- Les limites de vitesse semblent souvent être dépassées par les automobilistes, notamment sur la rue Riverside, sur l'avenue Notre-Dame, sur la rue Logan et sur l'avenue Brixton à proximité du parc.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- Les limites de vitesse semblent souvent être dépassées par les automobilistes, notamment sur les avenues Victoria, Curzon et Macaulay, sur les boulevards Desaulniers et Churchill ainsi que sur la rue Logan;
- Les vitesses pratiquées par les automobilistes semblent élevées près des écoles au début et à la fin des classes;
- Une limite de vitesse de 30 km/h est trop faible sur les axes importants.

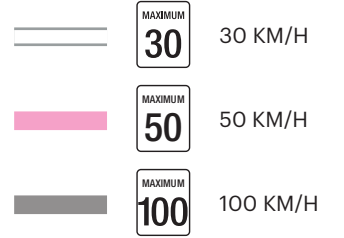
5.5.1.4 Objectifs d'intervention

- Mettre en place des mesures de modération de la circulation le long des axes résidentiels afin d'assurer un respect des limites de vitesse, par exemple une réduction de la largeur des voies de circulation, des radars pédagogiques, des bollards, des bacs à fleurs, des dos d'âne et des intersections surélevées.
- Développer une signature particulière aux abords des établissements scolaires et des aires de jeux (aménagement géométrique, marquage, signalisation) afin que les conducteurs dénotent le changement d'environnement, respectent la limite de vitesse affichée dans ce milieu emprunté par des usagers plus vulnérables et accentuent leur vigilance à la présence d'enfants;
- Effectuer des relevés de vitesse et identifier les rues requérant une modération de la circulation et déterminer les mesures d'atténuation;
- Proposer des interventions de sensibilisation sur les axes routiers ayant une vitesse pratiquée un peu plus élevée que la vitesse affichée;
- Réaliser des études avant/après afin de valider la fonctionnalité des mesures mises en place;
- Adhérer à la Vision Zéro dans l'objectif d'atteindre un bilan routier de zéro collision grave ou mortelle sur le territoire de Saint-Lambert;
- Augmenter la surveillance policière;
- Réaliser des campagnes de sensibilisation axées sur le respect des limites de vitesse;
- Augmenter le nombre de panneaux « Limite de vitesse ».



LÉGENDE

LIMITES DE VITESSE AFFICHÉES



SECTEURS

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

**LIMITES DE VITESSE
AFFICHÉES**

Figure 5.5

Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

LÉGENDE

VITESSE PRATIQUÉE (85^E CENTILE)

INTERVENTIONS À CONSIDÉRER

- AUCUNE INTERVENTION
- INTERVENTION DE SENSIBILISATION
- INTERVENTION PHYSIQUE

SECTEURS

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

VITESSE PRATIQUÉES

Figure 5.6

5.6 Mobilité des biens

5.6.1 RÉSEAU DE CAMIONNAGE

5.6.1.1 Définition

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 des axes routiers mieux adaptés à leur circulation (protection du réseau et sécurité routière) et ainsi permettre une gestion plus aisée de leur circulation sur le territoire⁴⁵. Le réseau de camionnage canalise la circulation des véhicules lourds en précisant notamment les points d'entrée/sortie qui leur sont autorisés.

5.6.1.2 Situation actuelle

Actuellement, le réseau de camionnage officiel de Saint-Lambert diffère du réseau en place selon la signalisation routière (figure 5.7)⁴⁶. En effet, selon la signalisation en place, la rue Riverside représente un axe de transit pour les véhicules lourds entre les accès à la R-132/A-20 au niveau des boulevards Simard et La Fayette (Longueuil). Officiellement, la rue Riverside n'est permise aux camions qu'entre la R-112 et l'accès à la R-132/A-20 au niveau de l'avenue Notre-Dame.

Autrement, le réseau de camionnage officiel permet de desservir les zones suivantes, situées dans les secteurs Pont Victoria, Haut Saint-Lambert, Centre-ville et Vieux Saint-Lambert :

- La zone commerciale située de part et d'autre de la R-112;
- La zone industrielle située au niveau de la rue Industrielle;
- Les zones industrielle et commerciale situées au niveau de l'avenue Saint-Charles;
- La zone industrielle située au niveau de l'avenue Fort.

À noter que les zones industrielles et commerciales situées au niveau de l'avenue Saint-Charles sont amenées à se redévelopper dans le futur. Puisque le zonage y sera vraisemblablement modifié pour accueillir une occupation mixte, la desserte de ce secteur par le réseau de camionnage pourrait ne plus être nécessaire.

Par ailleurs, bien que le centre-ville ne soit pas desservi par le réseau de camionnage actuel, plusieurs livraisons y sont effectuées dû au nombre important de commerces qui s'y trouvent. Seule la livraison locale y étant permise, aucune signalisation n'indique aux conducteurs de véhicules lourds les points d'accès de/vers et le réseau supérieur. De ce fait, certains camionneurs sont tentés d'emprunter l'avenue Victoria et se retrouvent bloqués au niveau du viaduc où le dégagement vertical est limité à 3 m. Ce manque d'indication quant au camionnage est aussi observé aux abords du viaduc de la rue du Prince-Arthur qui a un dégagement de 3,8 m.

5.6.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

S.O.

5.6.1.4 Objectifs d'intervention

- Réviser le réseau de camionnage en fonction de la demande actuelle et des redéveloppements prévus sur le territoire;
- Assurer une concordance entre le réseau de camionnage prévu par la Ville et les indications mis en place sur le réseau routier;
- Signaler adéquatement le réseau routier de manière à limiter les passages de camions sous les viaducs de l'avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur.


⁴⁵ MTQ (s.d.). Réseau de camionnage. Tiré de : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/circulation-vehicules-lourds/Pages/reseau-camionnage.aspx> [Consulté en avril 2020].

⁴⁶ SNC Lavalin (2013). Plan directeur de circulation, Ville de Saint-Lambert, 82 pages.




Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+


LÉGENDE

- 


LIMITES DE HAUTEUR
- RÉSEAU DE CAMIONNAGE**




RÉSEAU OFFICIEL




RÉSEAU EN PLACE SELON LA SIGNALISATION
- AFFECTATIONS**




RÉSIDENTIELLE




COMMERCIALE




INDUSTRIELLE




INSTITUTIONNELLE



PÔLE MULTIFONCTIONNEL (CENTRE-VILLE)



PARCS ET ESPACES VERTS



GRANDE EMPRISE DE TRANSPORT

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Figure 5.7

5.7 Signalisation

5.7.1 DÉFINITION

La signalisation routière vise à :

- Faciliter et sécuriser la circulation routière;
- Identifier ou rappeler la réglementation en place;
- Signaler les dangers;
- Sécuriser les zones de travaux pour les travailleurs et les usagers de la route;
- Donner des indications ou des renseignements utiles aux usagers de la route.

Dans cet ordre d’idées, des normes encadrent la signalisation routière afin d’assurer :

- Son uniformité et homogénéité;
- Qu’elle attire l’attention;
- Qu’elle soit parfaitement visible et lisible à distance;
- Qu’elle soit facile à comprendre;
- Qu’elle soit bien adaptée aux dangers et aux particularités à signaler⁴⁷.

5.7.2 SITUATION ACTUELLE

La signalisation routière de Saint-Lambert présente quelques non-conformités en lien avec les normes du MTQ ou encore une exécution contraire aux bonnes pratiques. À noter qu’il s’agit d’une analyse globale des enjeux de signalisation basée sur le plan de marquage et la base de données de signalisation de la Ville. Par ailleurs, la signalisation de stationnement est, quant à elle, abordée à la section 5.9.2, tandis que la signalisation en lien avec les aménagements routiers, les aménagements cyclables et les mesures de mitigation de la circulation est abordée respectivement aux sections 6.1.3, 6.2.3 et 8.2.

Les anomalies listées ci-dessous ont été repérées à une ou plusieurs reprises sur le territoire :

- Il y a présence de lignes d’arrêt non droites à l’intersection de la rue Riverside et du boulevard Montrose (photo 5.8);

Photo 5.8 : Lignes d’arrêt non droites – Intersection de la rue Riverside et du boulevard Montrose



Source : Google Street View (2019)

- L’utilisation des flèches de sélection de voie doit être revue. Certaines intersections, notamment celles de la rue Riverside avec l’avenue Notre-Dame ainsi que de l’avenue Victoria avec le boulevard Simard, présentent des flèches de sélection non nécessaires ou encore en nombres insuffisants;
- La présence de signalisation derrière certains panneaux « Arrêt » cache la forme octogonale de ce dernier (photo 5.9);

Photo 5.9 : Signalisation derrière un panneau « Arrêt » – Intersection de l’avenue Victoria et de la rue Clark



Source : Google Street View (2019)

- Certaines intersections gérées par des arrêts toutes approches ne présentent pas le panonceau approprié montrant des panneaux « Arrêt » à toutes les approches (photo 5.10);

Photo 5.10 : Panonceaux d’arrêts toutes approches manquant – Intersection de la rue Riverside et de l’avenue du Rhône



Source : Google Street View (2019)

- Des panneaux de catégorie différente (prescription, danger, travaux) sont parfois installés sur le même support (photo 5.11).

Photo 5.11 : Panneaux de catégories différentes sur un même support – Intersection des rues Upper-Edison et Terroux



Source : Google Street View (2019)

5.7.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- Le marquage est peu visible sur certains axes, notamment sur l’avenue Notre-Dame;
- Certains automobilistes ne respectent pas les panneaux « Arrêt ».

5.7.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Assurer un suivi et une mise à jour de la base de données de la signalisation de la Ville;
- Ajuster la signalisation conformément aux normes du MTQ et aux bonnes pratiques;
- Assurer un rafraîchissement annuel ou bisannuel du marquage;
- Augmenter la surveillance policière.

⁴⁷ MTQ (2007). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 1 – Dispositions générales, Section 1.1 Objet de la signalisation routière, page 1.

5.8 Îlots de chaleur

5.8.1 DÉFINITION

Les îlots de chaleur urbains sont définis comme des zones dont la température de l'air ou de surface est plus grande par rapport à d'autres zones du même milieu urbain. Les îlots de chaleur contribuent à la formation du smog, la détérioration de la qualité de l'air, l'augmentation de la consommation d'énergie, une hausse de la mortalité en période de vagues de chaleur ainsi qu'un stress thermique chez les résidents et les travailleurs. Selon l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)⁴⁸, les températures (en périodes estivales) dans les secteurs dépourvus de verdure sont largement supérieures aux secteurs où l'on retrouve une bonne superficie de végétation pouvant aller jusqu'à un différentiel de 12 °C.

5.8.2 SITUATION ACTUELLE

La figure 5.8 illustre les îlots de chaleur et de fraîcheur sur le territoire de Saint-Lambert. Il est possible de constater que :

- Le secteur Centre-ville est fortement touché par les îlots de chaleur, notamment dû à la présence des affectations commerciales et industrielles;
- Des îlots de chaleurs importants sont observés à l'extrémité sud du secteur Vieux Saint-Lambert, en lien avec la présence des affectations commerciales et industrielles. Il est toutefois à noter qu'une modification de zonage est prévue dans cette zone;
- Les îlots de fraîcheur importants sur le territoire sont les suivants :
 - Le Country Club de Montréal;
 - Le Club de golf Saint-Lambert;
 - Le parc de la Voie maritime;
 - Le parc Lespérance;
 - Le boisé du Limousin;
 - Le parc Prévile.

Selon l'Inventaire des émissions des gaz à effet de serre de la Ville de Saint-Lambert⁴⁹, le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Ville en 2009 s'élève à près de 60 000 tonnes équivalentes de CO₂, dont 74 % sont associés aux déplacements en véhicules légers (automobiles, camions légers et motocyclettes). Il est à noter que les déplacements en autobus du RTL ne génèrent, quant à eux, que 3 % des émissions totales.

5.8.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

5.8.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Réviser la réglementation municipale de manière à obliger l'aménagement d'îlots de fraîcheur dans les stationnements privés et publics par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et de végétation ainsi que l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables;
- Intégrer des mesures de verdissement lors de projet de réfection d'axes routiers;
- Sensibilisation des conducteurs à l'écoconduite, notamment l'accélération et le freinage en douceur, le respect des limites de vitesse, l'utilisation modérée de la climatisation, le gonflement des pneus, etc.⁵⁰.

⁴⁸ Institut national de santé public (s.d.). Îlots de chaleur. Tiré de : <http://www.monclimatmasante.qc.ca/public/ilots-de-chaleur.aspx> [Consulté en mai 2020].

⁴⁹ AECOM (2014). Inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Saint-Lambert, 49 pages.

⁵⁰ AECOM (2014). Plan d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Saint-Lambert, 39 pages.



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

Figure 5.8

5.9 Stationnement

5.9.1 DÉFINITION

Le stationnement est un endroit aménagé, sur rue ou hors rue, pour immobiliser des véhicules motorisés. À Saint-Lambert, la durée permise de stationnement peut varier, tout comme les usagers admissibles à s’y stationner.

5.9.2 SITUATION ACTUELLE

L’offre en stationnement à Saint-Lambert se compose de stationnements sur rue et hors rue. La figure 5.9 synthétise l’offre en stationnement sur le territoire.

5.9.2.1 Stationnement sur rue

Le stationnement sur rue est interdit entre minuit et 5 h 30 du 1^{er} décembre au 31 mars sur l’ensemble du réseau routier du territoire. De plus, la durée permise de stationnement est limitée à quatre heures, à l’exception des endroits où une signalisation contraire est installée. Certains tronçons routiers font cependant l’objet d’une réglementation particulière régulant les nuits ainsi que le côté où le stationnement sur rue y est autorisé :

- Avenue Birch;
- Rue Boissy;
- Avenue Hooper;
- Rue Lespérance;
- Avenue Lorne;
- Avenue Maple;
- Rue Mercier;
- Avenue Mercille;
- Avenue de Navarre;
- Avenue Notre-Dame;
- Avenue Pine;
- Rue Reid;
- Avenue du Rhône;
- Rue Riverside;
- Avenue de Sanford.

En plus de l’interdiction de stationnement sur rue de nuit, Saint-Lambert offre deux types de vignettes de stationnement, soit résidentielle (secteur R) et commerciale (secteur C), ayant préséance dans les zones identifiées à la figure 5.8. La durée de stationnement y est généralement limitée à 120 minutes pendant une partie de la journée, sauf pour les détenteurs de vignette. Les vignettes sont disponibles au coût de 150 \$ chacune.

5.9.2.2 Stationnement hors rue

Les stationnements hors rue appartenant à la ville de Saint-Lambert sont soumis à la même réglementation générale que le stationnement sur rue, soit une interdiction de stationner entre 23 h 30 et 5 h 30 du 1^{er} décembre au 31 mars. Les quatre stationnements publics suivants font exception à la règle, une réglementation particulière régulant les nuits où le stationnement y est permis :

- Stationnement de l’hôtel de ville;
- Stationnement sur l’avenue Notre-Dame, entre les rues Green et d’Aberdeen;
- Stationnement de la Maison Desaulniers;
- Stationnement en gravier sur l’avenue Saint-Laurent.

5.9.2.3 Centre-ville

Puisque le stationnement au centre-ville de Saint-Lambert présente des enjeux particuliers, une analyse approfondie a été réalisée. Les figures 5.10 et 5.11 présentent les taux d’occupation des heures critiques des relevés d’occupation effectués le jeudi 5 et le samedi 14 décembre 2019 pour le centre-ville de Saint-Lambert. Le détail des relevés est disponible en annexe D.

Stationnement sur rue

Les relevés terrain effectués ont permis de soulever les points suivants :

- Le stationnement sur rue au centre-ville de Saint-Lambert est gratuit, mais majoritairement limité à 120 minutes sur les axes recensés (à l’exception des détenteurs de vignettes sur les axes ciblés). Cette limitation de temps est toutefois moins présente sur les axes situés à l’est de l’avenue Notre-Dame;
- Les axes relevés offrent une capacité totale de 597 places de stationnement;
- Le jeudi, le taux d’occupation du stationnement sur rue a varié de 86 % à 94 % entre 10 h 30 et 13 h 30. Le taux d’occupation le plus élevé a été observé au relevé de 12 h 30 à 13 h 30. Au-delà de 85 %, il est considéré comme difficile pour un usager de se trouver une place de stationnement, ce qui peut entraîner une augmentation de la circulation de transit dans le secteur;
- Le samedi, le taux d’occupation du stationnement sur rue a varié de 44 % à 60 % entre 15 h et 19 h. Le taux d’occupation le plus élevé a été observé au relevé de 15 h à 16 h;
- Certains axes présentent des taux d’occupation supérieurs à 100 %, ce qui s’explique par le fait que certaines voitures étaient stationnées illégalement, notamment trop près des intersections.

Stationnement hors rue

Les relevés terrain effectués ont permis de soulever les points suivants :

- Quatre stationnements hors rue municipaux sont présents au centre-ville :
 - Le stationnement de la Maison Desaulniers a une capacité totale de 26 cases de stationnement qui sont accessibles à tous les usagers hors des heures ouvrables (8 h-17 h) sans limite de temps;
 - Le stationnement de l’avenue Notre-Dame a une capacité totale de 88 cases de stationnement (incluant deux cases pour personnes à mobilité réduite et six cases pour les taxis) qui sont accessibles à tous les usagers pour une durée maximale de 120 minutes;
 - Le stationnement de l’hôtel de ville a une capacité totale de 54 cases de stationnement (incluant une case pour personnes à mobilité réduite, deux cases pour véhicules électriques et cinq cases réservées aux résidents du Manoir Saint-Lambert) qui sont accessibles à tous les usagers hors des heures ouvrables (8 h-17 h) sans limite de temps;
 - Le stationnement de l’avenue Saint-Laurent a une capacité totale de 42 cases de stationnement réservées exclusivement aux détenteurs de vignette du lundi au vendredi de 8 h à 21 h ainsi que le samedi et dimanche de 8 h à 17 h. À l’extérieur de ces plages horaires, le stationnement est accessible à tous les usagers sans limite de temps.
- Les stationnements hors rue relevés offrent une capacité totale de 241 places de stationnement;
- Le jeudi, le taux d’occupation du stationnement hors rue a varié de 73 % à 77 % entre 10 h 30 et 13 h 30. Le taux d’occupation le plus élevé a été observé aux relevés de 10 h 30 à 11 h 30 et 12 h 30 à 13 h 30;
- Le samedi, le taux d’occupation du stationnement sur rue a varié de 24 % à 37 % entre 15 h et 19 h. Le taux d’occupation le plus élevé a été observé au relevé de 15 h à 16 h.

5.9.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

Selon les répondants du sondage :

- La grande majorité des citoyens stationnent leurs véhicules dans le stationnement privé de leur domicile;
- Approximativement 5 % des citoyens possèdent une vignette de stationnement, tous types confondus⁵¹;
- Près du quart des citoyens estiment qu’il est difficile de trouver du stationnement à proximité de leur domicile⁵²;
- Les secteurs ciblés comme étant les plus problématiques à Saint-Lambert pour le stationnement sur rue sont les suivants :
 - Le centre-ville;
 - La rue Green;
 - Le secteur de la gare Saint-Lambert;
 - Le secteur du Centre des loisirs;
 - Le boulevard Simard.

- Le manque de stationnement au centre-ville est un désagrément pour les automobilistes et génère du transit sur les axes routiers à proximité;
- Le stationnement de nuit est un irritant dû aux restrictions imposées;
- Le stationnement à Saint-Lambert est problématique en raison des personnes qui s’y stationnent pour le travail et pour prendre l’autobus;
- La gare crée des enjeux de stationnement pour les résidents à proximité de cette infrastructure;
- Il est nécessaire de conserver du stationnement pour les visiteurs sur l’avenue Victoria.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- Les zones réservées aux vignettes ne sont pas toujours respectées et sont insuffisantes pour répondre à la demande;
- Le dégagement du rayon de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes n’est pas toujours respecté;
- Les opérations de déneigement limitent l’offre en stationnement sur rue;
- Le secteur de la gare est engorgé par le nombre important de gens de l’extérieur de Saint-Lambert venant se stationner pour utiliser le train de banlieue.

5.9.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Bonifier l’offre des modes alternatifs à l’auto solo et promouvoir l’intermodalité;
- Réviser la réglementation de stationnement afin de mitiger les problématiques observées;
- Repenser le coût du stationnement afin de favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à l’auto solo;
- Repenser/Améliorer l’offre en stationnement dans le centre-ville;
- Assurer le respect du dégagement du rayon de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes en mettant en place des mesures physiques;
- Augmenter la surveillance policière;
- Étendre le système de vignettes à d’autres axes routiers de la municipalité;
- Mettre en place une offre de stationnement hors rue pour les employés des commerces;
- Mettre en place une application pour téléphones intelligents permettant de gérer le stationnement payant;
- Limiter le stationnement longue durée dans les secteurs en demande;
- Réviser la réglementation de stationnement en période hivernale;
- Implanter une unité de surveillance indépendante pour les infractions en lien avec le stationnement.

⁵¹ Selon les résultats du sondage réalisé auprès de la population de Saint-Lambert dans le cadre de la démarche du PMD.
⁵² Idem.



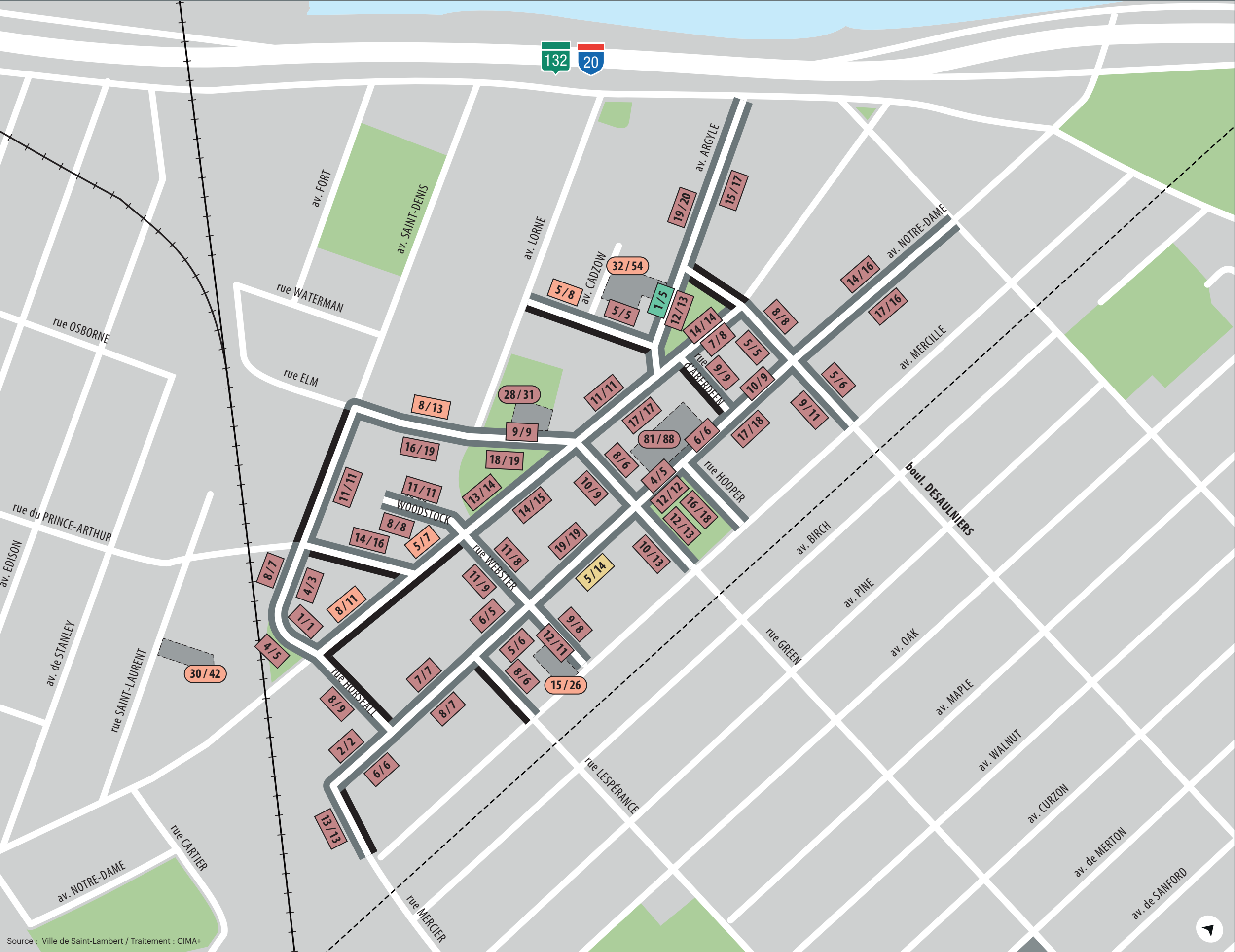
LÉGENDE

-  **RÉGLEMENTATION HIVERNALE**
-  **RÉGLEMENTATION PARTICULIÈRE**
-  **SECTEUR VISÉS PAR LES VIGNETTES**
-  **SECTEUR R**
-  **SECTEUR C**

STATIONNEMENT

Figure 5.9

Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+



LÉGENDE

- OCCUPATION DU STATIONNEMENT
- CAPACITÉ DU STATIONNEMENT
- CAPACITÉ NULLE
- STATIONNEMENT SUR RUE
- STATIONNEMENT HORS RUE

TAUX D'OCCUPATION

- 0 À 25%
- 26 À 50%
- 51 À 75%
- 76 À 100%

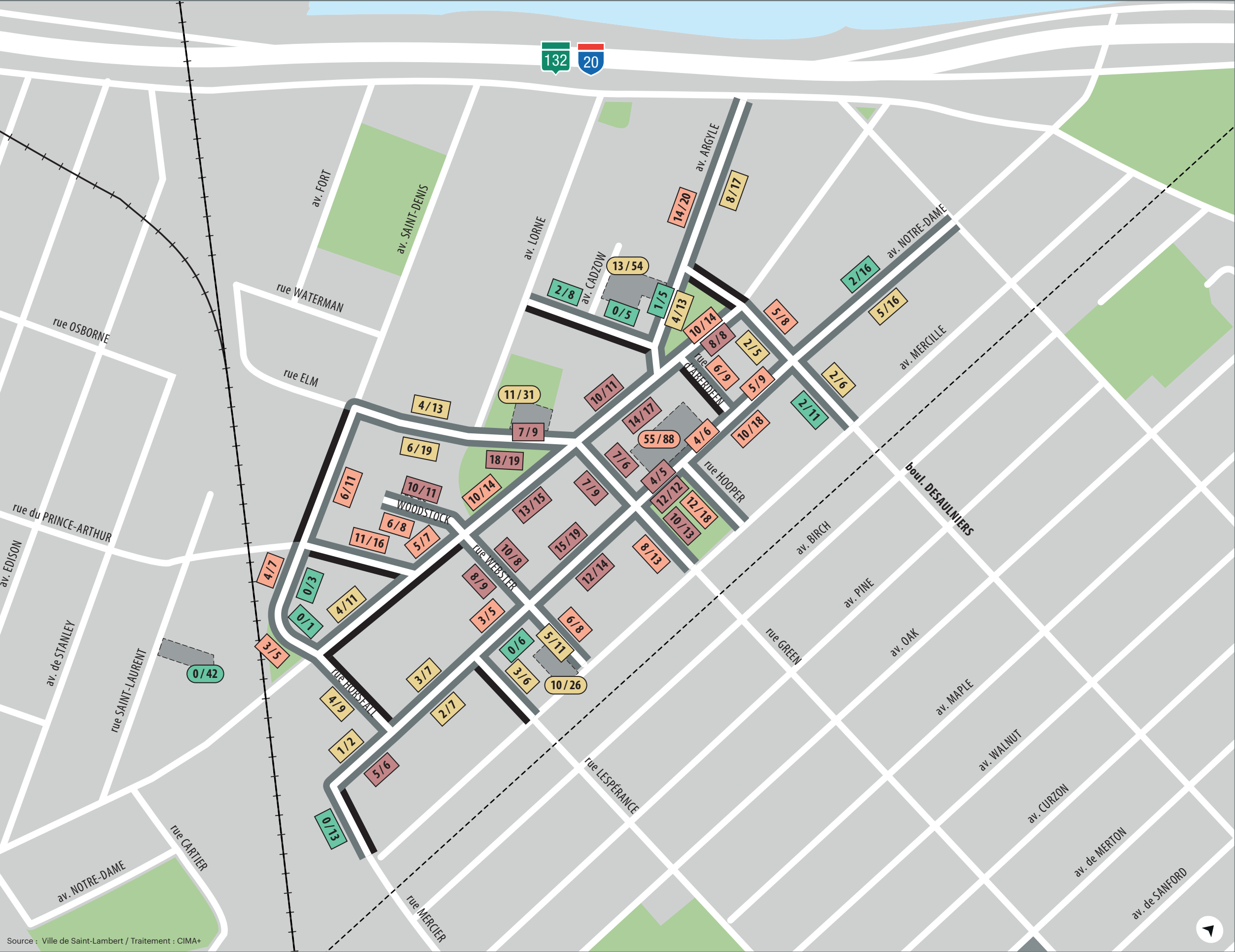
TAUX D'OCCUPATION
DU STATIONNEMENT
AU CENTRE-VILLE

Heure de pointe du jeudi 12h30

Figure 5.10



N00670A
Janvier 2021



LÉGENDE

- OCCUPATION DU STATIONNEMENT
- CAPACITÉ DU STATIONNEMENT
- CAPACITÉ NULLE
- STATIONNEMENT SUR RUE
- STATIONNEMENT HORS RUE

TAUX D'OCCUPATION

- 0 À 25%
- 26 À 50%
- 51 À 75%
- 76 À 100%

**TAUX D'OCCUPATION
DU STATIONNEMENT
AU CENTRE-VILLE**

Heure de pointe du samedi 15h00

Figure 5.11



N00670A
Janvier 2021

5.9.5 SIGNALISATION

5.9.5.1 Définition

La signalisation de stationnement vise à transmettre les informations nécessaires aux usagers de la route afin d’encadrer les lieux et le moment où il est permis de se stationner ainsi que la durée. Pour être efficace, la signalisation de stationnement doit notamment être uniforme et homogène, en plus d’être facile à comprendre.

5.9.5.2 Situation actuelle

La signalisation de stationnement de Saint-Lambert présente quelques non-conformités en lien avec les normes du MTQ ou encore une exécution contraire aux bonnes pratiques. Les anomalies listées ci-dessous ont été repérées à une ou plusieurs reprises sur le territoire.

À noter qu’il s’agit d’une analyse globale des enjeux de signalisation de stationnement basée sur le plan de marquage et la base de données de signalisation de la Ville.

Signalisation hivernale

La signalisation hivernale s’appliquant à l’ensemble du territoire (photo 5.12) est installée exclusivement aux points d’entrée de Saint-Lambert ainsi qu’aux endroits stratégiques afin de limiter le nombre de panneaux et ainsi faciliter la compréhension des usagers.

Photo 5.12 : Signalisation de stationnement hivernale générale



Source : Google Street View (2019)

Toutefois, lorsqu’un axe routier fait exception à cette réglementation générale, une signalisation particulière doit être mise en place tout en limitant la répétition de l’information. Actuellement, les panneaux présents sont redondants puisqu’ils présentent la même interdiction, mais pour des jours ciblés (photo 5.13). Ceux-ci devraient plutôt informer les usagers des journées où le stationnement de nuit est permis contrairement à la réglementation générale.

Photo 5.13 : Signalisation de stationnement hivernale particulière



Source : Ville de Saint-Lambert

Formulations

Certaines formulations utilisées sur les panneaux de signalisation de stationnement sont à revoir, par exemple :

- « durant les heures d’affaires » n’est pas nécessaire si la plage horaire précise est identifiée (photo 5.14);

Photo 5.14 : Signalisation de stationnement - « durant les heures d’affaires »



Source : Google Street View (2019)

- « sauf » devrait être remplacé par la période d’application de la réglementation ou par « excepté » (photo 5.15);

Photo 5.15 : Signalisation de stationnement - « sauf »



Source : Ville de Saint-Lambert

- « tous les jours » n’est pas une information nécessaire (photo 5.16).

Photo 5.16 : Signalisation de stationnement - « tous les jours »



Source : Ville de Saint-Lambert

Feuillards

L’ajout de feuillards a été réalisé sur certains panneaux afin d’en modifier partiellement la réglementation, ce qui le rend plus difficile à lire (photo 5.17).

Photo 5.17 : Signalisation de stationnement - Feuillards



Source : Ville de Saint-Lambert

Flèches

Le format et le positionnement des flèches sont inadéquats sur certains panneaux. Les flèches sont parfois trop courtes et/ou positionnées au mauvais endroit (photo 5.18).

Photo 5.18 : Signalisation de stationnement - Flèches



Source : Ville de Saint-Lambert

Permission et exemption

Actuellement, une signalisation de permission, telle que les panneaux de « Stationnement autorisé », est parfois utilisée avec une période d’exemption (photo 5.19). Il est plutôt recommandé d’utiliser une signalisation interdisant le stationnement sur une période donnée.

Photo 5.19 : Signalisation de stationnement – Permission et exemption



Source : Ville de Saint-Lambert

5.9.5.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

S.O.

5.9.5.4 Objectifs d’intervention

- Uniformiser la signalisation de stationnement sur l’ensemble du territoire de la municipalité. Cette uniformisation assurerait la compréhension chez les usagers;
- Ajuster la signalisation de stationnement conformément aux normes du MTQ et aux bonnes pratiques.

5.9.6 BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

5.9.6.1 Définition

L'aménagement de bornes de recharge publiques permet aux propriétaires de véhicules électriques de planifier plus aisément leurs déplacements en plus de sensibiliser les propriétaires d'une voiture à essence à l'achat d'un véhicule électrique.

Le Circuit électrique est un réseau de bornes de recharge publiques d'Hydro-Québec. En avril 2020, ce réseau comptait 2 406 bornes au Québec.

Le réseau FLO, une filiale de la compagnie AddÉnergie, est le plus vaste réseau de recharge pour véhicule électrique au Canada⁵³. Il compte actuellement plus de 823 bornes de recharges dans les stationnements hors rues de différents commerces du Québec⁵⁴.

5.9.6.2 Situation actuelle

- Saint-Lambert compte un total de onze bornes de recharge pour véhicules électriques faisant partie des réseaux Circuit électrique et FLO, dont sept sont situées dans le secteur Centre-ville (figure 5.12);
- Neuf des onze bornes de recharge font partie du Circuit électrique :
 - Stationnement public de la rue Elm : CEA-10425 et CEA-10427;
 - Hôtel de ville de Saint-Lambert : CEA-10421 et CEA-10426 (55 avenue Argyle);
 - Gare Saint-Lambert : CEB-10052 et CEB-10053 (101 rue Mercier);
 - Parc Lespérance : CEA-11332 et CEA-11333 (600 avenue Oak);
 - Caisse Desjardins Charles-LeMoine : CEA-11521 (477 avenue Victoria).
- Deux des onze bornes de recharge sont des bornes FLO :
 - Stationnement public de la rue Riverside : AAA-10533 et AAA-10534 (8 rue Riverside).
- L'ensemble des bornes présentent un coût d'utilisation de 1,00 \$ de l'heure, à l'exception de celles situées à la gare de Saint-Lambert où le coût d'utilisation est fixé à 2,50 \$ de l'heure.

5.9.6.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

- Les répondants au sondage ont soulevé leur besoin quant à l'installation de plus de bornes de recharge pour véhicules électriques aux abords des pôles générateurs.

5.9.6.4 Objectifs d'intervention

- Installer des bornes de recharge dans les stationnements du domaine public;
- Modifier le règlement d'urbanisme de la ville afin que tous les nouveaux projets de développements/redéveloppements soient munis de bornes de recharge;
- Encourager l'installation des bornes de recharge dans les stationnements privés des pôles générateurs de déplacements;
- Promouvoir et sensibiliser les citoyens et les visiteurs de Saint-Lambert à l'usage de véhicules électriques et des bornes de recharge mises à leur disposition.

⁵³ FLO (2020). À propos de FLO. Tiré de : <https://www.flo.com/fr-CA/a-propos/> [Consulté en avril 2020].

⁵⁴ Circuit électrique (2020). Trouver une borne. Tiré de : <https://lecircuitelectrique.com/trouver-une-borne> [Consulté en avril 2020].

LÉGENDE



BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

LOCALISATINO DES BORNES
DE RECHARGE ÉLECTRIQUES

Figure 5.12



Source : Ville de Saint-Lambert

5.10 Déneigement

5.10.1 DÉFINITION

Saint-Lambert bénéficie d'une politique qui encadre le déneigement du réseau routier⁵⁵. Le déneigement des voies de circulation publiques est réalisé selon une priorisation des axes :

- Priorité 1 :
 - Artères principales, artères commerciales et artères avec centres de soins de santé et églises;
 - Collectrices;
 - Parcours scolaires.
- Priorité 2 :
 - Rues locales.

Les parcours de déneigement sont planifiés en fonction des priorités établies et de l'optimisation du service, en plus de tenir compte de la sécurité de l'ensemble des usagers.

5.10.2 SITUATION ACTUELLE

- Au total, 86 km de rues doivent être déneigés et déglacés, en plus de 65 000 m² de stationnements publics et approximativement 575 bornes d'incendie;
- Chaque citoyen riverain a la responsabilité de son(ses) entrée(s) charretière(s) lors des opérations de déblaiement;
- La neige provenant des voies de circulation publiques et des trottoirs et soufflée sur les terrains riverains, sauf si l'espace disponible est insuffisant, que la neige contient un volume d'abrasif élevé ou que l'opération engendre un enjeu de visibilité;
- Reconnaissant la pratique courante de stationner son véhicule dans la rue à la demande des déneigeurs privés, la Ville sollicite la collaboration des citoyens pour se stationner du même côté de la rue et ainsi faciliter les opérations de déneigement des voies de circulation publiques :
 - Du côté pair les jours pairs;
 - Du côté impair les jours impairs.

5.10.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

5.10.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Réviser la réglementation de stationnement en période hivernale et en assurer le respect. Pour ce faire, le remorquage des véhicules ne respectant pas la réglementation pourrait être mis de l'avant.

⁵⁵ Ville de Saint-Lambert (2019). Politique de déneigement, 14 pages.



6. MODES ACTIFS

Le transport actif⁵⁶ consiste à ce que les usagers emploient leur propre énergie pour se rendre d'un endroit à un autre. Ces modes de déplacement bénéfique pour la santé, l'environnement, l'économie, le système de transport incluent, entre autres, la marche, le vélo, la planche à roulettes et la trottinette. Cette section caractérise les aménagements mis à la disposition des usagers actifs de Saint-Lambert.

⁵⁶ Gouvernement du Canada (2014). Le transport actif. Tiré de : <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/etre-actif/transport-actif.html#a1> [Consulté en mai 2020].

6.1 Réseau piétonnier

6.1.1 LIGNES DE DÉSIR ET PÔLES GÉNÉRATEURS DES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS

6.1.1.1 Définition

Une ligne de désir de déplacements piétonniers correspond à un parcours emprunté de manière répétitive par les usagers de la marche. Un parcours peut être formel, soit avec des aménagements destinés aux piétons (trottoir, bande et/ou sentier), ou informel, soit sans aménagement dédié.

6.1.1.2 Situation actuelle

Pôles générateurs

Basée sur les données de l'enquête OD 2018 de l'ARTM, la figure 6.1 illustre la concentration des points de destination de l'ensemble des déplacements effectués à la marche vers Saint-Lambert pour une période de 24 heures, incluant les déplacements internes au territoire.

Le principal pôle générateur de déplacements piétonniers sur le territoire est le centre-ville, principalement l'avenue Victoria au nord des voies ferrées. De plus, l'école Rabeau représente aussi un pôle générant un bon nombre de déplacements piétonniers. Le centre-ville de Saint-Lambert est bien desservi par le réseau de trottoirs de la ville. L'école Rabeau est, quant à elle, plus ou moins bien desservie par l'offre actuelle en aménagements piétonniers dus au fait que certains axes du quartier résidentiel où elle se situe ne présentent pas de trottoirs.

SECTEURS PONT VICTORIA ET HAUT SAINT-LAMBERT

- Les axes longeant l'école Rabeau, soit l'avenue Notre-Dame et la rue Cartier, présentent tous deux des trottoirs de part et d'autre de leur chaussée. Cet établissement scolaire dessert un bassin à l'est et à l'ouest de l'avenue Victoria. La quasi-totalité des axes desservis à l'ouest de l'avenue Victoria (secteur Pont Victoria) présente des trottoirs de part et d'autre de leur chaussée, tandis que le secteur Haut Saint-Lambert, derrière l'établissement scolaire, comprend plusieurs axes sans trottoir.

SECTEUR CENTRE-VILLE

- L'avenue Victoria, au nord de la voie ferrée, est caractérisée par des aménagements et une ambiance propice aux déplacements à la marche, notamment la présence de trottoirs larges, de mobilier urbain et d'aménagements paysagers ainsi que l'accès à plusieurs commerces et restaurants.

Connectivité entre les réseaux internes et externes à Saint-Lambert

SECTEUR PRÉVILLE

- Peu de traverses piétonnes permettent de traverser l'avenue Victoria entre Saint-Lambert et Longueuil, mais le réseau de trottoirs est continu de part et d'autre de l'avenue Victoria;
- Les seuls axes offrant une connexion avec la ville de Brossard, soit l'avenue Victoria, la rue Riverside et le boulevard Plamondon, présentent des trottoirs.

SECTEUR PONT VICTORIA

- Peu de traverses piétonnes permettent de traverser l'avenue Victoria, au sud de la R-112, entre Saint-Lambert et Longueuil, mais le réseau de trottoirs est continu de part et d'autre de l'avenue Victoria;
- La passerelle située sur la rue Riverside au niveau de l'avenue Rivermere permet de connecter le secteur Pont Victoria avec Montréal (île Notre-Dame) et la ville de Sainte-Catherine par la Petite Voie du Fleuve.

SECTEUR HAUT SAINT-LAMBERT

- Seule la rue Upper-Edison permet de connecter Saint-Lambert à Longueuil, mais le réseau de trottoir y est continu.

SECTEUR CENTRE-VILLE

- Le secteur Centre-ville n'offre aucune connexion intermunicipale.

SECTEUR VIEUX SAINT-LAMBERT

- Peu de traverses piétonnes permettent de traverser le chemin Tiffin entre Saint-Lambert et Longueuil, mais le réseau de trottoirs est continu de part et d'autre de l'axe.

6.1.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

S.O.

6.1.1.4 Objectifs d'intervention

- Améliorer les liens piétonniers assurant une connexion intermunicipale;
- Élaborer un guide de gabarits des rues intégrant les minimums pour l'aménagement de trottoirs à prendre en compte lors de la réfection des axes routiers de la municipalité;
- Aménager des trottoirs et/ou élargir les trottoirs existants, notamment à proximité des établissements scolaires.

LÉGENDE

SENTIER PIÉTONNIER

FEUX DE CIRCULATION

- 1 AVEC FEUX PIÉTONS
- 2 AVEC FEUX PIÉTONS DANS L'AXE NORD-SUD
- 3 AVEC FEUX PIÉTONS DANS L'AXE EST-OUEST
- AVEC DISPOSITIF SONORE
- SANS FEUX PIÉTONS

TROTTOIRS

- AUCUN TROTTOIR
- TROTTOIR D'UN CÔTÉ DE LA RUE
- TROTTOIR DES DEUX CÔTÉS
- BANDE D'UN CÔTÉ DE LA RUE
- PRÉSENCE D'ÎLOT(S) DE VIRAGE
- CONCENTRATION DE DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS

SECTEURS

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

AMÉNAGEMENTS
PIÉTONNIERS ET PÔLES
GÉNÉRATEURS DE
DÉPLACEMENTS À LA MARCHÉ

Figure 6.1



6.1.2 CARACTÉRISATION DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS

6.1.2.1 Définition

Les aménagements piétonniers correspondent aux équipements et infrastructures mis à la disposition des piétons pour faciliter leur déplacement et leur assurer une expérience de marche : trottoir, éclairage, aménagement paysager, etc.

Les trottoirs sont aménagés de manière à séparer les piétons de la circulation véhiculaire et cyclable, en créant une barrière physique les isolant des conflits en section courante. La présence de trottoirs et leur entretien sont des éléments primordiaux pour susciter la pratique de la marche. En effet, plus l'expérience est agréable, plus les déplacements actifs seront favorisés.

Selon le Guide des aménagements extérieurs de l'Institut Nazareth et Louis-Braille⁵⁷, la largeur des trottoirs est idéalement de 2,0 m (minimum de 1,8 m) afin d'assurer l'accessibilité universelle, de même que le confort et la sécurité des piétons en permettant le croisement de deux piétons ou la marche de deux piétons côte à côte.

6.1.2.2 Situation actuelle

Présence de trottoirs

La présence de trottoirs varie en fonction des secteurs de Saint-Lambert (figure 6.1).

La majorité des trottoirs recensée sur le territoire ont une largeur de 1,5 m. Le centre-ville comporte toutefois des trottoirs ayant une largeur variant entre 1,5 m et 4,5 m.

SECTEUR PRÉVILLE

- La grande majorité du réseau routier du secteur Prévillle ne comporte pas d'infrastructure encadrant les déplacements piétonniers, ce qui oblige les marcheurs à circuler sur la chaussée carrossable au même titre que les véhicules;
- L'offre en trottoirs est limitée aux axes des réseaux artériel et collecteur ainsi qu'à quelques rues locales;
- Certains axes présentent des bandes piétonnes marquées au sol, notamment l'avenue d'Alsace, la rue de Savoie, l'avenue du Béarn et la rue de Bourgogne.

SECTEUR PONT VICTORIA

- La totalité du réseau routier du secteur présente des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, à l'exception de la R-112;
- La R-112 offre des trottoirs exclusivement à son extrémité est, soit à proximité de l'avenue Victoria et de la zone commerciale. Ceci permet d'accompagner les usagers dans les premiers/derniers mètres de leurs déplacements dans cette zone.

SECTEUR HAUT SAINT-LAMBERT

- L'offre en infrastructures piétonnes n'est pas uniforme dans le secteur;
- Plusieurs axes du quartier n'offrent aucun aménagement piétonnier, malgré la présence de l'école primaire Rabeau à proximité. Par ailleurs, le positionnement du trottoir sur la rue Upper-Edison varie le long de l'axe, obligeant les piétons à changer de côté plusieurs fois ou encore à circuler à même la chaussée véhiculaire.

SECTEUR CENTRE-VILLE

- La quasi-totalité du réseau routier offre des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, tandis que l'ensemble du réseau offre minimalement un trottoir d'un côté de la rue, à l'exception de l'extrémité sud de la rue Elm;
- Les usagers de la gare de train sont délaissés dû à l'absence de trottoir du côté sud de la rue Mercier.

SECTEUR VIEUX SAINT-LAMBERT

- La quasi-totalité du réseau routier offre des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, tandis que l'ensemble du réseau offre minimalement un trottoir d'un côté de la rue, à l'exception de la rue du Docteur-Chevrier;
- Les citoyens désirant se rendre à la gare à pied ne peuvent le faire de manière sécuritaire, confortable et conviviale en raison de l'absence d'aménagement actif du côté sud de la rue Mercier.

Configuration des trottoirs et sentiers piétonniers

Le peu de connexion entre les secteurs, excepté entre les secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert ainsi qu'entre les secteurs Pont Victoria et Haut Saint-Lambert, rallonge les déplacements actifs (figure 6.1).

D'un autre côté, quelques passages et sentiers piétonniers sont présents sur le territoire de Saint-Lambert. Ceux-ci permettent principalement de diminuer la longueur des déplacements piétonniers internes à un secteur et/ou de desservir des points d'intérêts, tels que des pôles générateurs, des arrêts d'autobus, etc.

Par ailleurs, les trottoirs longent généralement directement la chaussée carrossable. Toutefois, la réglementation de Saint-Lambert exige que tous les propriétaires maintiennent ou plantent au moins un arbre, dans l'emprise de la rue, en façade de leur propriété⁵⁸. Ceci permet d'assurer un certain confort pour les piétons, notamment par l'ombre qu'ils génèrent.

SECTEUR PRÉVILLE

- La trame organique de rues locales du secteur rallonge les déplacements actifs, mais plusieurs passages permettent de les raccourcir;
- Les parcs du Limousin et du Rhône offrent des sentiers piétonniers œuvrant comme raccourcis entre les secteurs résidentiels et les axes principaux du réseau routier.

SECTEUR PONT VICTORIA

- La trame organique des rues locales dans la zone située dans le quadrant sud-est de l'intersection du boulevard Queen et de la R-112 rallonge les déplacements actifs.

SECTEUR HAUT SAINT-LAMBERT

- La trame organique des rues rallonge les déplacements actifs;
- Le parc Upper-Edison offre un sentier piétonnier œuvrant comme raccourci dans le secteur résidentiel.

⁵⁷ Institut Nazareth & Louis-Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : Aménagements extérieurs, 191 pages.

SECTEUR CENTRE-VILLE

- La trame de rues orthogonale du secteur est propice à des déplacements actifs efficaces à l’interne;
- Le parc de la Gare comporte des sentiers piétonniers œuvrant comme raccourcis vers/depuis la gare.

SECTEUR VIEUX SAINT-LAMBERT

- La trame de rues orthogonale du secteur est propice à des déplacements actifs efficaces à l’interne;
- Le parc de la Coulée-Verte offre un sentier piétonnier convivial dans l’axe est-ouest alternatif au réseau routier, tandis que le parc de la Voie Maritime offre un sentier plutôt récréatif;
- Le parc du Golf comporte des sentiers piétonniers œuvrant en prolongement de la Coulée-Verte.

