

# DÉMARCHE PARTICIPATIVE SUR LA MOBILITÉ DURABLE ET SÉCURITAIRE

Document d'information

---

Juin 2025

# TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Introduction</b>   | <b>3</b>  |
| Description du mandat   | 3         |
| Description du document   | 3         |
| <b>Urgence climatique, urgence d’agir</b>   | <b>4</b>  |
| La mobilisation des divers ordres de gouvernements en faveur de la mobilité durable | 4         |
| La mobilisation citoyenne   | 4         |
| <b>Transition socioécologique de Longueuil</b>                                      | <b>5</b>  |
| Qu’est-ce que la transition dite « socioécologique » ?                              | 5         |
| <b>Mobilité durable : de quoi parle-t-on ?</b>                                      | <b>6</b>  |
| Les modes de mobilité durable   | 6         |
| Les bienfaits de la mobilité durable  | 6         |
| Les acteurs de la mobilité durable sur le territoire longueuillois                  | 7         |
| <b>Situation sur le territoire longueuillois</b>                                    | <b>8</b>  |
| Enquête métropolitaine 2023 Perspectives Mobilité                                   | 8         |
| Sécurité routière   | 9         |
| Inventaire des gaz à effet de serre   | 10        |
| Initiatives de la Ville de Longueuil  | 11        |
| <b>Vision de la Ville de Longueuil</b>  | <b>13</b> |
| Planifications  | 13        |
| Engagements   | 16        |
| Mise en œuvre   | 17        |
| <b>Poursuite de la mise en œuvre de la vision</b>                                   | <b>19</b> |
| Principaux facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire                  | 19        |
| Différents aménagements possibles   | 20        |
| <b>Conclusion</b>   | <b>25</b> |
| <b>Références</b>   | <b>26</b> |

# Introduction

Dans les municipalités québécoises, la trame urbaine a été développée principalement au cours du dernier siècle, et ce, surtout afin de favoriser les déplacements motorisés. La démocratisation de l'automobile a grandement contribué à la construction d'un réseau routier axé sur ce mode de transport, limitant ainsi le partage de l'espace public pour les autres usagers. Alors qu'on peut observer, depuis quelques années, une transformation graduelle du réseau urbain municipal, faisant place à un meilleur partage de l'espace et à l'intégration de mesures favorisant la sécurité et l'accessibilité universelle de la population, il demeure que ce changement se réalise sur une longue période et nécessite des actions en continu pour permettre une mobilité durable et sécuritaire.

La Ville de Longueuil a choisi d'amorcer un changement de culture et un nouveau type de gestion de son territoire afin de favoriser et de faciliter la mobilité durable. Concrètement, la Ville a l'intention d'accorder une place plus importante aux modes actifs et collectifs, et ainsi offrir une alternative économique et sécuritaire à l'automobile, notamment en revoyant et revalorisant les aménagements de transports sur son territoire et repensant l'aménagement des rues. Dans une perspective plus large de transition socioécologique, Longueuil souhaite que sa population bénéficie de milieux de vie durables, inclusifs et attrayants.

## Description du mandat

Dans ce contexte, la Ville de Longueuil souhaite aborder la question de la mobilité durable et sécuritaire, par une approche positive, dans le cadre d'une démarche de participation citoyenne menée par l'Office de participation publique de Longueuil (OPPL). La Ville cherche ainsi à optimiser et arrimer son processus de transition vers une mobilité durable et sécuritaire aux réalités de ses citoyennes et citoyens.

Plus précisément, la Ville souhaite savoir comment elle peut faciliter et soutenir la population dans leur processus d'adoption d'une mobilité durable et sécuritaire en répondant, notamment aux questions suivantes : quelles sont les habitudes de déplacements de la population? Quels sont les principaux obstacles vécus par les Longueilloises et

Longueillois lorsqu'ils utilisent les modes de transports collectifs et actifs? Quels sont les facteurs favorisant et facilitant l'utilisation de modes de déplacements durables et sécuritaires? Quelles sont les perceptions concernant les différents aménagements des rues possibles? Autrement dit, la Ville de Longueuil cherche à connaître les habitudes de déplacements de sa population et comprendre de quelles façons elle peut les aider à utiliser davantage les modes de transports collectifs et actifs afin d'accélérer la transition modale.

Les résultats de cette démarche permettront aussi à la Ville de mieux hiérarchiser l'aménagement des rues et des espaces publics sur le territoire de Longueuil, de mettre en place des mesures ciblées par secteur, et surtout, de développer des outils de communication et d'accompagnement afin d'aider à opérer les changements souhaités.

## Description du document

Le présent document d'information vise à fournir l'information nécessaire à la compréhension du mandat et des enjeux ainsi qu'à outiller les personnes qui souhaiteraient participer à la consultation. D'abord, un bref état de situation sur l'urgence climatique et la transition socioécologique de Longueuil sont présentés afin d'illustrer le lien étroit entre l'environnement et la mobilité. Puis, le document aborde la mobilité durable et la situation actuelle sur le territoire longueillois. Enfin, le document expose la vision de Longueuil et dresse un aperçu de ce à quoi pourrait ressembler sa mise en œuvre.

# Urgence climatique, urgence d'agir

Les changements climatiques, qui englobent les variations durables de température et les modifications à long terme des modèles météorologiques, engendrent l'augmentation en intensité et en fréquence de phénomènes météorologiques tels que les « sécheresses, les vagues de chaleur (canicules), les pluies intenses, les inondations, les vents violents, les feux de forêt et la baisse ou la hausse importante des températures (gel-dégel) »<sup>i</sup>. Il va sans dire que ces phénomènes entraînent de nombreuses répercussions négatives sur la santé et la sécurité des populations, l'économie et les infrastructures en plus de la destruction et la perte de la biodiversité<sup>ii</sup>.

Les effets des changements climatiques sont déjà présents sur le territoire longueuillois. Parmi ceux-ci, on relève des événements météorologiques exceptionnels plus fréquents comme des pluies abondantes causant des inondations, d'intenses précipitations de neige faisant grimper les coûts liés au déneigement ainsi que des périodes de gel et dégel abimant les routes.

« Depuis les années 1800, les activités humaines constituent la cause principale des changements climatiques, essentiellement en raison de la combustion de combustibles fossiles comme le charbon, le pétrole et le gaz »<sup>iii</sup>. Si les combustibles fossiles sont la principale source d'énergie sur une grande partie du globe, ce n'est pas le cas au Québec grâce à l'hydroélectricité. Ainsi, « le secteur qui produisait le plus d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec, en 2022, était celui des transports (routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route), qui générait 34,3 Mt éq. CO<sub>2</sub>, soit 43,3 % des émissions. À lui seul, le transport routier représentait 74,6 % des émissions du secteur des transports, soit 32,3 % des émissions totales de GES »<sup>iv</sup>.

## La mobilisation des divers ordres de gouvernements en faveur de la mobilité durable

La réduction des émissions de GES apparaît donc comme une solution incontournable à la lutte aux changements climatiques. C'est pourquoi de nombreux ordres de

gouvernement se sont mobilisés et se sont dotés de cibles de réduction des GES.

L'[Organisation des Nations unies \(ONU\)](#) promeut actuellement l'approche zéro émission nette qui vise à se rapprocher le plus possible d'une émission nulle de GES.

Le [gouvernement du Canada](#) a, quant à lui, adopté un [Plan de réduction des émissions pour 2030](#) afin d'atteindre sa cible visant à réduire ses émissions de 40% sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Le [gouvernement du Québec](#), par le biais de son [Plan pour une économie verte 2030](#) et de son [Plan nature 2030](#), s'est doté d'outils pour lutter contre les changements climatiques ainsi que de cibles environnementales, dont celle visant à réduire de 37,5 % ses émissions de GES d'ici 2030, par rapport à leur niveau de 1990 et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

À l'échelle métropolitaine, la [Communauté métropolitaine de Montréal \(CMM\)](#) a adopté un [Plan climat métropolitain](#), dont l'une des huit actions prévues est d'élaborer une stratégie de démotorisation dans le Grand Montréal afin de réduire les émissions des GES. De plus, la [Vision 2050](#) de l'[Autorité régionale de transport métropolitain \(ARTM\)](#) vise à ce que la majorité des déplacements sur le territoire du Grand Montréal soient réalisés en mode actif ou collectif.

Plusieurs [municipalités](#) ont aussi emboîté le pas en participant à des initiatives visant la réduction de GES ou encore en déployant des démarches de grande envergure de transition écologique, comme c'est le cas pour la Ville de Longueuil. Les municipalités, à titre de gouvernement de proximité, ont un rôle important à jouer. Selon un rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publié le 4 avril 2022, les municipalités émettent 70 % des émissions mondiales de GES<sup>v</sup>. Par conséquent, elles ont non seulement le pouvoir, mais le devoir d'agir.

## La mobilisation citoyenne

La réduction des GES est une responsabilité partagée tant entre les ordres de gouvernements qu'avec les populations puisque l'atteinte des cibles de réduction des GES dont se sont dotées de nombreuses municipalités dépend largement d'une forte mobilisation citoyenne. En effet, si les municipalités peuvent réaliser de nombreuses actions comme densifier leur territoire, accroître le réseau cyclable et électrifier leur propre flotte de

véhicules, une grande partie des GES proviennent du voiturage en solo effectué par la population. Ainsi, chaque citoyenne et citoyen est appelé à repenser et adapter ses habitudes de déplacements en privilégiant des alternatives au voiturage en solo telles que les transports actifs ou collectifs.

## Transition socioécologique de Longueuil



Devant l'urgence climatique, la Ville de Longueuil est en action. En octobre 2023, la Ville de Longueuil dévoilait son ambitieux [Plan de protection et de conservation des milieux naturels \(PPCMN\)](#) qui vise à protéger, restaurer, entretenir et rendre accessible les milieux naturels de son territoire, pour les générations d'aujourd'hui et de demain. Longueuil protégera ainsi 1 500 hectares supplémentaires de milieux naturels par rapport à 1060 déjà protégés amenant à terme une protection de 21% du territoire de milieux naturels à perpétuité tout en y améliorant l'accès pour la population. Ainsi, le développement de Longueuil se fera en privilégiant la densification douce et différenciée du territoire déjà urbanisé plutôt que par l'étalement urbain.

