

MOBILITÉ DURABLE ET SÉCURITAIRE

MÉMOIRE SUR
L'URGENCE DE
DÉVELOPPER UN
RÉSEAU STRUCTURANT
DE TRANSPORT EN
COMMUN ET ACTIF À
LONGUEUIL

*PRÉSENTÉ À L'OFFICE
DE PARTICIPATION
PUBLIQUE DE
LONGUEUIL*

AUTEUR : FÉLIX CAUCHY-CHAREST,
CITOYEN DE LONGUEUIL

Février 2026





UNE DÉCENNIE POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ

Le territoire de Longueuil fait face à une double urgence : écologique et sociale. Le statu quo en matière de mobilité urbaine n'est plus tenable. L'étalement urbain, la dépendance à l'auto solo, l'inefficacité du réseau de transport collectif et la faible connectivité du transport actif freinent la transition écologique, creusent les inégalités sociales et nuisent à la qualité de vie.

Alors que Longueuil entreprend une révision de son règlement d'urbanisme, il est impératif que la mobilité durable devienne le pilier central de l'aménagement du territoire pour les dix prochaines années.

Ce mémoire plaide pour l'adoption rapide d'un réseau structurant, fiable, intégré et équitable, combinant transport en commun, infrastructures cyclables et piétonnes, et intermodalité.

Il s'appuie sur les principes défendus dans les avis déposés par les citoyens, les organismes et la Ville elle-même dans le cadre de la consultation OPPL, ainsi que sur les meilleures pratiques internationales en matière d'urbanisme durable.



1. ÉLARGIR L'ACCÈS ÉQUITABLE AU TRANSPORT EN COMMUN

Longueuil est encore marquée par un réseau de transport collectif lacunaire, inégalement réparti et sous-performant aux heures de pointe.

Pourtant, l'avis citoyen remis à l'OPPL souligne que "les transports en commun sont l'élément le plus souvent mentionné comme devant être amélioré rapidement". Cette demande n'est pas marginale : elle est portée par les résidents de tous âges, de tous milieux.

En intégrant la mobilité comme un droit collectif, Longueuil peut rompre avec l'héritage d'un développement centré sur l'automobile. Comme l'affirme l'avis du Réseau de transport de Longueuil (RTL), il est essentiel de "prioriser l'implantation de corridors à haute fréquence et à haut niveau de service".

Actions concrètes:

- L'élargissement du réseau de bus rapides (SRB) et express : à l'image du Réseau express métropolitain (REM), Longueuil doit miser sur des axes structurants qui connectent les principaux pôles d'emploi, de santé et d'éducation.
- La bonification des fréquences en périphérie : les secteurs éloignés de la ligne jaune du métro ou du REM doivent bénéficier d'un service régulier et fiable. Comme le recommande Vélo Québec, l'intermodalité vélo-transport en commun doit être facilitée par des stationnements sécurisés aux stations. Des initiatives comme la station d'entretien de vélo au coin Jacques-Cartier et Rolland-Therrien devraient être étendues à d'autres points.
- L'intégration tarifaire et physique entre les modes de transport : une carte de transport unique pour l'ensemble de la région métropolitaine, à l'image de la Navigo parisienne, simplifierait l'accès et le transfert modal.
- L'ajout de terminus de quartier et de pôles d'échange actifs : ces pôles multimodaux doivent être pensés comme des lieux de vie, intégrant commerces, services et espaces publics conviviaux tout en permettant un transport à l'intérieur des quartiers en offrant des moyens haute fréquence de se déplacer entre les divers points d'intérêts.



EXEMPLES INSPIRANTS

GRAND PARIS EXPRESS

En cours de réalisation, ce projet démontre qu'il est possible d'élargir massivement l'accès au transport collectif en périphérie tout en favorisant la densification autour des gares. Le Grand Paris Express prévoit 200 km de lignes automatiques, 68 nouvelles gares, et un investissement dans la création ou l'adaptation de quartiers complets autour des stations.