Entretien hivernal des trottoirs

- Selon la politique de déneigement de la Ville⁵⁹, la priorisation des trottoirs est effectuée de cette façon :
 - Trottoirs déneigés des deux côtés :
 - Trottoirs bordant une artère principale ou une collectrice.
 - Trottoirs déneigés du ou des côtés concernés :
 - Trottoirs bordant un parcours scolaire;
 - Trottoirs bordant un hôpital ou une clinique médicale;
 - Trottoirs bordant une résidence pour de personnes âgées;
 - Trottoirs bordant une zone d’habitations de haute ou moyenne densité;
 - Trottoirs bordant un secteur commercial;
 - Trottoirs bordant un circuit d’autobus;
 - Trottoirs bordant une zone très utilisée de stationnements sur rue.
 - Trottoirs déneigés d’un seul côté (déneigement du côté des bornes d’incendie) :
 - Trottoirs bordant une rue locale.
- Au total, 80 km de trottoirs sont déneigés sur une possibilité de 128 km;
- Les parcours de déneigement sont planifiés en fonction des priorités établies et de l’optimisation du service, en plus de tenir compte de la sécurité de l’ensemble des usagers;
- Généralement, les trottoirs doivent être nettoyés de façon à pouvoir y circuler à compter de 7 h le matin, et ce, à chaque jour incluant les fins de semaine et les jours fériés;

- Lorsqu’un trottoir est faiblement utilisé, la Ville se réserve le droit de ne pas le déneiger;
- Dans le cas d’une précipitation supérieure ou égale à 30 cm, seuls les trottoirs des artères principales sont déneigés en priorité.

Éclairage

SECTEUR PRÉVILLE

- Le quartier situé au nord-ouest de la rue Riverside et du boulevard Simard ne présente aucun éclairage, ce qui rend les déplacements piétonniers peu conviviaux à la tombée de la nuit.

6.1.2.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants du sondage :

- Les trottoirs ne sont pas suffisamment éclairés;
- Les trottoirs sont trop étroits, ce qui engendre un inconfort chez les piétons lorsqu’un véhicule circule à proximité, notamment sur l’avenue Victoria au sud de la R-112;
- La rue Riverside et le boulevard Simard sont appréciés par les piétons dû à la présence d’aménagements distincts pour les piétons et cyclistes, en plus d’être séparés de la chaussée véhiculaire;
- Le centre-ville de Saint-Lambert, notamment l’avenue Victoria, est apprécié dû aux trottoirs larges et à la présence de mobilier urbain;
- Les parcs de la Coulée-verte et de la Voie maritime ainsi que la piste multifonctionnelle longeant la voie maritime et la R-132/A-20 sont appréciés des usagers des modes actifs dus aux infrastructures en site propre offertes;
- Il est difficile de traverser l’avenue Victoria entre la R-112 et le boulevard Simard dû au peu de traverses présentes;
- Les viaducs au niveau de l’avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur sont inconfortables pour les piétons dus à l’étroitesse des aménagements et du débit véhiculaire sur l’avenue Victoria;
- L’entretien des trottoirs en période hivernale est inadéquat et oblige les piétons à circuler dans les rues. L’enjeu est d’autant plus important pour les personnes à mobilité réduite.

Selon les écoliers :

- L’offre en mobilier urbain (bancs, fontaines, etc.) pour les modes actifs n’est pas suffisante;
- Les trottoirs sont trop étroits;
- Le déneigement des trottoirs est problématique.

⁵⁸ Saint-Lambert (s.d.). Réglementation sur les arbres. Tiré de : <https://www.saint-lambert.ca/fr/services-aux-residents/environnement/arbres/reglementation-sur-les-arbres> [consulté en mai 2020].

⁵⁹ Ville de Saint-Lambert (2019). Politique de déneigement, 14 pages.

6.1.2.4 Objectifs d'intervention

- Développer des outils de collecte, de planification et de priorisation des aménagements piétonniers de Saint-Lambert ainsi que pour le mobilier urbain;
- Aménager des trottoirs en continu dans l'ensemble des quartiers résidentiels de la ville de Saint-Lambert en priorisant les aménagements destinés à la traverse des barrières physiques et anthropiques (ex. : passerelle piétonne aux abords des viaducs de l'avenue Victoria et de la rue Prince Arthur), artères et collectrices et les abords des établissements scolaires (avenue du Béarn et rue du Dauphiné) et autres pôles de mobilité;
- Séparer les aménagements piétonniers et cyclistes, lorsque l'espace le permet;
- Implanter du mobilier urbain le long du réseau piétonnier et en assurer son entretien;
- Élargir les trottoirs et mettre en place des refuges pour les piétons aux intersections;
- Assurer un déneigement adéquat des infrastructures piétonnes pour maintenir la part modale de la marche en période hivernale;
- Mettre en place des rues partagées au centre-ville.

6.1.3 TRAVERSES PIÉTONNES

6.1.3.1 Définition

Une traverse piétonne est une section de la chaussée aménagée afin de permettre aux piétons de traverser celle-ci en toute sécurité, à l'égard de la circulation automobile. Les traverses piétonnes sont souvent positionnées à des intersections, mais elles peuvent également être créées en section courante pour sécuriser la traversée des piétons au niveau d'un pôle générateur et/ou d'un arrêt d'autobus. Les passages sont matérialisés au sol par des bandes de couleurs délimitant la zone de traverse. Dans certains cas, notamment lorsque la circulation véhiculaire est dense, la traverse piétonne peut être gérée par des feux de circulation.

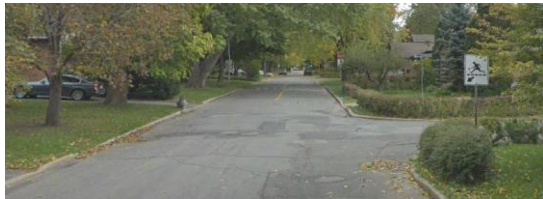
6.1.3.2 Situation actuelle

Signalisation et marquage

La signalisation et le marquage des traverses piétonnes de Saint-Lambert présentent quelques non-conformités en lien avec les normes du MTQ⁶⁰ ou encore une exécution contraire aux bonnes pratiques. Les anomalies⁶¹ suivantes ont été recensées ci-dessous :

- Une signalisation et un marquage discordants quant à la présence d'une traverse piétonne (photos 6.1 à 6.3);

Photo 6.1 : Traverses piétonnes - Signalisation sans marquage – Intersection de l'avenue d'Alsace et de la rue des Flandres



Source : Google Street View (2018)

Photo 6.2 : Traverses piétonnes – Marquage sans signalisation – Intersection de la rue du Prince-Arthur et de l'avenue Macaulay



Source : Google Street View (2017)

Photo 6.3 : Traverses piétonnes – Signalisation d'une traverse piétonne contrôlée – Intersection des avenues Bedford et Casgrain



Source : Google Street View (2015)

- La présence de marquage thermoplastique coloré pour indiquer une traverse piétonne (photos 6.4 et 6.5);

Photo 6.4 : Traverses piétonnes – Marquage thermoplastique coloré – Rue Elm



Source : Google Street View (2019)

Photo 6.5 : Traverses piétonnes – Marquage thermoplastique coloré – Intersection de la rue Riverside avec l'avenue de Sanford



Source : Google Street View (2019)

- Le positionnement inadéquat de la traverse à l'intersection de l'avenue Victoria avec l'avenue de Stanley et la rue Saint-Francis peut avoir une incidence négative sur la sécurité des piétons dû à un manque de visibilité (photo 6.6);

Photo 6.6 : Traverses piétonnes – Traverse non droite – Intersection de l'avenue Victoria avec l'avenue de Stanley et la rue Saint-Francis



Source : Google Street View (2019)

- La proximité de la traverse piétonne et du dos d'âne sur l'avenue de Navarre au niveau du parc de Navarre, puisqu'il y a un risque qu'après avoir passé le dos d'âne, le conducteur ne voit pas ou encore ne respecte pas la traverse piétonne (photo 6.7).

Photo 6.7 : Traverses piétonnes – Proximité des dos d'âne – Avenue de Navarre



Source : Google Street View (2019)

⁶⁰ MTQ (2007). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.

⁶¹ Il ne s'agit pas d'une analyse détaillée de la signalisation et du marquage des traverses piétonnes sur l'ensemble du territoire.

Intersections gérées par des feux de circulation

La nécessité d’installer des feux pour piétons à décompte numérique à un carrefour où il y a déjà des feux de circulation dépend de plusieurs considérations, notamment :

- La nécessité d’introduire une phase partiellement protégée ou protégée pour piétons;
- La nécessité d’aider les piétons à traverser l’intersection;
- L’impossibilité pour les piétons de voir les feux de circulation et l’installation de têtes de feux de circulation additionnelles n’est pas souhaitée;
- La présence d’un parcours d’écoliers au niveau du carrefour;
- Une proportion importante de piétons âgés, d’enfants ou de personnes à mobilité réduite circulant au carrefour;
- Un long cycle ou une séquence des phases des feux de circulation compliquée pour les piétons⁶².

La ville de Saint-Lambert compte 18 intersections gérées par des feux de circulation. Plus de la moitié des intersections (10 intersections sur 18) présentent des feux piétons avec décompte numérique (figure 6.2). Les autres intersections sont classées ci-dessous :

FEUX PIÉTONS EXCLUSIVEMENT DANS L’AXE NORD-SUD

- Intersection du boulevard Simard et de la rue du Pas-de-Calais;
- Intersection de la R-112 et de la rue du Prince-Arthur;
- Intersection de la R-112 et du boulevard Queen;
- Intersection de la R-112 et de la rue d’Arran;
 - Bien qu’un bouton d’appel soit présent au niveau du terre-plein central de l’intersection, l’infrastructure d’accueil aménagée au centre de la chaussée n’est pas adéquate pour permettre une attente sécuritaire due à sa dimension restreinte.

FEUX PIÉTONS EXCLUSIVEMENT DANS L’AXE EST-OUEST

- Intersection de l’avenue Victoria et de la rue Morley;
- Intersection de l’avenue Victoria avec l’avenue de Stanley et la rue Saint-Francis;

AUCUN FEU PIÉTON

- Intersection du boulevard Simard et de la rue de Namur;
- Intersection de l’avenue Victoria et de la rue James-E.-Davis.

Îlots de virage

Les îlots de virage à droite visent à favoriser la fluidité véhiculaire aux intersections, mais leur aménagement complique l’anticipation des mouvements véhiculaires par les piétons. Par ailleurs, les îlots séparateurs peuvent favoriser une hausse des vitesses pratiquées par les véhicules lors de la manœuvre de virage, en plus de compliquer de façon importante la traversée d’un carrefour pour les personnes ayant un handicap visuel⁶³.

La ville de Saint Lambert compte deux intersections comportant un îlot de virage à droite standard gérés par un panneau « Cédez le passage », soit :

- L’approche ouest de l’intersection de l’avenue Victoria avec les rues Elm et Green;
- L’approche sud de l’intersection de la rue Riverdale avec la R-112.

6.1.3.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants au sondage :

- Le temps de traversée des piétons aux intersections gérées par des feux de circulation est insuffisant;
- Le carrefour giratoire de l’intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard est jugé dangereux pour les usagers des modes actifs, dû au fait que les automobilistes ne respectent pas toujours leur priorité de passage, au manque de compréhension du carrefour par certains usagers et au manque d’éclairage;
- Les interdictions de stationnement au niveau des intersections ne sont pas respectées.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations virtuelles :

- Un manque de traverses piétonnes sécuritaires est observé sur le territoire;
- Certains axes, tels que la rue Upper-Edison, présentent des trottoirs discontinus obligeant les piétons à traverser la rue plusieurs fois.

6.1.3.4 Objectifs d’intervention

- Uniformiser la signalisation et le marquage des traverses piétonnes tout en respectant les standards normatifs;
- Sécuriser les traverses piétonnes non contrôlées. Le tout peut, entre autres, se faire par la mise en place de mesure de mitigation et/ou par la réduction du gabarit de l’axe routier;
- Assurer le respect du dégagement du rayon de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes en mettant en place des mesures physiques;
- Aménager des feux de piétons exclusifs aux différents carrefours de l’intersection;
- Augmenter le temps de traversée des piétons aux intersections gérées par des feux de circulation. Une attention particulière devrait être portée aux traverses fortement empruntées par les cohortes de piétons plus vulnérables : enfants et aînés.

⁶² MTQ (2007). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière, Chapitre 8 – Signaux lumineux, Section 8.8.1 Justification des feux pour piétons, page 53.

⁶³ MTQ (2019). Normes – Ouvrages routiers, Tome I – Conception routière, Chapitre 8 – Carrefours plans, Section 8.10.3 Îlots déviateurs, page 33.

6.1.4 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

6.1.4.1 Définition

La loi identifie une personne handicapée comme toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l’accomplissement d’activités courantes⁶⁴. À noter que l’incapacité peut être motrice, intellectuelle, de la parole ou du langage, visuelle, auditive ou associée à d’autres sens.

Sur le réseau routier, l’accessibilité universelle est axée sur la mise en place de mesure visant à favoriser la mobilité active des personnes ayant un handicap (abaissé de trottoirs, plaques podotactiles aux abords des traverses piétonnes, boutons d’appel pour activer les feux piétons et voyant lumineux et dispositif sonore) tout en limitant les obstacles dans les acheminements mis à leur disposition.

6.1.4.2 Situation actuelle

- Sur les 18 intersections gérées par des feux de circulation, 6 présentent un dispositif sonore pour les personnes ayant une incapacité visuelle :
 - Intersection de la rue Riverside et du chemin Tiffin;
 - Intersection de la rue Riverside et de l’avenue Notre-Dame;
 - Intersection de la rue Riverside et de l’avenue Argyle;
 - Intersection de l’avenue Victoria et du boulevard Churchill;
 - Intersection de l’avenue Victoria, de l’avenue de Stanley et de la rue Saint-Francis;
 - Intersection de l’avenue Victoria, de l’avenue Saint-Denis et de la rue Horsfall.
- La mise en place de feux sonores se fait suite à la demande de citoyens;
- L’utilisation de plaques podotactiles n’est pas répandue sur le territoire. Au centre-ville, où les débits de piétons sont importants, seules deux intersections en présentent au niveau de ses bateaux pavés (photo 6.8), soit l’intersection de l’avenue Victoria avec le boulevard Desaulniers et celle de l’avenue Notre-Dame et de la rue Green. Il est à noter que les traits de scie et directionnelles aménagées à l’approche d’un coin de rue ne sont pas toujours détectables tactilement par les personnes ayant une déficience visuelle.⁶⁵ Par ailleurs, elles ne sont pas toujours alignées avec la traverse en question (photo 6.9);

Photo 6.8 : Plaques podotactiles – Intersection de l’avenue Victoria et du boulevard Desaulniers



Source : Google Street View (2019)

Photo 6.9 : Corridor piétonnier – Avenue Victoria



Source : Google Street View (2019)

- Au centre-ville, les corridors piétonniers sont délimités des autres composantes du trottoir par des textures contrastantes (photo 6.10). Par ailleurs, les corridors de marche sont relativement bien alignés avec les traverses;

Photo 6.10 : Corridor piétonnier – Avenue Victoria



Source : Google Street View (2019)

- Au centre-ville, bien que les plantations et le mobilier urbain soient regroupés hors du corridor piétonnier, il aurait été préférable de les positionner dans une zone entre le corridor piétonnier et la rue (photo 6.10). Ceci permet notamment de protéger les piétons de l’ouverture d’une portière de voiture qui est stationnée sur rue;
- Au centre-ville, les corridors piétonniers sont, dans l’ensemble, bien dégagés. Certains objets agissent cependant comme des obstacles à la mobilité des personnes handicapées, notamment les lampadaires sur le boulevard Desaulniers, entre les avenues Victoria et Notre-Dame (photo 6.11).

Photo 6.11 : Corridor piétonnier – Avenue Victoria



Source : Google Street View (2019)

⁶⁴ Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. (RLRQ, c. E-20.1, article 1. g).

⁶⁵ Société Logique; Institut Nazareth et Louis-Braille. (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle, Aménagements extérieurs. 191 pages.

6.2 Réseau cyclable

6.2.1 LIGNES DE DÉSIR ET PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT À VÉLO

6.2.1.1 Définition

Une ligne de désir de déplacements à vélo correspond à un parcours emprunté de manière répétitive par les cyclistes. Un parcours peut être formel, soit avec des aménagements destinés aux piétons (pistes, bandes, chaussée désignée, etc.), ou informel, soit sans aménagement dédié.

6.2.1.2 Situation actuelle

Pôles générateurs

Basée sur les données de l'enquête OD 2018 de l'ARTM, la figure 6.2 illustre la concentration des points de destination de l'ensemble des déplacements effectués à vélo vers Saint-Lambert.

Les principaux secteurs municipaux fortement fréquentés par les cyclistes sont le centre-ville et le secteur Vieux Saint-Lambert. Aucun lien cyclable ne dessert l'avenue Victoria au cœur du centre-ville, mais des chaussées désignées desservent le secteur Vieux Saint-Lambert.

Connectivité entre les réseaux interne et externe à Saint-Lambert

SECTEUR PRÉVILLE

- Une bonne connectivité est observée entre les réseaux de Saint-Lambert et de Brossard par :
 - La rue Riverside;
 - Le boulevard Plamondon;
 - Le boulevard Simard menant à a piste longeant le fleuve Saint-Laurent;
 - Aucun lien cyclable ne permet de connecter le secteur Prévile avec la ville de Longueuil, la piste du boulevard Simard arrêtant avant l'avenue Victoria.

SECTEUR PONT VICTORIA

- Seule la chaussée désignée du boulevard Churchill permet de connecter le secteur Pont Victoria avec la ville de Longueuil, se connectant à des bandes cyclables unidirectionnelles du côté est de l'avenue Victoria;
- La passerelle située sur la rue Riverside au niveau de l'avenue Rivermere permet de connecter le secteur Pont Victoria avec Montréal (île Notre-Dame) et la ville de Sainte-Catherine par la Petite Voie du Fleuve.

SECTEUR HAUT SAINT-LAMBERT

- La chaussée désignée au niveau de la rue Upper-Edison permet de connecter le secteur Haut Saint-Lambert avec la ville de Longueuil, se connectant à une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Saint-Georges.

SECTEUR CENTRE-VILLE

- Le secteur Centre-ville n'offre aucune connexion intermunicipale.

SECTEUR VIEUX SAINT-LAMBERT

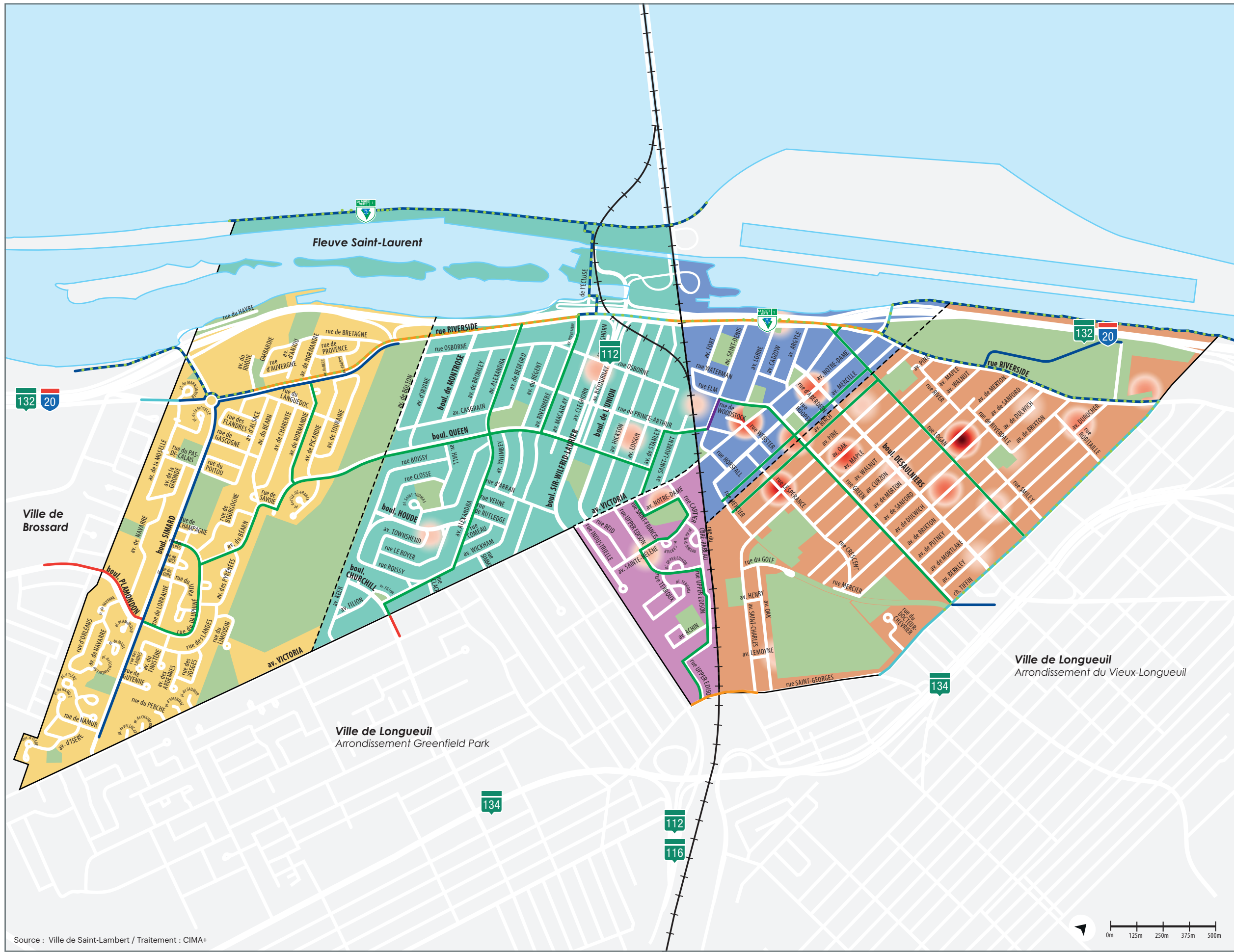
- Le secteur Vieux Saint-Lambert se connecte à la ville de Longueuil par les liens suivants :
 - La piste de la voie maritime qui se prolonge jusqu'à Boucherville;
 - La chaussée désignée de la rue Green et le sentier multifonctionnel du parc de la Coulée-verte qui se connectent au sentier multifonctionnel rejoignant le boulevard Desaulniers à l'est du chemin Tiffin ainsi que la bande cyclable bidirectionnelle du chemin Tiffin;
 - La chaussée désignée de la rue Logan qui se connecte à la bande cyclable bidirectionnelle du chemin Tiffin.

6.2.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

- Selon les répondants du sondage, aucun lien cyclable ne permet de connecter sécuritairement Saint-Lambert au terminus de Longueuil.
- Selon les écoliers, l'offre en infrastructures cyclables n'est pas suffisante à proximité des établissements scolaires.

6.2.1.4 Objectifs d'intervention

- Assurer une connexion cyclable aux principaux pôles de déplacements externes (ex. : terminus de Longueuil);
- Faire de la Route verte un lien cyclable quatre saisons pour assurer une connexion entre les infrastructures de transport collectif, soit le terminus de Longueuil et les futures stations du REM, ainsi qu'entre les points Samuel-De Champlain et Jacques-Cartier;
- Bonifier le réseau cyclable, notamment à proximité des établissements scolaires;
- Favoriser la continuité des infrastructures cyclables en privilégiant l'implantation des aménagements du même côté sur toute la longueur de l'axe;
- Assurer, en collaboration avec les municipalités limitrophes, l'implantation d'un réseau cyclable continu et cohérent.



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

LÉGENDE

- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT**
- PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN SITE PROPRE OU SENTIER MULTIFONCTIONNEL
 - PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE
 - BANDE CYCLABLE BIDIRECTIONNEL
 - BANDES CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLES
 - CHAUSSÉE DÉSIGNÉE
 - CHAUSSÉE DÉSIGNÉE ET BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE À CONTRESSENS
 - ROUTE VERTE
 - ÎLOT DE CHALEUR

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

RÉSEAU CYCLABLE
ET PÔLES GÉNÉRATEURS
DE DÉPLACEMENTS À VÉLO

Figure 6.2

6.2.2 RÉSEAU CYCLABLE

6.2.2.1 Définition

Il existe plusieurs types de voies cyclables classées selon trois catégories :

- Partagées : voies que les vélos partagent avec les véhicules motorisés (chaussée désignée, vélorue, rue partagée);
- Séparées visuellement : voies cyclables séparées des voies automobiles par du marquage ou du revêtement de couleur sur la chaussée (accotement asphalté, bandes cyclables);
- Séparées physiquement : voies cyclables hors route ou séparées des voies automobiles par des éléments verticaux (piste cyclable sur chaussée, piste cyclable surélevée, piste cyclable en site propre, sentier polyvalent).

L'absence de séparation tend à rendre une rue inaccessible aux cyclistes moins expérimentés ou plus craintifs⁶⁶.

6.2.2.2 Situation actuelle

Les constats suivants ont été effectués quant au réseau cyclable de Saint-Lambert (figure 6.2) :

Réseau actuel interne à Saint-Lambert

- Le réseau cyclable se compose de différents types d'aménagement plus ou moins distincts des autres modes de déplacements, mais la majorité d'entre eux sont des chaussées désignées;
- Une bande cyclable bidirectionnelle est présente sur le chemin Tiffin. Ce type d'aménagement n'est pas recommandé dû à la proximité des véhicules circulant à contresens. Une séparation physique est nécessaire afin de l'aménagement respecte les normes et bonnes pratiques;
- Face à l'avenue Rivermere sur la rue Riverside, une passerelle donne accès à l'île Notre-Dame ainsi qu'à la Petite voie du fleuve tous les jours en période estivale. L'accès est cependant fermé lors d'événements spéciaux et n'est temporairement pas accessible lors du passage d'un navire dans les écluses de Saint-Lambert;
- L'ensemble du réseau routier collecteur est accompagné de liens cyclables, à l'exception du boulevard Desaulniers. Les rues Green et Logan, qui y sont adjacentes, sont toutefois des chaussées désignées;
- Bien qu'un maillage fonctionnel soit assuré pour la majorité du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire, les extrémités de certains liens n'offrent pas de connexion à un autre lien :
 - L'extrémité est du lien cyclable sur le boulevard Simard;
 - L'extrémité sud des liens cyclables sur les avenues Mercille et Birch qui permettent cependant l'accès à la gare;

- L'extrémité sud du sentier multifonctionnel du parc de la Coulée-Verte;
- L'extrémité est de la chaussée désignée de la rue Upper-Edison.
- L'ensemble du réseau routier est aménagé sur des liens plutôt directs;
- Le réseau cyclable est limité par les mêmes barrières aux déplacements que le réseau routier (voir section 3.3), notamment la voie ferrée séparant les secteurs Pont Victoria et Haut Saint-Lambert des secteurs Centre-ville et Vieux Saint-Lambert ainsi que le Country Club de Montréal entre les secteurs Prévile et Pont Victoria :
 - La piste de la rue Riverside permet aux cyclistes de contourner le Country Club, tandis que la chaussée désignée du boulevard Queen permet aux cyclistes de le traverser;
 - La piste de la rue Riverside et la chaussée désignée de la rue du Prince-Arthur permettent aux cyclistes de traverser la voie ferrée.
- Bien que la majorité des rues locales ne comportent pas de lien cyclable, la limite de vitesse établie à 30 km/h sur l'ensemble du territoire favorise la pratique du vélo sur celles-ci;
- Aucun lien cyclable n'est actuellement entretenu en période hivernale;
- Les caractéristiques de la piste de la rue Riverside en font un lien à caractère fonctionnel :
 - Les cyclistes sont isolés des autres usagers de la route;
 - La rue Riverside est un axe direct qui traverse l'ensemble du territoire dans l'axe nord-sud, jusqu'aux villes de Brossard et Longueuil;
 - La piste longe la R-132/A-20 du côté ouest de la rue Riverside, ce qui limite les interactions entre les cyclistes et les automobilistes au niveau des intersections.
- Certaines pistes cyclables bidirectionnelles ont une largeur inférieure au 3,0 m tel que recommandé par Vélo Québec⁶⁷ :
 - La piste du boulevard Simard, à l'est de la rue du Dauphiné;
 - La piste de la rue Riverside, entre l'avenue de Bolton et l'avenue Rivermere.
- Aucun feu cycliste n'est présent sur le territoire de Saint-Lambert.

Connectivité aux pôles générateurs

- L'ensemble des écoles sont sensiblement bien desservies par le réseau cyclable actuel, à l'exception de l'école primaire Prévile (secteur Prévile) et de l'école Alternative (secteur Pont Victoria);
- Les établissements scolaires sont principalement desservis par des liens cyclables en chaussée désignée;
- Certains pôles générateurs, tels que le parc de la Voie maritime et la bibliothèque, sont bien desservis par le réseau cyclable actuel. D'autres, tels que le centre des loisirs, le centre-ville ou encore la gare, le sont plus ou moins.

⁶⁶ VÉLOSYMPATHIQUE (s.d.). Aménagements cyclables. Tiré de : <http://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/amenagements-cyclables-intro/> [consulté en mai 2020].

⁶⁷ VÉLOSYMPATHIQUE (s.d.). Aménagements cyclables, Piste cyclable en site propre. Tiré de : <http://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-en-site-propre/> [consulté en mai 2020].

Route verte

- La Route Verte comporte les liens suivants :
 - La piste/bande bidirectionnelle de la rue Riverside, entre le boulevard Simard et le chemin Tiffin;
 - La piste du boulevard Simard, à l’ouest de la rue Riverside;
 - La piste au niveau des écluses de Saint-Lambert, incluant la passerelle;
 - La piste de la voie maritime;
 - La bande bidirectionnelle du chemin Tiffin, entre les rues Riverside et Green.
- Selon le rapport de comptage 2018⁶⁸ présentant les données de fréquentation de la Route verte :
 - Le débit annuel moyen estimé au niveau de la passerelle donnant accès aux écluses de Saint-Lambert est de 60 000 cyclistes (41 000 cyclistes minimum, 80 000 cyclistes maximum), se traduisant par un débit hebdomadaire maximal de 2 800 cyclistes et un débit journalier maximal de 660 cyclistes;
 - Le débit annuel moyen estimé au niveau du parc Marie-Victorin, situé dans le prolongement vers l’est de la piste de la voie maritime à Longueuil, est de 54 000 cyclistes (35 000 cyclistes minimum, 71 000 cyclistes maximum), se traduisant par un débit hebdomadaire maximal de 2 600 cyclistes et un débit journalier maximal de 1 130 cyclistes.

Réseau projeté

- La ville de Saint-Lambert prévoit la conversion de la chaussée désignée du boulevard Queen en bandes cyclables unidirectionnelles.

Certification Vélosympathique

- Lors de la ronde de certification du printemps 2018, la ville de Saint-Lambert a obtenu honorable sans toutefois obtenir sa certification;
- Suite aux améliorations apportées à l’offre cyclable au cours des deux dernières années, la ville de Saint-Lambert appliquera à la ronde de certification du printemps 2021.

6.2.2.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants au sondage :

- Il n’y a pas suffisamment de liens cyclables à Saint-Lambert permettant de se déplacer efficacement à vélo;
- L’éclairage est déficient au niveau de certaines infrastructures cyclables;
- Bien qu’elle offre un trajet direct dans l’axe nord-sud, l’avenue Victoria est problématique pour la circulation à vélo, notamment dû au fait qu’il n’y ait aucun lien cyclable formel;
- La présence de nids de poule limite l’utilisation du vélo sur l’ensemble du territoire;

- La majorité des répondants sont plus ou moins à l’aise de circuler à vélo sur des chaussées partagées, tandis que les pistes cyclables en site propre, les pistes cyclables sur rue et les sentiers polyvalents sont les aménagements les plus appréciés;
- La rue Riverside et le boulevard Simard sont appréciés par les piétons dû à la présence d’aménagements pour modes actifs distincts pour les piétons et cyclistes, en plus d’être séparés de la chaussée véhiculaire;
- Les parcs de la Coulée-verte et de la Voie maritime ainsi que la piste multifonctionnelle longeant la voie maritime et la R-132/A-20 sont appréciés des usagers des modes actifs dû aux infrastructures en site propre offertes;
- Le carrefour giratoire de l’intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard est jugé comme dangereux pour les usagers des modes actifs, dû au fait que les automobilistes ne respectent pas toujours leur priorité de passage, au manque de compréhension de certains usagers et au manque d’éclairage;
- Les viaducs au niveau de l’avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur sont inconfortables pour les cyclistes dû à l’étroitesse des aménagements et au fait qu’il n’y a aucun lien cyclable formel sur l’avenue Victoria.

Selon les écoliers :

- L’entretien des infrastructures cyclables et des routes est déficient.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- Un manque d’infrastructures cyclables en site propre est observé sur le territoire;
- Certains axes, tels que la rue Notre-Dame à proximité de l’A-20, présentent un enjeu de cohabitation entre les véhicules et les cyclistes;
- Certaines traversées sont problématiques, notamment celles des viaducs de la voie ferrée au niveau de la rue du Prince-Arthur et de l’avenue Victoria.

6.2.2.4 Objectifs d’intervention

- Appliquer les recommandations découlant de la démarche de certification Vélosympathique afin d’obtenir la certification et sensibiliser les citoyens à la pratique du vélo :
 - Concevoir un plan d’action incluant une priorisation des mesures à mettre en place ainsi qu’un processus d’évaluation et de suivi;
 - Profiter de la construction ou de la réfection de rues pour aménager des voies cyclables selon les meilleures pratiques;
 - Adopter et mettre en œuvre des politiques/programmes de transport englobant toutes les options et encourageant les citoyens à choisir des modes de transport actif, tel qu’une politique de « rues complètes »;
 - Éliminer l’impact des barrières physiques en mettant en place des voies cyclables qui les franchissent;
 - Réaliser des aménagements cyclables sur les routes collectrices et les artères;
 - Contribuer à augmenter le nombre d’enfants qui font l’aller-retour à vélo entre la maison et l’école en toute sécurité en intervenant dans les zones scolaires;

- Assurer un entretien du réseau cyclable sur rue et en site propre et favoriser la pratique du vélo toute l’année;
 - Améliorer l’intermodalité entre le transport en commun et le vélo, entre autres vers le terminus de Longueuil et avec le réseau de bus;
 - Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos sur le territoire de la collectivité;
 - Implanter des programmes d’éducation dans les écoles primaires et secondaires;
 - Sensibiliser les jeunes en dehors du contexte scolaire à l’aide d’activités de loisirs, d’ateliers communautaires de mécanique de vélo, de randonnées populaires et de clubs cyclistes jeunesse;
 - Sensibiliser la population à l’importance de partager la route en toute sécurité et encourager des rapports harmonieux entre cyclistes et automobilistes;
 - Organiser, encourager et commanditer la tenue d’événements vélo pour tous;
 - Promouvoir le Mois du vélo dans la collectivité;
 - Promouvoir le vélo en tant que mode de déplacement;
 - Installer une signalisation spécifique qui dirige les cyclistes vers les meilleurs itinéraires, qui spécifie la distance à parcourir ou le temps de déplacement vers les pôles générateurs;
 - Offrir des vélos en libre-service à l’ensemble du territoire de la collectivité;
 - Remettre des contraventions positives aux cyclistes qui respectent le CDS;
 - Cibler les comportements des automobilistes dangereux pour les usagers vulnérables lors d’opérations policières;
 - Déterminer un objectif de part modale du vélo.
- Faire de la Route verte un lien cyclable quatre saisons pour assurer une connexion entre les infrastructures de transport collectif, soit le terminus de Longueuil et les futures stations du REM, ainsi qu’entre les points Samuel-De Champlain et Jacques-Cartier;
 - Préconiser l’aménagement de liens cyclables en site propre (délimité physiquement de la chaussée carrossable) lors de la création de nouveaux liens ou la reconstruction de liens existants;
- Aménager de nouveaux liens cyclables⁶⁹ afin d’assurer une continuité et une fonctionnalité du réseau :
 - Lien cyclable en site propre sur l’avenue Victoria, entre la gare et le boulevard Simard;
 - Lien cyclable distinct de la circulation véhiculaire sur le boulevard Queen;
 - Lien cyclable sur le boulevard Desaulniers, l’avenue Notre-Dame et dans le centre-ville;
 - Lien cyclable sur l’avenue Victoria pour compléter la desserte des réseaux routiers artériel et collecteur;
 - Lien cyclable interne transitant dans l’axe nord-sud et connectant les secteurs Prévile et Centre-ville;
 - Lien cyclable au niveau de la R-112;
 - Lien cyclable sur la rue Mercier, dans le prolongement de la Coulée verte, afin de desservir la partie nord de la gare;
 - Passerelle pour les modes actifs au niveau des viaducs de l’avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur;
 - Prolongement de la coulée verte sur la rue Mercier, permettrait aussi de desservir la partie nord de la gare.
 - Assurer un entretien adéquat des infrastructures cyclables sur le territoire même en période hivernale afin de maintenir la part modale du vélo toute l’année;
 - Considérer la mise à sens unique de certains axes afin d’acquérir l’espace nécessaire à l’implantation d’infrastructures cyclables et ainsi assurer un meilleur partage de l’espace entre les différents modes;
 - Valoriser l’intermodalité, notamment entre le vélo et les transports collectifs.

⁶⁹ Liste non exhaustive des aménagements cyclables. Le tout sera évalué en détail dans le cadre du plan d’intervention.

6.2.3 AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES AU RÉSEAU CYCLABLE

6.2.3.1 Définition

Les aménagements et équipements complémentaires au réseau cyclable sont notamment :

- SAS vélo : espace réservé aux cyclistes situé devant les voitures arrêtées à une intersection régie de feux de circulation. Ce refuge :
 - Donne la priorité aux cyclistes lorsque le feu est vert;
 - Accroît la visibilité des cyclistes qui sont dès lors devant les véhicules au feu rouge, hors de l’angle mort des conducteurs qui tournent à droite;
 - Facilite, à vélo, le virage à gauche direct, les cyclistes se plaçant alors devant la voie de gauche;
 - Réduit l’exposition des cyclistes aux gaz d’échappement des automobiles.
- Espace tampon : espace généralement aménagé entre les bandes cyclables unidirectionnelles et le stationnement afin de limiter les risques d’emportierage;
- Signalisation et marquage : en plus des panneaux normalisés, des panneaux peuvent être mis en place le long des liens actifs pour assurer l’acheminement des cyclistes vers les pôles d’intérêt de ces usagers;
- Stationnements pour vélos : espace destiné à l’immobilisation des vélos;
- Borne de réparation vélos : station munie d’outils nécessaires pour une réparation rapide des équipements vélos : pompe à air, clé à molette, tournevis, paire de démonte-pneus, etc.;
- Vélos en libre-service : ce service permet aux citoyens et visiteurs de récupérer un vélo à l’une des stations de leur choix et de retourner le vélo, lorsque complété, à l’un de ces points d’ancrage.

6.2.3.2 Situation actuelle

SAS vélo et espace tampon

- Le territoire de Saint-Lambert ne comporte aucun SAS vélo ou espace tampon.

Signalisation et marquage

La signalisation et le marquage des traverses cyclables de Saint-Lambert présentent quelques non-conformités en lien avec les normes du MTQ⁷⁰ ou encore une exécution contraire aux bonnes pratiques. Les anomalies suivantes ont été repérées à une ou plusieurs reprises sur le territoire⁷¹ :

- Présence d’une ligne axiale discontinue permettant les dépassements dans les courbes (photo 6.12);

Photo 6.12 : Ligne axiale discontinue dans une courbe – Débarcadère du Collège régional Champlain



Source : Google Street View (2019)

- Utilisation de panneaux d’arrêts pour une piste cyclable à une intersection gérée par des feux de circulation (photo 6.13). Normalement, les cyclistes doivent respecter les mêmes modes de gestion aux intersections que les automobilistes;

Photo 6.13 : Panneaux d’arrêt pour cyclistes à une intersection à feux –Boulevard Simard et de la rue du Dauphiné



Source : Google Street View (2019)

- Manque de signalisation indiquant la présente de lien cyclable, notamment les chaussées désignées.

Bornes de réparation

- Le territoire de Saint-Lambert comporte une borne de réparation en libre-service au quadrant nord-ouest de l’intersection de la rue Riverside et de l’avenue Notre-Dame (photo 6.14).

⁷⁰ MTQ (2007). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.

⁷¹ À noter qu’il ne s’agit pas d’une analyse détaillée de la signalisation et du marquage des traverses piétonnes sur l’ensemble du territoire.

Photo 6.14 : Borne de réparation – Intersection de la rue Riverside et de l’avenue Notre-Dame



Source : Google Street View (2019)

Vélo en libre-service

Saint-Lambert ne bénéficie actuellement pas d’une offre de vélo en libre-service.

6.2.3.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants du sondage :

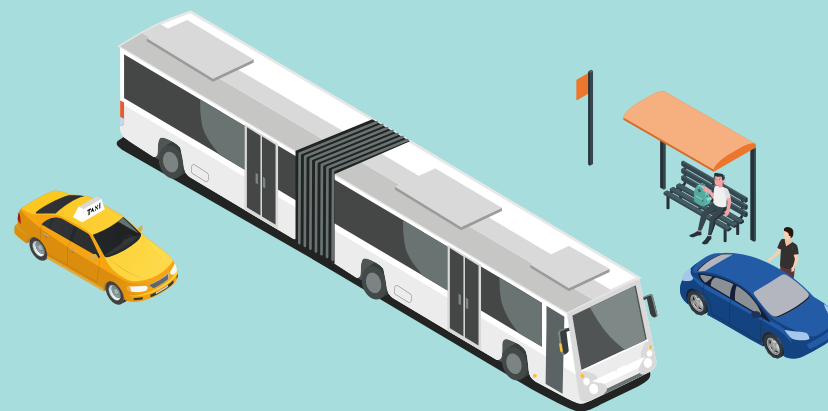
- Dans l’ensemble, le mobilier urbain est en bon état et en quantité suffisante vers les différents lieux névralgiques de Saint-Lambert;
- Il serait opportun d’aménager ou d’ajouter des supports à vélo aux endroits suivants :
 - Sur l’ensemble de l’avenue Victoria, mais particulièrement au centre-ville (à proximité des commerces) et à proximité du secteur commercial au niveau de la R-112;
 - Au centre-ville de Saint-Lambert, dans une optique plus vaste que l’avenue Victoria;
 - Dans l’ensemble des parcs;
 - Aux édifices municipaux;
 - Aux écoles;
 - Dans le secteur de la gare (gare et CPE Mouillepied).
- Les citoyens de Saint-Lambert sont intéressés par une potentielle offre de vélo en libre-service sur le territoire, notamment pour permettre la connexion avec le terminus de Longueuil.

Selon les écoliers :

- L’offre en mobilier urbain (bancs, fontaines, etc.) pour les modes actifs n’est pas suffisante.

6.2.3.4 Objectifs d’intervention

- Bonifier l’offre en mobilier urbain;
- Lorsqu’il est impossible d’implanter de la signalisation verticale, assurer la visibilité du marquage au sol;
- Aménager des stationnements pour vélos fonctionnels et sécuritaires, et ce, de manière uniforme sur le territoire;
- Mettre en place un service de vélos en libre-service sur le territoire, desservant les principaux pôles générateurs de déplacements.



7. TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

Le présent chapitre dresse un portrait des mesures mises en place à Saint-Lambert afin d'offrir et de promouvoir auprès des citoyens une variété de modes de déplacements attrayants et compétitifs à l'auto solo.

7.1 Transport collectif

Le transport collectif⁷² est défini comme étant un ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

7.1.1 RÉSEAU D'AUTOBUS

7.1.1.1 Définition

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) est le principal acteur de la mobilité des personnes sur le territoire des cinq villes de l'agglomération de Longueuil, incluant la ville de Saint-Lambert. Il s'agit de la 3^e société de transport en importance de la province de Québec.

En plus de l'exploitation des trains, EXO, un organisme public de transport en commun, prend en charge les activités de transport par autobus dans les couronnes nord et sud de Montréal depuis le 1^{er} juin 2017.

7.1.1.2 Situation actuelle

Offre - RTL⁷³

Le réseau d'autobus de Saint-Lambert (figure 7.1) est caractérisé par :

- 13 lignes régulières d'autobus du RTL desservent le territoire de Saint-Lambert :
 - Les lignes 1,2,14, et 106 se destinent au terminus de Longueuil;
 - Les lignes 6, 13 et 54 relient les terminus de Longueuil et de Panama;
 - Les lignes 37, 55, 86, 87 et 115 se destinent à Montréal;
 - La ligne 15 relie le terminus de Longueuil et Montréal.
- 3 de 13 lignes d'autobus du RTL desservant Saint-Lambert sont universellement accessibles, soit les lignes 1, 6 et 106. Les autobus effectuant ces trajets sont munis d'une rampe d'accès à l'avant, tandis que les chauffeurs ont reçu une formation relative à la prise en charge des clients à mobilité réduite⁷⁴. Ce n'est cependant pas l'ensemble des arrêts de ces lignes qui permettent le déploiement de la rampe.
- Le service de transport adapté du RTL, offert aux personnes qui ont une déficience significative et persistante, dessert le territoire de Saint-Lambert, permettant aux usagers de voyager sur l'ensemble du territoire du réseau de transport métropolitain⁷⁵.
- Aucune ligne express du RTL ne dessert le territoire de Saint-Lambert.
- 154 arrêts d'autobus du RTL sont répartis sur le territoire de Saint-Lambert, dont 29 % offrent des abribus et 34 % sont accessibles pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Offre - EXO

- Une seule ligne d'autobus d'EXO longe le territoire de Saint-Lambert, soit la ligne 200 – Saint-Hyacinthe – Longueuil. En semaine, en période de pointe du matin, elle dessert les collèges Charles-Lemoyne, Notre-Dame-de-Lourdes et régional Champlain de Saint-Lambert par le chemin Tiffin en débarquement seulement. En période de pointe de l'après-midi, le trajet circule plutôt sur le boulevard Taschereau;
- Bien que la soit la ligne 200 – Saint-Hyacinthe – Longueuil circule sur le chemin Tiffin, aucun arrêt d'autobus d'EXO n'est présent sur le territoire de Saint-Lambert. L'arrêt desservant les collèges est situé du côté est du chemin Tiffin, soit dans l'arrondissement Vieux-Longueuil à Longueuil.

Mesures préférentielles pour bus (MPB)

Les MPB visent à améliorer la régularité, la ponctualité, le confort (en offrant des accélérations/décélérations et des parcours plus rectilignes) et l'efficacité des lignes de bus. Les mesures courantes sont décrites ci-dessous :

- Voie réservée : voie pouvant uniquement être utilisée par les autobus, les taxis, les véhicules électriques et pour le covoiturage. Elle favorise la mobilité des usagers en augmentant le nombre de personnes transportées, avec un nombre réduit de véhicules, sur un axe ciblé;
- Voie d'évitement : relâchement de la voie de virage à droite par un aménagement physique ou par du marquage. Cette voie permet aux autobus d'éviter les files d'attente aux feux de circulation en utilisant la voie de virage à droite;
- Feu prioritaire pour autobus : lentille avec une bande verticale de couleur blanche qui s'ajoute aux feux de circulation. Cette lentille facilite l'insertion des autobus sur les voies de circulation en allouant un mouvement protégé aux autobus;
- Feu en temps réel : système où les autobus envoient un signal aux feux de circulation lorsqu'ils se présentent à l'intersection. Le feu vert (ou feu chandelle) est octroyé ou prolongé pour que les autobus puissent continuer leurs parcours en évitant un arrêt au feu rouge.

En termes de MPB, la ville de Saint-Lambert compte (figure 7.1) :

- Une voie réservée en direction nord sur la rue Riverside, entre l'avenue Durocher et le chemin Tiffin, effective du lundi au vendredi entre 6 h et 9 h 30 et admissible aux autobus ainsi qu'aux taxis;
- Une voie d'évitement située en direction ouest sur la R-112 permettant d'éviter le goulot d'étranglement engendré par la perte de voie en amont du pont Victoria. Elle est opérationnelle en tout temps et est admissible aux autobus, aux taxis, aux véhicules électriques ainsi qu'aux véhicules en covoiturage transportant deux individus ou plus;
- Aucun feu prioritaire pour autobus et feu en temps réel n'est présent sur le territoire de Saint-Lambert.

⁷² Office québécois de la langue française. Fiche terminologique : transport collectif. Tiré de : http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=26500901 [Consulté en mai 2020].

⁷³ Les données présentées sont celles en vigueur au mois de décembre 2019.

⁷⁴ RTL (2020). Accessibilité – RTL universel. Tiré de : rtl-longueuil.qc.ca/fr-CA/services/accessibilite-rtl-universel/ [Consulté en avril 2020].

⁷⁵ RTL (s.d.). Transport adapté. Tiré de : <https://m.rtl-longueuil.qc.ca/fr-CA/transport-adapte/> [Consulté en avril 2020].