Du même coup, la Ville annonçait l'accélération de sa transition socioécologique afin d'assurer des milieux de vie plus résilients face aux changements climatiques et de réduire son empreinte sur la planète. Concrètement, la Ville s'engageait donc à dévoiler au cours des deux prochaines années, plusieurs autres plans et projets d'envergure servant à guider tous les aspects de la vie municipale longueuilloise.

Depuis, la Ville a concrétisé cet engagement par trois actions phares. En avril 2024, dans le but d'assurer la préservation du parc Michel-Chartrand, la Ville de Longueuil signait une entente avec l'Université de Montréal pour [PARCS en Santé](#), un projet de recherche transdisciplinaire qui vise à évaluer et à mettre en œuvre des stratégies d'intervention durables afin de protéger les écosystèmes des parcs-nature en milieu périurbain tout en réduisant les risques pour la santé humaine dus aux maladies transmises par les tiques.

En novembre 2024, la Ville adoptait son [Plan de verdissement 2025-2040](#) avec comme pierre d'assise l'adaptation et la

résilience climatique. Le plan prévoit notamment la plantation de 125 000 arbres sur les terrains municipaux, commerciaux, industriels et institutionnels. En plus de viser un couvert forestier de 30 % sur l'ensemble du territoire, le Plan de verdissement a également comme objectif de rafraîchir les espaces urbains en réduisant les îlots de chaleur grâce à la déminéralisation et à la végétalisation, tout en créant des liens écologiques entre les milieux naturels, pour le plus grand bénéfice de la population.

En janvier 2025, la Ville de Longueuil créait la [Direction de l'environnement et de la transition écologique](#) visant notamment à mobiliser et optimiser l'expertise des équipes vers l'atteinte des objectifs stratégiques en matière d'environnement puisque la mise en œuvre de différents plans d'action concertés pour contrer les changements climatiques et assurer la résilience de la Ville est cruciale. À cela s'ajoutent également les actions liées à la protection et à la mise en valeur des milieux naturels, la gestion responsable des matières résiduelles et des sols, ainsi que la gestion de la faune et de la flore.

La Ville de Longueuil travaille également à l'élaboration de son [Plan climat](#) qui vise la lutte aux changements climatiques par la réduction des gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques. Le Plan climat déterminera les actions concrètes à mettre en place afin d'accélérer la transition socioécologique de la Ville de Longueuil et d'être exemplaire sur le plan de la gestion environnementale.

### Qu'est-ce que la transition dite « socioécologique » ?

La transition sociale et écologique — ou socioécologique — vise un changement de notre mode de vie vers des communautés plus équitables, dans le respect des ressources de la planète. Elle appelle à une mobilisation collective pour renforcer le pouvoir d'agir de la population face à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques par l'établissement de réseaux de solidarité. Il s'agit de s'engager à l'échelle locale, en tant que citoyen, dans la transition vers une société écologiquement durable, socialement équitable et économiquement viable. Elle nous invite à renouveler notre façon de penser le vivre-ensemble, nos habitudes de consommation et notre développement pour répondre aux grands enjeux environnementaux.

# Mobilité durable : de quoi parle-t-on?

La mobilité durable intègre les composantes du développement durable aux transports en y intégrant des concepts de proximité, d'accessibilité, d'efficacité ainsi que des dimensions sociales, inclusives et éthiques, et des mesures liées à l'aménagement du territoire afin d'offrir des alternatives qui permettent la réduction de notre empreinte écologique, entre autres. La sécurité fait partie intégrante de la mobilité durable. Elle vise non seulement à éviter les accidents et que celles qui surviennent soient de moindre gravité, mais aussi à ce que la population se sente davantage en sécurité sur la route, peu importe le mode de déplacement utilisé.

## La mobilité durable selon le gouvernement du Québec

« La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés.

Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement »<sup>vi</sup>.

En mobilité durable, l'approche « réduire, transférer et améliorer » est largement reconnue :

- Réduire : diminuer le besoin et la distance du déplacement
- Transférer : accroître la part d'utilisation des modes de transports moins énergivores par unité transportée
- Améliorer : améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et diminuer l'intensité carbone des carburants

## Les modes de mobilité durable

Les **transports collectifs** se définissent comme « l'ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, autocar, train, métro, etc.). Le terme **transport**

**collectif** englobe le concept de transport en commun, qui est défini comme étant un système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes, et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue »<sup>vii</sup>.

Le **covoiturage** consiste à l'utilisation en commun d'une voiture particulière pour effectuer un déplacement sur un trajet routinier.

L'**autopartage** est un service de location de voitures en libre-service.

Le **transport actif** consiste à utiliser sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à un autre. On peut se déplacer par la marche, le vélo, la trottinette, la planche à roulettes et le patin à roues alignées.

La **voiture électrique** est une voiture automobile qui est mue à l'aide de l'énergie électrique. Il s'agit d'un mode complémentaire, qui correspond à une amélioration de l'efficacité énergétique, mais sur lequel la transition ne peut reposer.

## Les bienfaits de la mobilité durable

La mobilité durable, en plus d'être une solution incontournable à la réduction des émissions de GES qui sont responsables, en grande partie, des changements climatiques, possède de nombreux effets positifs. D'une part, elle permet de réduire la pollution atmosphérique, les accidents de la route, les coûts de déplacement et les stationnements qui sont d'importants îlots de chaleur. D'autre part, elle augmente la pratique de l'activité physique et les retombées économiques pour les communautés.

Le transport collectif offre des bienfaits particulièrement importants. Il s'agit d'un service public essentiel qui permet chaque jour, à coût modique, à des milliers de personnes de se déplacer pour travailler, étudier, accéder à des soins et se divertir. De plus, il engendre de nombreux bienfaits, sur le plan environnemental, de la santé et de l'économie. Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, une hausse de 3 % de la part modale du transport collectif dans la

région engendrerait des économies de plus de 125 M\$ pour les ménages par la réduction de leurs dépenses en transport et en frais de stationnement. De plus, « les dépenses de fonctionnement et d'immobilisation des organismes de transport en commun dans la région génèrent des retombées économiques se chiffrant à plusieurs centaines de millions de dollars par année »<sup>viii</sup>.

## Les acteurs de la mobilité durable sur le territoire longueillois

La [Ville de Longueuil](#) est responsable de recommander, planifier et appliquer des solutions en matière de mobilité et de circulation dans ses compétences locales. Elle possède également la responsabilité du transport collectif des personnes dans ses compétences d'agglomération. Il est important de préciser qu'en raison de la gouvernance en transport collectif dans le Grand Montréal, la Ville de Longueuil n'exerce pas un rôle direct en matière de transport collectif. Elle est plutôt représentée au sein des conseils d'administration des organisations que sont l'Autorité régionale de transport métropolitain, la Communauté métropolitaine de Montréal et le Réseau de transport de Longueuil qui elles possèdent divers rôles sur le plan du transport collectif.

Le [Réseau de transport de Longueuil \(RTL\)](#) est la troisième société de transport en importance au Québec avec un territoire couvrant les cinq villes de l'agglomération de Longueuil, soit Boucherville, Brossard, Saint-Bruno-de-Montarville, Longueuil et Saint-Lambert, ce qui représente une superficie de 309 km<sup>2</sup>.

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'[Autorité régionale de transport métropolitain \(ARTM\)](#) planifie, organise, finance, développe et fait la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace. Le territoire de l'agglomération de Longueuil est l'un des cinq secteurs desservis par l'ARTM.

La [Communauté métropolitaine de Montréal \(CMM\)](#) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit 4,2 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 374 km<sup>2</sup>.

La CMM exerce notamment des compétences dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, du logement social, du transport en commun et de l'environnement. Le territoire de l'agglomération de Longueuil est l'un des cinq secteurs desservis par la CMM.

La mission du [ministère des Transports et de la Mobilité durable \(MTMD\)](#) est de favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport sécuritaires et accessibles qui contribuent au développement du Québec. Le MTMD est responsable de plusieurs routes et autoroutes sur le territoire longueillois.

[Mobilité Infra Québec \(MIQ\)](#) a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de renforcement du savoir-faire de l'État, de qualité, d'accessibilité universelle et de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. Cela inclut des projets qui pourraient être réalisés sur le territoire de la Ville de Longueuil.

De nombreux [autres acteurs tels que la population, les usagers de la route, les entreprises, les commerces, les industries et les institutions](#) jouent également un rôle, directement ou indirectement, en matière de mobilité durable. Leurs choix peuvent faciliter ou entraver l'utilisation des modes durables.

# Situation sur le territoire longueillois

Cette partie du document brosse un portrait de situation quant à la mobilité sur le territoire de la Ville de Longueuil. On y aborde les plus récentes données sur l'utilisation du transport collectif, la sécurité routière et l'inventaire des GES ainsi que les différentes initiatives de la Ville.

## La pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur les déplacements

Selon l'Autorité régionale de transport métropolitain, « au plus fort de la crise, l'achalandage des réseaux de transport collectif a chuté de près de 90 % »<sup>x</sup>. Cela a engendré une baisse des revenus tarifaires et, par conséquent, l'augmentation du déficit en transport collectif. Bien que l'achalandage soit toujours plus bas qu'en 2019, la reprise s'effectue de manière progressive et continue. On constate toutefois qu'elle est différente selon les modes. Si l'achalandage de certaines lignes d'autobus est plus élevé qu'avant la pandémie, les lignes de train demeurent peu achalandées.

Toujours en raison de la pandémie, l'offre de services en transport en commun a été revue à la baisse en 2020. Le portrait a peu changé depuis, à l'exception de la mise en service du Réseau express métropolitain (REM) à l'été 2023.

La pandémie de COVID-19 a influencé de manière durable les habitudes de déplacement de la population du Grand Montréal. En plus de ses répercussions sur le transport collectif, la pandémie a entraîné une baisse généralisée des déplacements.

## Enquête métropolitaine 2023 Perspectives Mobilité

Auparavant nommée enquête origine-destination, l'enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité est réalisée dans la région de Montréal tous les cinq ans. Elle est une réalisation du Bureau des Enquêtes sur la mobilité de l'ARTM, en partenariat avec le MTMD, la CMM, la Société de transport

de Montréal (STM), le RTL, la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport métropolitain (exo).

