



Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire

RAPPORT DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE
26 mai 2026

OFFICE DE
PARTICIPATION
PUBLIQUE
DE LONGUEUIL



www.oppl.quebec

Équipe

Analyse et rédaction

Julie Caron-Malenfant / Présidente

Élise Naud / Conseillère experte à la participation publique

Équipe de projet

Jeanne Barbeau / Conseillère en communication – Mobilisation et logistique

Jacques Bénard / Commissaire

Lise Bidere / Enquêtrice terrain

Auxane Celen / Agente

Juliette Husson/ Enquêtrice terrain

Léopold Lehmann / Stagiaire en participation publique

Amélie Locas / Conseillère en communication – Mobilisation et logistique

Vincent van Schendel / Commissaire

Comité de lecture

Pierre Batellier / Commissaire

Jean-François Desgroseilliers / Chef de bureau

À propos de l'Office

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 \(RLRQ, c. C-11.3\)](#).

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

111, rue Saint-Charles Ouest, bureau 552

Longueuil (Québec) J4K 5G4

450 463-7203 / info@oppl.quebec / www.oppl.quebec

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2026

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2064

978-2-9823955-5-8 (imprimé)

978-2-9823955-4-1 (PDF)

Longueuil, le 26 mai 2026

Madame Catherine Fournier
Mairesse de la Ville de Longueuil
Présidente du comité exécutif
Ville de Longueuil
Hôtel de ville de Longueuil
4250, chemin de la Savane
Longueuil (Québec) J3Y 9G4

Objet : Transmission du rapport de la démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire

Madame la Mairesse,

C'est avec enthousiasme que l'Office vous transmet, par la présente, le rapport issu de la démarche de participation publique sur la mobilité durable et sécuritaire. Ce rapport répond au mandat confié à l'Office par le conseil ordinaire de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet de la mobilité durable et sécuritaire (résolution CO-230704-2.10).

D'août 2025 à février 2026, l'Office a enregistré 2 645 participations à l'une ou l'autre des activités proposées à la population de Longueuil, aux membres du personnel de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil ainsi qu'aux organisations et institutions œuvrant sur le territoire de la Ville.

À l'issue de la démarche, on retient surtout que Longueuil avance dans la bonne direction pour relever le défi de la transition vers une mobilité durable et sécuritaire. La Ville peut s'appuyer sur la population et les forces vives en place pour y arriver, puisque les intentions de la Ville n'ont pas fait l'objet d'une remise en question dans le cadre de la démarche menée par l'Office.

Se dégage de l'exercice l'idée qu'il ne faut pas mettre en concurrence les diverses options de mobilité durable entre elles, mais plutôt les multiplier. Plusieurs personnes ont aussi mentionné que le sentiment de sécurité est un facteur important qui influence les habitudes de transport.

L'une des conditions préalables au succès de la transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire identifiées au cours de la démarche, soit le financement du transport collectif, n'est pas du ressort de la Ville. Nous croyons que ce rapport peut servir de levier à la Ville dans ses représentations auprès des ordres de gouvernement concernés pour obtenir des moyens à la hauteur des défis en matière de mobilité durable et sécuritaire.

Le rapport met de l'avant six recommandations, tout en reconnaissant qu'il s'agit là d'un travail de longue haleine, impliquant une diversité de partenaires.

En confiant ce mandat à l'Office, la Ville a démontré sa sensibilité à tenir compte des besoins du milieu et à le faire participer à la transition. En effet, la mise en œuvre de cette transition requerra des approches participatives portant sur des aménagements concrets sur le terrain. À cet égard, l'Office est prêt à être mis à contribution, notamment en vertu de sa fonction conseil auprès des équipes de la Ville inscrite dans la Charte de la Ville de Longueuil.

L'Office rendra public ce rapport le 10 juin 2026. C'est avec plaisir que nous nous rendrons disponibles pour en présenter le contenu aux membres du conseil de la Ville.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse, mes plus cordiales salutations.



Julie Caron-Malenfant
Présidente

Faits saillants



En juillet 2023, le conseil de la Ville de Longueuil a adopté la résolution CO-230704-2.10, par laquelle il a mandaté l'Office de participation publique de Longueuil (l'Office) afin « de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet de la mobilité durable et sécuritaire¹ ». D'abord formulé de manière large, ce mandat a ensuite été précisé en juin 2025, lorsque la Ville a transmis à l'Office un document d'information en explicitant les contours et les attentes :

« [L]a Ville de Longueuil cherche à connaître les habitudes de déplacements de sa population et comprendre de quelles façons elle peut les aider à utiliser davantage les modes de transport collectifs et actifs afin d'accélérer la transition modale [...]»².

Afin de répondre au mandat qui lui a été confié, l'Office a conçu une démarche qui s'est déployée en quatre étapes. Chacune des étapes comprend plusieurs activités, qui ont été conçues pour produire des intrants utiles aux activités subséquentes et permettre à une variété de personnes de prendre part à la démarche selon leurs intérêts et leurs capacités. Les activités ont permis de produire un dossier documentaire sur lequel pourra s'appuyer la Ville dans sa prise de décision concernant la mobilité durable et sécuritaire.

Au total, il y a eu **2 645 participations** à l'une ou l'autre des activités de la démarche entre les mois d'août 2025 et février 2026.

