

Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire

RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE DE RÉTROACTION
SUR LES AVIS DES PANELS DÉLIBÉRATIFS

Mars 2026





À propos de l'OPPL

L'Office de participation publique de Longueuil est une instance impartiale et indépendante qui a pour mission de concevoir et de mettre en œuvre des démarches de participation publique sur une variété de sujets d'intérêt pour la population de Longueuil. L'Office œuvre au service de l'intérêt collectif.

L'Office est constitué en vertu des articles 54.15 à 54.28 de la [Charte de la Ville de Longueuil \(RLRO c. C-11.3\)](#).

En plus des fonctions qui lui sont conférées par le seul effet de la Charte, l'Office peut recevoir ses mandats du conseil de ville ou du comité exécutif. Il pourrait éventuellement recevoir des mandats d'un conseil d'arrondissement en vertu de sa compétence en urbanisme. Enfin, il pourrait également recevoir des mandats du conseil d'agglomération pour tout projet qui relève de sa compétence.

Pour nous joindre

1111, rue Saint-Charles Ouest, bureau 552
Longueuil, QC J4K 5G4

Téléphone : 450 463-7203
Courriel : info@oppl.quebec
www.oppl.quebec

Table des matières

Le contexte	4
La description du questionnaire.....	5
Les personnes répondantes	6
Présentation des résultats du questionnaire.....	7
Suggestions additionnelles des personnes répondantes.....	12
Annexe 1 : Le questionnaire.....	15
Annexe 2 : Résultats de la question ouverte	19



Le contexte

Le 25 août 2025, l'Office de participation publique de Longueuil a entamé une démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire. La Ville de Longueuil lui a confié le mandat « *d'aborder la question de la mobilité durable et sécuritaire par une approche positive [...]. La Ville cherche ainsi à optimiser et arrimer son processus de transition vers une mobilité durable et sécuritaire aux réalités de ses citoyennes et citoyens¹* ».

Afin de répondre au mandat qui lui a été confié, l'Office a conçu une démarche en deux grandes étapes : *S'informer* et *S'exprimer*. Chacune des étapes comprend plusieurs activités. Celles-ci sont décrites dans le Plan de participation publique rédigé par l'Office, ainsi que sur la page de la démarche du site Web de l'Office.

Dans le cadre de l'étape *S'exprimer*, l'Office veut favoriser la participation du plus grand nombre de Longueuilloises et de Longueuillois. Le présent questionnaire a été précédé de plusieurs activités qui ont permis à la population de Longueuil de s'exprimer de différentes manières.

- Enquête de terrain du 25 août au 26 septembre 2025
- Sondage et questionnaire en ligne du 3 au 26 septembre 2025
- Trois panels délibératifs qui ont produit chacun un avis en novembre et décembre 2025 :
 - 16 citoyennes et citoyens;
 - 12 membres du personnel de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil;
 - 7 personnes issues de différentes organisations actives sur le territoire de Longueuil.

Le questionnaire dont il est question dans la présente synthèse donnait la chance à toute personne ou tout groupe qui le désirait de s'exprimer sur les propositions émanant des avis des trois panels qui ont été produits à l'étape précédente.



La description du questionnaire

Le questionnaire est l'un des dispositifs mis en place par l'Office afin de permettre à la population de Longueuil de s'exprimer sur la mobilité durable et sécuritaire dans le cadre du mandat octroyé à l'Office par la Ville de Longueuil. Ce questionnaire a trois objectifs.

- Prioriser les propositions mises de l'avant par les trois panels délibératifs qui se sont réunis à l'automne 2025 pour répondre à la question : *Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?*
- Recevoir les commentaires sur les propositions mises de l'avant par les trois panels délibératifs.
- Permettre à la population en général de s'exprimer sur la mobilité durable et sécuritaire.

Le questionnaire a été accessible en ligne et dans quatre bibliothèques du réseau de la Ville de Longueuil entre le 22 janvier et le 27 février 2026. L'équipe de l'Office a été présente sur le campus de Longueuil de l'Université de Sherbrooke le 12 février 2026 de 12 h 30 à 14 h 30 pour faire remplir des questionnaires.

Les lieux publics où il était possible de remplir le questionnaire :

- Bibliothèque Raymond-Lévesque
- Bibliothèque George-d'Or
- Bibliothèque Jacques-Ferron
- Bibliothèque Claude-Henri-Grignon
- Kiosque au campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke



Une première question concernait l'identification du lieu de résidence. Par la suite, le questionnaire se divisait en deux parties. La première était composée de cinq questions amenant les personnes répondantes à choisir, parmi une liste d'énoncés, les trois les plus importants pour elle. Les cinq questions portaient sur le transport collectif, le vélo, la marche, les communications et l'implication de la population, ainsi que sur la planification et l'aménagement de la ville. La deuxième partie se composait d'une question ouverte invitant la personne participante à s'exprimer sur la mobilité durable et sécuritaire en général.



Les personnes répondantes

Au total, ce sont 423 personnes qui ont répondu au questionnaire. De ce nombre, 254 questionnaires ont été remplis en ligne et 169 dans des lieux publics. La majorité des personnes répondantes (81 %) habitent la Ville de Longueuil.

La notion de marge d'erreur ne peut être appliquée aux résultats du questionnaire, car cet échantillon n'est ni probabiliste ni représentatif de la population. Les résultats de ce questionnaire ne peuvent donc pas être extrapolés à l'ensemble de la population de Longueuil.

Tableau 1 : Méthode utilisée par les personnes répondantes (n=423)

Lieux publics	En ligne	Total
169	254	423
39,95 %	60,05 %	100 %

Tableau 2 : Répartition géographique selon le lieu de résidence (n=423)

Lieux de résidence	Pourcentage	Nombre de répondants
Ville de Longueuil	81 %	342
Autres villes de l'agglomération de Longueuil	4 %	18
Montréal	5 %	20
Autres villes de la Rive-Sud	9 %	38
Rive-Nord	1 %	5
Total	100 %	423



Présentation des résultats du questionnaire

Le transport collectif

Au total, 410 personnes ont répondu à cette question à choix multiples (plus d'une option pouvait être sélectionnée) pour un total de 1122 choix exprimés. Les pourcentages ci-dessous sont calculés sur la base des 410 personnes et dépassent donc 100 % lorsqu'additionnés.

Les trois propositions les plus souvent retenues sont :

- Augmenter l'offre (p. ex. fréquences plus élevées, trajets plus rapides vers les hôpitaux, les pôles d'emplois, les centres commerciaux, etc.)
- Proposer des incitatifs financiers (p. ex. rabais, gratuité)
- Simplifier les titres de transport (p. ex. carte unique, solutions technologiques)

La proposition qui arrive en dernière place est :

- Encourager la promotion du transport collectif (p. ex. : sensibilisation, formation, découverte, outils technologiques, etc.)

Tableau 3 : Le choix des propositions sur le transport collectif (n=410 personnes)

LES PROPOSITIONS	Nombre de réponses	Pourcentage
Proposer des incitatifs financiers (p. ex. rabais, gratuité)	216	53 %
Encourager la promotion du transport collectif (p. ex. : sensibilisation, formation, découverte, outils technologiques, etc.)	47	11 %
Simplifier les titres de transport (p. ex. carte unique, solutions technologiques)	171	42 %
Augmenter l'offre (p. ex. fréquences plus élevées, trajets plus rapides vers les hôpitaux, les pôles d'emplois, les centres commerciaux, etc.)	259	63 %
Améliorer l'efficacité du réseau (p. ex. voies réservées)	91	22 %
Implanter des projets structurants (p. ex. service rapide par bus, tramway, train léger sur rail, prolongement du métro)	163	40 %
Aménager des pôles facilitant le transfert entre les modes de transport (p. ex. vélo, marche, transport collectif, voiture) Faire une place au transport collectif dans les nouveaux développements	108	26 %
Faciliter l'accès aux lieux de services par l'amélioration de la desserte en transport collectif et adapté	67	16 %

Le vélo

Au total, 398 personnes ont répondu à cette question à choix multiples (plus d'une option pouvait être sélectionnée) pour un total de 1151 choix exprimés. Les pourcentages ci-dessous sont calculés sur la base des 398 personnes et dépassent donc 100 %, lorsqu'additionnés.

Les trois propositions les plus souvent retenues sont :

- Améliorer la sécurité des pistes et des bandes cyclables
- Poursuivre le développement du réseau cyclable
- Implanter des stationnements à vélo sécurisés

La proposition qui arrive en dernière place est :

- Promouvoir et expliquer les outils disponibles en matière de transport actif (p. ex. cartes interactives, chrono, etc.)

Tableau 4 : Le choix des propositions sur le vélo (n=398 personnes)

Les propositions	Nombre de réponses	Pourcentage
Poursuivre le développement du réseau cyclable	176	44 %
Améliorer la sécurité des pistes et des bandes cyclables	216	54 %
Améliorer l'interconnexion avec le réseau cyclable des villes voisines	138	35 %
Implanter des stationnements à vélo sécurisés	146	37 %
Augmenter l'offre de vélo partage (p. ex. location de courte et longue durée, location de vélo cargo)	73	18 %
Encourager la promotion du vélo (p. ex. sensibilisation, formation, de découverte, outils technologiques, etc.)	45	11 %
Offrir des incitatifs financiers pour l'achat de vélos à assistance électrique	63	16 %
Aménager des pôles facilitant le transfert entre les modes de transport (p. ex. vélo, marche, transport collectif, voiture)	105	26 %
Faire une place au vélo dans les nouveaux développements	61	15 %
Promouvoir et expliquer les outils disponibles en matière de transport actif (p. ex. cartes interactives, chrono, etc.)	39	10 %
Faciliter l'accès aux lieux de services par des aménagements de mobilité active	89	22 %

La marche

Au total, 393 personnes ont répondu à cette question à choix multiples (plus d'une option pouvait être sélectionnée) pour un total de 1126 choix exprimés. Les pourcentages ci-dessous sont calculés sur la base des 393 personnes et dépassent donc 100 %, lorsqu'additionnés.

Les trois propositions les plus souvent retenues sont :

- Améliorer les infrastructures (p. ex. trottoirs, feux piétons, bancs et toilettes publiques)
- Améliorer la continuité des liens en s'assurant de l'accessibilité et du confort à l'année pour tous
- Faire une place à la marche dans les nouveaux développements (p. ex. passage piéton protégé, signalisation adaptée)

La proposition qui arrive en dernière place est :

- Offrir des incitatifs notamment pour faciliter le transport des biens (p. ex. location de chariots cargos)

Tableau 5 : Le choix des propositions sur la marche (n=393 personnes)

Les propositions	Nombre de réponses	Pourcentage
Améliorer les infrastructures (p. ex. trottoirs, feux piétons, bancs et toilettes publiques)	321	82 %
Améliorer la continuité des liens en s'assurant de l'accessibilité et du confort à l'année pour tous	231	59 %
Faire la promotion de la marche comme véritable moyen de déplacement	101	26 %
Offrir des incitatifs notamment pour faciliter le transport des biens (p. ex. location de chariots cargos)	62	16 %
Faire une place à la marche dans les nouveaux développements (p. ex. passage piéton protégé, signalisation adaptée)	207	53 %
Faciliter l'accès aux lieux de services par l'amélioration des aménagements de mobilité active	204	52 %

La communication et l'implication de la population

Au total, 385 personnes ont répondu à cette question à choix multiples (plus d'une option pouvait être sélectionnée) pour un total de 1112 choix exprimés. Les pourcentages ci-dessous sont calculés sur la base des 385 personnes et dépassent donc 100 %, lorsqu'additionnés.

Les trois propositions les plus souvent retenues sont :

- Répertoire, avec la communauté, les obstacles à la mobilité, afin d'établir les priorités d'action pour les corriger
- Impliquer la population et les parties prenantes afin de préciser les besoins et préoccupations de celles-ci (p. ex. sondage, porte à porte, plateformes, ateliers citoyens, etc.)
- Élaborer des stratégies pour joindre tous les segments de la population (p. ex. messages des élus et élus, réseaux sociaux, carte interactive, capsules éducatives, panneaux explicatifs, trousse d'information « la mobilité durable pour tous », tournées des écoles, etc.)