EINDHOVEN, PAYS-BAS

Ville comparable à Longueuil par sa taille (235 000 habitants) et sa structure périurbaine, Eindhoven a transformé sa mobilité en créant un réseau de "Hovenringen" - des pistes cyclables surélevées en forme d'anneau qui connectent les quartiers périphériques au centre-ville. La ville a également investi massivement dans des "pôles de mobilité" qui combinent vélo, bus et autopartage.

PLAN LOCAL DE MOBILITÉ DE PARIS (PLM)

Adopté en 2024, le PLM parisien vise à réduire la place de la voiture de 50% d'ici 2030, tout en doublant les déplacements à vélo et en rendant 100% des rues accessibles aux personnes à mobilité réduite. Paris mise également sur l'électrification complète de sa flotte de bus et sur la création de "zones à trafic limité" (ZTL) dans les quartiers centraux.



88De Brouckère



2. DÉPLOYER UN RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTON STRUCTURANT, SÉCURITAIRE ET CONTINU

Le potentiel cyclable de Longueuil est immense, mais sous-exploité. Les documents remis à l'OPPL pointent tous vers le même constat : les infrastructures cyclables sont discontinues, mal entretenues, souvent dangereuses, et peu inclusives pour les usagers vulnérables. L'avis de la société civile recommande de "faire de la marche et du vélo les modes prioritaires dans les zones denses et à proximité des écoles, commerces et services publics".

Principes directeurs inspirés du mouvement international:

Le mouvement City Beautiful, né à la fin du 19^e siècle, prônait déjà l'importance de créer des villes esthétiquement plaisantes, fonctionnelles et centrées sur l'humain. Aujourd'hui, des urbanistes contemporains comme Jason Slaughter (Not Just Bikes) démontrent par l'exemple néerlandais que des villes entières peuvent être redessinées pour prioriser les modes actifs sans sacrifier l'accessibilité ou le commerce.

Actions concrètes:

- Créer un réseau cyclable structurant et séparé du trafic motorisé : Longueuil doit s'inspirer du Réseau véloroute du Québec et des recommandations de Vélo Québec pour créer des voies cyclables bidirectionnelles, protégées physiquement et connectées entre elles.
- Réaménager les intersections dangereuses : installation de feux cyclistes dédiés, saillies de trottoirs, et traverses surélevées inspirées des intersections protégées néerlandaises.
- Adopter une hiérarchie claire des rues : dans les quartiers résidentiels et scolaires, les piétons et cyclistes doivent être prioritaires. Cela implique des zones 30 km/h généralisées, des rues partagées et des "rues scolaires" fermées à la circulation aux heures de pointe scolaire.
- Implanter un réseau de rues apaisées et piétonnes permanentes : à l'image des "woonerf" néerlandais et des "City Lounges" de Rotterdam, transformer des artères commerciales en espaces conviviaux où les piétons ont la priorité.



EXEMPLES INSPIRANTS

ROTTERDAM ET AMSTERDAM

Le concept de "City Lounge" transforme les centres urbains en lieux conviviaux où la marche, le vélo et les espaces publics ont préséance. Les intersections protégées, les priorités cyclables aux feux et le déneigement systématique des pistes en hiver font du vélo un mode de transport viable 12 mois par année.

HELSINKI, FINLANDE

La capitale finlandaise a développé le concept de "ville de 15 minutes" où chaque quartier offre accès à pied ou à vélo à tous les services essentiels. Helsinki a également investi dans l'éclairage hivernal des pistes cyclables pour encourager leur utilisation toute l'année.