1 Résolution du conseil de la Ville (CO-230704-2.10), doc. 1.1.

2 Document d'information de la Ville de Longueuil, doc. 3.1, p. 4.

Tableau 1 : Objectifs, activités et résultats

Objectifs	Activités de la démarche	Résultats	Constats et enjeux
Recueillir de l'information sur l'état de la situation	Enquête de terrain	Regard citoyen sur la mobilité actuelle et les obstacles à la mobilité durable	Constat 1 : La population est ouverte à effectuer une transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire
	Sondage représentatif		
	Questionnaire volontaire en ligne		
Formuler des propositions, des pistes d'action et des mesures d'accompagnement	Trois panels délibératifs	Trois avis au conseil de la Ville de Longueuil comprenant des valeurs pour guider la prise de décision et des mesures d'accompagnement de la population pour soutenir la transition	Constat 2 : Les facteurs influençant la mobilité identifiés par la Ville trouvent écho dans les besoins et solutions identifiés dans la démarche*
	Questionnaire de rétroaction sur les avis des panels	Commentaires, propositions, solutions et pistes d'action nourris par les trois avis	Enjeu 1 : Accroître l'efficacité des modes de transport durables et leur disponibilité
	Activités de discussion		Enjeu 2 : Renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité
	Appel de contributions écrites		Enjeu 3 : Miser sur davantage de communication et de participation pour réaliser la transition
Compiler et informer	Mise en ligne et actualisation tout au long de la démarche du dossier documentaire, constituant un corpus très riche pour soutenir la participation dans le cadre de la démarche, puis la prise de décision en découlant		

* Les facteurs influençant la mobilité durable identifiés par la Ville de Longueuil sont l'aménagement du territoire, la densité, la mixité des usages d'un quartier, le réseau cyclable et le stationnement pour vélos, le design urbain pour maximiser la sécurité et le partage de la route, le transport collectif, l'information, la sensibilisation et la consultation ainsi que les facteurs psychosociaux.

Le regard citoyen sur la mobilité actuelle

L'enquête de terrain, les résultats du sondage représentatif et les résultats du questionnaire en ligne volontaire ont notamment permis de rassembler de l'information en vue de répondre aux questions posées dans le document d'information sur les perceptions de la mobilité à Longueuil, les habitudes de déplacement et les obstacles à l'utilisation des modes de transport durables.

La population est généralement satisfaite quant à ses déplacements et aux aménagements qui les soutiennent. La comparaison des résultats du sondage avec ceux recueillis auprès des personnes ayant répondu aux mêmes questions volontairement sur le site Web de l'Office montre des différences significatives, notamment sur les perceptions et les habitudes de déplacement. Cet échantillon composé de personnes qui ont répondu au questionnaire de leur propre gré renseigne sur un public qu'on peut imaginer davantage sensibilisé et intéressé par les enjeux de mobilité durable et sécuritaire.

La voiture est, de loin, le moyen de transport le plus utilisé dans la vie quotidienne des Longueuilloises et Longueuillois. Elle est suivie du transport collectif, de la marche et du vélo. Si on considère le deuxième moyen de transport utilisé, ce sont la marche et le transport collectif qui dominent, suivis de la voiture et du vélo.³

La distance, le manque de capacités physiques et le sentiment d'insécurité sont les principaux obstacles identifiés à la marche et au vélo. Pour ce qui est des transports collectifs, les principaux obstacles identifiés sont le temps, le coût et le manque de connectivité.

Les avis des trois panels délibératifs

Trois groupes différents ont été réunis afin de former les panels délibératifs et ont chacun produit un avis afin de répondre à la même question :

Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?

Les trois panels partagent, à travers les avis, une vision commune, à savoir que la transition vers une mobilité durable exige un changement de culture et une transformation des habitudes de déplacement et que cette transition doit être progressive, structurée et soutenue par la Ville.

La richesse des avis réside en ce qu'ils émanent de discussions entre une diversité de personnes aux intérêts variés. Les avis transmettent eux-mêmes des paramètres et pistes d'action solides sur lesquels la Ville peut s'appuyer pour poursuivre ses travaux et continuer à encourager la population de Longueuil dans la transition vers une mobilité durable et sécuritaire.

3 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 9 et 14.

Les solutions et les pistes d'action

Les trois avis, en plus d'être en eux-mêmes des balises et des lignes directrices pour les futures actions de la Ville, ont nourri une collecte de commentaires, de propositions supplémentaires et de pistes de solution au moyen d'un questionnaire, de deux activités de discussion et d'un appel de contributions. Les fruits de cette collecte se résument ainsi :

- renforcer la convivialité, la sécurité et la connectivité des transports actifs;
- améliorer l'efficacité, la fiabilité et l'abordabilité des transports collectifs;
- effectuer un changement de culture fondé sur l'audace et la cohérence;
- miser sur la planification territoriale et l'inclusion comme leviers;
- déployer des communications, de la sensibilisation et l'implication citoyenne.

Les constats de l'Office

L'Office retient que la Ville est engagée dans la bonne voie et peut compter sur l'appui et la collaboration de sa population, de ses équipes et de ses partenaires locaux et régionaux dans la poursuite de son travail. L'Office a fait deux constats importants.