La proposition qui arrive en dernière place est :

- Démystifier le fonctionnement des différents modes

Tableau 6 : Le choix des propositions sur la communication et l'implication de la population (n=385 personnes)

Propositions	Nombre de réponses	Pourcentage
Vulgariser les informations techniques de façon à les rendre accessibles	108	28 %
Élaborer des stratégies pour joindre tous les segments de la population (p. ex. messages des élu·es et élus, réseaux sociaux, carte interactive, capsules éducatives, panneaux explicatifs, trousse d'information « la mobilité durable pour tous », tournées des écoles, etc.)	176	46 %
Impliquer la population et les parties prenantes afin de préciser les besoins et préoccupations de celles-ci (p. ex. sondage, porte à porte, plateformes, ateliers citoyens, etc.)	219	57 %
Répertorier, avec la communauté, les obstacles à la mobilité, afin d'établir les priorités d'action pour les corriger	227	59 %
Démystifier le fonctionnement des différents modes	66	17 %
Développer des activités visant à favoriser la découverte des différents modes (p. ex. mentorat, accompagnement pour le transport adapté, essai de vélos électriques, rallye, cours de cyclistes avertis, carte d'accès à l'autopartage et au vélopartage, etc.)	146	38 %
Créer un espace citoyen pour recueillir les idées et suggestions	170	44 %

La planification et l'aménagement de la ville

Au total, 377 personnes ont répondu à cette question à choix multiples (plus d'une option pouvait être sélectionnée) pour un total de 1102 choix exprimés. Les pourcentages ci-dessous sont calculés sur la base des 377 personnes et dépassent donc 100 %, lorsqu'additionnés.

Les trois propositions les plus souvent retenues sont :

- Faire des aménagements résilients aux changements climatiques (p. ex. bonification de la canopée, aménagement d'espaces verts et de saillies de trottoirs, gestion des eaux, etc.)
- Faire et planifier des aménagements confortables, conviviaux, attrayants, sécuritaires, faciles d'entretien, favorables aux transports actifs
- Adapter les aménagements aux besoins, préoccupations et réalités des populations de chacun des secteurs (p. ex. desserte en transport collectif, présence d'écoles et d'hôpitaux, gestion des eaux, entretien du domaine public, collecte des matières résiduelles, îlots de chaleur, etc.)

Les deux propositions qui ont été le moins souvent retenues sont :

- Arrimer les nouveaux développements à la desserte en services de proximité et de transport actif, collectif et adapté
- Soutenir l'autopartage (p. ex. *Communauto*) par des incitatifs dans tous les quartiers)

Tableau 7 : Le choix des propositions sur la planification et aménagement de la ville (n=377 personnes)

Propositions	Nombre de réponses	Pourcentage
Faire et planifier des aménagements confortables, conviviaux, attrayants, sécuritaires, faciles d'entretien, favorables aux transports actifs	170	45 %
Faire des aménagements résilients aux changements climatiques (p. ex. bonification de la canopée, aménagement d'espaces verts et de saillies de trottoirs, gestion des eaux, etc.)	187	50 %
Planifier, prioriser et entretenir les aménagements selon les données disponibles (p. ex. accidents, inondations, îlots de chaleur, etc.).	107	28 %
Redensifier en créant des milieux de vie complets à échelle humaine pour stimuler les déplacements en modes actifs et collectifs	120	32 %
Faire une carte de la desserte en transport actif, collectif et adapté qui donne accès aux principaux lieux de destination et de services de proximité	68	18 %
Arrimer les nouveaux développements à la desserte en services de proximité et de transport actif, collectif et adapté	55	15 %
Effectuer une planification intégrée du territoire entre la Ville, le RTL et les autres partenaires	120	32 %
Adapter les aménagements aux besoins, préoccupations et réalités des populations de chacun des secteurs (p. ex. desserte en transport collectif, présence d'écoles et d'hôpitaux, gestion des eaux, entretien du domaine public, collecte des matières résiduelles, îlots de chaleur, etc.)	151	40 %
Soutenir l'autopartage (p. ex. <i>Communauto</i>) par des incitatifs dans tous les quartiers	57	15 %
Mettre en commun les ressources (p. ex. les stationnements)	67	18 %

Suggestions additionnelles des personnes répondantes

La huitième question était ouverte : « Avez-vous d'autres idées ou propositions à soumettre pour faciliter la transition vers la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil? »

Portrait des 183 idées, propositions et commentaires reçus

Dans plusieurs commentaires, le message est clair : tant que les alternatives ne seront pas plus rapides, prévisibles et compétitives, l'auto restera la solution par défaut.

Plusieurs personnes participantes expriment le souhait de déplacements plus simples, fiables et abordables, où la sécurité constitue un fil conducteur. Certains estiment que les incitatifs doivent primer sur la culpabilisation. Par exemple, une personne mentionne : qu'il « [...] faut arrêter de compter sur le sentiment de culpabilité "éco-anxiété" comme seul motivateur ».

Certains commentaires proposent de combiner incitatifs (tarifs, services) et contraintes ciblées (priorités bus, réduction de stationnements là où des alternatives existent) pour rééquilibrer l'espace public.

D'autres proposent de renforcer l'autopartage et le covoiturage (zones Communauto élargies, aires de costationnement) et d'offrir des incitatifs tarifaires ciblés (p. ex. billets gratuits ponctuels, tarifs « Montréalais » pour les utilisations métro/REM depuis Longueuil). Certaines personnes plaident pour des stationnements incitatifs mieux répartis afin de soutenir une intermodalité auto et transport collectif réaliste durant la transition.

Il est demandé par certaines personnes d'adapter l'offre aux différentes réalités économiques, surtout pour les ménages à faibles revenus et les familles.

Il a également été souligné qu'il y a certains écarts entre les intentions et l'exécution : « *Les bottines ne suivent pas les babines* », en évoquant des réseaux hivernaux annoncés, mais insuffisamment entretenus. Une personne souligne que « *La Ville devrait montrer l'exemple* » en mentionnant que les membres du personnel et du conseil municipal devraient se déplacer en utilisant les transports collectifs et actifs ou les services d'autopartage.

L'importance de la sécurité pour tous revient dans plusieurs commentaires comme une condition à l'utilisation des transports actifs notamment.

Transport collectif

Pour le transport collectif, les commentaires évoquent les besoins d'augmenter la fréquence, surtout en soirée et la fin de semaine, d'éviter les départs simultanés de plusieurs lignes au terminus et de mieux relier les pôles locaux (hôpital, cégep, lieux d'activités). Plusieurs souhaitent des liaisons interbanlieues plus directes (Longueuil ↔ Brossard/La Prairie), des lignes express supplémentaires et des corridors réservés, notamment entre le Terminus Longueuil et Panama.

Le coût est souvent jugé dissuasif, en particulier pour les familles et pour les courts trajets vers Montréal. Certaines personnes soulignent que selon les trajets « *Il est moins cher de prendre l'auto* ». D'autres réclament la gratuité ou des tarifs réduits (–18 ans, personnes à faibles revenus, événements) et des titres simplifiés avec des transferts bus↔métro↔REM sur un même billet. Par exemple, une personne demande de « *Rendre moins complexes les titres de transport* ». Une proposition vise à intégrer le prix du transport collectif dans le prix des billets des événements sportifs et culturels ainsi que dans les frais de scolarité pour le cégep notamment.

Aux arrêts, quelques personnes demandent davantage d'abribus éclairés, avec des poubelles et des bornes d'information « *indiquant le numéro de bus [...] avec le nombre de minutes d'attente* », mais aussi avec les horaires affichés. À bord des autobus, la conduite est parfois jugée brusque; certaines personnes répondantes souhaitent des barres d'appui supplémentaires et des vitres propres en hiver pour améliorer le confort et la visibilité.

Certaines personnes ont également mentionné que les applications numériques pourraient être perfectionnées afin d'offrir des itinéraires plus réalistes et fournir de l'information en temps réel en cas de panne et de retard.

Il est demandé de faciliter et de sécuriser l'accès au métro, au REM et à la navette fluviale. La prolongation de la ligne jaune, un tramway Longueuil–Brossard et des stationnements incitatifs « *gratuits ou à faible coût* » en périphérie sont évoqués par plusieurs.

Transport actif (marche et vélo)

Les commentaires concernant la marche portent principalement sur le déneigement/déglaçage, la qualité des trottoirs (nivelés, plus larges), l'éclairage, et des temps de traverse plus longs et automatiques. En ce sens, une personne demande de « *Mettre fin à la discrimination des piétons aux feux.* » pour expliquer que les feux pour piétons devraient être automatiques et non à la demande (bouton). Plusieurs demandes en lien avec les aménagements autour des écoles reviennent (dos d'âne, débarcadères organisés, présence policière). En ce sens une personne a mentionné que « *L'habitude du transport actif doit se faire jeune* ».

Une personne propose d'encourager la mise sur pied de clubs de marche utilitaires et pas uniquement pour les loisirs.

Pour ce qui est du vélo, les personnes participantes pointent un réseau décousu avec des discontinuités et des axes dangereux (p. ex. grands boulevards). L'entretien hivernal est jugé insuffisant : « *Ce n'est pas tout de faire une carte du réseau blanc, il faut véritablement l'entretenir* ». Plusieurs demandent des pistes protégées sur les grands axes (Taschereau, Victoria, Roland-Therrien, chemin de Chambly), la connexion aux pôles (métro/REM, cégep, parcs), la séparation claire piéton(ne)s/cyclistes et des supports à vélo devant commerces et équipements.

Communications / sensibilisation / implication de la population

Certaines personnes ayant fait des commentaires souhaitent une simplification accrue (titres, transferts, options d'itinéraires) et des outils simples pour celles et ceux qui « *ne savent pas trop comment se (re)tourner vers les transports en commun* ». Des campagnes de sensibilisation sur le partage de la route et la sécurité (piétonne, enfants, personnes âgées) sont souhaitées.

Quelques personnes demandent aussi d'expliquer chaque aménagement : pourquoi, quels bénéfices, quels ont été les compromis.

Il est demandé de formaliser la participation de la population dans un processus en continu (au-delà d'une consultation ponctuelle), en intégrant les enfants et les jeunes et en adaptant les formats (ateliers mobiles, marches exploratoires).

Aménagement du territoire

Les commentaires convergent vers la requalification de grands axes (Taschereau, Curé-Poirier, Roland-Therrien, Victoria, chemin de Chambly) en corridors multimodaux (transport collectif performant, pistes cyclables protégées, verdissement, traverses piétonnes sécurisées). On souhaite des quartiers complets et des commerces de proximité : « *Les commerces, c'est la vie de quartier... là, il n'y a que des maisons* ». Certains proposent de réduire la place de l'automobile en supprimant des stationnements, en retirant des voies de circulation pour des aménagements pour les transports actifs et collectifs et en misant sur des mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, pots de fleurs, saillies de trottoir, etc.) D'autres commentaires insistent pour que tout nouveau projet soit conditionné à des cheminements actifs/transport collectif sécuritaires et livrés en amont, avec un entretien hivernal. Certains proposent de placer les stationnements à l'arrière des bâtiments et de verdir massivement l'espace public.

Les notions d'accessibilité universelle ont été mentionnées dans quelques commentaires (trottoirs nivelés, cheminement sans obstacle). Une personne propose aussi d'utiliser l'analyse différenciée selon les sexes (ADS +) pour la conception des aménagements et la planification des déplacements afin de renforcer le sentiment de sécurité des femmes notamment.

Annexe 1 : Le questionnaire



Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire

Trois (3) groupes se sont réunis à l'automne 2025 pour répondre à la question : *Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?*

On désire maintenant vos commentaires sur les propositions mises de l'avant par ces trois groupes. L'Office a préparé des questions pour stimuler votre réflexion sur le sujet.

Vous serez appelé à vous prononcer sur le transport collectif, le vélo, la marche, les communications et l'implication de la population, ainsi que sur la planification et l'aménagement de la ville. Une dernière question vous invite à soumettre d'autres idées et propositions.

Pour mieux comprendre les propositions, on vous invite à lire la synthèse illustrée

Résidez-vous sur le territoire de Longueuil: oui / non

Si vous répondez non, dans quelle ville résidez-vous?

