



**POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE**

SOLUTIONS DE MOBILITÉ ACTIVE

**Avenue Victoria
Saint-Lambert et Longueuil**



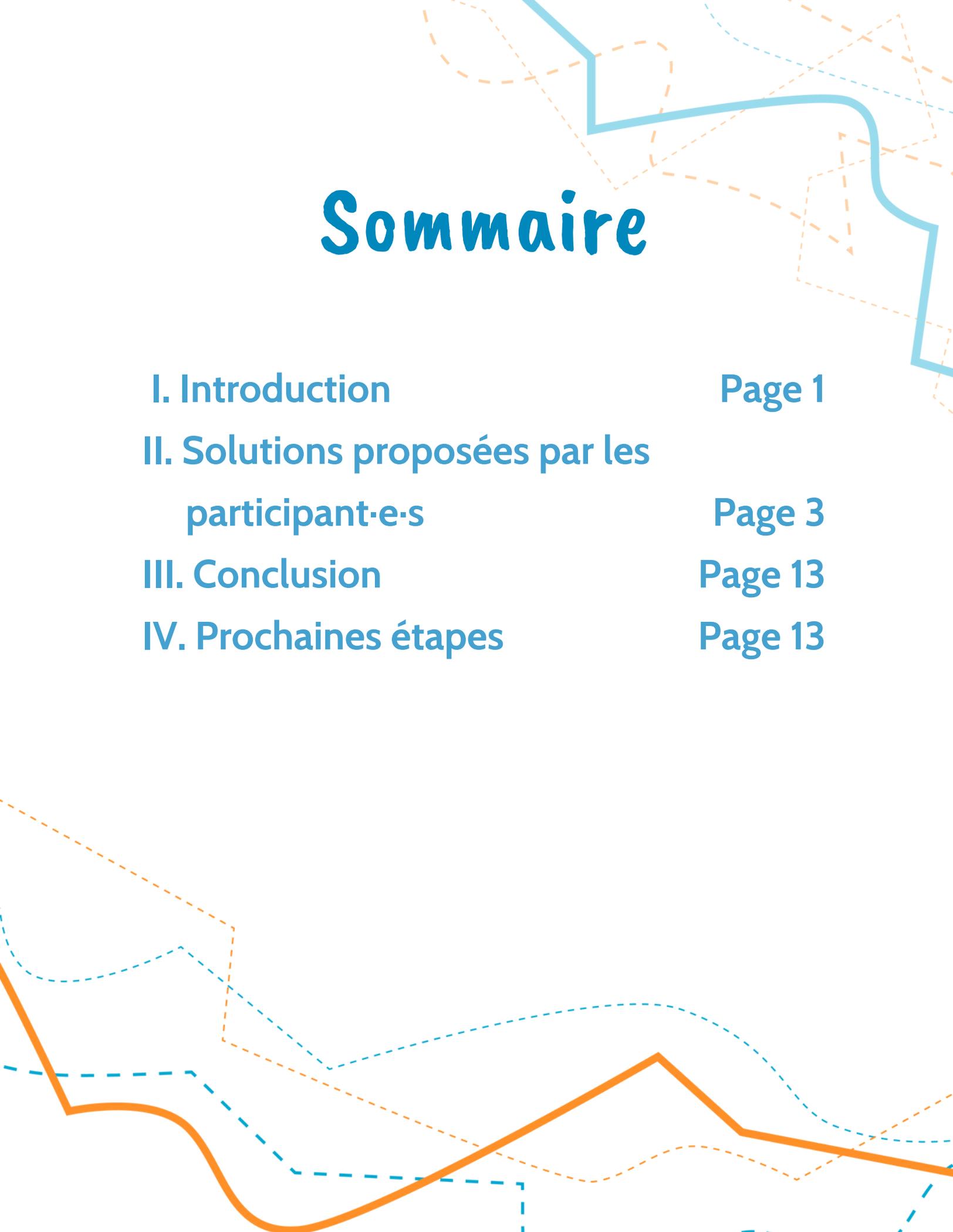
POUR MA MOBILITÉ, JE M'ACTIVE

Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE est une démarche du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie). La démarche bénéficie d'une aide financière du gouvernement du Québec tirée du programme Action-Climat Québec et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030.