Constat 1 : La population est ouverte à effectuer une transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire

Il existe au sein de la population de Longueuil une ouverture à aller de l'avant et à faire une transition vers une mobilité plus durable. Cette ouverture est toutefois variable et s'exprime de différentes manières. Bien que largement favorables à l'idée, plusieurs des personnes participantes se sont montrées critiques des solutions de rechange à la voiture individuelle telles qu'elles existent actuellement et réclament des améliorations pour rendre la transition demandée possible. La population semble souhaiter diversifier ses options et elle est à la recherche de solutions. Les propositions des uns et des autres se complètent et permettront en fin de compte de créer un cocktail de possibilités répondant aux différents besoins de la population.



Constat 2 : Les facteurs influençant la mobilité identifiés par la Ville trouvent écho dans les besoins et solutions identifiés dans la démarche

En mettant en relation les facteurs influençant la mobilité durable identifiés par la Ville dans son document d'information avec les propositions recueillies au cours de la démarche, on constate que la Ville va dans la bonne direction. L'analyse de l'information recueillie confirme la pertinence de ces facteurs. Elle permet toutefois d'en ajouter un à la liste : le sentiment de sécurité.

Par leurs propos, les personnes participantes confirment que l'aménagement du territoire et le design urbain ont une grande influence sur les modes de transport utilisés. Elles confirment également l'importance de créer ou de repenser les quartiers pour en faire des milieux de vie plus mixtes, aux rues apaisées et sécuritaires, comprenant des réseaux

piétonniers cyclables continus, sécurisés et bien entretenus. La nécessité d'un réseau de transport collectif efficace, fiable, accessible et bien connecté ressort aussi de manière très forte.

Les enjeux identifiés et les recommandations

L'Office a identifié trois enjeux qui peuvent être des facteurs de succès s'ils sont bien intégrés aux pratiques de la Ville et pourraient *a contrario* devenir des obstacles à la transition vers une mobilité durable s'ils ne sont pas pris en compte.



Enjeu 1 : Accroître l'efficacité des modes de transport durables et leur disponibilité

Un message très clair se dégage de toute l'information recueillie au cours de cette démarche. L'efficacité des modes de transport durables et leur disponibilité constituent des prérequis pour que la transition puisse s'enclencher. Tant et aussi longtemps qu'il sera plus rapide, plus simple, plus confortable et plus abordable de prendre sa voiture, la population ne changera pas ses habitudes de manière importante.

Les distances à parcourir entre les résidences et les lieux d'intérêt rendent les modes actifs moins attrayants, mais également moins efficaces par rapport à la voiture. En ce qui concerne le transport collectif, les opinions recueillies indiquent qu'il faudra que le réseau compétitionne la voiture privée en matière de temps, d'accessibilité, de fiabilité, de connectivité et de confort avant de voir des changements de comportement significatifs.

Conscient que la Ville peut avoir de l'influence, mais qu'elle n'a pas le plein contrôle sur le déploiement et l'efficacité du transport collectif, qui relève de nombreux autres acteurs, l'Office tient tout de même à souligner qu'il s'agit là de la principale solution de rechange à l'utilisation de la voiture.

À terme, à leur plein déploiement, les solutions de rechange à l'auto solo devraient également être modulées en fonction de principes d'accessibilité universelle et offrir des options permettant l'accès à toutes les tranches de la population, sans égard à leur état de santé et à leurs capacités physiques. Il en va de même pour d'autres critères : l'âge, les activités, la situation familiale, la situation financière, l'emploi, les loisirs, etc.

Condition préalable à l'action de la Ville en matière de mobilité durable et sécuritaire

Le financement du transport collectif, qui découle en grande partie d'autres ordres de gouvernement, devrait non pas mettre en compétition entre eux les divers modes de transport, mais plutôt les renforcer dans l'ensemble. À ce titre, le présent rapport constitue un levier pour la Ville : il peut lui servir d'appui dans ses représentations auprès des autorités compétentes pour que soient rehaussés le financement, l'interconnectivité et l'efficacité des divers modes de transport collectif, autant ceux qui visent la mobilité intrarégionale que la desserte locale. Le financement adéquat du transport collectif est un préalable à la transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire sur le territoire de Longueuil.

RECOMMANDATION 1

L'Office recommande à la Ville de poursuivre et d'accélérer ses efforts pour concrétiser les orientations 1, 5 et 6 de son Plan d'urbanisme, qui prévoient le développement de milieux de vie complets, notamment :

- en requalifiant de grands axes pour y faire une plus grande place aux transports actifs et collectifs;
- en misant, dans le développement et le redéveloppement du territoire, sur la création de milieux mixtes, qui favorisent l'adoption de modes de transport durables.

RECOMMANDATION 2

L'Office recommande à la Ville, conjointement avec les organismes qui développent le transport collectif, de travailler sur l'interconnectivité entre les modes de transport collectif et les autres modes de transport, de sorte à constituer localement, sur le long terme, une trame de transport durable cohérente et pérenne, qui saura compétitionner avantageusement l'auto solo.