Transport collectif

1. Parmi les propositions sur le transport collectif, quelles sont les trois (3) plus importantes pour vous?
 - a. Proposer des incitatifs financiers (p. ex. rabais, gratuité)
 - b. Encourager la promotion du transport collectif (p. ex. sensibilisation, formation, découverte, outils technologiques, etc.)
 - c. Simplifier les titres de transport (p. ex. carte unique, solutions technologiques)
 - d. Augmenter l'offre (p. ex. fréquences plus élevées, trajets plus rapides vers les hôpitaux, les pôles d'emplois, les centres commerciaux, etc.)
 - e. Améliorer l'efficacité du réseau (p. ex. voies réservées)
 - f. Implanter des projets structurants (p. ex. service rapide par bus, tramway, train léger sur rail, prolongement du métro)
 - g. Aménager des pôles facilitant le transfert entre les modes de transport (p. ex. vélo, marche, transport collectif, voiture)
 - h. Faire une place au transport collectif dans les nouveaux développements
 - i. Faciliter l'accès aux lieux de services par l'amélioration de la desserte en transport collectif et adapté

Le vélo

2. Parmi les propositions sur le vélo, quelles sont les trois (3) plus importantes pour vous?
 - a. Poursuivre le développement du réseau cyclable
 - b. Améliorer la sécurité des pistes et des bandes cyclables
 - c. Améliorer l'interconnexion avec le réseau cyclable des villes voisines
 - d. Implanter des stationnements à vélo sécurisés
 - e. Augmenter l'offre de vélo partage (p. ex. location de courte et longue durée, location de vélo cargo)
 - f. Encourager la promotion du vélo (p. ex. sensibilisation, formation, de découverte, outils technologiques, etc.)
 - g. Offrir des incitatifs financiers pour l'achat de vélos à assistance électrique
 - h. Aménager des pôles facilitant le transfert entre les modes de transport (p. ex. vélo, marche, transport collectif, voiture)
 - i. Faire une place au vélo dans les nouveaux développements
 - j. Promouvoir et expliquer les outils disponibles en matière de transport actif (p. ex. cartes interactives, chrono, etc.)
 - k. Faciliter l'accès aux lieux de services par des aménagements de mobilité active

La marche

3. Parmi les propositions sur la marche, quelles sont les trois (3) plus importantes pour vous?
 - a. Améliorer les infrastructures (p. ex. trottoirs, feux piétons, bancs et toilettes publiques)
 - b. Améliorer la continuité des liens en s'assurant de l'accessibilité et du confort à l'année pour tous
 - c. Faire la promotion de la marche comme véritable moyen de déplacement
 - d. Offrir des incitatifs notamment pour faciliter le transport des biens (p. ex. location de chariots cargos)
 - e. Faire une place à la marche dans les nouveaux développements (p. ex. passage piéton protégé, signalisation adaptée)
 - f. Faciliter l'accès aux lieux de services par l'amélioration des aménagements de mobilité active

Communication et implication de la population

4. Parmi les propositions sur la communication et l'implication de la population, quelles sont les trois (3) plus importantes pour vous?
 - a. Vulgariser les informations techniques de façon à les rendre accessibles
 - b. Élaborer des stratégies pour rejoindre tous les segments de la population (p. ex. messages des élus et élus, réseaux sociaux, carte interactive, capsules éducatives, panneaux explicatifs, trousse d'information «la mobilité durable pour tous», tournées des écoles, etc.).
 - c. Impliquer la population et les parties prenantes afin de préciser les besoins et préoccupations de celles-ci (p. ex. sondage, porte à porte, plateformes, ateliers citoyens, etc.)
 - d. Répertorier, avec la communauté, les obstacles à la mobilité, afin d'établir les priorités d'action pour les corriger
 - e. Démystifier le fonctionnement des différents modes
 - f. Développer des activités visant à favoriser la découverte des différents modes (p. ex. mentorat, accompagnement pour le transport adapté, essai de vélos électriques, rallye, cours de cyclistes avertis, carte d'accès à l'autopartage et au vélopartage, etc.)
 - g. Créer un espace citoyen pour recueillir les idées et suggestions

Planification et aménagement de la ville

5. Parmi les propositions sur la planification et l'aménagement de la ville, quelles sont les trois (3) plus importantes pour vous?
 - a. Faire et planifier des aménagements confortables, conviviaux, attrayants, sécuritaires, faciles d'entretien, favorables aux transports actifs
 - b. Faire des aménagements résilients aux changements climatiques (p. ex. bonification de la canopée, aménagement d'espaces verts et de saillies de trottoirs, gestion des eaux, etc.)
 - c. Planifier, prioriser et entretenir les aménagements selon les données disponibles (p. ex. accidents, inondations, îlots de chaleur, etc.).
 - d. Redensifier en créant des milieux de vie complets à échelle humaine pour stimuler les déplacements en modes actifs et collectifs
 - e. Faire une carte de la desserte en transport actif, collectif et adapté qui donne accès aux principaux lieux de destination et de services de proximité
 - f. Arrimer les nouveaux développements à la desserte en services de proximité et de transport actif, collectif et adapté

- g. Effectuer une planification intégrée du territoire entre la Ville, le RTL et les autres partenaires
- h. Soutenir l'autopartage (ex. *Communauto*) par des incitatifs dans tous les quartiers
- i. Adapter les aménagements aux besoins, préoccupations et réalités des populations de chacun des secteurs (p. ex. desserte en transport collectif, présence d'écoles et d'hôpitaux, gestion des eaux, entretien du domaine public, collecte des matières résiduelles, îlots de chaleur, etc.)
- j. Mettre en commun les ressources

Autres idées, propositions et commentaires

6. Avez-vous d'autres idées ou propositions à soumettre pour faciliter la transition vers la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil?

Annexe 2 : Résultats de la question ouverte

Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire
Avez-vous d'autres idées ou propositions à soumettre pour faciliter la transition vers la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil?
Nombre de réponses : 183
Réponses
<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer et sécuriser le passage à pied du Métro Longueuil vers Desaulnier (place Charles-Lemoyne - sous Taschereau- peu sécuritaire, mais nécessaire quand on habite vers Desaulnier ou prévoir une navette gratuite du métro vers rue St-Laurent et Desaulnier - Prendre le métro et/ou le bus coûte trop cher, surtout en famille - les enfants (-18 ans) devraient être gratuits en famille - L'appli Chrono ne fonctionne pas bien, les itinéraires ne sont pas optimaux - Difficile de comprendre quel bus prendre où à Longueuil
<ul style="list-style-type: none"> - Entretien des pistes cyclables et trottoir de façon à ce qu'ils soient sécuritaires (plusieurs bords de rue ont l'air de zones sinistrées) - Avoir un accès cyclable soit victoria soit Taschereau complet et interrompu St-Lambert-Brossard-Longueuil - Pouvoir se rendre à PANAMA sans crainte de même qu'à la station de métro Longueuil Tiffin est très mal éclairé et plein de trous donc hyper dangereux + intersection avec 116 vraiment pas adaptée ni aux piétons ni aux cyclistes
<ul style="list-style-type: none"> - Rabais ou forfait pour ceux qui le prennent 1 ou 2 x par semaine (T. collectif) - Fiabilité du REM! - Sécurité axe intersections piste cyclable + large - Durée des traverses/ attendre 5 minutes pour traverser Taschereau c'est trop! (marche) - Trottoirs: tellement mal déneigé sur la rue Springfield vers l'école
<p>Transport collectif: Dans les autobus, améliorer le sentiment de sécurité par rapport à sa capacité personnelle de ne pas tomber entre le moment où on entre et le moment où l'on s'assoit. J'ai un excellent équilibre et pourtant je dois faire très attention chaque fois: les chauffeurs (euses) repartent très souvent beaucoup trop vite et à l'avant des autobus il manque de poteaux poignées, etc., auxquels s'agripper, sans compter le plancher qui peut être glissant.</p> <p>Autobus: trop souvent de nov. à mars, les vitres sont si sales qu'on ne voit pas à l'extérieur =pas convivial du tout!</p> <p>Marche: Il faudrait mieux entretenir les trottoirs des rues importantes (béton, déneigement, déglacage) notamment ceux menant au métro Longueuil (rue Marquette), au CÉGEP, écoles, hôpitaux. Pourquoi ne pas encourager la mise sur pied de clubs de marche utilitaires (et pas seulement de loisirs)? ***Depuis que j'ai vendu ma voiture et que je dois donc marcher bien davantage, je suis en bien meilleure forme physique et mentale.</p>

Prioriser les carrefours giratoires là où c'est possible, plutôt que stop et lumières.
Limiter les impacts sur la faune et la flore dans tout projet.
Cesser de fermer la rue St-Charles l'été... aucun achalandage sauf peut-être les samedis soirs... ça encombre St-Laurent et multiplie les stops sur Bord de l'eau... ridicule pour si peu d'attraction/vie/point d'intérêt sur St-Charles.
Ne pas oublier les gens à mobilité réduite, mais actifs.
Merci pour cette consultation.

Les cyclistes ne respectent pas les règles de la route et tant que ceci n'est pas réglé j'ai peu confiance. Je vois constamment des infractions par eux. Une belle piste cyclable est aménagée sur Roland Therrien, mais ils sont trop pressés donc pourquoi les pistes existent.

Relier Longueuil au REM
Favoriser le tramway de Longueuil à Brossard
Favoriser la sécurité sur les pistes cyclables, les parcs et chemins piétonniers, je ne me sens pas en sécurité à certaines heures et à certaines sections

Ces dernières années ont été financièrement très dures. Il faut arrêter de compter sur le sentiment de culpabilité "eco-anxiété" comme seul motivateur d'utilisation des transports en commun. Si l'incitatif financier n'y est pas, la nature va devoir attendre... Svp adaptez à la réalité des plus démunis d'abord, augmentez les fréquences des transports publics, étoffez le réseau sur tout le territoire, et sécurisez l'accès beau temps/mauvais temps. Dans un monde idéal on aimerait toutes et tous se rendre au travail en vélo ou en autobus, mais si je dois prendre 1h30 pour pouvoir déposer mes enfants en garderie puis attendre le prochain bus qui ne vient que dans 45 minutes pour continuer, je vais prendre mon auto. Si le rem ne m'offre pas de stationnement gratuit ou ne réduit pas le prix des billets, je vais prendre mon auto car mon temps a de la valeur que je ne peux pas encore me permettre de dépenser. Peut-être quand je serais plus riche un jour :)

Je suis un adepte du vélo...je possède un vélo de route, un pour la gravelle et un Fatbike pour les sentiers d'hiver. Mais je ne crois pas au déplacement en vélo l'hiver....je trouve donc inutile le déneigement des pistes cyclables.

Il faudrait qu'il y ait plus de petits commerces dans nos quartiers car ils sont tous trop loin pour s'y rendre à pied ou peu sécuritaire de s'y rendre à vélo ou à pied. Il n'y a pas de commerces essentiels ou qui répondent aux besoins des familles comme les dépanneurs proches par exemple dans nos quartiers ou une crèmerie. Les commerces c'est la vie de quartier, et, là, il n'y a que des maisons. On n'a pas le choix de prendre l'auto pour faire une petite course, surtout que la plupart des bus passent aux 30 min.

Pour les activités c'est pareil, les lieux sont mal desservis et on n'a pas le choix de prendre l'auto pour aller à la piscine, au cinéma, centre d'achat, métro Longueuil. Lorsque les activités sont le soir il n'y a que très peu de moyens pour en revenir. La ligne 19 RTL est tellement longue pour se rendre au métro Longueuil qu'on doit amener et aller chercher nos proches là-bas ou leur faire faire le détour par le REM (quand il fonctionne).

Les pistes cyclables sont décousues et ne connectent pas bien ensemble, c'est compliqué de se rendre d'un point A à un point B qui n'est pas dans les grands axes. Même Google Map en vélo nous envoie dans des endroits qui n'ont pas de pistes aménagées ou sécuritaires (même pour se rendre au pont Jacques Cartier depuis st-hubert).