Cette démarche s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.



Québec 



Sommaire

I. Introduction	Page 1
II. Solutions proposées par les participant-e-s	Page 3
III. Conclusion	Page 13
IV. Prochaines étapes	Page 13

I. Introduction

La démarche

La démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* est une série de cinq ateliers qui a pour objectif d'impliquer les citoyen·ne·s et les partenaires locaux dans une démarche d'échanges et de discussions concernant les déplacements en mobilité active. Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.

La démarche se déroule dans neuf municipalités en Montérégie, dont la Ville de Saint-Lambert. Les villes participantes deviennent des partenaires avec qui le CRE Montérégie collabore étroitement afin d'adapter la démarche à leur image et de mobiliser les parties prenantes.

La démarche se compose d'activités, organisées et développées par le CRE Montérégie, qui permettront de :

- Déterminer les enjeux de mobilité active dans leurs milieux de vie (consultation);
- Explorer des pistes de solution à ces problèmes aux moyens de conférences, d'ateliers et marches de reconnaissance avec des partenaires experts en mobilité active (transfert de connaissance);
- **Identifier des pistes de solutions avec les citoyen·ne·s et les partenaires (co-création);**
 - Définir les projets prioritaires pour favoriser le transport actif des citoyen·ne·s (concertation);
 - Réaliser un projet citoyen et collectif en soutien à la mobilité active (mise en œuvre).

Partenariat

Le CRE Montérégie a été approché par le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert pour mener une étude de marchabilité sur l'avenue Victoria. La planification de travaux de réfection de cette avenue est entamée par la Ville de Saint-Lambert et la Ville de Longueuil. Les villes se sont jointes au comité de travail qui épaulent et guident le CRE Montérégie.

Également, la démarche peut compter sur l'aide du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Centre et du Réseau de transport de Longueuil (RTL) qui forment le comité consultatif.

Les activités

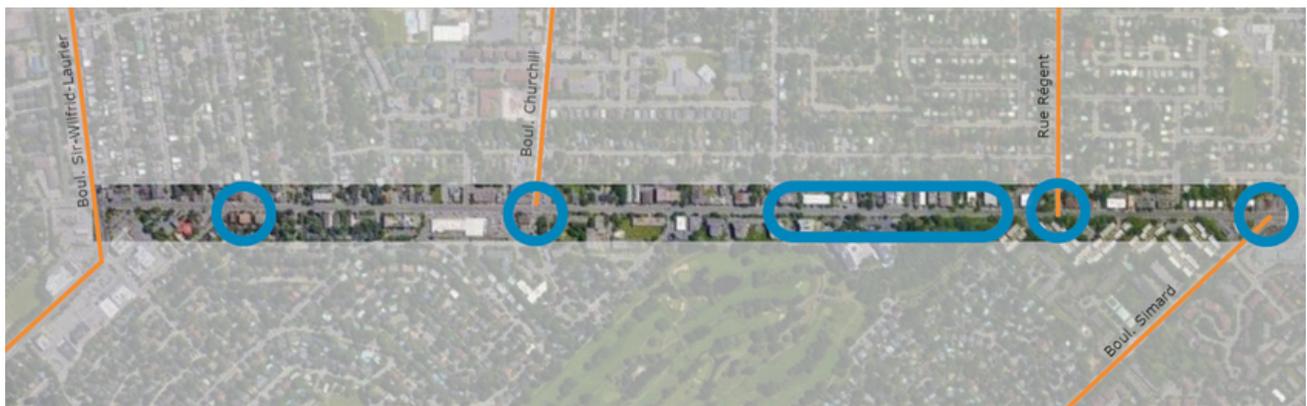
Le 13 avril 2023, le CRE Montérégie a organisé l'atelier de co-création en ligne via la plateforme Zoom. Au total, 22 personnes ont participé à l'évènement.