L'enquête 2023 a été réalisée grâce à un recrutement principalement postal (95 % de l'échantillon) accompagné d'une collecte de données sur le Web. Les entrevues réalisées auprès d'environ 109 000 ménages ont permis de décrire les caractéristiques des déplacements effectués par les 245 000 personnes qui composent ces ménages.

Les données de l'enquête ont été recueillies en fonction des cinq secteurs qui forment le Grand Montréal, c'est-à-dire la Couronne Nord, la Couronne Sud, l'agglomération de Montréal, la Ville de Laval et l'agglomération de Longueuil. Cette dernière est constituée des villes de Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert.

Les données qui suivent sont issues de l'[Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité : Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal](#)<sup>x</sup> et du [Plan stratégique de développement du transport collectif 2025-2034](#) de l'ARTM<sup>xi</sup>.

### Faits saillants de l'enquête pour le territoire de l'agglomération de Longueuil

Selon l'enquête, en 2023, il y aurait 1,27 véhicule par ménage sur le territoire métropolitain. Ce chiffre est légèrement plus élevé pour le territoire de l'agglomération de Longueuil, soit 1,32.

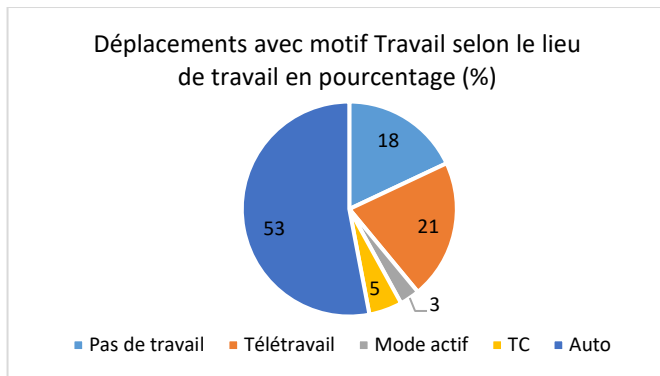
On constate une baisse significative des déplacements incluant du transport en commun selon la région de domicile en période de pointe du matin pour le territoire de l'agglomération de Longueuil. Les déplacements étaient au nombre de 37 000 en 2023 comparativement à 51 000 en 2018. Il s'agit d'une variation de 27 %, ce qui se situe dans la moyenne du Grand Montréal.

Les déplacements en auto selon la région de domicile en période de pointe du matin ont également connu une baisse, quoique moins marquée. En 2023, on comptait 119 000 déplacements, et 132 000 en 2018. Cette baisse de 10 % se situe dans la moyenne pour le Grand Montréal.

Quant aux déplacements en modes actifs selon la région de domicile en période de pointe du matin, on constate une variation positive de 44 % pour le territoire de l'agglomération de Longueuil, ce qui se situe largement au-dessus de la moyenne du territoire métropolitain qui est de 28 %. En effet, on comptait 26 000 déplacements en 2023, alors qu'on en comptait 18 000 en 2018.

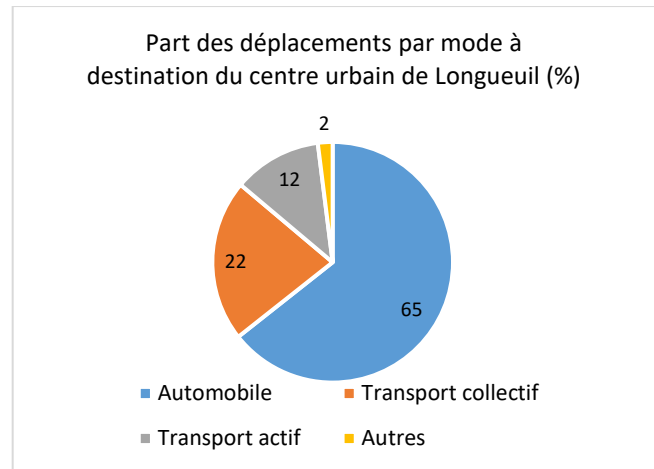
La moitié (51 %) des 139 000 personnes travaillant à temps plein à Longueuil ont un emploi compatible avec le télétravail. Lors du jour enquêté, seulement 20 % d'entre eux étaient en télétravail, alors que 60 % d'entre eux étaient au travail.

Dans le secteur de l'agglomération de Longueuil, l'auto demeure le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail.



En 2023, dans le Grand Montréal, 81 % des déplacements totaux débutaient et se terminaient à l'intérieur d'un même secteur géographique. Pour le secteur de l'agglomération de Longueuil, on comptait 619 327 déplacements internes, et ils représentaient 60 % de l'ensemble des déplacements. Les données représentent les déplacements (24 h, tous modes) qui débutent et se terminent à l'intérieur d'un même secteur.

On compte 20 558 déplacements quotidiens, tous modes confondus, à destination du centre urbain de Longueuil.



Deux des dix plus importants flux de déplacements intermunicipaux concernent le territoire de l'agglomération de Longueuil. En deuxième position, on retrouve le trajet Longueuil-Montréal pour lequel on compte 101 478 déplacements. En cinquième position, on retrouve l'axe Brossard-Longueuil pour lequel on compte 58 088 déplacements.

## Sécurité routière

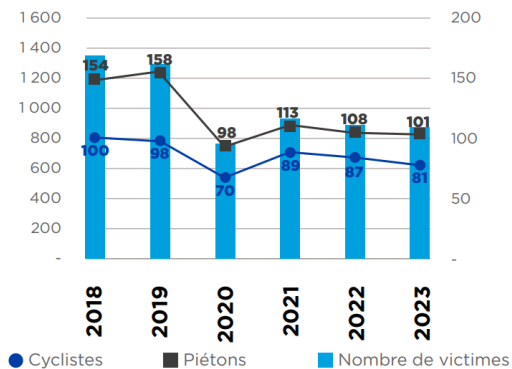
Cette partie du texte portant sur la sécurité routière est issue du [Rapport des activités 2023 du Service de police de l'agglomération de Longueuil](#)<sup>xii</sup>. Les données proviennent des statistiques compilées par la SAAQ et sont pour le territoire de l'agglomération de Longueuil.

Le nombre de collisions enregistrées dans l'agglomération de Longueuil en 2023 est similaire à celui de 2022, mais légèrement sous la moyenne des cinq dernières années. Il s'agit toutefois de l'un des pires bilans en matière de décès. En effet, neuf personnes ont perdu la vie à la suite d'une collision sur nos routes en 2023, dont quatre piétons et deux cyclistes. De plus, mentionnons que quatre de ces événements sont survenus dans des circonstances criminelles.

Le nombre total de victimes de ces accidents, incluant les piétons et cyclistes, est également similaire aux dernières années, notamment depuis la pandémie. Les usagers vulnérables, incluant les piétons, les cyclistes, les motocyclistes ainsi que les cyclomotoristes, représentent près du quart (24,4 %) de toutes les victimes d'un accident de

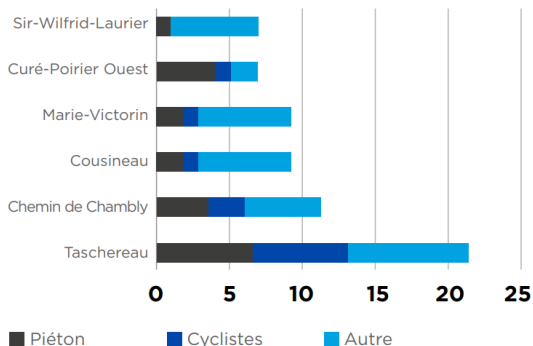
la route en 2023, une proportion quasi égale à la moyenne des années précédentes (25,4 %).

Évolution du nombre de victimes, incluant les piétons et cyclistes, de 2018 à 2023



Une brève analyse spatiale des accidents ayant entraîné la mort ou des blessures graves depuis 2019 démontre la récurrence de certaines grandes artères de circulation au sein de l'agglomération de Longueuil. C'est le cas du boulevard Taschereau qui s'approprie près du tiers (32,8 %) de ces accidents, dont quatre sont survenus en 2023. C'est également sur cette artère que l'on retrouve la plus grande proportion de décès et de blessures graves parmi les piétons et les cyclistes (41,9 %). Évidemment, le boulevard Taschereau figure parmi les tronçons routiers les plus longs sur notre territoire. Il donne accès à presque toutes les villes qui le composent, traduisant ainsi un fort achalandage.

Distribution des accidents mortels et blessés graves, 2019 à 2023, selon les grandes artères

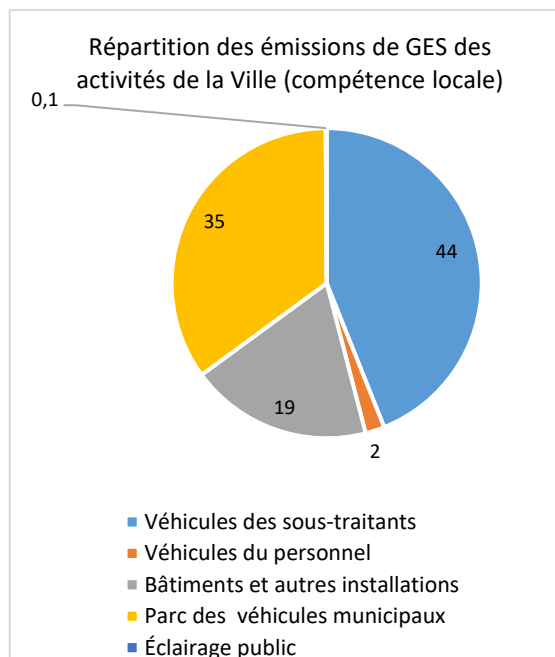


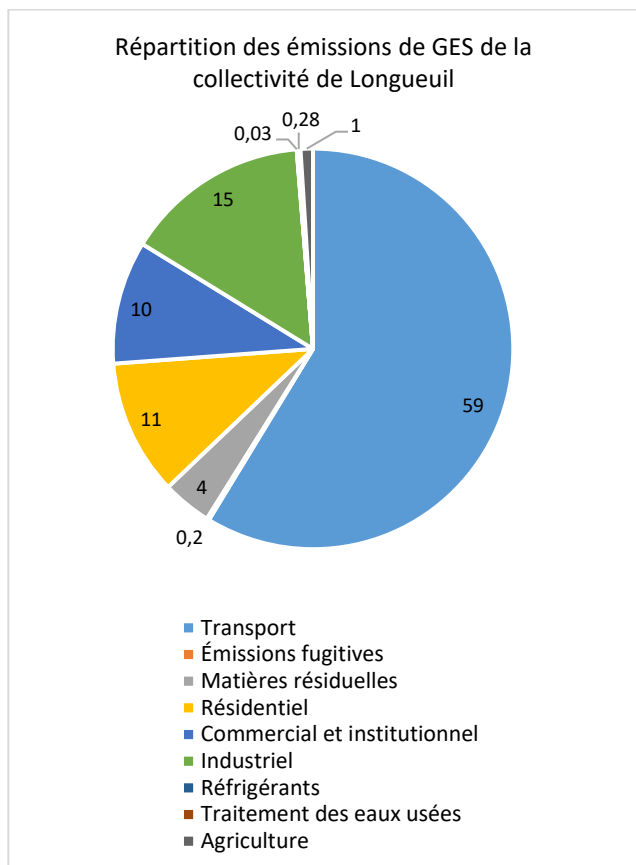
## Inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Ville de Longueuil