Exemple de non-sens, sur Gaétan Boucher il y a un très bel aménagement de Payer à Kimber et puis plus rien jusqu'à Cousineau, c'est le trottoir ou la rue sur un boulevard. Elle ne connecte même pas au parc de la cité ou à autre chose d'utile. La piste réapparaît à Cousineau et c'est tout.

Il n'y a même pas de piste cyclable qui relie l'école secondaire André-Laurendeau sur Cousineau, il faut aller jusqu'à chemin Chambly, mais tous les jeunes n'habitent pas dans ce secteur. Sur Ovila-Hamel qui débouche juste devant l'école, la piste est à moitié d'un bord puis de l'autre (sur la route), mais les gens roulent n'importe comment donc ce n'est pas une option. Comment voulez-vous les faire prendre le vélo si même le secondaire n'est pas desservi ? Et pire, qu'à certains endroits il n'y a même pas de trottoir.

On ne peut pas marcher dans nos rues de façon sécuritaire car certaines n'ont même pas de trottoir, il faut marcher sur la route, cela ne fait pas de sens.

- Quel est l'objectif ? Développer le transport en commun ? Aller à Montréal en métro est plus cher que stationner à Montréal (prix du stationnement plus prix du billet de métro ou prix du billet de REM).

- Manque de pistes cyclables au niveau des grands axes pour les jeunes. Exemple rue Victoria pour se rendre dans les écoles des environs.

- Il est dommage que le intermodale auto - TC, en particulier à la station REM de Brossard (et au métro) ne soit pas plus développé. Cette l'autobus est une bonne alternative, mais pour augmenter l'affluence les deux devraient être développés. Construire un stationnement gratuit à étage n'est peut-être pas si dispendieux et c'est de l'intermodal qui vaut la peine, en particulier si on n'est pas capable d'avoir des bus fréquents toute la journée ! On ne peut pas passer du jour au lendemain de la société de la voiture à la société du TC, il me semble.

- S'occuper plus des trottoirs que des pistes cyclables.

- Mettre moins de fleurs et s'occuper plus des nids de poule.

- Réparer les lumières de rue sans attendre 3 mois avant que ça se fasse.

- Donner des contraventions aux cyclistes qui passent sur les rouges!!

- Mettre abrasif sur trottoir!

<p>Éducation, sensibilisation de la population vs la marche + le vélo (autant pour les piétons (comme utiliser les traverses de rue , etc.</p> <p>Autour des écoles = pourquoi pas des dos d'âne -et prévoir un lieu pour le débarquement des élèves pour les parents - (pas tous devant l'école) et encourager la marche ou vélo pour s'y rendre de façon sécuritaire.</p> <p>Promotion de la marche pour la santé physique +mentale des jeunes + adultes.</p> <p>Vitesse des rues : à quoi ça sert de la baisser quand personne (+même les voitures de police) ne les respecte pas - Mais cela devrait venir du provincial.</p> <p>Au départ quelle vitesse veut-on vraiment dans les différents lieux.</p> <p>Ne pas oublier les gens quand besoin d'un véhicule car ils n'ont pas la capacité de se déplacer. La population est vieillissante.</p> <p>Si marcher + rouler en vélo est priorisé, ce serait super.</p> <p>Pour que les transports en commun soient attractifs, il faut qu'ils soient plus rapides qu'en auto - les corridors réservés ça aide!</p>
<p>J'utilise beaucoup les pistes cyclables à pied et en vélo et la vitesse des nouveaux vélos, planches, etc., électriques est un réel problème de sécurité pour les usagers.</p>
<p>Rendre sécuritaire</p> <p>Sur la rue du bord de l'eau, les traverses piétonnes, les arrêts-stops et les arrêts de bus ne sont pas organisés de façon à rendre sécuritaire la traverse de la rue alors qu'il y a beaucoup de circulation sur la rue du Bord de l'eau.</p> <p>La sécurité devrait être une priorité. Merci d'étudier cette suggestion.</p>
<p>Rendre moins complexes les titres de transport.</p> <p>Lorsqu'on n'a pas de carte mensuelle, il faut avoir plusieurs cartes Opus pour avoir les divers titres (autobus Longueuil, billet de métro en partant de Longueuil, billet de métro pour Montréal seulement). Vraiment décourageant</p>
<p>Un vrai réseau cyclable 4 saisons sécuritaire. Depuis le début de l'hiver, je n'ai jamais vu les bandes cyclables de la rue de Normanville et de la rue Saint-Laurent déneigées, alors qu'elles sont identifiées comme faisant partie du réseau hivernal. Un amoncellement de glace les rend impraticables, il faut donc circuler dans la rue, avec les automobilistes souvent impatients qui me frôlent. Rien pour encourager une personne qui serait un peu craintive de prendre son vélo. Sans compter que la bande cyclable de la rue Saint-Laurent est parsemée de trous d'hommes vraiment dangereux. Et si on veut se rendre au métro à vélo, on ne sait pas trop par où passer, il n'y a aucun lien cyclable sur la rue Charles-Lemoyne entre Saint-Laurent et Saint-Charles.</p>
<p>Trois lignes d'autobus partent du métro en se rendant à mon domicile, mais le départ est à la même heure.</p> <p>C'est facile en bus d'aller au métro, mais difficile de se déplacer à travers la ville. Ex. Aller souper sur la rue Saint-Charles.</p>
<p>L'accès à la navette fluviale! Il serait bien l'été d'offrir un accès en transport en commun directement à la navette de Longueuil. En ce moment, il faut faire une longue marche à partir du bord de l'eau et le coût du stationnement est assez élevé. Redonner l'accès au fleuve. Un défi avec l'autoroute. Ok les passerelles, mais ce n'est pas suffisant.</p>

Trop d'automobilistes ne font pas les arrêts obligatoires à Longueuil : un danger pour les piétons et les cyclistes. C'est dommage, mais la police devrait davantage faire respecter le Code de la route et être plus présente près des arrêts obligatoires.
Des campagnes de sensibilisation devraient être mises en place pour les automobilistes.

Plusieurs chauffeurs de la RTL, surtout les hommes conduisent comme si nous étions de vulgaires poches de patates. C'est parfois dangereux. Aussi, en partance du terminus, les retards sont incroyablement fréquents, La direction de la RTL devrait y voir. C'est une question de respect envers la clientèle citoyenne de la RTL.

Depuis 3 ans à la retraite, je cherche à aller à MTL en transport en commun. Depuis longtemps en voiture je ne sais pas trop comment m'y prendre pour me tourner vers les transports en commun, REM, stationnements incitatifs, tarifs aînés v.s secteurs ou territoires, etc... Pas simple de retourner au transport actif lorsqu'on l'a quitté depuis longtemps alors outil simple de communication pour résumé le T.

1. Déjà ce formulaire est clairement adressé à un(e) citoyen(ne) averti, il manque un lexique pour rejoindre tout le monde.
2. Réseau de piste cyclable+++ . C'est carrément dangereux ou il faut faire des détours? Juste aller à l'Épicerie ou à la garderie en vélo.
3. moins de stationnements, plus d'espaces verts!
4. Comment déconstruire la culture de l'automobile?

Vous nommez de très bonnes pistes!

Commencer par la base. Je vous donne un exemple que l'on vit présentement. Le Centre de services scolaire Marie-Victorin oblige nos enfants à changer d'école à cause d'un redécoupage (secteur Lemoyne). À l'heure actuelle, on marche tous les jours pour aller à l'école dans notre quartier résidentiel. La nouvelle école est 2 fois plus loin, et on doit obligatoirement passer par l'avenue Victoria et traverser la rue Saint-Louis pour y aller. Résultat : on ne marchera plus du tout pour aller à l'école. Ceci est complètement absurde et notre situation n'est pas unique, on entend parler de ce genre de cas tous les ans, dans différents quartiers de Longueuil. Et ce n'est pas banal, comptez le nombre de jours dans une année scolaire, c'est un frein majeur à la mobilité durable. Papa et maman travaillent sur la couronne sud, où il est impossible de se rendre outre qu'en voiture. Le chemin vers l'école est notre principale source de déplacement "durable". Suggestion : le critère no. 1 d'un redécoupage scolaire devrait être de prioriser les élèves marcheurs. L'école de quartier doit être pour les habitants du quartier.

Autre exemple de la base : les coûts pour le transport en commun sont honteux. Avant de déménager, on pouvait marcher pour aller au métro Longueuil. Un aller-retour au parc Jean-Drapeau (3 minutes de métro) ou à l'UOÀM, BanQ, salles de spectacles autour de la station de métro Berri (7 minutes de métro) coûte environ 10\$. Résultat : l'auto est une alternative tout à fait raisonnable dans ce cas. Quand tout coûte cher (logement, épicerie, etc.), on doit faire des choix. Et on sait déjà que les coûts vont augmenter l'année prochaine. Suggestion : représentation plus forte de nos élus aux paliers supérieurs. Je n'ai jamais entendu 1 seul élu déplorer les coûts du transport en commun. Pourtant, plusieurs d'entre eux siègent dans des instances où ils pourraient le faire (RTL, CMM, etc.).

Autre exemple : ici à Lemoyne, tout est fait pour la voiture. Les trottoirs sont petits et tout croches. Quand je veux marcher avec la poussette, je me rends à Saint-Lambert, pas le choix. Mais pour me rendre à Saint-Lambert, je dois traverser Victoria, ce qui est vraiment compliqué. J'ai arrêté de faire du vélo ici, parce que je n'ai aucun sentiment de sécurité et qu'il n'y a aucune connectivité avec les autres quartiers. Suggestion : je ne sais pas par où commencer 😊. Avoir des trottoirs qui ont de l'allure serait un bon début.

Les partenariats lors d'événement sont vraiment importants. Cette année, je suis allé aux fêtes de Saint-Lambert parce qu'il y a la gratuité du transport en commun. Je n'y serais pas allé sinon. Peut-être en négocier plus? Je dis n'importe quoi, mais par exemple, pourquoi ne pas travailler avec les Canadiens, les Alouettes ou autres équipes de sport pour que le prix d'un billet de sport inclue le transport en commun. Ou avec le Théâtre de la Ville, salle Fenplast ou autre lieu de divertissement. Ou avec les cégeps et universités pour que le prix du billet soit inclus dans les frais de scolarité.

L'hiver peu de gens marchent, car les routes sont trop mal déneigées

J'ai fait ce questionnaire avec un groupe de parents de notre organisme qui est situé dans le Vieux-Longueuil. Voici ce qu'ils ont à dire: Avoir une concordance entre les horaires des différents circuits des autobus et avoir plus de trajets en semaine (certains parents doivent modifier leur horaire de travail, car ils arrivent en retard. Il n'y a pas de trajet assez tôt). Les familles ne se sentent pas en sécurité et elles se sentent souvent juger dans les transports en commun.

Je travaille pour un organisme en alphabétisation familiale et il y a quelques années, les familles bénéficiaient des services de l'organisme avaient des rabais pour les autobus, mais plus maintenant. Ce qui crée plusieurs défis pour leur participation.

Revoir l'accessibilité piétonnière et cyclable sur le boulevard Montarville/Chemin du Tremblay à Boucherville entre Eiffel et le chemin de fer. Peu d'arrêts d'autobus, mais plusieurs travailleurs marchent au bord de la route. C'est dangereux, surtout à l'intersection de l'accès à l'autoroute 20.

Quand je traverse la rue, il n'y a pas assez de temps. Après 5 secondes, une main rouge apparaît ça prend plus que 5 secondes pour traverser la rue.

Améliorer les feux de circulation pour avoir du temps pour traverser au feu rouge quand il y a un piéton blanc,

Les autobus de Longueuil visent principalement à servir Montréal, ne sont pas assez fréquents et partent tous (pratiquement) à la même heure au terminus ce qui fait qu'on attend. Il faut aller chercher une nouvelle clientèle, pas juste celle qui est obligée à cause du travail ou de l'école. Très déçu que le REM a eu zéro impact sur le niveau de fréquence des autobus. C'est la même depuis que je le prends soit au moins 25 ans.

Impossibilité de faire les déplacements de manières sécuritaires, en partant du boul. Mountainview pour se rendre vers l'école secondaire André-Laurendeau.