Les participants étaient répartis en sous-groupes et devaient travailler sur les problématiques liées à la largeur de la rue. Une coupe transversale de l'avenue Victoria, créée avec l'outil Streetmix, demandait aux participant·e·s de placer les aménagements désirés tout en respectant la largeur de rue imposée. La seconde activité était en lien avec les intersections et leurs aménagements respectifs.

II. Solutions proposées par les participant·e·s

Les personnes présentes étaient réparties dans des groupes de 4 à 6 personnes. Chaque groupe a travaillé sur la coupe de rue de l'avenue Victoria. La rue fait 16 mètres au total, l'objectif de l'activité était de l'aménager avec différents éléments (voie d'autobus, plates-bandes, arbres, etc.) tout en respectant la largeur de la rue. Des choix ont dû être faits pour satisfaire aux exigences de l'activité.

Le site étudié



 Zones débattues

 Rues transversales

Groupe 1

Afin de rendre l'avenue Victoria plus sécuritaire et conviviale, les participant·e·s étaient tous d'accord sur l'ajout de mobilier urbain adapté pour les aîné·e·s à l'instar des bancs placés régulièrement ou encore des arrêts d'autobus avec du mobilier. Il est d'ailleurs sans équivoque que le mobilier devrait se trouver à l'extérieur de la zone de circulation.

En plus du mobilier urbain, la discussion s'est portée autour de l'intégration de la végétation en alternance. Des plantations d'arbres ainsi que des bacs de végétation surélevés ont été proposés par les participant·e·s. Des supports à vélo proches des arrêts d'autobus et des lieux de destination ont également été plébiscités.



Concernant la mobilité, le retrait d'une voie de circulation afin de dégager de l'espace a été débattu. Comme il y a un manque de pistes cyclables, l'idée serait d'en ajouter une de chaque côté de la chaussée, tout en les séparant de la circulation. L'enjeu des pistes bidirectionnelles a été soulevé, c'est pourquoi le consensus s'est fait sur une voie cyclable de chaque côté de 1 m 50 de largeur.

Pour les trottoirs, selon les participant·e·s du groupe, il n'est pas envisageable de ne pas en avoir sur l'avenue Victoria. Mais le sujet n'a pas fait consensus puisqu'un participant n'était pas de cet avis. Si on parle des trottoirs déjà existants, il faudrait veiller à leur entretien et à ce qu'ils restent égaux pour éviter les chutes. La zone de circulation piétonne devrait également se faire sur un plan horizontal le plus possible. Une réflexion sur l'abaissement des entrées charretières dans une banquette a été émise.

Enfin, un bon éclairage à l'aide de lampes à DEL ou de lampes décoratives à échelle humaine serait nécessaire.

Groupe 2

Tout d'abord, le groupe de citoyens a proposé la création de pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la route, entre la chaussée et le trottoir. Cette disposition viserait à faciliter la circulation des cyclistes tout en garantissant la sécurité des piétons. Un aménagement complémentaire a été suggéré qui consisterait à ajouter des arbres entre les pistes cyclables et les trottoirs afin de délimiter clairement les espaces dédiés aux différents modes de transport.



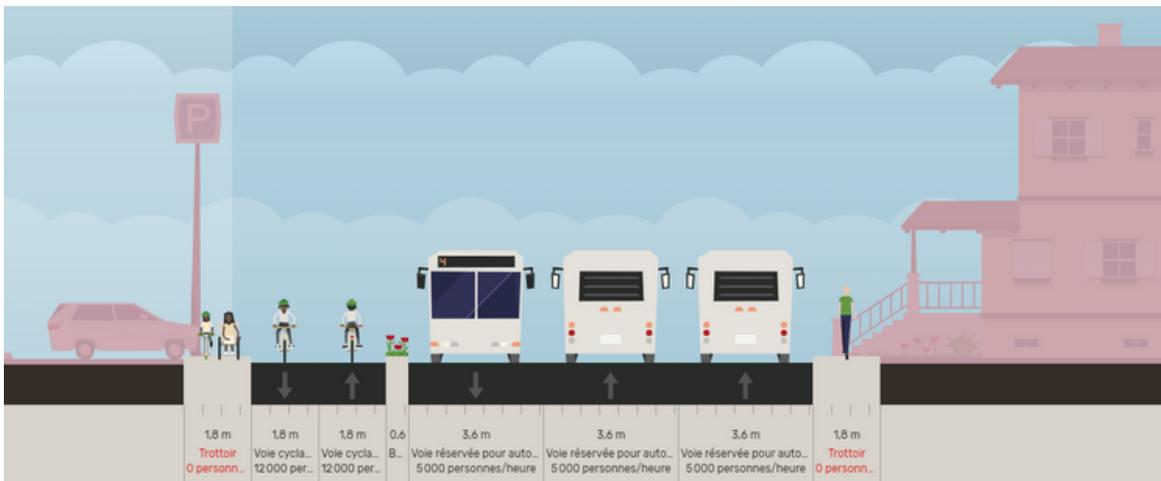
La convivialité de l'espace public étant une préoccupation importante, le groupe a également recommandé l'élargissement des trottoirs d'au moins deux mètres, en conservant les trottoirs au même niveau devant les entrées charretières. Cette mesure favoriserait les déplacements à pied et contribuerait à la création d'un environnement plus agréable pour les piétons.