RECOMMANDATION 3

L'Office recommande à la Ville de réfléchir à l'expérience piétonne sur l'ensemble de son territoire, en réunissant les engagements et actions déjà prévus (ex. : Ma rue pour tous, le projet-pilote Ma rue-école de quartier, le Guide d'implantation des passages pour piétons) sous une vision d'ensemble qui en assure la cohérence, la priorisation, le suivi et la communication adéquate auprès de la population.

RECOMMANDATION 4

L'Office recommande à la Ville de mettre à jour et d'adopter son projet de plan directeur des déplacements cyclables daté de 2018, en s'assurant de connecter en priorité les pôles de transport structurant et les grands générateurs de déplacement.



Enjeu 2 : Renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité

La sécurité et le sentiment de sécurité, partout et pour tout le monde, émergent de la présente démarche comme une autre condition de succès pour une transition réussie.

Le sentiment de sécurité est souvent au cœur des choix en matière de transport. Même si les aménagements sont considérés comme sécuritaires selon les normes et les meilleures pratiques, pour que la population les utilise, elle doit avoir le sentiment d'être en sécurité. Comme toute population, celle de Longueuil n'est pas homogène. Elle est composée de différents groupes dont le niveau de vulnérabilité varie. En planifiant les aménagements et en tentant de répondre aux besoins des plus vulnérables, on répond généralement aux besoins de sécurité de la majorité. Comme suggéré par les CISSS de la Montérégie-Centre et Est, l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est un outil qui permet de comprendre les enjeux de sécurité des différents groupes de la population et de les intégrer dans la planification.

L'Office souligne les efforts faits par la Ville de Longueuil en matière de sécurité. En effet, plusieurs programmes, projets, plans ou politiques existent déjà sur le territoire de la Ville de Longueuil.

--- RECOMMANDATION 5

En plus de continuer ses efforts en matière de sécurisation des déplacements sur le réseau routier local, l'Office recommande à la Ville d'évaluer la possibilité de travailler, en collaboration avec ses partenaires, sur le renforcement du sentiment de sécurité lors des déplacements à travers la ville et l'identification des moyens d'y parvenir, notamment :

- en systématisant, dans ses pratiques en matière d'aménagement et de planification du territoire et des déplacements, la mise en application de l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), en s'appuyant entre autres sur les directions de services de la Ville qui ont déjà intégré cette approche;
- en accélérant et en priorisant la mise en œuvre de sa Politique en accessibilité universelle 2025-2030 sur tout le territoire, plus précisément l'axe d'intervention lié au transport et à la mobilité durable;
- en adoptant un plan d'action Vision zéro, conformément à son engagement pris en 2023.



Enjeu 3 : Miser sur davantage de communication et de participation pour réaliser la transition

Le renforcement des efforts de communication et de participation de la population ressort comme déterminant pour la transition vers une nouvelle manière de voir et de vivre la mobilité. Davantage de participation ne signifie pas de consulter tout le temps, tout le monde, sur tout! Mais plutôt de faire intervenir les bons publics, aux moments opportuns dans la prise de décision, là où leurs compétences peuvent effectivement apporter un réel éclairage sur les choix à faire.

La présente démarche a généré des contenus d'une grande richesse qui sont accessibles publiquement dans le dossier documentaire sur la page Web de la démarche. Des propositions très concrètes ont été présentées dans les différentes contributions.

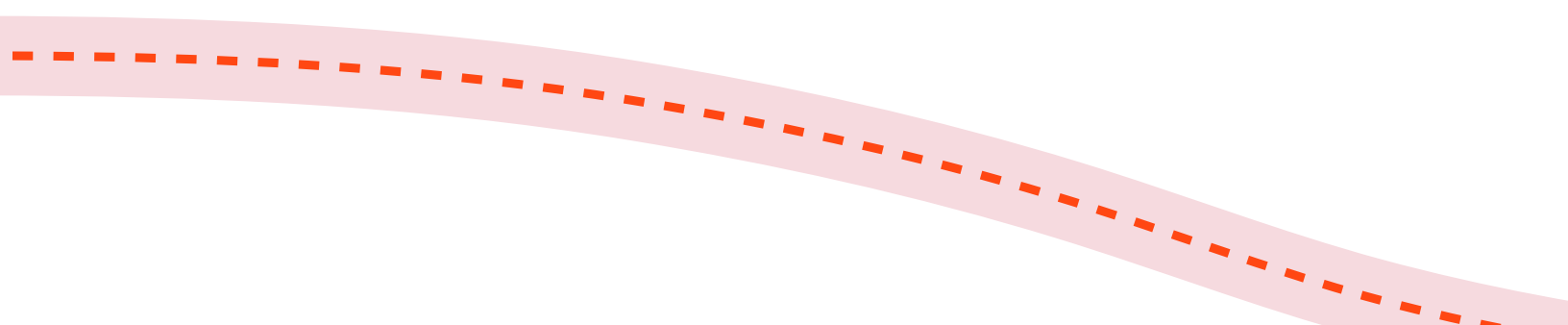
--- RECOMMANDATION 6

L'Office recommande à la Ville de prévoir, dès l'étape de planification des projets qui découleront de la présente démarche, les actions de communication, d'accompagnement et de participation requises pour assurer la fluidité des mesures de transition en évitant les reports d'échéancier.



