

Longueuil, le 21 novembre 2025

Victor Bouguin
Conseiller - mobilité et aménagements
Vivre en Ville

**Objet : Questions non répondues à la soirée d'information du 20 novembre 2025 -
démarche participative sur la mobilité durable**

Bonjour,

Nous vous remercions encore une fois d'avoir participé à notre soirée d'information du 20 novembre 2025 dans le cadre de la démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire.

Comme convenu, plusieurs questions étant restées sans réponses par manque de temps, les voici. Nous aimerions une réponse écrite d'ici le mercredi 26 novembre.

1. Combien de cyclistes doivent circuler sur le réseau hivernal pour annuler les émissions de GES émises par les équipements de déneigement?

Les émissions de GES induites par les opérations de déneigement sont très faibles par rapport aux émissions totales du déneigement. Par exemple, à Montréal, le réseau cyclable déneigé représente moins de 4% des surfaces déneigées. De plus, les pistes sont souvent aménagées sur des portions de voiries qui étaient déjà déneigées pour les voitures auparavant, ce qui n'ajoute pas plus aux GES émis. Le déneigement des pistes cyclables est également plus efficace que les trottoirs ou les rues (pas de voitures stationnées, pas de bacs de vidange, donc moins de GES que lorsque la machinerie doit s'arrêter pour retirer les obstacles puis repartir).

Enfin, les bénéfices sur la santé de pouvoir continuer d'utiliser les modes actifs en hiver ont de réelles retombées économiques pour la société, en plus de permettre à de nombreux usagers de continuer de ne pas utiliser leur voiture durant l'hiver.*

**Collectivités en santé, Vivre en Ville, 2022. Pages 5, 8 et 27. ¹*

¹ Cette section est la réponse de Victor Bouguin de Vivre en Ville



2. Quelle serait la largeur optimale des chaussées pour garantir des opérations de déneigement adéquates considérant les divers phénomènes météorologiques hivernaux?

La largeur que nous identifions comme optimale pour les milieux de vie est de 3 à 3,5 m pour chaque voie de circulation. Cela permet un meilleur partage de l'espace entre les modes et permet aux véhicules d'entretien et d'urgence de travailler convenablement. Il existe de nombreux équipements pour le déneigement, les municipalités ont donc la possibilité de choisir des équipements pouvant œuvrer avec ces largeurs de chaussée. Le boulevard Lafayette à Longueuil est d'ailleurs un bon exemple de largeur de voie. ²

3. Le marquage au moyen de bandes de passage pour les piétons et le marquage de surfaces vertes pour les cyclistes ne sont-ils pas antidérapants et parfois glissants sous la pluie? Quelle est la solution pour les rendre plus sûrs?

Il existe des revêtements colorés qui sont antidérapants. En plus de l'adhérence accrue, ces revêtements resteront visibles plus longtemps qu'un marquage classique.³

4. Lors de l'aménagement des saillies, les gabarits de véhicules d'entretien doivent être considérés en relation avec la largeur des chaussées. Quel est le compromis optimum pour les divers usagers?

Nous recommandons de toujours intégrer une personne des travaux publics au moment de la réflexion sur la conception de nouveaux aménagements pour que l'aménagement réponde aux besoins des usagers, mais aussi à ceux du personnel d'entretien. Les saillies doivent donc permettre un certain rayon de braquage. Aussi, il existe de nombreuses rues avec des saillies, cet aménagement est donc connu des équipes d'entretien et savent manœuvrer autour d'elles. ⁴

Merci pour votre précieuse collaboration
En vous transmettant mes salutations les plus distinguées,
Léopold Lehmann – Stagiaire en participation publique

² Cette section est la réponse de Victor Bouguin de Vivre en Ville

³ Cette section est la réponse de Victor Bouguin de Vivre en Ville

⁴ Cette section est la réponse de Victor Bouguin de Vivre en Ville