Le déneigement de la piste cyclable entre la 132 et le fleuve, à partir du club d'aviron de Boucherville. J'emprunte cette piste cyclable en gyroroue au moins 6 fois par semaine jusqu'à ce qu'il y ait trop de neige.

Ça fait près de 30 ans que je réside dans le Vieux-Longueuil. Bien des choses se sont détériorées et peu se sont améliorées. Ce qui ressort du lot en termes de détérioration, c'est le transport en commun. Plusieurs lignes ont réduit leur fréquence (ex. bus #75). La RTL aurait intérêt à se repenser. Notamment en regardant la possibilité d'inclure des bus électriques de plus petite capacité (ex. Ville de Québec) et d'augmenter les fréquences... surtout avec un REM qui fonctionne à moitié... densification, densification, densification, ... le développement de quartiers comme celui qu'on retrouve près de l'aéroport de ST-HUBERT et du boisé du Tremblay n'ont plus leur place en 2026. Avec les problèmes d'approvisionnement en eau qui se dessinent, Longueuil n'a plus la capacité d'ajouter des connexions à son réseau d'aqueduc. Même la densification doit être bien contrôlée... Planter des arbres dans la zone du métro et de la place Longueuil, ça aussi ça aiderait...

Avoir de petits autobus électriques plutôt que d'enlever des circuits. Exemple nous avons achetés il y a 28 ans et nous sommes moins bien desservis maintenant qu'à l'époque. La 75 passait plus souvent. Je suis revenue à la voiture malheureusement.

Selon moi, miser sur les options de vélo et auto partage pourrait vraiment être intéressant en complément d'un arrimage avec tous les autres modes de transports. En revanche, pour moi il est primordial de pouvoir rapidement et facilement planifier mes déplacements. La crainte qu'aucun véhicule ne soit disponible et qu'il n'y ait aucune alternative accessible me rend

frileux à l'idée d'abandonner ma voiture, surtout dans le cadre du travail où je peux être amené à me déplacer à quelques minutes d'avis.

Augmentation de boulevard et de viaduc enfin de décongestionner le stationnement que nous avons dans notre municipalité. Soyons réalistes, on a un système de transport en commun déficient qui ne correspond aucunement à plusieurs citoyens. La voiture va garder sa place que vous le vouliez ou non. Pas assez de point de transfert et de route. Actuellement pour un trajet qui peut prendre de quinze à vingt minutes en voiture, avec le transport en commun on peut aller jusqu'à une heure. On a le même système depuis des années et je crois qu'il s'est même détérioré avec les années. Il faut arrêter d'avoir des penseurs et avoir des leaders avec des visions à long terme. Train de banlieue direction la ville de Chambly et même plus loin. Agrandissement du réseau de métro. Nouveaux terminaux à Saint-Hubert, nouveaux terminaux à Longueuil pour les autobus. On ne peut pas rester avec deux terminaux Métro Longueuil et Panama. Des routes d'autobus qui passe d'un quartier à l'autre ou d'un secteur à l'autre. Augmentation de la cadence ou fréquence des autobus. Le Québec a connu s'est meilleures années dans les années 60'-70' pour le développement routier. Et encore là, le Vieux-Longueuil avait son tramway qui passait sur Desaulniers. Avec le temps il a disparu. C'est sur ce type de développement qu'il faut s'inspirer avec une touche de notre époque. Il faut juste pas juste passer au transport en commun et rester aussi réaliste qu'il va toujours avoir des voitures et ne pas prendre en otage les automobilistes. En passant, j'ai quarante-trois ans, mais je connais l'histoire de ma ville et de mon peuple. Je veux un futur réaliste pour moi, mes enfants et mes voisins. Sur ça, bonne chance dans vos démarches.

Augmenter la fréquence du transport en commun en autobus svp, le transport à la demande ne convient pas aux gens et je ne laisserai jamais ma fille de 13 ans ni ma femme prendre ce transport, je n'ai pas confiance.

En tant qu'utilisatrice de la RTL sur une base quotidienne, il est dommage que ce soit plus rapide d'aller travailler à Mtl que dans les villes près de Longueuil. Par exemple, les promenades Saint-Bruno sont difficilement accessibles en bus à partir des secteurs de Laflèche, Lemoyne et Greenfield Park. De l'hôpital Charles-LeMoynes, c'est 12 minutes en auto et près de 120 minutes si on utilise le RTL. Pourtant c'est une destination intéressante de l'agglomération. On devrait revoir les liens entre les agglomérations et surtout leur grand attrait. De plus, les trottoirs ne sont pas ergonomiques (pas droit) ce qui les rend beaucoup plus dangereux l'hiver avec la neige et la glace. Si le trottoir était plus large avec un espace près des terrains droits et la descente près de la rue cela serait bien (prendre exemple sur boulevard Edouard) . On doit aussi adapter les traverses piétonnières des grands boulevards au froid hivernal car les boutons de passage piéton sur Taschereau ne fonctionnent pas lorsqu'il fait très froid et c'est un endroit où la traverse piétonne est très importante. Je prends par exemple celui au coin de Taschereau et King-Édouard. Nous y trouvons un hôpital tout près, les gens arrivent de l'autoroute à grande vitesse et si le passage piéton ne fonctionne pas, le temps alloué ne nous permet pas de traverser en 1 temps. Le piéton doit donc rester sur le terre-plein ce qui est dangereux et traverser en 2 temps. Il y a près de 7 autobus différents qui passent à cette intersection donc beaucoup d'usagers du RTL qui empruntent cette intersection. C'est sûrement le cas de plusieurs endroits sur le territoire de Longueuil qui utilise les mêmes boutons. Celui-ci n'est un exemple concret. Dernier point, était au Québec avec un hiver qui dure parfois longtemps, pour une alternative écologique à long terme et toucher le plus de gens possible je pense que la Ville devrait se concentrer sur les trottoirs et les autobus puisque les pistes cyclables ne sont utiles (pour tous les citoyens)

qu'une partie de l'année. Un citoyen qui ne pratique pas le vélo à titre de sport ou loisir ne choisira pas le vélo l'hiver en restant réaliste. Merci du temps que vous prenez auprès des citoyens pour le sondage.

Spécifiquement améliorer l'accès à la station de métro et au pont Jacques-Cartier via transport actif. C'est présentement dangereux.

Entretien véritable du réseau blanc... Ce n'est pas tout de faire une carte du réseau blanc, il faut véritablement l'entretenir :(

Bonjour!

Un cas concret pour ma famille : nous sommes tout prêt de l'école primaire Joseph de Sérigny et pourtant, je ne suis pas du tout prête à laisser mes enfants aller à l'école seule en vélo. Pourquoi?

Parce qu'entre la rue Adoncour et l'entrée de la cour d'école, il y a une portion du chemin où il n'y a aucune piste cyclable. Le matin et le soir, plusieurs voitures circulent sur chemin du lac (déposant les enfants à l'école et au CPE en face) ce qui fait qu'il y a beaucoup de circulation.

L'habitude du transport actif pour moi doit se faire jeune, et nous manquons là une belle opportunité.

Merci!

Exemple le REM à Brossard, bien que desservi par bus, il y a très peu de stationnements gratuits. Si on additionne REM, ticket de bus et stationnement, ça devient un luxe, voir a une offre unique « tout inclus ».

Nous avons des frais de 180\$ sur nos permis de conduire, pourquoi pas nous envoyer 10 billets « gratuit » pour que ce 180\$ passe mieux.

Nous avons beaucoup de belles pistes cyclables, mais elles ne sont parfois pas interconnectées, ou le sont de manière difficile (ex. belles pistes sécurisées qui finissent sur des gros boulevards non sécurisés, pistes qui font trop de détours par des petites rues résidentielles au lieu du parcours le plus rapide et naturel). De plus, le réseau cyclable hivernal n'est pas entretenu comme il se doit pour être réellement utilisable (pistes non déneigées ou déneigées 2-3 jours après la tempête, déneigement mal fait laissant trop de neige au sol). Beaucoup de déneigeurs privés soufflent la neige sur les pistes, ce qui engendre de gros amoncellements et si le déneigement a été fait avant, ces amoncellements vont rester jusqu'à la prochaine accumulation et le passage des déneigeuses de la ville. Enfin, il serait bien que les boutons de demande de traverse ne soient pas situés trop loin de la piste. Ils sont souvent à gauche de celle-ci, ce qui demande de traverser la piste, ou trop loin pour y accéder sans descendre de son vélo. Elles sont également souvent implantées dans de la terre et finissent entourées d'eau, de neige ou de glace. Je reconnais néanmoins les gros efforts de la ville dans les dernières années pour développer le réseau cyclable et je remercie les élus.

À ce jour, le boulevard Grande-Allée ne bénéficie d'aucun service de transport en commun. Nous souhaitons donc formuler une demande officielle afin qu'un service de transport soit ajouté dans ce secteur, particulièrement pour faciliter les déplacements entre la rue J.-Armand-Bombardier, à Saint-Hubert (QC J3Z 1G4), et la rue Jean-Vincent, à Carignan. Après la rue J.-Armand-Bombardier, le boulevard Grande-Allée demeure entièrement dépourvu de transport en commun jusqu'à la limite de la ville de Longueuil, soit à hauteur de la rue Jean-Vincent. Ce tronçon représente un important corridor de déplacement pour de nombreux résidents.

Nous sommes citoyens de Longueuil depuis plus de trente ans et nous payons des taxes de transport en commun sur notre compte municipal. Le boulevard Grande-Allée s'étend sur environ cinq kilomètres, et il est actuellement impossible d'y marcher ou d'y circuler à vélo, puisqu'il est trop étroit et ne présente pas les conditions nécessaires pour assurer la sécurité des usagers.

De plus, après le viaduc de l'autoroute 30, le boulevard Grande-Allée devient encore plus difficile d'accès et ne comporte aucune infrastructure sécuritaire pour les piétons ou les cyclistes. Cette situation limite grandement la mobilité des résidents du secteur et rend les déplacements quotidiens particulièrement contraignants.

Pour toutes ces raisons, nous demandons l'ajout d'un service de transport en commun sur le boulevard Grande-Allée afin d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et la qualité de vie des citoyens qui y circulent.

Nous vous remercions de l'attention portée à cette demande et demeurons disponibles pour toute information supplémentaire

Les bottines ne suivent pas les babines à Longueuil. Exemple: un réseau blanc a été inauguré et on se bombe le torse avec son nombre de kilomètres. En pratique, le déneigement n'est pas effectué et le réseau blanc est souvent impraticable, même longtemps après une chute de neige. L'exécutif ne suit pas le législatif. Autre exemple: comment favoriser les transports actifs si de l'autre côté, la Ville ne fait rien pour combler les déserts alimentaires et bonifier le commerce de proximité? Il est temps que la Ville adopte une vision urbaine et non banlieusarde. Cesser d'imposer une vision centralisatrice pour les commerces et favoriser une mixité entre le résidentiel et le commercial. Je ne suis pas intéressé à pédaler jusqu'au "power center" sur Roland-Therrien pour faire mes emplettes. Je veux pouvoir les faire à pied ou en vélo près de chez moi, dans mon quartier.

