

Mémoire de Frédéric Cournoyer présenté à l'Office de participation publique de Longueuil dans
le cadre de la *Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire*

24 février 2026

Bonjour,

Je suis étudiant à la maîtrise en génie des transports à Polytechnique Montréal et résident de Longueuil. Je tiens d'abord à féliciter les participants des panels délibératifs qui ont produit des avis sérieux et scientifiques, que j'appuie dans l'ensemble. Je vais tenter, dans les pages suivantes, de donner mon opinion et quelques faits pour contribuer à la démarche de la Ville de Longueuil qui cherche à favoriser la mobilité durable sur son territoire.

D'abord, je trouve judicieux que la Ville de Longueuil cherche à appuyer la population longueuilloise à adopter les modes actifs et collectifs. Le statu quo est inacceptable au vu des coûts économiques, sociaux et environnementaux élevés reliés à la mobilité de la population. Comme montré par des études sur le sujet, transformer les comportements de mobilité de la population est un processus complexe [1], [2]. Dans l'optique « d'accorder une place plus importante aux modes actifs et collectifs », plusieurs études ont été réalisées sur le sujet pour identifier les facteurs influençant le choix de mode de transport de la population.

Quelques faits importants sur le choix d'un mode de transport:

- L'attractivité du transport en commun et le choix de prendre ce mode sont liés à l'attractivité de l'automobile [3]. S'ensuit que pour favoriser l'utilisation du transport en commun, il faut rendre ce mode compétitif par rapport à l'automobile. Par exemple, on peut s'imaginer qu'un individu ayant une nouvelle station du REM en face de chez lui pourrait tout de même prendre la voiture si cette dernière était plus rapide, pratique et économique.
→ **Bonifier le transport en commun n'est pas suffisant, il faut le rendre compétitif par rapport à l'automobile.**
- L'attractivité du transport en commun repose en premier sur la qualité du service et en moindre mesure sur son coût [4]. La recherche abonde sur l'importance de la qualité du service, en termes de fréquence et de fiabilité, pour stimuler l'achalandage [3], [5]. La gratuité et les tarifs réduits sont bénéfiques pour certains groupes de la population. C'est toutefois une mesure coûteuse et pour la majorité de la population, ce n'est pas le coût du transport en commun qui freine l'utilisation, mais plutôt la qualité du service.
→ **Pour la majorité des utilisateurs du transport en commun, la qualité du service est plus importante que le coût [6].**

- Les « bâtons » sont plus efficaces que les « carottes » pour motiver un individu à délaissier son automobile pour le transport en commun ou les modes actifs [7].
→ **Il ne sera pas suffisant de donner des incitatifs pour que les gens soient prêts à délaissier leur voiture.**

Pour « faciliter la mobilité durable » et plus spécifiquement le transport en commun, les deux options possibles sont donc (1) d'augmenter l'attractivité du transport en commun ou (2) de réduire celle de la voiture, comme si le choix d'utiliser un mode de transport ou l'autre était sur une balance.

Dans ce mémoire, je vais bâtir mon argumentaire en faveur de la deuxième option, celle de réduire l'attractivité de la voiture. Une bonification des services de transport en commun serait idéale, mais c'est une option irréaliste dans le contexte financier actuel. Les municipalités et les agences de transport en commun sont face à un gouffre financier et rien ne porte à croire que la situation s'améliorera dans les prochaines années [8]. On peut donc estimer qu'il n'y aura pas de nouveaux projets de transport structurants, comme l'expansion du REM sur le Boulevard Taschereau ou la ligne jaune au Cégep Édouard-Montpetit, à court terme.

Il y a toutefois d'autres pistes de solution. Les idées que je propose ont un coût monétaire faible (voire nul), mais requièrent un courage politique élevé! Une voie possible est de rationaliser l'utilisation de l'automobile à Longueuil, dans l'objectif de prioriser l'utilisation du transport en commun, ce qui me semble, à priori, un objectif moralement justifié. Les bénéfices du transport en commun pour la société, l'économie et l'environnement sont énormes. Ce raisonnement n'est pas celui de faire la « guerre à l'auto », mais tout simplement de rééquilibrer le partage de la route et des ressources financières allouées à l'infrastructure automobile. Les chiffres sont clairs : au Québec, 65% des dépenses en transport sont allouées aux routes, alors qu'en Ontario, 71% des investissements en transport sont pour le transport en commun [9].

