

Recommandations des équipes de santé publique des CISSS de la Montérégie-Centre et CISSS de la Montérégie-Est

Dans le cadre de la démarche participative
sur la mobilité durable et sécuritaire
Office de participation publique de Longueuil

Février 2026

Introduction

La Ville de Longueuil souhaite savoir comment elle peut préparer la population à la transition vers la mobilité durable et sécuritaire. Les équipes locales de santé publique des CISSS de la Montérégie-Centre et CISSS de la Montérégie-Est, n'ayant pas été en mesure de prendre part aux panels délibératifs de l'Office de participation publique de Longueuil, souhaitent soutenir la réflexion entamée par la Ville de Longueuil.

Les choix de transport et l'organisation des déplacements ont des effets importants sur la sécurité routière, le niveau de bruit, la qualité de l'air, la présence d'îlots de chaleur urbains, les liens sociaux, les conditions socioéconomiques des populations¹ ainsi que sur leur niveau d'activité physique. À ce titre, la mobilité durable occupe une place centrale pour la santé de la population, puisqu'elle influence les déterminants de la santé cités précédemment. Ainsi, la manière dont une ville aménage ses infrastructures et son environnement bâti a un impact direct sur la qualité de vie et le bien-être de ses citoyennes et citoyens. Les options de déplacement peuvent ainsi soit soutenir la santé, le bien-être et la participation sociale, soit, au contraire, les limiter.

Parmi les options de mobilité, le transport actif, notamment la marche et le vélo, représente l'un des moyens les plus simples, accessibles et efficaces pour intégrer l'activité physique au quotidien. Ses bénéfices sont bien documentés : amélioration de la condition physique, réduction de l'obésité et des maladies chroniques, diminution des émissions de gaz à effet de serre, etc. Miser sur le transport actif, c'est reconnaître qu'il est, comme le recommandent à la fois les experts et l'avis citoyen, un levier essentiel pour améliorer la qualité de vie de la population, particulièrement dans un contexte où la sédentarité est en hausse.

Cependant, la capacité de se déplacer n'est pas la même pour toute la population. Certaines personnes sont plus vulnérables face aux obstacles liés à la mobilité. Leurs difficultés d'accès aux différents modes de transport peuvent limiter l'accès aux services essentiels, réduire les possibilités de participation sociale qui permettent une vie pleine et entière et avoir des répercussions importantes sur la qualité de vie. C'est pourquoi la mobilité durable doit être pensée non seulement comme un projet environnemental, mais aussi comme un enjeu d'équité et d'inclusion, afin que toutes et tous puissent se déplacer de manière sécuritaire, accessible et autonome.

Dans ce contexte, la mobilité durable s'impose comme une approche à la fois essentielle à la santé et déterminante dans la lutte contre les changements climatiques. En favorisant

¹ Villeneuve D. (2025) Équité en santé, inégalité sociales de santé et modes de déplacement, présentation effectuée aux 28^e Journées annuelles de Santé publique, présentation disponible : [dominic-villeneuve-equite-sante.pdf](#)

des modes de transport actifs, collectifs et plus respectueux de l'environnement, elle contribue à bâtir des milieux de vie plus sains, plus inclusifs et plus résilients.

Le présent document explore plusieurs dimensions incontournables pour soutenir la transition vers la mobilité durable. Il met d'abord en lumière l'importance d'assurer l'équité dans les déplacements, notamment pour les groupes les plus vulnérables. Il aborde ensuite les besoins spécifiques de certains segments de la population, dont les personnes âgées et les femmes. Il souligne également la nécessité de concevoir des milieux de vie complets, où l'aménagement du dernier kilomètre joue un rôle essentiel pour assurer l'accessibilité et l'inclusion sociale. Par ailleurs, il insiste sur l'importance de la mobilisation des partenaires du milieu et de la population afin d'arrimer les actions aux réalités du terrain. Enfin, il examine l'influence croissante des changements climatiques sur la mobilité et les adaptations nécessaires pour y faire face.