Table des matières

1. La démarche participative	1
1.1 Le mandat reçu par l'Office	1
1.2 La mise en contexte	2
1.3 Les étapes de la démarche	5
1.4 Le bilan de la participation	11
2. L'information recueillie	12
2.1 Le regard citoyen sur la mobilité actuelle	12
2.2 Les avis des trois panels délibératifs	18
2.3 Les solutions et les pistes d'action	24
3. L'analyse et les recommandations	33
3.1 Les constats de l'Office	33
3.2 Les enjeux identifiés et les recommandations de l'Office	39
Annexes	48
Annexe 1 : Les informations relatives au mandat	49
Annexe 2 : Le dossier documentaire	50
Annexe 3 : Panel délibératif citoyen sur la mobilité durable et sécuritaire	53
Annexe 4 : Panel délibératif des membres du personnel de la Ville et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil sur la mobilité durable et sécuritaire	56
Annexe 5 : Panel délibératif du groupe société civile, institutions et acteurs économiques sur la mobilité durable et sécuritaire	59
Annexe 6 : La composition et la sélection du panel délibératif citoyen	62
Annexe 7 : Les recommandations	64



La démarche participative



1.1 Le mandat reçu par l'Office

En juillet 2023, le conseil de la Ville de Longueuil a adopté la résolution CO-230704-2.10, par laquelle il a mandaté l'Office de participation publique de Longueuil (l'Office) afin « de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet de la mobilité durable et sécuritaire⁴ ».

D'abord formulé de manière large, ce mandat a ensuite été précisé en juin 2025, lorsque la Ville a transmis à l'Office un document d'information en explicitant les contours et les attentes :



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

Plus précisément, la Ville souhaite savoir comment elle peut faciliter et soutenir la population dans leur processus d'adoption d'une mobilité durable et sécuritaire en répondant, notamment aux questions suivantes : quelles sont les habitudes de déplacements de la population? Quels sont les principaux obstacles vécus par les Longueilloises et Longueillois lorsqu'ils utilisent les modes de transport collectifs et actifs? Quels sont les facteurs favorisant et facilitant l'utilisation de modes de déplacements durables et

⁴ Résolution du conseil de la Ville (CO-230704-2.10), doc. 1.1.

sécuritaires? Quelles sont les perceptions concernant les différents aménagements des rues possibles? Autrement dit, la Ville de Longueuil cherche à connaître les habitudes de déplacements de sa population et comprendre de quelles façons elle peut les aider à utiliser davantage les modes de transport collectifs et actifs afin d'accélérer la transition modale⁵.



1.2 La mise en contexte

Le document d'information⁶, accessible sur le site Web de l'Office, présente le contexte dans lequel la Ville planifie les aménagements en lien avec la mobilité. Il décrit les plans, politiques, stratégies, programmes et guides dont la Ville s'est dotée ainsi que les engagements pris au cours des dernières années. Les informations suivantes en découlent.

Ainsi, selon la Ville de Longueuil, la trame urbaine des municipalités québécoises s'est principalement développée au cours du dernier siècle de manière à favoriser les déplacements motorisés. La démocratisation de l'automobile a largement contribué à l'essor d'un réseau routier centré sur ce mode de transport, ce qui a limité le partage de l'espace public avec les autres usagers et usagères.

C'est au cours des dernières années que le réseau urbain municipal a commencé à évoluer vers un meilleur partage de l'espace et à intégrer des mesures favorisant la sécurité et l'accessibilité universelle. Ce changement reste, d'après la Ville, progressif et nécessite des actions continues pour permettre une mobilité durable et sécuritaire⁷.

Définition de la mobilité durable et sécuritaire

La Ville de Longueuil définit la mobilité durable comme suit :



La mobilité durable intègre les composantes du développement durable aux transports en y intégrant des concepts de proximité, d'accessibilité, d'efficacité ainsi que des dimensions sociales, inclusives et éthiques, et des mesures liées à l'aménagement du territoire afin d'offrir des alternatives qui permettent la réduction de notre empreinte écologique, entre autres.

La sécurité fait partie intégrante de la mobilité durable. Elle vise non seulement à éviter les accidents et que [ceux] qui surviennent soient de moindre gravité, mais aussi à ce que la population se sente davantage en sécurité sur la route, peu importe le mode de déplacement utilisé⁸.



5 Document d'information, doc. 3.1, p. 3.

6 Document d'information, doc. 3.1.

7 Document d'information, doc. 3.1, p. 3.

8 Document d'information, doc. 3.1, p. 6.

Vision de la mobilité durable de la Ville

Dans le cadre de sa transition socioécologique, la Ville de Longueuil souhaite amorcer un changement de culture et de gestion de son territoire afin de favoriser et de faciliter la mobilité durable et sécuritaire sur son territoire, en développant des solutions de rechange à la voiture solo et en favorisant les modes actifs (vélo ou marche) et collectifs⁹. Sa vision s'articule autour de quatre fondements :



1. En tant que gouvernement de proximité, les municipalités ont la responsabilité d'utiliser les leviers à leur disposition afin de s'adapter et de lutter contre les changements climatiques, et la mobilité durable est l'une des solutions les plus prometteuses.
2. Les rues sont un espace public à se réappropriier et doivent participer au mieux-être de toutes et de tous, peu importe la façon dont elles sont utilisées ou le mode choisi.
3. Afin d'offrir une variété de choix en transport, la sécurité de chaque mode est au cœur de l'action de la Ville. La diminution de conflits potentiels entre les usages sécurise les déplacements de tous.
4. Les actions de la Ville doivent être guidées à la fois par les normes, les bonnes pratiques et l'expérience citoyenne¹⁰.



Facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire

Pour mettre en œuvre sa vision, la Ville a identifié plusieurs facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire.

□ L'aménagement du territoire

Les villes ayant été conçues principalement pour la voiture, il apparaît nécessaire de réaménager les milieux afin d'intégrer pleinement les déplacements actifs et le transport collectif.

□ La densité

Des milieux plus denses facilitent les déplacements à pied et à vélo, en réduisant les distances et en rendant les services plus accessibles.

□ La mixité des usages d'un quartier

Le regroupement des résidences, des commerces et des services au sein d'un même quartier permet de diminuer les distances à parcourir et encourage le recours à des modes de transport autres que la voiture.

□ Le réseau cyclable et le stationnement pour vélos

La mise en place d'un réseau cyclable continu, sécuritaire et bien entretenu favorise l'usage du vélo. Par ailleurs, des stationnements accessibles et sécurisés constituent un élément essentiel pour les cyclistes.

⁹ Document d'information, doc. 3.1, p. 3.

¹⁰ Document d'information, doc. 3.1, p. 13.

❑ **Le design urbain pour maximiser la sécurité et le partage de la route**

L'aménagement des rues peut contribuer à ralentir la circulation et à améliorer la sécurité. Des mesures telles que le marquage au sol, les passages pour piétons ou les afficheurs de vitesse favorisent un meilleur partage de la route.

❑ **Le transport collectif**

Une offre de transport collectif fréquente, fiable, accessible et bien connectée incite davantage la population à l'utiliser.

❑ **L'information, la sensibilisation et la consultation**

Informar la population et l'accompagner dans l'évolution des comportements est essentiel pour favoriser l'adhésion à la mobilité durable.

❑ **Les facteurs psychosociaux**

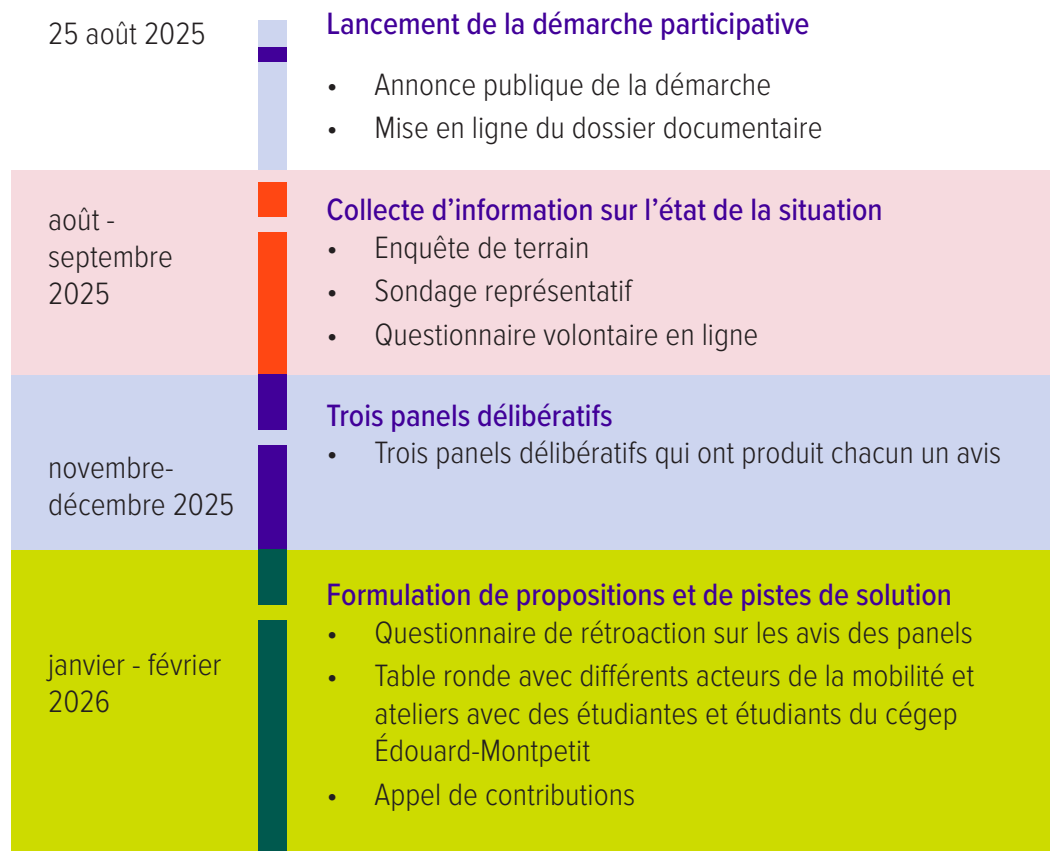
Les attitudes, les perceptions, les valeurs et les normes sociales influencent les choix en matière de déplacement.