L'inventaire des émissions de GES pour le territoire de Longueuil a été réalisé en 2021 à partir des données de l'année 2019. Les émissions des activités de la Ville correspondent aux émissions de GES générées dans le cadre des activités de la gestion de l'organisation municipale. Les émissions des activités de la Ville sont séparées en deux catégories : les activités de compétence locale et les activités de compétence d'agglomération. Les émissions de la collectivité correspondent aux activités de l'ensemble de la collectivité. Les émissions des activités de la Ville associées aux activités sur le territoire de Longueuil sont donc incluses dans le bilan des émissions de la collectivité.

Faits saillants de l'inventaire :

- Les émissions des activités de la Ville dans ses compétences locales étaient de 9 679 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> en 2019.
- Les émissions des activités de la Ville dans ses compétences d'agglomération étaient de 42 065 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> en 2019.
- Les émissions de la collectivité étaient de 152 980 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> en 2019. Cela représente 4,7 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> par habitant ou 30 000 km en auto/année/habitant.
- Le transport est la principale source d'émissions de GES de la collectivité de Longueuil.





Le projet « Ma rue pour tous » vise avant tout à réduire la vitesse des véhicules dans certaines rues de la ville afin d’en faire un milieu de vie sécuritaire et, par conséquent, encourager la mobilité active des citoyennes et citoyens tout en développant une meilleure vie de quartier. C’est une occasion pour les résidents de circuler en toute quiétude, que ce soit à pied, à vélo ou en trottinette. Pour atteindre cet objectif, la Ville met en place des mesures d’apaisement, notamment l’installation d’aménagements qui contribuent à réduire la vitesse en influençant le comportement des automobilistes, garantissant ainsi la sécurité de tous, et un meilleur partage de la rue avec les personnes les plus vulnérables. En 2024, ce sont 82 rues, qui ont ainsi été aménagées du 30 mai, et ce jusqu’à l’automne dans les trois arrondissements du territoire.

#### Plateforme gratuite de prévention de vol de vélo

Les cyclistes souhaitant enregistrer leur vélo peuvent le faire à l’aide de l’application mobile Garage 529 ou à l’adresse suivante [project529.com/spal](https://project529.com/spal). L’enregistrement permet d’augmenter considérablement les chances de récupérer un vélo en cas de vol ou de perte. Une fois enregistrés, les adeptes de vélo peuvent apposer un autocollant du Garage 529 sur la monture du vélo, permettant de l’identifier d’un numéro unique. Cet autocollant sert à retracer un vélo volé, mais également à dissuader les voleurs.

## Initiatives de la Ville de Longueuil

Bien que la Ville de Longueuil souhaite accélérer sa transition socioécologique et du même coup opérer un changement de culture par rapport à la mobilité durable et sécuritaire sur son territoire, elle a déjà mis en place de nombreuses initiatives visant à favoriser les déplacements actifs, le transport collectif, la sécurité routière et les voitures électriques.

#### Gratuité en transport collectif pour les personnes de 65 ans et plus, hors pointe

La Ville de Longueuil offre à ses citoyennes et citoyens de 65 ans et plus de voyager gratuitement à bord du RTL en dehors des périodes de pointe, soit de 9 h à 15 h 30 et à compter de 18 h 30 en semaine, ainsi que tous les weekends et jours fériés.

#### Ma rue pour tous

#### Projet-pilote Ma rue-école de quartier

Ma rue-école de quartier est une initiative qui consiste à fermer temporairement un segment de la rue donnant accès à une école afin d’encourager la mobilité active des élèves et leur famille et de contribuer à l’amélioration du sentiment de sécurité. La rue donnant accès aux écoles visées par le projet sera temporairement fermée, deux jours par semaine pour une période de 30 à 60 minutes, aux heures d’arrivée et de départ des élèves, afin de privilégier les déplacements à pied, à vélo ou à trottinette.

#### Réseau cyclable

La Ville poursuit la consolidation et le déploiement de son réseau cyclable. Le réseau de pistes cyclables et de sentiers polyvalents du territoire de Longueuil, qui représente 20 % du réseau de la Montérégie, offre plus de 200 kilomètres de

voies cyclables. L'ensemble du réseau est représenté sur une [carte interactive](#).

### **Réseau cyclable hivernal**

Depuis 2025, ce sont 116,5 km de pistes cyclables au total qui sont entretenus été comme hiver, soit près de 50 % du réseau cyclable de Longueuil. La Ville déneige également certains sentiers piétonniers.

### **Signaux lumineux pour piétons et afficheurs de vitesse**

Ce type de dispositif permet aux piétons de mieux signaler leur intention aux automobilistes pour traverser une intersection, rendant la traversée de la rue plus sécuritaire. Chaque passage pour piétons non contrôlé à travers le territoire a été étudié en fonction d'une grille d'analyse afin de déterminer ceux qui pourraient bénéficier d'un signal lumineux. Les critères de sélection comprenaient le débit de fréquentation, le nombre de voies à traverser, la présence de refuges pour piétons (îlots surélevés) au cours de la traversée, la proximité d'arrêt d'autobus et la largeur de la chaussée, entre autres.

### **Stations de vélopartage**

Avec BIXI, Longueuil soutient et développe de nouvelles solutions de transport pour sa population. Ce service de vélos, disponible d'avril à novembre, est accessible en libre-service 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Le service comprend, sur le territoire de la Ville de Longueuil, près de 300 vélos accessibles dans 30 stations. De plus, 22 nouvelles stations s'ajouteront en avril 2025 pour un total de 52 stations.

### **Autopartage**

En mars 2025, le conseil de ville de Longueuil adoptait une entente avec l'entreprise Communauto afin de pouvoir déployer le service d'autopartage dès le printemps 2025. L'entente prévoit notamment la location de 17 espaces de stationnement.

### **Bornes de recharge pour véhicules électriques**

Depuis 2017, la Ville de Longueuil a bonifié considérablement son réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques. Une [carte](#) est d'ailleurs disponible afin de localiser les bornes de recharge.

### **Compteurs sur les réseaux cyclables**

La Ville dispose de plusieurs compteurs lui permettant de documenter l'utilisation du réseau cyclable. Les informations issues des compteurs sont des indicateurs pouvant faciliter, notamment, la prise de décision, l'adhésion à des projets et la justification d'investissements.

# Vision de la Ville de Longueuil

En favorisant et facilitant la mobilité durable et sécuritaire, la Ville de Longueuil désire offrir à l'ensemble de sa population des milieux de vie durables, inclusifs et dynamiques.

La vision de la mobilité durable et sécuritaire de la Ville de Longueuil s'appuie sur quatre fondements.

1. En tant que gouvernement de proximité, les municipalités ont la responsabilité d'utiliser les leviers à leur disposition afin de s'adapter et de lutter contre les changements climatiques, et la mobilité durable est l'une des solutions les plus prometteuses.
2. Les rues sont un espace public à se réapproprié et doivent participer au mieux-être de toutes et de tous, peu importe la façon dont elles sont utilisées ou le mode choisi.
3. Afin d'offrir une variété de choix en transport, la sécurité de chaque mode est au cœur de l'action de la Ville. La diminution de conflits potentiels entre les usages sécurise les déplacements de tous.
4. Les actions de la Ville doivent être guidées à la fois par les normes, les bonnes pratiques et l'expérience citoyenne.

## Planifications

Depuis plusieurs années, afin d'orienter ses politiques d'aménagement et sa vision en mobilité, la Ville de Longueuil s'est dotée d'outils de gestion, d'analyse et d'intervention, et a produit et demandé la création de documents d'analyse pour l'aider à répondre aux défis de la mobilité durable et sécuritaire. Ces planifications servent d'appui à la vision de la Ville de Longueuil.

### Plan d'urbanisme

Le [Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil](#) constitue un document essentiel à la planification durable et prospère du territoire. Il permet en effet de traduire la vision stratégique de la Ville, d'assurer une saine gestion du développement et de l'aménagement de l'ensemble de son territoire et de définir la réglementation d'urbanisme applicable ainsi que les interventions municipales en matière d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, l'orientation 5 du plan d'urbanisme est une ville connectée priorisant la mobilité durable. De cette orientation découle trois actions soit : 1) Optimiser l'efficacité des réseaux de transport, 2) Améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs et collectifs et 3) Aménager le territoire en priorisant les modes durables de transport.

### L'approche par secteur

L'approche par secteur a pour objectif de planifier les interventions concernant la circulation routière et active de façon cohérente et harmonisée, à l'échelle du secteur. Elle vise l'apaisement de la vitesse et un meilleur partage de la route par des actions structurantes, plutôt qu'un traitement à la pièce. Pour chaque secteur, l'approche suivie est la même :

- Analyse complète du réseau routier du secteur ;
- Revue des accès, signalisation, abords et approches des écoles et parcs ;
- Évaluation des demandes d'intervention des plans de déplacements scolaires ;
- Revue des requêtes citoyennes ;
- Revue des accidents et constats d'infraction ;
- Améliorations ponctuelles de certaines intersections ;
- Mise aux normes de la signalisation et du marquage ;
- Analyse réalisée parallèlement au Plan directeur des déplacements cyclables et au Programme de sécurisation aux abords des écoles.