En ce qui concerne la circulation automobile, les citoyens ont suggéré la création de deux voies de circulation, avec un espace réservé aux véhicules tournant à gauche. Cette disposition a pour objectif d'améliorer la fluidité du trafic.

D'autres idées ont été soulevées, notamment la question du stationnement, en se demandant s'il était pertinent de le limiter à un seul côté de la rue pour les résidents. De plus, l'idée d'enterrer les fils électriques sous terre a été évoquée pour améliorer l'esthétique globale de la rue et réduire les risques liés aux infrastructures aériennes.

Groupe 3

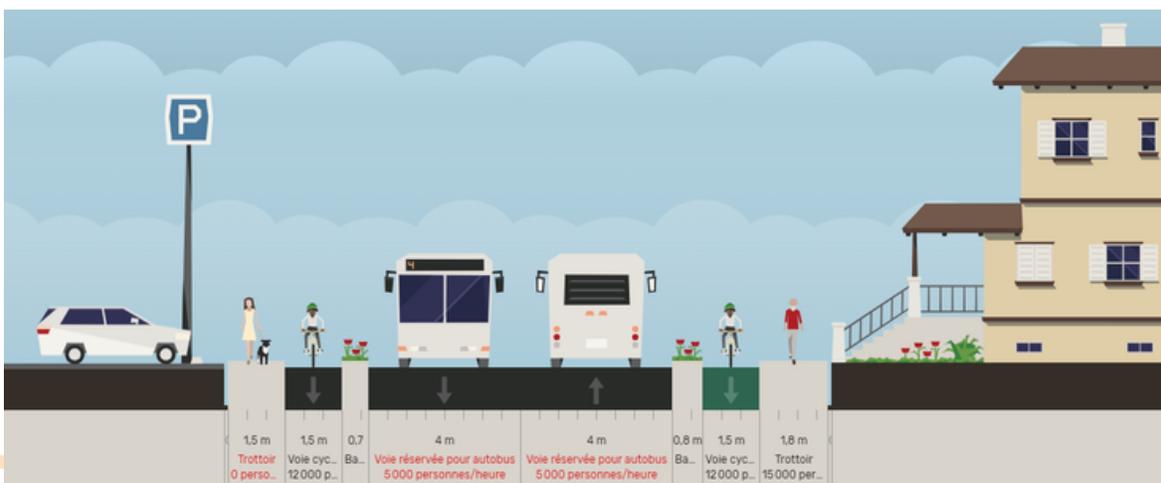
Dans la proposition de ce groupe, un trottoir serait aménagé de chaque côté de la route. De plus, afin de favoriser la mobilité cycliste, les participants ont suggéré la création d'une piste cyclable bidirectionnelle d'un seul côté de la rue, séparée de la chaussée par une zone tampon pour garantir la sécurité des cyclistes.



En ce qui concerne la circulation automobile, le groupe a préconisé la mise en place de trois voies de circulation. Cette configuration viserait à améliorer la fluidité du trafic en offrant une capacité accrue aux automobilistes, tout en prenant en compte les besoins de circulation dans cette zone. L'une des voies pourrait être consacrée aux véhicules tournant à gauche, permettant ainsi une meilleure gestion du flux de circulation.