1. Pourquoi l'équité en transport est essentielle

L'équité en transport constitue un principe fondamental pour assurer que toutes et tous puissent se déplacer de manière sécuritaire, efficace et accessible, quel que soit leur âge, leurs capacités, leurs ressources ou leur milieu de vie. Certaines catégories de population, notamment les personnes âgées, les enfants, celles à mobilité réduite, les ménages à faible revenu ou les personnes sans voiture, dépendent davantage de la marche, du transport collectif, de trajets courts et d'environnements sécuritaires pour répondre à leurs besoins quotidiens. Dans cette perspective, considérer leurs besoins dans tout projet d'aménagement ou de réaménagement n'est pas facultatif : c'est une condition incontournable pour garantir une mobilité véritablement équitable.

Les obstacles qui nuisent à la mobilité peuvent prendre différentes formes. Certains sont financiers, comme les coûts d'achat et d'entretien d'une voiture ou les tarifs du transport collectif. D'autres sont physiques, liés à l'environnement bâti : l'absence ou le mauvais état des trottoirs, le manque de rampes d'accès, les intersections difficilement franchissables, les pistes cyclables non sécurisées. À cela s'ajoutent des barrières personnelles, telles qu'une limitation fonctionnelle, une diminution des capacités physiques ou cognitives, ou la présence de maladies chroniques. Peu importe leur nature, ces obstacles réduisent la capacité des personnes les plus vulnérables à se déplacer de manière autonome et sécuritaire, ce qui limite leur pleine participation à la vie citoyenne.

Dans cette optique, les secteurs défavorisés doivent figurer parmi les premiers milieux d'intervention. Ces quartiers présentent souvent des environnements routiers où le volume et la vitesse des véhicules sont élevés, ce qui augmente les risques de collisions. Les personnes qui y résident possèdent moins souvent d'une voiture et dépendent davantage de la marche ou du transport collectif pour accéder aux services essentiels. Il est donc crucial d'éviter que des aménagements centrés sur l'automobile viennent accentuer les

Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire

obstacles existants. Au contraire, il faut y déployer en priorité des infrastructures accessibles, sécuritaires et inclusives.

La dépendance à l'automobile peut également contribuer à l'appauvrissement. Les données montrent que les ménages les plus pauvres consacrent une plus grande part de leur budget au transport : 15,6 % pour les 20 % les moins nantis, contre 9,8 % pour les 20 % les plus riches². Cette charge financière supplémentaire limite leur capacité à répondre à d'autres besoins essentiels, comme l'alimentation, le logement ou les soins. Réduire la dépendance à l'automobile devient donc un levier important pour diminuer les inégalités économiques.

Par ailleurs, les environnements centrés sur l'usage de la voiture (ex. : voies rapides, artères larges, quartiers peu denses) tendent à amplifier les obstacles vécus par les populations vulnérables. Dans plusieurs secteurs défavorisés, l'accès aux services (ex. : emplois, soins de santé, commerces, espaces verts) est déjà limité. Ces inégalités territoriales augmentent les besoins de mobilité tout en rendant les déplacements plus coûteux et plus contraignants. Les travaux universitaires, notamment ceux réalisés à l'Université McGill, soulignent également que des infrastructures de transport insuffisantes accentuent les inégalités socioéconomiques³. En limitant l'accès à l'emploi et en réduisant les opportunités économiques, elles contribuent à maintenir certaines populations dans une situation de vulnérabilité persistante. Une planification du transport qui ne tient pas compte de ces enjeux risque donc de renforcer les inégalités plutôt que de les atténuer.

Assurer l'équité en transport, c'est garantir que chaque personne, peu importe son statut social, économique ou fonctionnel, puisse se déplacer librement, en sécurité et sans obstacles. Il s'agit d'un préalable indispensable pour bâtir une ville inclusive, durable et en santé.

- Prioriser les interventions dans les secteurs défavorisés afin d'améliorer l'accès à des infrastructures sécuritaires et des services encourageant la mobilité durable.
- Appliquer une analyse d'équité lors de la conception et de la révision des projets d'aménagement afin d'éviter que les interventions renforcent les inégalités existantes.
- S'assurer que chaque intervention municipale contribue à créer des environnements inclusifs, où tous peuvent se déplacer facilement, en sécurité et à coût raisonnable, afin de soutenir la santé et l'équité.