### Guide de gabarit de rue

Dans le but de réduire la grande disparité de configurations de rues sur le territoire de la Ville de Longueuil et la gestion complexifiée par cette disparité, le guide de gabarit de rue sert de référence pour les interventions futures. La Ville de Longueuil s'est dotée d'un guide de gabarit de rue, afin de :

1. S'assurer que les interventions sur le réseau routier reflètent la vision de la Ville :
  - Aménager des infrastructures routières dissuadant la vitesse ;
  - Intégrer des infrastructures pour piétons et cyclistes sécuritaires, conviviales et répondant aux critères d'accessibilité universelle ;
  - Diminuer et verdier les surfaces minérales pour réduire les îlots de chaleur et faciliter la gestion des eaux de pluie ;

- Faciliter les opérations d’entretien (estivales et hivernales).

2. Uniformiser les orientations lors de construction de nouvelles rues ou de réfection.

Le guide introduit huit catégories de gabarit, élabore un processus décisionnel en cas de restriction d’emprise et propose des mesures d’apaisement afin de sécuriser les intersections et axes routiers de la Ville de Longueuil, le tout afin d’uniformiser les rues et les rendre plus accessibles.

#### **Plan d’action Politique familiale 2024-2026**

Le [Plan d’action Politique familiale 2024-2026](#) se différencie par une approche favorable au développement et au bien-être des enfants et de leur famille en contribuant à offrir des conditions de vie justes et équitables. Il vise également à soutenir les familles en leur offrant des services adaptés à leurs réalités – facilitant ainsi le quotidien des parents – et accessibles aux enfants. Il se veut complémentaire aux autres plans d’action de la Ville et à ceux des partenaires qui œuvrent sur le territoire de Longueuil.

L’un des objectifs spécifiques du plan est de prioriser une mobilité active et durable pour favoriser les déplacements en toute sécurité. L’objectif sera atteint grâce aux actions suivantes :

- Consolider le comité en déplacements actifs et soutenir la réalisation de sa planification ;
- Soutenir et créer des initiatives menant à la sécurisation de parcours actifs, dont ceux menant à l’école (ex. : rues-écoles, Trottibus, bibliothèques, camps de jour, piscines, services de garde, etc.) ;
- Offrir une formation sur la sécurité à vélo aux enfants âgés de 9 ans et plus (sous la forme de Troque ton ticket) ;
- Faire valoir auprès du RTL l’importance d’encourager l’utilisation du transport en commun par les familles (ex. : guide Poussette et astuces en autobus).

#### **Plan d’action MADA 2024-2026**

La Ville a procédé à l’adoption de son troisième [plan d’action MADA](#) le 16 janvier 2024. Pour élaborer ce plan, la Ville a procédé à une étude approfondie des enjeux et besoins touchant cette population. L’axe quatre du plan est la mobilité active et durable. Sous l’objectif faciliter la mobilité active et durable des personnes âgées en repensant et en élargissant l’offre de service actuelle, tout en les impliquant dans la réflexion, on retrouve les actions suivantes :

- Impliquer les personnes âgées dans la recherche de solutions répondant à leurs besoins en matière de transport collectif et actif en facilitant leur participation aux activités de consultation ;
- Poursuivre le déploiement du programme J’monte à bord permettant d’accompagner et soutenir les personnes âgées dans l’utilisation des services de transport en commun ;
- Maintenir le projet Un vélo une ville pour favoriser la participation des personnes âgées aux événements de la Ville ;
- Développer l’offre en mobilité active et durable, notamment par le déploiement du réseau de vélos en libre-service (BIXI, incluant les vélos à assistance électrique).

Un comité MADA a été mis en place pour réaliser des marches exploratoires afin d’évaluer des secteurs utilisés par les aînés. Des marches sont prévues dans le Vieux-Longueuil et à Greenfield Park à court terme, et seront éventuellement planifiées à Saint-Hubert.

#### **Politique en accessibilité universelle**

En 2023, la Ville de Longueuil a entamé une démarche visant à se doter d’une Politique en accessibilité universelle et a confié sa coordination au Bureau du développement social. Cette démarche s’échelonnant sur près de deux s’est conclue en avril 2025 avec l’adoption de la première Politique en accessibilité universelle. À terme, la Ville de Longueuil souhaite créer une ville plus inclusive, équitable et respectueuse des droits humains pour toutes ses citoyennes et tous ses citoyens, et ce, quelles que soient leurs capacités physiques, sensorielles, cognitives ou sociales.

Cette politique a permis à la Ville de se doter d’une vision en accessibilité universelle qui transcende les différents plans d’actions et pratiques de la Ville de Longueuil. Ce cadre oriente les actions et les décisions de la Ville de Longueuil pour les années à venir.

L’accessibilité universelle vise à garantir que tous les individus, y compris les personnes ayant une limitation fonctionnelle, les personnes âgées, les femmes enceintes, les parents avec poussettes, etc., puissent participer pleinement à la vie de la collectivité et avoir un accès égal aux services, aux infrastructures et aux opportunités.

## Plan d'action à l'égard des personnes handicapées 2024-2026

La Ville de Longueuil produit annuellement un [plan d'action visant à éliminer les obstacles que rencontrent les personnes handicapées](#). À cet effet, l'article 61.1 de la Loi qui vise à assurer l'exercice des droits des personnes handicapées (L.R.Q., c. E -20.1) interpelle les municipalités de 15 000 habitants et plus pour qu'elles adoptent un plan d'action visant à favoriser l'intégration scolaire, sociale et professionnelle des personnes handicapées.

Se déclinant en quatre axes d'intervention, soit l'accessibilité architecturale et urbanistique, l'accessibilité des programmes, des services et de l'emploi, l'accessibilité des communications et de la vie démocratique ainsi que la sensibilisation et la formation, le PAPH 2024-2026 compte une quarantaine d'actions au total, dont plusieurs d'entre elles visent à améliorer l'accessibilité et la sécurité des voies publiques. Par exemple :

- Poursuivre les interventions correctives aux feux de circulation en y incluant l'ajout de feux sonores ;
- Réviser le mécanisme de partage des informations relatives à la planification et à l'implantation des feux sonores aux partenaires et aux usagers et usagères ;
- Procéder à la réfection ou au réaménagement des trottoirs situés aux abords des feux de circulation qui sont munis de boutons d'appel de feux pour piétons afin d'en assurer l'accessibilité ;
- Faciliter les cheminements piétonniers en procédant à l'ajout de bancs dans certains tronçons de rues et parcs ;
- Implanter le Programme de sécurisation aux abords des écoles ;
- Réaliser le projet Approche par secteur - Analyses et interventions de circulation ;
- Implanter un mécanisme visant à recueillir les recommandations en accessibilité universelle lors de la planification de réaménagements urbains ;
- Améliorer l'accès hivernal aux sentiers piétonniers pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires et accessibles universellement ;
- Poursuivre les rencontres et les activités du comité mobilité dans le cadre des travaux du centre-ville ;
- Planifier la réfection de la rue Saint-Charles; conception d'aménagements accessibles à toutes et tous.

## Programme de sécurisation aux abords des écoles

Le [Programme de sécurisation aux abords des écoles \(PSAÉ\)](#)

est un guide permettant de prioriser et de planifier les interventions requises pour sécuriser les zones scolaires des écoles primaires du territoire

Élaboré avec le soutien de Vélo-Québec, ce document étoffé dresse un état de la situation et un diagnostic permettant aux équipes de la Ville d'orienter et de hiérarchiser de manière proactive les interventions à mettre en place pour l'ensemble des 56 écoles primaires présentes sur le territoire, de concert avec les différentes parties prenantes du milieu. Ce guide a permis aux équipes de la Ville de dresser une liste des dix premières écoles dont les aménagements seront sécurisés d'ici les trois prochaines années. D'abord au nombre de trois par année dès 2025, la capacité de réalisation sera augmentée à quatre pour l'année 2027, puis à cinq en 2028. La cadence sera par la suite maintenue jusqu'à ce que tous les aménagements sécurisés soient complétés pour l'ensemble des zones scolaires primaires de Longueuil.

## Plans de déplacements scolaires

Réalisés en collaboration avec les centres de services scolaires et les écoles, les plans de déplacements scolaires sont des documents techniques identifiant les principaux enjeux relatifs au transport actif et proposent des pistes de solution pour chacun des intervenants concernés afin d'améliorer les conditions de déplacement des familles sur le trajet qui relie le domicile à l'école.

Ils constituent aussi des outils de mobilisation conçus pour accompagner chaque établissement scolaire, car ils s'adressent aux administrations scolaires, aux services de police, aux élus et spécialistes en planification des municipalités concernées. Le plan devient donc une référence indispensable pour mettre en marche des solutions concrètes afin de faciliter les déplacements actifs des enfants et de leurs parents.

En résumé, un plan de déplacement scolaire observe la situation globale d'une école, inventorie les mesures d'interventions existantes et projetées sur le territoire de cette école, identifie les enjeux et solutions sur son territoire et évalue le potentiel de transport actif encore inexploité. Généralement, il répond davantage aux enjeux de sécurité des déplacements.

### **Stratégie de stationnement urbain**

En décembre 2020, la Ville de Longueuil s'est dotée d'une stratégie de stationnement urbain. Ce document fait le portrait de l'offre et de l'utilisation de stationnement de la Ville et compare les différentes politiques de stationnement de villes similaires au Québec.

Le document analyse également les enjeux entourant le stationnement, notamment en fonction de la typologie du réseau routier, des usages riverains et de la spécificité des quartiers et élabore un plan d'action et un guide d'application pour mieux encadrer la gestion du stationnement. Sa disponibilité affecte inévitablement chaque déplacement motorisé particulier et une gestion modernisée du stationnement peut donc contribuer à une mobilité durable.

