



Longueuil, 20 février 2026

Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire

Objet : Compte-rendu d'une rencontre entre différents acteurs en mobilité durable

Date : 20 février 2026 de 9 h à 10 h

Lieu : Bureaux de l'Office de participation publique de Longueuil

Organisations présentes : Piéton Québec, Vélo Québec, Conseil régional de l'environnement Montérégie (CRE), MOVIA, Trajectoire Québec

Office de participation publique de Longueuil :

Élise Naud, Conseillère experte à la participation publique

Jeanne Barbeau, Conseillère en communication, mobilisation et logistique

Description

1. Ouverture

Au début de la séance, Élise présente en quoi consiste la démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire. Elle explique que trois groupes formés de 7 à 16 personnes se sont réunis, en novembre et décembre 2025, lors d'une activité de délibération pour produire un avis et répondre à la question : *Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?*

Les acteurs en mobilité durable réunis pour cette discussion donnent ensuite leurs opinions et commentaires sur ces avis qui leur ont été envoyés avant la rencontre. Voici un compte-rendu des réflexions générales qui sont partagées entre ces différents acteurs en mobilité durable.

Il a été mentionné que le contenu des avis se recoupe sur certains points, ce qui est bon signe et encourageant. Les acteurs relèvent qu'il y a tout de même un consensus clair à



travers les trois groupes: il y a une conjoncture favorable en matière de la mobilité durable et une volonté d'amélioration des milieux de vie. Les acteurs sont d'avis qu'une priorisation est nécessaire : qu'est-ce qui peut être changé dans la manière de promouvoir la mobilité durable de façon positive, et ce, le plus réalistement et rapidement possible?

Il a été mentionné par le groupe que l'avis produit par la Ville est un peu différent des deux autres avis, qu'il a plus tendance à parler du processus de planification et d'être un peu moins concret. Par exemple, la participation publique n'est pas explicitée dans les objectifs de la Ville. La vision du processus communicationnel semble plus hiérarchique : on veut sensibiliser les citoyennes et citoyens et leur demander des changements de comportements, sans réellement mentionner la possibilité d'une gouvernance partagée. Les personnes participantes s'entendent pour dire que l'implication de la population est cruciale et que l'expertise citoyenne aurait avantage à être comprise et mieux intégrée par la Ville. Promouvoir des changements de comportement en mobilité peut être polarisant. Les citoyens ont besoin d'être accompagnés pour ce faire.

Il est également soulevé par les personnes présentes que dans l'avis citoyen, on retrouve des propositions concrètes et inclusives pour l'ensemble de la population, telles que la volonté d'ajouter et élargir les trottoirs, par exemple.

Les acteurs sont d'accord pour dire que l'avis des organismes offre un bon compromis entre ce qui est dit par les citoyennes et citoyens et les obstacles auxquels la Ville peut faire face. Il est noté que seul l'avis produit par les organismes parle de mobilisation. L'expertise sur le terrain est essentielle et la collaboration participative aussi.

2. La discussion

Les personnes présentes partagent leur vision et leurs idées. Plusieurs thèmes sont abordés.

Le transport collectif et la connectivité

- La manière dont le réseau d'autobus de Longueuil est organisé autour du terminus de Longueuil complique et rallonge les déplacements inter-Longueuil, car la majorité des lignes passent par celui-ci.
- Pour ne pas compétitionner entre elles, les agences de transport tentent d'éviter la redondance (de circuler plusieurs fois sur les mêmes trajets dans la journée).



Résultat : les autobus ne circulent pas assez fréquemment pour répondre aux besoins réels de la population.

- Il faut de la redondance sur un trajet pour créer et renforcer une habitude. Ça indique aux utilisatrices et utilisateurs et aux personnes qui aimeraient les essayer que les lignes d'autobus sont non seulement connectées entre elles, mais également une option fiable et rapide pour se déplacer du point a au point b.