² Geoffroy Boucher (2025), En panne de mobilité : les inégalités en matière de transport au Québec, Montréal, Observatoire québécois des inégalités, document accessible : <https://observatoiredesinegalites.com/en-panne-de-mobilite>

³ Robbin Deboosere et Ahmed El-Geneidy (2018). Evaluating equity and accessibility to jobs by public transport across Canada, Journal of transport Geography, 73, pp. 54-63, article disponible : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692318303442>

2. Les enjeux de mobilité liés au genre et au vieillissement de la population

La mobilité n'est pas vécue de la même manière par tous les citoyennes et citoyens. L'âge, le genre et les responsabilités sociales influencent fortement les habitudes de déplacement, les contraintes rencontrées et le sentiment de sécurité. Comprendre ces différences est essentiel pour développer des aménagements qui répondent réellement aux besoins de l'ensemble de la population.

1.1 Le vieillissement de la population et ses impacts sur la mobilité

La Ville de Longueuil connaît un important vieillissement démographique. En 2024, 19,3 % de la population, soit 51 755 personnes, est âgée de 65 ans et plus⁴. Avec l'avancée en âge, la probabilité de développer des limitations fonctionnelles augmente. Les capacités physiques, sensorielles et cognitives diminuent progressivement, ce qui influence la façon dont les personnes âgées se déplacent au quotidien. Ces changements rendent certains environnements plus difficiles à utiliser et peuvent accroître les risques d'incidents, notamment les chutes et les collisions, qui touchent davantage les personnes âgées. Ce contexte peut créer un sentiment d'insécurité, particulièrement lors des déplacements à pied ou dans des environnements peu adaptés.

Favoriser l'autonomie des personnes âgées est donc une priorité. Pour y parvenir, il est essentiel de proposer des aménagements sécuritaires en toute saison et adaptés à leurs besoins. Elles marchent généralement plus lentement, nécessitent davantage de pauses et utilisent fréquemment les bancs, les rampes et les zones de repos⁵. Par conséquent, des aménagements comme l'ajout de bancs à intervalles réguliers, des zones ombragées, des abris contre la pluie, des trottoirs larges et dégagés, des surfaces antidérapantes et des temps de traverse prolongés ou activés manuellement deviennent indispensables sur les parcours les plus utilisés par cette clientèle.

1.2 Les enjeux de mobilité propres aux femmes

Les femmes rencontrent également des défis particuliers en matière de mobilité. Leurs habitudes de déplacement diffèrent de celles des hommes, en partie en raison des rôles sociaux qu'elles assument plus fréquemment. Cette réalité se reflète dans un taux

⁴ Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population des municipalités selon l'âge et le genre, 1er juillet 2001 à 2024. Mise à jour le 16 janvier 2025.

⁵ Maltais M. (2024). Les facteurs environnementaux facilitant ou contraignant la marche utilitaire des personnes âgées. État des connaissances. Document disponible : <http://www.inspq.qc.ca>

d'immobilité plus élevé chez les femmes : elles effectuent davantage de déplacements à proximité de leur domicile et consacrent une part importante de leurs trajets aux besoins d'autrui, notamment pour accompagner les enfants à l'école ou effectuer des tâches domestiques⁶.

La parentalité a un impact particulièrement important sur la mobilité des femmes. Les données montrent que les mères parcourent en moyenne 21 % moins de distance que les hommes, et les mères monoparentales, 29 % moins de distance que les pères⁷. Ces différences illustrent comment les responsabilités familiales influencent directement les possibilités de déplacement et renforcent la nécessité d'offrir des environnements accessibles, sécuritaires et pratiques pour les déplacements courts et fréquents. Certaines recherches menées dans la région montréalaise mettent également en évidence des différences importantes dans les modes de transport utilisés par les femmes et les hommes, notamment en ce qui concerne les déplacements spatiaux et la répartition des trajets. Ces constats rappellent l'importance d'intégrer une perspective de genre dans la planification urbaine afin de mieux répondre aux besoins réels des femmes et de réduire les obstacles qu'elles rencontrent. Des initiatives comme le programme Toutes à vélo⁸ favorisent notamment l'équité des genres.