### **Guide d'implantation des passages pour piétons**

Présenté en juin 2019 avec le soutien de Vélo Québec, le guide d'implantation des passages pour piétons a comme objectif d'informer le lecteur des normes en vigueur et des bonnes pratiques en matière d'aménagement de passages pour piétons sécuritaires, afin de favoriser l'usage de la marche comme moyen de déplacement. Il permet aussi d'encadrer les analyses et aider à prendre des décisions éclairées quant à l'emplacement et à la conception des passages pour piétons. Ultimement, ce guide aide à améliorer et à harmoniser l'aménagement des passages pour piétons sur le territoire de Longueuil afin d'améliorer leur sécurité.

## **Engagements**

### **Convention globale des maires pour le climat et l'énergie du Canada**

En 2022, la Ville de Longueuil rejoignait la Convention globale des maires pour le climat et l'énergie du Canada. Celle-ci est une collaboration entre la Fédération canadienne des municipalités, ICLEI Canada, le secrétariat de la Convention globale des maires pour le climat et l'énergie et le projet International Urban Cooperation Project soutenu financièrement par L'Union européenne. L'initiative combine deux programmes d'importance nationale, soit le Programme des partenaires pour le climat (PPC) et le programme Bâtir des communautés adaptées et résilientes (BARC), avec le plus important programme climatique international.

### **Course des villes vers zéro**

En avril 2022, la Ville de Longueuil adhère à la Course des villes vers zéro. Cette campagne d'envergure internationale est une initiative visant à engager les municipalités de la planète à mettre en œuvre un plan d'action climatique inclusif et résilient vers la carboneutralité, basé sur les pratiques les plus efficaces identifiées par la science.

Cet engagement a pour objectif de placer l'action climatique inclusive au centre de toutes les décisions urbaines, afin de créer des communautés prospères et équitables pour toutes et tous. En ce sens, la Ville de Longueuil invite tous ses partenaires à se joindre à elle pour reconnaître l'urgence climatique mondiale et mettre en œuvre les actions nécessaires pour contribuer à la surmonter.

### **Plan d'action Vision Zéro**

En mars 2023, le conseil de la Ville de Longueuil s'est engagé à adopter un Plan d'action Vision Zéro. Cette vision, implantée initialement en Suède dans les années 90, vise à prévenir tous les accidents de la route causant décès et blessures graves en changeant l'approche traditionnelle de sécurité routière.

Cette nouvelle vision reconnaît que les décès dus aux accidents sont évitables, que les erreurs humaines sont communes et ne devraient pas causer des accidents graves et que la conception routière peut éviter de tels accidents tout en étant économique.

Vision Zéro signifie un changement drastique de la conception des routes, car elle accorde la responsabilité de la sécurité routière aux concepteurs alors qu'elle résidait auparavant entièrement sur les épaules des personnes au volant. C'est une approche multidisciplinaire qui exige que chaque intervenant soit entendu : spécialistes de la santé, urbanistes, ingénieurs, élus, gestionnaires et citoyens ; afin d'enrayer toute possibilité d'accident grave. Avec l'apport de chacun, la sécurité dans chaque aménagement peut être priorisée afin de concevoir des axes et croisements invitants et sécuritaires, responsabiliser chaque usager à respecter les règles et à prévenir les accidents de façon systémique.

## Guide d'apaisement de la circulation à appliquer sur l'ensemble du territoire

En cours d'élaboration, ce guide viendra s'ajouter aux outils disponibles à la Ville de Longueuil dans le but d'une conception d'axes de déplacements sécuritaires et efficaces. L'objectif principal d'une stratégie d'apaisement de la circulation est d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes, particulièrement les aînés et les enfants, puisqu'ils sont les usagers de la route les plus vulnérables. Plusieurs facteurs comme le volume de circulation, la vitesse des véhicules et l'aménagement routier mal conçu contribuent à augmenter le risque de collision et de blessures graves.

La méthode consiste à adapter l'environnement grâce à plusieurs mesures physiques, enchâssées dans une vision ou un engagement politique (une politique Vision Zéro ou une politique de Rue complète). En effet, diminuer la limite de vitesse, sans modifier l'environnement, ne permet pas d'atteindre le résultat escompté. Au-delà des mesures physiques à mettre en place, il est recommandé de susciter la participation de la population et des organisations représentant notamment des personnes avec déficience visuelle ou mobilité réduite.

### Plan directeur des déplacements cyclables – Bonification

Présenté en mai 2018 avec le soutien de Vélo Québec, le [Plan directeur des déplacements cyclables](#) brosse un portrait de la situation de 2018 du réseau cyclable de la Ville de Longueuil et propose des améliorations à court et moyen terme. Les cibles énoncées sont la consolidation et l'expansion du réseau cyclable ainsi que la bonification de l'offre en stationnement vélo. Le plan identifie également des moyens de rendre le réseau plus sécuritaire à travers des propositions d'éclairage et de mises aux normes ainsi que d'améliorer son accessibilité en proposant son expansion générale et son entretien pour un usage hivernal. Près de dix ans plus tard, la Ville de Longueuil s'apprête à mettre à jour et bonifier son plan directeur des déplacements cyclables.

### Limite de vitesse de 30 km/h dans les rues locales

La Ville de Longueuil a l'intention de réduire la limite de vitesse à 30 km/h dans les rues locales. Il s'agit de la vitesse recommandée par l'Organisation mondiale de la santé dans les zones urbaines où il y a un partage de la route entre différents types d'usagers. Cette vitesse augmente aussi les chances de survie pour une personne piétonne victime d'une collision<sup>xiii</sup>.

## Mise en œuvre

Les politiques, plans, programmes et guides précédemment nommés sont tous des outils de planification guidant la Ville de Longueuil visant la mobilité durable et sécuritaire. Afin d'assurer la mise en œuvre de sa vision et de sa transition vers la mobilité durable, la Ville dispose de trois principaux leviers : ses équipes, les outils de suivi et son Plan triennal d'immobilisations.

### Les équipes de la Ville œuvrant à la mobilité durable et sécuritaire

La Ville de Longueuil possède une équipe entièrement dédiée à la mobilité durable et l'éclairage dans laquelle on retrouve une vingtaine de professionnels. Ils sont responsables d'un bon nombre de planifications et guides mentionnés précédemment, dont l'approche par secteur et le programme de sécurisation aux abords des écoles.

Malgré la présence d'une équipe dédiée détenant une grande expertise en la matière, la mobilité durable est une responsabilité partagée au sein de la Ville de Longueuil. En effet, plusieurs autres directions sont mises à contribution dont la direction de l'aménagement et urbanisme, la direction des travaux publics, la direction de l'environnement et la direction de la culture, du sport et du développement des communautés. Appuyé par la directrice générale adjointe – développement durable, les équipes s'assurent que la mobilité durable demeure un objectif transversal et qu'elle soit prise en considération lorsque requis, notamment dans le développement d'un nouveau secteur, pour la transition socioécologique de la Ville ou lors d'une réfection de rue.

### Les outils de suivi

La Ville de Longueuil utilise également divers outils de suivi afin de mesurer l'état d'avancement de ses planifications. Pour chaque plan d'action, des responsables et des indicateurs de suivi sont identifiés. En plus de faire l'état d'avancement, la Ville fait aussi l'évaluation de ses principales actions, tant sur leur processus de mise en place que sur les résultats. Cela permet d'apporter les ajustements nécessaires et de tirer des leçons pour l'avenir.

### **Le Programme triennal d'immobilisations**

En plus de la mise en œuvre des planifications mentionnées précédemment, certains projets en mobilité émanent du [Programme triennal d'immobilisations \(PTI\)](#). Celui-ci est la planification, sur un horizon de trois ans, des projets prévus de la Ville et de son agglomération, ainsi que des investissements qui y sont rattachés. Il s'agit d'une prévision de la réalisation des projets; cette prévision est revue chaque année, en fonction des priorités et des besoins. Bref, il s'agit de la feuille de route de l'ensemble des projets que la Ville souhaite réaliser dans les trois prochaines années.

À titre indicatif, le PTI 2025-2027 inclut des travaux de réfection et d'asphaltage (52,3 M\$), la mise à niveau de l'éclairage de rue et des feux de circulation (9,6 M\$), le développement et modernisation du réseau cyclable et piétonnier (7,8 M\$) ainsi que la sécurisation des déplacements (4,8 M\$).

# Poursuivre la mise en œuvre de la vision

Cette partie du texte présente les principaux facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire et desquels la Ville de Longueuil doit tenir compte afin de poursuivre la mise en œuvre de sa vision ainsi que divers aménagements de rue pouvant contribuer à la mobilité durable.

## Principaux facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire

### Aménagement

« L'aménagement du territoire est décrit par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme une action de planification, impliquant un processus décisionnel en vue d'atteindre des objectifs économiques, sociaux, culturels et environnementaux. Il implique des modifications de l'environnement visant à soutenir l'implantation d'une communauté, en organisant la répartition des activités, équipements et infrastructures sur le territoire »<sup>xiv</sup>. C'est l'une des responsabilités fondamentales des municipalités. Le principal défi est que le territoire longueuillois, comme la plupart des villes québécoises, a été développé en fonction de l'automobile. Toutefois, les liens entre aménagement et mobilité durable sont largement reconnus et documentés. Elles font d'ailleurs partie des orientations gouvernementales en aménagement du territoire. En ce sens, la Ville possède plusieurs leviers pour mettre en application les bonnes pratiques.

### Densité

La densité réfère au nombre de logements sur une superficie donnée. Les milieux plus denses sont souvent plus faciles à desservir efficacement en transport collectif en raison de la masse critique d'utilisateurs. De plus, les milieux denses sont généralement favorables aux déplacements actifs, car les distances à parcourir sont souvent réduites. Au contraire, l'usage de la voiture y est plus difficile en raison de la congestion routière et du peu d'espaces de stationnement. En plus de ses effets positifs sur la mobilité durable, la densité permet de réduire l'étalement urbain et ainsi préserver les terres agricoles, les milieux naturels et les espaces verts. Toutefois, la densification comporte son lot de défis, dont la capacité des infrastructures et l'acceptabilité sociale. Des

pistes de solutions existent pour faire face à ces défis, dont l'une des plus efficaces est une densification douce et différenciée. Il s'agit de trouver des façons d'augmenter le nombre d'unités d'habitation dans les quartiers déjà développés, en respectant les identités locales, le patrimoine et la capacité des infrastructures, en plus de préserver les arbres matures.