Groupe 4

Parmi les idées de ce groupe quant à la requalification de l'avenue Victoria, on retrouve celle des pistes cyclables. Une piste cyclable située entre le trottoir et les voies de circulation permettrait d'atténuer ou d'éliminer les transitions vers le trottoir. Les cyclistes ne seraient plus amenés à emprunter le trottoir s'il y a des obstacles sur les voies de circulation. Cette piste cyclable devrait être unidirectionnelle et de part et d'autre de la chaussée et au même niveau que le trottoir. En ce qui concerne les piétons, les trottoirs du côté de la résidence Jardins Intérieurs devraient être plus larges afin de faciliter la circulation et les déplacements de déambulateurs lorsqu'ils se croisent par exemple.



Une voie pour bus serait aménagée tout comme l'installation d'arrêts en site propre. Ainsi, les bus s'arrêteraient dans un espace au niveau du trottoir — afin de permettre une montée sécuritaire pour les personnes à mobilité réduite —, mais aussi de s'immobiliser sans avoir d'effet sur la fluidité du trafic sur la rue.

Un passage piéton serait ajouté à proximité de la rue Allan. On note ici la présence d'un arrêt d'autobus mais pas de passage piéton sur 500 m entre les rues Régent et Simard.

Les largeurs concernant les pistes cyclables et voies d'autobus sont néanmoins à revoir afin de respecter la largeur de rue.

Groupe 5

Le dernier groupe a choisi, à l'instar des autres groupes, d'attribuer plus de places aux cyclistes. En effet, bien que l'idée de la piste multifonctionnelle n'ait pas été retenue, puisque jugée trop dangereuse en raison du potentiel conflit d'usage, le groupe a choisi une piste unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée.



La piste cyclable devrait être séparée de la route. Les participant·e·s ont choisi de placer une rangée d'arbres d'un côté, la largeur devrait être d'au moins deux mètres si on veut obtenir un arbre à grand déploiement. Une plate-bande avec des végétaux a été retenue pour l'autre côté de la chaussée, mais cette dernière devrait être surélevée pour empêcher les voitures de rouler dessus.

Un trottoir des deux bords a également été choisi par les participant·e·s, il faudrait également qu'il soit assez large afin de permettre aux piétons de se croiser même s'ils sont en fauteuil roulant ou déambulateur.

Quant aux des voies de circulation, il est important d'avoir des voies assez larges pour que les autobus puissent passer.

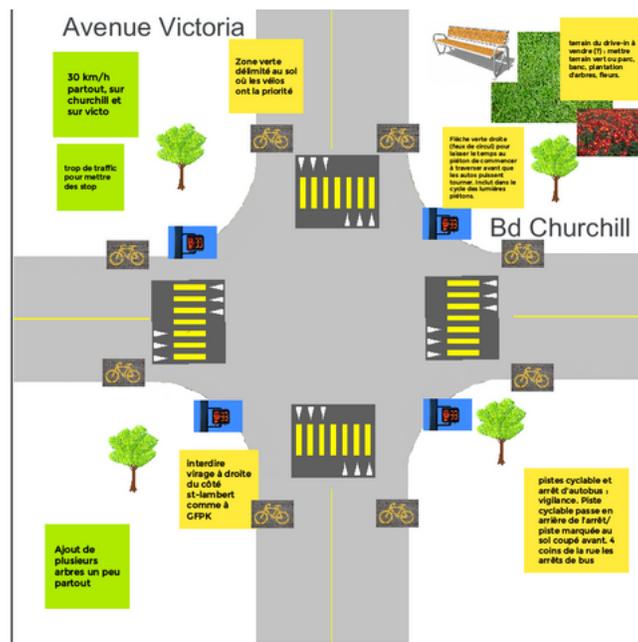
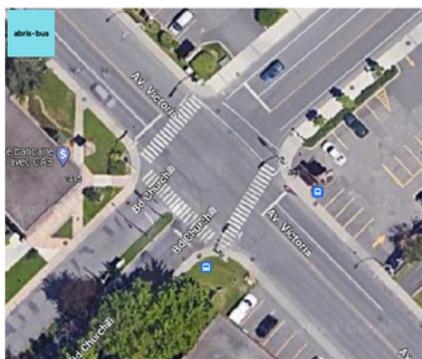
Intersections

L'activité qui a suivi consistait à trouver des solutions pour les différents tronçons et intersections qu'on retrouve à Saint-Lambert.