- Déjà faire les réparations des routes, des trottoirs avoir des espaces pour cyclistes cela serait souhaitable.
- Bien nettoyer les trottoirs et rues considérés ...
- Accessibilité aux visiteurs sur les rues ... pour que les gens puissent recevoir de la visite toute la semaine et juste la fin de semaine
À Chambly, les transports en commun sont gratuits pour les déplacements internes (Chambly, Carignan, Richelieu)
- Ajouter des poubelles à côté de tous arrêts de bus - Services publics chargés d'enlever les déchets des trottoirs et des bords de route (ex: Boul. Cousineau, école sec. Andrée-Lorandean et autobus 30) - Boul. Cousineau réduire le nombre de camions et vitesses élevées!!!!!!
1. Améliorer le déneigement et l'entretien des trottoirs 2. Installer des poubelles a chaque arrêt d'autobus 3. Mettre en place des arrêts d'autobus 4. Le marquage des passages piétons 5. Assurer et contrôler respect du Code de la route par cyclistes
Je pense qu'il faudrait que la ville de Longueuil déploie une équipe dédiée à sonder tous les recoins de l'agglomération pour trouver des endroits qui ont besoin d'être améliorés. Il y a tellement de route et de trottoir qui ont besoin d'entretien.
Aménager les gros boulevards comme Rolland-Therrien ou chemin Chambly afin de les rendre plus sécuritaires pour les autres usagers de la route qui ne sont pas automobilistes. Il y a eu dans les dernières années à Montréal une initiative qui visait à réduire l'espace qu'occupent les voitures sur la route tout en aménageant de plus grandes pistes cyclables ainsi que des espaces verts. Il devrait aussi y avoir beaucoup de lignes express. Comment se fait-il qu'aucun bus ne se rende au terminus Panama de manière rapide à partir du terminus Longueuil? Un autobus pourrait prendre l'autoroute et faciliter ce trajet pour une grande partie de la population qui utilise le transport en commun.
Plus de trajets Moins cher Meilleur service (Pour EXO)
- Réaménager les grands boulevards pour qualité la marche et le vélo; - Transports en commun près des centres de populations; - Densification de l'habitation sans négliger la beauté; - Créer des milieux de vie (école, commerce, culture, etc.) près des centres de population et à distance marche /vélo, pour minimiser les déplacements en voiture.
1. Diminution de la vitesse (camion, dos d'âne) afin de faciliter la traverse des rues lorsqu'on est à pied. 2. Diminution bruit (silencieux= non-silencieux) départ rapide aux feux verts en faisant crier les pneus. 3. Meilleur déneigement des trottoirs l'hiver et l'accès au bouton pour passage piétonnier. Il est difficile de revenir de l'épicerie avec un chariot l'hiver. 4. Plus d'abris bus afin de donner des conditions d'attente plus agréables en regard des conditions climatiques

Aménager les environnements pour que les femmes se sentent en sécurité de se déplacer dans la ville de quelques manières que ce soit. Prendre exemple sur les villes qui ont pensé l'aménagement urbain avec l'analyse différenciée selon les sexes pour les déplacements et pas juste pour le vivre ensemble et l'appropriation de la ville par toute la population. Osez sortir de votre boîte !

Un corridor intérieur s'impose pour faire le lien entre le Terminus Panama (RTL) et le REM, si on veut promouvoir le transport collectif.

Le Terminus Panama est à aire ouverte, c'est un congélateur l'hiver. Un exemple du contraire de ce qu'il faut faire. On peut attendre dans une aile intérieure perpendiculaire, mais on risque de rater l'autobus en étant loin de l'arrêt : il y a la possibilité d'être distrait, on n'a pas le côté visuel et de la réaction immédiate. Et dans le cas de retard du Bus, l'attente additionnelle signifie geler sur place.

Pourtant, avant le Terminus de Panama, il y avait l'exemple du Terminus Longueuil (au Métro) avec une aire d'attente intérieure, avec des portes automatisées, voilà qui était l'exemple à suivre pour mieux tenir compte de la clientèle et promouvoir le transport collectif.

Un abribus sur Chemin de Chambly au coin d'Antoinette-Robidoux (coin Sud-Est) en direction du Boul. Roland-Therrien est nécessaire, car on peut attendre jusqu'à une heure le passage de la 16 à certains moments, surtout en hiver, ce n'est pas positif comme service. Sur ce coin, le terrain est présentement vacant, donc disponible pour l'abribus. Puis, il y a un total de 4 lignes qui passent au même endroit : 8, 16, 28 et 88.

L'arrêt de la 16 en direction d'Adoncourt, immédiatement après le Boul. Roland-Therrien, ne rime à rien. Il y a 2 murs vis-à-vis cet arrêt, l'édifice du Bell du côté Sud (celui de l'arrêt) et du côté opposé (Nord) un autre mur. On doit marcher inutilement vers Adoncourt pour aller vers les commerces à gauche ou à droite. Il serait pertinent de changer cet arrêt de place. Il me semble que placer cet arrêt vis-à-vis la banque TD, immédiatement après l'entrée du stationnement (utiliser comme une rue non réglementée -- sans trottoir, au moins d'un côté -- reliant Antoinette-Robidoux et Chemin du Tremblay). À cet endroit, on pourrait aller immédiatement vers les commerces à gauche et à droite, tout en étant plus proche de l'épicerie (Provigo).

En général, on devrait avoir plus d'abribus. Et avec des affiches de l'horaire du Bus à tous les abribus. Certains abribus existants n'en ont pas, il faudrait en ajouter. On n'a pas tous un cellulaire

Améliorer la sécurité des passages piétons sur les gros boulevards en dehors des feux de circulation en remplaçant les feux clignotants jaunes par des vrais feux rouges activés par les piétons comme sur du Tremblay au début du sentier du boisé du Tremblay. Ceux sur Rolland-Terrien près de Roberval et sur Vauquelin sont très dangereux et peu respectés par les automobilistes. Deuxième idée, il serait extraordinaire si tous feux de circulation où il y a une lumière piétons celles-ci s'activent automatiquement à chaque feu vert, comme au coin de Rolland-Terrien et Jacques-Cartier et comme dans des dizaines de grandes villes du monde! J'aimerais beaucoup pouvoir expliquer plus longuement, mais je crois avoir dépassé le délai pour participer à la démarche. J'ai déménagé à Longueuil il y a 9 ans et je marche et trotte la majorité des jours afin de me rendre au travail depuis. J'ai beaucoup à dire sur le sujet et

j'allais justement écrire à la ville quand j'ai pris connaissance de cette consultation aujourd'hui.
Merci à vous du suivi.

Faire des pistes cyclables sécuritaires pour les enfants svp. Exemple enfant qui réside doit traverser l'autre côté de la traque de chemin de fer vers la jeunesse et st-Edmond qui sont les écoles de quartier.

Il faudrait un autobus de Tiffin vers St-Edmond qui descend plus bas que Taschereau.

Sécurité générale dans le parc Barriteau seul parc de ce secteur. Les enfants ont peur d'y aller y jouer en lien avec seringues au sol et itinérance, vente de drogue, vol de vélo et de trottinettes.

Les feux de circulation devraient toujours inclure un feu piétons/cycliste en même temps que le feu vert au lieu de devoir appuyer sur un bouton afin d'obtenir le feu lors du cycle des feux.

Instaurer des priorités piétonnes aux feux de circulation serait il me semble un point non discutable et facile à implanter pour favoriser la sécurité des marcheurs et marcheuses sur tout le territoire.

Investir dans les services de base nécessaires pour la majorité des citoyens, plutôt que de développer plusieurs petites initiatives à faible impact.

Le déneigement des pistes cyclables pourrait être amélioré. Exemple la piste sur St Laurent, une piste essentielle pour aller au pont en hiver.

Développer la rue St Charles O. Comme une rue piétonne, surtout pour les étudiants de l'université de Sherbrooke!

La fréquence des bus en journée me paraît adéquate, mais ceux qui circulent via le terminus Longueuil devraient passer + souvent qu'aux 30 min le soir. C'est trop long ... merci :)

Installation de racks à vélo à quelques arrêts sur le chemin de l'autobus 170. Pour permettre de se rendre à vélo à cet autobus qui ne couvre pas Longueuil au complet. Et qui nous permet d'aller à Montréal sans faire de transfert par le métro. Déneiger et mettre des lampadaires dans tous les accès au parc Champvert.

La ville de Longueuil est relativement bien desservie pour aller vers Montréal par le Métro. Il devrait y avoir une possibilité de prendre des autobus qui mènent de Longueuil secteur pierre boucher par exemple à Brossard / Laprairie, etc. ...certains autobus qui se rendent au REM. Donc plus de lignes est-ouest pour relier les différentes banlieues entre elles.

Créer une priorité vélo au niveau des pistes cyclables qui alternent entre trottoir et routes

On a aussi besoin d'infrastructures automobiles, stationnement etc.

Créer des quartiers écologiques comme en France en région parisienne: un quartier où tout est présent et accessible à pied

+ de fréquence de bus sur l'agglomération de Longueuil!

J'ai entendu parler de projets potentiels d'habitations sociales dans mon secteur, coin Roland Therrien et Fernand Lafontaine. J'espère que la population locale sera consultée dans le contexte où il manque déjà des places et des ressources à notre école de quartier. J'aimerais que soit étudiée la possibilité de développer plutôt une épicerie à cet endroit, ou autre commerce étant donné que le zonage est déjà commercial à cet endroit.
Arrêter de couper le gazon dans les espaces inutilisés et planter des plantes indigènes, etc.
La piste cyclable sur le boulevard Kimber est à refaire
Multiplier les incitatifs à réduire la vitesse automobile dans nos rues résidentielles, en passant, je ne vois pas d'amélioration en matière de vitesse sur la rue Braille entre la rue Beauharnois et la rue Cantin. 4 pots de fleurs collés sur le trottoir n'empêchent pas les automobilistes de rouler en fous. Surtout, peu font leur arrêt au coin Cantin et Braille.
Installation de cabines pour certains arrêts d'autobus dans les nouveaux développements urbains.
Surveiller et repositionner si nécessaire des pots de fleurs qui obstruent la vision tant des piétons que des automobilistes comme ceux situés sur Gaétan-Boucher à l'intersection de Davis.
Je pense que l'accessibilité et les horaires de transport sont très importants pour le transport collectif.
Tenter de sécuriser et départager les zones piétonnes et de vélo. Les vélos motorisés sont de plus en plus nombreux, rapides et dangereux.
Les bonnes habitudes se prennent tôt dans la vie, il faut donc mettre en œuvre les mesures nécessaires à la mobilité active chez les enfants d'âges scolaires. La principale préoccupation des parents est la sécurité de leurs enfants, il faut donc faire en sorte que les aménagements près des écoles soient très contraignants pour les automobilistes et très accueillants et favorise l'usage du transport actif.
Créer des stationnements collectifs pour favoriser le covoiturage près des grands axes du réseau routier
<ul style="list-style-type: none"> - plus de racks à vélo près des commerces: j'aimerais prendre mon vélo pour faire de courses, mais j'ai peur que mon vélo soit volé pendant que je suis dans le magasin - faire plus de pistes pour connecter des quartiers au REM - permettre les vélos sur le REM pendant les heures de pointe - débayer les pistes, trottoirs et arrêt d'autobus. souvent ce n'est pas sécuritaire en hiver à cause de la neige accumulée
<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer le service de transport en commun. Il faut que se soit possible d'aller ailleurs dans notre propre ville sans que le trajet soit 2 ou 3 fois plus long qu'en auto (fréquence et efficacité). - Sécuriser les pistes cyclables et les rues/trottoirs pour les marcheurs. - Soutenir l'autopartage dans les quartiers et autres initiatives qui favorisent le transport actif.
Améliorer les lacunes suivantes dans mon quartier (Boisé St-Hubert/ rue Pacific) :
<ul style="list-style-type: none"> - Aménager un vrai trottoir avec bande cyclable séparée (rue Pacific) - Augmenter les fréquences des bus (nous sommes très mal desservis en dehors des heures de pointe). - Améliorer l'offre de RTL à la demande (absence d'arrêt devant la bibliothèque et le CLSC?!)
Sensibiliser les automobilistes à la présence des piétons et cyclistes.

non
Faites un téléphérique sur Taschereau
En priorité, revoir le lien urbanistique entre le Vieux-Longueuil et le métro pour créer une continuité par des passages cyclables et piétonniers agréables et sans discontinuité. Il est présentement périlleux pour un piéton ou un cycliste d'aller au métro.
Pouvoir avoir le transfert entre les trajets d'autobus avec le même billet.
Le vélo est souvent d'abord utilisé pour le loisir. C'est ensuite, après l'avoir utilisé pour le loisir, qu'on y ajoute des utilisations comme le magasinage léger (qui ne demande pas un grand espace cargo) ou aller au travail (lorsqu'on peut le stationner de façon sécuritaire). Le développement des pistes cyclables autour des lieux de loisir est donc important car c'est souvent ce qui incite les gens à en faire l'essai. Il manque à cet effet un lien de 500 mètres facile à ajouter pour relier la promenade René-Lévesque à l'île Charron et ainsi nous donner accès au parc des îles de Boucherville. Il faudrait aussi compléter la piste sur le chemin du Tremblay vers Boucherville pour donner accès au parc industriel; actuellement ce n'est pas sécuritaire de passer là en vélo. Pour les piétons, il faudrait renforcer la présence policière près des passages de piéton (comme sur le boul. F-Lafontaine) et donner des contraventions aux nombreux automobilistes qui ne cèdent pas le passage.
Créer une piste multi entre les écoles secondaires, le parc Michel-Chartrand et le Terminus Longueuil.
Amenager de vrais liens cyclables. Peindre des « pistes » cyclables dans les rues pour dire qu'il y a beaucoup de pistes, ce n'est pas pertinent et c'est loin d'être sécuritaire. Les élus et les aménagistes devraient être forcés à utiliser le transport actif, ils comprendraient peut-être mieux les enjeux et la pertinence des projets proposés.
Il faut absolument avoir un titre de transport au prix montréalais pour ceux qui ne font que prendre le métro ou le REM.
Gratuité transport collectif (autobus)
Prolongement du métro ou tram!
Les Bixi électriques à prix raisonnable.
Avoir des trottinettes électriques.
Agrandir le réseau Communauto et avoir des tarifs accessibles.
Horaire de bus la fin de semaine à augmenter. Nouveaux développements (ex. Quartier Vauquelin. L'autobus 10 pourrait décaler son trajet jusqu'à Vauquelin ce qui ferait une liaison avec Rolland-Therrien) Pour encourager le transport collectif, il faut du service. Trottoirs plus sécuritaires=mieux déneigés Traversée des grandes rues plus sécuritaires pour les piétons (comme à Québec).
Meilleur éclairage adapté pour la sécurité familiale ex. Parc, immeuble à logements.