Vélo

- Former les jeunes à faire du vélo au primaire serait bénéfique pour tout le monde, ça leur donne des outils pour comprendre comment se déplacer dans la ville. Ça permet de développer des habitudes qui perdurent.
- Pour l'instant, le vélo est plus utilisé pour les loisirs.
- Créer des aménagements cyclables autour des écoles primaires, c'est gagnant pour tout le monde.
- Pour que le vélo soit utilisé comme mode de déplacement, il faut que l'école soit à une courte distance du domicile, afin que les parents se sentent en confiance et soient à l'aise de laisser leurs enfants se déplacer seuls.
- Il faut que l'utilisation du vélo soit compétitive, tant au niveau du temps de déplacement que du confort. Si on regarde les Infrastructures en place : est-ce qu'il est possible de se rendre et verrouiller son vélo de manière sécuritaire? D'avoir accès à des casiers pour se changer? La Ville pourrait mettre en place ce type d'incitatifs.

Voiturage en solo

- La dépendance au voiturage en solo est très forte, il faut donc trouver comment concrétiser les propositions mises de l'avant dans les avis produits.
- Dans le discours public actuel (coûts d'entretien et mode de financement), les transports actifs et collectifs sont automatiquement disqualifiés dans l'imaginaire collectif, ce qui confère un avantage à l'utilisation de la voiture.
- Il faut mettre certaines barrières voiturage en solo, pour réussir à faire la transition.



Communication, implication de la population et consultation

- Souvent, les citoyennes et citoyens ne sont pas au courant des services offerts.
- La méconnaissance du territoire est un obstacle à l'utilisation des modes de transport actifs.
- Pour la Ville : comment communique-t-elle avec les citoyennes et les citoyens pour favoriser l'adhésion aux projets?
- Une meilleure communication serait nécessaire entre le moment où la consultation se déroule et le moment où le projet est livré, souvent des années plus tard. Il peut y avoir une déconnexion entre les besoins exprimés au départ et la réalité quelques années plus tard.
- Qui est-ce qu'on consulte? Pas facile d'aller chercher les gens qui doivent être réellement consultés. Les gens ne croient pas nécessairement en leur expertise citoyenne. Qui dépend des aménagements sécuritaires? Qui n'a pas accès à tous les privilèges? Ce sont ces personnes qu'il faut chercher à consulter.
- Consultation ne veut pas dire consensus : il faut que la Ville soit outillée pour résister à la vague de réactions au moment de la livraison des projets. Certaines personnes réagissent uniquement à des projets concrets lorsqu'ils ont un effet sur leur quotidien, même s'il y a eu un processus de consultation en amont.

Changement de culture

- L'expertise citoyenne doit être comprise par la Ville.
- Les citoyens ont besoin d'être accompagnés : formation, sensibilisation. D'ailleurs, il serait important de clarifier ce qu'on entend par sensibilisation.
- La mobilité est un travail de longue haleine, c'est une somme de comportements individuels. Il est important de prendre le temps de se questionner sur ses propres modes de déplacement.
- Quand on est tout le temps dans le quotidien et que les habitudes sont bien ancrées, il faut un facteur de changement qui provoque une réflexion : quelles sont mes autres alternatives pour me déplacer? Quel est le meilleur mode de déplacement, le plus convivial?
- Il faut essayer de faire la démonstration que la marche c'est sécuritaire, que c'est connecté aux milieux qu'on fréquente : la culture du quartier est importante pour que les citoyennes et citoyens aient envie de se voir, d'être une communauté, d'être ensemble. Cette habitude se crée lorsqu'on a accès à des moyens de se déplacer sécuritaires et fiables.
- Les citoyennes et citoyens devraient pouvoir se déplacer à pied de manière sécuritaire et agréable pour faire leurs courses et fréquenter leurs lieux habituels (bibliothèques, centres sportifs, école de leurs enfants). Pouvoir accéder à des services de proximité à moins de 15 minutes l'un de l'autre renforce positivement l'adoption et l'intégration de la marche pour se déplacer.

Les jeunes

- Dans les avis produits, il n'est pas fait pas mention des jeunes.
- Il faut leur donner envie de se déplacer autrement, c'est ce qui leur permet de développer et garder cette habitude plus tard dans leur vie.
- Ce sont surtout les jeunes qui utilisent les autobus tard le soir et à l'heure de pointe, et lorsque sondés, expriment ne pas se sentir en sécurité parfois quand vient le temps de prendre l'autobus ou d'en sortir tard le soir. Aussi, un autobus bondé peut être propice à l'intimidation.