### Mixité des usages d'un quartier

La mixité des usages vise à regrouper des bâtiments résidentiels avec des bâtiments dont l'usage différent qu'ils soient institutionnels, commerciales ou communautaires. Cette mixité permet une plus grande proximité des services tels que l'emploi, l'école, la garderie et les loisirs, réduisant ainsi les distances à parcourir ce qui facilite l'utilisation d'un mode autre que la voiture, notamment les déplacements actifs. À nouveau, l'un des principaux défis réside dans le fait que les quartiers existants ne bénéficient pas toujours d'une mixité d'usage et que ce changement se fait sur le long terme. L'une des meilleures pistes de solution à ce problème est une planification rigoureuse du redéveloppement des quartiers par le biais d'outils urbanistiques.

### Réseau cyclable

Un réseau cyclable consolidé, harmonisé et sécuritaire, est certainement l'un des facteurs favorisant les déplacements actifs. Pour ce faire, les solutions sont nombreuses : étendre le réseau cyclable, déneiger et rendre praticable le réseau en hiver, mettre aux normes et entretenir le réseau et améliorer la qualité de surface.

### Stationnement pour vélos

Au-delà du réseau cyclable, les cyclistes doivent pouvoir stationner leur vélo lorsqu'ils sont arrivés à destination. Le support à vélos, quoiqu'utile, a ses limites, notamment quant à la sécurité. Il existe une multitude de possibilités pour aménager un stationnement à vélo de qualité. Selon Vélo Québec, un bon stationnement de vélos doit répondre à trois critères : accessibilité, facilité d'usage et sécurité<sup>xv</sup>. La réglementation d'urbanisme permet également d'encadrer le nombre minimal de stationnements vélo pour chaque type d'usage (ex. résidentiel, commercial).

### Design urbain et aménagement des rues pour maximiser la sécurité et le partage de la route

Le design urbain et l'aménagement des rues joue un rôle de premier plan en matière de mobilité durable. L'un des

objectifs est d'assurer un meilleur partage de la route en réalisant des aménagements qui sont propices à d'autres types d'utilisation que la voiture solo. Dans le passé, on a attribué la faute des accidents aux chauffeurs et aux victimes des accidents de la route, alors que c'est aussi à la route, par sa conception, à guider chaque conducteur et les forcer à se responsabiliser, ralentir et prévenir les accidents. L'efficacité de la signalisation est limitée lorsque seule, alors qu'elle est renforcée par les aménagements. Depuis plusieurs années, en Amérique et en Europe, on intègre les concepts de « route qui pardonne », des routes qui tiennent compte du facteur humain, des distractions possibles et hasards pouvant causer des accidents parfois mortels sur des routes de conception classique et qui préviennent les accidents graves de façon passive. Dans un cadre urbain et déjà bâti, il est possible d'intervenir afin de rendre chaque conducteur plus alerte et en le responsabilisant de sa vitesse. L'installation de mesures allant dans cette direction fait partie des pistes de solution envisagées par la Ville de Longueuil. Parmi celles-ci, on compte des afficheurs de vitesse, du marquage au sol, des passages pour piétons et des balises flexibles. Considérant le nombre de rues dans la Ville de Longueuil, il s'agit d'un travail de longue haleine. De plus, chaque rue possède ses propres caractéristiques et les professionnels de la mobilité doivent faire des recommandations propres à la rue.

### **Information, sensibilisation et consultation**

Parallèlement à des mesures plus concrètes favorisant les modes durables de déplacements, l'aspect communication de la transition vers la mobilité durable n'est pas à négliger. En effet, les municipalités doivent communiquer à leur population les changements à venir ainsi que leurs raisons et avantages pour la sécurité de tous. En plus de sensibiliser les citoyens et citoyennes, on augmente leur chance d'adhésion. Également, on s'assure qu'ils soient informés des mesures déployées qui pourraient faciliter leur transition vers des modes de déplacements durables. Les défis sont nombreux tels que choisir les bons sujets sur lesquels communiquer, la nécessité de multiplier les outils pour rejoindre la population, et surtout, diversifier les messages dans le but d'atteindre la personne au bon moment dans son processus de changement d'habitude.

### **L'offre en transport collectif**

Sur le plan du transport collectif, l'un des plus grands facteurs d'achalandage est une offre de services suffisante et efficace, c'est-à-dire avec une grande fréquence, une bonne

fiabilité ainsi qu'une interconnexion des modes. Une tarification adéquate et la facilité de se procurer des titres ainsi que l'accessibilité physique aux infrastructures de transport collectif ont aussi des effets favorables à l'utilisation du transport collectif. Toutefois, la Ville de Longueuil n'est pas décisionnelle en matière de transport collectif. La solution réside donc dans une collaboration étroite entre la Ville et les acteurs du transport collectif, dont l'ARTM et le RTL.

### **Facteurs psychosociaux**

Les attitudes, les perceptions, les valeurs et les normes sociales influencent aussi les choix de déplacements. Certaines recherches ont « démontré empiriquement que l'influence des aspects symboliques (expression de soi, richesse, etc.), affectifs (plaisir de conduire, sentiment de dominance) et d'indépendance (liberté) liée à la voiture serait d'égale importance ou plus importante encore que l'influence des aspects utilitaires dans le choix de se déplacer en voiture »<sup>xvi</sup>. Si la Ville peut effectuer des campagnes d'information et de sensibilisation, les facteurs psychosociaux demeurent complexes.

## **Différents aménagements possibles**

La prochaine partie inclut des aménagements possibles afin de favoriser la mobilité durable et sécuritaire. Ces aménagements seront réalisés selon l'approche par secteur mentionnée précédemment puisque les interventions ponctuelles sont moins efficaces que les interventions réalisées dans le cadre d'une approche intégrée réfléchie à l'échelle des parcours de déplacement. Dans le choix des aménagements, la Ville se sert aussi de son Guide de gabarit de rue mentionné précédemment, qui introduit huit catégories de gabarit, élabore un processus décisionnel en cas de restriction d'emprise et propose des mesures d'apaisement afin de sécuriser les intersections et axes routiers de la Ville de Longueuil.

### **Abaissement de trottoirs**

« Les abaissements de trottoirs, parfois appelés bateaux-pavés, sont des plans inclinés relativement courts, aménagés en bordure des trottoirs afin d'éliminer l'écart entre ceux-ci et la chaussée. Lorsqu'ils sont aménagés correctement, ils permettent un accès aux trottoirs pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, incluant celles qui utilisent une aide à la mobilité, motorisée ou non »<sup>xvii</sup>.

### Dos d'âne permanents et traverses surélevées

« Le dos d'âne allongé vise à réduire la vitesse du conducteur. Sa hauteur est variable, entre 75 et 100 mm. Sa configuration allongée n'empêche pas le passage de la déneigeuse ou des véhicules d'urgence »<sup>xviii</sup>.

« Un passage piéton surélevé est un plateau surélevé au-dessus d'un dos d'âne allongé et reliant les trottoirs de chaque côté de la rue. Un passage piéton surélevé s'implante à une intersection ou entre intersections dans des secteurs générateurs de déplacements susceptibles d'être fréquentés par de nombreux piétons, dont des aînés. Ils s'implantent aussi dans les stationnements pour améliorer la sécurité des piétons dans ces espaces »<sup>xix</sup>.

### Intersections surélevées et modification de la géométrie

« Plateau couvrant l'entièreté de l'intersection incluant les passages piétons qui sont ainsi élevés au même niveau que les trottoirs. Une intersection surélevée peut être aménagée à une intersection contrôlée par un feu ou un panneau d'arrêt ou à une intersection non contrôlée. Elle constitue un aménagement intéressant près d'habitations pour personnes âgées et de services et commerces de proximité, là où des personnes âgées et à mobilité réduite sont susceptibles d'être présentes en grand nombre. Ces intersections s'implantent aussi dans un stationnement pour améliorer la sécurité des piétons dans ces espaces »<sup>xx</sup>.



École D'Iberville, rue Orchard – intersection boulevard Payer

### Marquage au sol

Exemples : passages pour piétons, lignes d'arrêts et axiales, saillies de marquage et corridors piétonniers.

« Les marques sur la chaussée permettent principalement de délimiter les voies de circulation et de rappeler les mouvements qu'il est possible d'exécuter ou non. Elles

peuvent aussi compléter les indications des panneaux de signalisation et des signaux lumineux »<sup>xxi</sup>.

### Plaques podotactiles (pavés-bateau)

« Aux intersections, aux passages pour piétons de même qu'aux arrêts de transport en commun, l'installation de dalles podotactiles, notamment sur les abaissements de trottoirs, est recommandée pour informer les personnes ayant une incapacité visuelle, notamment celles qui utilisent une canne blanche. Les dalles podotactiles doivent être antidérapantes, de couleur contrastante, et suffisamment rugueuses pour être facilement détectables. Toutefois, elles ne doivent pas nuire aux déplacements des autres piétons, comme les personnes ayant une incapacité motrice qui utilisent une aide à la mobilité. Une attention particulière doit être accordée à l'emplacement des dalles podotactiles et à leur intégration dans l'environnement immédiat afin de permettre la compréhension du message. L'entretien de ces équipements, notamment en période hivernale, est essentiel pour en assurer l'utilité »<sup>xxii</sup>.



École du Vieux-Greenfield Park, rue Fairfield et Margaret

### Radars pédagogiques de vitesse

« Le radar pédagogique est un panneau lumineux qui affiche instantanément la vitesse à laquelle circule un usager de la route. Celle-ci peut être accompagnée d'un court message de rétroaction visant à encourager les conducteurs à ralentir lorsque la vitesse réglementaire est dépassée. Le radar

pédagogique sert à sensibiliser les usagers de la route à l'adoption d'un comportement sécuritaire et ne peut pas servir à sanctionner une infraction au Code de la sécurité routière. Le radar pédagogique constitue une bonne façon de sensibiliser les usagers de la route à l'importance de ralentir dans une zone qui présente des problématiques de sécurité routière liées à la vitesse pratiquée »<sup>xxiii</sup>.