Les bâtons

Les observations énoncées précédemment nous amènent à évaluer des pistes pour réduire l'attractivité de l'automobile. J'en proposerai deux : le stationnement et l'aménagement du territoire. Il ne faut pas non plus oublier que les transports sont polarisants et qu'il faut revoir les stratégies utilisées pour promouvoir ces changements et répondre aux réactions légitimes de la population. Quant à moi, il faut cesser d'énoncer qu'on installe une piste cyclable pour réduire les GES ou qu'on tarifie les routes pour financer le transport en commun. Il faut plutôt exposer la mobilité durable comme une stratégie pour se libérer des coûts astronomiques de la voiture.

Le stationnement

Comme mentionné dans la *Stratégie de stationnement urbain* de la Ville de Longueuil, la possibilité de se stationner gratuitement et aisément sur la très grande majorité du territoire de Longueuil augmente fortement l'attractivité de l'automobile. C'est une observation qui a été

confirmée par de nombreuses études. On sait qu'il y a un lien positif entre la disponibilité du stationnement au domicile et la possession d'une ou de plusieurs voitures [10]. La possibilité de se stationner gratuitement au travail favorise également l'utilisation de la voiture [11].

Si on souhaite réduire l'utilisation de l'automobile, il faut mieux gérer le stationnement. Ainsi, les bénéfices pour la Ville de Longueuil et la société pourraient être énormes. Des experts ont développé plusieurs arguments en faveur de la tarification et d'une meilleure gestion du stationnement [12]; je vous en présente quelques-uns ici qui s'alignent avec les constats présentés dans la *Stratégie de stationnement urbain*.

D'abord, le stationnement sur rue est gratuit pour le conducteur, ce qui implique que son coût est refilé à l'ensemble de la société. Ce coût, qui inclut la construction, l'entretien, la valeur du terrain et l'impact environnemental, entre autres, est souvent négligé par le conducteur. La société subventionne donc l'utilisation de la voiture à travers le stationnement, ce qui favorise son utilisation, comme mentionné précédemment.

Il est pertinent de se demander s'il est possible de faire meilleur usage de ces espaces de stationnement. C'est ce que les économistes appellent un coût d'opportunité. J'ai calculé rapidement que le Cégep Édouard-Montpetit (et son nouveau bâtiment modulaire) ainsi que le centre sportif occupent au minimum la même superficie que le stationnement adjacent. Dans un contexte de crise du logement, ces places de stationnement pourraient être utilisées à bien meilleur escient. Je conviens que la gestion du stationnement hors rue (souvent sous contrôle d'entités privées) ne relève pas directement de la Ville de Longueuil. Par contre, cette logique s'applique également au stationnement sur rue.

En plus de favoriser l'utilisation de l'automobile, le stationnement gratuit sur rue perturbe le transport en commun. On peut notamment penser aux autobus circulant sur le Chemin Chambly (8/28/88) qui doivent se frayer un chemin entre les voitures stationnées, les bancs de neige et des voitures roulant à grande vitesse. Pour que quelques personnes puissent se stationner gratuitement, on nuit à des centaines d'utilisateurs du transport en commun.

En résumé, tarifier le stationnement permet (1) de réduire l'utilisation de l'automobile au profit d'autres modes, (2) de récolter des fonds pour financer des projets de transport et (3) d'utiliser l'espace pour de meilleurs usages.

Coordonner la planification des transports et l'aménagement du territoire

Je crois que les participants du Panel délibératif de la Ville de Longueuil et du RTL visent extrêmement juste lorsqu'ils mentionnent qu'il faut « prôner la redensification en créant des milieux de vie complets ». On entend souvent que les problèmes de transport sont avant tout des problèmes d'urbanisme et il y a un semblant de vérité dans cet adage. On développe des quartiers uniquement résidentiels, sans épiceries, sans pharmacies et sans commerces, comme dans le secteur du Boul. Vauquelin. Le résultat : des familles avec deux voire trois voitures. Les experts l'indiquent depuis longtemps [13], il faut coordonner la planification du territoire et des transports.