REM

L’arrivée d’un mode lourd dans l’axe de l’A-10 entraîne un changement de la desserte en transport collectif sur la Rive-Sud de Montréal. En effet, tous les autobus qui empruntent actuellement le pont Champlain devront se rabattre à l’une des stations du REM (stations Brossard, du Quartier ou Panama). Les usagers du transport collectif devront désormais effectuer un transfert modal. Dans ce contexte, le RTL a amorcé un vaste processus de refonte complète de son réseau incluant des activités de consultation auprès des citoyens des différentes municipalités de l’agglomération, dont Saint-Lambert. Ce processus vise entre autres à l’amélioration de la desserte interne et la bonification de l’offre de service en hors pointe. Les principaux faits saillants tirés de ces activités tenues le 14 et 21 novembre 2019 sont les suivants :

- Offrir davantage de service en dehors des heures de pointe ainsi qu’une plus grande fréquence vers et depuis Montréal permettrait aux participants de faciliter leurs déplacements en autobus;
- Les participants désirent :
 - Conserver la ligne 55;
 - Une augmentation du service vers et depuis la gare;
 - L’ajout d’abribus;
 - L’ajout d’une voie réservée sur la rue Riverside;
 - Une meilleure synchronisation des lignes sur l’axe Victoria avec le train de banlieue;
 - Une complétion du lien cyclable entre Saint-Lambert et le terminus de Longueuil;
 - Un meilleur déneigement des trottoirs en période hivernale;
 - Le service hors pointe et de fin de semaine est insuffisant;
 - Il y a un intérêt pour le développement d’un service à la demande pour connecter les quartiers et la gare.
- Actuellement, il existe plusieurs titres de transport collectif ainsi que des tarifications différentes pouvant amener une confusion pour certains usagers du transport collectif. Ainsi, en lien avec la mise en fonction du REM prévu en décembre 2021, l’ARTM a amorcé un vaste processus de révision de la tarification du transport collectif pour le grand Montréal afin de parvenir à une tarification simplifiée et plus harmonieuse.

Lien Est-Ouest

- Dans une vision d’amélioration de la mobilité d’est en ouest⁷⁶ sur la Rive-Sud de Montréal, un bureau de projet piloté par le RTL a été mis en place afin de produire l’ensemble des études reliées à l’implantation d’un mode lourd. Ce projet prévoit la mise en place d’un mode structurant sur le boulevard Taschereau et dans l’axe du boulevard Roland-Therrien. Ces projets d’envergures auront donc une incidence sur la desserte en transport collectif de Saint-Lambert : rabattement aux futurs modes structurants, fréquence, etc.

7.1.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

La majorité des répondants au sondage ont indiqué que :

- Le mobilier urbain disposé aux arrêts d’autobus et à la gare de train est adéquat et convivial (soit respectivement 70,1% et 66,0 %);
- L’utilisation du transport collectif est actuellement difficile pour les PMR;
- La fréquence des autobus est trop faible en période hors pointe;
- La tarification est variable selon le titre de transport et coûteuse.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- La desserte locale est inadéquate, notamment vers la gare, le centre des loisirs et la bibliothèque.

7.1.1.4 Objectifs d’intervention

- Optimiser le réseau d’autobus pour les déplacements entre les différents secteurs de Saint-Lambert (fréquence, trajet direct, desserte des établissements scolaires, etc.);
- Optimiser le réseau d’autobus pour les déplacements intermunicipaux sur la Rive-Sud en proposant des lignes directes et fréquentes, notamment vers la station Longueuil de la ligne jaune du métro et les futures stations du REM;
- Restructurer le trajet des autobus en fonction des habitudes de déplacement des résidents de Saint-Lambert et des modes structurants qui viendront compléter le réseau (REM et lien structurant est-ouest) dans le but de minimiser les correspondances tout en offrant des itinéraires plus directs;
- Poursuivre les travaux d’amélioration des arrêts d’autobus incluant la mise en place de nouveaux abribus;
- S’assurer que tous les arrêts d’autobus achalandés sont accessibles universellement, pourvus d’abribus et de bancs;
- Collaborer avec les promoteurs immobiliers et les différents partenaires municipaux afin d’assurer une planification intégrée des transports collectifs en amont de chacun des projets de développements;
- Évaluer l’opportunité avec le RTL d’offrir la gratuité des servies pour les personnes de 65 ans et plus;
- Promouvoir et sensibiliser les Lambertois à l’usage du transport collectif et aux services mis à leur disposition;
- Améliorer la fréquence des autobus aux périodes de pointe, hors-pointe et la fin de semaine;
- Rendre la tarification plus compétitive face à la voiture;
- Considérer une offre alternative, telle que les taxis collectifs ou les navettes électriques;
- Réduire la taille des autobus pour en augmenter la fréquence;
- Mettre en place plus de voies réservées aux autobus, taxis et véhicules en covoiturage;
- Mettre en place un service d’accompagnement pour inciter les personnes âgées à utiliser l’autobus.

⁷⁶ Fait référence au boulevard Taschereau qui, dans le présent mandat, est considéré comme un axe nord-sud.



LÉGENDE

- RTL**
- LIGNES VERS MONTRÉAL
 - LIGNES VERS LE TERMINUS DE LONGUEUIL
 - LIGNES ENTRE LES TERMINUS DE LONGUEUIL ET MONTRÉAL
 - LIGNES ENTRE LES TERMINUS DE LONGUEUIL ET PANAMA
- EXO**
- LIGNE 200
 - LIGNE EXO3 (MONT SAINT-HILAIRE)
- ARRÊTS D'AUTOBUS**
- ARRÊT D'AUTOBUS
 - ARRÊT D'AUTOBUS AVEC ABRIBUS
 - ARRÊT D'AUTOBUS À ACCÈS UNIVERSEL
 - ARRÊT D'AUTOBUS À ACCÈS UNIVERSEL AVEC ABRIBUS
- MESURE PRÉFÉRENTIELLES**
- VOIE RÉSERVÉE
 - VOIE D'ÉVITEMENT

TRANSPORT COLLECTIF

Figure 7.1

Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

7.1.2 TRAIN DE BANLIEUE

7.1.2.1 Définition

Le service de trains de banlieue sur le territoire de la CMM, incluant Saint-Lambert, est exploité par EXO, un organisme public de transport en commun. Le réseau de train de banlieue d'EXO compte six lignes de trains et 62 gares.

7.1.2.2 Situation actuelle

Offre

LIGNE EXO3 – MONT-SAINT-HILAIRE

- Le territoire de Saint-Lambert est desservi par la ligne de train de banlieue EXO3 reliant la Gare Centrale de Montréal et Mont-Saint-Hilaire, reliant sept gares sur une distance de 34,9 km. Elle offre en moyenne 14 départs par jour la semaine, mais n'est pas en service la fin de semaine;
- La ligne de train de banlieue EXO3 était associée à un achalandage quotidien moyen de 9 500 usagers en 2016;
- Le train de banlieue relie la gare Saint-Lambert à la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, en approximativement 15 minutes;
- La ligne exo3 – Mont-Saint-Hilaire est associée à un achalandage annuel de 2 260 800 usagers en 2019, ce qui représente une augmentation de 0,7 % par rapport à l'année 2018;
- Lors d'un relevé effectué par EXO le 17 septembre 2019, il a été recensé que :
 - En période de pointe du matin, la charge maximale de la ligne est de 1 410 usagers pour un train;
 - En période de pointe de l'après-midi, la charge maximale de la ligne est de 1 266 usagers pour un train.

CORRIDOR QUÉBEC-WINDSOR DE VIA RAIL

- Le territoire de Saint-Lambert est desservi par le corridor Québec-Windsor de l'offre VIA Rail, mais plus précisément par le trajet reliant les villes de Québec et de Montréal (7 gares).

GARE SAINT-LAMBERT

- La gare Saint-Lambert est la seule située sur le territoire de Saint-Lambert. Elle compte :
 - Deux quais, de part et d'autre de la voie ferrée permettant un accès depuis le nord et le sud;
 - 367 cases de stationnement incitatif gratuit, incluant 5 cases pour personnes à mobilité réduite, 5 cases pour les voitures en covoiturage, 1 case pour les véhicules Communauto et 2 cases ayant des bornes de recharge pour véhicules électriques;
 - 45 places de stationnement pour vélo.
- La gare Saint-Lambert est associée, en 2019, à un achalandage quotidien de 1 900 usagers, qui se traduit par un achalandage mensuel de 452 900 usagers;

- À la gare Saint-Lambert, le taux d'occupation du stationnement avoisine 133 % en 2019. Le projet pilote de service de voiturier permet d'accueillir plus de voitures que la capacité physique;

- Lors d'un relevé effectué par EXO le 17 septembre 2019, il a été recensé que :
 - En période de pointe du matin, soit entre 6 h 16 et 8 h 35, 1003 montants et 5 descendants au total ont emprunté la gare Saint-Lambert;
 - En période de pointe du matin, le train 807, arrivant à la gare Saint-Lambert à 8 h 05, est celui ayant enregistré le plus de montants et de descendants, soit respectivement 305 et 5;
 - En période de pointe de l'après-midi, soit entre 16 h 01 et 18 h 11, 10 montants et 886 descendants au total ont emprunté la gare Saint-Lambert;
 - En période de pointe de l'après-midi, le train 816, arrivant à la gare Saint-Lambert à 17 h 31, est celui ayant enregistré le plus de descendants, soit 259.

Accessibilité à la gare Saint-Lambert

- La gare de Saint-Lambert est desservie par les lignes d'autobus 1 et 6 du RTL. Bien que ces lignes d'autobus soient universellement accessibles, la gare de Saint-Lambert n'est pas accessible aux PMR;
- La présence des quais de part et d'autre de la voie ferrée permet une meilleure accessibilité pour les usagers, puisqu'ils n'ont pas à traverser cette barrière physique importante;
- La gare de Saint-Lambert est facilement accessible à pied depuis les secteurs Pont Victoria, Haut Saint-Lambert, Centre-ville et Vieux Saint-Lambert dû à leur proximité et à la présence de trottoirs sur la grande majorité du réseau routier. Il est cependant à noter que la rue Mercier permettant l'accès au quai du côté nord de la voie ferrée n'offre qu'un trottoir du côté opposé à la gare ce qui représente un enjeu de sécurité important pour les piétons;
- La gare de Saint-Lambert est desservie par le réseau cyclable actuel, notamment par les chaussées désignées de la rue du Prince-Arthur ainsi que des avenues Mercille et Brich. Une attention particulière devrait cependant être portée à l'accompagnement des cyclistes dans les premiers et derniers mètres de leurs déplacements, notamment pour le quai situé du côté nord de la voie ferrée où les chaussées désignées s'arrêtent au niveau de la rue Mercier.

7.1.2.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants au sondage :

- L'utilisation du transport collectif est actuellement difficile pour les PMR;
- Le train de banlieue est trop achalandé dû à sa faible fréquence de passage.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- La fréquence du train de banlieue est insuffisante;
- L'offre hors pointe du train de banlieue est insuffisante.

7.1.2.4 Objectifs d'intervention

- Améliorer la fréquence des trains aux périodes de pointe, hors-pointe et la fin de semaine;
- Assurer et améliorer l’accessibilité active à la gare de Saint-Lambert;
- Uniformiser les tarifs du train de banlieue avec les zones plus éloignées;
- Rendre la tarification plus compétitive face à la voiture.

7.2 Usages collectifs de l’automobile

7.2.1 AUTOPARTAGE

7.2.1.1 Définition

L’autopartage est un service de mobilité complémentaire aux modes de transport traditionnels qui permet de donner accès à la mobilité automobile sans qu’il soit nécessaire, pour autant, de posséder un véhicule. Deux types de service sont principalement offerts au Québec, soit les véhicules en libre-service (sans station, sans réservation) et les véhicules avec réservation à une station.

7.2.1.2 Situation actuelle

Communauto⁷⁷ dessert le territoire de Saint-Lambert (figure 7.2). Les informations présentées ci-dessous sont tirées du portrait réalisé par ce service d’autopartage disponible à l’annexe E :

- Le service de Communauto est présent Saint-Lambert depuis 2007;
- L’offre en véhicules en libre-service n’est pas disponible sur le territoire de Saint-Lambert;
- Le service compte actuellement un total de six véhicules répartis aux quatre stations suivantes :
 - Stationnement du parc de la Voie maritime, à l’intersection de la rue Riverside et de l’avenue Birch;
 - Stationnement du quai nord de la gare de Saint-Lambert, à l’intersection de la rue Mercier et de l’avenue Birch;
 - Stationnement du quai sud de la gare de Saint-Lambert, depuis l’avenue Victoria;
 - Stationnement public hors rue sur l’avenue Notre-Dame, entre les rues Green et d’Aberdeen.
- En mars 2020, Saint-Lambert comptait 196 abonnés répartis dans l’ensemble des secteurs de la ville;

- Selon Communauto, deux secteurs sont à développer à Saint-Lambert 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.

7.2.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

S.O.

7.2.1.4 Objectifs d'intervention

- Promouvoir l’autopartage comme une solution de mobilité durable auprès des résidents (Le Courrier du Sud, bulletin municipal, infolettre, etc.);
- Intégrer à la réglementation municipale une exigence d’aménagement de station d’autopartage dans les futurs développements;
- Inciter les pôles générateurs (établissements scolaires, commerces, etc.) à louer des places de stationnement dédiées à l’autopartage afin de faciliter la mise en place de nouvelles stations;
- Mettre en place des incitatifs à l’utilisation de l’autopartage, par exemple :
 - La possibilité, pour les véhicules en autopartage avec réservation, de se stationner gratuitement;
 - Récompenses aux nouveaux utilisateurs qui délaissent leur voiture.

⁷⁷ Communauto (2020). Plan de mobilité durable – Ville de Saint-Lambert : Communauto, 14 pages.

LÉGENDE

- ABONNÉS
- STATIONS
- SECTEUR À DÉVELOPPER



Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

OFFRE ET DEMANDE
DE COMMUNAUTO
À SAINT-LAMBERT

Figure 7.2

7.2.2 COVOITURAGE

7.2.2.1 Définition

Le covoiturage⁷⁸ est l'utilisation conjointe et organisée d'une voiture automobile, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun. Il procure des avantages individuels (partager les dépenses de carburant et de maintenance et développer le lien social) et collectifs (augmenter le taux de remplissage des véhicules, diminuer les embouteillages et la pollution).

7.2.2.2 Situation actuelle

- Plusieurs plateformes offrent un service de jumelage entre les personnes désirant covoiturer dans un même secteur :
 - Covoiturage Exo (<https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/covoiturage/covoiturage-rtm>);
 - Amigo Express (<https://www.amigoexpress.com/>);
 - Covoiturage.ca (<https://www.covoiturage.ca/>);
 - Netlift (<https://www.netlift.me>);
 - OuiHop' (<http://ww.ouihop.com>);
 - Groupes informels sur Facebook.
- La voie d'évitement située en direction ouest sur la R-112, permettant d'éviter le goulot d'étranglement engendré par la perte de voie en amont du pont Victoria, est accessible aux véhicules en covoiturage transportant deux individus ou plus en tout temps.

7.2.2.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

S.O.

7.2.2.4 Objectifs d'intervention

- Promouvoir les plateformes et les services en place pour le covoiturage.

⁷⁸ Wikipédia (s.d.) Covoiturage. Tiré de : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Covoiturage> [Consulté en avril 2020].



8. SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE DES LAMBERTOIS

Ce chapitre dresse le portrait d'ensemble des caractéristiques des collisions ayant eu lieu sur le réseau routier de Saint-Lambert et des différents aspects mis en œuvre pour assurer la qualité de vie des citoyens : corridor scolaire, mesures de modération de la circulation et promotion et sensibilisation.

8.1 Analyse des collisions

8.1.1 DÉFINITION

L'analyse des collisions permet d'établir un portrait sommaire, d'après les données disponibles, des caractéristiques des collisions ayant eu lieu sur le réseau routier d'un territoire.

Les données de collisions ont été fournies par les intervenants de Saint-Lambert et font référence au registre des appels du service de police de l'agglomération de Longueuil. Seuls les appels pour collision survenus entre 2016 et 2019 inclusivement (4 ans) ont été considérés. Au total, 685 collisions ont été recensées à Saint-Lambert. Les sous-sections suivantes présentent les principales caractéristiques temporelles de ces collisions⁷⁹.

8.1.2 SITUATION ACTUELLE

8.1.2.1 Analyse globale

- Parmi les 685 collisions, 23 % ont occasionné des blessures corporelles, tandis que les autres n'ont occasionné aucune blessure apparente, soit des dommages matériels seulement (DMS).

8.1.2.2 Caractérisation temporelle

Tendance annuelle

- De 2016 à 2019, une moyenne annuelle de 171 collisions a été recensée à Saint-Lambert;
- Sans qu'une tendance linéaire soit observée, les années 2018 et 2019 présentent nombre inférieur de collisions que les années 2016 et 2017 soit respectivement 153 et 155 collisions comparativement à 178 et 199 collisions. Une diminution de 13 % du nombre de collisions est observée entre les années 2016 et 2019.

Tendance mensuelle

- Les mois où le plus de collisions ont été recensées sont les mois de septembre (71 collisions; 10 %), août (67 collisions; 10 %) et novembre (67 collisions; 10 %);
- La période hivernale, soit de novembre à février, est associée à 36 % de l'ensemble des collisions.

Tendance journalière

- 83 % de l'ensemble des collisions se sont produits durant la semaine, soit du lundi au vendredi;
- Le jeudi est la journée où le plus de collisions ont été recensées (134 collisions; 20 %), tandis que le dimanche est le jour où le moins de collisions ont été recensées (46 collisions; 7 %).

Tendance horaire

- La majorité (67 %) des collisions survenues en après-midi, soit entre midi et minuit;
- 46 % des collisions sont survenues durant les périodes de pointe du réseau routier de Saint-Lambert. Plus précisément, 18 % sont survenues durant la période de pointe du matin (entre 7 h et 10 h) et 28 % sont survenues durant la période de pointe de l'après-midi (entre 15 h et 18 h).

8.1.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

8.1.4 OBJECTIFS D'INTERVENTION

- Réaliser une analyse détaillée des collisions survenues sur le territoire de Saint-Lambert comprenant l'analyse des personnes impliquées, des causes et de la localisation des collisions;
- Adhérer à la Vision Zéro dans l'objectif d'atteindre un bilan routier de zéro collision grave ou mortelle sur le territoire de Saint-Lambert;
- Sensibiliser les automobilistes à l'impact d'une collision entre un véhicule et des usagers vulnérables.

⁷⁹ D'après la base de données fournies.

8.2 Mesures de modération de la circulation

8.2.1 DÉFINITION

Les mesures de modération de la circulation⁸⁰ sont une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions **pour les autres usagers de la rue, plus** particulièrement les usagers vulnérables (piétons, cyclistes). La littérature dénote plusieurs types de mesures de modération, soit :

- 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.;
- 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 : 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 DEL, marques sur la chaussée créant une illusion d'optique, phase tout rouge, radar tronçon, limites de vitesse variables, etc.

8.2.2 SITUATION ACTUELLE

8.2.2.1 Mesures existantes

Tel qu'illustré à la figure 8.1, la ville de Saint-Lambert compte plusieurs mesures de modération réparties dans les cinq secteurs de son territoire :

- 23 balises « 30 km/h »;
- 19 dispositifs d'affichage de la vitesse (radar pédagogique);
- 17 dos d'âne;

- 16 intersections surélevées;
- 3 passages pour piétons surélevés;
- 21 intersections ou passages piétons avec une ou des traverses texturées;
- Une fermeture de voie dans une direction;
- Deux îlots séparateurs médians.

À noter qu'il ne s'agit pas d'une liste exhaustive de toutes les mesures de modération en place à Saint-Lambert. Le territoire compte, en plus, plusieurs avancées de trottoirs / étranglements, du stationnement sur rue, etc.

Secteur Prévile

Le secteur Prévile compte :

- 11 balises « 30 km/h », soit près de la moitié des balises réparties sur le territoire de la ville;
- Six dispositifs d'affichage de la vitesse;
- Six dos d'âne;
- Une intersection avec des traverses texturées.

Secteur Pont Victoria

Le secteur Pont Victoria compte :

- Neuf balises « 30 km/h », soit près de la moitié des balises réparties sur le territoire de la ville;
- Cinq dispositifs d'affichage de la vitesse;
- Deux dos d'âne;
- Une fermeture de voie en direction ouest sur la rue Clack, entre les avenues Victoria et Alexandra.

Secteur Haut Saint-Lambert

Le secteur Haut Saint-Lambert compte :

- Deux balises « 30 km/h »;
- Deux dispositifs d'affichage de la vitesse (radar pédagogique);
- Cinq dos d'âne.

Secteur Centre-ville

Le secteur Centre-ville compte :

- Un dispositif d'affichage de la vitesse;

- Trois dos d’âne;
- Cinq intersections surélevées, soit les deux tiers des intersections surélevées réparties sur le territoire de la ville;
- 3 passages pour piétons surélevés, soit les seuls du territoire de la ville;
- 10 intersections ou passages piétons avec une ou des traverses texturées.

Secteur Vieux Saint-Lambert

Le secteur Vieux Saint-Lambert compte :

- Une balise « 30 km/h »;
- Cinq dispositifs d’affichage de la vitesse;
- Un dos d’âne;
- Onze intersections surélevées, soit les deux tiers des intersections surélevées réparties sur le territoire de la ville;
- Dix intersections avec une ou des traverses texturées.

8.2.2.2 Processus de demande

À Saint-Lambert, des politiques encadrent les demandes d’ajout d’une balise « 30 km/h » et de dos d’âne. Les citoyens ont l’opportunité de faire une demande pour leur installation.

Balise « 30 km/h »

Le processus d’ajout d’une balise « 30 km/h » est le suivant :

- Étape 1 : Une analyse préliminaire est effectuée par la Ville pour valider la possibilité d’aménager la balise à l’endroit demandé;
- Étape 2 : Si l’ensemble des critères évalués à l’étape 1 sont respectés, un sondage, incluant la localisation précise de l’implantation proposée, est effectué auprès de l’ensemble des résidents du tronçon touché.

La Ville informera les citoyens de la conclusion du sondage. Dans le cas d’un résultat favorable, la Ville procédera à l’installation de la balise dans un délai raisonnable.

Dos d’âne

Les demandes d’ajout de dos d’âne doivent être présentées avant le 15 juin pour être réalisées la même année. Le processus est le suivant :

- Étape 1 : Une analyse préliminaire est effectuée par la Ville pour valider la possibilité d’aménager le dos d’âne à l’endroit demandé;

- Étape 3 : Un sondage, incluant la localisation précise de l’implantation proposée, est effectué auprès de l’ensemble des résidents du tronçon touché.

La Ville informera les citoyens de la conclusion du sondage. Dans le cas d’un résultat favorable, la Ville procédera à l’installation du dos d’âne dans un délai raisonnable.

8.2.2.3 Signalisation et marquage des mesures physiques de modération

- Le MTQ⁸¹ encadre la signalisation et le marquage associés à la mise en place de certaines mesures de modération de la circulation. Or, certaines non-conformités sont observées aux abords des mesures recensées sur le réseau routier de Saint-Lambert. C’est entre autres le cas de la signalisation de danger annonçant le dos d’âne aménagée aux abords de l’intersection des rues Upper-Edison et Terroux (photo 8.1)

Photo 8.1 : Dos d’âne à une intersection – Intersection des rues Upper-Edison et Terroux



Source : Google Street View (2019)

8.2.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

8.2.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Mettre en place une démarche d’évaluation systématique des mesures de mitigation (grille de conception et analyse avant/après);
- S’inspirer du programme des «rues conviviales pour tous» pour concevoir des rues reposant sur les principes de convivialité, de sécurité et d’accessibilité universelle;
- Mettre en place de nouvelles mesures de modération innovantes et à Saint-Lambert.

⁸⁰ MTQ (2011). Fiche d’information technique : La modération de la circulation. Tiré de : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/moderation-circulation.pdf> [Consulté en avril 2020]

⁸¹ MTQ (2007). Normes – Ouvrages routiers, Tome V – Signalisation routière.

- Étape 2 : Si l'ensemble des critères évalués à l'étape 1 sont respectés, la Ville procède à un comptage véhiculaire pour déterminer les débits et les vitesses pratiquées sur le tronçon visé. Pour passer à l'étape suivante :
 - Le DJMA doit se situer entre 300 et 1 000;
 - Plus de 15 % des véhicules doivent rouler à une vitesse supérieure à 45 km/h.

LÉGENDE

- BOLLARD 30 KM/H
- DISPOSITIF D’AFFICHAGE DE LA VITESSE
- DOS D’ÂNE
- INSCRIPTION SUR LA CHAUSSEE
- INTERSECTION SURÉLEVÉE
- PASSAGE POUR PIÉTONS SURÉLEVÉ
- TRAVERSE(S) TEXTURÉE(S)
- FERMETURE DE VOIE
DANS UNE DIRECTION
- ÎLOT SÉPARATEUR MÉDIAN

SECTEURS

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

MESURES DE MODÉRATION
DE LA CIRCULATION

Figure 8.1



8.3 Sécurité aux abords des établissements scolaires

8.3.1.1 Définition

Un corridor scolaire est un environnement sécuritaire favorisant la marche vers l'école. Plus spécifiquement, il s'agit de rues désignées, à l'aide d'une signalisation et d'un marquage au sol, que les élèves empruntent pour aller à l'école. Certains de ces corridors sont accompagnés de mesures de modération et de brigadiers scolaires aux jonctions névralgiques.

8.3.1.2 Situation actuelle

La figure 8.2 présente une synthèse des mesures de sécurité aux abords des établissements scolaires.

Corridors scolaires

- Pour assurer la sécurité des enfants vers et depuis les différents établissements scolaires de la ville, les principales rues qui conduisent aux quatre écoles primaires du territoire ont été désignées corridors scolaires. Ces rues sont identifiées par des panneaux distinctifs et certaines intersections bénéficient de la protection de brigadiers scolaires à l'entrée et à la sortie des classes;
- L'ensemble des écoles primaires sont desservies par des corridors scolaires;
- À l'exception du secteur Prévile, la grande majorité des corridors scolaires offrent des infrastructures piétonnes pour encadrer les déplacements actifs des élèves;
- Plusieurs corridors scolaires présentent des mesures de mitigation de la circulation;
- Des enfants-marcheurs doivent traverser la R-112 et l'avenue Victoria pour se rendre à l'école Rabeau.

Brigadiers

- Au total, 10 intersections sont gérées quotidiennement par un brigadier aux périodes d'arrivée, de dîner et de départ des écoliers.

Programme « À pied, à vélo, ville active »

Déployé depuis 2005, le programme, institué par Vélo Québec, « À pied, à vélo, ville active », 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. Dans le cadre de ce programme, des plans de déplacement scolaire ont été réalisés pour plusieurs écoles primaires et secondaires québécoises. Un plan de déplacement scolaire 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.

- Des plans de déplacement scolaire ont été réalisés pour les écoles primaires Prévile et des Saint-Anges, respectivement en juin 2007 et novembre 2019;
- La Ville de Saint-Lambert a mis en place plusieurs des recommandations émises dans le plan de déplacement scolaire de l'école Prévile afin de sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'établissement scolaire, dont :
 - Signaler le passage pour piétons à l'intersection de l'avenue d'Alsace et de la rue du Poitou;
 - Implanter un trottoir sur la rue du Poitou, de la rue d'Alsace au boulevard Simard.

- Implanter un lien piétonnier sur la rue de Bourgogne, entre l'avenue du Béarn et la cour d'école;
- Implanter un lien piétonnier sur l'avenue du Béarn;
- Identifier un réseau de corridors scolaires de façon concertée;
- Deux établissements scolaires participant au programme Trottibus, soit les écoles Prévile et des Saint-Anges. Ce concept consiste à mettre en place des autobus pédestres dirigés par des adultes bénévoles afin de permettre aux écoliers de se déplacer de façon sécuritaire sur le trajet entre le domicile et l'école, avec des arrêts fixes et un horaire est planifié.

Signalisation

- La limite de vitesse établie à 30 km/h sur l'ensemble du territoire tend à sécuriser les déplacements des écoliers;
- Ce ne sont pas l'ensemble des corridors scolaires officiels qui sont signalés sur le terrain;
- Certaines zones scolaires présentent des inscriptions sur la chaussée, notamment « Zone scolaire », « 30 km/h » ainsi que le pictogramme « Zone scolaire » :
 - Le secteur Prévile compte deux inscriptions sur la chaussée de pictogramme « Zone scolaire » au niveau de l'intersection de l'avenue du Béarn et de la rue Charente, à proximité de l'école Prévile;
 - Le secteur Pont Victoria compte deux inscriptions sur la chaussée de « 30 Km/h » sur l'avenue Edison, entre l'avenue Victoria et le boulevard Queen;
 - Le secteur Haut Saint-Lambert compte 17 inscriptions sur la chaussée de « Zone scolaire » et « 30 Km/h », soit la grande majorité des inscriptions réparties sur le territoire de la ville;
 - Le secteur Vieux Saint-Lambert compte deux inscriptions sur la chaussée de « 30 Km/h » situées sur l'avenue Birch au niveau des intersections avec les rues L'Espérance et Mercier.

8.3.1.3 Enjeux des citoyens, écoliers et acteurs-clés

Selon les répondants au sondage :

- Plusieurs parents croient que l'endroit le plus sécuritaire où débarquer leurs enfants est le plus près possible de la porte d'entrée de l'école, et ce, peu importe la signalisation et au détriment de la sécurité d'autres enfants;
- La circulation véhiculaire est problématique aux abords des établissements scolaires lors du début et de la fin des classes, notamment à l'école Rabeau. Durant ces périodes, plusieurs parents pressés commettent des infractions routières (ex. : excès de vitesse, stationnement en double, manœuvre de virage en U et non-respect de la priorité aux piétons).

Selon les écoliers :

- La conduite de certains automobilistes représente un enjeu de sécurité pour les élèves se déplaçant à pied ou à vélo vers et depuis l'école;
- Des enjeux de cohabitations sont observés entre les véhicules et les usagers des modes actifs au niveau des stationnements aux abords des établissements scolaires;
- Les nombreuses zones de débarcadère créent des conflits entre les véhicules et les usagers des modes actifs;
- Le ramassage des ordures et du recyclage pendant les heures d'entrée et de sortie des classes des écoliers représente un enjeu de sécurité.

Selon les citoyens ayant participé aux consultations :

- La circulation véhiculaire est problématique à proximité des établissements scolaires.

8.3.1.4 Objectifs d'intervention

- Réaliser des plans de déplacement scolaire pour l'ensemble des écoles primaires du territoire de Saint-Lambert;
- Développer une signature particulière et uniforme pour l'ensemble des établissements scolaires de Saint-Lambert quant aux parcours actifs vers les écoles (aménagement géométrique, marquage, signalisation) afin que les conducteurs accentuent leur vigilance à la présence d'enfants;
- Poursuivre sur une base annuelle la justification des brigadiers scolaires aux différentes intersections de la ville;
- Réviser le réseau de corridors scolaires;
- Sensibiliser les automobilistes à la prudence à proximité des établissements scolaires;
- Réévaluer la pertinence et la localisation des zones de débarcadères (pour autos et autobus) à proximité des établissements scolaires afin de favoriser la marche et l'utilisation du vélo chez les écoliers;
- Considérer l'interdiction temporaire du stationnement à proximité des écoles au début et à la fin des classes.



LÉGENDE

- CORRIDOR SCOLAIRE
- CORRIDOR SCOLAIRE SANS AMÉNAGEMENT PIÉTONNIER
- BRIGADIER
- ÉCOLE PRIMAIRE
- ÉCOLE SECONDAIRE
- AUTRE ÉTABLISSEMENT
- 1 ÉCOLE PRÉVILLE
- 2 CENTRE DE FORMATION CONTINUE ACCESS
- 3 ÉCOLE ALTERNATIVE
- 4 ÉCOLE RABEAU
- 5 SAINT-LAMBERT ELEMENTARY SCHOOL
- 6 COLLÈGE DUROCHER (PAVILLON SAINT-LAMBERT)
- 7 ÉCOLE DES SAINTS-ANGES
- 8 ÉCOLE REACH
- 9 SAINT-LAMBERT INTERNATIONAL HIGH SCHOOL
- 10 COLLÈGE DUROCHER
- 11 COLLÈGE CHAMPLAIN

SECTEURS

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

SÉCURITÉ AUX ABORDS
DES ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES

Figure 8.2

Source : Ville de Saint-Lambert / Traitement : CIMA+

8.4 Activités de sensibilisation et éducation

8.4.1 DÉFINITION

Les activités de sensibilisation et d'éducation sont définies comme étant des exercices préparatoires qui visent à intéresser le public à une cause particulière.

8.4.2 SITUATION ACTUELLE

COMITÉ DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

- Le comité de gestion des déplacements contribue activement à sécuriser les voies publiques en émettant des avis et des recommandations en matière de sécurité routière sur le territoire de Saint-Lambert.

VILLE DE SAINT-LAMBERT

- En se dotant de la Politique des familles et des aînés 2020-2022⁸² qui inclut un plan d'action, Saint-Lambert affirme son intention de réaliser des gestes concrets avec et pour les familles et les aînés en améliorant notamment leur mobilité;
- En se dotant de la Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Saint-Lambert⁸³, Saint-Lambert vise, entre autres, à promouvoir la conception sans obstacle afin éliminer les barrières physiques et psychologiques aux déplacements pour les citoyens en situation d'handicap. Saint-Lambert 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 2018-2020⁸⁴.

VÉLO QUÉBEC

- En participant au programme « À pied, à vélo, ville active », Saint-Lambert réitère sa volonté de poursuivre la sécurisation des trajets des écoliers.

SPAL

- La campagne de sensibilisation sur les distractions au volant #NonAuxDistractions (photo 8.2) vise à rappeler aux automobilistes que leur attention visuelle, motrice, cognitive et auditive doit être en tout temps dirigée sur la route. Sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, près de deux tiers des accidents causant des dommages corporels légers à mortels sont liés à des distractions;

Photo 8.2 : Campagne #NonAuxDistractions



Source : SPAL

- La campagne « Respectons nos distances » vise à rappeler aux conducteurs de véhicules routiers la distance à respecter pour dépasser un cycliste de façon sécuritaire. Elle incite également les cyclistes et les conducteurs à partager la route de façon harmonieuse;
- Les campagnes « Prudence dans les zones scolaires » et « Attention syndrome porte » (photo 8.3) sont destinées aux écoliers et à leurs parents afin d'assurer la sécurité des usagers aux abords des établissements scolaires et mitiger les problématiques associées aux comportements dangereux de certains usagers.

Photo 8.3 : Campagnes Prudence dans les zones scolaires et Attention « Syndrome porte »



Source : SPAL

- La campagne « Cell ou volant. Choisis. » vise à rappeler les risques associés à l'utilisation d'un cellulaire en conduisant, que ce soit pour texter, naviguer sur le Web, choisir sa musique ou écouter une vidéo;
- Le programme « Troque ton ticket » offre 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. Troque ton ticket vise donc à améliorer le bilan routier, en ciblant la clientèle vulnérable qui est un trio souvent impliqué lors de collisions. Saint-Lambert a l'intention d'étendre le programme afin d'y inclure les piétons.

SAAQ

Les principales campagnes de sensibilisation en cours chapeautées par la SAQ sont :

- La campagne Sécurité des piétons 2019 (photo 8.4) s'adresse aux conducteurs et aux piétons afin de les sensibiliser à l'importance :
 - D'établir un contact visuel aux passages pour piétons;
 - De respecter la priorité des piétons aux passages pour piétons.

⁸² Ville de Saint-Lambert (2020). Politique des familles et des aînés 2020-2022 de la Ville de Saint-Lambert, 19 pages.

Photo 8.4 : Campagne Sécurité des piétons 2019



Source : SAAQ

- La campagne « M’as-tu vu » vise à rappeler :
 - Aux usagers de la route l’importance d’être attentifs à la signalisation et aux arrêts fréquents des autobus scolaires;
 - Aux écoliers de s’assurer d’être vus en tout temps par le conducteur, surtout au moment de traverser la rue, ou de monter à bord ou de descendre d’un autobus.

8.4.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

- Selon le quiz réalisé lors de l’atelier de consultation avec les élèves du Collège Durocher, il a été observé que peu d’entre eux ont une connaissance des campagnes de sensibilisation en cours au Québec et sur le territoire de Saint-Lambert.

8.4.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Organiser des rencontres régulièrement entre la ville de Saint-Lambert et la SPAL afin de partager les principaux problèmes rencontrés sur le réseau routier (automobilistes, piétons et cyclistes) et d’apporter des solutions pour y remédier;
- Poursuivre les démarches amorcées de sensibilisation de la population concernant la sécurité routière;
- Sensibiliser les citoyens sur le CSR et sur les comportements à adopter sur le réseau routier par le biais d’ateliers sur la sécurité, de conférences, de sorties éducatives sur le terrain, etc.;
- Promouvoir sur le terrain le civisme et la courtoisie entre les différents usagers de la rue;
- Sensibiliser tous les types d’usagers à un meilleur partage de la route en concertant les associations de piétons et cyclistes, ainsi que d’autres organisations de citoyens afin d’élargir les contacts avec la population;
- Mettre à jour la Politique famille et aînés 2017-2019 visant, entre autres, à favoriser la mobilité active des aînés et des PMR;
- Sensibiliser la population de la municipalité, notamment les aînés et les PMR à la pratique des modes actifs;
- Sensibiliser les nouveaux arrivants sur la mobilité à Saint-Lambert;
- Privilégier la sensibilisation par les médias sociaux et la télévision pour rejoindre les jeunes.

⁸³ Ville de Saint-Lambert (2015). Politique d’accessibilité universelle de la Ville de Saint-Lambert, 22 pages.

⁸⁴ Ville de Saint-Lambert (2018). Plan d’action en accessibilité universelle 2018-2020, 31 pages.

8.5 Signalisation municipale

8.5.1 DÉFINITION

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. Une uniformité de la signalisation est essentielle afin d’assurer une image harmonieuse.

8.5.2 SITUATION ACTUELLE

- Les infrastructures municipales de la ville de Saint-Lambert sont identifiées selon la même charte graphique (photo 8.5);

Photo 8.5 : Signalisation municipale - Infrastructures



Source : Google Street View (2015, 2019)

- Un manque d’uniformité est observé quant à la signalisation municipale indiquant le trajet pour se rendre à une destination (photo 8.6).

Photo 8.6 : Signalisation municipale - Directions



Source : Google Street View (2015, 2019)

8.5.3 ENJEUX DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET ACTEURS-CLÉS

S.O.

8.5.4 OBJECTIFS D’INTERVENTION

- Réaliser un relevé complet de la signalisation municipale;
- Uniformiser la signalisation municipale.



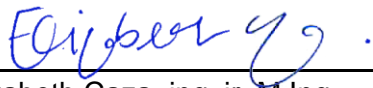
Annexe A
Sondage



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Note technique – Résultats du sondage citoyen

Préparé par :



Élizabeth Caza, ing. jr, M.Ing.
Ingénieure junior de projet
No membre OIQ : 5074650

Validé par :

Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.
Chargée de projet
No membre OIQ : 5010393

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
E01	2020-03-24	Version pour commentaires

Table des matières

1	Mise en contexte	1
2	Portrait démographique	3
3	Portrait des déplacements	9
4	Enjeux de mobilité	25
5	Conclusion	47

Liste des figures

Figure 2-1 :	Genre	3
Figure 2-2 :	Groupes d'âge	4
Figure 2-3 :	Composition des foyers	5
Figure 2-4 :	Secteur de résidence	6
Figure 2-5 :	Occupation	7
Figure 3-1 :	Fréquence des déplacements pour le travail	9
Figure 3-2 :	Fréquence des déplacements pour les études	10
Figure 3-3 :	Fréquence des déplacements pour les loisirs	11
Figure 3-4 :	Fréquence des déplacements pour le magasinage	12
Figure 3-5 :	Durée moyenne des déplacements pour le travail	17
Figure 3-6 :	Durée moyenne des déplacements pour les études	18
Figure 3-7 :	Durée moyenne des déplacements pour les loisirs	19
Figure 3-8 :	Durée moyenne des déplacements pour le magasinage	20
Figure 4-1 :	Degré de confort sur une chaussée partagée	25
Figure 4-2 :	Degré de confort sur une bande cyclable	26
Figure 4-3 :	Degré de confort sur un accotement pavé	27
Figure 4-4 :	Degré de confort sur une piste cyclable sur rue	28
Figure 4-5 :	Degré de confort sur une piste cyclable en site propre	29
Figure 4-6 :	Degré de confort sur un sentier polyvalent	30
Figure 4-7 :	Satisfaction face à des affirmations en lien avec le réseau routier	37
Figure 4-8 :	Taux de motorisation des ménages	40
Figure 4-9 :	Lieux de stationnement des véhicules	41
Figure 4-10 :	Possession de vignette de stationnement	42
Figure 4-11 :	Difficulté à se stationner à proximité du domicile	43
Figure 4-12 :	Satisfaction globale quant aux déplacements depuis et vers le domicile	44

Liste des tableaux

Tableau 2-1 : Genre _____	3
Tableau 2-2 : Groupes d'âge _____	4
Tableau 2-3 : Composition des foyers _____	5
Tableau 2-4 : Secteur de résidence _____	6
Tableau 2-5 : Occupation _____	7
Tableau 3-1 : Fréquence des déplacements pour le travail _____	9
Tableau 3-2 : Fréquence des déplacements pour les études _____	10
Tableau 3-3 : Fréquence des déplacements pour les loisirs _____	11
Tableau 3-4 : Fréquence des déplacements pour le magasinage _____	12
Tableau 3-5 : Principales destinations pour le travail _____	13
Tableau 3-6 : Principales destinations pour les études _____	14
Tableau 3-7 : Principales destinations pour les loisirs _____	15
Tableau 3-8 : Principales destinations pour le magasinage _____	16
Tableau 3-9 : Durée moyenne des déplacements pour le travail _____	17
Tableau 3-10 : Durée moyenne des déplacements pour les études _____	18
Tableau 3-11 : Durée moyenne des déplacements pour les loisirs _____	19
Tableau 3-12 : Durée moyenne des déplacements pour le magasinage _____	20
Tableau 3-13 : Moyens de transport pour se rendre au travail _____	21
Tableau 3-14 : Moyens de transport pour les études _____	21
Tableau 3-15 : Moyens de transport pour les loisirs _____	22
Tableau 3-16 : Moyens de transport pour le magasinage _____	22
Tableau 3-17 : Plateformes de covoiturage _____	23
Tableau 4-1 : Degré de confort sur une chaussée partagée _____	25
Tableau 4-2 : Degré de confort sur une bande cyclable _____	26
Tableau 4-3 : Degré de confort sur un accotement pavé _____	27
Tableau 4-4 : Degré de confort sur une piste cyclable sur rue _____	28
Tableau 4-5 : Degré de confort sur une piste cyclable en site propre _____	29
Tableau 4-6 : Degré de confort sur un sentier polyvalent _____	30
Tableau 4-7 : Satisfaction face à des affirmations en lien avec les modes actifs	31
Tableau 4-8 : Satisfaction face à des affirmations en lien avec le transport collectif _____	35
Tableau 4-9 : Raisons d'utilisation de la voiture _____	36
Tableau 4-10 : Satisfaction face à des affirmations en lien avec le réseau routier	37
Tableau 4-11 : Taux de motorisation des ménages _____	40
Tableau 4-12 : Lieux de stationnement des véhicules _____	41
Tableau 4-13 : Possession de vignette de stationnement _____	42
Tableau 4-14 : Difficulté à se stationner à proximité du domicile _____	43
Tableau 4-15 : Satisfaction globale quant aux déplacements depuis et vers le domicile _____	44

Tableau 4-16 : Priorisation d'enjeux en lien avec les déplacements _____	46
Tableau 5-1 : Transports actifs – Commentaires et recommandations ciblés ____	49
Tableau 5-2 : Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo – Commentaires et recommandations ciblés _____	53
Tableau 5-3 : Réseau routier et stationnement – Commentaires et recommandations ciblés _____	57
Tableau 5-4 : Sécurité et qualité de vie – Commentaires et recommandations ciblés _____	61

1 Mise en contexte

L'élaboration du Plan de mobilité durable (PMD) de Saint-Lambert étant une démarche participative, la Ville a mis en ligne un sondage où les citoyens étaient invités à faire part de leurs habitudes et leurs besoins en matière de déplacements ainsi qu'à identifier les problématiques de mobilité de la ville de Saint-Lambert.

Au total, 294 résidents ont répondu au sondage qui s'est déroulé du 14 février au 1^{er} mars 2020. Ceci correspond à une marge d'erreur de 5,7 %. La marge d'erreur de l'échantillonnage est en fonction du niveau de confiance fixé, de la variance de l'échantillon, de la taille de l'échantillon ainsi que de la taille de la population mère, telle que présentée par l'équation suivante :

$$ME = t * \sqrt{(p(1-p)/n)} * \sqrt{(N-n)/(N-1)}$$

Où :

- **ME** correspond à la marge d'erreur.
- **t** correspond au niveau de confiance. Dans le présent cas, t est supposé à 1,96, soit un niveau de confiance de 95 % (valeur standard).
- **p (1-p)** correspond à la variance de l'échantillon. Dans le présent cas, p est supposé à 0,5, soit l'estimé le plus conservateur.
- **n** correspond à la taille de l'échantillon sondé parmi la population mère. Dans le présent cas, n est de 294.
- **N** correspond à la taille de la population mère. Dans le présent cas, N est de 22 725, soit la population de la ville de Saint-Lambert¹.

¹ MAMH (2019). «Décret de population, Décret de population pour 2020 – Municipalités locales, arrondissements, villages nordiques et territoires non organisés». [<https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/decret-de-population/>] (consulté le 31 janvier 2020).

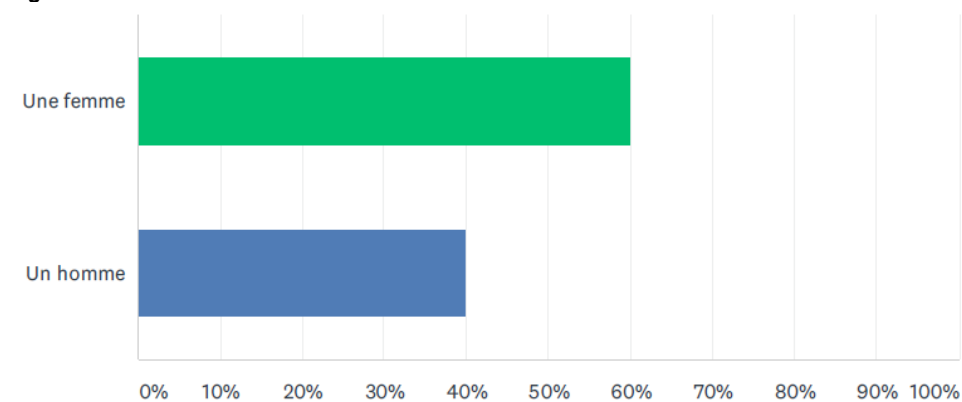
2 Portrait démographique

Section composée de cinq questions posées à l'ensemble des 294 répondants

VOUS ÊTES UNE FEMME OU UN HOMME ?

Globalement, trois répondants sur cinq (60 %) sont des femmes, tandis que deux répondants sur cinq (40 %) sont des hommes.

Figure 2-1 : Genre



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 2-1 : Genre

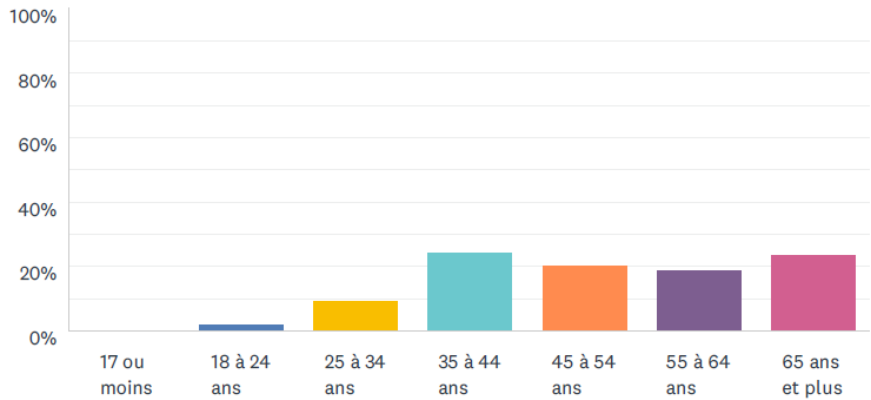
Une femme	60.00%	174
Un homme	40.00%	116
TOTAL		290

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

DE QUEL GROUPE D'ÂGE FAITES-VOUS PARTIE?

Les deux groupes d'âge les plus représentés sont les 35 à 44 ans (24,6 %) et les 65 ans et plus (23,3 %).

Figure 2-2 : Groupes d'âge



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 2-2 : Groupes d'âge

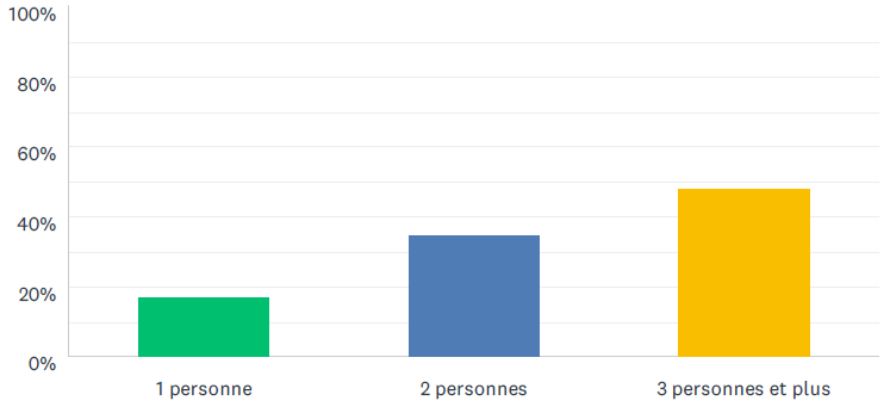
17 ou moins	0.68%	2
18 à 24 ans	2.05%	6
25 à 34 ans	9.59%	28
35 à 44 ans	24.66%	72
45 à 54 ans	20.55%	60
55 à 64 ans	19.18%	56
65 ans et plus	23.29%	68
TOTAL		292

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

COMBIEN DE PERSONNES COMPOSENT VOTRE FOYER ?