Recommandations pour offrir une mobilité inclusive et respectueuse des besoins de toute la population:

1. Concevoir des milieux de vie adaptés à toutes et tous ⁶

- Planifier des feux de signalisation offrant une protection complète aux piétons durant tout le cycle, ou à tout le moins pendant la première phase du cycle, et allonger les temps de traversée;
- Réduire les rayons de virage des véhicules;
- Créer des refuges pour permettre une traversée en deux temps;
- Assurer la continuité des liens piétonniers et cyclables;
- Ajouter des bancs, des aires de repos et des abris à intervalles réguliers;
- Intégrer des arbres et du mobilier urbain, des fontaines d'eau, des supports à vélo, des blocs sanitaires et des lampadaires pour favoriser le confort des déplacements.

⁶ Bebronne M. (2025). Webinaire « Mobilité pour tous.tes : Le vélo comme outil d'inclusion sociale. CRE Montréal. Webinaire présenté le 27 mai 2025. Accessible : <https://www.youtube.com/watch?v=cv3TLp3QM3c>

⁷ Guerrero Balarezo M.L., et al. (2024). Going the distance: Gender differences in travel in Montréal, Canada, Journal of Transport Geography, no 118. Article disponible : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692324001443>

⁸ Consulté en février 2026 sur : <https://www.velo.qc.ca/programmes-et-campagnes/toutes-a-velo/>

2. Intégrer l'évaluation d'impact sur les populations vulnérables⁶

- Chaque projet d'aménagement devrait analyser : la sécurité réelle et perçue, l'accès aux services essentiels, le niveau d'autonomie, l'accessibilité universelle.
- Intégrer systématiquement une analyse différenciée selon les sexes et les genres (ADS+) dans tous les projets de mobilité.
- Soutenir des programmes ciblés visant à réduire les obstacles liés au genre.

3. Concevoir des aménagements conviviaux, sécuritaires et universellement accessibles

- Aménager les rues de façon à favoriser l'utilisation, la convivialité et la sécurité de déplacements actifs et collectifs ainsi que l'accessibilité universelle;
- Favoriser l'accessibilité universelle non seulement en termes d'accessibilité physique aux installations et aux équipements, mais également pour réduire les limitations visuelles, auditives, intellectuelles ou cognitives. La Ville de Longueuil peut bénéficier de l'expertise en accessibilité universelle du Service de soutien aux partenaires et à la communauté (SSAPAC)⁹ en ce sens;
- Construire des trottoirs sécuritaires et de largeur suffisante, aménager des abaissements de trottoirs à toutes les intersections et tous les passages piétonniers et munir les bateaux pavés de tuiles podotactiles;
- Interdire les virages à droite sur feux rouges aux intersections dotées d'un feu de signalisation pour piétons, d'un corridor scolaire ou d'une voie cyclable, ou situées à proximité d'une école, d'un parc, d'une garderie, d'un hôpital, d'une résidence pour personnes âgées;
- Installer des supports à vélo en quantité suffisante et à proximité des entrées des lieux les plus fréquentés, tels que les commerces, écoles et pôles d'emplois.

4. Assurer une accessibilité universelle au transport collectif¹⁰

- Offrir des services de proximité et ajouter des arrêts rapprochés;
- Utiliser des autobus à planchers bas et favoriser l'utilisation des dispositifs d'abaissement des planchers;
- Fournir des informations accessibles visuellement et auditivement;
- Améliorer les aires d'attente du transport collectif (ex. : abribus, mobilier installé à l'extérieur du corridor de circulation).

5. Apaiser la circulation dans les milieux de vie

- Maintenir l'implantation des vitesses abaissées à 30 km/h dans les rues locales. Aménager les rues de façon cohérente avec la vitesse affichée en mettant en place des mesures d'apaisement de la circulation (ex. : dos d'âne allongés) ;
- Rétrécir les chaussées afin de permettre l'ajout d'infrastructures de transport actif.