En développant des milieux de vie denses et surtout avec plusieurs usages, comme des résidences, des emplois et des commerces, on favorise directement les modes de transport durables. La recherche a montré que dans des milieux denses et mixtes, la marche, le vélo et le transport en commun sont plus utilisés [14].

Les modes actifs

Jusqu'à présent, je me suis intéressé au transport en commun, même si la marche et le vélo sont évidemment des modes durables et actifs. Ces modes ont également leur rôle à jouer dans une perspective de mobilité durable. Je crois toutefois que le transport en commun est en compétition avec l'automobile pour atteindre des destinations de longue distance (ce qui n'est pas le cas des modes actifs) et les solutions pour promouvoir le transport en commun sont différentes de celles pour promouvoir les modes actifs.

D'abord, concernant le vélo, je crois que le réseau cyclable à Longueuil est sécuritaire, développé et connecté. Selon moi, ce qui limite les déplacements à vélo vers des destinations de proximité (p.ex. épiceries, pharmacies, commerces) est l'aménagement du territoire. Pour l'anecdote, l'été dernier, j'ai tenté de me rendre à la Place Longueuil à vélo et le déplacement s'est très bien déroulé. C'est naviguer dans le stationnement de la Place Longueuil qui est dangereux. Et c'est le cas dans la majorité des quartiers de Longueuil, où on facilite le fait de se stationner en face des commerces, ce qui limite l'accès avec d'autres modes. Heureusement, comme mentionné précédemment, coordonner l'urbanisme et les transports va favoriser le vélo, comme montré en recherche [14].

Je crois que des constats semblables s'appliquent à la marche sur le territoire de Longueuil. Des trottoirs larges, sur des routes avec un faible trafic et une bonne canopée encouragent l'utilisation de la marche. Mais il faut se poser la question : pour aller où? Si on souhaite que la marche devienne une option viable pour atteindre l'épicerie du coin et le parc du quartier, il faut planifier le territoire à l'échelle humaine et non pour les voitures. Encore une fois, c'est en coordonnant l'aménagement du territoire et la planification des transports que la marche deviendra un mode de transport viable. On rapproche les maisons des destinations importantes pour la population et les gens se mettront à marcher.

L'autopartage

Il ne faut pas négliger à quel point l'autopartage (comme le service Communauto par exemple) peut être une solution efficace. Pour la population, se départir d'une des voitures de la famille pour utiliser plus fréquemment l'autopartage est un compromis plus facile à réaliser que de changer complètement ses habitudes. Ce choix peut permettre de sauver des montants d'argent significatifs. Pour la Ville de Longueuil, on réduit la demande en stationnement. Innovation, Sciences et Développement économique Canada estime qu'une voiture d'autopartage « pourrait remplacer 15 véhicules appartenant à des particuliers » [15]. La Ville de Longueuil doit rapidement développer des solutions pour favoriser l'autopartage sur son territoire.

Pour conclure

J'ai consulté le *Plan de mobilité et de transport 2035 (PMT)* de la Ville de Longueuil, où on énonçait déjà des idées comme de « prolonger la ligne 4 du métro sur le territoire de la ville de Longueuil » et « d'implanter des SRB sur les grands corridors de déplacement, dont l'axe Taschereau ». Ce document a été adopté en 2013. Il est évident que ces projets ne sont pas plus prêts d'être réalisés qu'il y a treize ans. Si la Ville de Longueuil veut être cohérente et réellement « faciliter la mobilité durable » sur son territoire, la Ville de Longueuil doit, à mon avis :

- aller de l'avant rapidement avec sa *Stratégie de stationnement urbain* et particulièrement l'idée « d'adopter la tarification des aires de stationnement »;
- développer des outils et des stratégies pour intégrer la planification des transports et du territoire.

Quoique je sois totalement en accord avec les avis des panels délibératifs, je crois qu'il faut souligner à gros traits que (1) le stationnement gratuit et omniprésent est un problème colossal pour la mobilité durable (une idée qu'on ne retrouve pas dans l'avis des panels), (2) on ne peut changer une habitude ancrée comme celle de prendre la voiture uniquement avec des incitatifs et (3) on ne peut systématiquement compter sur du financement externe pour favoriser la mobilité durable (pensons à la Ville de Gatineau qui vient de se faire couper l'herbe sous le pied avec son projet de tramway [16]).