Près de la moitié des répondants (47,8 %) font partie d'un foyer composé de trois personnes ou plus.

Figure 2-3 : Composition des foyers



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 2-3 : Composition des foyers

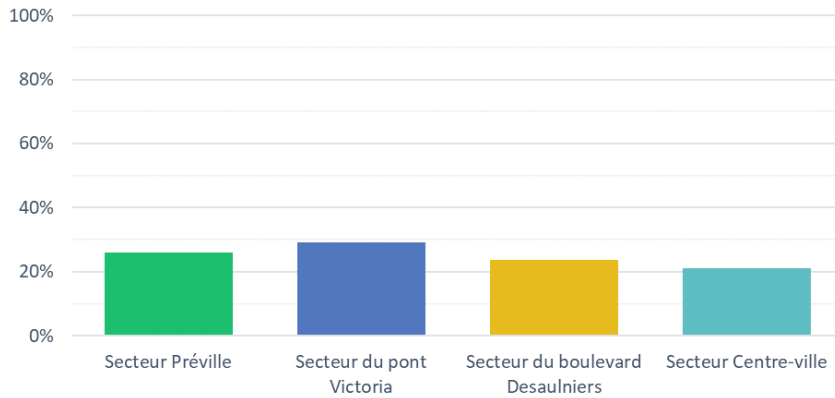
1 personne	17.18%	50
2 personnes	35.05%	102
3 personnes et plus	47.77%	139
TOTAL		291

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

DANS QUEL SECTEUR DE SAINT-LAMBERT HABITEZ-VOUS?

La représentation des résidents des quatre secteurs de Saint-Lambert est plutôt équitable, la part des répondants appartenant à chaque secteur varie de 21,2 % à 29,1 %.

Figure 2-4 : Secteur de résidence



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 2-4 : Secteur de résidence

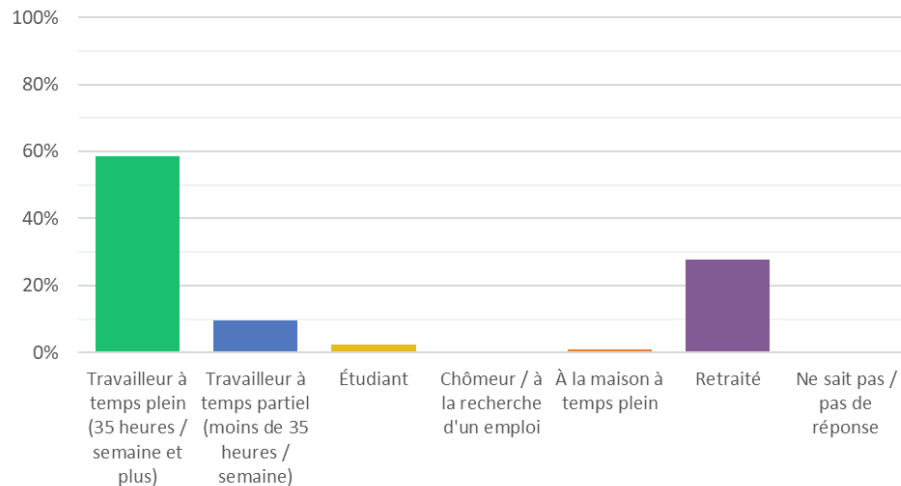
Secteur Préville	26.03%	76
Secteur du pont Victoria	29.11%	85
Secteur du boulevard Desaulniers	23.63%	69
Secteur centre-ville	21.23%	62
TOTAL		292

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST VOTRE OCCUPATION?

Plus de la moitié (58,7 %) des répondants sont des travailleurs à temps plein, tandis que plus du quart (27,7 %) sont des retraités.

Figure 2-5 : Occupation



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 2-5 : Occupation

Travailleur à temps plein (35 heures / semaine et plus)	58.56%	171
Travailleur à temps partiel (moins de 35 heures / semaine)	9.59%	28
Étudiant	2.40%	7
Chômeur / à la recherche d'un emploi	0.34%	1
À la maison à temps plein	1.03%	3
Retraité	27.74%	81
Ne sait pas / pas de réponse	0.34%	1
TOTAL		292

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

3

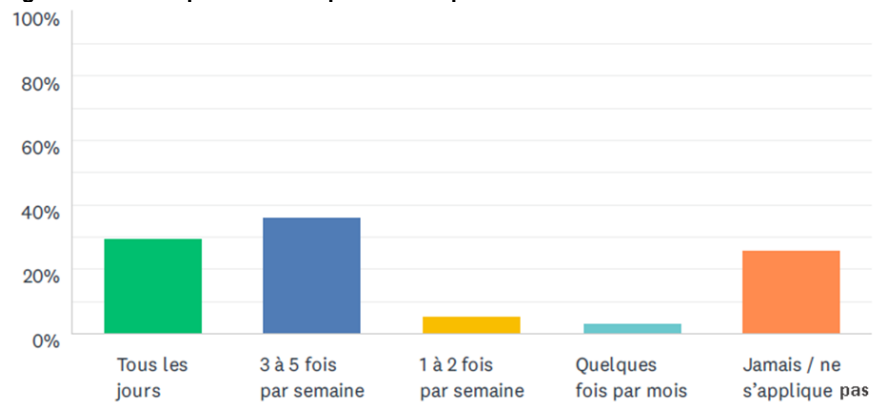
Portrait des déplacements

Section composée de 17 questions posées à l'ensemble des 294 répondants

QUELLE EST LA FRÉQUENCE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR VOTRE TRAVAIL ?

La majorité (65,5 %) des répondants travaillent minimalement 3 fois par semaine, tandis que plus du quart (26,1 %) ne se déplace jamais pour ce motif.

Figure 3-1 : Fréquence des déplacements pour le travail



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-1 : Fréquence des déplacements pour le travail

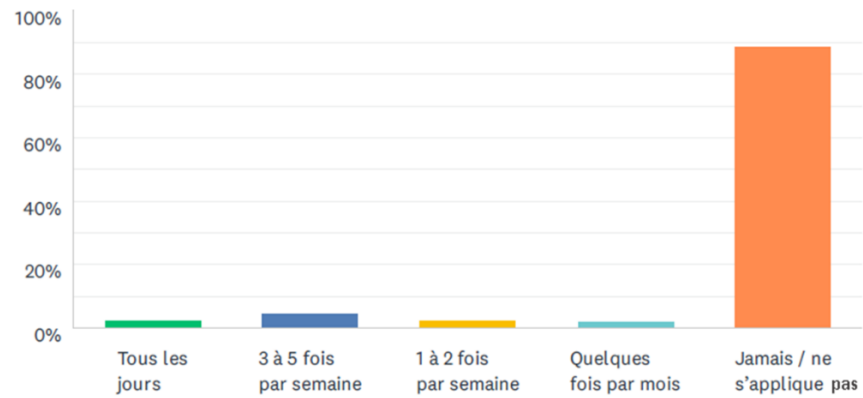
Tous les jours	29.62%	85
3 à 5 fois par semaine	35.89%	103
1 à 2 fois par semaine	5.57%	16
Quelques fois par mois	2.79%	8
Jamais / ne s'applique pas	26.13%	75
TOTAL		287

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA FRÉQUENCE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR VOS ÉTUDES?

La grande majorité (89,0 %) des répondants ne se déplacent jamais pour ce motif, tandis que 6,7 % le font trois fois ou plus par semaine.

Figure 3-2 : Fréquence des déplacements pour les études



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-2 : Fréquence des déplacements pour les études

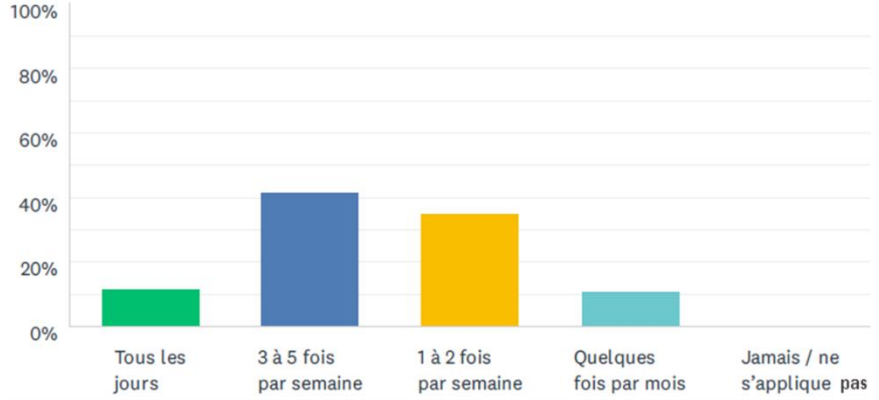
Tous les jours	2.48%	7
3 à 5 fois par semaine	4.26%	12
1 à 2 fois par semaine	2.48%	7
Quelques fois par mois	1.77%	5
Jamais / ne s'applique pas	89.01%	251
TOTAL		282

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA FRÉQUENCE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR VOS LOISIRS?

Plus du trois quarts (76,6 %) des répondants se déplacent entre 1 à 5 fois par semaine pour leurs loisirs.

Figure 3-3 : Fréquence des déplacements pour les loisirs



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-3 : Fréquence des déplacements pour les loisirs

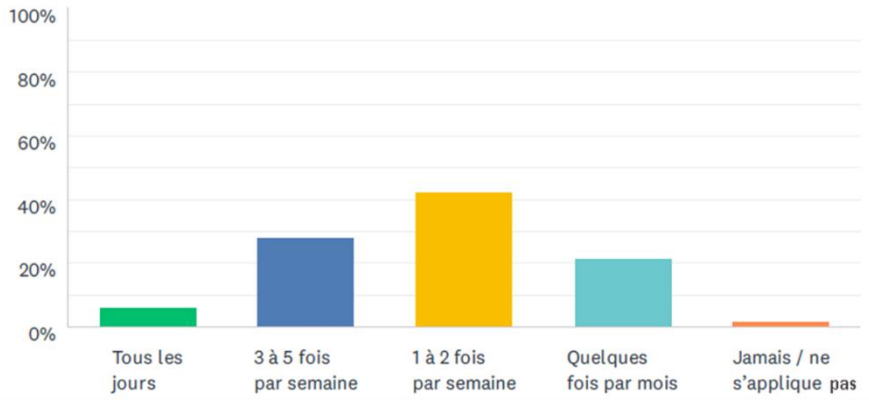
Tous les jours	11.72%	34
3 à 5 fois par semaine	41.72%	121
1 à 2 fois par semaine	34.83%	101
Quelques fois par mois	11.03%	32
Jamais / ne s'applique pas	0.69%	2
TOTAL		290

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA FRÉQUENCE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR MAGASINER ?

Plus de deux répondants sur cinq (42,5 %) se déplacent une à deux fois par semaine pour magasiner.

Figure 3-4 : Fréquence des déplacements pour le magasinage



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-4 : Fréquence des déplacements pour le magasinage

Tous les jours	6.16%	18
3 à 5 fois par semaine	28.08%	82
1 à 2 fois par semaine	42.47%	124
Quelques fois par mois	21.58%	63
Jamais / ne s'applique pas	1.71%	5
TOTAL		292

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST VOTRE DESTINATION PRINCIPALE POUR VOTRE TRAVAIL ?

Plus de deux répondants sur cinq (42,0 %) se destinent principalement à Montréal Centre pour leur travail.

Tableau 3-5 : Principales destinations pour le travail

Saint-Lambert	8.04%	23
Longueuil	8.74%	25
Greenfield Park	1.40%	4
Saint-Hubert	1.40%	4
Brossard	1.05%	3
Boucherville	0.35%	1
Saint-Bruno-de-Montarville	1.40%	4
Rousillon	0.35%	1
Haut-Richelieu	1.05%	3
Vallée-du-Richelieu	0.00%	0
Montréal Ouest	2.80%	8
Montréal Centre	41.96%	120
Montréal Est	0.70%	2
Autres	3.50%	10
Ne s'applique pas	27.27%	78
TOTAL		286

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST VOTRE DESTINATION PRINCIPALE POUR VOS ÉTUDES?

Aucune réponse ne s'applique pour la grande majorité (87,9 %) des répondants, tandis que Montréal Centre représente la destination principale des répondants pour le motif étude (5,0 %).

Tableau 3-6 : Principales destinations pour les études

Saint-Lambert	2.14%	6
Longueuil	2.14%	6
Greenfield Park	1.07%	3
Saint-Hubert	0.00%	0
Brossard	0.71%	2
Boucherville	0.00%	0
Saint-Bruno-de-Montarville	0.00%	0
Rousillon	0.00%	0
Haut-Richelieu	0.00%	0
Vallée-du-Richelieu	0.00%	0
Montréal Ouest	0.71%	2
Montréal Centre	4.98%	14
Montréal Est	0.00%	0
Autres	0.36%	1
Ne s'applique pas	87.90%	247
TOTAL		281

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLES SONT VOS DESTINATIONS PRINCIPALES POUR VOS LOISIRS?

Près des deux tiers (64,3 %) des répondants ont cité Saint-Lambert comme l'une de leurs destinations principales pour leurs loisirs, tandis que Montréal Centre et Longueuil ont respectivement été citées par 36,4 % et 34,4 % des répondants.

Tableau 3-7 : Principales destinations pour les loisirs

Saint-Lambert	64.26%	187
Longueuil	34.36%	100
Greenfield Park	14.09%	41
Saint-Hubert	5.50%	16
Brossard	27.84%	81
Boucherville	7.90%	23
Saint-Bruno-de-Montarville	23.71%	69
Rousillon	3.09%	9
Haut-Richelieu	3.09%	9
Vallée-du-Richelieu	2.75%	8
Montréal Ouest	6.87%	20
Montréal Centre	36.43%	106
Montréal Est	5.84%	17
Autres	16.49%	48
Ne s'applique pas	1.37%	4
Total Respondents: 291		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLES SONT VOS DESTINATIONS PRINCIPALES POUR MAGASINER ?

Les deux destinations principales ciblées par les répondants du sondage pour magasiner sont Saint-Lambert (72,3 %) et Brossard (70,9 %), suivie de Saint-Bruno-de-Montarville (36,3 %).

Tableau 3-8 : Principales destinations pour le magasinage

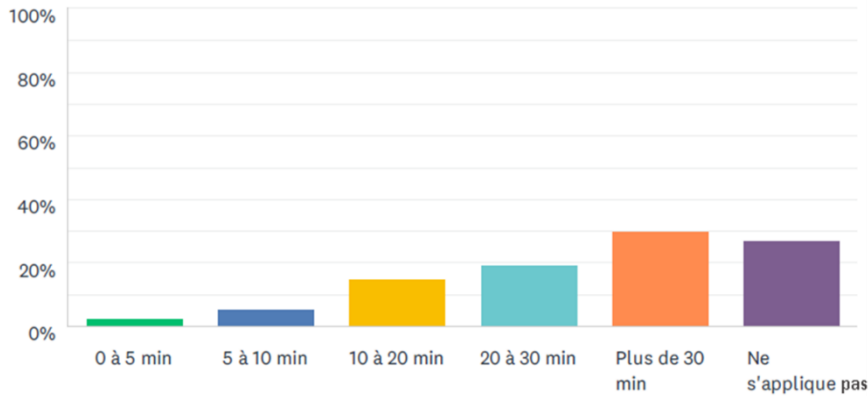
Saint-Lambert	72.26%	211
Longueuil	31.16%	91
Greenfield Park	30.82%	90
Saint-Hubert	12.33%	36
Brossard	70.89%	207
Boucherville	9.25%	27
Saint-Bruno-de-Montarville	36.30%	106
Rousillon	0.34%	1
Haut-Richelieu	1.03%	3
Vallée-du-Richelieu	1.03%	3
Montréal Ouest	3.08%	9
Montréal Centre	29.11%	85
Montréal Est	1.71%	5
Autres	4.79%	14
Ne s'applique pas	1.71%	5
Total Respondents: 292		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA DURÉE MOYENNE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR VOTRE TRAVAIL?

Près du tiers des répondants (29,9 %) effectuent un déplacement moyen de plus de 30 minutes pour se rendre au travail.

Figure 3-5 : Durée moyenne des déplacements pour le travail



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-9 : Durée moyenne des déplacements pour le travail

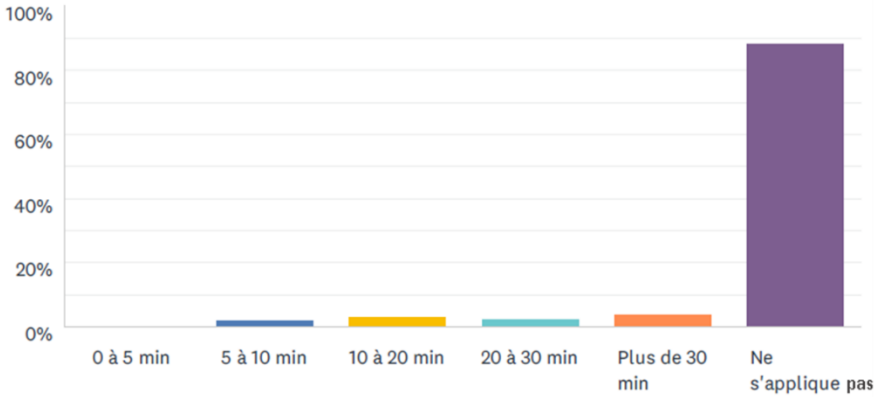
0 à 5 min	2.46%	7
5 à 10 min	5.63%	16
10 à 20 min	15.14%	43
20 à 30 min	19.72%	56
Plus de 30 min	29.93%	85
Ne s'applique pas	27.11%	77
TOTAL		284

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA DURÉE MOYENNE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR VOS ÉTUDES?

Bien que la question ne s’applique pas à la grande majorité (88,3 %) des répondants, la durée moyenne des déplacements pour le motif étude varie grandement entre 5 et 30 minutes en fonction des répondants pour qui la question s’applique.

Figure 3-6 : Durée moyenne des déplacements pour les études



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-10 :Durée moyenne des déplacements pour les études

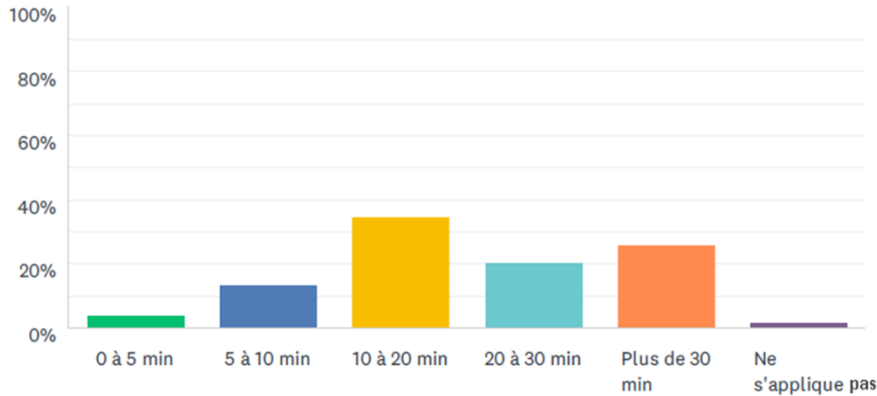
0 à 5 min	0.35%	1
5 à 10 min	1.77%	5
10 à 20 min	3.18%	9
20 à 30 min	2.47%	7
Plus de 30 min	3.89%	11
Ne s'applique pas	88.34%	250
TOTAL		283

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA DURÉE MOYENNE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR VOS LOISIRS?

Une durée moyenne de 10 à 20 minutes est associée aux déplacements pour les loisirs de plus du tiers (34,4 %) des répondants.

Figure 3-7 : Durée moyenne des déplacements pour les loisirs



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-11 :Durée moyenne des déplacements pour les loisirs

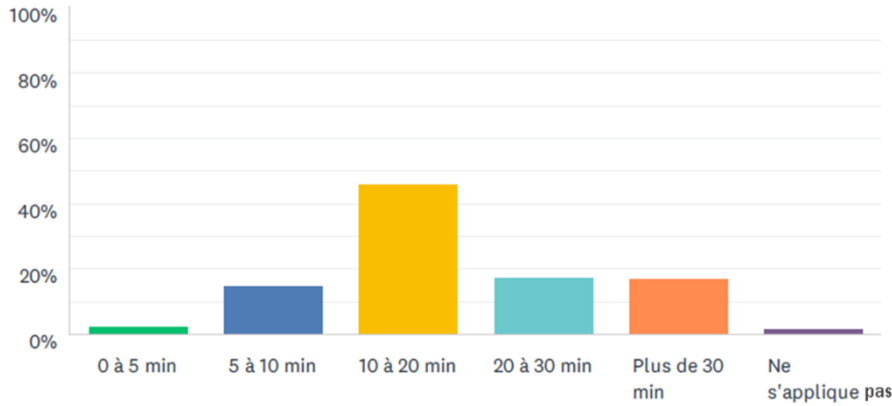
0 à 5 min	4.12%	12
5 à 10 min	13.40%	39
10 à 20 min	34.36%	100
20 à 30 min	20.27%	59
Plus de 30 min	26.12%	76
Ne s'applique pas	1.72%	5
TOTAL		291

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELLE EST LA DURÉE MOYENNE DE VOS DÉPLACEMENTS POUR MAGASINER ?

Une durée moyenne de 10 à 20 minutes est associée aux déplacements pour le motif magasinage de près de la moitié (46,1 %) des répondants.

Figure 3-8 : Durée moyenne des déplacements pour le magasinage



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 3-12 :Durée moyenne des déplacements pour le magasinage

0 à 5 min	2.41%	7
5 à 10 min	15.12%	44
10 à 20 min	46.05%	134
20 à 30 min	17.53%	51
Plus de 30 min	17.18%	50
Ne s'applique pas	1.72%	5
TOTAL		291

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELS SONT LES PRINCIPAUX MOYENS DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ POUR VOUS RENDRE À VOTRE TRAVAIL?

Plus de deux répondants sur cinq (41,8 %) utilisent exclusivement ou en partie le transport en commun pour se rendre au travail, tandis que 38,7 % utilisent la voiture en solo.

Tableau 3-13 : Moyens de transport pour se rendre au travail

Voiture en solo	38.68%	111
Covoiturage	7.32%	21
Transport en commun (bus, train de banlieue, métro)	41.81%	120
Vélo / trottinette	17.07%	49
Marche	12.89%	37
Voiture en libre-service	0.00%	0
Taxi	1.05%	3
Ne s'applique pas	26.13%	75
Total Respondents: 287		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELS SONT LES PRINCIPAUX MOYENS DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ POUR VOUS RENDRE À VOTRE ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE?

Tandis que la question ne s'applique pas à la grande majorité (88,4 %), 7,8 % des répondants utilisent exclusivement ou en partie le transport en commun pour se rendre à leur établissement scolaire.

Tableau 3-14 : Moyens de transport pour les études

Voiture en solo	4.23%	12
Covoiturage	1.41%	4
Transport en commun (bus, train de banlieue, métro)	7.75%	22
Vélo / trottinette	1.41%	4
Marche	3.17%	9
Voiture en libre-service	0.35%	1
Taxi	0.00%	0
Ne s'applique pas	88.38%	251
Total Respondents: 284		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELS SONT LES PRINCIPAUX MOYENS DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ POUR VOUS RENDRE À VOS LOISIRS?

Les trois quarts (75,3 %) des répondants ont cité la voiture en solo comme l'un des principaux moyens de transport qu'ils utilisent pour se rendre à leurs loisirs. La marche est le second mode de transport le plus cité, soit par 36,3 % des répondants.

Tableau 3-15 : Moyens de transport pour les loisirs

Voiture en solo	75.34%	220
Covoiturage	18.49%	54
Transport en commun (bus, train de banlieue, métro)	24.32%	71
Vélo/Trottinette	18.84%	55
Marche	36.30%	106
Voiture en libre-service	0.68%	2
Taxi	2.74%	8
Ne s'applique pas	1.03%	3
Total Respondents: 292		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUELS SONT LES PRINCIPAUX MOYENS DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ LORS DE VOTRE MAGASINAGE?

La grande majorité (84,9 %) des répondants ont cité la voiture en solo comme l'un des principaux moyens de transport qu'ils utilisent lors de leur magasinage. La marche est le second mode de transport le plus cité comme mode de déplacement par 31,2 % des répondants.

Tableau 3-16 : Moyens de transport pour le magasinage

Voiture en solo	84.93%	248
Covoiturage	12.33%	36
Transport en commun (bus, train de banlieue, métro)	18.15%	53
Vélo / trottinette	12.67%	37
Marche	31.16%	91
Voiture en libre-service	0.34%	1
Taxi	0.68%	2
Ne s'applique pas	1.03%	3
Total Respondents: 292		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

SI VOUS FAITES DU COVOITURAGE, QUELLE(S) PLATEFORME(S) UTILISEZ-VOUS?

La majorité (70,2 %) des répondants ont indiqué ne pas faire de covoiturage, tandis que plus du quart (27,5 %) des répondants stipulent ne pas utiliser de plateforme pour gérer leurs déplacements en covoiturage.

Tableau 3-17 : Plateformes de covoiturage

Je ne fais pas de covoiturage	70.20%	179
Je n'utilise pas de plateforme	27.45%	70
Site de covoiturage d'EXO	0.00%	0
Netlift	0.78%	2
Covoiturage.ca	0.78%	2
Seatsplanet	0.39%	1
OuiHop	0.78%	2
Autre	2.75%	7
Total Respondents: 255		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

4 Enjeux de mobilité

Section composée de 22 questions posées à l'ensemble des 294 répondants

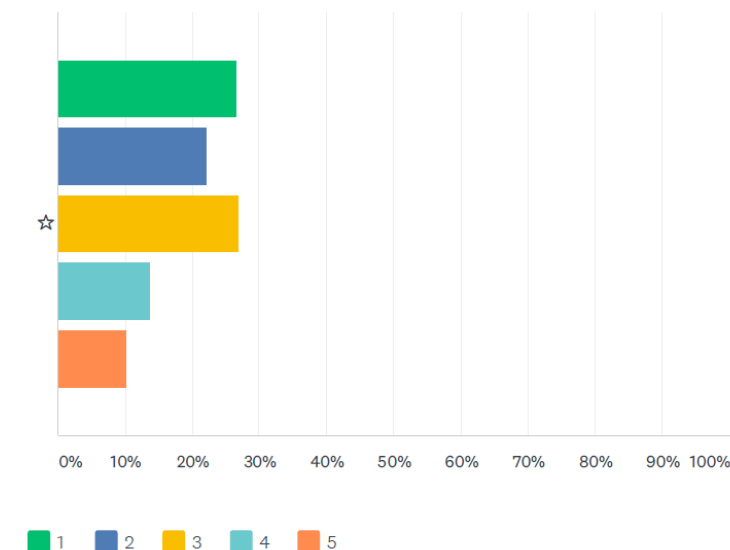
À VÉLO, ÊTES-VOUS À L'AISE DE CIRCULER SUR DES CHAUSSÉES PARTAGÉES?

Plus des trois quarts (75,9 %) des répondants ont attribué une note appréciative variant de 1 à 3 étoiles à la chaussée désignée, pour une note moyenne de 2,6 étoiles pour ce type d'aménagement cyclable.

Figure 4-1 : Degré de confort sur une chaussée partagée



Source : VéloSympathique



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-1 : Degré de confort sur une chaussée partagée

	1	2	3	4	5	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
☆	26.64%	22.26%	27.01%	13.87%	10.22%	274	2.59
	73	61	74	38	28		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

À VÉLO, ÊTES-VOUS À L'aise de circuler sur des bandes cyclables?

La grande majorité (83,5 %) des répondants ont attribué une note appréciative variant de 3 à 5 étoiles aux bandes cyclables, pour une note moyenne de 3,7 étoiles pour ce type d'aménagement cyclable.

Figure 4-2 : Degré de confort sur une bande cyclable

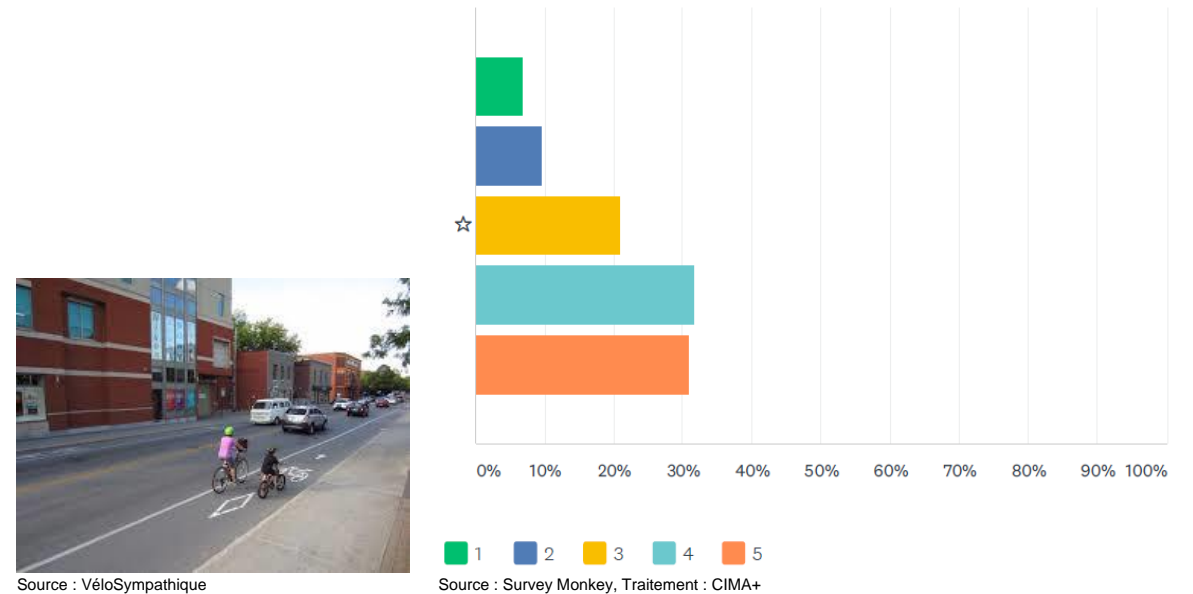


Tableau 4-2 : Degré de confort sur une bande cyclable

	1	2	3	4	5	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
☆	6.99% 19	9.56% 26	20.96% 57	31.62% 86	30.88% 84	272	3.70

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

À VÉLO, ÊTES-VOUS À L'aise de circuler sur des accotements pavés?

Les trois quarts (75,1 %) des répondants ont attribué une note appréciative variant de 1 à 3 étoiles aux accotements pavés, pour une note moyenne de 2,5 étoiles pour ce type d'aménagement cyclable.

Figure 4-3 : Degré de confort sur un accotement pavé

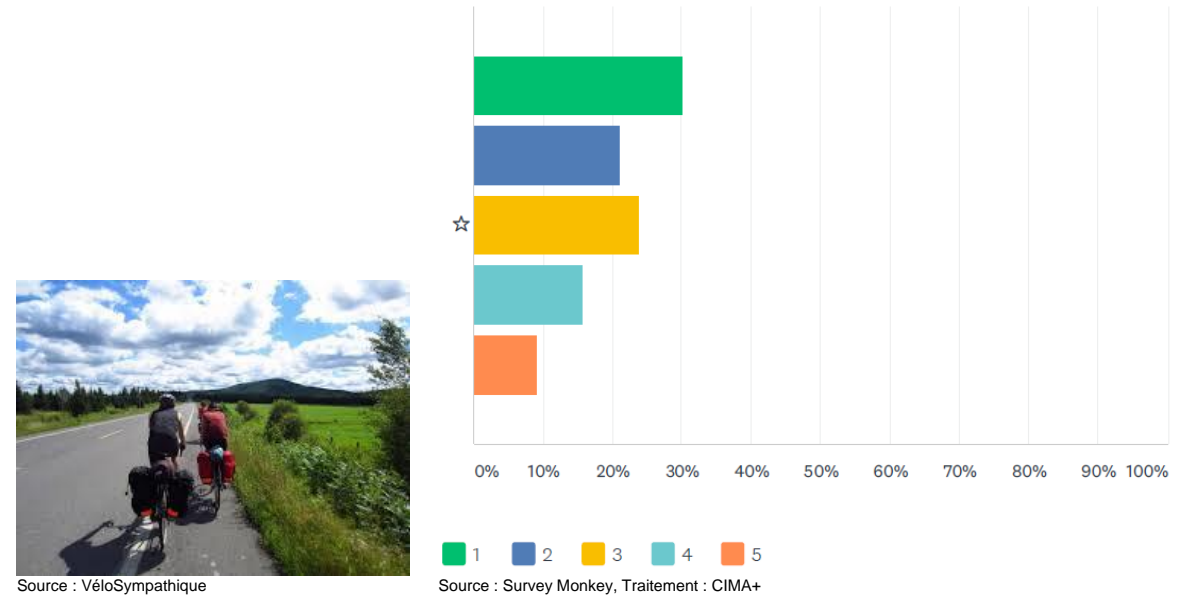


Tableau 4-3 : Degré de confort sur un accotement pavé

	1	2	3	4	5	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
☆	30.11% 81	21.19% 57	23.79% 64	15.61% 42	9.29% 25	269	2.53

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

À VÉLO, ÊTES-VOUS À L'aise de circuler sur des pistes cyclables sur rue?

La grande majorité (87,0 %) des répondants ont attribué une note appréciative variant de 3 à 5 étoiles à la piste cyclable sur rue, pour une note moyenne de 3,9 étoiles pour ce type d'aménagement cyclable.

Figure 4-4 : Degré de confort sur une piste cyclable sur rue

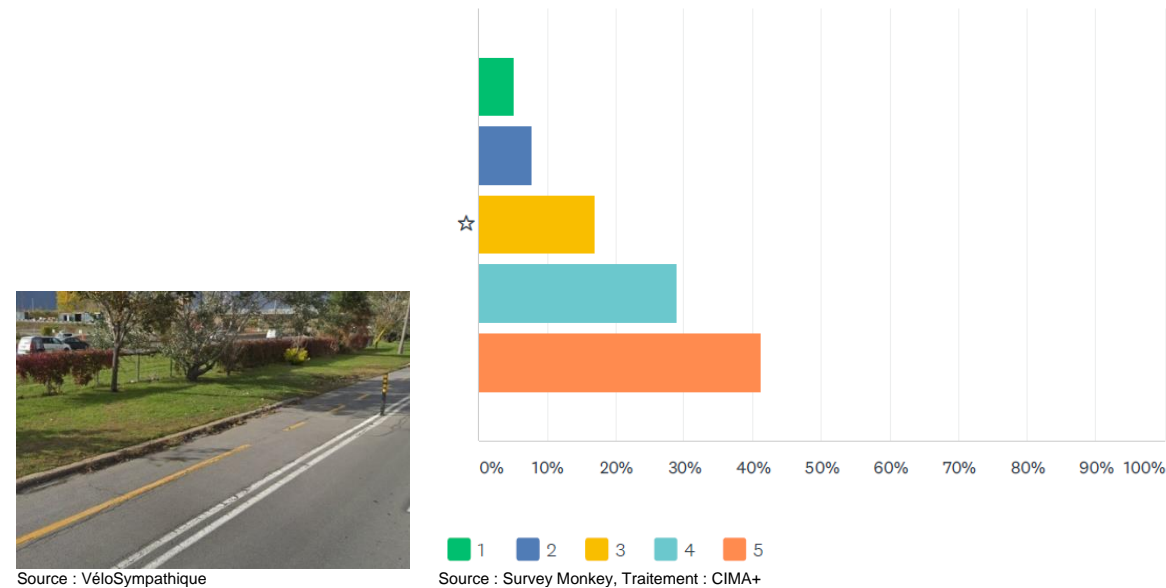


Tableau 4-4 : Degré de confort sur une piste cyclable sur rue

	1	2	3	4	5	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
☆	5.19% 14	7.78% 21	17.04% 46	28.89% 78	41.11% 111	270	3.93

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

À VÉLO, ÊTES-VOUS À L’AISE DE CIRCULER SUR DES PISTES CYCLABLES EN SITE PROPRE?

Les trois quarts (75,0 %) des répondants ont attribué une note appréciative de 5 étoiles à la piste cyclable en site propre, pour une note moyenne de 4,6 étoiles pour ce type d’aménagement cyclable. Il est à noter que la piste cyclable en site propre a reçu la note appréciative moyenne la plus élevée de tous les aménagements proposés.

Figure 4-5 : Degré de confort sur une piste cyclable en site propre

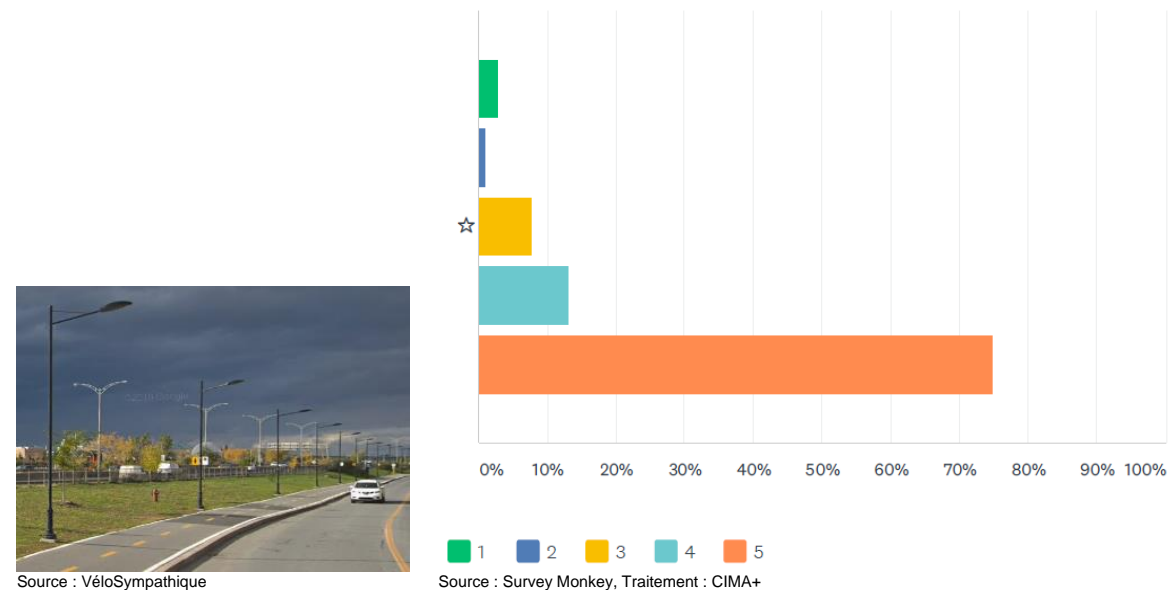


Tableau 4-5 : Degré de confort sur une piste cyclable en site propre

	1	2	3	4	5	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
☆	2.94%	1.10%	7.72%	13.24%	75.00%		
	8	3	21	36	204	272	4.56

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

À VÉLO, ÊTES-VOUS À L'aise de circuler sur des sentiers polyvalents?

La grande majorité (88,1 %) des répondants ont attribué une note appréciative variant de 3 à 5 étoiles aux sentiers polyvalents, pour une note moyenne de 3,9 étoiles.

Figure 4-6 : Degré de confort sur un sentier polyvalent

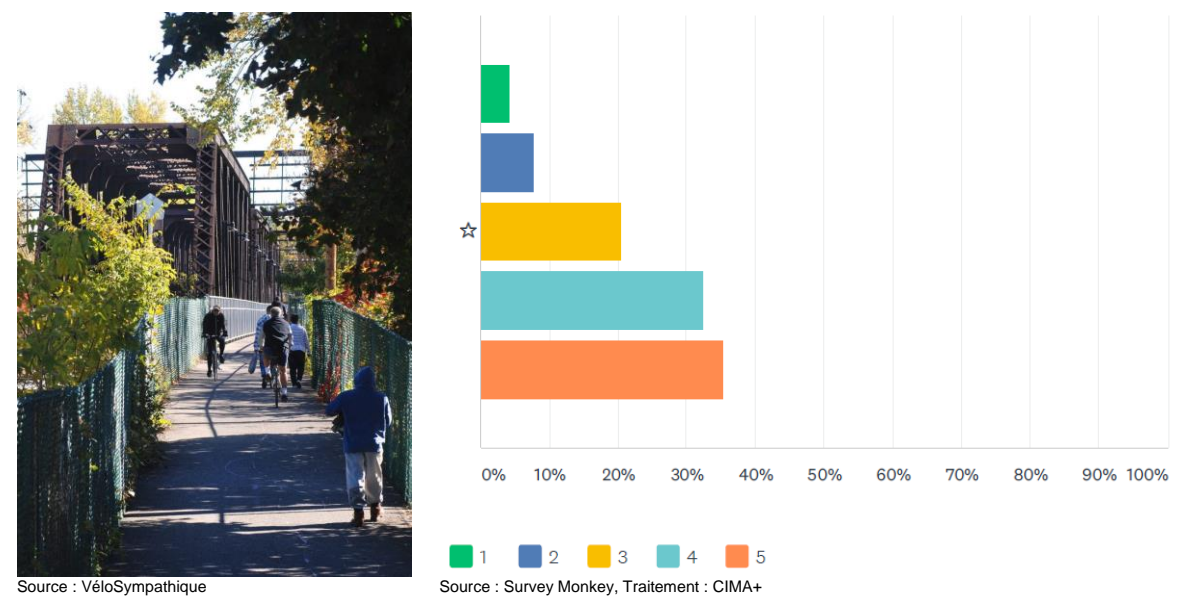


Tableau 4-6 : Degré de confort sur un sentier polyvalent

	1	2	3	4	5	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
☆	4.09%	7.81%	20.45%	32.34%	35.32%	269	3.87
	11	21	55	87	95		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUEL EST VOTRE NIVEAU DE SATISFACTION FACE AUX AFFIRMATIONS SUIVANTES?

Globalement :

- La grande majorité (80,4 %) des répondants ont indiqué qu'il y a suffisamment de trottoirs à Saint-Lambert et que ces aménagements leur permettent de se déplacer efficacement à pied;
- La grande majorité (79,0 %) des répondants ont indiqué se sentir en sécurité lorsqu'ils circulent à pied à Saint-Lambert;
- Les répondants sont partagés (48,7 % favorables, 51,3 % défavorable) quant au fait qu'il y a suffisamment de liens cyclables à Saint-Lambert et que ces aménagements leur permettent de se déplacer efficacement à vélo;
- La majorité (62,0 %) des répondants ont indiqué se sentir en sécurité lorsqu'ils circulent à vélo à Saint-Lambert;
- Les répondants sont partagés (54,5 % favorables, 45,5 % défavorable) quant au fait que les voies piétonnes et cyclables sont suffisamment bien éclairées de soir et de nuit à Saint-Lambert;
- La grande majorité (82,1 %) des répondants ont indiqué que le mobilier urbain est en bon état et en quantité suffisante vers les différents lieux névralgiques de Saint-Lambert.

Tableau 4-7 : Satisfaction face à des affirmations en lien avec les modes actifs

	TRÈS EN ACCORD	EN ACCORD	EN DÉSACCORD	TRÈS EN DÉSACCORD	TOTAL
Il y a suffisamment de trottoirs dans ma ville et ceux-ci me permettent de me déplacer efficacement à pied.	40.34% 117	40.00% 116	13.79% 40	5.86% 17	290
En tant que piéton, je me sens en sécurité lorsque je circule dans ma ville.	36.08% 105	42.96% 125	13.75% 40	7.22% 21	291
Il y a suffisamment de liens cyclables dans ma ville et ceux-ci me permettent de me déplacer efficacement à vélo.	11.81% 32	36.90% 100	38.75% 105	12.55% 34	271
Les supports à vélo sont en quantité suffisante dans ma ville.	8.71% 23	40.53% 107	39.77% 105	10.98% 29	264
En tant que cycliste, je me sens en sécurité lorsque je circule à Saint-Lambert.	16.92% 45	45.11% 120	27.07% 72	10.90% 29	266
Les voies piétonnes et cyclables sont suffisamment bien éclairées de soir et de nuit pour mes déplacements à Saint-Lambert.	11.19% 31	43.32% 120	36.10% 100	9.39% 26	277
Le mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.) est en bon état et en quantité suffisante vers les différents lieux névralgiques de Saint-Lambert.	19.31% 56	62.76% 182	16.55% 48	1.38% 4	290

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

IDENTIFIEZ 3 ENDROITS QUE VOUS JUGEZ AGRÉABLES, EN TANT QUE PIÉTON OU CYCLISTE, À SAINT-LAMBERT.

Globalement, les endroits ciblés comme étant les plus agréables à Saint-Lambert, en tant que piéton ou cycliste, sont les suivants :

- La rue Riverside, notamment dû par la présence d'aménagements pour modes actifs séparés des automobilistes;
- Le centre-ville, particulièrement l'avenue Victoria est agréable pour les piétons (trottoirs larges, commerces, ambiance, mobilier urbain, etc.);
- Le parc de la Coulée-Verte;
- Le boulevard Simard, notamment dû la présence d'aménagements pour modes actifs séparés des automobilistes;
- Le parc de la Voie maritime;
- Le secteur Préville;
- La piste cyclable longeant la voie maritime et la R-132;
- Le boulevard Queen;
- La rue Green.

IDENTIFIEZ 3 ENDROITS QUE VOUS JUGEZ PROBLÉMATIQUES, EN TANT QUE PIÉTON OU CYCLISTE, À SAINT-LAMBERT.

Globalement, les endroits ciblés comme étant les plus problématiques à Saint-Lambert, en tant que piéton ou cycliste, sont les suivants :

- La rue Victoria dans son ensemble en tant que cycliste, mais particulièrement au niveau des intersections suivantes (piétons et cyclistes) :
 - La rue Green et la rue Elm;
 - Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112);
 - La rue du Prince-Arthur;
 - L'avenue Edison et la rue Upper Edison;
 - L'avenue Saint-Denis et la rue Horsfall;
 - Le boulevard Simard;
 - Le boulevard Churchill;
 - Les rues Webster et Woodstock.
- Le carrefour giratoire à l'intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard;
- Le boulevard Desaulniers dans son ensemble, mais particulièrement à l'intersection avec l'avenue Notre-Dame;
- Les viaducs au niveau de l'avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur;
- La rue Logan;
- La rue Green;
- L'axe du chemin Tiffin et de la rue Saint-Georges;
- Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112) dans son ensemble, mais particulièrement les intersections de cet axe routier avec le boulevard Queen et la rue du Prince-Arthur;
- L'avenue Notre-Dame dans son ensemble, mais particulièrement aux intersections avec le boulevard Desaulniers et la rue Riverside.

IDENTIFIEZ 3 ENDROITS OÙ IL SERAIT OPPORTUN D'AMÉNAGER DES SUPPORTS À VÉLO OU D'EN AJOUTER.

Globalement, les endroits ciblés comme étant les plus opportuns pour l'aménagement ou l'ajout de supports à vélo sont les suivants :

- La rue Victoria dans son ensemble. Les sites suivants sont toutefois ressortis :
 - Le centre-ville, à proximité des commerces;
 - Le secteur commercial au niveau du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112).
- Le centre-ville dans une optique plus large que l'avenue Victoria;
- L'ensemble des parcs, notamment le Parc de la Voie Maritime (piscine, terrain artificiel, etc.), le parc Alexandra (piscine), le parc Prévile (terrains de tennis et de pickleball), le parc du Village, le parc Gordon et le parc de la Gare;
- Les édifices municipaux, notamment la bibliothèque, le Centre des loisirs, l'Hôtel de Ville et le Centre multifonctionnel;
- Les écoles;
- Le secteur de la gare, notamment la gare de train en soi, le CPE Mouillepie, le parc de la Gare et l'intersection de l'avenue Victoria et de la rue Horsfall;
- Le secteur de la bibliothèque : la bibliothèque en soi, le parc Mercille et le Centre multifonctionnel.

Cette question a aussi permis d'identifier l'intérêt des répondants face à une potentielle offre en vélo libre-service.

QUEL EST VOTRE NIVEAU DE SATISFACTION FACE AUX AFFIRMATIONS SUIVANTES?

Globalement, en excluant les répondants auxquels les affirmations ne s'appliquent pas :

- La majorité (67,3 %) des répondants ont indiqué que la desserte de transport collectif de Saint-Lambert leur permet de se rendre aisément à destination;
- La majorité (60,2 %) des répondants ont indiqué qu'ils peuvent se rendre aisément à la gare de train de banlieue de Saint-Lambert en utilisant l'autobus;
- La majorité (70,1 %) des répondants ont indiqué que le mobilier urbain disposé aux arrêts d'autobus qu'ils utilisent est adéquat et convivial;
- La majorité (66,0 %) des répondants ont indiqué que le mobilier urbain disposé à la gare de train qu'ils utilisent est adéquat et convivial.