Churchill et Victoria

L'activité qui a suivi consistait à trouver des solutions pour les différents tronçons et intersections qu'on retrouve à Saint-Lambert.

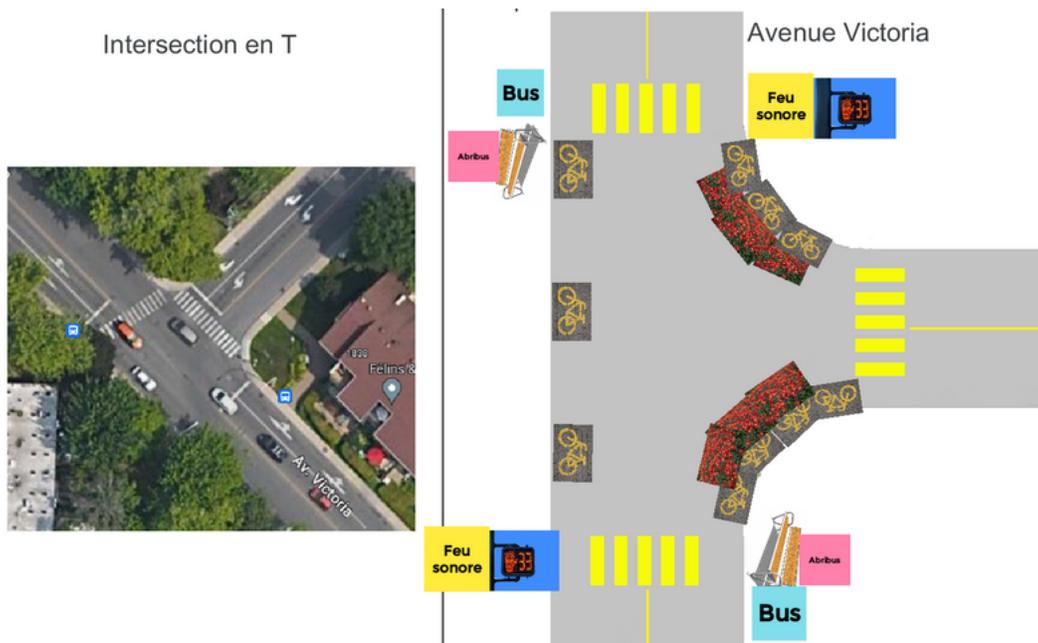
Intersection Churchill et Victoria



L'intersection des boulevards Churchill et Victoria est considérée comme dangereuse pour les piétons et les cyclistes. L'idée serait d'ajouter des passages piétons tout autour du carrefour avec des feux clignotants qui obligerait les voitures à s'arrêter. De plus, la vitesse des deux boulevards serait limitée à 30km/h.

Concernant les pistes cyclables, on retrouverait des bandes cyclables aux quatre coins où les vélos auraient la priorité. Enfin, du verdissement est préconisé pour ajouter de la convivialité et lutter contre les îlots de chaleur. On parle d'ajouter des arbres et de transformer le stationnement du restaurant Coorsh Drive-In en parc ou espace vert en y ajoutant également du mobilier urbain.

Intersection en T



On retrouve ce genre d'intersection à plusieurs endroits de Saint-Lambert, mais ce cas spécifique est situé au coin de l'avenue Victoria et de la rue Régent. L'objectif serait de sécuriser les cyclistes par des carrefours à la hollandaise.