École du Vieux-Greenfield Park, rue Fairfield

### Saillies et trottoirs

« Les saillies de trottoir sont généralement réalisées aux intersections. Elles permettent alors aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons de mieux se voir et de traverser en toute sécurité. La plantation de végétaux dans certaines saillies contribue également à verdir et à embellir les quartiers. Les saillies peuvent aussi être aménagées à mi-tronçon, c'est-à-dire au milieu d'un segment d'une rue, à un endroit où il n'y a pas d'intersection. Celles-ci permettent d'ajouter des traverses piétonnes sécuritaires et bien visibles.

Bien qu'elle puisse entraîner le retrait d'espaces de stationnement, la construction de saillies de trottoirs comporte plusieurs avantages.

Les saillies permettent :

- aux automobilistes et aux piétons de mieux se voir aux intersections, ce qui réduit le risque de collision
- de réduire le temps que les piétons mettent à traverser la rue
- de sauver des vies

Lorsqu'elles sont verdies, les saillies jouent également un rôle bénéfique sur l'environnement. Elles permettent de créer des îlots de fraîcheur et verdir les quartiers. Certaines d'entre elles permettent également de capter une partie des eaux de ruissellement grâce à la plantation de végétaux »<sup>xxiv</sup>.



École des Quatre-Saisons, rue Régent

### Signalisation

Exemples : panneaux de prescription et danger, panneaux lumineux, panneaux d'arrêt et stationnement

« La signalisation est un outil de communication essentiel et une composante fondamentale du système de sécurité routière. Elle présente le mode d'emploi de la route, un langage entre les gestionnaires de réseaux routiers et les usagers de la route »<sup>xxv</sup>.



École des Quatre-Saisons, rue Régent

### Aménagements cyclables

Une portion du réseau cyclable s'arrime au réseau de rues. Les aménagements sont alors définis en fonction de la vitesse et des débits observés sur le réseau de rues:

#### ➤ Chaussée désignée

Les cyclistes partagent la chaussée avec les véhicules. L'itinéraire est balisé à l'aide de marquage et de panneaux. Contexte : rues locales, des débits et vitesses très faibles



Rue Francis

#### ➤ Bandes cyclables

Les cyclistes circulent sur la chaussée, dans une voie qui leur est dédiée, d'une largeur variant entre 1,5 m et 2,0 m. Contexte : rues locales, ayant des débits et vitesses modérées



Rue de Normandie

#### ➤ Piste cyclable au niveau du trottoir

Les cyclistes circulent au niveau du trottoir, sur une voie qui leur est dédiée, d'une largeur variant entre 1,8 et 2,0 m. En l'absence de trottoir, la voie cyclable est aménagée sur la chaussée, séparée de la circulation par une bordure de béton. Contexte : collectrices ou artères ayant des débits et vitesses élevés



Chemin de Chambly

#### ➤ Abrivélós

« Leur design moderne et fonctionnel permet de mettre vos bicyclettes à l'abri, le temps de vos activités quotidiennes ou voyages en bus. Vous y trouverez même l'outillage nécessaire pour regonfler au passage vos pneus ou effectuer une réparation mineure »<sup>xxvi</sup>.



Intersection Boul. Roland-Therrien / Boul. Jacques-Cartier est

### Mesures préférentielles pour autobus (MPB)

Aménagements routiers ou systèmes favorisant la circulation des autobus sur le réseau tels que les voies réservées et les feux prioritaires. Les mesures préférentielles pour autobus contribuent à réduire la congestion routière et permettent au transport en commun d'être plus compétitif face à l'automobile, en le rendant plus rapide, mais également plus prévisible pour la clientèle.



Voie réservée chemin de Chambly,  
entre Vauquelin et de la Savane, en direction Sud

## Conclusion



Dans le cadre de sa transition socioécologique, la Ville de Longueuil a de grandes ambitions quant à l'accroissement de la mobilité durable et sécuritaire sur son territoire. Conséquemment, la Ville prévoit réaliser de nombreuses actions afin d'offrir des alternatives à la voiture solo et ainsi favoriser les modes actifs et collectifs. C'est un véritable changement de culture que la Ville souhaite opérer tant dans sa façon de gérer son territoire que dans les habitudes de déplacements de sa population.

Afin d'assurer une transition optimale et arrimer avec les besoins des Longueuillois et Longueuilloises, la Ville a fait appel à l'Office de participation publique de Longueuil (OPPL) dans le but d'identifier les facteurs qui soutiendraient la population longueuilloise dans la transition vers une mobilité durable et sécuritaire. Le mandat accordé à l'OPPL vise à mieux connaître les habitudes de déplacements de la population, à comprendre les objectifs et les incitatifs à l'utilisation des modes de transports collectifs et actifs par secteur.

En s'appuyant sur les résultats de la consultation publique et les bonnes pratiques en matière de mobilité et d'aménagement, la Ville de Longueuil est convaincue que sa transition vers la mobilité durable et sécuritaire permettra d'offrir davantage d'options de déplacements à sa population tout en posant des gestes concrets et cruciaux à la lutte aux changements climatiques.

---

## Références



- <sup>i</sup> Gouvernement du Québec. (2024). Impacts des changements climatiques. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/actions-lutter-contre-changements-climatiques/comprendre-changements-climatiques/impacts>
- <sup>ii</sup> Gouvernement du Québec. (2024). Impacts des changements climatiques. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/actions-lutter-contre-changements-climatiques/comprendre-changements-climatiques/impacts>
- <sup>iii</sup> Organisation des nations unies. En quoi consistent les changements climatiques ? <https://www.un.org/fr/climatechange/what-is-climate-change>
- <sup>iv</sup> Ministère de l'environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des parcs. (2024). GES 1990-2022. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2022/inventaire-ges-1990-2022.pdf>
- <sup>v</sup> Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. (2022). Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/>
- <sup>vi</sup> Ministère des Transports et de la Mobilité durable. Politique de mobilité durable – 2030 [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx)
- <sup>vii</sup> Vivre en ville. Transports collectifs. <https://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx>
- <sup>viii</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain. (2010). Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal. [https://www.ccm.ca/documents/etudes/2010\\_2011/10\\_11\\_26\\_ccmm\\_etude-transport\\_fr.pdf](https://www.ccm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf)
- <sup>ix</sup> Autorité régionale de transport collectif. COVID-19 et transport collectif. <https://www.artm.quebec/covid-19-et-transport-collectif/>
- <sup>x</sup> Autorité régionale de transport collectif. Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilités : Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/10/ARTM\\_Enquete2023\\_Faits\\_Saillants.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/10/ARTM_Enquete2023_Faits_Saillants.pdf)
- <sup>xi</sup> Autorité régionale de transport métropolitain. Plan stratégique de développement du transport collectif 2025-2034. [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2025/02/PSD\\_2025-2034\\_adoptéCA\\_2024\\_12\\_19\\_Web2.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2025/02/PSD_2025-2034_adoptéCA_2024_12_19_Web2.pdf)
- <sup>xii</sup> Ville de Longueuil. (2024). Rapport des activités 2023 du Service de police de l'agglomération de Longueuil. <https://cms.longueuil.quebec/sites/default/files/medias/documents/2024-07/Rapport%20annuel%20SPAL%202024.pdf>
- <sup>xiii</sup> Piétons Québec. 2024. 30 km/h partout en ville?. <https://www.pietons.quebec/billet/2024/30-kmh-partout-en-ville>
- <sup>xiv</sup> Institut national de santé publique du Québec. (2024). Aménagement du territoire. <https://www.inspq.qc.ca/amenagement-territoire>
- <sup>xv</sup> Vélo Québec. Aménager un stationnement pour vélos. <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>
- <sup>xvi</sup> Jérôme Laviolette. Fondation David Suzuki. (2020). Mobilité et psychologie : comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement. <https://fr.davidsuzuki.org/publication-scientifique/mobilite-et-psychologie-comprendre-et-agir-pour-soutenir-les-changements-de-comportement/>
- <sup>xvii</sup> Office des personnes handicapées du Québec. (2024). Trottoirs. <https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/guides-de-loffice/guides-pour-les-ministeres-les-organismes-publics-et-les-municipalites/vers-des-parcours-sans-obstacles/3-trottoirs.html#c16775>
- <sup>xviii</sup> Piétons Québec. Apaiser la circulation et sécuriser les intersections nos milieux de vie. [https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/pietonsqc\\_vf\\_fiche\\_apaiser-la-circulation-et-securiser-les-intersections.pdf](https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/pietonsqc_vf_fiche_apaiser-la-circulation-et-securiser-les-intersections.pdf)
- <sup>xix</sup> Piétons Québec. Apaiser la circulation et sécuriser les intersections nos milieux de vie. <https://www.pietons.quebec/outils/2021/apaiser-circulation-securiser-les-intersections-nos-milieux-vie>
- <sup>xx</sup> Piétons Québec. Faciliter la traversée de la rue. <https://www.pietons.quebec/outils/2022/faciliter-traversee-rue>
- <sup>xxi</sup> Gouvernement du Québec. (2024). Marques sur la chaussée. <https://www.quebec.ca/transports/circulation-securite-routiere/signalisation-routiere/marques-chaussee>

---

<sup>xxii</sup> Office des personnes handicapées du Québec. (2024). Intersections et passages pour piétons. <https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/guides-de-loffice/guides-pour-les-ministeres-les-organismes-publics-et-les-municipalites/vers-des-parcours-sans-obstacles/5-intersections-et-passages-pour-pietons.html#:~:text=%5BEn%20ligne%5D.-,Dalles%20podotactiles,qui%20utilisent%20une%20canne%20blanche.>

<sup>xxiii</sup> Gouvernement du Québec. Radars pédagogiques. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/securete-routiere/radars-pedagogiques/Pages/radars-pedagogiques.aspx>

<sup>xxiv</sup> Ville de Montréal. (2021). Saillies de trottoir : pour traverser en toute sécurité. <https://montreal.ca/articles/saillies-de-trottoir-pour-traverser-en-toute-securete-14429>

<sup>xxv</sup> Ministère des Transports et de la Mobilité durable. La signalisation routière du Québec – le rôle du ministère. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securete-signalisation/signalisation/Documents/fiche-introduction.pdf>

<sup>xxvi</sup> Réseau de transport de Longueuil. Équipements et installations. <https://www.rtl-longueuil.qc.ca/fr-CA/rtl/equipements-et-installations/>