

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE

Recommandations du CISSS de la Montérégie-Centre

Dans le cadre de la démarche participative sur la concordance du plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil

Projet de règlement CO-2025-1304

Juin 2025

Mise en contexte

L'Office de participation publique de Longueuil a reçu le mandat de mener une démarche participative concernant trois concordances entre le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération et le Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil (projet de règlement CO-2025-1304). Une de celle-ci, soit l'ajout d'un tronçon au réseau cyclable d'agglomération sur le boulevard Cousineau, entre la route 116 et la rue Pacific, se trouve sur le territoire du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Centre.

Lors de l'assemblée publique du 11 juin 2025, des informations supplémentaires ont été données :

- Ajouter l'identification au plan d'urbanisme d'un nouveau lien de déplacements actifs afin d'offrir des parcours sécuritaires et interconnectés vers des lieux stratégiques;
- Mettre en place plusieurs mesures et aménagements, à déterminer, dont le prolongement des trottoirs du côté sud du viaduc de l'autoroute 30;
- Développer le réseau cyclable tel qu'inscrit dans le Plan directeur des déplacements cyclables;
- Abaisser la limite de vitesse à 50 km/h dans les secteurs problématiques le long du boulevard Cousineau.

L'équipe locale de santé publique du CISSS de la Montérégie-Centre souhaite collaborer à la démarche sous forme d'une contribution écrite. Ci-après, vous trouverez nos commentaires et nos recommandations à la lumière des informations disponibles. Nous restons à votre disposition pour toutes questions ou demande de précisions supplémentaires.

Bénéfices pour la municipalité et la communauté

Nous accueillons favorablement le projet de règlement, qui contribuera à la création d'un milieu de vie plus sain et sécuritaire dans l'arrondissement Saint-Hubert. L'intégration, au plan d'urbanisme, d'un nouveau lien favorisant des parcours interconnectés et sécuritaires pour les déplacements à pied et à vélo représente une mesure structurante au bénéfice de la santé et de la qualité de vie de la population. Les infrastructures piétonnes et cyclables continues, sécuritaires et accessibles constituent un levier essentiel pour encourager l'adoption du transport actif et, par conséquent, la pratique régulière d'activité physique.

Plus précisément, l'ajout d'un tronçon sur le boulevard Cousineau, entre la route 116 et la rue Pacific, permettra de développer un réseau cyclable utilitaire sur ce boulevard névralgique et de résoudre certains enjeux de sécurité routière en offrant un espace dédié aux usagers du transport actif. Cet ajout renforcera la connectivité du réseau actuel, en comblant un lien manquant pour faciliter la liaison avec les quartiers situés au-delà de l'autoroute 30. Il permettra ainsi à désenclaver les communautés locales Faubourg, Bienville et Pacific, où résident plus de 7000 personnes. Le futur réseau de déplacements actifs offrira à un plus grand nombre de personnes, notamment celles défavorisées ou sans voiture, un mode de transport abordable et durable, facilitant l'accès aux services, aux emplois, à l'éducation et aux loisirs dans l'arrondissement Saint-Hubert. L'accessibilité aux épiceries, au CLSC Saint-Hubert, à la bibliothèque Raymond-Lévesque, au Parc de la Cité et à l'école secondaire André-Laurendeau s'en trouvera bonifiée.

D'un point de vue environnemental, puisque le transport figure parmi les plus grands émetteurs de gaz à effet de serre, la mise en place de ces futures infrastructures appuiera les efforts de lutte aux changements climatiques, en favorisant des déplacements sans émissions. Ce projet de règlement est donc en cohérence avec la cinquième priorité de l'énoncé de vision¹ de la Direction de santé publique de la Montérégie, soit de réduire les effets des changements climatiques sur la santé. De plus, en ayant le potentiel de réduire le nombre de véhicules sur le réseau routier, cela contribuerait à atténuer la congestion, à diminuer les nuisances sonores et à améliorer la qualité de l'air, générant ainsi des bénéfices sur la santé de la population. À la lumière de ces éléments, nous considérons que ce projet de règlement est aussi cohérent avec le Programme national de santé publique 2015-2025² puisqu'il vise l'aménagement et le développement d'infrastructures favorables à un mode de vie physiquement actif et à la sécurité dans les milieux de vie.