Tableau 4-8 : Satisfaction face à des affirmations en lien avec le transport collectif

	TRÈS EN ACCORD	EN ACCORD	EN DÉSACCORD	TRÈS EN DÉSACCORD	NON APPLICABLE / JE N'UTILISE PAS CE MODE	TOTAL
La desserte en transport collectif (autobus et train de banlieue) de Saint-Lambert me permet de me rendre aisément à destination.	18.66% 53	37.32% 106	20.77% 59	6.34% 18	16.90% 48	284
Je peux me rendre aisément à la gare de train de banlieue de Saint-Lambert en utilisant l'autobus.	15.52% 43	20.58% 57	13.36% 37	10.47% 29	40.07% 111	277
Le mobilier urbain disposé aux arrêts d'autobus (abribus, bancs, panneau d'indication et autres) que j'utilise est adéquat et convivial.	14.03% 39	42.45% 118	19.78% 55	4.32% 12	19.42% 54	278
Le mobilier urbain disposé à la gare de train (abri, bancs, panneau d'indication et autres) que j'utilise est adéquat et convivial.	8.79% 24	30.40% 83	15.38% 42	4.76% 13	40.66% 111	273

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

POUR QUELLES RAISONS UTILISEZ-VOUS UNE VOITURE DANS VOS DÉPLACEMENTS ?

La majorité (54,1 %) des répondants utilisent la voiture parce qu'il s'agit d'une façon plus rapide de se déplacer comparativement aux autres modes de transport, tandis que :

- 29,8 % ont répondu faire les courses après le travail;
- 27,2 % ont répondu avoir un horaire irrégulier ou variable.

Tableau 4-9 : Raisons d'utilisation de la voiture

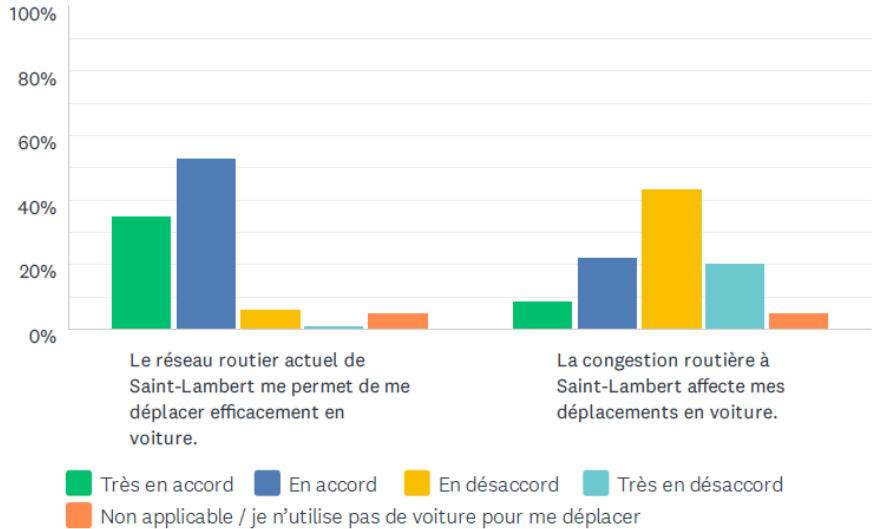
Je dois conduire les enfants à l'école ou à la garderie.	21.51%	60
Je dois me déplacer pour des motifs professionnels durant les heures de bureau.	24.01%	67
Je dois me déplacer pour des motifs personnels durant les heures de bureau (ex. : lunch à l'extérieur du bureau).	11.83%	33
Je dois amener un membre de ma famille à son lieu de travail ou d'études.	10.04%	28
Je dois transporter du matériel, des documents, etc.	21.51%	60
Je fais les courses après le travail.	29.75%	83
Je m'arrête pour voir des amis ou ma famille.	16.49%	46
Mon domicile est mal desservi par le transport en commun.	12.90%	36
Mon lieu de travail est mal desservi par le transport en commun.	11.47%	32
J'ai un horaire irrégulier ou variable.	27.24%	76
Je fais souvent du temps supplémentaire.	11.47%	32
Il n'y a personne avec qui je pourrais faire du covoiturage.	13.62%	38
La voiture est une façon plus rapide de se déplacer comparativement aux autres modes de transport.	54.12%	151
Il n'y a pas suffisamment de voies cyclables pour me déplacer à vélo.	13.62%	38
Il n'y a pas suffisamment d'aménagements sécuritaires pour piétons (trottoirs, etc.) pour me déplacer à pied.	6.09%	17
Non applicable / je n'utilise pas de voiture pour me déplacer.	8.96%	25
Total Respondents: 279		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUEL EST VOTRE NIVEAU DE SATISFACTION FACE AUX AFFIRMATIONS SUIVANTES?

La grande majorité (87,9 %) des répondants ont indiqué que le réseau routier actuel de Saint-Lambert leur permet de se déplacer efficacement en voiture, tandis que la majorité (64,3 %) des répondants ont indiqué que la congestion routière à Saint-Lambert n’affecte pas leurs déplacements en voiture.

Figure 4-7 : Satisfaction face à des affirmations en lien avec le réseau routier



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-10 :Satisfaction face à des affirmations en lien avec le réseau routier

	TRÈS EN ACCORD	EN ACCORD	EN DÉSACCORD	TRÈS EN DÉSACCORD	NON APPLICABLE / JE N'UTILISE PAS DE VOITURE POUR ME DÉPLACER	TOTAL
Le réseau routier actuel de Saint-Lambert me permet de me déplacer efficacement en voiture.	34.88% 98	53.02% 149	6.05% 17	1.07% 3	4.98% 14	281
La congestion routière à Saint-Lambert affecte mes déplacements en voiture.	8.57% 24	22.14% 62	43.57% 122	20.71% 58	5.00% 14	280

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

IDENTIFIEZ 3 ENDROITS QUE VOUS JUGEZ AGRÉABLES, EN TANT QUE CONDUCTEUR, À SAINT-LAMBERT.

Globalement, les endroits ciblés comme étant les plus agréables à Saint-Lambert, en tant que conducteur, sont les suivants :

- La rue Riverside, notamment due à sa limite de vitesse établie à 50 km/h, sa fluidité qui permet de traverser efficacement la ville ainsi qu'à la ségrégation des usagers;
- Le boulevard Desaulniers, par la largeur de sa chaussée, l'accès facile au centre-ville et les débits de circulation limités;
- L'avenue Victoria dans son ensemble, mais particulièrement au centre-ville par son côté pratique et esthétique;
- Le boulevard Queen, principalement dû à sa tranquillité, son esthétisme, au peu de débits véhiculaires et au nombre d'arrêts limité.
- Le boulevard Simard, par le peu de feux de circulation et d'arrêts, la limite de vitesse à 50 km/h ainsi que les intersections bien signalées;
- L'avenue Notre-Dame qui représente un axe alternatif à l'avenue Victoria;
- Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112), notamment dû aux feux de circulation flexibles et à la voie réservée vers le pont Victoria;
- Le carrefour giratoire à l'intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard, par sa fluidité et sa facilité à le négocier;
- L'axe du chemin Tiffin et de la rue Saint-Georges, principalement dû à la largeur de l'axe et la limite de vitesse affichée à 50 km/h.

IDENTIFIEZ 3 ENDROITS QUE VOUS JUGEZ PROBLÉMATIQUES, EN TANT QUE CONDUCTEUR, À SAINT-LAMBERT.

Globalement, les endroits ciblés comme étant les plus problématiques à Saint-Lambert, en tant que conducteur, sont les suivants :

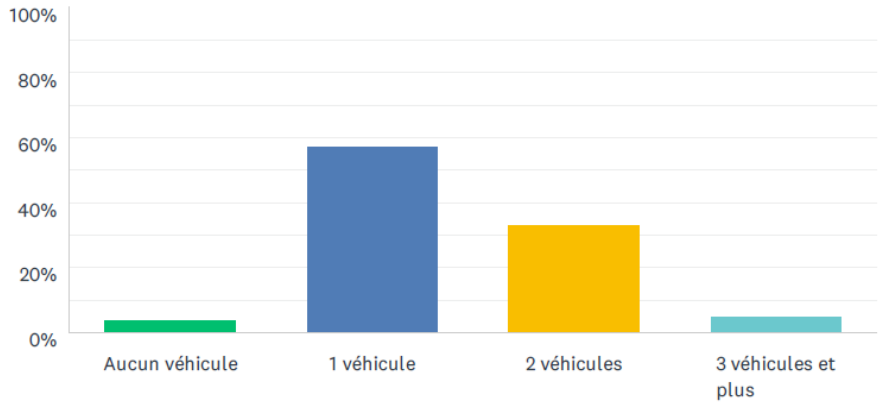
- L'avenue Victoria dans son ensemble, mais surtout :
 - Au centre-ville, dû principalement aux débits importants, à la limite de 30 km/h ainsi qu'au manque de stationnement;
 - À l'intersection des rues Green et Elm, car une confusion est ressentie par les usagers dus à la configuration de l'intersection qui ne permet pas une communication efficace;
 - À l'intersection de la rue du Prince-Arthur, dû à la géométrie angulaire et aux priorités non respectées par les usagers.
- Au sud de la gare de train en général, dû notamment au nombre important d'interdictions de virage, aux feux de circulation non synchronisés ainsi qu'à la congestion à proximité du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112);
 - À l'intersection avec le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112), dû à la difficulté d'effectuer les mouvements de virage.

- La rue Riverside dans son ensemble, dû notamment au fait qu'il est impossible de contourner les intersections aux arrêts, au non-respect de la limite de vitesse affichée ainsi qu'aux débits de circulation importants sur l'axe, mais surtout;
 - Au carrefour giratoire au niveau du boulevard Simard, puisque qu'il engendre une confusion chez certains usagers, que la végétation limite la visibilité, que la signalisation n'est pas suffisamment claire et au non-respect de la priorité piétonne;
 - À l'intersection de l'avenue Notre-Dame, due principalement aux débits de circulation importants aux heures de pointe ainsi qu'à l'espace restreint pour les voies de circulation.
- L'avenue Notre-Dame dans son ensemble, principalement dû à la vitesse de circulation élevée ainsi qu'au nombre important de piétons à proximité de la gare et aux débits de circulation véhiculaires importants aux heures de pointe.

COMBIEN DE VOITURES POSSÈDE VOTRE MÉNAGE?

La majorité (57,7 %) des répondants font partie d'un ménage possédant un seul véhicule. Seulement 4,2 % des répondants ont indiqué que leur ménage ne possède pas de véhicule.

Figure 4-8 : Taux de motorisation des ménages



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-11 :Taux de motorisation des ménages

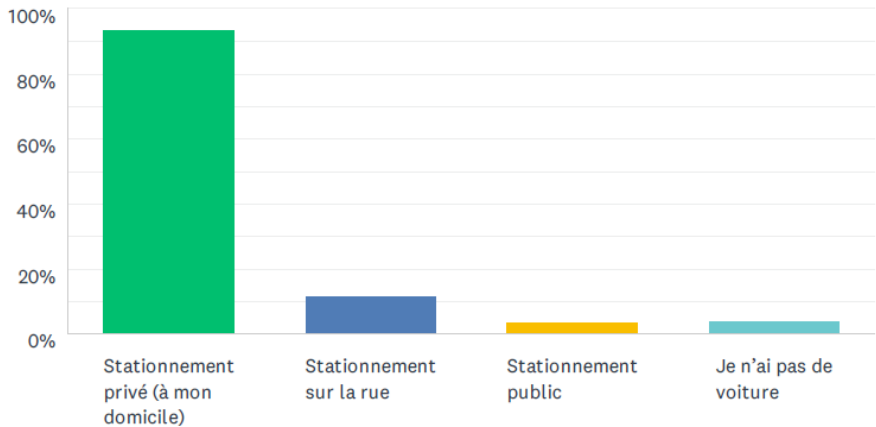
Aucun véhicule	4.20%	12
1 véhicule	57.69%	165
2 véhicules	32.87%	94
3 véhicules et plus	5.24%	15
TOTAL		286

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

OÙ STATIONNEZ-VOUS LE PLUS SOUVENT VOTRE VÉHICULE?

Plus de neuf répondants sur dix (93,8 %) ont indiqué stationner leur véhicule dans leur stationnement privé à leur domicile.

Figure 4-9 : Lieux de stationnement des véhicules



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-12 :Lieux de stationnement des véhicules

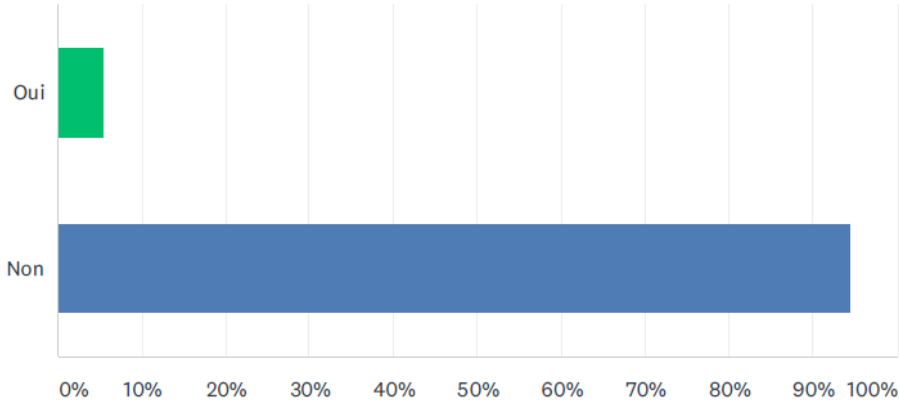
Stationnement privé (à mon domicile)	93.75%	270
Stationnement sur la rue	11.46%	33
Stationnement public	3.47%	10
Je n'ai pas de voiture	4.17%	12
Total Respondents: 288		

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

POSSÉDEZ-VOUS UNE VIGNETTE POUR STATIONNER VOTRE VÉHICULE?

Seulement 5,3 % des répondants possèdent une vignette de stationnement.

Figure 4-10 : Possession de vignette de stationnement



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-13 : Possession de vignette de stationnement

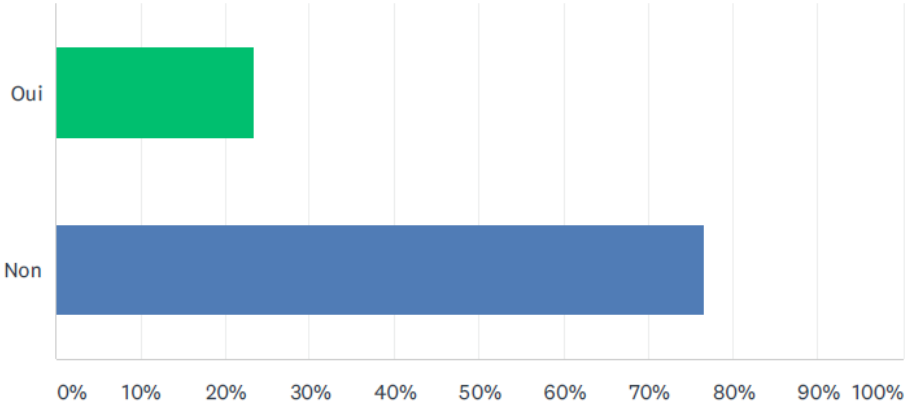
Oui	5.34%	15
Non	94.66%	266
TOTAL		281

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

EST-CE QU’IL EST DIFFICILE DE TROUVER DU STATIONNEMENT PRÈS DE VOTRE DOMICILE?

Près d'un répondant sur quatre (23,5 %) estime qu’il est difficile de trouver du stationnement à proximité de leur domicile.

Figure 4-11 : Difficulté à se stationner à proximité du domicile



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-14 : Difficulté à se stationner à proximité du domicile

Oui	23.49%	66
Non	76.51%	215
TOTAL		281

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

IDENTIFIEZ LES RUES OÙ VOUS RENCONTREZ DES PROBLÉMATIQUES DE STATIONNEMENT À SAINT-LAMBERT.

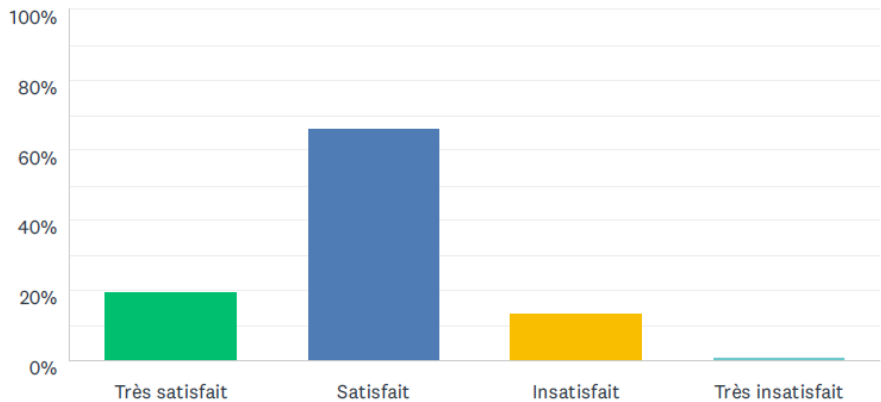
Globalement, les rues ciblées comme étant les plus problématiques à Saint-Lambert pour le stationnement sur rue sont les suivantes :

- Les rues composant le centre-ville en semaine durant les heures de travail à proximité des commerces, mais plus précisément :
 - L’avenue Victoria;
 - L’avenue Notre-Dame;
 - Les rues à proximité de la bibliothèque;
 - La rue du Prince-Arthur.
- La rue Green;
- Le secteur de la gare de train;
- Le secteur du Centre des loisirs.

QUEL EST VOTRE NIVEAU DE SATISFACTION GLOBAL QUANT AUX DÉPLACEMENTS DEPUIS ET VERS VOTRE DOMICILE?

La grande majorité (85,7 %) des répondants sont satisfaits ou très satisfaits de leurs déplacements depuis et vers leur domicile.

Figure 4-12 : Satisfaction globale quant aux déplacements depuis et vers le domicile



Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-15 :Satisfaction globale quant aux déplacements depuis et vers le domicile

Très satisfait	19.58%	56
Satisfait	66.08%	189
Insatisfait	13.29%	38
Très insatisfait	1.05%	3
TOTAL		286

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

PARMI LES AFFIRMATIONS SUIVANTES, QUELLES SONT CELLES QUE LA VILLE DEVRAIT PRIORISER POUR AMÉLIORER VOS DÉPLACEMENTS?

Selon les répondants, la priorisation des enjeux est la suivante :

1. Amélioration des aménagements piétonniers.
2. Amélioration du déneigement.
3. Ajout d'aménagements pour les cyclistes.
4. Meilleure desserte en transport collectif.
5. Meilleur arrimage de l'offre en transport collectif.
6. Ajout d'éclairage destiné aux piétons et aux cyclistes.
7. Ajout de mesures de modération de la circulation.
8. Meilleure gestion du stationnement automobile.
9. Amélioration de la synchronisation des feux de circulation.
10. Ajout de supports à vélo dans les parcs et aux abords des bâtiments municipaux.
11. Amélioration de la sécurité routière.
12. Optimisation du mobilier urbain.

Tableau 4-16 : Priorisation d'enjeux en lien avec les déplacements

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Amélioration des aménagements piétonniers (trottoirs et traverses)	16.05% 39	20.99% 51	12.76% 31	9.05% 22	10.29% 25	8.23% 20	5.76% 14	5.35% 13	3.70% 9	4.12% 10	2.88% 7	0.82% 2
Optimisation du mobilier urbain (bancs, poubelles et autres)	2.48% 6	7.02% 17	5.79% 14	6.61% 16	7.44% 18	8.68% 21	9.09% 22	12.40% 30	8.26% 20	7.85% 19	10.74% 26	13.64% 33
Ajout d'éclairage destiné aux piétons et aux cyclistes	5.93% 14	4.66% 11	13.14% 31	13.14% 31	11.44% 27	8.05% 19	11.44% 27	7.20% 17	7.63% 18	7.63% 18	6.36% 15	3.39% 8
Amélioration du déneigement	21.01% 54	10.51% 27	10.12% 26	12.06% 31	10.51% 27	5.06% 13	6.61% 17	4.67% 12	5.84% 15	5.06% 13	1.95% 5	6.61% 17
Ajouts d'aménagements pour les cyclistes (voies cyclables)	16.39% 40	11.89% 29	10.66% 26	12.70% 31	10.66% 26	10.25% 25	7.38% 18	4.92% 12	5.33% 13	2.87% 7	3.28% 8	3.69% 9
Ajouts de supports à vélo dans les parcs et aux abords des bâtiments municipaux	0.40% 1	4.45% 11	4.86% 12	6.48% 16	10.93% 27	14.98% 37	12.15% 30	10.12% 25	8.10% 20	12.55% 31	6.88% 17	8.10% 20
Amélioration de la synchronisation des feux de circulation	4.49% 11	6.12% 15	6.94% 17	5.71% 14	7.76% 19	5.31% 13	11.43% 28	12.65% 31	12.24% 30	8.57% 21	9.80% 24	8.98% 22
Ajout de mesures de modération de la circulation (dos d'âne, afficheur de vitesse, avancées de trottoir, etc.)	8.06% 20	6.05% 15	8.06% 20	8.06% 20	5.65% 14	6.85% 17	6.85% 17	14.92% 37	7.66% 19	7.66% 19	8.87% 22	11.29% 28
Meilleure gestion du stationnement automobile	5.12% 13	4.33% 11	9.45% 24	7.09% 18	6.30% 16	6.30% 16	3.94% 10	7.48% 19	18.90% 48	8.27% 21	13.78% 35	9.06% 23
Meilleur arrimage de l'offre en transport collectif (ex. : entre l'autobus et le train de banlieue)	9.52% 24	15.08% 38	7.54% 19	5.95% 15	8.33% 21	8.33% 21	5.56% 14	7.14% 18	5.56% 14	18.25% 46	5.95% 15	2.78% 7
Meilleure desserte en transport collectif	12.30% 31	12.30% 31	8.73% 22	8.73% 22	5.56% 14	7.54% 19	9.13% 23	5.56% 14	4.76% 12	3.97% 10	15.87% 40	5.56% 14
Amélioration de la sécurité routière	7.17% 18	2.79% 7	6.37% 16	7.57% 19	6.37% 16	10.76% 27	6.37% 16	6.37% 16	6.77% 17	8.76% 22	7.97% 20	22.71% 57

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

5 Conclusion

Section composée d'une seule question posée à l'ensemble des 294 répondants

AVEZ-VOUS DES COMMENTAIRES OU RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES EN LIEN AVEC LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT?

Les principaux commentaires et recommandations supplémentaires émis par les répondants en lien avec la mobilité sur le territoire de Saint-Lambert ont été rassemblés et classés par mode.

Transports actifs

Commentaires généraux :

- L'éclairage de certains trottoirs est déficient.
- Les nids de poule sur l'ensemble du territoire limitent l'utilisation du vélo.
- Les pistes cyclables ne devraient être aménagées sur des rues à sens unique que si le stationnement est permis d'un seul côté.
- Les trottoirs sont souvent très étroits et les voitures passent très près des trottoirs, lorsqu'il n'y a pas de véhicules stationnés en bordure, ce qui rend les déplacements piétonniers désagréables et dangereux.

Recommandations générales :

- Prioriser les traversées piétonnes à l'aide d'œil magique/bouton fonctionnel.
- Ajouter des bornes BIXI sur le territoire pour permettre la connexion avec le terminus de Longueuil.
- Aménager plus de liens cyclables conviviaux pour les enfants vers les écoles, la bibliothèque, le centre-ville et les parcs.
- Aménager un lien cyclable sécuritaire entre Saint-Lambert et le terminus de Longueuil, possiblement le prolongement de la piste cyclable de la rue Riverside.
- Créer un circuit historique/culturel sur le territoire à réaliser par mode actif.
- Promouvoir les modes actifs, notamment par l'amélioration des aménagements.
- Aménager plus de liens cyclables sécuritaires, notamment des pistes cyclables en site propre.
- Augmenter le temps de traverse des piétons aux intersections.
- Favoriser les modes actifs et réduire la vitesse automobile dans les quartiers résidentiels en ajoutant des pistes cyclables sur rue et en élargissant les trottoirs.

Tableau 5-1 : Transports actifs – Commentaires et recommandations ciblés

Secteur	Commentaires	Recommandations
Préville	<ul style="list-style-type: none"> • Les trottoirs de l'avenue Victoria sont trop étroits. • Il est difficile de traverser l'avenue Victoria entre les boulevards Sir-Wilfrid-Laurier (R112) et Simard. • Le carrefour giratoire est mal éclairé et dangereux pour les usagers des modes actifs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Couper les hauts gazons bloquant la visibilité dans le carrefour giratoire à l'intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard. • Mettre en place un lien cyclable séparé de la circulation sur l'avenue Victoria entre la gare et le boulevard Simard. • Réaménager un lien cyclable sur le boulevard Queen. • Aménager des trottoirs en priorité sur l'avenue du Béarn et la rue du Dauphiné pour la sécurité des élèves et des piétons. • Aménager des trottoirs sur les rues du secteur pour la sécurité des enfants.
du pont Victoria	<ul style="list-style-type: none"> • Les trottoirs de l'avenue Victoria sont trop étroits au sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112). • Le passage piétonnier au-dessous du viaduc de l'avenue Victoria est dangereux à cause de la densité de circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre aux cyclistes de traverser le pont Victoria même en présence de bateaux. • Ajouter une passerelle pour les modes actifs au niveau des viaducs de l'avenue Victoria et de la rue du Prince-Arthur. • Aménager un lien cyclable, possiblement séparé de la circulation, sur l'avenue Victoria entre la gare et le boulevard Simard. • Réaménager un lien cyclable sur le boulevard Queen. • Offrir un meilleur accès à vélo à Saint-Lambert depuis le pont Victoria (pas par les écluses).

Secteur	Commentaires	Recommandations
Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • L'intersection du boulevard Desaulniers avec l'avenue Mercille est difficile à traverser. • Le passage piétonnier au-dessous du viaduc de l'avenue Victoria est dangereux à cause de la densité de circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter des bandes cyclables protégées sur la rue Logan et l'avenue Birch vers l'école des Saints-Anges. • Aménager un lien cyclable sur le boulevard Desaulniers. • Aménager un lien cyclable sur l'avenue Notre-Dame. • Mettre en place un lien cyclable dans le centre-ville.
du boulevard Desaulniers		<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un lien cyclable sur le boulevard Desaulniers. • Permettre l'accès aux cyclistes dans le parc de la Coulée-Verte.

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo

Commentaires généraux :

- L'utilisation des transports collectifs est difficile pour les personnes à mobilité réduite.
- La fréquence des autobus est problématique en période hors pointe.
- Le train de banlieue est trop achalandé.

Recommandations générales :

- Installer des panneaux d'interdiction de fumer dans les abribus.
- Offrir la gratuité des services pour les personnes de 65 ans et plus.
- Améliorer la fréquence des trains et des autobus en périodes de pointe et hors pointe, notamment la fin de semaine.
- Ajouter des lignes d'autobus directes vers les futures stations du Réseau express métropolitain (REM).
- Conserver la ligne 55 malgré l'arrivée du REM et en augmenter la fréquence en périodes de pointe et hors pointe.
- Augmenter la fréquence de l'autobus 6.
- Améliorer l'offre en transports collectifs.
- Améliorer les déplacements directs entre Saint-Lambert et le Vieux-Longueuil.
- Diminuer le prix des transports collectifs.
- Assurer une meilleure desserte du centre-ville / de la gare, notamment depuis le secteur Prévile.
- Mettre en place un service de navette pour les déplacements internes à Saint-Lambert (gare, centre-ville, bibliothèque, etc.)
- Prioriser le transport collectif.
- Conserver l'excellent service d'autobus et accès aux abribus.
- Repenser les trajets et horaires d'autobus.

Tableau 5-2 : Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo – Commentaires et recommandations ciblés

Secteur	Commentaires	Recommandations
Préville		<ul style="list-style-type: none"> Assurer une meilleure desserte du secteur. Aménager une station Communauto à proximité de l'intersection de la rue Riverside et de l'avenue du Rhône.
du boulevard Desaulniers		<ul style="list-style-type: none"> Assurer une meilleure desserte du Centre des Loisirs et du parc Lespérance (jardin communautaire).

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Réseau routier et stationnement

Commentaires généraux :

- Le stationnement de nuit est un énorme problème.
- Le stationnement est un véritable problème (gens qui travaillent à Saint-Lambert ou qui s'y stationnement pour prendre l'autobus), surtout l'hiver.
- La gare constitue un grave problème dans le centre-ville, créant des enjeux de stationnement pour les résidents.

Recommandations générales :

- Faire respecter les interdictions de stationnement au niveau des intersections.
- Mettre en place un système de péage pour le passage des citoyens des autres villes sur l'avenue Victoria et le boulevard Simard.
- Installer plus de bornes pour les véhicules électriques.
- Préserver le stationnement pour les visiteurs sur la rue Victoria.
- Imposer des vignettes de stationnement pour les gens des autres villes qui viennent prendre le train à Saint-Lambert.
- Réviser le nombre important d'interdictions de virage le matin et le soir, en incluant par exemple une exception pour la circulation locale.
- Offrir de meilleures possibilités de virage à gauche dans les deux sens sur l'avenue Victoria.
- Limiter le stationnement à un côté de rue seulement.
- Repenser notre dépendance aux stationnements gratuits : faire payer les stationnements de longue durée pour inciter au covoiturage.
- Aménager plus d'infrastructures pour les véhicules électriques.
- Mettre en place plus de mesures de mitigation de circulation automobile : sens unique, dos d'âne, avancées de trottoir, etc.
- Ajouter de la signalisation pour indiquer aux automobilistes la présence d'un boulevard avec des feux de circulation synchronisés.
- Interdire le stationnement sur rue de nuit du 15 décembre au 15 mars.
- Le stationnement sur rue limité à une durée de 2 h est problématique pour les amis qui viennent visiter les résidents de Saint-Lambert.
- Remettre les limites de vitesse à 50 km/h.

Tableau 5-3 : Réseau routier et stationnement – Commentaires et recommandations ciblés

Secteur	Commentaires	Recommandations
Préville		<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter une signalisation écrite «Cédez le passage» au carrefour giratoire de l'intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard. • Mettre en place un système de vignettes amovibles pour la rue du Perche. • Aménager du stationnement sur l'avenue Victoria du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier jusqu'au boulevard Simard (en conservant les trottoirs et en incluant un lien cyclable).
du pont Victoria		<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des mouvements de virage prioritaires dans les deux sens à l'intersection de l'avenue Victoria et de la rue Cartier. • Depuis le pont Victoria, limiter l'accès aux quartiers résidentiels exclusivement au boulevard Queen ainsi qu'aux rues Riverside et du Prince-Arthur. • Aménager un carrefour giratoire à la sortie du pont Victoria. • Mettre en place des mesures de mitigation de la vitesse sur l'avenue Hickson (ex. : avancées de trottoir, etc.) • Limiter la place des véhicules non-résidents à proximité de la gare. • Assurer la réfection du viaduc sur la rue du Prince-Arthur (accumulation d'eau importante).

Secteur	Commentaires	Recommandations
Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> Il y a un manque important de stationnement dans le secteur du boulevard Simard. Les petites rues du centre-ville ne sont pas faites pour autant de véhicules. Il y a trop de circulation de transit sur l'avenue Notre-Dame (rue résidentielle) qui n'est pas faite pour accommoder autant de voitures et camions qui pourraient passer par d'autres rues. Ce trafic de transit pour la gare et la livraison est celui qui semble respecter le moins les limites de vitesse. Mettre l'avenue Saint-Denis à double sens. 	<ul style="list-style-type: none"> Offrir des mouvements de virage prioritaires dans les deux sens à l'intersection de l'avenue Victoria et de l'avenue Saint-Denis / rue Horsfall. Mettre l'avenue Oak à sens unique vers le nord. Utiliser la cour de St-Lambert Elementary School l'été et la cour de la Maison Desaulniers la fin de semaine, en plus d'éliminer la terrasse du Webster café pour pallier le manque de stationnement au centre-ville. Améliorer l'offre en stationnement dans le centre-ville. Limiter la place des véhicules non-résidents à proximité de la gare. Assurer la réparation du viaduc sur la rue du Prince-Arthur (accumulation d'eau importante). Améliorer la circulation sur la rue L'Espérance. Le stationnement sur la rue Victoria devrait être payant après 5 minutes.
du boulevard Desaulniers		<ul style="list-style-type: none"> Mettre l'avenue Maple à sens unique vers le nord. Corriger la courbe dangereuse sur l'avenue de Dulwich près de la rue Riverside. Améliorer la circulation sur la rue L'Espérance.

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Sécurité et qualité de vie

Commentaires généraux :

- Les trottoirs glacés et mal déneigés représentent un enjeu important sur le territoire, puisqu'ils obligent les piétons à circuler dans les rues.
- Le déneigement des trottoirs doit se faire en priorité. Un déneigement déficient limite grandement les déplacements des personnes à mobilité réduite.
- Le déneigement est inadéquat notamment à cause des conducteurs qui ne respectent pas les interdictions de stationnement.
- Le stationnement a été plus efficace cette année.
- Sur l'avenue Notre-Dame, il est difficile de placer la neige sur les terrains, puisqu'ils sont limités.
- Des remparts de neige glacés sont laissés devant les stationnements résidentiels.
- L'éclairage des rues est déficient.
- Il y a trop de mesures de modération de la circulation sur le territoire.
- Trop de cyclistes font la course sur les pistes cyclables, ce qui décourage les enfants de les utiliser.
- La sécurité des piétons et cyclistes devrait toujours être améliorée.
- Les limites de vitesse sont souvent dépassées par les automobilistes. Il y a une faible présence policière et d'interventions pour contrer le problème.
- Le déneigement est un gros problème sur les rues autres que les corridors en priorité.
- Le chemin Tiffin est vraiment problématique à vélo, surtout pour les élèves qui se rendent aux collèges situés sur cet axe.

Recommandations générales :

- Synchroniser le déneigement des rues avec le déneigement des trottoirs.
- Déneiger les rues du centre-ville prioritairement avec les corridors scolaires.
- Déneiger les sentiers pour se rendre aux autobus.
- Déneiger les bornes pour véhicules électriques.
- Repenser les corridors scolaires pour retirer le trafic automobile aux heures d'école.
- Favoriser les usagers vulnérables plutôt que les autos.
- Réparer les nids de poule et remonter les bouches d'égout.
- Verdir la piste cyclable de la rue Riverside.
- Éduquer les gens quant à l'utilisation du carrefour giratoire.
- Sensibiliser les automobilistes à l'impact d'une collision d'un véhicule avec des usagers vulnérables, car ils ne sont pas vigilants.

- Renforcer la limite de 30 km/h sur les rues locales et mettant en place des mesures de mitigation, par exemple sur la rue Logan.
- Améliorer l'accessibilité universelle.
- Améliorer la sécurité à proximité des écoles, puisque plusieurs parents déposent leurs enfants à la porte et repartent rapidement.
- Limiter la vitesse et la priorité des autos à proximité de la gare, du centre-ville et des piscines.
- Mettre des feux de circulation aux intersections pour faciliter la compréhension des personnes âgées.
- Augmenter la présence policière sur le territoire.
- Faciliter la marche à proximité des résidences pour personnes âgées par l'aménagement de trottoirs, de traverses piétonnes, etc.
- Déneiger du côté des boîtes aux lettres, car il est impossible de s'y rendre de manière sécuritaire.
- Éviter de mettre des dos d'âne partout, car c'est vraiment désagréable pour les conducteurs.
- Sensibiliser les cyclistes au respect du Code de la sécurité routière (CSR).

Tableau 5-4 : Sécurité et qualité de vie – Commentaires et recommandations ciblés

Secteur	Commentaires	Recommandations
Préville	<ul style="list-style-type: none"> Le carrefour giratoire est un succès d'aménagement. 	<ul style="list-style-type: none"> Ajouter des commerces de proximité. Assurer une présence policière à pied dans le carrefour giratoire. Modifier les traverses piétonnes en arrêts dans le carrefour giratoire lorsqu'il y a des piétons. Déneiger prioritairement les trajets des Trotibus de l'école Préville.
du pont Victoria		<ul style="list-style-type: none"> Porter une attention particulière au déneigement du coin du Pharmaprix à l'intersection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-112) et de l'avenue Victoria. Mettre l'avenue Notre-Dame à sens unique devant l'école Rabeau, puisque plusieurs automobilistes effectuent des virages en «U».
Centre-ville		<ul style="list-style-type: none"> Au débarcadère de l'école des Saints-Anges, les gens devraient pouvoir déposer leurs enfants et quitter leur véhicule pendant deux minutes. Augmenter la présence policière et aménager des dos d'âne sur la rue Riverside entre les avenues Notre-Dame et Maple. Mettre des balises de 30 km/h en milieu d'axe sur la rue Logan, puisque les automobilistes roulent vite. Ajouter de la surveillance policière hors du centre-ville au sujet des cyclistes qui circulent sur les trottoirs et les gens qui circulent avec leur chien et ne raccourcissent pas la laisse. Piétonniser plus fréquemment l'avenue Victoria.
du boulevard Desaulniers		<ul style="list-style-type: none"> Ajouter une mesure de modération de la vitesse sur l'avenue de Brixton le long du parc de Brixton. Mettre des balises de 30 km/h en milieu d'axe sur la rue Logan, puisque les automobilistes roulent vite.

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+



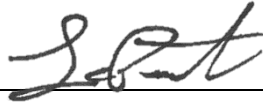
Annexe B
Rapport de consultations



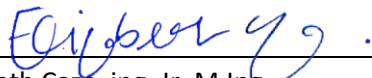
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Note technique – Résultats des activités de consultation

Préparé par :



Louis-Charles Pesant, CPI
Candidat à la profession d'ingénieur
No membre OIQ : 6032738



Elizabeth Caza, ing. Jr, M.Ing.
Ingénieur junior de projet
No membre OIQ : 5074650

Validé par :



Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.
Chargée de projet
No membre OIQ : 5010393

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
E01	2020-12-15	Version pour commentaires
E02	2020-12-16	Version finale

Table des matières

1	Mise en contexte	1
2	Consultation des écoliers	2
2.1	École primaire des Saints-Anges	2
2.1.1	Activité 1 : Que représente pour vous la mobilité?	2
2.1.2	Activité 2 : La mobilité durable	3
2.1.3	Activité 3 : Les pistes de solution	3
2.2	Collège Durocher	4
2.2.1	Habitudes de déplacement	4
2.2.2	Mobilité durable	6
2.2.3	Campagnes de sensibilisation	7
2.2.4	Campagnes de sensibilisation	8
2.2.5	Pistes de solutions	8
3	Consultations citoyennes virtuelles	9
4	Sondage	12
4.1	Questions générales	12
4.2	Réseau routier, vitesse et stationnement	14
4.3	Mobilité active et sécurité des déplacements	16
4.4	Transport collectif et alternatif à l'auto solo	18
5	Conclusion	20

Liste des figures

Figure 2 1:	Signification de la mobilité chez les élèves de 6e année	2
Figure 2-2:	Ville de résidence des étudiants	5
Figure 2-3:	Taux de possession d'un permis de conduire ou d'une voiture chez les étudiants	5
Figure 2-4:	Mode de transport principalement utilisé par les étudiants pour se rendre à l'école	5
Figure 2-5:	Importance de la mobilité durable aux yeux des étudiants	6
Figure 4-1:	Répartition des répondants selon leur secteur de résidence	12
Figure 4-2 :	Prise en compte de la documentation	13

Liste des tableaux

Tableau 2-1:	Principaux éléments de réponses mentionnés par les élèves	3
Tableau 2-2:	Taux de réussite des étudiants en réponse aux différentes questions	6
Tableau 2-3:	Taux de réussite des étudiants en réponse aux différentes questions	7
Tableau 2-4:	Part des étudiants ayant connaissance des campagnes de sensibilisation	8
Tableau 3-1:	Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants	9
Tableau 4-1:	Répartition des répondants selon leur secteur de résidence	13
Tableau 4-2:	Prise en compte de la documentation	13
Tableau 4-3:	Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants	14
Tableau 4-4:	Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants	16
Tableau 4-5:	Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants	18

Liste des annexes

Annexe A–Présentation faite aux élèves de 6e année de l'école des Saints-Anges	21
Annexe B– Représentation des dessins illustrant les suggestions par les élèves de 6 ^e année	22
Annexe C– Présentation faite aux étudiants du collège Durocher	23

1 Mise en contexte

La Ville de Saint-Lambert entreprend actuellement la rédaction de son Plan de mobilité durable (PMD). Cet outil de planification collaborative et intégrée vise à mettre en place, une série d’actions concrètes pour répondre aux besoins en déplacement actuels et futurs des Lambertois, de manière équitable, sécuritaire, efficace et compatible avec la santé et l’environnement. Le présent document relate les faits saillants des différentes activités de consultation ayant été réalisés en octobre et novembre 2020.

L’objectif de ces activités de consultation est de valider et confirmer les problématiques liées au transport ressenties par les usagers, tel que présenté au portrait et diagnostic, et de proposer des pistes de solutions qui seront mises de l’avant dans les prochaines étapes du PMD. Pour mener à bien cette démarche participative, plusieurs activités ont été réalisées dans le but de contacter différents types d’usagers, jeunes et moins jeunes :

- Consultation auprès des élèves de l’école des Saints-Anges (primaire) et du Collège Durocher (école secondaire) à l’aide de l’outil virtuel Klaxoon
- Quatre activités de consultation virtuelles avec les citoyens
- Un sondage en ligne

Les sections suivantes présentent sommairement la démarche de réalisation de ces différentes activités de même que les différents constats et suggestions qui y ont été formulés.

2 Consultation des écoliers

2.1 École primaire des Saints-Anges

Cette activité de consultation virtuelle a été effectuée le 29 octobre 2020 auprès des élèves d'une classe de **24 étudiants de 6^e année** parmi lesquels au moins 20 (83,3%) viennent à l'école à pied. L'activité réalisée à l'aide des outils Klaxoon et Teams a pris la forme d'une mini-formation pendant laquelle les élèves étaient invités à répondre à des questions sur trois thématiques liées à la mobilité. La présentation faite auprès des étudiants est présentée à l'annexe A de ce rapport.

2.1.1 Activité 1 : Que représente pour vous la mobilité?

En guise d'introduction, les élèves ont été invités à partager ce que représente pour eux la mobilité. L'aspect ressorti le plus souvent est simplement le fait de bouger ou de se déplacer, alors que certains ont mentionné les automobiles et les autobus tels qu'illustrés sur la figure 2-1.

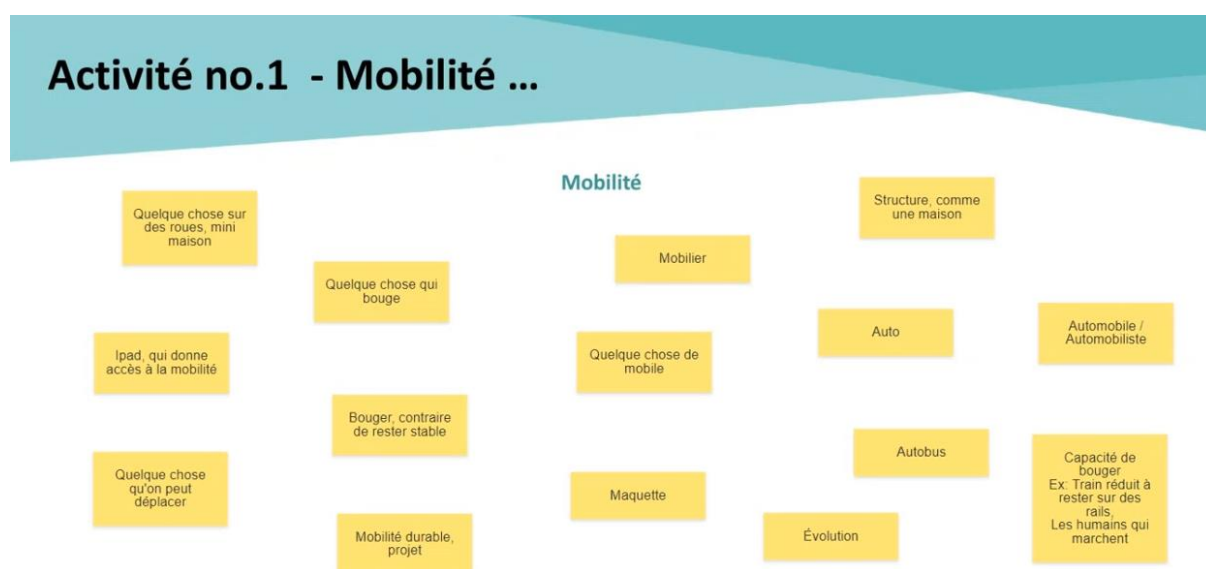


Figure 2 1: Signification de la mobilité chez les élèves de 6e année

Source : CIMA+

2.1.2 Activité 2 : La mobilité durable

Ensuite, il a été question de la mobilité durable. Les élèves ont été questionnés sur les usagers qui sont les plus importants dans la hiérarchie de la mobilité durable. Les réponses recueillies sont présentées à la figure 2-2.

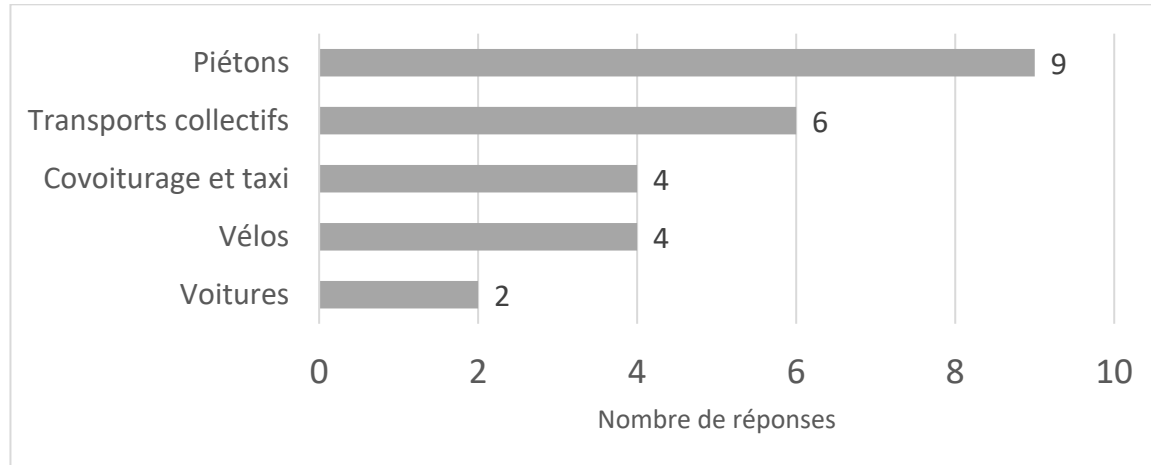


Figure 2-1: Identification des usagers les plus importants selon les élèves

Source : CIMA+

2.1.3 Activité 3 : Les pistes de solution

Finalement, afin d'identifier des pistes d'idées pour améliorer la mobilité des élèves, la question ouverte suivante a été posée : « **Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école?** »

Il a donc été possible de prendre en note différentes idées qui sont résumées dans le tableau 2-1.

Tableau 2-1: Principaux éléments de réponses mentionnés par les élèves

Thématique et suggestions proposées	Nbre de mentions
<u>Conduite dangereuse des automobilistes</u> <ul style="list-style-type: none">• Mettre en place de la signalisation de « corridor scolaire »• Abaisser les limites de vitesse• Sensibiliser les conducteurs à la prudence surtout au niveau des enfants• Ajouter des brigadiers à plus d'intersections	6
<u>Réseau cyclable</u> <ul style="list-style-type: none">• Ajouter des pistes cyclables• Mieux entretenir les pistes cyclables• Mise en place de stations (bancs, fontaines) pour les usagers des modes actifs	4

Thématique et suggestions proposées	Nbre de mentions
<u>Stationnement</u> <ul style="list-style-type: none"> Augmenter la surveillance liée à la cohabitation des usagers aux abords du stationnement de l'école (limiter le stationnement sur le trottoir ou qui bloque les entrées) Limiter le nombre de zones de débarcadère pour limiter les zones de conflits auto/piétons et favoriser la marche Retirer des places de stationnement pour éviter que les écoliers aient à contourner les voitures 	2
<u>Trottoirs</u> <ul style="list-style-type: none"> Élargir les trottoirs 	1
<u>Autres</u> <ul style="list-style-type: none"> Coordonner les horaires de ramassage des ordures avec les heures d'entrée et de sortie des classes des écoliers Mieux entretenir les rues (balai, réparations de trous et fissures, etc.) Mieux planifier les travaux (ex : réfection complète d'une rue plutôt que seulement des petites sections) 	4

Dans le cadre de cette activité, les élèves ont aussi été invités à représenter leurs idées sous forme de dessins. Certains d'entre eux sont présentés à l'annexe B.

2.2 Collège Durocher

La consultation au Collège Durocher a été effectuée le 11 novembre 2020 auprès d'une classe de 35 élèves de secondaire 5 à l'aide des outils Klaxoon et Teams. Les réponses obtenues ont été classées en quatre grandes thématiques : les habitudes de déplacement, la mobilité durable, les normes, la signalisation et les campagnes de sensibilisation. La présentation faite auprès des étudiants est présentée à l'annexe C de ce rapport.

2.2.1 Habitudes de déplacement

Ces premières questions permettent de brosser un portrait des habitudes de déplacements des étudiants de ce collège.

OÙ RÉSIDEZ-VOUS?

Les étudiants résident dans différentes villes des environs: 33% Longueuil et 30% autres.