La Ville de Longueuil a l'occasion d'être une pionnière en mobilité durable. Tôt ou tard, les coûts monétaires, environnementaux et sociaux du « tout à l'auto » deviendront insupportables pour la collectivité. J'invite la Ville de Longueuil à prendre les devants et à nous sortir de l'impasse actuelle. Les solutions sont connues, il manque tout simplement le courage politique de les appliquer.

Cordialement,

Frédéric Cournoyer

Résident de Longueuil et étudiant à la maîtrise en génie civil à Polytechnique Montréal

Bibliographie

- [1] B. Arnott, L. Rehackova, L. Errington, F. F. Sniehotta, J. Roberts, et V. Araujo-Soares, « Efficacy of behavioural interventions for transport behaviour change: systematic review, meta-analysis and intervention coding », *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 11, n° 1, p. 133, nov. 2014, doi: 10.1186/s12966-014-0133-9.
- [2] Z. Zarabi, J. Laviolette, O. Waygood, et K. Manaugh, « What type of person is at different stages of change for cycling? A case study of Montreal », *Travel Behaviour and Society*, vol. 39, p. 100969, avr. 2025, doi: 10.1016/j.tbs.2024.100969.
- [3] G. Beirão et J. A. Sarsfield Cabral, « Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study », *Transport Policy*, vol. 14, n° 6, p. 478-489, nov. 2007, doi: 10.1016/j.tranpol.2007.04.009.
- [4] B. D. Taylor et C. N. Fink, « The factors influencing transit ridership: A review and analysis of the ridership literature », 2003.
- [5] N. Paulley *et al.*, « The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership », *Transport Policy*, vol. 13, n° 4, p. 295-306, juill. 2006, doi: 10.1016/j.tranpol.2005.12.004.
- [6] E. Ramirez, « Fare free transit is great, but reliable services are better », Transportation for America. [En ligne]. Disponible sur: <https://t4america.org/2025/11/12/fare-free-transit-is-great-but-reliable-services-are-better/>
- [7] C. Xiao, E. van Sluijs, D. Ogilvie, R. Patterson, et J. Panter, « Shifting towards healthier transport: carrots or sticks? Systematic review and meta-analysis of population-level interventions », *The Lancet Planetary Health*, vol. 6, n° 11, p. e858-e869, nov. 2022, doi: 10.1016/S2542-5196(22)00220-0.
- [8] M.-J. Paquette-Comeau, « L'UMQ dénonce des coupes de 200 millions \$ sans préavis dans le transport collectif », *Radio-Canada*, 28 janvier 2026. [En ligne]. Disponible sur: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2224033/umq-coupe-200-millions-transport-collectif-regions>
- [9] É. Leblanc, « Transports en commun : un investissement qui justifie la dépense », mai 2024. [En ligne]. Disponible sur: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2071734/transports-commun-investissement-mobilite-quebec>
- [10] Z. Guo, « Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City », *Journal of Transport Geography*, vol. 26, p. 18-28, janv. 2013, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.08.006.
- [11] P. Christiansen, Ø. Engebretsen, N. Fearnley, et J. Usterud Hanssen, « Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 95, p. 198-206, janv. 2017, doi: 10.1016/j.tra.2016.10.025.
- [12] D. Shoup, « The High Cost of Free Parking », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 17, p. 3-20, janv. 1997.
- [13] D. Banister, « Cities, mobility and climate change », *Journal of Transport Geography*, vol. 19, n° 6, p. 1538-1546, nov. 2011, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009.
- [14] R. Ewing et R. Cervero, « Travel and the Built Environment », *Journal of the American Planning Association*, vol. 76, n° 3, p. 265-294, juin 2010, doi: 10.1080/01944361003766766.
- [15] Innovation, Sciences et Développement économique Canada, « Autopartage ». 30 janvier 2024. [En ligne]. Disponible sur: <https://ised-isde.canada.ca/site/bureau-consommation/fr/achat-location-darticles-couteux/autopartage>
- [16] H. Ouellette-Vézina, « Le projet de tramway déraille », *LaPresse*, février 2026. [En ligne]. Disponible sur: <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2026-02-17/gatineau/le-projet-de-tramway-deraille.php>