

Objet : Appui et recommandations concernant l'ajout d'un tronçon cyclable et piétonnier structurant sur le boulevard Cousineau

Soumis dans le cadre de l'assemblée publique du 11 juin 2025

Auteur : Vincent Biron

Date : 12 juin 2025

1. Introduction

Je tiens à exprimer mon appui à l'ajout du tronçon cyclable et piétonnier structurant projeté sur le **boulevard Cousineau**, entre la **route 116** et la **rue Pacific**, tel qu'il est prévu dans les **cartes 16 (réseau de déplacement actif), 19 (corridors verts) et 20 (récréotourisme)** du **projet de Règlement CO-2025-1304**.

Je souhaite cependant aller au-delà d'un appui symbolique. Par ce mémoire, j'entends :

- souligner l'importance stratégique de ce lien actif dans la trame urbaine du secteur Saint-Hubert ;
 - rappeler les **besoins de mobilité quotidienne** des citoyennes et citoyens sur cet axe ;
 - présenter les **meilleures pratiques d'aménagement cyclable** à adopter pour que ce projet atteigne pleinement ses objectifs.
-

2. L'axe Cousineau : un corridor structurant à fort potentiel

2.1 Accès aux institutions publiques et services essentiels

Ce tronçon donne un accès direct ou très rapproché à plusieurs pôles majeurs de services :

- **Bibliothèque Raymond-Lévesque**, centre culturel et éducatif incontournable.
- **CLSC Saint-Hubert**, pour les soins de santé de première ligne.
- **Écoles secondaires André-Laurendeau et Heritage Regional**, fréquentées par des centaines d'élèves.
- **Ressources communautaires**, telles que des centres pour aînés et organismes d'entraide.
- **Épiceries, pharmacies, commerces de proximité**, essentiels à la vie quotidienne.

Ce sont autant de **destinations de base de la mobilité locale**, qui doivent être accessibles de manière sécuritaire et inclusive.

2.2 Un lien interquartier manquant

Il manque actuellement une **infrastructure cyclable continue et sécuritaire** sur cet axe. Les segments existants sont discontinus, non protégés, ou limités à un simple marquage au sol. Ce nouveau tronçon vient donc **combler une lacune majeure** tout en **reliant intelligemment** plusieurs réseaux existants ou planifiés.

2.3 Le quartier Brookline : un secteur enclavé qui mérite une reconnexion

Il est impératif de souligner la situation du **quartier Brookline**, situé à proximité du **boulevard Mountainview**, à l'ouest du boulevard Cousineau. Ce secteur résidentiel est **fortement isolé en matière de mobilité active**. À l'heure actuelle :

- Il **n'existe aucun lien cyclable direct et sécuritaire** entre Brookline et les services urbains.
- Les **épiceries les plus proches** (IGA, Super C, etc.) ne sont accessibles qu'en voiture ou via des trajets à vélo impliquant des artères dangereuses.
- Le **CLSC Saint-Hubert** n'est pas accessible à vélo sans emprunter des segments routiers non sécurisés.
- Les enfants du quartier qui fréquentent l'**école secondaire André-Laurendeau** n'ont pas d'itinéraire actif sûr.

La création du tronçon projeté permettrait donc de **désenclaver ce quartier** en le reconnectant aux réseaux actifs vers les commerces, services de santé, institutions et activités culturelles. Il s'agit d'un enjeu de **mobilité équitable** et d'intégration urbaine essentielle.

3. Meilleures pratiques d'aménagement à privilégier

3.1 Piste bidirectionnelle en site propre

- Une piste **bidirectionnelle protégée**, en retrait ou surélevée.
- **Séparation physique** du trafic motorisé (bordure, bande végétalisée).

3.2 Traitement sécuritaire des intersections

- **Traversées continues**, priorités claires, visibilité accrue.
- Feux cyclistes dédiés et rayons de virage réduits.

3.3 Accessibilité universelle

- Trottoirs conformes aux normes d'accessibilité.
- Connexions piétonnes sûres vers les arrêts d'autobus.

3.4 Signalisation et lisibilité

- Signalisation uniforme et visible.

- Repères directionnels pour les destinations clés.

3.5 Entretien hivernal garanti

- Dénéigement rapide et efficace.
 - Politique d'entretien actif publicisée.
-

4. Retombées positives attendues

- **Hausse de l'achalandage actif**, notamment chez les jeunes et les familles.
 - **Réduction de la congestion** et de la dépendance à l'automobile.
 - **Sécurité accrue** autour des écoles, commerces et services.
 - **Dynamisation commerciale locale.**
 - **Amélioration du cadre de vie et de l'équité territoriale.**
-

5. Conclusion

Je réitère mon **appui ferme** à ce projet de tronçon cyclable et piétonnier structurant sur le boulevard Cousineau, en insistant sur le fait qu'il doit être réalisé avec **ambition, cohérence et souci de qualité**. Il s'agit d'une occasion rare de reconnecter un territoire urbain fragmenté, de renforcer la mobilité durable et de réduire les inégalités d'accès aux services essentiels pour l'ensemble des résidents de Saint-Hubert.

Je demande à la Ville de Longueuil et à l'Office de participation publique de Longueuil de tenir compte de ces besoins dans les étapes subséquentes de réglementation, d'approbation, de conception et de réalisation de l'infrastructure.