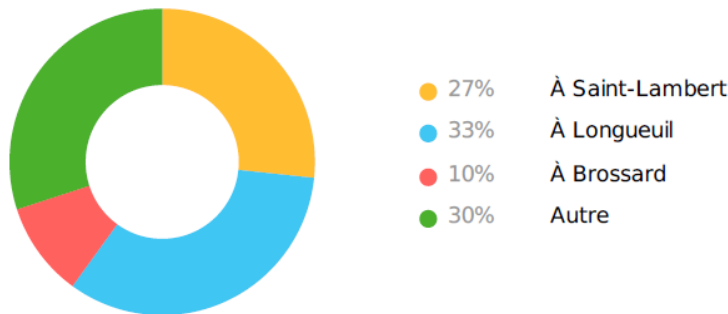


Figure 2-2: Ville de résidence des étudiants

Source : Klaxoon, Traitement : CIMA+

QUEL ÉNONCÉ VOUS DÉCRIT LE MIEUX

Très peu d'étudiants possèdent leur permis de conduire (20%), bien qu'ils soient en âge d'avoir complété leur cours de conduite.

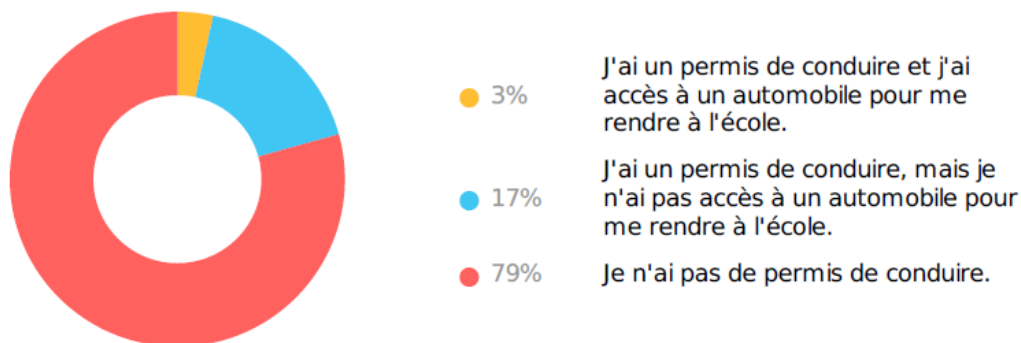


Figure 2-3: Taux de possession d'un permis de conduire ou d'une voiture chez les étudiants

Source : Klaxoon, Traitement : CIMA+

LE PLUS SOUVENT, QUEL MODE DE TRANSPORT UTILISEZ-VOUS POUR VOUS RENDRE À L'ÉCOLE ?

Les modes de transports les plus utilisés sont les **transports en commun (non scolaires)**, le transport scolaire, le vélo et le covoiturage.

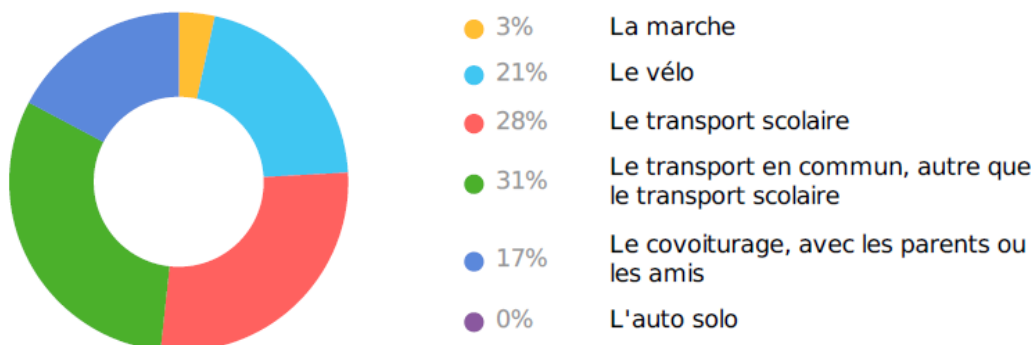


Figure 2-4: Mode de transport principalement utilisé par les étudiants pour se rendre à l'école

Source : Klaxoon, Traitement : CIMA+

2.2.2 Mobilité durable

Il a été demandé aux étudiants de qualifier l'importance qu'occupe la mobilité durable à leurs yeux.

QUELLE IMPORTANCE ACCORDEZ-VOUS À LA MOBILITÉ DURABLE?

La mobilité durable est importante chez la grande majorité des étudiants (38% très importants et 59% importants).

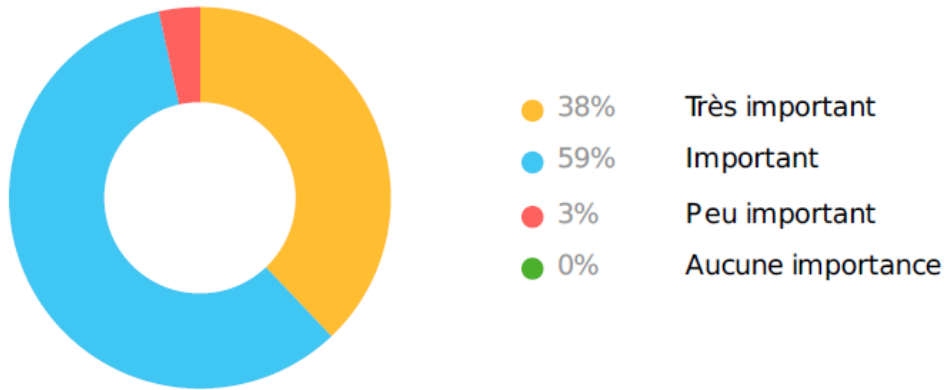


Figure 2-5: Importance de la mobilité durable aux yeux des étudiants

Source : Klaxoon, Traitement : CIMA+

Ils ont par la suite été interrogés sur leurs connaissances par rapport à la mobilité durable par le biais de trois questions, représentés au tableau 2-2.





Tableau 2-2: Taux de réussite des étudiants en réponse aux différentes questions

Question et réponse	Taux de réussite
<p>Quelles sont les trois dimensions de la mobilité durable?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> Intégrité environnementale, efficacité économique et équité sociale <input type="radio"/> Intégrité environnementale, efficacité économique et accessibilité universelle <input type="radio"/> Électrification des transports, économie d'essence et accessibilité universelle <input type="radio"/> Électrification des transport, économie d'essence et équité sociale 	19%
<p>Quelle est la priorisation des usagers en termes de mobilité durable?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Piétons 2- Cyclistes 3- Usagers du transport en commun 4- Covoitureurs et usagers du taxi 5- Conducteurs en auto solo 	67%
<p>Au Québec, quelle était la part des émissions de GES associée au secteur du transport en 2017 ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> 43,3 % <input type="radio"/> 34,6 % <input type="radio"/> 22,5 % 	63%

2.2.3 Campagnes de sensibilisation

Le troisième thème concerne le code de la sécurité routière (tableau 2-3). Les questions les moins réussies concernent la priorité aux piétons et le dégagement à respecter aux intersections au niveau du stationnement.




Tableau 2-3: Taux de réussite des étudiants en réponse aux différentes questions

Questions		Taux de réussite
Lorsqu'un trottoir borde la chaussée, un piéton est tenu de l'utiliser (<u>vrai</u> /faux))		86%
Aux intersections, le piéton a priorité en tout temps (vrai/ <u>faux</u>)		33%
Il est interdit de rouler en vélo sur les trottoirs (<u>vrai</u> /faux)		82%
Les piétons et les cyclistes peuvent être sujets à une amende s'il ne se conforme pas aux règles du Code de la sécurité routière (<u>vrai</u> /faux)		100%
Dès l'âge de 14 ans, un passager qui ne porte pas sa ceinture de sécurité pourrait se voir lui-même attribuer une amende et des points d'inaptitude (<u>vrai</u> /faux)		70%
Associez chaque panneau à sa définition		91%
<div><p>Indique l'obligation pour les cyclistes de respecter un feu pour piétons.</p></div>	<div><p>Indique aux cyclistes l'obligation de descendre du vélo pour des raisons de sécurité.</p></div>	
<div><p>Indique un trajet obligatoire pour cyclistes et piétons.</p></div>	<div><div>TROTTOIR</div><div></div><p>Indique aux cyclistes la permission de circuler sur un trottoir.</p></div>	
Quel est le dégagement minimal à respecter au niveau des intersections pour le stationnement sur rue?		
<div><div><input type="radio"/></div><div>Aucun</div></div> <div><div><input type="radio"/></div><div>1 m</div></div> <div><div><input type="radio"/></div><div>3 m</div></div> <div><div><input checked="" type="radio"/></div><div>5 m</div></div>		34%

2.2.4 Campagnes de sensibilisation

Les étudiants ont été interrogés sur leur connaissance de quelques campagnes de sensibilisation qui sont en cours ou ont été mis en place à Saint-Lambert dans les dernières années (tableau 2-4). Il a pu être constaté que moins de 30% d'entre eux en avaient eu connaissance.

Tableau 2-4: Part des étudiants ayant connaissance des campagnes de sensibilisation

Campagne de sensibilisation	Taux de connaissance
	15%
	29%
	22%

2.2.5 Pistes de solutions

Finalement, il a été demandé aux étudiants du Collège Durocher quelles améliorations pourraient être apportées au réseau afin d'améliorer la mobilité des usagers. Les éléments suivants ont été mentionnés :

- Ajouter des pistes cyclables;
- Améliorer le stationnement des vélos au métro de Longueuil;
- Diminuer la tarification associée à l'offre en transport collectif d'exo;
- Réduire la congestion routière;
- Faire de la sensibilisation par les médias sociaux et la télévision;

3 Consultations citoyennes virtuelles

Quatre activités virtuelles de consultation ont été effectuées avec les citoyens. Ces activités visaient à valider auprès d’eux les problématiques soulevées dans le portrait et diagnostic du PMD tout en discutant des pistes de solutions à mettre en place pour mitiger ces enjeux. Un total de 24 citoyens a participé à la consultation qui s’est déroulée sur quatre périodes de 1 heure 30 minutes, soit :

- Consultation test¹ : 11 novembre 2020 (8 citoyens)
- Consultation 1 : 24 novembre 2020 (8 citoyens)
- Consultation 2 : 26 novembre 2020 (2 citoyens)
- Consultation 3 : 1 décembre 2020 (3 citoyens)

Les gens ayant participé à la consultation ont été rejoints soit via le site internet de la ville, le journal, par Facebook, par courriel ou simplement de bouche à oreille. Notons que peu de participants étaient au fait de la documentation préparatoire² mise à leur disposition de même que de la vidéo explicative.

Les différentes idées recueillies sont classées par thématique et résumées dans le tableau 3-1.

Tableau 3-1: Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants

Problématiques mentionnées	Solution(s) proposée (s)
<u>Piétons</u> <ul style="list-style-type: none">• Manque de traversées sécuritaires pour piétons;• Trottoir d’un seul côté obligeant à traverser plusieurs fois (ex. : rue Upper Edison);• La route 132 empêche l’accès au bord de l’eau.	<ul style="list-style-type: none">• Aménager des trottoirs et/ou élargir les trottoirs, surtout à proximité des écoles;• Mettre une phase « tout rouge » à certains feux;• Ajouter des passages pour piétons pour franchir les obstacles (ex :voie ferrée, route 132).

¹ Consultation réalisée auprès de citoyens pour soulever les problématiques et pistes de solutions qu’ils ont en têtes tout en testant le matériel préparé (emploi de l’outil Klaxoon).

² <https://www.saint-lambert.ca/fr/la-ville/plans-directeurs-et-strategiques/elaboration-dun-plan-de-mobilite-durable>

Problématiques mentionnées	Solution(s) proposée (s)
<p><u>Vélos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Manque d'infrastructures cyclables en site propre Conflits avec les automobilistes (ex. : rue Notre-Dame vers la 132) Certaines traversées problématiques (ex. : rue Victoria sous la voie ferrée) 	<ul style="list-style-type: none"> Ajouter des liens cyclables (ex : rue Notre-Dame, route 112); Mettre des rues à sens unique pour avoir l'espace nécessaire et faire un meilleur partage des modes; Faire en sorte que les aménagements soient uniformes sur leur longueur (éviter les traversées); Lorsqu'il est impossible de mettre un panneau, rendre le marquage au sol plus visible; Offrir, en collaboration avec les municipalités limitrophes, un réseau cyclable continu et cohérent; Obtenir une certification Vélosympathique et sensibiliser les citoyens à l'utilisation du vélo; Valoriser davantage l'intermodalité; Aménager des stationnements pour vélos fonctionnels et sécuritaires, et ce, de manière uniforme sur le territoire de la municipalité.
<p><u>Vitesse des automobilistes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Problème de vitesse ressenti sur plusieurs rues : Logan/Desaulniers, Victoria/Churchill, Curzon, Macaulay, etc. Vitesse près des écoles au début et à la fin des classes 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la largeur des voies; Réduire les limites de vitesse (30 km/h); Installer de radars pédagogiques; Ajouter des bollards ou des bacs à fleurs; Installer des mesures de modération de la circulation (ex. : intersection surélevée); Réaliser des campagnes de sensibilisation sur le respect des mesures de vitesse.
<p><u>Circulation de transit / congestion</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Transit sur les rues résidentielles (rues Upper Edison, Oak, Mercier) Trop de circulation sur la rue Notre-Dame (vers la 132), la rue Riverside et le boulevard Simard Secteur de la gare sur Victoria : circulation apportée par le développement immobilier. 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des restrictions pour rediriger le trafic vers les axes artériels et collecteurs; Mettre à sens unique certaines rues (ex. : rue Notre-Dame, rue Riverside, rue Simms); Ajuster le phasage des feux ou mise en place de mesures préférentielles pour bus (sur Riverside par exemple); Interdire le camionnage en zones résidentielles.
<p><u>Circulation près des écoles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Trop de circulation à proximité des écoles 	<ul style="list-style-type: none"> Encourager les parents à se stationner à des endroits prédéfinis et pas directement face à l'école; Éloigner les débarcadères des autobus des établissements scolaires des entrées.

Problématiques mentionnées	Solution(s) proposée (s)
<u>Stationnement</u> <ul style="list-style-type: none"> Vignettes peu respectées; Non-respect du 5m de dégagement aux intersections. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la surveillance policière; Étendre le système de vignettes à d'autres axes routiers de la municipalité; Interdire temporairement le stationnement à certains endroits (près des écoles lors du début et la fin des classes par exemple); Proposer des stationnements protégés publics l'hiver lors des tempêtes; Aménager des avancées de trottoir aux abords des carrefours où le respect du dégagement de 5 m est plus difficile à faire respecter.
<u>Entretien</u> <ul style="list-style-type: none"> Déneigement limite l'offre en stationnement sur rue; Déneigement problématique des trottoirs; Marquage peu visible (Notre-Dame) 	<ul style="list-style-type: none"> Interdire le stationnement sur rue selon les périodes de déneigement (ex. Stationnement en alternance d'un côté de la rue); Remorquer les voitures mal stationnées lors des périodes de déneigement; Assurer un rafraîchissement annuel ou bisannuel du marquage.
<u>Transport collectif</u> <ul style="list-style-type: none"> Faible fréquence du train; Manque d'offre hors pointe pour le train et les bus; Beaucoup de gens de l'extérieur qui vont à la gare de train de banlieue. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la fréquence des services de transports collectifs (train et bus) desservant la municipalité. Une attention particulière est à portée au service hors pointe et de fin de semaine; Rendre la tarification plus compétitive face à la voiture. Uniformiser les tarifs avec les zones plus éloignées pour le train de banlieue.
<u>Autres suggestions :</u>	<ul style="list-style-type: none"> Arrimer les connexions actives intermunicipales en se coordonnant avec les villes voisines

4 Sondage

Suite au premier sondage effectué en février 2020, un second sondage a été mis en ligne à l'aide de la plateforme Survey Monkey du 23 novembre au 4 décembre 2020. Ce sondage avait pour but de permettre aux citoyens de faire valoir leurs propositions supplémentaires, et ce, qu'ils aient ou non participé aux activités de consultation virtuelle. Ainsi, il a été demandé aux 28 participants de mentionner quelles sont les principales problématiques et d'en identifier des pistes de solution sur trois thématiques :

- Réseau routier, vitesse et stationnement;
- Mobilité active et sécurité;
- Transports collectifs et alternatifs à l'auto solo.

Les sections qui suivent fournissent les réponses telles que fournies par les citoyens, pour les différentes thématiques. Notons que certaines problématiques/pistes de solutions ont été formulées sous la mauvaise thématique (ex : problématiques associées aux déplacements véhiculaires, mais identifier par les citoyens dans la thématique modes actifs).

4.1 Questions générales

Section composée de deux questions posées à l'ensemble des 28 répondants

QUESTION 1 : DANS QUEL SECTEUR DE SAINT-LAMBERT HABITEZ-VOUS ?

La représentation des résidents des quatre secteurs de Saint-Lambert est plutôt équitable, la part des répondants appartenant à chaque secteur varie de 17,9 % à 28,6 %.

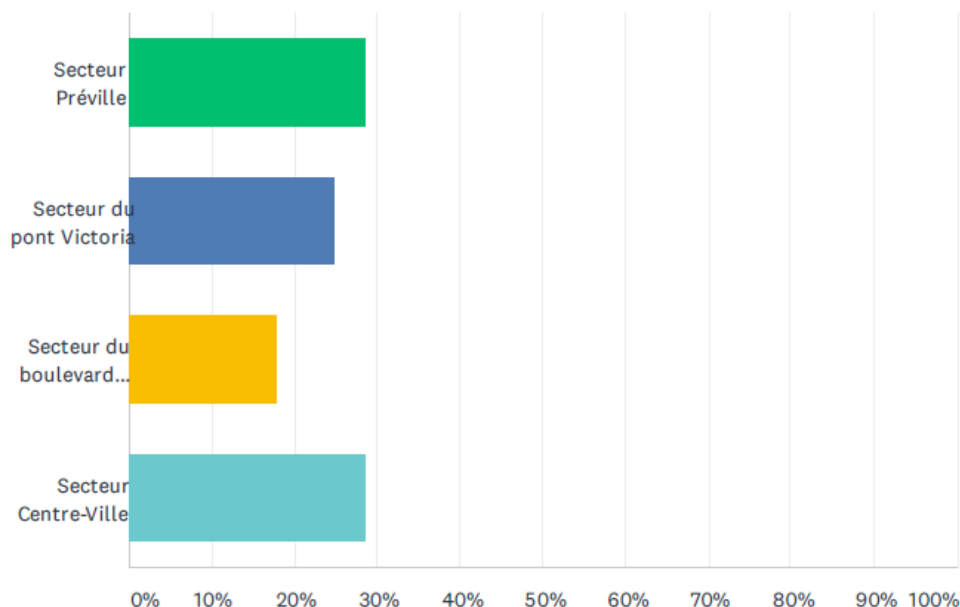


Figure 4-1 : Répartition des répondants selon leur secteur de résidence

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-1 : Répartition des répondants selon leur secteur de résidence

CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Secteur Prévile	28.57%	8
Secteur du pont Victoria	25.00%	7
Secteur du boulevard Desaulniers	17.86%	5
Secteur Centre-Ville	28.57%	8
TOTAL		28

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

QUESTION 2 : PRÉALABLEMENT AU PRÉSENT SONDAGE, AVEZ-VOUS PRIS CONNAISSANCE DE LA DOCUMENTATION MISE À VOTRE DISPOSITION SUR LE SITE INTERNET DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT CONCERNANT LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE (SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC, RÉSULTATS DU PREMIER SONDAGE) ?

La grande majorité des répondants (85%) affirme avoir consulté la documentation avant de répondre à ce sondage.

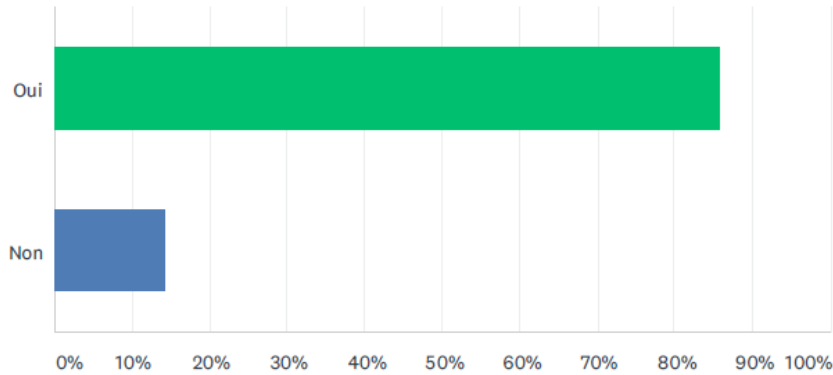


Figure 4-2 : Prise en compte de la documentation

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

Tableau 4-2 : Prise en compte de la documentation

CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	85.71%	24
Non	14.29%	4
TOTAL		28

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

4.2 Réseau routier, vitesse et stationnement

QUELLES SONT, SELON VOUS, LES PROBLÉMATIQUES LES PLUS IMPORTANTES EN LIEN AVEC CET ENJEU SUR LE TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT? // EN LIEN AVEC CES PROBLÉMATIQUES, QUELLES PISTES DE SOLUTIONS PERMETTRAIENT, SELON VOUS, D'AMÉLIORER LA SITUATION?

Deux problématiques ont été mentionnées par un plus grand nombre de répondants. La politique régissant le stationnement sur voirie semble être insatisfaisante pour plusieurs répondants, par exemple dans les zones gratuites non réglementées où il peut être difficile de trouver une place.

Aussi, plusieurs mentionnent un non-respect des limites de vitesse par les automobilistes, notamment au niveau des limites de 30 km/h à proximité des écoles et en raison du trafic de transit vers ou depuis le pont Victoria.

Le tableau 4-3 présente les problématiques les plus fréquemment mentionnées ainsi que des propositions de solutions par les répondants.

Tableau 4-3 : Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants

Problématique mentionnée	Nbre de répondants	Solution(s) proposée(s)
Réglementation du stationnement non respecté	13	<u>Restrictions à mettre en place</u> <ul style="list-style-type: none">• Mettre en place du stationnement hors rue pour les employés des commerces;• Mise en place d'une application pour le téléphone pour gérer le stationnement payant;• Limiter le stationnement à 2 heures;• Interdire le stationnement dans la rue certaines nuits ou alterner de côté selon les jours pour éviter les stationnements à long terme;• Inclure les stationnements privés dans les loyers et le faire sur une base annuelle pour éviter qu'ils soient vides pendant une partie de l'année;• Adapter la politique de stationnement en fonction de la période;• L'hiver, permettre le stationnement en tout temps lorsqu'il n'y a pas de tempête (avec une signalisation claire);• Établir un système de coordination pour le déneigement et le balai;• Mettre en place une unité de surveillance indépendante pour les infractions de stationnement.

Problématique mentionnée	Nbre de répondants	Solution(s) proposée(s)
Vitesse excessive des automobilistes	9	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la largeur des voies; • Augmenter la surveillance policière; • Installer des panneaux indiquant la limite de vitesse; • Installer des photo-radars sur les grands axes de la municipalité; • Mettre plus d'arrêts sur les boulevards; • Mise en place de dos d'âne et de balises.
<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'aménagements pour transports actifs; • Cohabitation difficile avec les vélos; • Mieux partager la chaussée entre les différents modes. 	5	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place de pistes ou bandes cyclables et retirer des cases de stationnement sur rue, au besoin; • Installer des panneaux incitant à utiliser les modes actifs; • Effectuer des campagnes de sensibilisation aux modes actifs; • Ajouter des supports à vélo et du mobilier urbain; • Élargir les trottoirs et mettre en place des refuges pour piétons aux intersections.
<ul style="list-style-type: none"> • Circulation de transit (ex. : vers le pont Victoria); • Routes trop achalandées. 	3	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de sens uniques pour rediriger le trafic vers les rues moins denses; • Bloquer le trafic vers les rues résidentielles.
Non-respect des arrêts	2	<ul style="list-style-type: none"> • Plus de surveillance policière.
Déneigement des trottoirs	2	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le déneigement des trottoirs; • Déneiger la rue d'abord, et ensuite les trottoirs.
Mauvais état de la chaussée	1	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer la réparation des trous et des fissures.
Manque de fluidité	1	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le nombre d'arrêts.
Vitesse permise trop faible (30 km/h) sur les artères importantes	1	
Vitesse et achalandage de la route 132 causant du bruit	1	
Trop d'utilisateurs de l'auto pour les petits trajets	1	

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

4.3 Mobilité active et sécurité des déplacements

QUELLES SONT, SELON VOUS, LES PROBLÉMATIQUES LES PLUS IMPORTANTES EN LIEN AVEC CET ENJEU SUR LE TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT? // EN LIEN AVEC CES PROBLÉMATIQUES, QUELLES PISTES DE SOLUTIONS PERMETTRAIENT, SELON VOUS, D'AMÉLIORER LA SITUATION?

Encore une fois, la problématique principalement ressentie par les répondants concerne le non-respect des règles en place par les automobilistes, particulièrement la vitesse. Le fait que les réseaux cyclable et piétonnier soient discontinus (certaines rues ne possédant pas de trottoir) ainsi que leur déneigement semble aussi préoccuper plusieurs résidents.

Tableau 4-4 : Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants

Problématique mentionnée	Nbre de répondants	Solution(s) proposée(s)
Comportement dangereux des automobilistes (Vitesse excessive, non-respect des priorités piétonnes et cyclables)	10	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place de photo-radars; • Accroître la surveillance policière; • Mettre en place de la signalisation plus visible, notamment pour les priorités aux piétons; • Mettre en place des dos d'âne ou autres types de mesures de modération de la circulation; • Implanter plus de brigadiers scolaires près des écoles.
<ul style="list-style-type: none"> • Manque de pistes cyclables; • Réseau cyclable discontinu. 	5	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place de nouvelles pistes cyclables; • Retirer du stationnement sur voirie pour faire de la place aux cyclistes.
Déneigement	4	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le déneigement pour maintenir la part modale des modes actifs en hiver.
<ul style="list-style-type: none"> • Trottoirs dangereux ou insuffisants; • Discontinuité du réseau piéton. 	3	<ul style="list-style-type: none"> • Élargir les trottoirs et diminuer leur pente; • Mettre en place des rues partagées au centre-ville; • Créer des passerelles vélos/piétons pour franchir les barrières (ex. : chemin de fer).
Congestion véhiculaire importante	3	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des restrictions de circulation (ex. : interdire les mouvements de virage à gauche) pour limiter le transit dans les quartiers résidentiels.
Pollution de l'air	2	<ul style="list-style-type: none"> • Construire un mur (ex. : butte de terre) pour limiter le bruit et les émissions polluantes.
Manque d'incitatif à la mobilité active	2	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les gens à réduire l'utilisation de la voiture pour les petits déplacements; • Améliorer l'éducation en lien avec le cyclisme chez les jeunes comme pour les adultes.
Manque de supports à vélo	1	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des supports à vélos sécuritaires et fonctionnels près des lieux accessibles en modes actifs.

Problématique mentionnée	Nbre de répondants	Solution(s) proposée(s)
Visibilité restreinte par le stationnement sur rue aux abords des intersections	1	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des mesures visant à assurer un respect du dégagement de part et d'autre du carrefour (ex. : marquage, signalisation et avancées de trottoir, etc.).
Qualité médiocre du revêtement de la route	1	<ul style="list-style-type: none"> Réparer les irrégularités (fissures, etc.).

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

4.4 Transport collectif et alternatif à l'auto solo

QUELLES SONT, SELON VOUS, LES PROBLÉMATIQUES LES PLUS IMPORTANTES EN LIEN AVEC CET ENJEU SUR LE TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT? // EN LIEN AVEC CES PROBLÉMATIQUES, QUELLES PISTES DE SOLUTIONS PERMETTRAIENT, SELON VOUS, D'AMÉLIORER LA SITUATION?

Il a principalement été question du manque de lignes d'autobus pour desservir certains lieux publics tels que le centre des loisirs ou la bibliothèque ainsi que le manque de fréquences des différentes lignes, surtout hors des heures de pointe pour rejoindre le train de banlieue ou le métro de Longueuil.

Plusieurs répondants ont aussi suggéré la mise en place de plus petits autobus ou de navettes électriques.

Tableau 4-5 : Principaux éléments de réponse mentionnés par les répondants

Problématique mentionnée	Nbre de répondants	Solution(s) proposées
<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs lieux mal ou non desservis en TC (train, centre de loisirs, bibliothèque, etc.); Manque de desserte très locale. 	8	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la desserte des lieux publics; Mettre en place une ligne rapide (sans détour) pour aller au métro, au train ou aux stations du futur REM; Plus de diversité au niveau des transports collectifs (ex. : taxis collectifs).
<ul style="list-style-type: none"> Trop peu de fréquence des lignes d'autobus ou du train de banlieue; Manque de coordination entre les bus et horaires mal répartis. 	8	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la taille des autobus afin d'en augmenter la fréquence; Inclure la desserte des établissements scolaires au réseau du RTL; Mieux planifier les horaires des services d'autobus pour offrir en tout temps une fréquence suffisante; Travailler plus étroitement avec le RTL.
Tarification trop élevée	2	<ul style="list-style-type: none"> Établir une tarification plus abordable; Offrir des rabais, voire la gratuité pour les résidents.
Aucun service de vélos libre-service sur le territoire	2	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place de stations de vélos libre-service (Bixi); Desservir le centre-ville, le parc Riverside et les résidences pour personnes âgées.
Nombre limité de voies réservées permettant la circulation de covoitureur	1	<ul style="list-style-type: none"> Ajouter de voies réservées au covoiturage.

Problématique mentionnée	Nbre de répondants	Solution(s) proposées
Autres propositions	-	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place de navettes électriques; • Mettre en place un service d'accompagnement pour inciter les personnes âgées à essayer les nouveaux trajets; • Afficher sur le devant du bus un logo/icône mentionnant si le bus se rend au métro de Longueuil.

Source : Survey Monkey, Traitement : CIMA+

5 Conclusion

Les différentes informations récoltées lors de ces ateliers de consultation ont permis d'avoir une meilleure idée du portrait de la mobilité à Saint-Lambert aux yeux de ses citoyens. Ces informations seront prises en compte dans l'élaboration du plan d'action pour la mobilité durable.



Annexe A

Présentation faite aux élèves du primaire



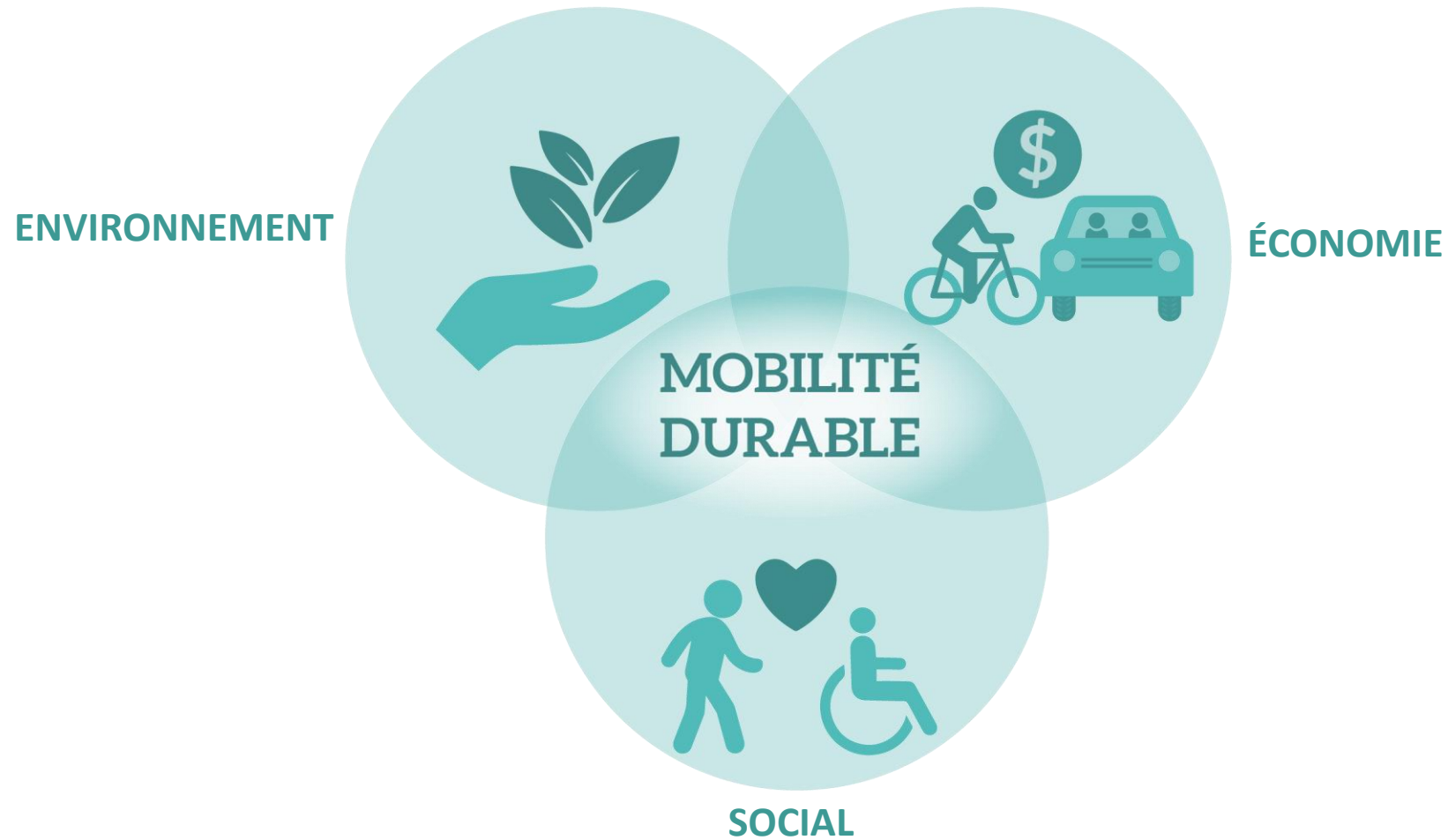
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Atelier à l'école des Saints-Anges

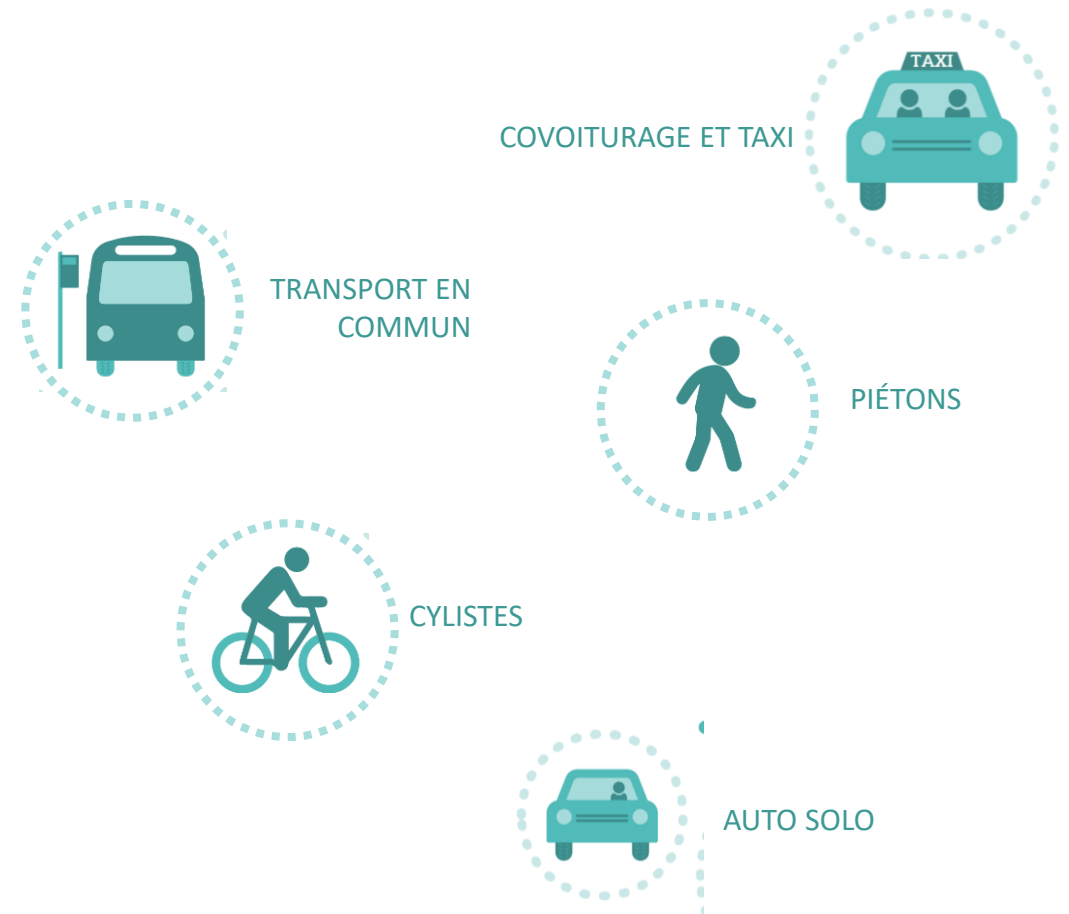
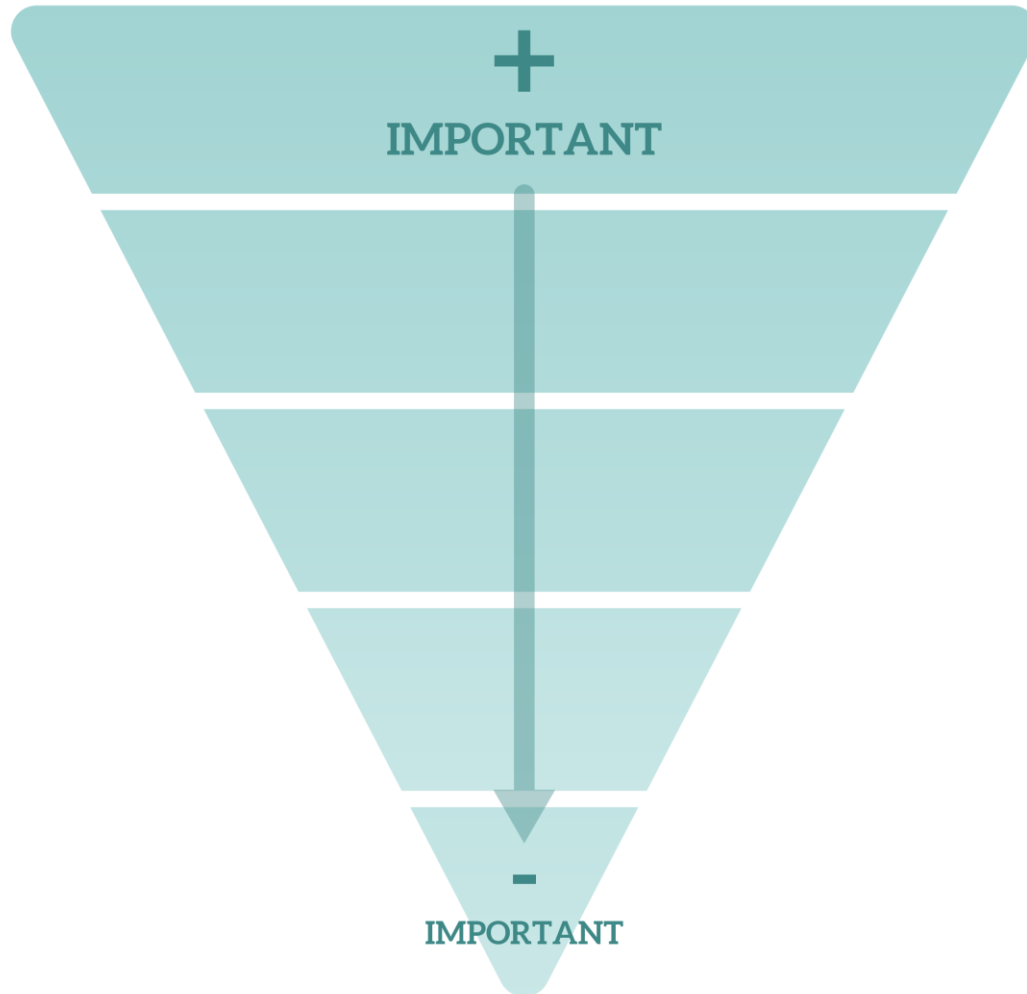
Activité no.1 - Mobilité ...

Mobilité

Mobilité durable



Activité no. 2 – Hiérarchie des usagers de la mobilité durable



Hiérarchie des usagers de la mobilité durable



AUTO SOLO



Hiérarchie des usagers de la mobilité durable

COVOITURAGE
ET TAXI

AUTO SOLO

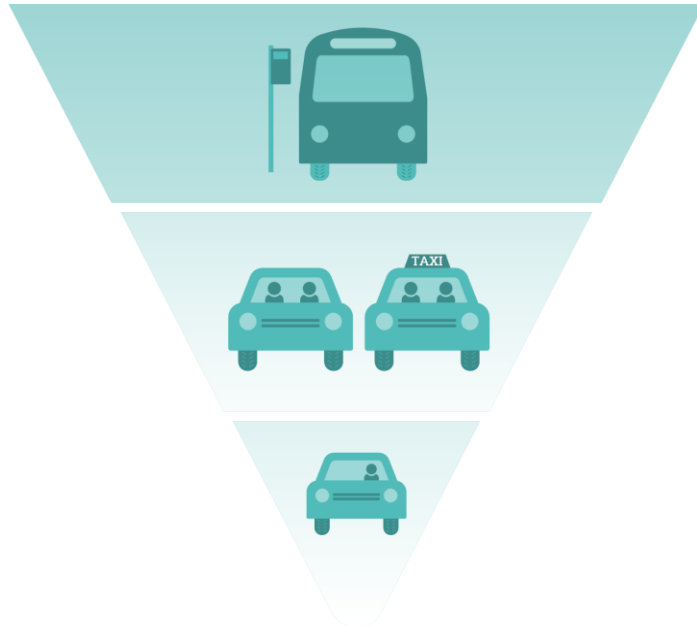


Hiérarchie des usagers de la mobilité durable

TRANSPORT
EN COMMUN

COVOITURAGE
ET TAXI

AUTO SOLO



Hiérarchie des usagers de la mobilité durable

CYCLISTES



TRANSPORT
EN COMMUN



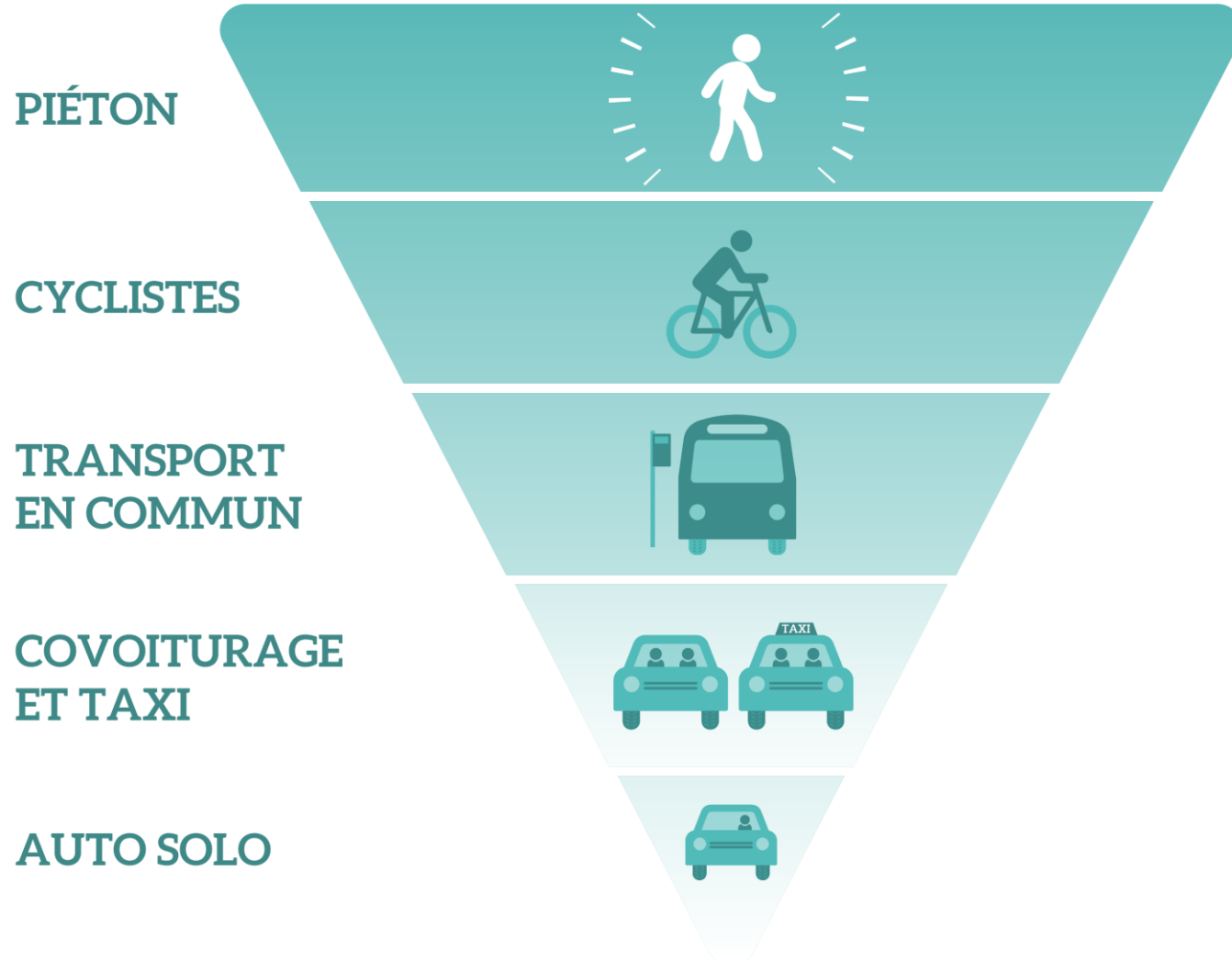
COVOITURAGE
ET TAXI



AUTO SOLO

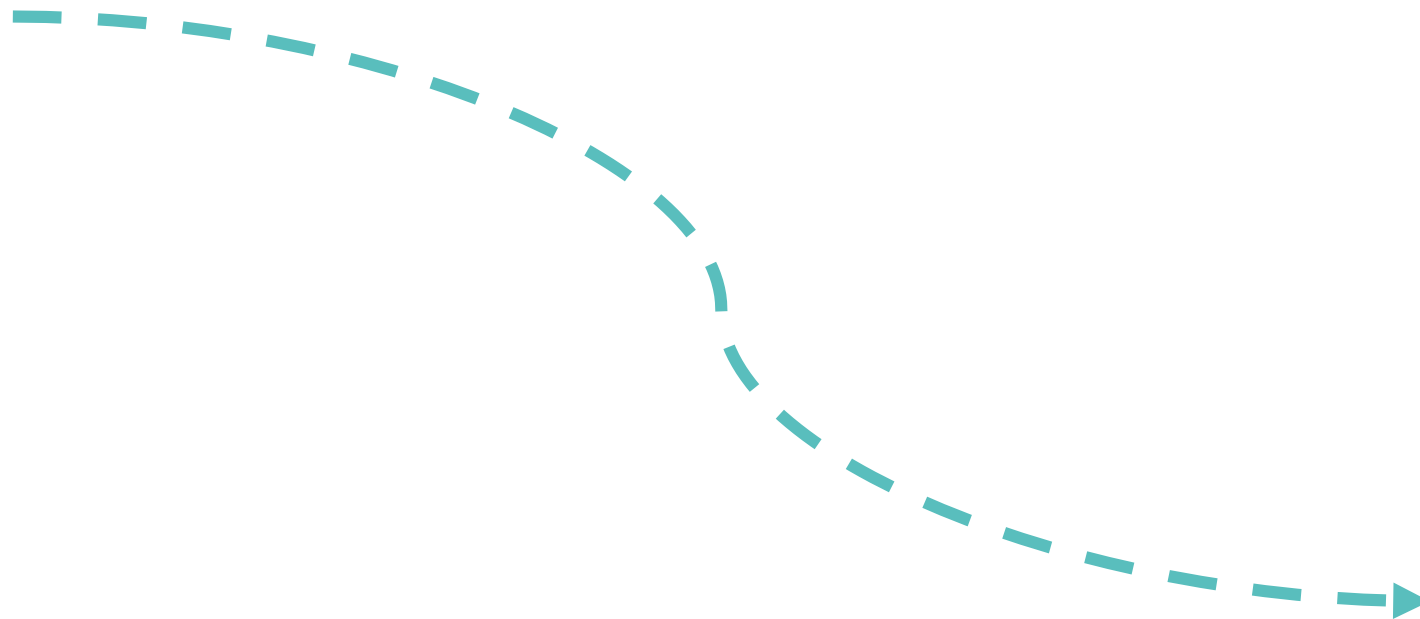


Hiérarchie des usagers de la mobilité durable



Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?





Nous vous remercions
pour votre écoute.