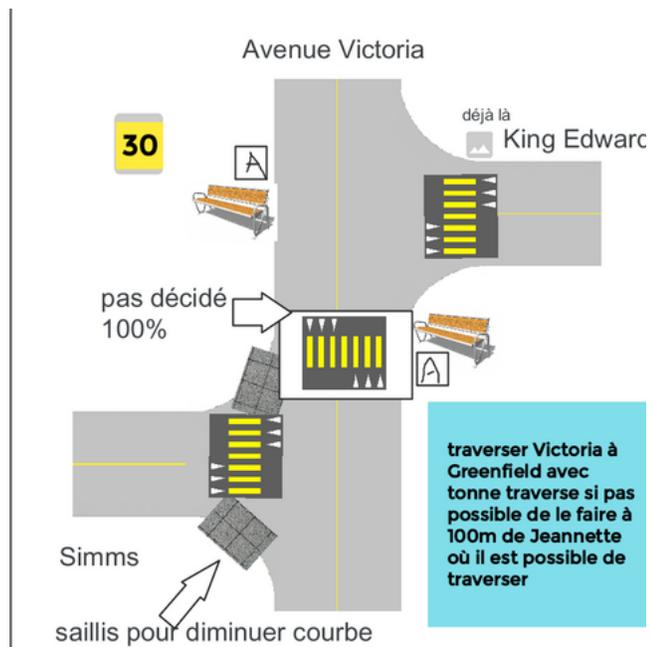
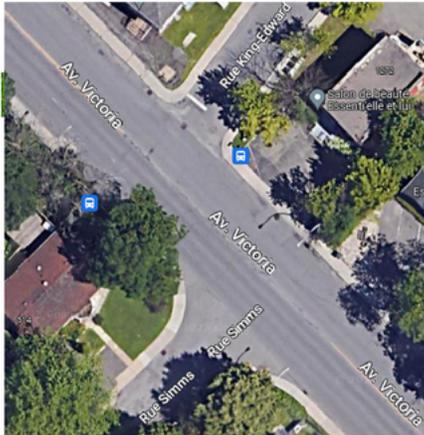
Il s'agit de bandes cyclables matérialisées au sol par une couleur verte et sécurisée grâce à des bollards. Ils permettraient aux cyclistes de prendre les intersections et de tourner sans empiéter sur la chaussée dédiée aux voitures, chacun dans sa voie. L'idée serait de renforcer la sécurité en installant des plates-bandes dans le virage.

Concernant la sécurité des piétons avec une déficience visuelle, des signaux sonores devraient être installés.

Pour les arrêts de bus, des bancs devraient être installés pour permettre aux utilisateurs des transports en commun de ne pas attendre debout.

Intersection décalée

Intersection décalée -Judith



Les intersections décalées sont nombreuses dans ce coin et procurent aux piétons et cyclistes un sentiment d'insécurité. En photo, nous avons l'exemple des intersections de l'avenue Victoria avec les rues King-Edward et Simms.

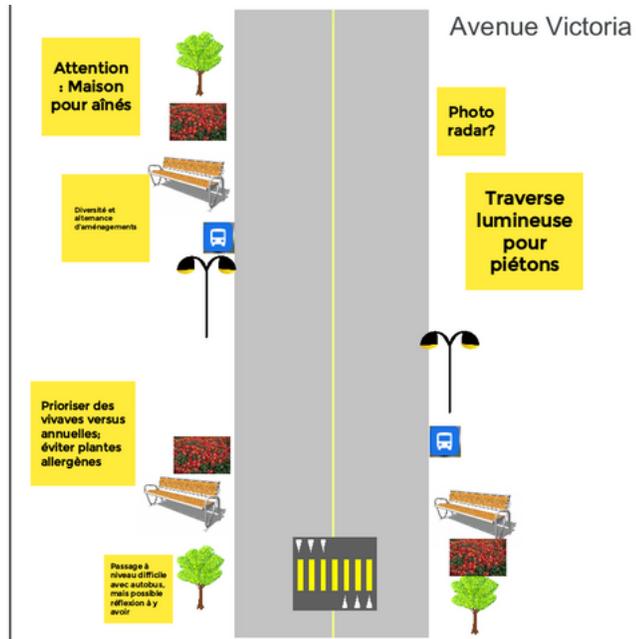
Deux passages piétons devraient être ajoutés sur les rues perpendiculaires à l'avenue Victoria. Du mobilier urbain devrait être installé au niveau des arrêts de bus pour permettre aux piétons de s'asseoir et rendre les lieux plus agréables pour les usagers qui se déplacent à pied. La limite de vitesse devrait être abaissée à 30 km/h dans le secteur et des saillies pour diminuer les courbes devraient être installées.