⁹ Service de soutien aux partenaires et à la communauté (SSAPAC), CISSS de la Montérégie-Centre. Consulté en février 2026 sur : <https://extranet.santemonteregie.qc.ca/service-de-soutien-aux-partenaires-et-a-la-communauté-ssapac/>

¹⁰ Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2022. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

3. L'importance de créer des milieux complets

La création de milieux de vie complets, ou l'approche de la *ville à 15 minutes*, constitue une stratégie essentielle pour répondre aux besoins de mobilité des populations les plus vulnérables et pour favoriser une véritable équité dans les déplacements. Un milieu de vie complet est un environnement où les principaux services et activités courantes, comme l'épicerie, les soins, les loisirs, les écoles ou les espaces verts, sont accessibles à pied, à vélo ou par un court trajet en transport collectif. Pour les personnes qui disposent de moins de ressources ou qui ne peuvent conduire, cette proximité représente un facteur déterminant pour maintenir leur autonomie et leur qualité de vie.

En réduisant le besoin d'utiliser une automobile pour les déplacements quotidiens, les milieux complets contribuent à diminuer les coûts de transport, ce qui est particulièrement bénéfique pour les ménages à faible revenu. Une moindre dépendance à la voiture permet également d'augmenter l'autonomie des populations vulnérables, notamment les jeunes, les personnes âgées ou celles qui ne peuvent pas conduire en raison de limitations physiques, cognitives ou financières. Ces milieux soutiennent aussi le développement d'habitudes de déplacement plus saines, comme la marche et le vélo, puisqu'ils rendent les trajets actifs plus courts, plus directs et plus agréables.

Les milieux de vie complets jouent également un rôle essentiel sur le plan social. En favorisant la proximité, l'accès à des lieux publics variés et la présence d'espaces de rencontre, ils encouragent les interactions entre les citoyennes et citoyens, renforcent le sentiment d'appartenance et contribuent à réduire l'isolement social. Ces effets sont particulièrement importants pour les personnes âgées, qui bénéficient d'un environnement où les déplacements sont plus simples et où les occasions de socialisation sont nombreuses. Il en va de même pour les nouveaux arrivants, pour qui l'intégration passe souvent par la fréquentation quotidienne de commerces, de parcs et de services de leur quartier.

- Intégrer l'approche des milieux de vie complets dans la planification municipale.
- Planifier des quartiers denses, compacts, mixtes et bien connectés pour soutenir l'augmentation de la part modale des modes de déplacement durables.
- Aménager les quartiers à échelle humaine pour stimuler les déplacements actifs et limiter l'utilisation de l'automobile.
- Favoriser une mixité de fonctions dans chaque quartier afin d'offrir une diversité de services et d'activités à proximité.
- Planifier une meilleure connexité des réseaux piétonniers et cyclables de façon à augmenter la convivialité et l'attrait des modes de déplacements actifs.

4. Travailler avec les partenaires, les citoyennes et citoyens pour soutenir la transition vers la mobilité durable et sécuritaire

La transition vers une mobilité durable ne peut réussir sans l'implication active de la population et des partenaires du milieu. Les changements dans les habitudes de déplacement exigent non seulement des infrastructures adaptées, mais également un travail collectif visant à créer un environnement favorable, où les comportements durables deviennent naturels, valorisés et facilités. Pour y parvenir, il est essentiel d'agir simultanément sur les attitudes, les pratiques institutionnelles, les infrastructures et les conditions locales.

4.1 Faciliter l'accès aux modes de transport alternatifs

Pour que les citoyennes et citoyens adoptent les modes de transport durables, ceux-ci doivent d'abord être simples, sécuritaires et attrayants. Il est donc essentiel de rendre les infrastructures piétonnes, cyclables et d'attente plus sécuritaires et accueillantes. Cela inclut l'amélioration des trottoirs, des pistes cyclables, des zones d'attente pour les autobus et des aires de repos. Réduire les stationnements excédentaires et prioriser le covoiturage, la mobilité active et le transport collectif permet aussi de rééquilibrer l'environnement urbain en faveur de modes plus durables. De plus, il est essentiel de faciliter les interconnexions entre les différents modes de transport pour rendre les déplacements du "dernier kilomètre" plus fluides, notamment autour des lieux qui génèrent beaucoup de déplacements : écoles, hôpitaux, résidences pour personnes âgées, commerces et services.

Les habitudes de déplacement ne peuvent véritablement changer lorsque l'environnement lui-même se transforme. Un milieu toujours centré sur l'automobile limitera inévitablement l'adoption de modes de transport alternatifs. C'est pourquoi les aménagements doivent rendre la marche, le vélo et le transport collectif non seulement possibles, mais aussi agréables et pratiques.