B

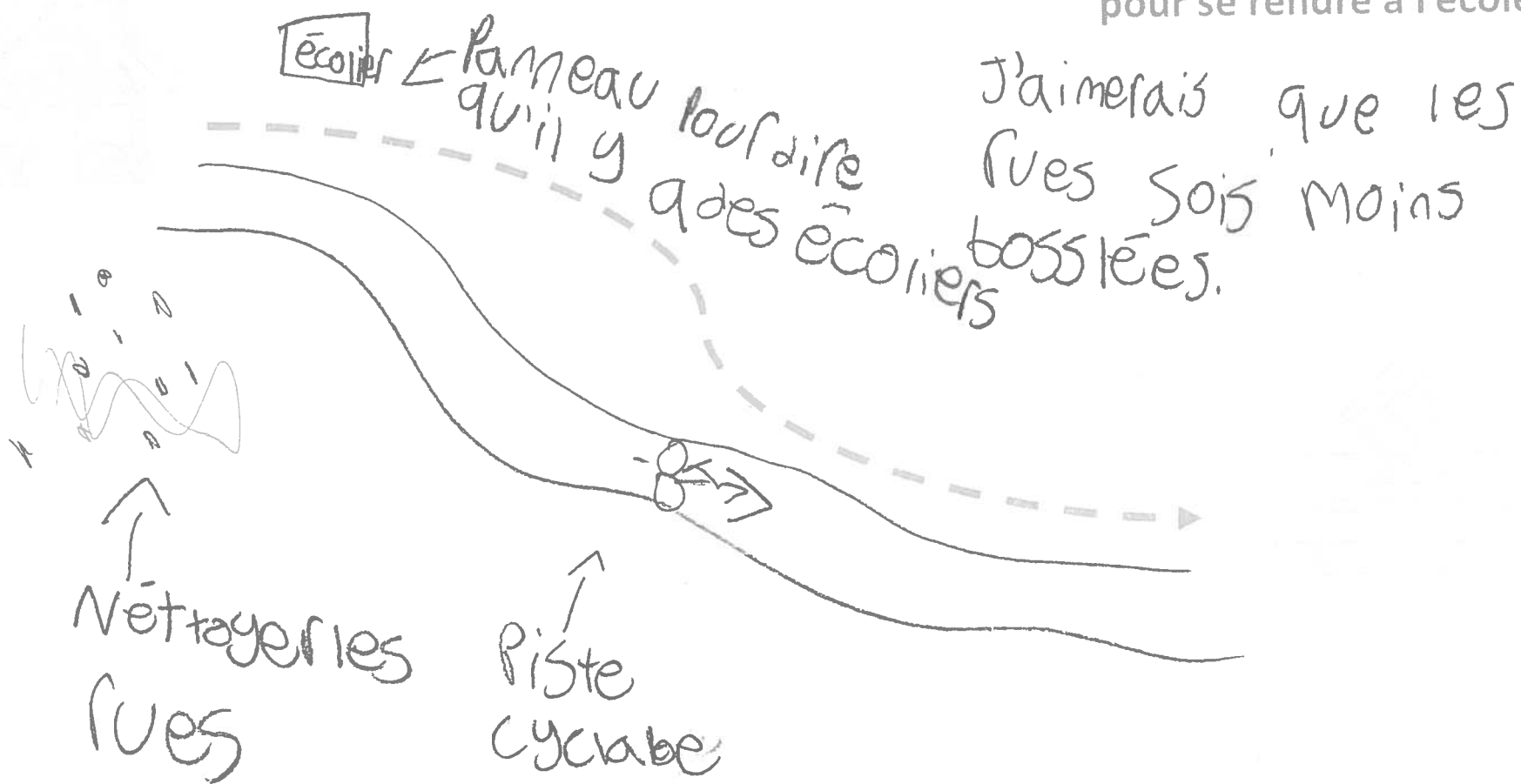
Annexe B

Dessin et autres représentations réalisées par
les élèves de 6e année

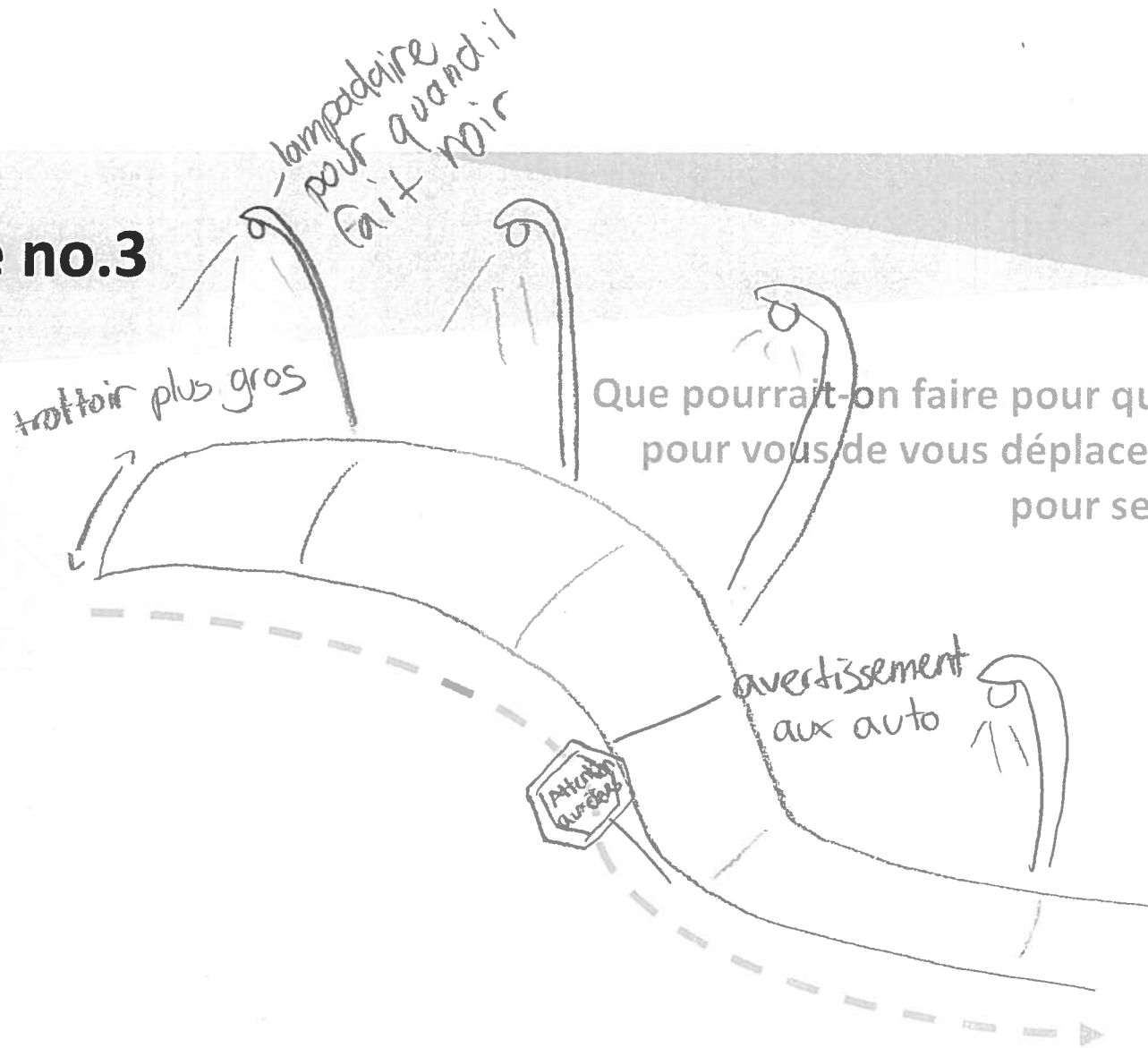
ÉVA

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?

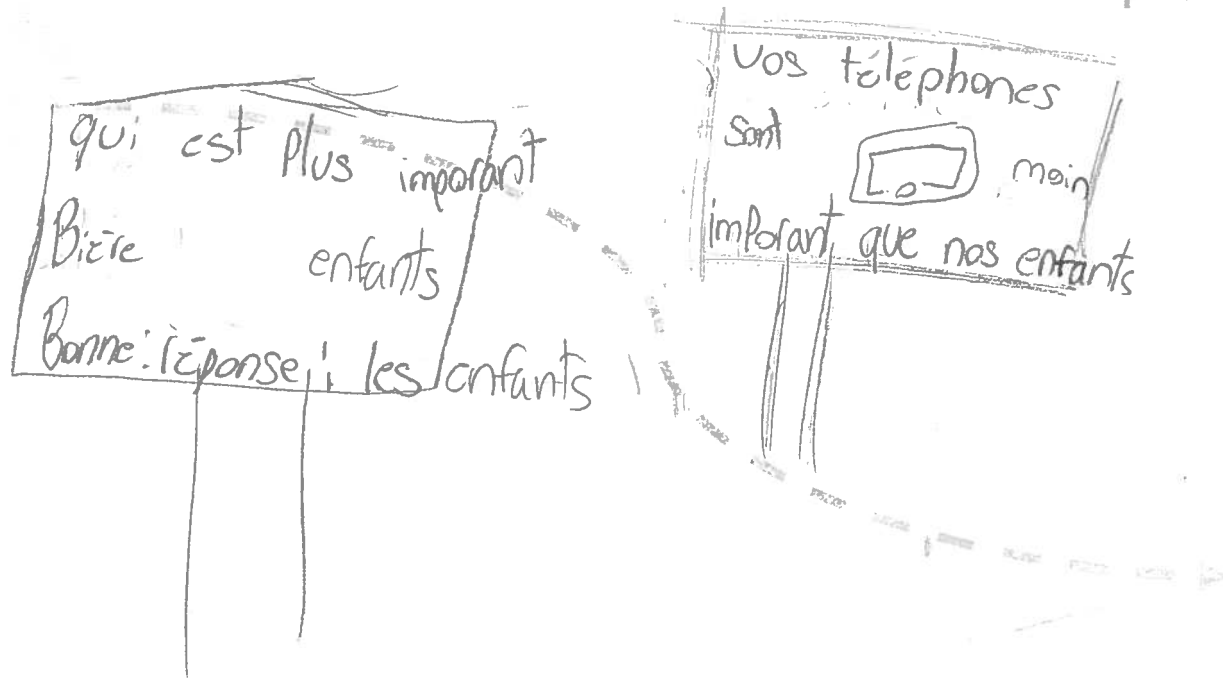


Activité no.3

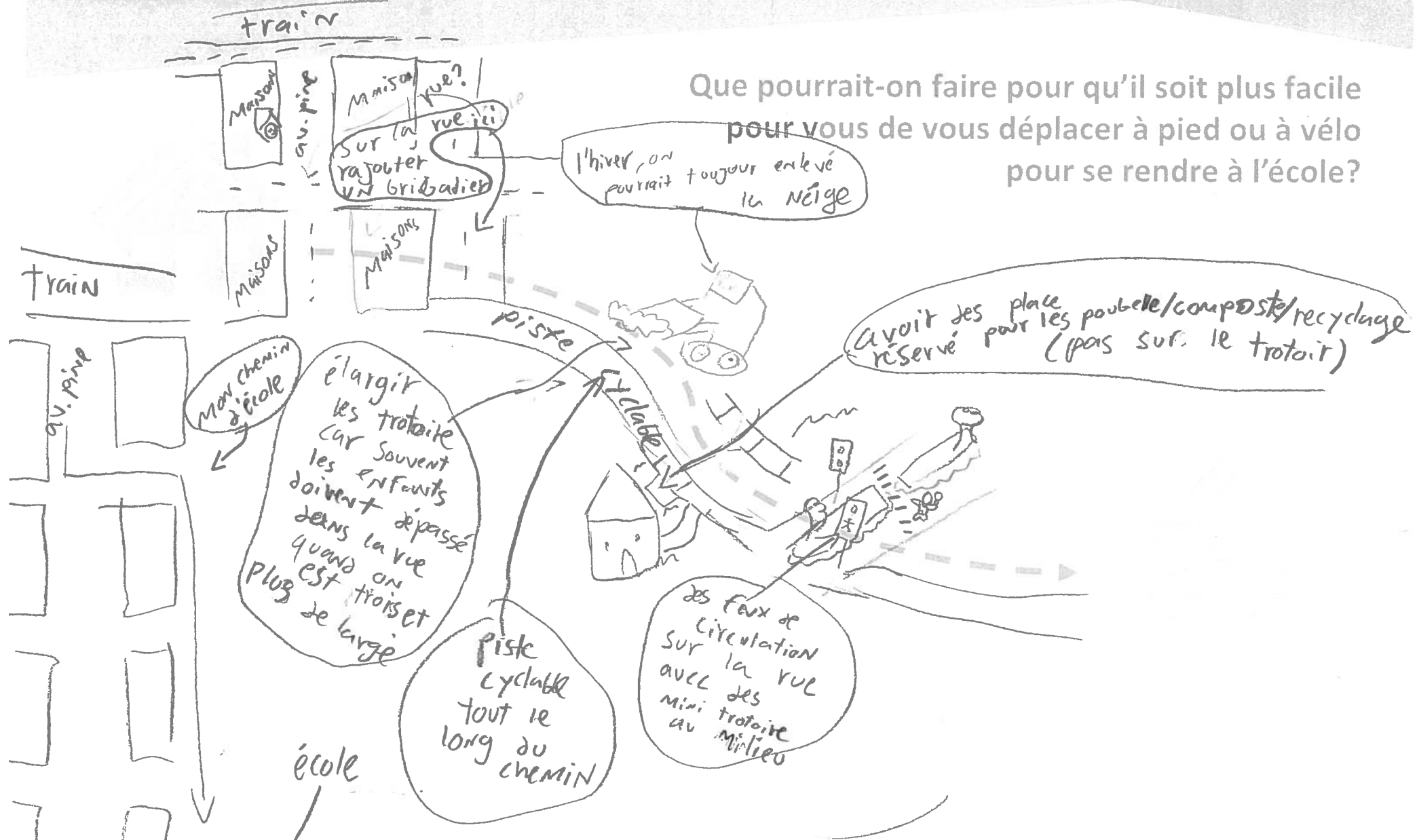


Activité no.3

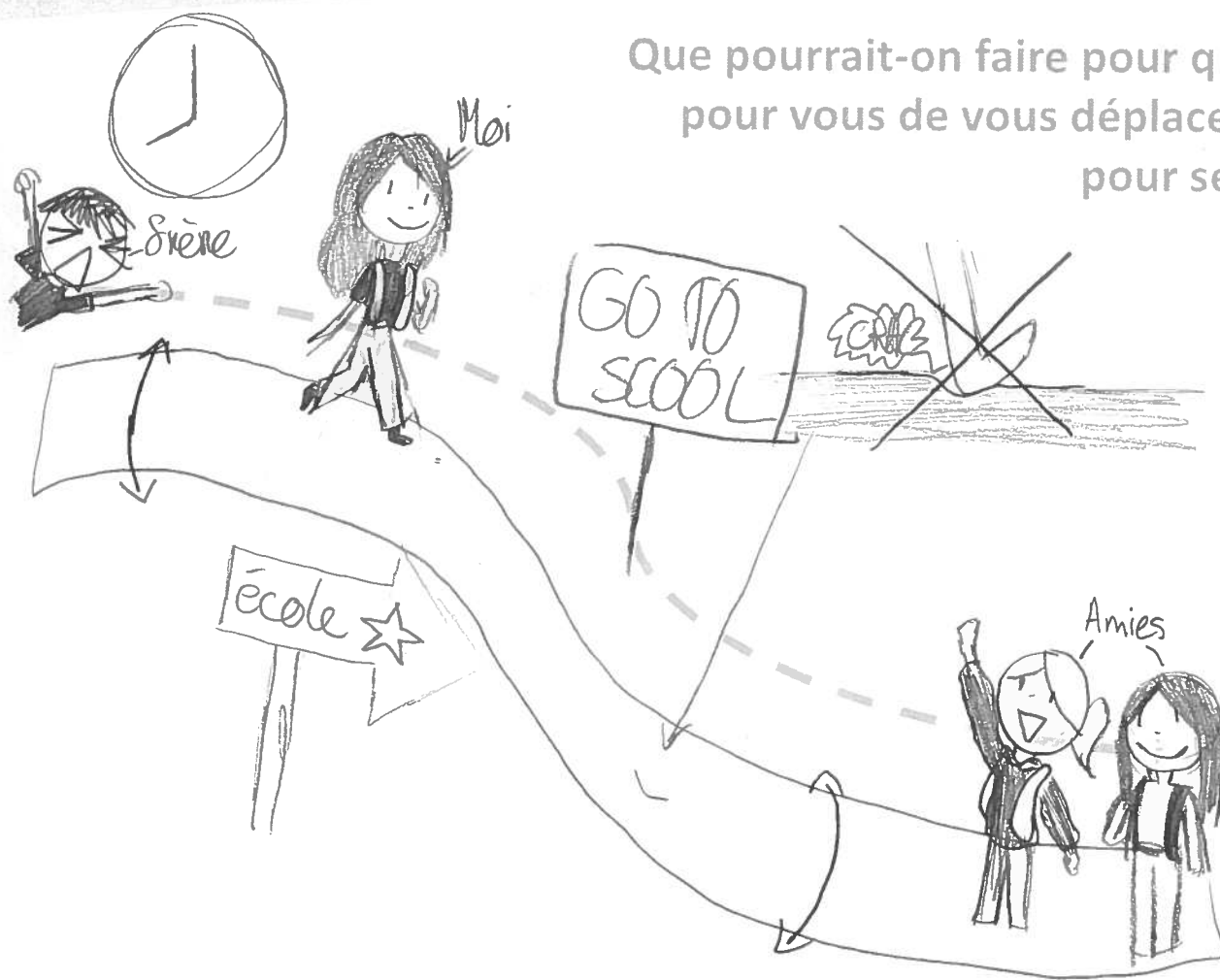
Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



Activité no.3



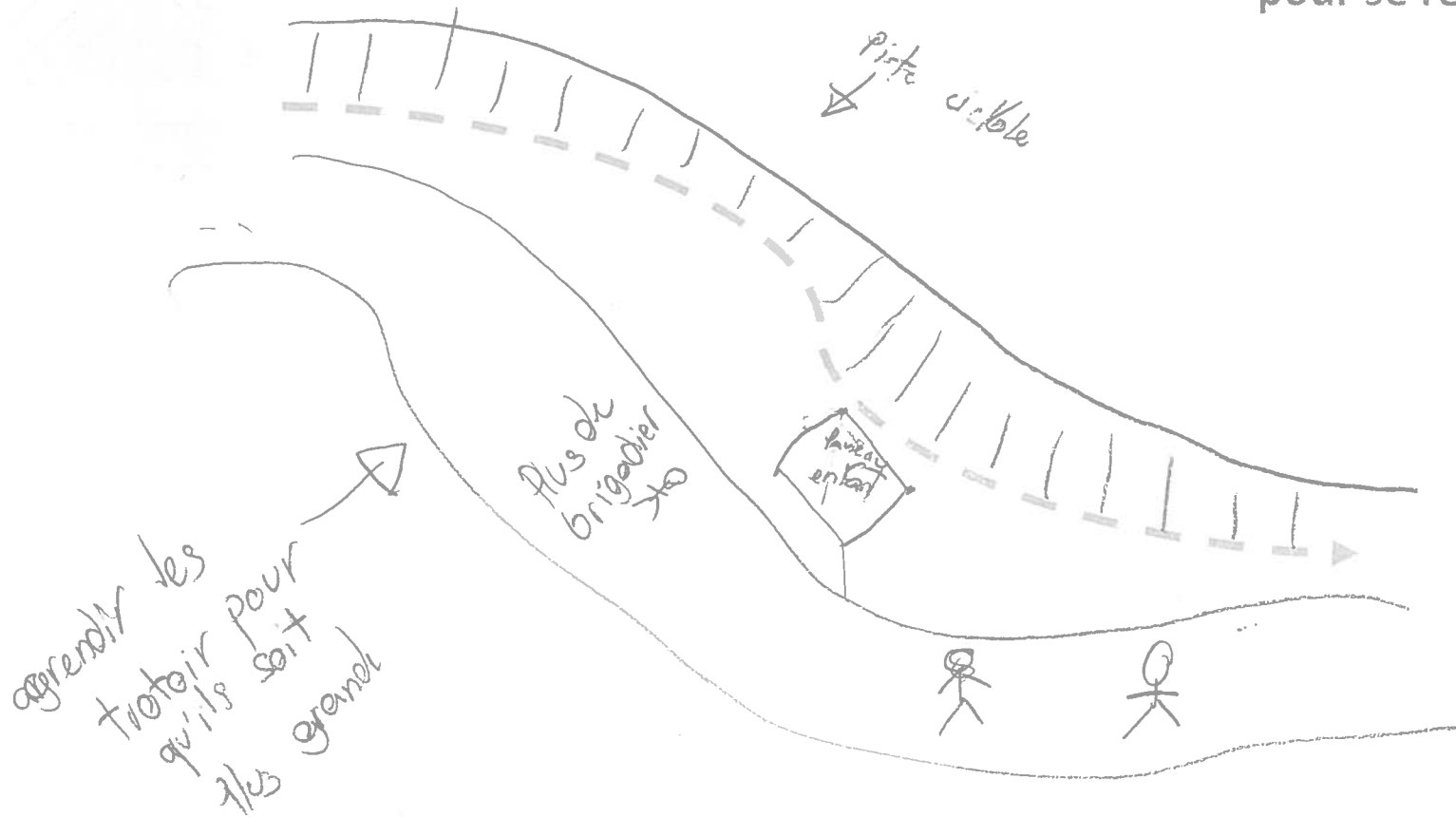
Activité no.3



Milianne

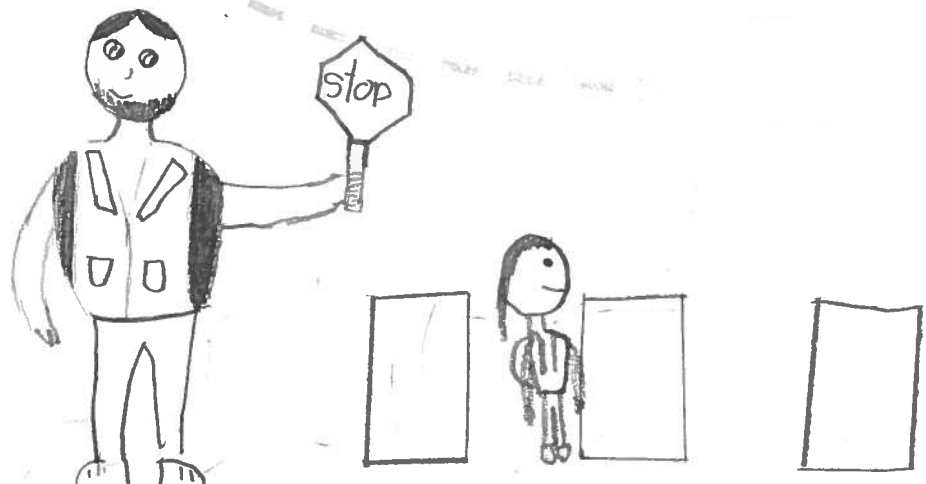
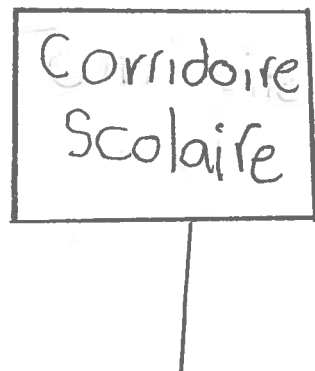
Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



Étienne

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?

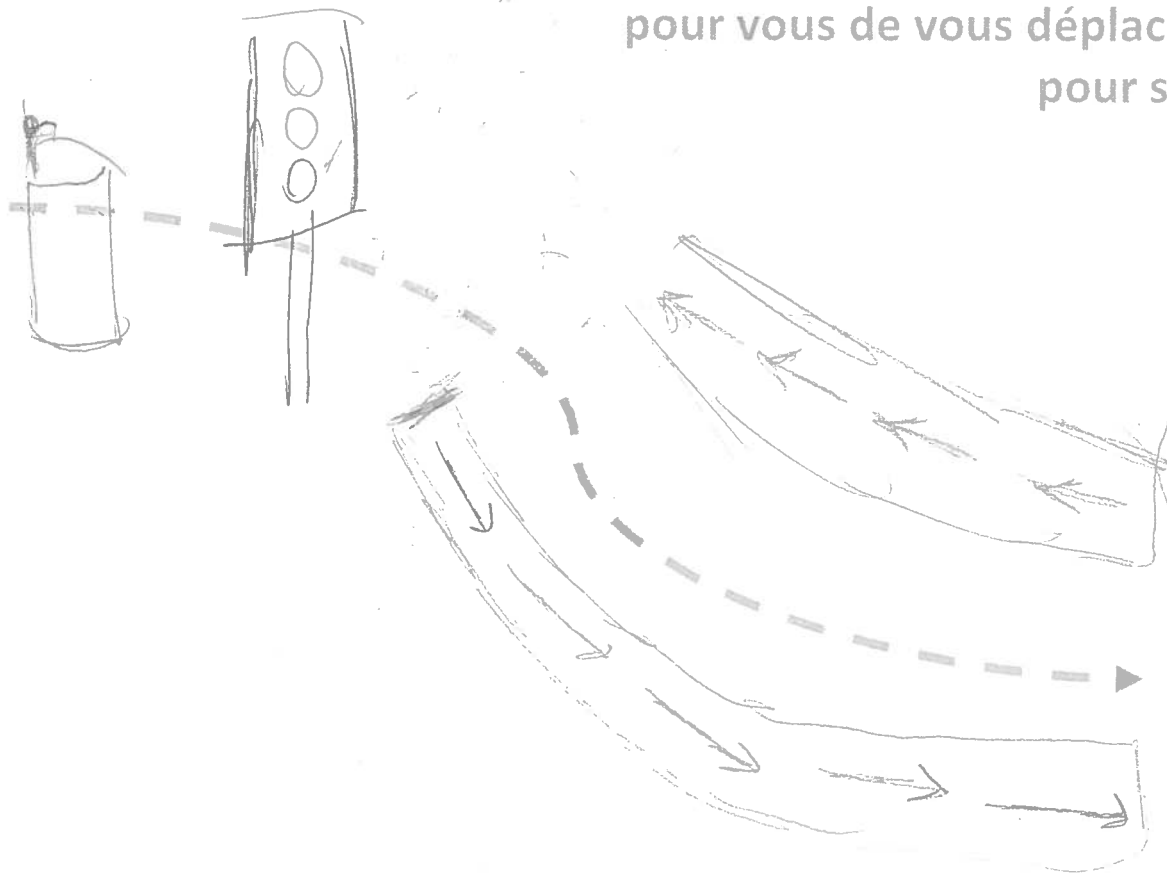


Laisser moins
de monde se
stationner partout sur
Logan



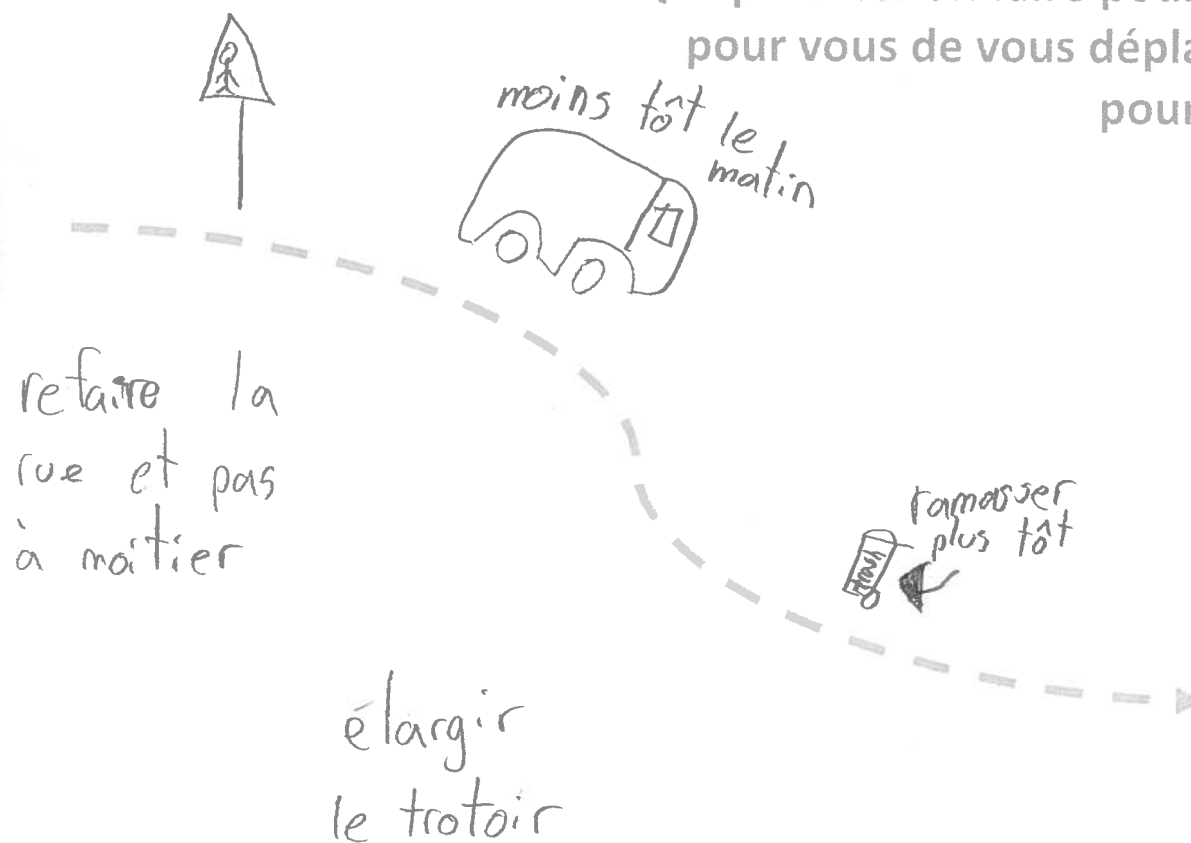
Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?

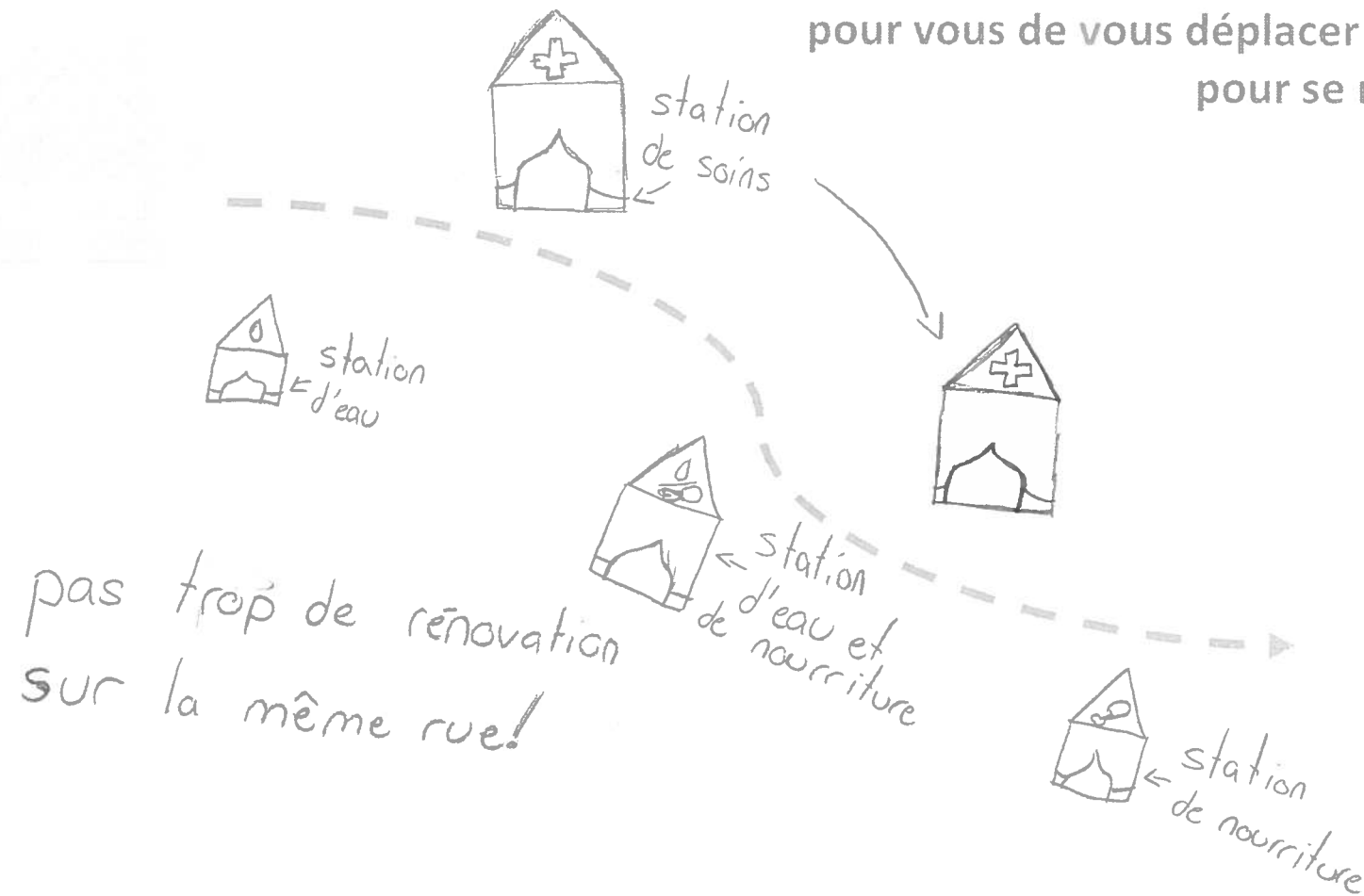


Grégoire

Aroa

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



Bénédicte A.

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?

réparer les trottoires et
les trous

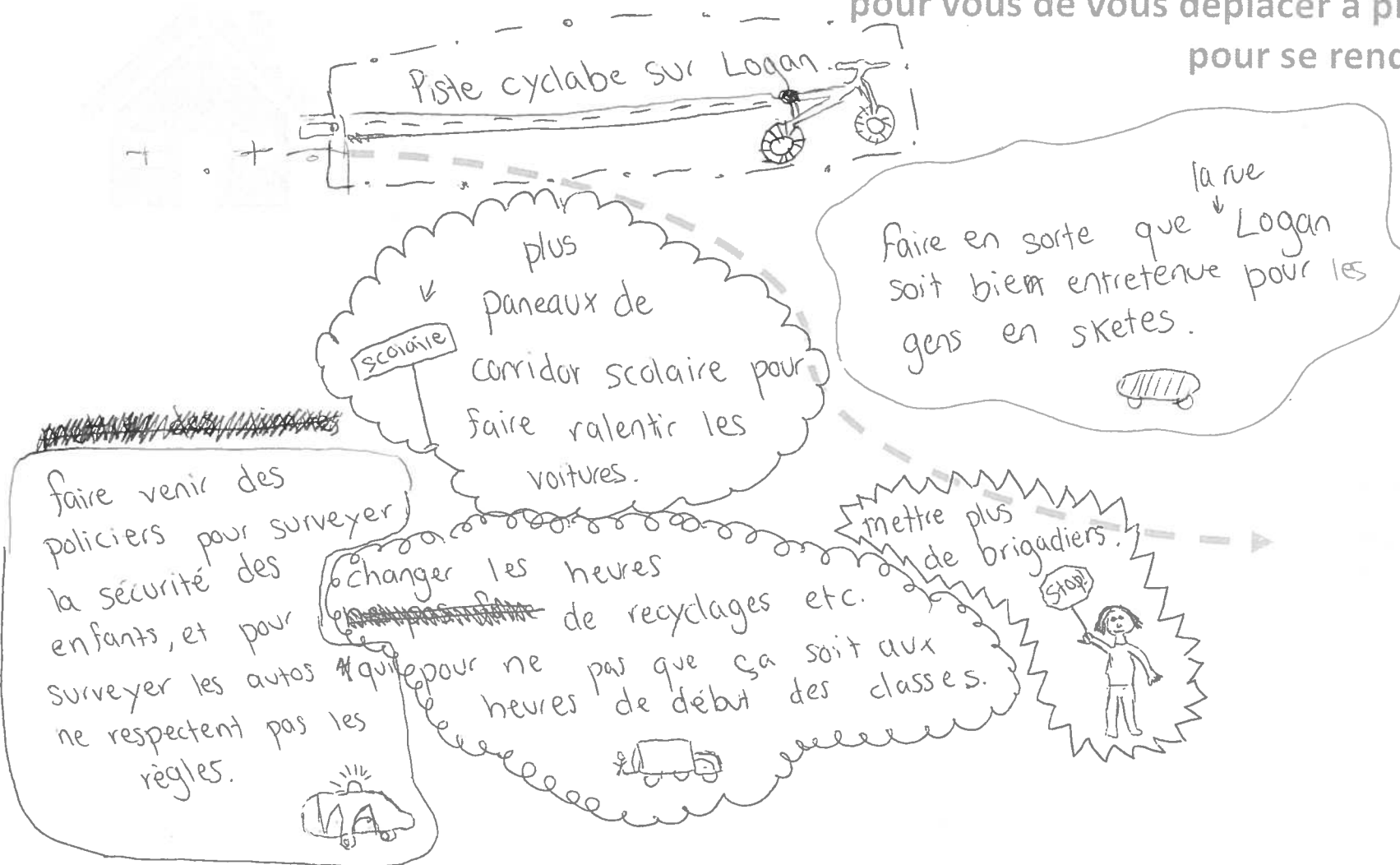
POC

ouch



Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



Justine

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?

refaire les
trottoirs

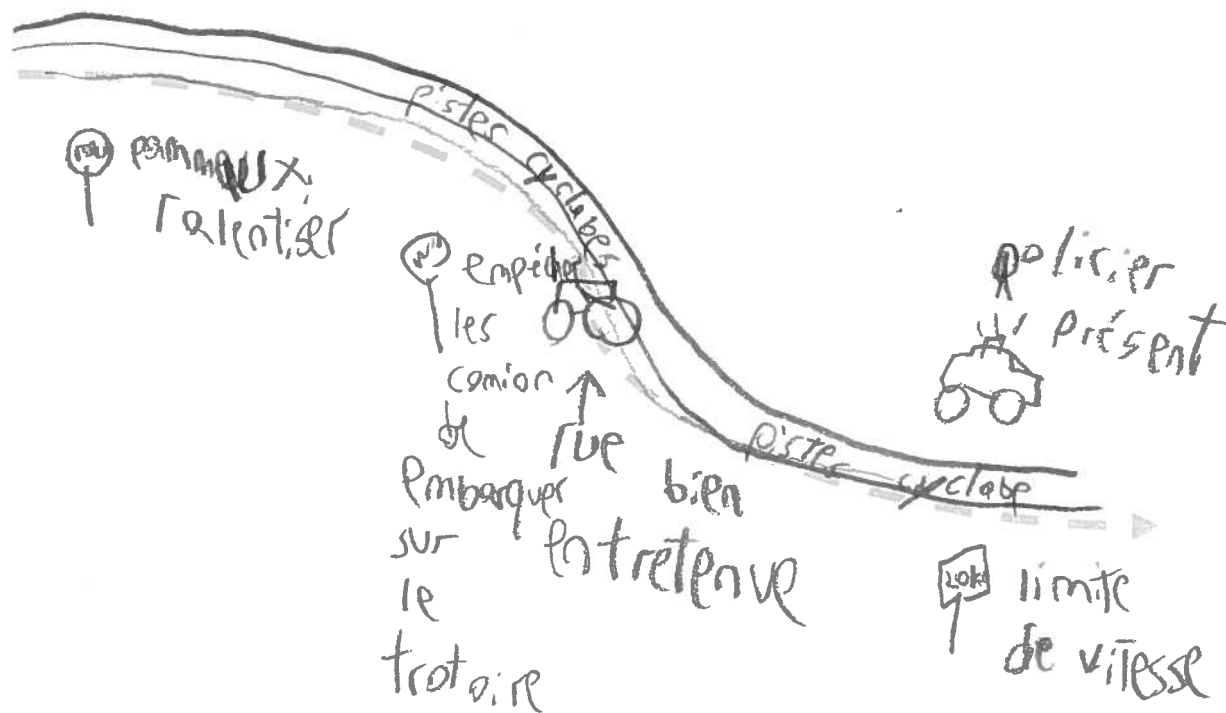
Recyclage /
poubelle /
composte

PAS
LE MATIN

Améliorer
les parcs et les
rues

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école?



Charline

Activité no.3

Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?

refaire

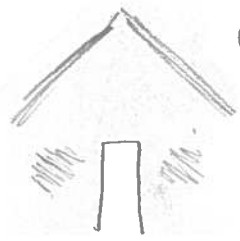
les rue pour le skat

* si on met notre casque

Antoine

Activité no.3

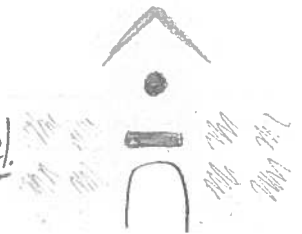
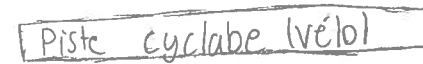
Que pourrait-on faire pour qu'il soit plus facile
pour vous de vous déplacer à pied ou à vélo
pour se rendre à l'école?



1. Plus de panneau de corridor scolaire.
2. Plus de piste cyclable.
3. Refaire les rues.

4. Élargir les trottoirs.

5. mettre plus de panneau (de plein de chose).





Annexe C

Présentation faite aux étudiants du Collège Durocher



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Atelier au Collège Durocher

Table des matières

1. Habitudes de déplacements
2. Mobilité durable
3. Code de la sécurité routière
4. Campagnes de sensibilisation
5. Pistes de solution

1. Habitudes de déplacement

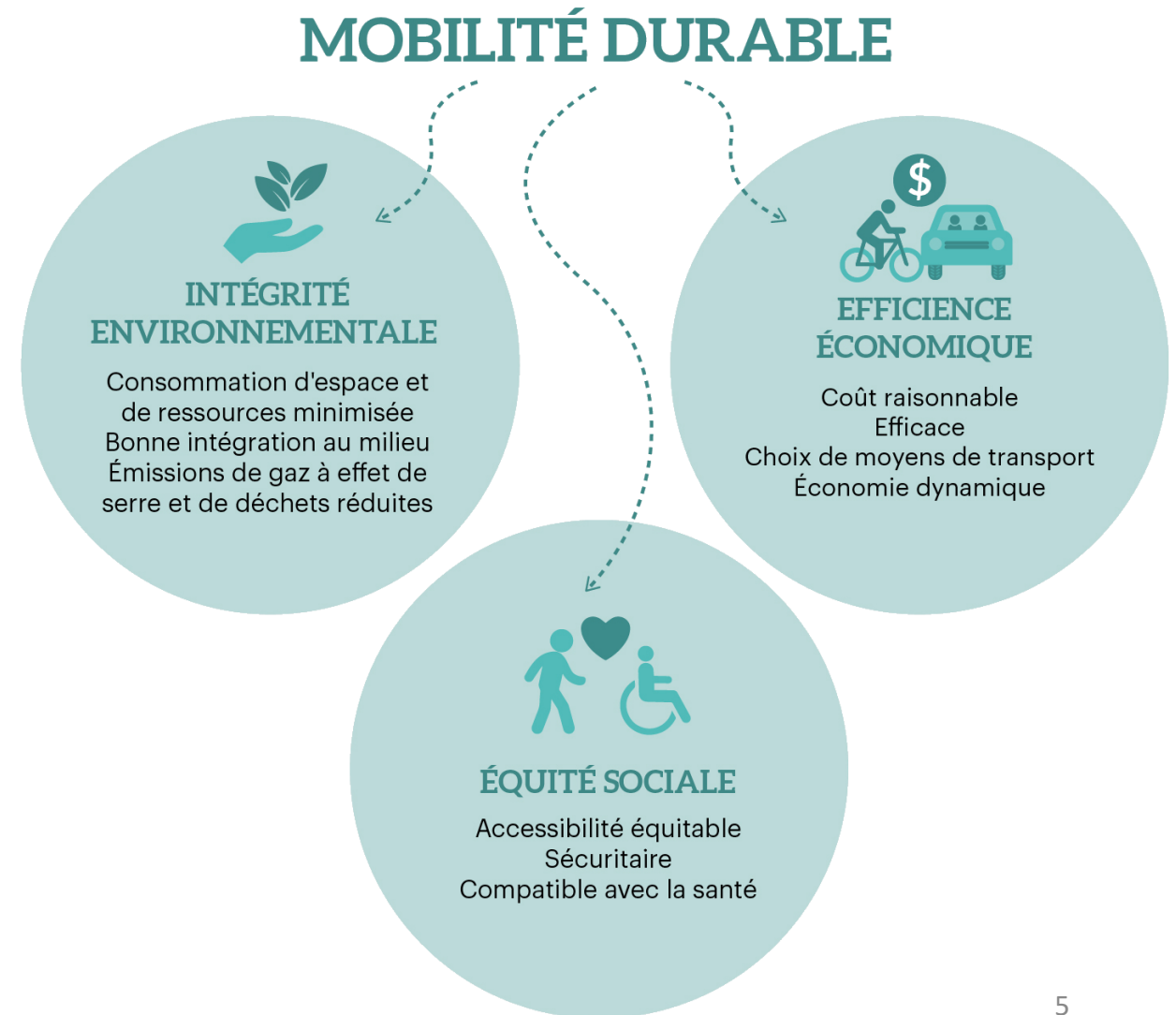


2. Mobilité durable



Mobilité durable

- S'appuie sur 3 grands piliers :
 - **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
- Priorisation des usagers les plus vulnérables



3. Code de la sécurité routière



4. Campagnes de sensibilisation

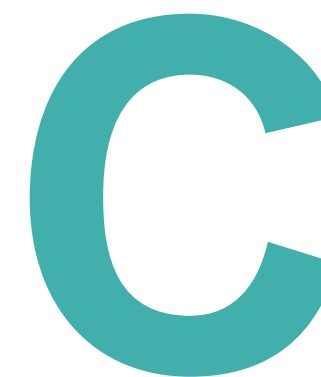


5. Pistes de solutions





Nous vous remercions
pour votre écoute.
Questions ou commentaires ?