Tronçon sans intersections avec arrêt d'autobus

Il était question de travailler sur un tronçon de l'avenue Victoria sans intersection, mais avec deux arrêts d'autobus de part et d'autre de la rue.

La vitesse des voitures étant problématique sur ce genre de configuration de rue, l'idée d'un radar photo pour dissuader les automobilistes a émergé. Pour protéger les piétons qui souhaitent traverser, l'installation d'un passage lumineux avec un bouton ou un panneau arrêt pour obliger les voitures à s'immobiliser dès qu'un piéton veut traverser semble la meilleure solution pour les participant-e-s.

Tronçon sans intersection
avec arrêts d'autobus



L'idéal serait que les piétons soient le plus visible possible par les automobilistes, d'où une autre idée concernant l'installation de pancartes lumineuses pour signifier la présence de piétons. Les signaux sonores n'ont pas été retenus puisque ceux-ci impliquent l'installation d'un feu de circulation, ce qui n'est pas requis pour l'endroit. Concernant l'esthétique du lieu, des arbres et des fleurs du côté de Greenfield Park serait l'idéal pour rendre le secteur plus agréable tout en évitant les espèces allergènes.

Simard et Victoria

L'intersection du boulevard Simard et de l'avenue Victoria est un lieu dangereux à Saint-Lambert et qui prête à confusion.

Plusieurs idées émises par les participant·e·s semblent faire consensus néanmoins. Parmi ces idées, on retrouve la suppression de la bretelle sud du boulevard qui, en l'état actuel, crée un sentiment d'insécurité auprès des non-automobilistes. La suppression de cette bretelle permettait l'ajout de verdure et d'arbres, ce qui rendrait le secteur plus convivial.

Concernant les feux de circulation, l'attente pour les piétons devrait être de deux minutes maximum avant de pouvoir traverser. Un arrêt obligatoire des quatre voies avec une interdiction de tourner à droite au feu pour la sécurité des piétons et des cyclistes devrait être installé. Pour renforcer le sentiment de sécurité et assurer un partage de la route équitable, la piste cyclable du boulevard Simard devrait se poursuivre sur l'avenue Victoria.

Intersection Bd Simard et l'avenue Victoria



Des entrées charretières du côté des commerces sur l'avenue Victoria sont également demandées.

D'autres idées ont été émises, mais peu débattues comme la question des traverses piétonnes surélevées et des ronds-points à une voie. Est-ce que ces aménagements sont à la fois pertinents au niveau de la circulation automobile et qu'en est-il de la sécurité des piétons et des cyclistes ?

III. Conclusion

L'atelier de co-création de la démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* à Saint-Lambert, a réuni 22 personnes qui ont se sont confrontées à deux exercices d'aménagement de l'avenue Victoria. Nous remercions les personnes présentes qui ont pris le temps de participer à ces ateliers.

Dans le premier exercice d'organisation de la coupe de l'avenue Victoria, la volonté d'installer des aménagements dédiés aux cyclistes est revenue dans chacun des groupes. Malgré une artère large, les participant·e·s se sont rendu compte qu'il est difficile de contenter tous les modes de déplacement et qu'il faut faire des choix.

Le deuxième exercice à permis d'aller plus en détail dans les aménagements souhaités, notamment dans l'ajout de verdissement et de mobiliers urbains.

IV. Prochaines étapes

Ce présent rapport sera remis aux Villes de Longueuil et Saint-Lambert, ce qui les aidera dans les futurs projets d'aménagements.

La démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* n'est pas terminée. La prochaine étape sera celle de la priorisation, qui consiste à collecter les avis des propositions d'aménagements contenues dans ce rapport afin de déterminer lesquelles constituent une priorité pour les citoyen·ne·s.