- Renforcer la diversification des modes de transport alternatifs afin de répondre aux besoins variés. Rendre accessible des stations de vélos partage, favoriser l'autopartage, le covoiturage, etc.
- Bonifier l'offre de transport collectif et garantir une offre fiable, fréquente et adaptée aux besoins.
- Favoriser l'accessibilité financière au transport collectif.
- Travailler avec le RTL pour faire adopter des pratiques de conduite prônant une accélération et un freinage plus doux ainsi qu'une vitesse de déplacement réduite.
- Offrir des programmes d'accompagnement à l'apprentissage du transport collectif.

4.2 Valoriser les comportements durables grâce à une approche collective

Encourager la mobilité durable passe d'abord par la création de normes sociales positives autour des modes de déplacement actifs et collectifs. Ces options doivent être perçues comme modernes, efficaces, sécuritaires, pratiques, logiques, valorisantes et facile à utiliser. Pour y parvenir, il est essentiel d'impliquer les citoyennes et citoyens dans la réflexion, puisqu'ils sont les mieux placés pour décrire leur milieu, leurs besoins et les obstacles qu'ils rencontrent au quotidien.

Plusieurs stratégies promotionnelles peuvent soutenir l'adoption de comportements durables. Par exemple, des événements publics, comme le *mois du vélo*, contribuent à renforcer l'intérêt pour le transport actif. Offrir des incitatifs comme des remboursements des titres de transport collectif, une tarification sociale, le prêt de casques ou de vélos, l'ajout de stationnements sécurisés pour les vélos, permettent de lever certains freins économiques ou logistiques. Ensemble, ces mesures participent à faire évoluer graduellement un changement de culture en matière de mobilité.

Toutefois, agir uniquement sur les comportements individuels ne suffit pas. Les campagnes promotionnelles doivent être accompagnées d'améliorations concrètes dans l'environnement bâti. Par exemple, l'ajout d'indicateurs de temps de marche, l'affichage en temps réel des départs d'autobus ou la signalisation indiquant le temps requis pour se rendre au terminus peuvent rendre les déplacements plus prévisibles et attrayants. Avoir un transport collectif fiable, une offre en adéquation avec les besoins et l'information juste jouent ainsi un rôle central pour aider la population à comprendre et à utiliser pleinement les options de mobilité durable.

- Prévoir des actions de communications cohérentes, positives et continues, accompagnées de changement à l'environnement.
- Adapter des outils et moyens de communication pour rejoindre plus efficacement l'ensemble des publics cibles. Communiquer en utilisant plus d'un support à la fois pour éviter la fracture numérique. Utiliser un langage simple, des symboles, des infographies.
- Mettre à contribution des personnes représentant le public ciblé pour tester les outils de communication.

4.3 Mettre en place des normes institutionnelles favorables à la mobilité durable

La transition vers des modes de transport plus durables nécessite également une mobilisation des partenaires. Il est crucial de travailler avec les milieux institutionnels et communautaires pour instaurer des pratiques cohérentes. Cela peut passer par la révision

de la gestion des stationnements, l'intégration d'exigences liées à la mobilité durable dans les appels d'offres, la planification immobilière ou encore les déplacements professionnels des employés.

Ces changements permettent de créer de nouvelles normes institutionnelles qui renforcent les comportements souhaités. Lorsqu'un environnement impose de nouvelles règles claires, par exemple, une réduction du nombre de stationnements disponibles ou des exigences pour les déplacements professionnels, les habitudes de déplacement évoluent naturellement. L'objectif est donc de créer un cadre collectif où la mobilité durable devient la norme plutôt qu'une exception.

- Collaborer étroitement avec les organismes communautaires et les partenaires institutionnels pour favoriser la concertation ainsi que l'adoption de politiques et de pratiques institutionnelles favorisant les déplacements actifs et collectifs.