1.3 Les étapes de la démarche

Afin de répondre au mandat qui lui a été confié, l'Office a conçu une démarche pour engager la population et une diversité de parties prenantes internes et externes dans un dialogue constructif qui s'est déployé en quatre étapes. Chacune des étapes comprend plusieurs activités, qui sont énumérées ci-dessous et qui font l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

Chacune des activités a été conçue pour nourrir les suivantes et permettre à une variété de personnes de prendre part à la démarche selon leurs intérêts et leurs capacités. Les activités, complémentaires entre elles, ont permis de produire un dossier documentaire sur lequel pourra s'appuyer la Ville dans sa prise de décision concernant la mobilité durable et sécuritaire.



1.3.1 Le lancement de la démarche participative

Annnonce publique de la démarche

Le lundi 25 août 2025, l'Office a lancé un plan de communication pour annoncer la démarche sur la mobilité durable et sécuritaire. Un communiqué de presse, la diffusion du plan de participation publique sur le site Web de l'Office¹¹ et la mobilisation des réseaux sociaux ont permis d'informer la population et de l'inciter à participer.

¹¹ Plan de participation publique, doc. 2.1.

Mise en ligne du dossier documentaire

Parallèlement, un dossier documentaire accessible¹² sur la page Web de l'Office a été mis en ligne le 20 août 2025. Il permet au grand public de bénéficier de la même connaissance que les personnes participantes et rassemble l'ensemble des informations nécessaires pour formuler un avis éclairé. Il a été alimenté tout au long de la démarche et constitue un corpus documentaire riche. Il contient, entre autres, le dossier décisionnel, le document d'information de la Ville, le plan de participation publique, des documents et liens utiles, les captations vidéo des activités ainsi que les synthèses, comptes-rendus des activités et contributions écrites. Ces documents comprennent des données utiles, des exemples inspirants et plusieurs propositions précises pour le territoire de la Ville de Longueuil.

1.3.2 La collecte d'information sur l'état de la situation

Les activités de cette étape de la démarche ont permis de recueillir de l'information en vue de fournir des éléments de réponse aux interrogations soulevées par la Ville dans son document d'information sur les sujets suivants : les habitudes de déplacement, les perceptions de différents aménagements ainsi que les obstacles à l'utilisation des transports collectifs et actifs.

Afin de joindre le plus grand nombre de personnes d'horizons variés, l'Office a utilisé différentes méthodes de collecte : enquête de terrain, sondage représentatif et questionnaire en ligne volontaire.

Enquête de terrain

Pendant l'enquête de terrain, menée du 25 août au 26 septembre 2025, l'équipe de l'Office s'est déployée sur le territoire en allant à la rencontre de la population de Longueuil. À l'aide d'un questionnaire rempli en personne¹³, cette étape visait à rendre compte des habitudes de déplacement des citoyennes et citoyens, tout en recueillant leurs perceptions et commentaires sur la mobilité à Longueuil.

Au total, **464 personnes** (automobilistes, piétons, utilisateurs du transport collectif et cyclistes) ont été interrogées au hasard et de manière volontaire. Ces interceptions ont été faites dans divers lieux publics de la ville, notamment dans la rue, les parcs, les marchés publics ou les bibliothèques.

Sondage représentatif réalisé par une firme et questionnaire volontaire en ligne

Parallèlement à l'enquête de terrain, un sondage représentatif a été réalisé par la firme BIP Recherche entre le 3 et le 26 septembre 2025 auprès d'un échantillon représentatif de **1 004 personnes** résidant sur le territoire de la Ville de Longueuil âgées de 16 ans ou plus.

¹² Page Web de la démarche : <https://www.oppl.quebec/demarche/demarche-participative-sur-la-mobilite-durable-et-securitaire-2/>

¹³ Résultat de l'enquête de terrain, doc. 2.3.

Ce sondage a permis à l'Office de recueillir auprès de la population de Longueuil des informations sur ses besoins et les obstacles qu'elle rencontre pour effectuer le transfert modal vers une mobilité durable et sécuritaire comme promue par l'administration municipale.

En plus du sondage représentatif, le même questionnaire a été relayé par l'Office par ses canaux de communication. Au total, **565 personnes** y ont répondu volontairement¹⁴.

Le rapport complet¹⁵ de BIP Recherche comprenant les résultats du sondage représentatif et du questionnaire volontaire en ligne est accessible dans le dossier documentaire de la démarche.

Mise en garde au sujet de l'interprétation des résultats

La combinaison d'un sondage et d'un questionnaire en ligne a permis à l'Office d'obtenir un portrait représentatif de l'opinion de la population de la Ville de Longueuil, tout en donnant l'occasion à toute personne qui le souhaitait de s'exprimer sur le sujet.

Contrairement au sondage mené auprès d'un échantillon représentatif par BIP Recherche, les résultats obtenus par le questionnaire, rempli sur une base volontaire, sans méthode d'échantillonnage probabiliste, ne peuvent pas être généralisés à l'ensemble de la population de Longueuil et ne représentent que les réponses des personnes qui l'ont rempli. Aucune inférence statistique ne peut être tirée de ces résultats. Cela dit, les réponses obtenues reflètent l'état des connaissances et perceptions des personnes répondantes et peuvent être lues comme un portrait de leur vécu sur le terrain.