¹ Disponible au : <https://www.santemonteregie.qc.ca/centre/documentation/en-action-pour-une-population-en-sante-enonce-de-vision>

² MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (MSSS) (2015). Programme national de santé publique 2015-2025, Québec, Gouvernement du Québec, 88 pages. Disponible au : <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2015/15-216-01W.pdf>

Recommandations

Nous recommandons toutefois, lors de la conception, de prévoir des aménagements sécuritaires et accessibles universellement, en portant une attention particulière aux intersections et au lien prévu sur le viaduc de l'autoroute 30, où il y a un volume important de véhicules. Les intersections, qui présentent un risque accru de conflits entre les différents usagers de la route, devraient faire l'objet de mesures spécifiques de sécurisation afin de protéger les usagers vulnérables.

Bien que la Ville de Longueuil envisage de réduire la limite de vitesse à 50 km/h, nous encourageons l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation, lorsque le contexte le permet, afin de favoriser le respect de cette nouvelle limite et d'en maximiser les bénéfices pour les usagers du transport actif. À titre d'exemple, des avancées de trottoir accompagnées de passages piétonniers indiquent une priorité de passage aux piétons et réduisent les distances à franchir, en plus de contraindre les automobilistes à manœuvrer avec prudence.

Nous vous invitons à consulter les outils élaborés par la Direction de santé publique de la Montérégie, qui présentent plusieurs recommandations et exemples inspirants destinés à soutenir les municipalités. Ces fiches abordent notamment les aménagements sécuritaires pour les cyclistes et les piétons, ainsi que diverses mesures d'apaisement de la circulation. Nous vous encourageons à consulter l'ensemble de notre répertoire de fiches thématiques.³

Par ailleurs, l'environnement bâti peut être un important facteur de production du handicap s'il est mal conçu. Le fait d'y remédier par la création d'aménagements accessibles favorise l'inclusion de tous, dont les personnes âgées, les familles avec poussette et les personnes à mobilité réduite. Il est essentiel de garantir un accès universel aux infrastructures et aux espaces publics afin de promouvoir l'inclusion sociale, d'encourager la participation citoyenne et de renforcer la cohésion au sein de la collectivité. À titre d'exemple, des rues universellement accessibles comprennent des corridors piétonniers libres d'obstacles, des revêtements facilitant la marche, une transition facile entre le trottoir et la chaussée (des bateaux de trottoirs munis de tuiles podotactiles), des corridors piétonniers délimités des deux côtés, etc. Nous encourageons la Ville de Longueuil et le ministère des Transports et de la mobilité durable à bénéficier de l'expertise de professionnels de la santé⁴ pouvant

³ Disponible au : <https://extranet.santemonteregie.qc.ca/dspu/municipalites-communautes/outils-municipaux/#repertoire>

⁴ Offre de service disponible au : <https://extranet.santemonteregie.qc.ca/service-de-soutien-aux-partenaires-et-a-la-communaute-ssapac/>

accompagner les projets afin d'en assurer l'accessibilité universelle en amont à la planification d'un éventuel projet.

De plus, la municipalité devrait bonifier les sites pouvant accueillir de la végétation le long du réseau projeté. La plantation d'arbres en bordure des rues et des voies cyclables contribue à accroître le couvert d'ombre et le confort par temps chaud, tout en favorisant un apaisement de la circulation en raison de la perception de la rue plus étroite par les automobilistes. Lorsque l'espace le permet, l'aménagement d'espaces tampons végétalisés entre le trottoir et la chaussée est une mesure pertinente pour améliorer la qualité de l'environnement et le sentiment de sécurité à l'égard de la circulation automobile. Ces bandes peuvent être conçues de manière à conserver un trottoir entièrement horizontal, limitant ainsi les dénivelés aux entrées charretières et réduisant les risques de chutes en période hivernale, un enjeu particulièrement important pour les personnes âgées et à mobilité réduite. Par ailleurs, l'infrastructure cyclable devrait être conçue, entretenue et déneigée de façon à favoriser la pratique du vélo à l'année. Enfin, un éclairage adéquat permet aux piétons et aux cyclistes de mieux voir, être vus et détecter les obstacles potentiels. La Ville de Longueuil devrait également poursuivre l'installation de supports à vélo le long du réseau cyclable et à proximité des lieux d'intérêt, incluant les arrêts d'autobus, afin de soutenir l'intermodalité.

En conclusion, nous saluons cette initiative règlementaire et la volonté d'adopter des mesures ayant des retombées positives sur la santé de la population. Nous réitérons le soutien que nous pouvons apporter à la Ville de Longueuil en matière de mobilité durable, qui est au cœur de la présente consultation.

**Centre intégré
de santé et de
services sociaux de
la Montérégie-Centre**

Québec 