4.4 Impliquer directement les populations vulnérables

La réussite d'un projet de mobilité durable repose en grande partie sur l'acceptabilité sociale. Or, les consultations traditionnelles ne rejoignent pas toujours les personnes les plus vulnérables, qui sont pourtant les plus touchées par les enjeux de mobilité. Il est donc indispensable de repenser les approches participatives pour assurer une représentation juste et inclusive. Des méthodes d'engagement adaptées permettent de donner la parole à celles et ceux qui sont souvent sous-représentés :

- Ateliers de consultation mobiles, notamment dans les résidences pour les personnes âgées;
- Marches exploratoires avec des personnes à mobilité réduite;
- Groupes de discussion ciblés avec des jeunes, des personnes nouvellement arrivées, des femmes et des personnes utilisant le transport collectif ou actif.

Ces approches permettent de comprendre les obstacles réels vécus par ces populations et d'élaborer des solutions adaptées. Les meilleurs experts de la mobilité sont, en effet, les personnes qui l'expérimentent au quotidien.

- Diversifier les méthodes de participation pour rejoindre les personnes sous-représentées.
- Reconnaître l'expertise citoyenne et adapter les modalités de participation pour réduire les barrières.

5. L'enjeu des changements climatiques sur la mobilité

Les changements climatiques transforment les conditions de déplacement et obligent les villes à revoir leurs aménagements pour garantir la sécurité, l'accessibilité et le confort de tous les usagers. Pour que la transition vers la mobilité durable et sécuritaire soit bien comprise et acceptée, il est essentiel d'expliquer clairement à la population pourquoi ces changements sont nécessaires, quels bénéfices ils apportent et comment ils améliorent concrètement la vie quotidienne. Mettre de l'avant les co-bénéfices pour la santé et le climat, comme la réduction des îlots de chaleur, l'amélioration de la qualité de l'air ou la diminution des risques de chutes et de collisions, peut aider à susciter l'adhésion.

Miser sur des aménagements résilients constitue un élément clé de cette transition. La Ville de Longueuil doit concevoir des infrastructures capables de résister aux nouvelles réalités climatiques, comme les fortes pluies, les épisodes de verglas et les vagues de chaleur. Les infrastructures doivent être sécuritaires en toute saison et offrir un environnement confortable pour les piétons et les cyclistes.

L'ajout d'aires de fraîcheur, de végétation, d'espaces ombragés et de mobilier urbain contribue à rendre les déplacements actifs plus agréables et, par conséquent, plus attractifs pour l'ensemble de la population. L'entretien régulier des infrastructures, surtout en hiver, est également essentiel. Un déneigement efficace, des surfaces antidérapantes et des trottoirs bien dégagés réduisent significativement les risques de chutes, un enjeu particulièrement important pour toute la population dont les personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles. Lorsque la population sent que les infrastructures sont fiables et sécuritaires toute l'année, elle est plus encline à adopter des modes de déplacement actifs ou collectifs.

- Concevoir des infrastructures résilientes, adaptées aux nouvelles réalités climatiques, et en communiquer les bénéfices.
- Verdir les rues et les espaces publics afin de diminuer la prévalence des îlots de chaleur urbain existants et limiter la formation de nouveaux.
- Planter des arbres aux abords des rues afin d'offrir une couverture d'ombrage favorisant le confort en été. S'assurer que les plantations ne compromettent pas la visibilité des enfants et des personnes en fauteuil roulant.
- Assurer l'entretien régulier des infrastructures pour permettre un usage en toute saison, dont le déneigement et le déglçage en hiver.