Annexe C
Intrants

Données	Format des données	Source	Remarques	Reçus	Date	Lien
1. Données générales						
Charte graphique	PDF	Ville de Saint-Lambert	Aucune charte graphique disponible	-	2019-12-02	
Carte du secteur	PDF	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	01_Données_générales\Plan des quatres secteurs.pdf
	dwg, shp	Ville de Saint-Lambert				
Ortophoto	ecw	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Cartes\Orthophotos2018
Index d'identification des photos aériennes pour pouvoir faire l'assemblage		Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Cartes\Orthophotos2018\Index.dwg
Banque de photos		Ville de Saint-Lambert		X	2020-01-14	01_Données_générales\20200114_Photos
Événements majeurs impliquant une ou des fermetures de rues (festivités, ventes trottoir, etc.)		Ville de Saint-Lambert	Festival Classica Saint-Lambert en fête			http://www.saint-lambertenfete.com/informations.html
2. Données sociodémographiques						
Localisation des pôles générateurs de déplacements (zones publiques, industrielles, commerciales, institutions scolaires, garderies)		Ville de Saint-Lambert	Figure 4.1 du Plan de circulation	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
3. Documents Planification						
Vision d'aménagement durable 2035	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	G:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\03_Documents_planification\3.01_saintlambert2035_visionamenagementdurable_vf.pdf
Vision d'aménagement durable 2035 - Portrait-diagnostic	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	G:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\03_Documents_planification\3.02_portraitdiagnostic_saintlambert.pdf
Vision d'aménagement durable 2035 - Résultats du sondage en ligne et sur le terrain	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.03_saintlambert2035_rapportsondage.pdf
Vision d'aménagement durable 2035 - Rapport des ateliers avec les partenaires stratégiques	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.04_saintlambert2035_rapportatelierspartenaires.pdf
Vision d'aménagement durable 2035 - Présentation du forum citoyen	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.05_presentation-13-mars-2019.pdf
Vision d'aménagement durable 2035 - Rapport du forum citoyen	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.06_saintlambert2035_forumcitoyen.pdf
Plan de développement durable	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.07_2012_-_plan_de_developpement_durable_-_fr_-_vf.pdf
Politique de l'arbre	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.08_politique-de-l-arbre.pdf
Politique de l'arbre - Bilan 2012-2017	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.09_bilan_chartearbre-2012_2017.pdf
Inventaire des émissions des gaz à effet de serre 2014	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.10_inventaire-ges-st-lambert.pdf
Plan d'action pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre 2014	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la vision d'aménagement durable 2035 de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.11_plan-d-action-ges-st-lambert.pdf
Schéma d'aménagement et de développement - Longueuil 2035	PDF	Agglomération de Longueuil	Récupéré sur le site internet de l'agglomération de Longueuil	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.12_2018-09-13_SAD_Complet_CA-2018-283_complet-web.pdf
Politique familiale	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.13_politique_familiale_-_fr_-_vf.pdf
Plan d'action en accessibilité universelle 2018-2020	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.14_2018-2020-plan d'action en accessibilité universelle.pdf
Politique d'accessibilité universelle	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.15_2015-politique_accessibilite_universelle_0.pdf
Carte d'affectation du sol	PDF	Ville de Saint-Lambert	Figure 4.1 du Plan de circulation	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
Plan métropolitain d'aménagement de la CMM	PDF	CMM	Récupéré sur le site internet de la CMM	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.16_20120530_PMAAD.pdf
Liste des projets de développements (futurs, en cours et existants)		Ville de Saint-Lambert		X	2020-01-17	01_Données_générales\20200117_ListeProjetDeDeveloppement.pdf
Documents ou politiques municipales pertinents		Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Politiques
Plan stratégique	web	Ville de Saint-Lambert	Information disponible sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	https://www.saint-lambert.ca/fr/la-ville/plan-strategique-2014-2018
4. Données sur la mobilité						
Enquête OD 2013	xls	ARTM				
5. Données sur les transports collectifs						
Plan stratégique du RTL 2013/2022	PDF	RTL	Récupéré du site internet du RTL	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.17_Plan strategique 2013-2022_116p.pdf
Plan du réseau de transport en commun	PDF	RTL	Récupéré du site internet du RTL	X	2019-11-27	06_Transport_actif_et_collectif\6.01_RTL-Plan du reseau 2019-09_Web.pdf
Information train de banlieue - Ligne exo3 - Mont-Saint-Hilaire		Exo	Information disponible sur le site internet d'Exo	X		https://exo.quebec.fr/planifier-trajet/train/mont-saint-hilaire/
Achalandage de la gare Saint-Lambert - Ligne exo 3	xls	Exo		X	2020-05-08	06_Transport_actif_et_collectif\20200508_EXO
Résultats des consultations publiques - RTL	PDF	RTL		X	2020-04-29	06_Transport_actif_et_collectif\20200429_RTL
Localisation des abribus	SHP	RTL	Données obtenues en format SHP	X	2019-12-17	H:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\06_Transport_actif_et_collectif\20191217_RTL\RTL_Envoi_20191217
Localisation des MPB		RTL	Information disponible sur le site internet d'EXO			https://exo.quebec.fr/planifier-trajet/autobus/voies-reservees
Projets en transports collectifs		RTL/EXO				
Plan stratégique organisationnel 2018-2020 - EXO	PDF	EXO	Récupéré sur le site internet d'EXO	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.18_rtm-plan-strategique-2018-2020.pdf
6. Données sur les transports actifs						
Plan directeur du réseau vélo métropolitain	PDF	CMM	Récupéré sur le site internet du CMM	X	2019-11-27	03_Documents_planification\3.19_20171117_ReseauVelo_planMetropolitain.pdf
Carte des largeurs de trottoirs	dwg	Ville de Saint-Lambert	Plan bordures et trottoirs	X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Cartes\BordureTrottoir\borduretrottoir_saint_lambert.dwg
Inventaire des feux pour piétons et des feux sonore	PDF	Ville de Saint-Lambert		X	2020-01-14	07_Réseau_routier_stationnement\20200114_Inventaire feux circulation.pdf
Inventaire des stationnements pour vélo	web	Réseau écocitoyen de Saint-Lambert	Carte interactive sur le site internet du Réseau écocitoyen de Saint-Lambert			http://reseauecocitoyen.org/carte-mobilite-durable/
Inventaire des aménagements autres pour vélo (borne de réparation, SAS, etc.)		Ville de Saint-Lambert	Seulement un point de gonflage des pneus au coin sud-ouest de l'intersection Riverside/Notre-Dame	X	2020-01-14	
Plan du réseau cyclable (actuel et projeté)	PDF	Ville de Saint-Lambert	Figure 4.10 du plan directeur de circulation (2013)	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
	dwg, shp	Ville de Saint-Lambert	Y a-t-il une carte plus à jour?			
Plan du réseau cyclable 2019	PDF	Vélo Québec		x	2020-01-07	H:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\06_Transport_actif_et_collectif\20200107_GP_Réseau cyclable VQ
Plan de marquage	PDF, dwg	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Signalisation\Marquage de rue
Plan de cadastre (localisant l'emplacement des trottoirs)	dwg	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Cartes\BordureTrottoir\borduretrottoir_saint_lambert.dwg
Zones scolaires et terrains de jeux	PDF	Ville de Saint-Lambert	Voir figure figure 4.1 du plan directeur de circulation.	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
Corridors scolaires et brigadiers	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	06_Transport_actif_et_collectif\6.02_page_la_securite_fr.pdf
Avis technique - Lien cyclable sur le boulevard Queen	PDF	Vélo Québec		X	2019-11-28	06_Transport_actif_et_collectif\20191128_Vélo\Ajout bande cyclable_boul_Queen 2019
Plan de déplacements scolaires - École Préville - Vélo Québec	PDF	Vélo Québec	Récupéré sur le site internet de VQ	X	2019-11-27	06_Transport_actif_et_collectif\6.03_PDS_864048.pdf
7. Données sur le réseau routier et stationnement						
Carte de la hiérarchie routière		Ville de Saint-Lambert	Figure 4.3 du Plan directeur de circulation	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
Plan du réseau routier existant (emprises, largeurs de chaussée, marquage, restriction, hiérarchie)	dwg	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Cartes
Cartes de limites des vitesses (incluant zones 30 km/h)		Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	06_Transport_actif_et_collectif\6.02_page_la_securite_fr.pdf
Carte localisant les feux de circulation de l'arrondissement		Ville de Saint-Lambert	Figure 4.4 du Plan directeur de circulation	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
Relevés de vitesses disponibles		Ville de Saint-Lambert	2018-2019	X	2019-11-28	07_Réseau_routier_stationnement\20191128_Comptages
Comptages manuels et automatiques et/ ou DJMA		Ville de Saint-Lambert	2018-2019	X	2019-11-28	07_Réseau_routier_stationnement\20191128_Comptages
Politiques de stationnement	jpg	Ville de Saint-Lambert	Secteurs vignettes Récupéré sur le site internet de l'arrondissement	X	2019-11-27	07_Réseau_routier_stationnement\7.01_vignettes_de_stationnement_2018_2018-10-25-plan_vignettes_0.jpg
	pdf	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	07_Réseau_routier_stationnement\20191128_Stationnement
	web	Ville de Saint-Lambert	Disponible sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	https://www.saint-lambert.ca/fr/services-aux-residents/transport-et-entretien-des-routes/reglementation-concernant-la-voie-publique
Inventaire des stationnements public hors rue		Ville de Saint-Lambert		X	2019-12-03	07_Réseau_routier_stationnement\20191203_Relevé_stationnement\Analyse_stationnement_centre-ville.pdf
Bornes de recharge pour véhicules électriques	web	Réseau écocitoyen de Saint-Lambert	Carte interactive sur le site internet du Réseau écocitoyen de Saint-Lambert			http://reseauecocitoyen.org/carte-mobilite-durable/
Politique de déneigement	web	Ville de Saint-Lambert	Disponible sur le site internet de la Ville			https://www.saint-lambert.ca/fr/services-aux-residents/transport-et-entretien-des-routes/reglementation-concernant-la-voie-publique
Plan directeur de circulation	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	07_Réseau_routier_stationnement\7.02_plan_directeur_circulation_2013_final.pdf
	InDesign	Ville de Saint-Lambert/SNC-Lavalin	Obtenir les données sources derrière le rapport	X	2020-01-14	03_Documents_planification\20200114_Données Plan directeur 2013
Liste / carte des mesures de modération de l'arrondissement		Ville de Saint-Lambert		X	2020-01-14	07_Réseau_routier_stationnement\20200114_Emplacement afficheur de vitesse.pdf 07_Réseau_routier_stationnement\20200114_Inventaire_bollards_30_km.pdf
Programmation des travaux routiers	PDF	Ville de Saint-Lambert		X	2019-12-13	07_Réseau_routier_stationnement\7.03_Programmation travaux 2019-2025.pdf
Compte-rendus des comités de gestion des déplacements (24 derniers mois)		Ville de Saint-Lambert		X	2019-12-17	H:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\01_Données_générales\20191217_Comités
Données de collisions (période de 3 ou 5 ans)	xls	SPAL		X	2020-01-15	07_Réseau_routier_stationnement\20200115_Données collisions excel\Rapport accidents_SLB_XLS
	pdf	SPAL		X	2019-12-13	H:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\07_Réseau_routier_stationnement\20191213_Données de collisions
8. Mobilité partagée						
Stationnements de véhicules en autopartage	web	Réseau écocitoyen de Saint-Lambert	Carte interactive sur le site internet du Réseau écocitoyen de Saint-Lambert			http://reseauecocitoyen.org/carte-mobilite-durable/
Portrait et diagnostic - Communauto	PDF	Communauto		X	2020-03-24	06_Transport_actif_et_collectif\20200324_Communauto\PMD_St-Lambert_2020.pdf
9. Urbanisme						
Plan d'urbanisme de la ville	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de l'arrondissement	X	2019-11-27	09_Urbanisme\9.01_planurbanismepartie1.pdf
Plan de zonage	PDF	Ville de Saint-Lambert	Récupéré sur le site internet de la Ville	X	2019-11-27	09_Urbanisme\9.05_2019-09-26_plan_de_zonage.pdf
10. Données associées aux transports de marchandises						
Plan du réseau de camionnage		Ville de Saint-Lambert	Disponible dans le plan de circulation de la Ville de Saint-Lambert (2013) - Figure 4.8	X	2019-11-28	03_Documents_planification\20191128_Plan directeur 2013\2013-05-07_Plan directeur circulation_SNC.pdf
11. Géomatique						
Données associées aux cartes interactives	géomatique	Ville de Saint-Lambert	https://www.saint-lambert.ca/fr/cartes	X	2020-01-14	01_Données_générales\20200114_liste_des_lieux_importants.xlsx
Données du transport collectif: localisation des abribus, achalandage, etc.	géomatique	RTL		X	2019-12-17	H:\Projets\N00670A\030_INTRANTS\06_Transport_actif_et_collectif\20191217_RTL\RTL_Envoi_20191217
Localisation des entreprises de l'arrondissement	géomatique	Ville de Saint-Lambert		X	2019-11-28	11_SiG\20191128_Cartes\Cadastre\cadastre_saint_lambert.dwg



Annexe D
Relevés de stationnement

Relevés de stationnement - Synthèse des résultats

Tronçon					Capacité	Occupation Jeudi 5 décembre 2019						Occupation Samedi 14 décembre 2019							
Axe	Côté	Entre				10h30		11h30		12h30		15h		16h		17h		18h	
Stationnement sur rue	Notre-Dame	E	Mercier	Horsefall	6	6	100%	6	100%	6	100%	5	83%	4	67%	5	83%	0	0%
	Notre-Dame	E	Horsfall	Lespérance	7	5	71%	5	71%	8	114%	2	29%	2	29%	2	29%	2	29%
	Notre-Dame	E	Lespérance	Webster	6	7	117%	6	100%	5	83%	0	0%	0	0%	0	0%	3	50%
	Notre-Dame	E	Webster	Green	14	5	36%	5	36%	5	36%	12	86%	8	57%	10	71%	9	64%
	Notre-Dame	E	Green	Hooper	12	13	108%	13	108%	12	100%	12	100%	11	92%	9	75%	10	83%
	Notre-Dame	E	Hooper	Desaulniers	18	15	83%	18	100%	17	94%	10	56%	12	67%	5	28%	3	17%
	Notre-Dame	E	Desaulniers	Logan	16	16	100%	17	106%	17	106%	5	31%	6	38%	5	31%	4	25%
	Notre-Dame	O	Logan	Desaulniers	16	10	63%	13	81%	14	88%	2	13%	2	13%	4	25%	5	31%
	Notre-Dame	O	Desaulniers	Aberdeen	9	8	89%	8	89%	10	111%	5	56%	5	56%	7	78%	8	89%
	Notre-Dame	O	Aberdeen	Hooper	6	9	150%	6	100%	6	100%	4	67%	2	33%	3	50%	1	17%
	Notre-Dame	O	Hooper	Green	5	4	80%	3	60%	4	80%	4	80%	4	80%	2	40%	2	40%
	Notre-Dame	O	Green	Webster	19	14	74%	13	68%	19	100%	15	79%	10	53%	11	58%	10	53%
	Notre-Dame	O	Webster	Lespérance	5	3	60%	4	80%	6	120%	3	60%	0	0%	0	0%	3	60%
	Notre-Dame	O	Lespérance	Horsefall	7	5	71%	3	43%	7	100%	3	43%	2	29%	1	14%	1	14%
	Notre-Dame	O	Horsfall	Mercier	2	2	100%	2	100%	2	100%	1	50%	1	50%	1	50%	0	0%
	Victoria	E	Horsfall	Prince-Arthur	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Victoria	E	Prince-Arthur	Webster	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Victoria	E	Webster	Green	15	14	93%	16	107%	14	93%	13	87%	8	53%	11	73%	14	93%
	Victoria	E	Green	Aberdeen	17	17	100%	16	94%	17	100%	14	82%	13	76%	11	65%	12	71%
	Victoria	E	Aberdeen	Desaulniers	8	7	88%	7	88%	7	88%	8	100%	6	75%	6	75%	2	25%
	Victoria	O	Desaulniers	Argyle	14	9	64%	13	93%	14	100%	10	71%	7	50%	6	43%	6	43%
	Victoria	O	Argyle	Elm	11	9	82%	11	100%	11	100%	10	91%	8	73%	2	18%	8	73%
	Victoria	O	Elm	Woodstock	14	10	71%	13	93%	13	93%	10	71%	4	29%	7	50%	13	93%
	Victoria	O	Woodstock	Prince-Arthur	7	5	71%	5	71%	5	71%	5	71%	5	71%	4	57%	6	86%
	Victoria	O	Prince-Arthur	Saint-Denis	11	9	82%	9	82%	8	73%	4	36%	6	55%	8	73%	9	82%
	Argyle	E	Victoria	Desaulniers	13	11	85%	12	92%	12	92%	4	31%	5	38%	0	0%	0	0%
	Argyle	E	Desaulniers	Riverside	17	15	88%	16	94%	15	88%	8	47%	12	71%	9	53%	4	24%
	Argyle	O	Riverside	Desaulniers	20	20	100%	18	90%	19	95%	14	70%	9	45%	9	45%	10	50%
	Argyle	O	Desaulniers	Victoria	5	1	20%	0	0%	1	20%	1	20%	0	0%	1	20%	1	20%
	Saint-Denis	E	Victoria	Coin	1	1	100%	1	100%	1	100%	0	0%	1	100%	1	100%	1	100%
	Saint-Denis	E	Coin	Prince-Arthur	3	3	100%	3	100%	4	133%	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%
	Saint-Denis	E	Prince-Arthur	Elm	11	10	91%	10	91%	11	100%	6	55%	7	64%	5	45%	6	55%
	Saint-Denis	O	Elm	Prince-Arthur	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Saint-Denis	O	Prince-Arthur	Coin	7	7	100%	6	86%	8	114%	4	57%	4	57%	1	14%	5	71%
	Saint-Denis	O	Coin	Victoria	5	5	100%	4	80%	4	80%	3	60%	4	80%	4	80%	3	60%
	Desaulniers	N	Mercille	Notre-Dame	6	5	83%	5	83%	5	83%	2	33%	0	0%	0	0%	1	17%
	Desaulniers	N	Notre-Dame	Victoria	8	8	100%	7	88%	8	100%	5	63%	6	75%	7	88%	7	88%
	Desaulniers	N	Victoria	Argyle	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Desaulniers	S	Argyle	Victoria	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Desaulniers	S	Victoria	Notre-Dame	5	3	60%	5	100%	5	100%	2	40%	2	40%	3	60%	4	80%
	Desaulniers	S	Notre-Dame	Mercille	11	10	91%	10	91%	9	82%	2	18%	2	18%	3	27%	8	73%
	Aberdeen	N	Notre-Dame	Victoria	9	9	100%	9	100%	9	100%	6	67%	6	67%	4	44%	3	33%
	Aberdeen	N	Argyle	Cadzow	5	6	120%	6	120%	5	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Aberdeen	N	Cadzow	Lorne	8	7	88%	7	88%	5	63%	2	25%	6	75%	5	63%	3	38%
	Aberdeen	S	Lorne	Cadzow	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Aberdeen	S	Cadzow	Argyle	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Aberdeen	S	Victoria	Notre-Dame	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Hooper	N	Mercille	Notre-Dame	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Hooper	S	Notre-Dame	Mercille	18	15	83%	16	89%	16	89%	12	67%	7	39%	7	39%	9	50%
	Green	N	Mercille	Notre-Dame	13	13	100%	11	85%	12	92%	10	77%	11	85%	9	69%	8	62%
	Green	N	Notre-Dame	Victoria	6	6	100%	6	100%	8	133%	7	117%	4	67%	0	0%	5	83%
	Green	S	Victoria	Notre-Dame	9	3	33%	7	78%	10	111%	7	78%	8	89%	3	33%	6	67%
	Green	S	Notre-Dame	Mercille	13	10	77%	10	77%	10	77%	8	62%	8	62%	4	31%	5	38%
	Elm	N	Victoria	Lorne	9	8	89%	9	100%	9	100%	7	78%	4	44%	2	22%	4	44%
	Elm	N	Lorne	Saint-Denis	13	9	69%	12	92%	8	62%	4	31%	3	23%	5	38%	4	31%
	Elm	S	Saint-Denis	Lorne	19	13	68%	19	100%	16	84%	6	32%	2	11%	1	5%	0	0%
	Elm	S	Lorne	Victoria	19	20	105%	16	84%	18	95%	18	95%	16	84%	8	42%	15	79%
	Webster	N	Mercille	Notre-Dame	8	8	100%	7	88%	9	113%	6	75%	3	38%	3	38%	5	63%
	Webster	N	Notre-Dame	Victoria	8	8	100%	10	125%	11	138%	10	125%	5	63%	6	75%	9	113%
	Webster	S	Victoria	Notre-Dame	9	10	111%	9	100%	11	122%	8	89%	5	56%	3	33%	7	78%
Webster	S	Notre-Dame	Mercille	11	12	109%	13	118%	12	109%	5	45%	7	64%	7	64%	4	36%	
Woodstock	N	Victoria	-	11	11	100%	12	109%	11	100%	10	91%	11	100%	9	82%	10	91%	
Woodstock	S	-	Victoria	8	8	100%	7	88%	8	100%	6	75%	5	63%	2	25%	5	63%	
Lespérance	N	Mercille	Notre-Dame	6	5	83%	6	100%	8	133%	3	50%	2	33%	3	50%	4	67%	
Lespérance	S	Notre-Dame	Mercille	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	
Prince-Arthur	N	Victoria	Saint-Denis	16	15	94%	15	94%	14	88%	11	69%	11	69%	13	81%	14	88%	
Prince-Arthur	S	Saint-Denis	Victoria	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	
Horsefall	N	Notre-Dame	Victoria	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	
Horsefall	S	Victoria	Notre-Dame	9	6	67%	6	67%	8	89%	4	44%	6	67%	3	33%	4	44%	
Mercier	N	Mercille	Notre-Dame	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	
Mercier	S	Notre-Dame	Mercille	13	13	100%	12	92%	13	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	
Sous-total - Stationnement sur rue					597	516	86%	534	89%	560	94%	358	60%	308	52%	260	44%	307	51%

Tronçon			Capacité	Occupation Jeudi 5 décembre 2019						Occupation Samedi 14 décembre 2019							
Axe	Côté	Entre		10h30		11h30		12h30		15h		16h		17h		18h	
Stationnement hors rue	Stationnement Maison Desaulniers		26	15	58%	7	27%	15	58%	10	38%	7	27%	9	35%	7	27%
	Stationnement de l'avenue Notre-Dame	MR	2	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
		Taxi	6	1	17%	3	50%	4	67%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
		Régulier	80	71	89%	74	93%	76	95%	55	69%	46	58%	34	43%	34	43%
	Stationnement de l'Hôtel de ville	MR	1	1	100%	1	100%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
		Électrique	2	1	50%	2	100%	2	100%	1	50%	0	0%	2	100%	0	0%
		Régulier	46	35	76%	30	65%	27	59%	8	17%	7	15%	7	15%	7	15%
		Manoir	5	2	40%	2	40%	2	40%	4	80%	4	80%	4	80%	4	80%
	Stationnement de la rue Elm	MR	2	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
		Électrique	2	2	100%	1	50%	1	50%	0	0%	2	100%	1	50%	1	50%
		Régulier	27	27	100%	24	89%	25	93%	11	41%	3	11%	2	7%	5	19%
	Stationnement de la gare		42	31	74%	31	74%	30	71%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Sous-total - Stationnement hors rue			241	186	77%	176	73%	186	77%	89	37%	69	29%	59	24%	58	24%
TOTAL			1435	702	49%	710	49%	746	52%	447	31%	377	26%	319	22%	365	25%



Annexe E
Communauto



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE – VILLE DE SAINT-LAMBERT

mars 2020

À PROPOS DE NOUS

Une PME québécoise à vocation sociale, environnementale et urbanistique fondée il y a 25 ans.



Montréal - Québec - Laval - Sherbrooke - Gatineau - Ottawa - Kingston - Halifax + Paris



> 2000 véhicules



> 50 000 abonnés



> En boucle et libre service
intégral (LSI)



> Parmi les plus
performantes



> **Partenariats** avec
le transport en
commun, vélo, train,
taxi et location

Sans réservation

Solution idéale pour les trajets spontanés ou lorsqu'on prévoit revenir avec un autre mode de transport. On libère le véhicule une fois à destination. Privilège de pouvoir se garer dans les zones réservées aux résidents.

À Montréal : 725 voitures



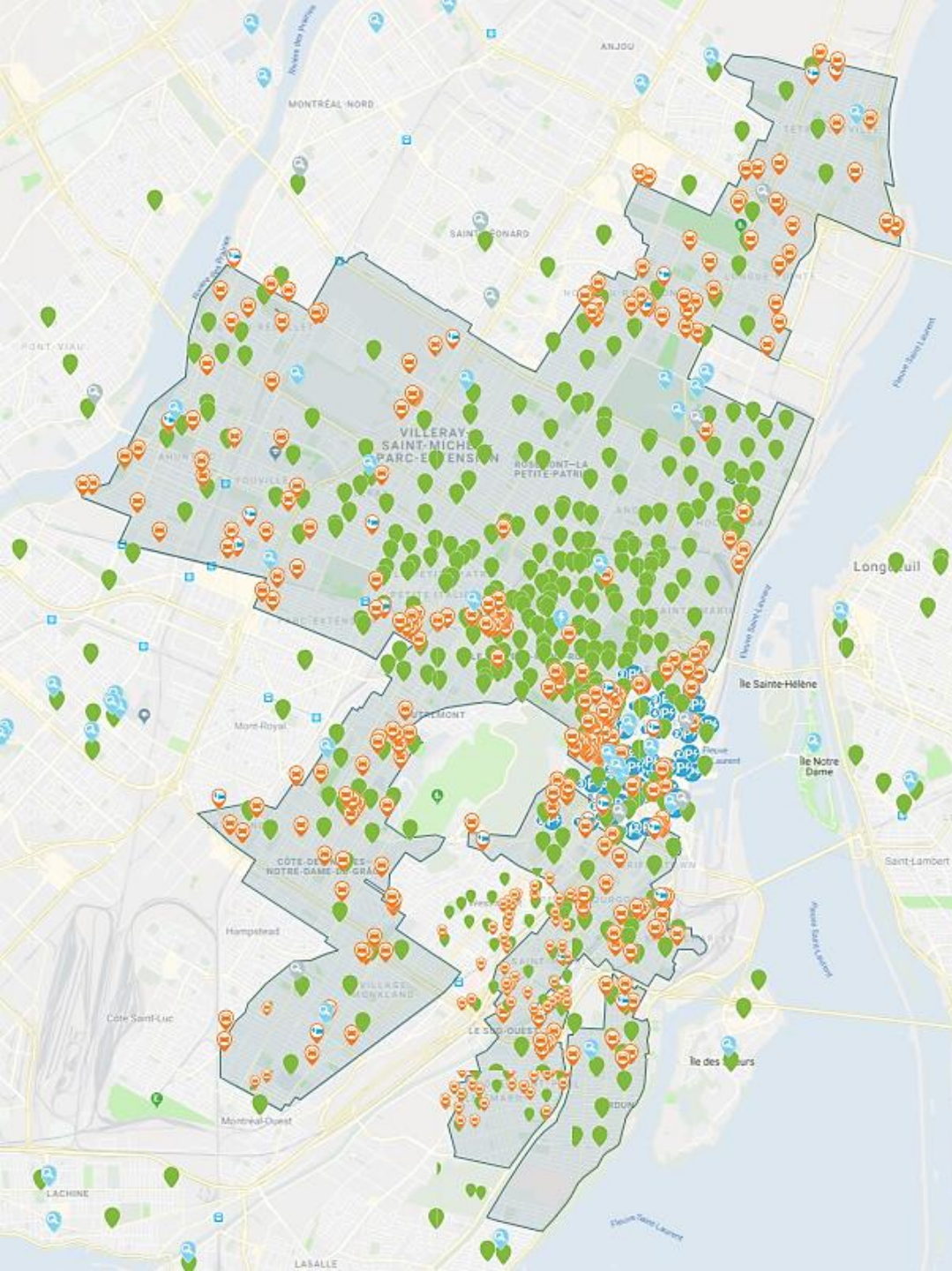
Avec réservation

Les véhicules en station Communauto peuvent être réservés jusqu'à un mois à l'avance. Idéal pour les trajets planifiés.

et

À Montréal : 1000 voitures





Communauto
Montréal



725

Voitures en libre service (VLS)
sans station, sans réservation
13 arrondissements montréalais



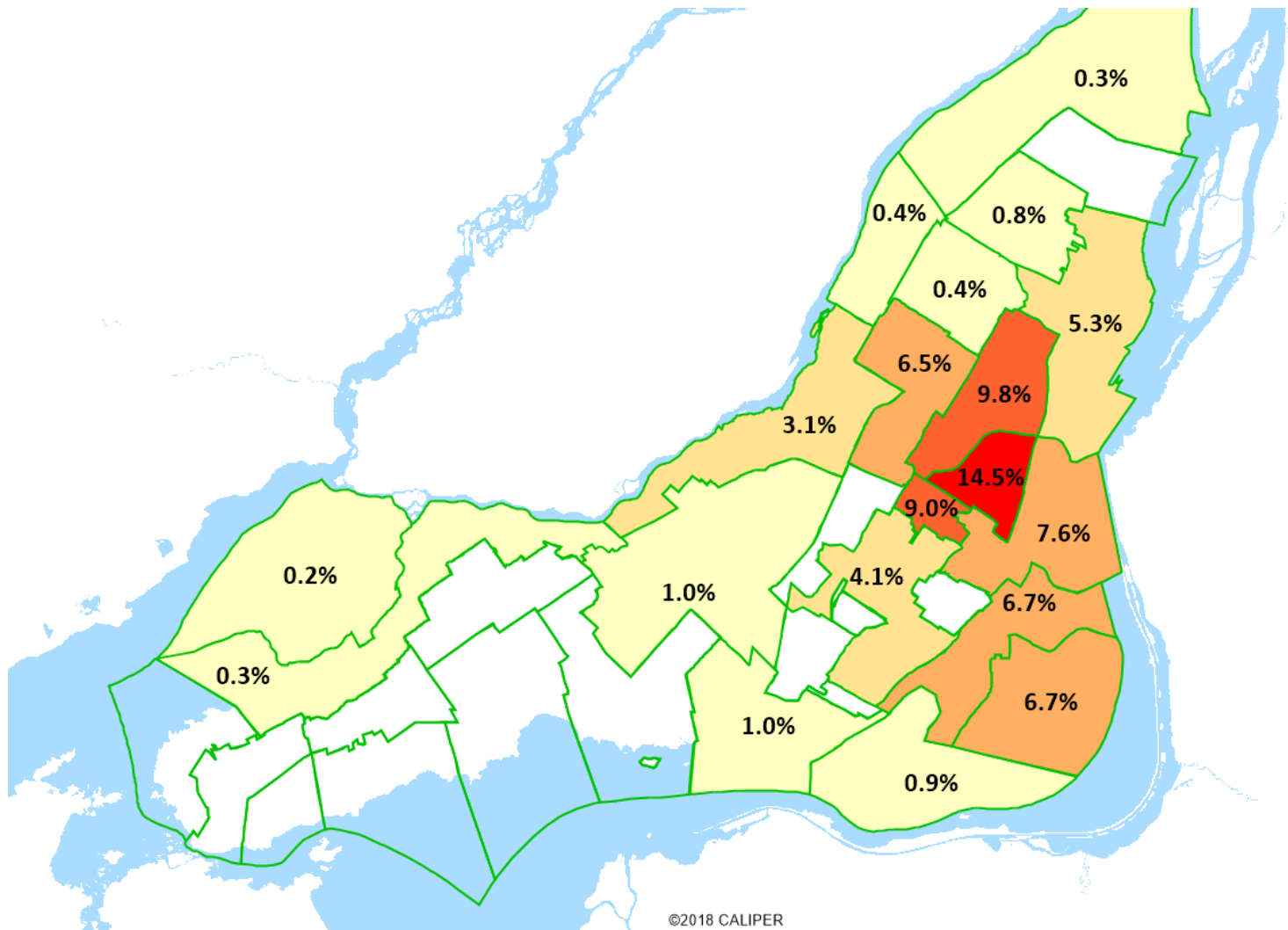
+1000

Voitures avec réservation, avec station
17 arrondissements montréalais

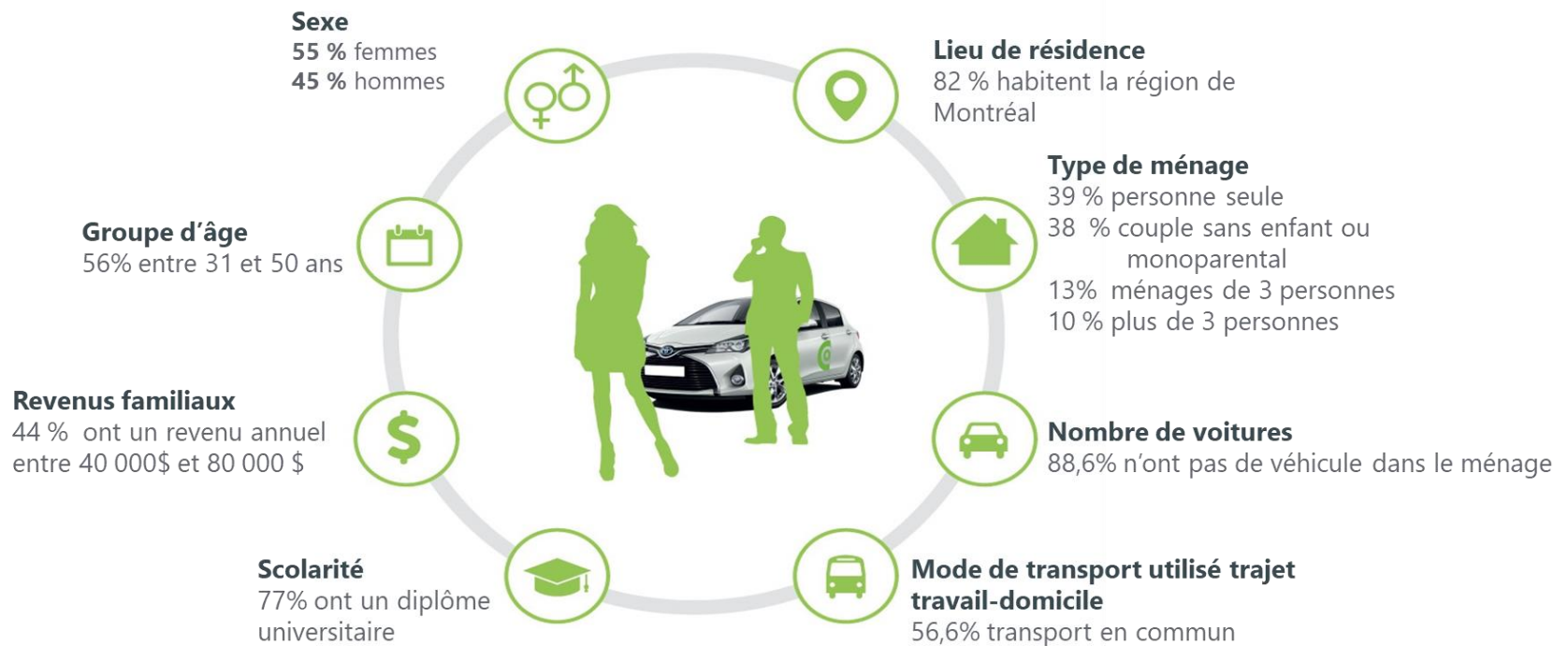


+400
stations

**À Montréal, 5 % des ménages
utilisent l'autopartage en boucle.**

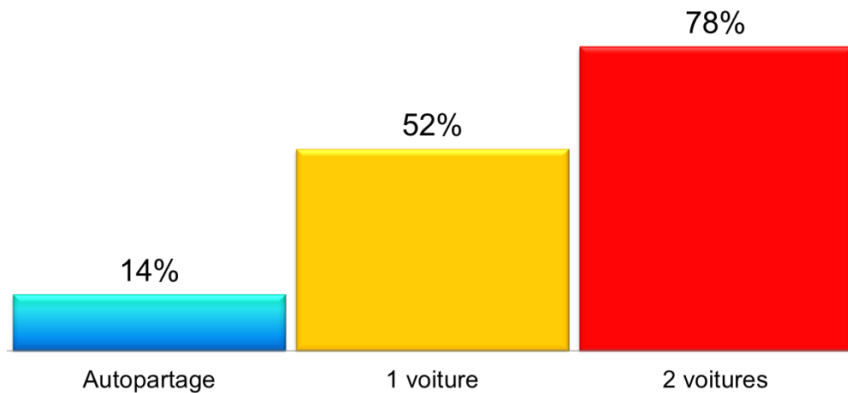


Qui partage une voiture?

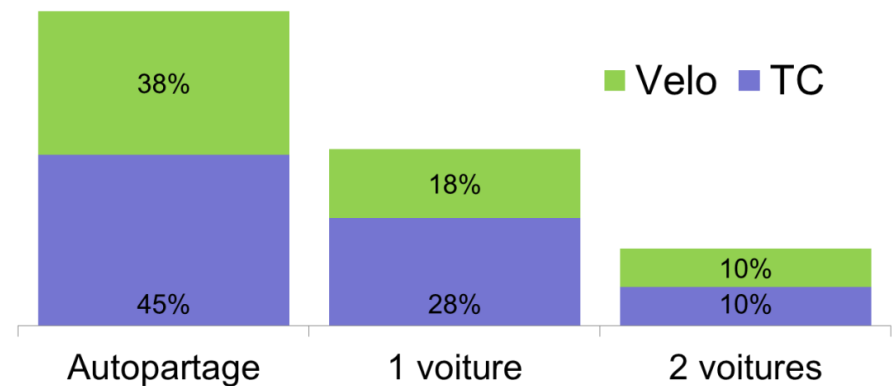


Les ménages qui partagent conduisent moins et utilisent plus le TP et les modes actifs

% des déplacements avec la voiture comme conducteur

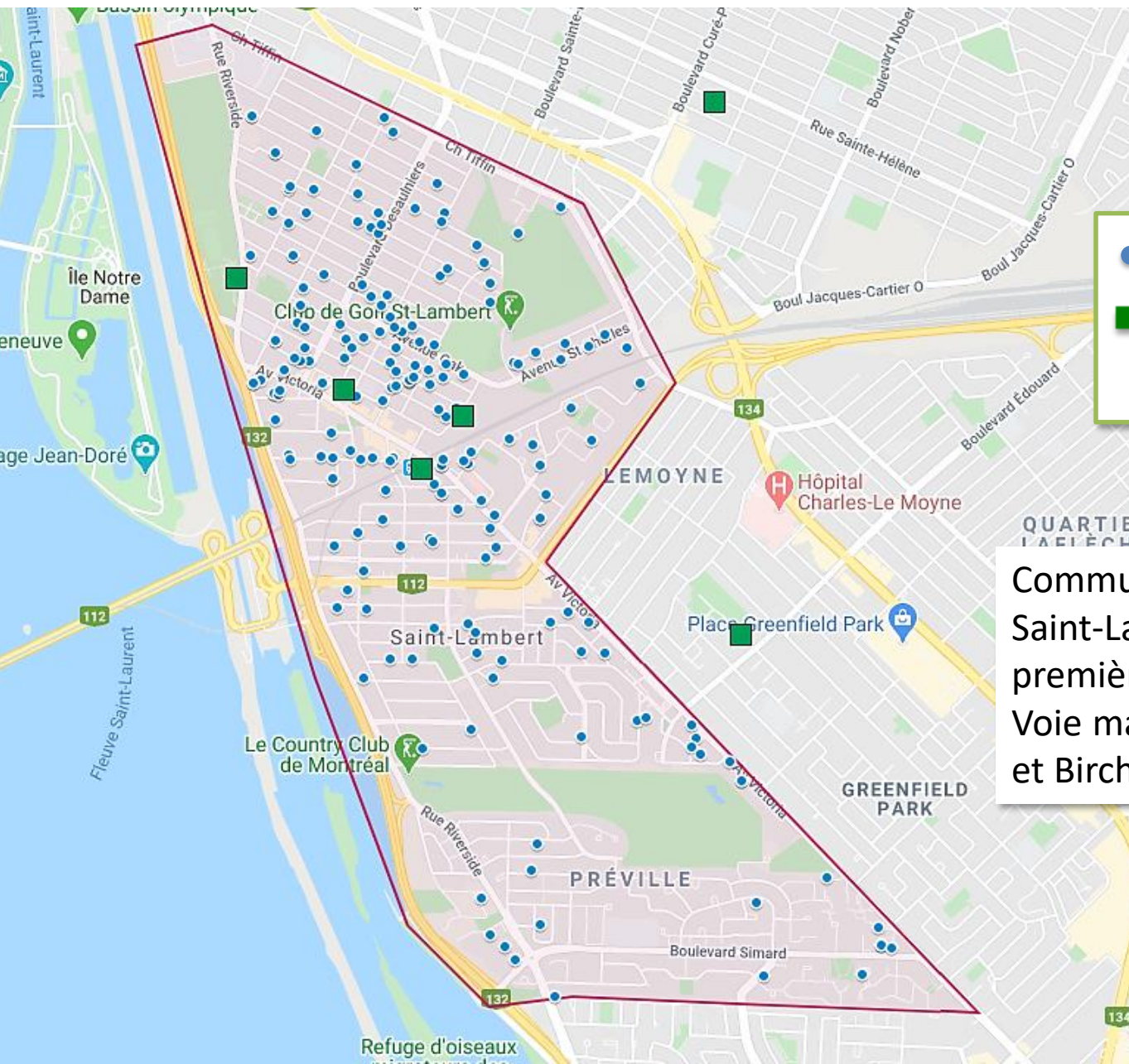


% des déplacements avec vélo et transport en commun



Montréal - Ménages composés de 2 personnes. Sources : L. Sioui et al. 2012

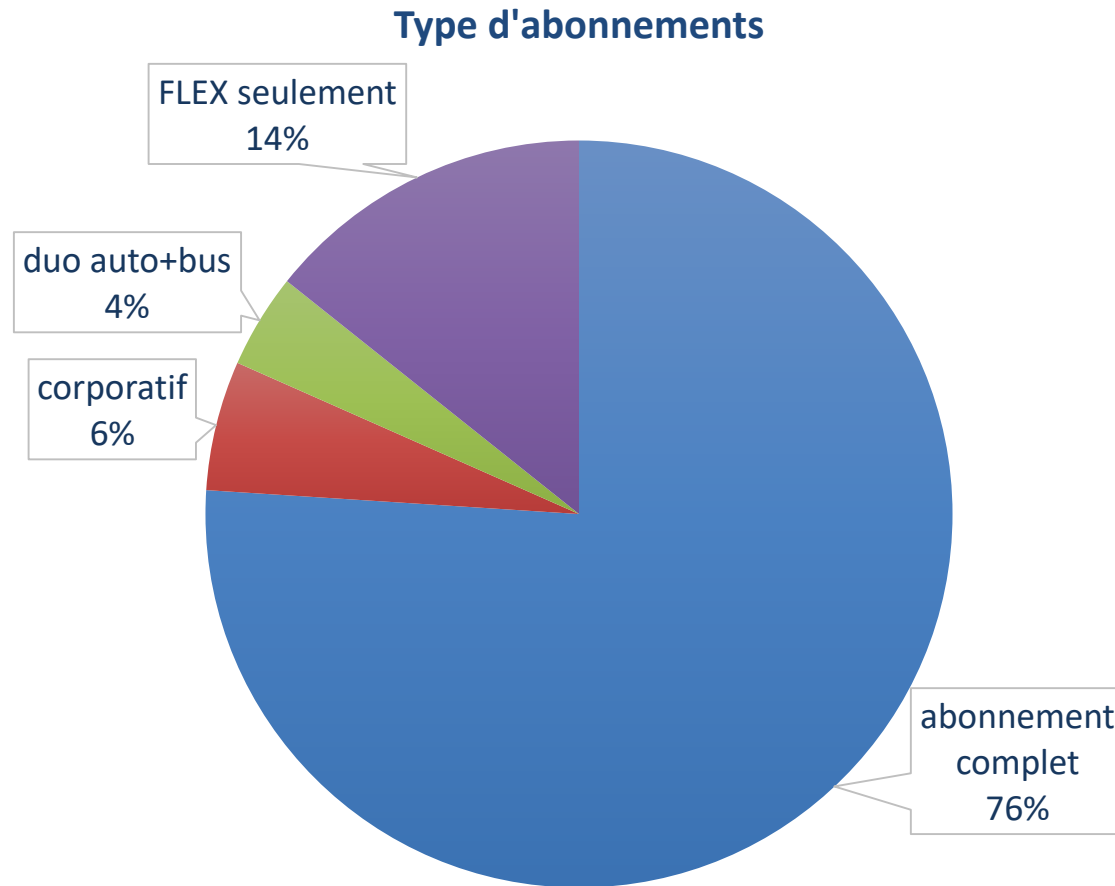
Communauto dans St-Lambert



- 196 abonnés
- 4 stations
- 6 véhicules

Communauto présent dans Saint-Lambert depuis 2007 : première voiture au Parc de la Voie maritime (station Riverside et Birch)

Communauto dans St-Lambert



Les 4 stations Communauto dans St-Lambert

Riverside et Birch



Mercier et Birch



Gare de St-Lambert (Via Rail)

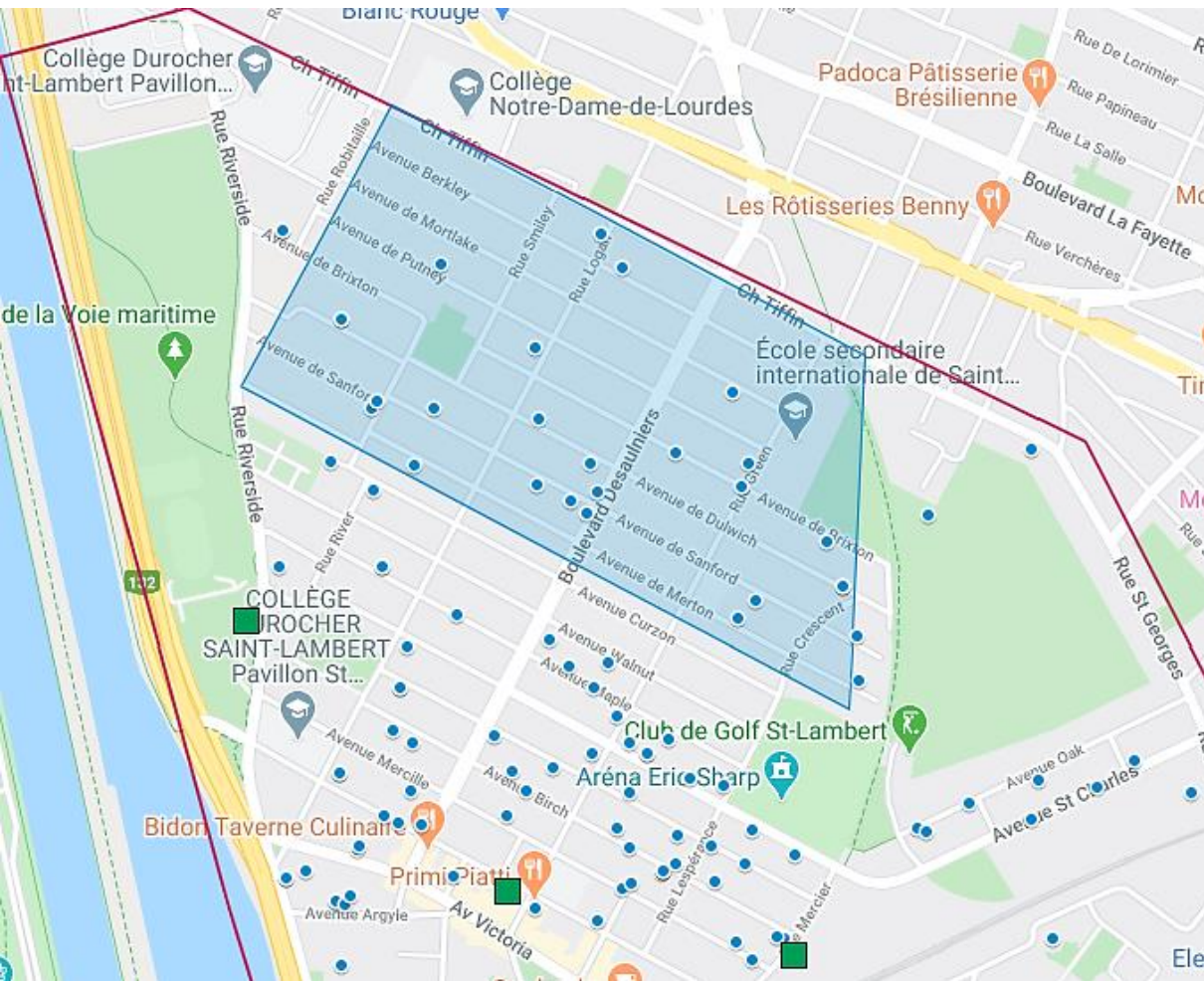


Notre-Dame et Green



Enjeux

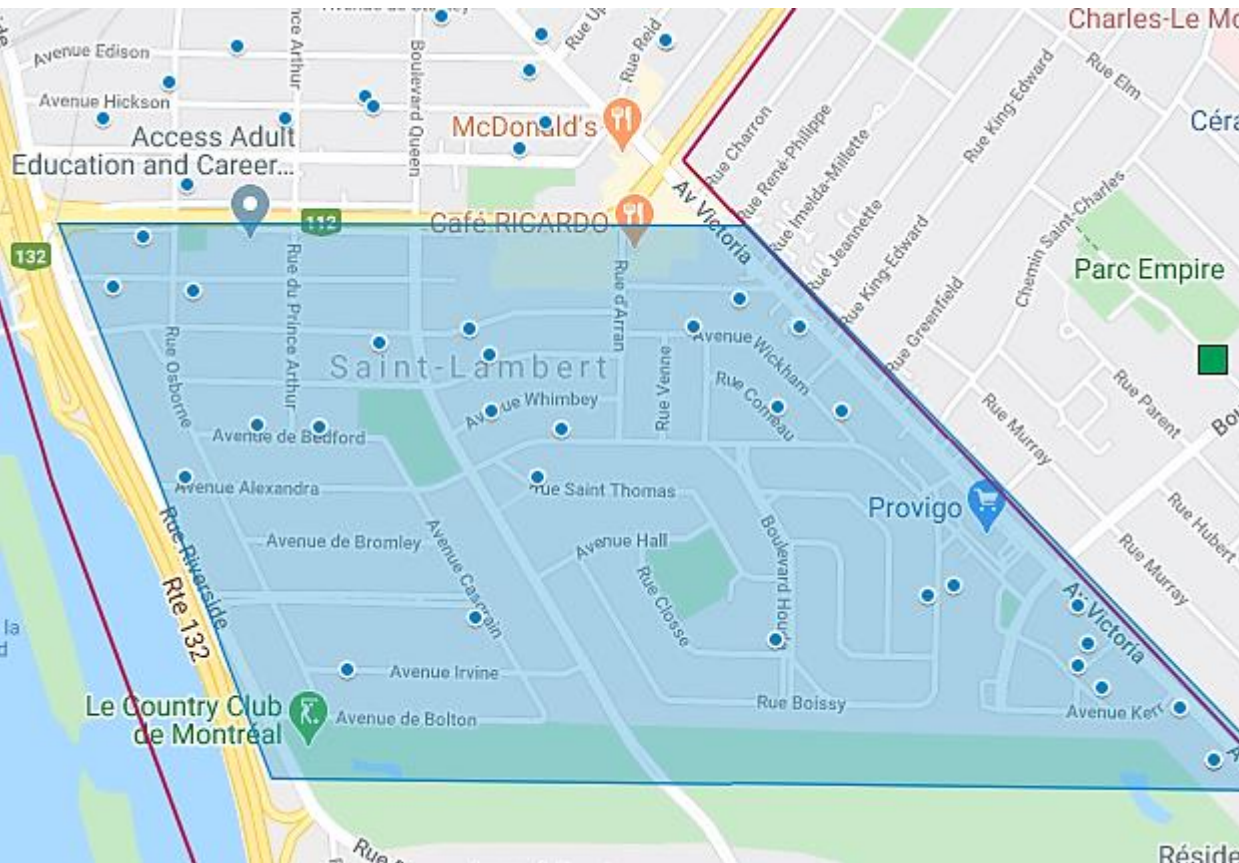
- Soutien au développement de points de service
 - Soutien de la ville dans la promotion de l'autopartage dans les secteurs à développer :



- Secteur nord de la ville
(axe boul. Desaulniers)

Enjeux (suite)

- Soutien au développement de points de service
 - Soutien de la ville dans la promotion de l'autopartage dans les secteurs à développer :



- Secteur entre Sir-Wilfrid-Laurier et le club de golf

Enjeux (suite)

- Promotion

- Promotion et soutien de la ville auprès des résidents pour présenter l'autopartage comme solution de mobilité durable. (*Le Courrier du Sud*, Bulletin municipal, Infolettre, etc)
- Promoteurs immobiliers: reconnaître l'autopartage comme opportunité de répondre à la réglementation municipale en matière du nombre de construction de cases de stationnement minimales.
- Incitation auprès des pôles générateurs (établissements scolaires, commerces) à louer des places de stationnement dédiés à l'autopartage afin de faciliter la mise en place de nouvelles stations.
- Reconnaître des avantages aux utilisateurs de l'autopartage (Ex. possibilité, pour les véhicules en autopartage avec réservation de stationner gratuitement, récompenses aux nouveaux utilisateurs qui délaissent leur voiture, etc)

Nelson Molina

nmolina@communauto.ca