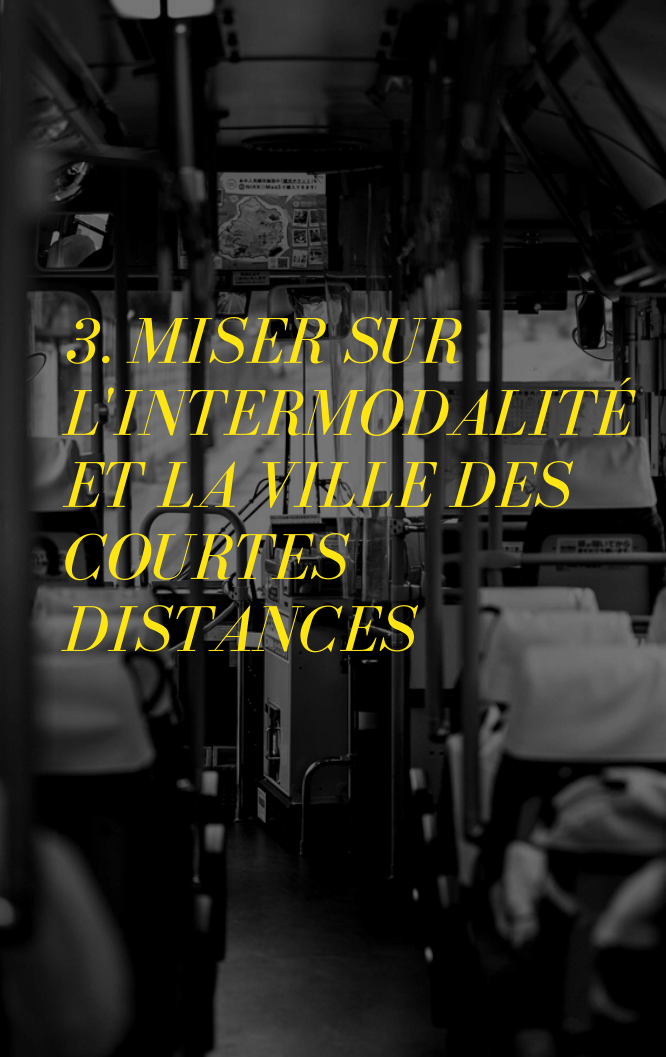
OULU, FINLANDE

Ville nordique de 200 000 habitants, Oulu démontre qu'un climat hivernal rigoureux n'est pas un obstacle à la mobilité active. Avec 12% de déplacements à vélo même en hiver (grâce à un déneigement prioritaire des pistes cyclables), Oulu prouve que la volonté politique et l'entretien adéquat sont déterminants pour le transfert modal.

RECOMMANDATIONS DE PIÉTONS QUÉBEC

L'organisme plaide pour des trottoirs larges (minimum 2,1 m), continus et déneigés en priorité, ainsi que pour des traverses piétonnes aux 200 mètres maximum dans les zones urbaines. Longueuil devrait adopter ces standards comme norme minimale.





3. MISER SUR L'INTERMODALITÉ ET LA VILLE DES COURTES DISTANCES

L'avenir de Longueuil passe par la multimodalité intégrée : vélos en libre-service (BIXI), stationnements sécurisés, correspondances fluides, lignes de rabattement efficaces. Mais aussi par la création de quartiers complets qui limitent les déplacements motorisés.

L'avis citoyen propose que "le transport collectif soit pensé comme une colonne vertébrale autour de laquelle se greffent des services de proximité, des logements, des commerces, des écoles".

Le concept de "ville de 15 minutes"

Popularisé par Paris et adopté par de nombreuses villes européennes, ce concept vise à ce que chaque citoyen puisse accéder à ses besoins quotidiens (alimentation, santé, éducation, loisirs) en 15 minutes à pied ou à vélo. Le Plan Local de Mobilité de Paris fait de ce principe un axe central de son aménagement urbain.



Actions concrètes:

- Développer des pôles intermodaux attractifs : Ces pôles doivent offrir autopartage (Communauto ou autre), vélopartage (BIXI), trottinettes, casiers sécurisés pour vélos, etc. et être intégrés aux lignes de bus.
- Densifier et verdier les abords des axes routiers : Les stationnements sous-utilisés, notamment ceux des centres commerciaux, peuvent être reconvertis en logements, places publiques et haltes intermodales avec arbres.
- Prioriser le réaménagement des artères commerciales : Taschereau, Chambly, Cousineau, Jacques-Cartier, Rolland-Therrien et d'autres boulevards peuvent être transformés en "boulevards urbains" intégrant pistes cyclables protégées, trottoirs élargis, transport en commun en site propre et végétalisation.

EXEMPLES INSPIRANTS

STATION F À PARIS

Ancienne halle transformée en hub d'innovation, accessible par métro, RER, vélo et bus, entourée de services et d'espaces publics. Un modèle de TOD (Transit-Oriented Development).