5.1 Mobiliser et accompagner la population dans la transition

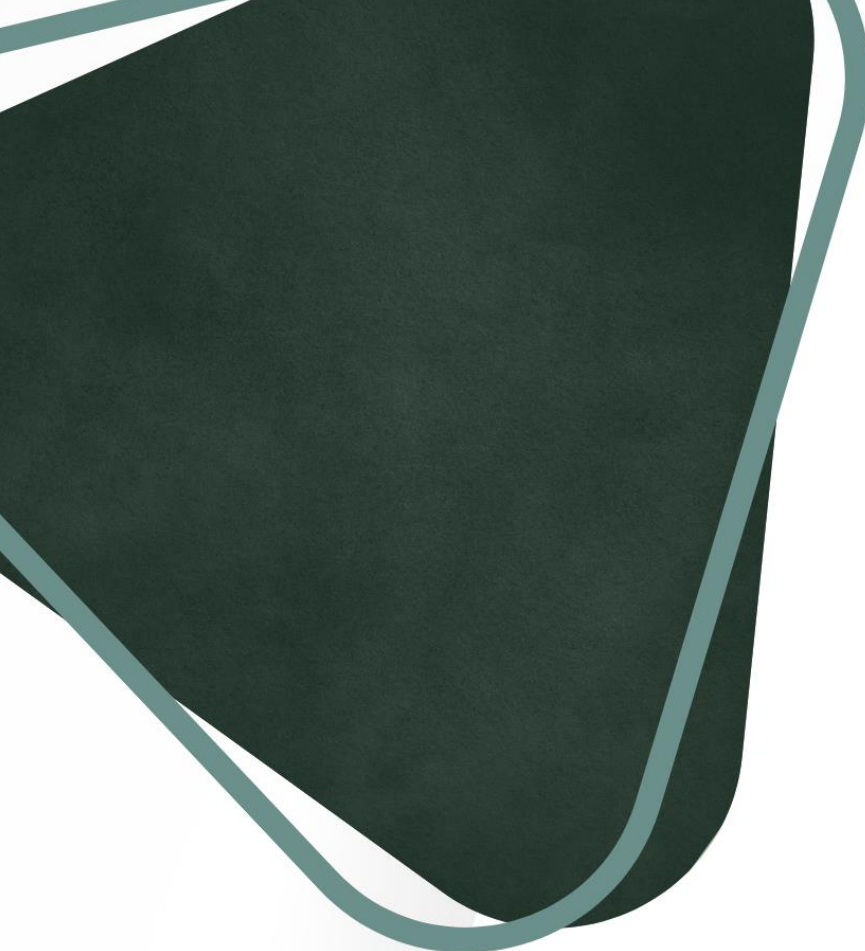
L'adaptation aux changements climatiques et la transition vers une mobilité durable et sécuritaire reposent sur des aménagements résilients, une communication claire des bénéfices, une participation citoyenne significative et un accompagnement continu. Adopter une approche de transition progressive permettra aux citoyennes et citoyens de s'adapter graduellement via des mesures temporaires ou transitoires.

- **La participation citoyenne est essentielle à l'acceptabilité sociale.** Impliquer la population dès les premières étapes favorise une meilleure appropriation des projets. Par exemple, organiser des ateliers de co-design pour la réfection d'une rue permet d'intégrer des solutions issues de l'expérience vécue par les personnes résidant dans le quartier et d'encourager l'adhésion aux changements proposés.
- **Il faut accorder du temps à la population pour s'adapter.** Des mesures temporaires, comme l'urbanisme tactique, le projet *Ma rue pour tous* ou les fermetures estivales, permettent à la population de tester de nouvelles façons de se déplacer avant l'implantation de transformations permanentes. Ces expérimentations aident à réduire les résistances et à ajuster les projets selon les besoins exprimés.
- **Il est nécessaire d'accompagner la population tout au long de la transition.** Cet accompagnement peut prendre la forme de formations sur le partage de la route, d'initiations au transport collectif, d'outils d'information ou d'ateliers éducatifs. En aidant les citoyens à comprendre comment utiliser les nouvelles infrastructures ou services, on facilite leur adoption et on améliore la sécurité de tous.

Conclusion

La transition vers une mobilité durable et sécuritaire représente une occasion unique d'améliorer la santé, la sécurité et la qualité de vie de l'ensemble de la population. Pour y parvenir, il est essentiel de concevoir des milieux inclusifs qui répondent aux besoins des personnes les plus vulnérables, d'adapter les infrastructures aux réalités du vieillissement et aux différences de genre, ainsi que favoriser des environnements de proximité qui réduisent la dépendance à l'automobile et à l'auto solo. Il faut garder en tête qu'aménager pour les plus vulnérables est gagnant pour toute la population. Cette transition repose également sur une participation citoyenne active, un accompagnement adapté et des aménagements résilients.

En combinant des actions concertées, une communication claire et une planification centrée sur l'équité, la Ville de Longueuil peut soutenir durablement l'évolution des habitudes de déplacement et créer un environnement plus sain, plus sécuritaire et plus accessible pour toutes et tous.



Québec 