<p>Déneiger les pistes cyclables, construire de nouvelles pistes cyclables sans contact avec les voitures (ex. Chambly, Jacques-Cartier, Adoncour et Antoinette-Robidoux)</p> <p>Créer des voies cyclables qui servent au transport et non au loisir.</p> <p>Déception pour « l'engagement » de l'administration envers le vélo et l'état des lieux 4 ans plus tard.</p>
<p>Le coût de billets individuels du transport collectif est élevé pour de courts trajets. Il est moins cher de prendre l'auto. La gratuité ou coût réduit est le plus grand incitatif.</p> <p>En deuxième, améliorer l'offre.</p> <p>La rue Victoria (séparation Longueuil et Brossard -Saint-Lambert) devrait, je pense avoir une piste cyclable. On habite près de l'hôpital Charles-Lemoyne. Mes enfants vont à l'école Lucille Teasdale à Brossard à vélo. Ils n'ont pas le choix d'utiliser cette route.</p>
<ul style="list-style-type: none"> -Stationnement incitatif gratuit près des terminus: métro Longueuil/Panama, etc. -Rendre sécuritaire pour les bicyclettes avenue Victoria/ Boul Lapinière. Nous roulons sur les trottoirs présentement. -Priorité automatique aux piétons aux intersections sans avoir à presser de bouton: Donner/ équilibrer le poids piéton-vélo par rapport à la voiture. -Implanter toutes les idées de mobilité aux nouveaux développements est une nécessité.
<p>Pour encourager la marche comme méthode de transport, la création de bâtiments à double utilité: ex: commerces au rez-de-chaussée et appartements à l'étage.</p>
<p>non</p>
<p>S'assurer d'offrir des chemins piétons et cyclistes agréables pour se rendre au métro. S'assurer de ne pas développer les nouveaux quartiers (ex: le bord du fleuve) avant d'avoir assuré les aménagements piétons et cyclistes sécuritaires et agréables. Prolonger le métro jusqu'à l'aéroport pour offrir un vrai réseau de transport structurant à une des plus grandes villes du Québec. Accélérer la transition écologique et cesser les demi-mesures. Interdire les grandes surfaces en périphérie pour redynamiser les artères commerciales, et pour permettre à chaque citoyen, peu importe son mode de déplacement, un accès aux services de proximité (incluant des quincailleries, épicerie, etc.).</p>
<p>Ajouter des Autobus express vers le REM Brossard ou Dix-30 de St-Hubert .</p>
<p>Améliorer les stationnements proches des transports en commun par exemple au terminus Longueuil, au REM et, etc. De plus, diminuer le prix des billets parce que souvent ça revient moins cher de prendre la voiture que de prendre l'autobus.</p>
<p>Principalement des campagnes de sensibilisation dès le plus jeune âge !</p>
<p>Il faut vraiment se concentrer sur la densité. L'étalement urbain est une des causes de l'érosion du tissu social. Il faut créer des villes à échelle humaine avec des développements mixtes à densité moyenne. Il faut mieux protéger les personnes les plus vulnérables, qui sont souvent celles qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser des moyens de transport actifs. Il faut surtout ne pas avoir peur de froisser les automobilistes. Se déplacer est un droit de base pour tout le monde. Se déplacer EN AUTO est un privilège. Les voitures dominent l'espace public. Il faut renverser la tendance.</p>
<p>Viser la contrainte parfois et pas juste les incitatifs.</p>
<p>Non</p>

Unification carte STM zone abcd en une seule carte de mobilité
Une seule application pour Longueuil et Mtl
non
Non
Rien
Poursuivre l'éducation des citoyens sur les bienfaits et bénéfiques des transports collectifs et actifs, faciliter et valoriser la transition, réduire la résistance aux changements, focaliser sur les besoins des secteurs et population où les besoins sont les plus criants, s'assurer que les équipes et élus de la ville sont des acteurs de changement et non de résistance.
Il serait bien d'avoir un accès plus facile à notre Hôtel de Ville. De Greenfield Park... On doit prendre 3 autobus si on ne veut pas marcher plusieurs KM.
Réduire la capacité de personnes admises dans un bus en même temps pour rendre le trajet plus sécuritaire et confortable pour tous, tout en augmentant la fréquence de passages des bus tout au long de la journée pas seulement aux heures de pointe. Réduire le tarif des passages pour que ça reste plus économique de prendre les transports en commun que d'acheter une voiture pour un étudiant.
Non pas nécessairement.
Se soucier des de l'opinion de la population concernant la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil.
Non
Faire en sorte que les connexions entre les buses s'attendent les uns les autres
Non
Non
Non
Plus de bus aux heures de fin des classes du cégep
Non
Ajouter plus d'autobus dans les circuits
Sensibilisation aux partagés de la route, surtout pour les familles et personnes a mobilités réduites. Sécuriser les pistes piétonnes et cyclistes, améliorer le réseau de transport en commun.
Quelque chose de beau pratique qui cohabite bien avec les voitures. Des voies cyclables sécuritaires sur les grands boulevards.
Freiner la construction de maisons-condo ou grosses infrastructures immobilières qui alourdissent le système d'aqueduc et qui enlèvent le cachet résidentiel d'un quartier de banlieue. Améliorer les espaces verts et bonifier les trottoirs en biodiversité (espaces jardins communautaires, plates-bandes).
Avoir plus de pistes cyclables avec voies réservées aux piétons et voies réservées aux cyclistes.
Sensibiliser les automobilistes à la sécurité des cyclistes (promotion +répression).
Mettre fin à la discrimination des piétons aux feux de circulation (le piéton doit pousser un bouton situé quelque part dans la borne, +attendre...x minutes)
La planification urbaine et des infrastructures devraient avoir comme principe fondamental la

NON-DISCRIMINATION des piétons et des cyclistes. Il est incompréhensible que même des nouvelles installations sont faites de façon que la fluidité du trafic motorisé l'emporte sur les intérêts des piétons (faire attendre le piéton à chaque fois).

Non

Il est nécessaire de créer des infrastructures de mobilité active et collective sécuritaires et conviviales entretenues à l'année afin de donner à la population des alternatives à la voiture.

Améliorer l'aménagement pour les personnes à mobilité réduite: Trottoirs, entrées des lieux publics, parcs.

Avoir plus de lumières pour notre sécurité.

Réduire la vitesse partout, surtout sur Taschereau; 70 km/h n'est pas une vitesse sécuritaire pour piétons et cyclistes.

Interdire les virages à droite aux feux rouges, sur tout le territoire.

Aménager les intersections pour retirer les "sorties vers la droite".

Feux de signalisation prioritaires pour piétons et cyclistes dans toutes les directions à la fois.

Déneigement des trottoirs.

Aménagement de voies réservées pour le transport en commun. Pas seulement une voie pour tourner à droite qui sert occasionnellement de stationnement. Ajout de feux prioritaires pour les bus.

Ajout de bandes cyclables avec séparation physique, pas seulement un marquage au sol.

Si les citoyens craignent pour leur vie, ils n'utiliseront pas la marche ou le vélo comme moyen de transport.

Prévoir plus de voies réservées pour les autobus afin qu'ils aient la priorité et ne soient pas ralentis par le trafic.

J'ai très hâte de voir une piste cyclable sur le boulevard Taschereau

Pas de suggestion.

Implanter plus d'intersection à haut volume avec arrêt complet du quadrilatère pour 35 secondes

Développer des mesures d'apaisement de la circulation automobile, notamment en profitant des besoins de réfection de certaines rue pour en réduire la largeur et ainsi améliorer du même coup la résilience climatique (augmentation de la canopée, réduction de l'imperméabilisation du sol, etc.)

Miser sur des aménagements durables et de qualité plutôt que de simples lignes de peinture.

Implanter la gratuité des transports collectifs pour les étudiants et modifier la gratuité aux personnes âgées en fonction des faibles revenus.

La transition vers la mobilité durable sera mieux assurée si les étudiants ont pris l'habitude de l'utiliser pendant toutes leurs études.

Pour ce faire, convaincre le gouvernement du Québec de transférer les budgets du transport scolaire du niveau secondaire de la ville et de l'agglomération au RTL afin d'augmenter le nombre de lignes d'autobus et leur fréquence pour toute la population.

Interdire de tourner à droite au feu rouge à l'intersection rue Saint-Georges et boulevard Taschereau.

Ceci permettrait une traversée sécuritaire pour les piétons voulant prendre des autobus de la RTL vers le métro Longueuil et aussi sécuritaire pour les cyclistes.

Adapter le transport communautaire pour que la population demeure en santé et active le plus longtemps possible.

Par exemple, en utilisant la force motrice de ses passagers comme carburant

Plus de surveillance pour contrer les automobilistes qui ne respectent pas les limites de vitesse ou les arrêts obligatoires, surtout dans et autour des corridors scolaires.

Améliorer le train de banlieue (exo). C'est un moyen de transport ultra efficace (lorsqu'il fonctionne), mais il y a quelques freins à son utilisation :

- manque de fiabilité
- manque de communication lors de retard
- aucun plan pour aider les usagers lors de panne, des autobus devraient être déployés pour transporter les usagers à la gare Centrale
- avoir un espace sécurisé pour les vélos (nous avons été victimes de vols, nous devons malheureusement maintenant y aller à vélo)
- plus de fréquence

Étendre la couverture de Communauto

Avec ces 2 éléments nous pourrions continuer avec une seule voiture pour une famille de 4, tout en augmentant notre transport actif. Actuellement, nous devons plutôt envisager l'achat d'une 2e voiture.

-Pour reprendre différemment un des points de vulgarisation, prendre le temps d'expliquer les décisions, à chaque fois qu'il y a des aménagements, pourquoi on a fait certains choix et expliquer les avantages inconvénients.

-Laisser tomber les critères minimaux de place de stationnement

-Se donner des objectifs pour réduire la minéralisation des sols

-Connectivité des réseaux cyclables.

-Fréquence élevée des axes structurants et des minibus ou taxi électrique sans horaire qui rabattent en continu sur ces axes.

-Densification à échelle humaine au maximum pour rendre le transport collectif viable.

Mettre davantage de poubelles dans la ville SVP!!

Mettre de l'avant civilité envers les piétons et les cyclistes: les autos devraient toujours leur donner priorité. ex: à Longueuil, on sait comment partager la route. Ça créerait une fierté et une sécurité pour le partage de la route.

avoir davantage de pistes cyclables dans les quartiers résidentiels

Soigner les trottoirs et les rues plus souvent. Surtout les rues qui sont cyclables, prioriser les travaux de nids de poule.

rendre les endroits cyclables et les tronçons communs agréables à côtoyer (arbres, aménagements, bancs, tables)

Réaménager complètement les voies publiques qui avaient été conçues à l'époque pour les automobiles uniquement, afin de donner de la place à la mobilité durable: Curé-Poirier Ouest, Taschereau, etc.