EINDHOVEN, PAYS-BAS

La gare centrale d'Eindhoven intègre 10 000 places de stationnement vélo sécurisées, des services de réparation, un pôle d'autopartage, et des commerces de proximité. C'est un exemple parfait de pôle intermodal réussi.

SUPERBLOCS, BARCELONE

Des îlots de neuf pâtés de maisons où la circulation automobile est limitée à 10 km/h, libérant l'espace pour les piétons, les jeux d'enfants, et la végétation. Le commerce local y prospère grâce à la réappropriation de l'espace public.



4. L'URGENCE CLIMATIQUE IMPOSE UN VIRAGE IMMÉDIAT

À l'horizon 2035, Longueuil doit avoir réduit significativement ses émissions de GES liées au transport, qui en représente la principale source. L'électrification seule ne suffit pas : il faut réduire massivement le nombre de véhicules en circulation.

Le transport collectif et actif est la meilleure stratégie climatique ET sociale. C'est aussi un levier d'équité : les populations à faible revenu, les aînés, les jeunes et les nouveaux arrivants sont les premiers à subir l'exclusion territoriale. Comme le mentionne l'avis de la société civile : "Ne pas investir dans la mobilité durable revient à accentuer les inégalités".

Données probantes :

- Selon Vélo Québec : Chaque kilomètre parcouru à vélo plutôt qu'en auto évite l'émission de 200 g de CO₂. Si 10% des déplacements automobiles de Longueuil passaient au vélo, cela équivaldrait à retirer 20 000 voitures de la route annuellement.
- Selon le Plan climat de la CMM : Pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, la région métropolitaine doit augmenter à 35% la part modale du transport collectif et à 10% celle du vélo d'ici 2030.



EXEMPLES INSPIRANTS

OSLO, NORVÈGE

La ville a banni les voitures de son centre-ville en 2019, converti 700 places de stationnement en espaces verts et terrasses, et investi massivement dans les transports collectifs électriques. Résultat : 90% de réduction des émissions du transport en centre-ville.

UTRECHT, PAYS-BAS

La ville a construit le plus grand stationnement vélo au monde (12 500 places) sous sa gare centrale, tout en retirant un viaduc autoroutier du centre-ville pour y créer un canal réhabilité. La qualité de vie et l'activité économique ont explosé.



5. S'INSPIRER DES VILLES COMPARABLES À LONGUEUIL

Longueuil (densité : ~1 600 hab./km², population : ~250 000) peut s'inspirer de villes de taille comparable qui ont réussi leur transition :

EINDHOVEN, PAYS-BAS
POPULATION : 235 000
DENSITÉ : ~1 850 HAB./KM²
PART MODALE VÉLO : 40%
STRATÉGIE : PISTES
CYCLABLES EN SITE PROPRE,
ÉLECTRIFICATION COMPLÈTE
DU TRANSPORT COLLECTIF,
CRÉATION DE PÔLES DE
MOBILITÉ DANS CHAQUE
QUARTIER

TAMPERE, FINLANDE
POPULATION : 240 000
CLIMAT : NORDIQUE,
SEMBLABLE AU QUÉBEC
PART MODALE VÉLO : 18%
(MÊME EN HIVER)
STRATÉGIE : DÉNEIGEMENT
PRIORITAIRE DES PISTES
CYCLABLES, ÉCLAIRAGE
HIVERNAL, INTÉGRATION
VÉLO-TRAMWAY

AARHUS, DANEMARK
POPULATION : 280 000
PART MODALE VÉLO : 35%
(MÊME EN HIVER)
STRATÉGIE : "AUTOROUTES
CYCLABLES" CONNECTANT LA
BANLIEUE AU CENTRE,
PRIORITÉ CYCLISTE AUX
FEUX, STATIONNEMENTS
VÉLO CHAUFFÉS

Ces villes prouvent qu'avec une densité similaire à Longueuil et un climat nordique, une transformation majeure de la mobilité est non seulement possible, mais génère des bénéfices économiques, sociaux et sanitaires massifs.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'histoire nous jugera sur ce que nous aurons fait, ou non, dans cette décennie décisive. Longueuil doit agir avec audace! Cela suppose de renverser les priorités : la voiture ne doit plus structurer la ville. Je soutiens donc que la Ville de Longueuil doit:

1. Adopter une cible de 50% de déplacements durables (collectifs et actifs) d'ici 2035, alignée sur les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM.
2. Créer un réseau structurant de bus rapides et de voies cyclables séparées, interconnectées et accessibles, en s'inspirant des standards de Vélo Québec et des meilleures pratiques néerlandaises et scandinaves.
3. Transformer les stationnements et axes routiers en lieux de vie, de verdissement et d'intermodalité, à l'image des "superblocs" de Barcelone et des "City Lounges" de Rotterdam.
4. Assurer la sécurité complète des piétons et cyclistes, particulièrement les jeunes et âgés, en adoptant les recommandations de Piétons Québec sur les largeurs de trottoirs, les traverses sécurisées et l'accessibilité universelle.
5. Évaluer tous les projets d'aménagement en fonction de leur contribution à la mobilité durable, en créant une grille d'analyse systématique intégrant climat, équité, santé et qualité de vie.
6. S'inspirer du Plan Local de Mobilité de Paris en adoptant des objectifs chiffrés, des échéanciers précis et des mécanismes de reddition de compte publics.
7. Mettre en place un "Observatoire de la mobilité" à Longueuil, pour suivre l'évolution de la part modale, mesurer les impacts des investissements et ajuster les stratégies en continu.

Le moment d'agir, c'est maintenant

Les transformations radicales de la mobilité ne prennent qu'une génération à réaliser lorsque la volonté politique est au rendez-vous. Amsterdam était une ville dominée par l'automobile dans les années 1970. En 50 ans, elle est devenue la capitale mondiale du vélo.

Longueuil peut faire de même. Non pas en copiant aveuglément les Pays-Bas, mais en adaptant leurs principes à notre réalité nordique, à notre culture nord-américaine, et à nos défis spécifiques. Des villes comme Oulu et Tampere prouvent que le froid n'est pas une excuse. Paris prouve que la transformation peut être rapide. Eindhoven prouve qu'une ville de taille moyenne peut devenir un leader.

L'urgence climatique, l'équité sociale et la santé publique nous obligent à agir. Les citoyens sont prêts. Les expertises existent. Il ne manque que la volonté politique.

Longueuil, c'est à ton tour!



RÉFÉRENCES

DOCUMENTS CONSULTÉS

RÉFÉRENCES

Documents consultés

- OPPL (2025). Avis au conseil de la Ville de Longueuil - Panel délibératif citoyen.
- OPPL (2025). Avis au conseil de la Ville de Longueuil - Panel délibératif Ville et RTL.
- OPPL (2025). Avis au conseil de la Ville de Longueuil - Panel délibératif Société civile.

Organisations et références québécoises

- Vélo Québec. Recommandations pour des infrastructures cyclables sécuritaires et inclusives.
- Piétons Québec. Standards d'aménagement pour la sécurité et l'accessibilité piétonne.
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).
- Ville de Montréal. Plan de mobilité 2030.

Références internationales

- Ville de Paris (2024). Plan Local de Mobilité (PLM) de Paris.
- Not Just Bikes. Chaîne YouTube sur l'urbanisme et la mobilité durable. Today, travel may or may not be much easier depending upon the destination you choose, Mt. Everest, the Amazon rainforest, how you plan to get there tour bus, cruise ship, or oxcart, and whether or not you decide to rough it see extreme tourism.
- City Beautiful Movement - Principes d'urbanisme esthétique et fonctionnel.
- Ville d'Amsterdam. Amsterdam Transport Plan 2040.
- Ville de Copenhague. Bicycle Account 2024.
- Ville d'Oslo. Climate Budget and Low Emission Zone.
- Ville d'Eindhoven. Brainport Smart Mobility Strategy.
- Ville d'Oulu. Winter Cycling Success Story.
- Ville de Tampere. Sustainable Urban Mobility Plan.

CE MÉMOIRE A ÉTÉ RÉDIGÉ DANS L'ESPOIR QUE LONGUEUIL DEVIENNE UN MODÈLE QUÉBÉCOIS DE TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ JUSTE, SAIN ET DURABLE. POUR NOS ENFANTS. POUR NOTRE PLANÈTE.