Avoir accès plus facilement et beaucoup beaucoup plus rapidement au REM. Pas avoir 2 à 3 transferts avant de se rendre.

Contrôle et réduction de la vitesse dans les secteurs résidentiels (surtout les rues principales appelées rues collectrices)

Pour la quiétude du quartier,

aménager et réduire les couloirs de circulation d'évitement lorsque la trenté est bloquée dans les secteurs résidentiels. Ajouter l'interdiction de virage à droite aux heures de pointe dans certains secteurs. Faire respecter l'interdiction de circuler pour les poids lourds sauf pour livraison locale dans plusieurs secteurs résidentiels. Et il y en a beaucoup plus.

Lorsque l'on parle d'impliquer les citoyens dans la mobilité durable et sécuritaire, cela devrait être sur une base permanente et au-delà d'une consultation publique qui arrive de temps en temps. Il serait intéressant que vous vous inspiriez du modèle de financement parisien pour les projets structurants (la taxe de versement mobilité) afin de combler partiellement le sous-financement chronique du transport en commun. Et si possible, aménager le transport en commun et actif en fonction des handicaps (si ce n'est pas déjà une des propositions).

De même, il faudrait prendre en compte les risques d'éco-gentrification que peut amener une mobilité durable et sécuritaire qui n'a pas considéré les enjeux de classe sociale (autrement dit, les quartiers moins aisés).

Un exemple de potentiel éco-gentrification dans la Rive-Sud pourrait être le projet LÉEO. Le projet LÉEO est un TOD intéressant, mais son angle mort sur les conditions socio-économiques des quartiers qu'il traverse à travers Taschereau, risque de détruire le tissu social des quartiers et enlever des logements abordables. Pour avoir vu la maquette, c'est une belle idée qui, toutefois, ne semblait pas inclure les gens vivant déjà dans la zone visée. Également, bien que le « paysage » de Taschereau mérite un peu plus d'amour (et de verdure), il serait apprécié de ne pas mettre aux oubliettes, une partie du patrimoine ouvrier et industriel de ces quartiers.

Bref, les solutions proposées sont très chouettes, mais, pour pouvoir bien les implanter à long terme, il serait préférable d'avoir une vision globale.

P.S. : En termes de diversité dans les panels, il me semble qu'il aurait été intéressant d'inclure les enfants (vu que le côté sécuritaire de la mobilité les concerne beaucoup (notamment autour des écoles)).

Je recommande d'augmenter le nombre de stationnements incitatifs, idéalement gratuits ou à faible coût, aux stations de métro ou REM en périphérie de Montréal. Cette mesure encouragerait davantage les travailleurs à utiliser le transport en commun et contribuerait à réduire la congestion et la circulation automobile au centre-ville.

Installer des bornes d'information à la clientèle indiquant le numéro de bus s'arrêtant à l'arrêt avec le nombre de minutes d'attentes synchronisées avec Chrono.

Plus d'abribus aideraient aussi beaucoup à la fréquentation des autobus puisque la plupart viennent à des intervalles de 30 minutes : ce n'est pas si grave s'il fait beau et chaud, mais le temps devient long longtemps quand il pleut ou il y a un vent polaire.

Que l'on prenne en compte les déplacements intérieurs dans l'agglomération et des solutions innovantes tel que la navette fluviale à Boucherville qui pourrait avoir d'autres points sur les rives.

Trouver une façon de favoriser l'autopartage même si le territoire est étendu.

Inviter les gens à se projeter dans l'avenir en leur proposant de grands gestes en matière de transport en commun (ex: prolongement de la ligne jaune jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert, un projet sur Taschereau qui va au-delà des autobus, une tarification unique pour toute la CMM, etc.).

Agrandir la zone flex de Communauto à la grandeur de la ville de Longueuil.

S'assurer de garder en fonction les stations Bixi l'hiver.

Réglementer les grandes surfaces commerciales en périphérie pour permettre un meilleur développement des cœurs de quartier.

S'assurer des accès conviviaux à la station de métro (dalle-parc au-dessus de la 132 pour le développement de la pointe, viaduc sur Saint-Charles Ouest, passage sous les accès au pont Jacques-Cartier, etc.).

Faciliter l'entrepose sécuritaire de nos vélos au métro Longueuil et y faciliter l'accès à vélo via les pistes cyclables déjà existantes

Évitez de mettre en compétition les différents usagers de la route.

Non

Plus de pistes cyclables et entretien de celles-ci

Entretenir les pistes cyclables l'hiver comme l'été. Réparer les nids de poule dans les pistes cyclables.

Lors de nouveaux développement. Les faire plus denses pour y instaurer plus de commerce de proximité. Ex.: le faubourg Cousineau, pleins de condos, mais pas de commerce utile autre que fast food en majorité. RTL mal desservit. Projet accessible en vélo, mais que la rte verte. Donc surutilisation de la voiture. Le solar à Brossard est une belle réussite. Le panama devrait s'en inspirer. L'aéroport Saint-Hubert devrait s'en inspirer également. De même que le projet derrière les promenades Saint-Bruno. Même chose à la place du complexe Cousineau.

Densifier les habitations dans des quartiers où devront se développer les commerces/services de proximité, bonifier (en superficie) les espaces verts (avec des arbres matures) - pas que dans les quartiers riches, bonifier les superficies des jardins communautaires - pas que dans les quartiers riches, améliorer les routes de transport actif entre ces quartiers densifiés - route estivale et hivernale (marche, vélo, ski de fond, etc.), améliorer le transport collectif entre les quartiers densifiés et les centres d'intérêt, taxer les propriétaires de véhicule personnel car leurs véhicules utilisent une grande part des rues/routes et les endommagent davantage que le passage des piétons ou le passage des cyclistes. Cette mesure aurait pour effet direct d'encourager le transport actif et le transport en commun.

Pas en ce moment

<p>Interconnexions : Relier les pistes cyclables existantes entre-elles!</p> <p>Ajouter des supports à vélos près de tous les commerces et lieux de services. (Idéalement, pouvoir sécuriser son vélo à moins de 300 m d'une entrée d'un lieu public ou commercial.)</p> <p>Ce serait chouette si une piste cyclable traversait le stationnement du cégep Édouard-Montpetit, du passage piétonnier (rue Lavallée) à la sortie automobile (rue de Normandie). Cela relirait deux pistes cyclables et augmenterait la sécurité des cyclistes et piétons dans le stationnement.</p> <p>Déminéraliser : Il est plus agréable d'être entouré de végétation lorsque l'on se déplace de façon active. Bonus en plus si la route n'est pas asphaltée. Mon trajet le plus agréable est celui qui passe par le parc linéaire Desaulniers.</p>
<p>Réduire la place de la voiture en ville (supprimer des stationnements, retrait de voie de circulation pour en faire des pistes cyclable et/ou dédié autobus.</p> <p>Augmenter les mesures d'apaisement de circulation (dos d'âne, pot à fleurs, saillies de trottoir, etc...)</p>
<p>Enlever les "beg buttons" et intégrer les cycles piétons par défaut.</p>
<p>Oui, mais je vais présenter un mémoire détaillant mes suggestions.</p>
<p>Oui. Ajouter des toilettes publiques dans différents endroits. C'est bien de se déplacer en transport en commun, à vélo, à pied, etc. Cependant à mon âge, je dois prévoir l'utilisation plus fréquente de salles de toilette.</p>
<p>Améliorer l'accessibilité des lieux publics pour les personnages à mobilité réduite dans le but de leur donner plus d'autonomie. Rendre les lieux plus faciles d'accès pour plus de liberté pour les personnages handicapés.</p>
<p>Ne pas limiter Longueuil à la rue Saint-Charles. ne pas créer de quartiers ghettos: par exemple, éviter d'installer des centres pour itinérants dans des quartiers déjà défavorisés surveiller plus attentivement certains abris d'autobus en soirée (par exemple au coin de curé poirier et chemin Chambly) mettre davantage de plantes, arbres et fleurs, fresques: instaurer la beauté créer des plans adaptés pour les pistes cyclables, les chemins piétonniers augmenter le transport de type Communauto et Bixi offrir des forfaits mensuels moins chers pour aller à Montréal</p>
<p>Non</p>
<p>La Ville devrait montrer l'exemple en exigeant de ses élus et fonctionnaires, payés à même les taxes des contribuables à qui elle veut imposer la mobilité durable, qu'ils prennent obligatoirement les transports en commun, le vélo, ou l'autopartage pour se rendre à toutes les réunions du conseil de ville et à leur travail pour la ville en général.</p>

1) Accès en autobus ou via une navette en autobus "ski-bus" au parc du Mont Saint-Bruno et à la Réserve Gault du Mont Saint-Hilaire (ski de fond, randonnée pédestre, raquette). À l'hiver 2025, il n'y avait pas de navette ski-bus.

2) Aménagement sécuritaire et entretien des pistes cyclables. Par exemple, celle sur la rue Nobert est dangereuse (plusieurs intersections avec autos, abribus, saillies de trottoir avec trous. J'ai fait un signalement à l'été dernier.

Félicitations pour votre implication et vos travaux,

Ne vous laissez pas influencer par les chialeux, le lion va toujours crier devant une piste cyclable. Les gens ont peur du changement, mais tout le monde est gagnant à faire avancer la mobilité durable.

Non, toutes vos propositions sont très pertinentes!

co-voiturage est une bonne solution notamment pour les étudiants qui étudient ici ou à Montréal. Car il y a un souci de parking, de frais à déboursier pour le parking. Mais aussi parce que les transports ne sont pas efficaces pour ceux qui vivent vers la Rive-Sud. (prends trop de temps)

Vélo partage avec siège enfant et porte-bagage, ce serait très bon. Plus accès plus facile aux bus avec les vélos-partages.

1) Partager et encourager davantage les valeurs humaines que les valeurs chiffrées. Ce n'est pas en catégorisant les citoyens en termes de statistiques ou de priorités, que vous faites le "vivre ensemble" !!!

2) Si vous voulez vraiment connaître une ville, vous devez vous déplacer comme si vous seriez l'un de ces citoyens les plus démunis. Ainsi, vous sauriez comment "relever" la base de votre ville. Non pas en termes de portefeuille, mais en termes de temps qu'il faut pour la parcourir, +ouvert = +humble. Êtes-vous à l'image de votre population? Ou êtes-vous en "avatar"?

Y aller avec des aménagements temporaires, mais rapides et faciles à mettre en place. Il sera temps, plus tard, de couler dans le béton ceux qui auront bien été planifiés ou ajustés ceux qui en auront besoin.

Par exemple, retrancher tout de suite des voies de circulation sur l'avenue Victoria et y installer des pistes cyclables à l'aide de bollards. Au moment de sa réfection prévu dans quelques années, on saura alors comment procéder quand à la création de murets de béton, par exemple.

La question de l'hiver est à toutes les lèvres lorsqu'on parle de transport actif. Je fais personnellement du vélo l'hiver et plusieurs chemins ne sont pas déneigés, surtout les chemins vers d'autres villes ou même les pistes cyclables sur la rue Marquette ou Pl. Charles Le Moine qui sont pourtant des rues tout près du métro Longueuil. Comme nous le démontre le Danemark, le service incite l'usage, pas la météo.

Des îlots en béton lors de larges traversées piétonnes, similaire à ce qui se trouve sur le chemin Chambly au niveau du parc linéaire.

Des pistes cyclables le long du chemin Chambly pour faciliter l'accès à la pléthore de commerces qui s'y trouvent.

Réduction des places de stationnement pour voiture pour inciter le transport actif ainsi que des stationnements pour vélos à certaines intersections pour favoriser la visibilité des automobilistes.

Lors de nouveaux développements, prévoir le stationnement à l'arrière des bâtiments plutôt que devant, comme l'a fait Boucherville autour du lac artificiel.

Merci à tous pour votre beau travail!