1.3.3 Les panels délibératifs

Après avoir recueilli de l'information sur les habitudes de déplacement, les perceptions ainsi que sur les obstacles à la transition vers une mobilité durable et sécuritaire, l'Office a constitué trois panels délibératifs, inspirés du dispositif participatif du jury citoyen.

Trois panels délibératifs

Un panel délibératif ou jury citoyen est un dispositif de participation délibératif dont l'utilisation a fait ses preuves dans de nombreux contextes, notamment au Québec. Il est généralement formé de 15 à 20 personnes parmi celles qui ont reçu une invitation à s'inscrire (panel citoyen) ou qui ont répondu positivement à l'invitation d'y participer (panels de la société civile, institutions et acteurs économiques et panel des membres du personnel de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil). Le groupe, même s'il est trop petit pour être parfaitement représentatif, est une sorte de reflet de la société.

¹⁴ Les données recueillies par le questionnaire en ligne sont désignées dans le rapport de la firme BIP (doc. 2.4) et dans les tableaux du présent rapport comme étant l'échantillon OPPL.

¹⁵ Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4 et 2.4.1.

Trois panels délibératifs ont été constitués par l'Office à l'automne 2025¹⁶ :

1. **panel délibératif citoyen : 16 personnes résidant à Longueuil;**
2. **panel délibératif des membres du personnel de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil (RTL) : 12 personnes;**
3. **panel délibératif de la société civile, des institutions et des acteurs économiques : 7 personnes.**

Chaque panel avait pour mandat de produire un avis en réponse à la question suivante :

Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?

Pour réaliser leur tâche, les membres des panels ont été accompagnés dans un processus d'acquisition de connaissances (étape 1) et dans un processus délibératif de groupe (étape 2), les conduisant à rédiger collectivement un avis. Chacune des étapes est présentée ci-dessous.

■ Étape 1 : Soirées d'information (19 et 20 novembre 2026) et visite de terrain (22 novembre 2025)

En vue de formuler des avis éclairés, chaque panel a reçu de l'information vulgarisée ainsi que des témoignages d'une sélection de spécialistes lors de deux soirées d'information communes organisées par l'Office. Ces apports visaient à les outiller adéquatement et à nourrir leur réflexion avant de répondre à la question posée.

Pendant ces soirées, une représentante municipale a présenté la vision de la Ville de Longueuil concernant la mobilité durable et sécuritaire, suivie de huit spécialistes travaillant dans les milieux communautaires et/ou institutionnels qui ont exposé différents enjeux liés à cette thématique :

- Carine Discazeaux, Ville de Longueuil, sur la planification de la mobilité durable à Longueuil;
- Catherine Morency, professeure à Polytechnique Montréal, sur l'état de la mobilité durable au Québec en 2025;
- Marie-Michèle Cauchy, Communauté métropolitaine de Montréal, sur le Plan métropolitain d'aménagement durable;
- Nicolas Ryan, CAA Québec, sur la sécurité routière et le cocktail transport;
- Maggie Harvey, Trajectoire Québec, sur l'état du transport collectif au Québec en 2025;
- Victor Bouguin, Vivre en Ville, sur la mobilité active, pour tous les âges et toute l'année;
- Marie Huet et Fanny Joly-Émond, Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME), sur le programme Le Bon Mouvement, qui vise à accompagner la population de Lachine dans sa transition vers la mobilité durable.

¹⁶ Les détails du processus de sélection des membres du panel citoyen se trouvent dans l'annexe 6 du présent rapport.

Ces soirées d'information ont été enregistrées¹⁷ et peuvent être visionnées sur le site Web de l'Office.

Une fois les présentations terminées, les personnes participantes ont pu poser des questions. L'intégralité des questions ont été traitées soit directement dans la salle, soit par correspondance électronique transmise à l'ensemble des membres des panels délibératifs avant le début de leurs délibérations¹⁸.

Par la suite, l'ensemble des panélistes ont pris part à une visite de terrain en personne afin de rendre plus concrètes les informations reçues pendant les deux soirées d'information. Pendant cette visite, ces personnes ont parcouru la ville à bord d'autobus du RTL. Des ressources professionnelles¹⁹ de la Ville ont présenté des projets de réaménagement récents ou des sites qui mériteraient d'être réaménagés pour sécuriser les transports et favoriser les modes de transport durables. Les sites visités étaient les suivants : l'intersection des rues Saint-Charles Ouest et Joliette, l'intersection des boulevards Taschereau et Curé-Poirier, le boulevard Édouard entre le boulevard Taschereau et la rue Windsor ainsi que le boulevard Gareau entre les boulevards Cousineau et Kimber.

■ Étape 2 : Rencontres de délibération par panel

À la suite des soirées d'information et de la visite de terrain, chaque panel s'est réuni pour deux journées de délibération, à huis clos. Au cours de ces deux journées, chaque panel a participé à des activités²⁰ en présentiel, animées par l'Office, conduisant le groupe à délibérer, puis à corédiger un document, nommé « avis ». À la fin des travaux, chacun des groupes a adopté à l'unanimité l'avis produit.

Les trois avis produits par les panels délibératifs sont présentés aux annexes 3 à 5 du présent rapport et accessibles dans le dossier documentaire²¹.

- Le panel citoyen s'est réuni le samedi 29 et le dimanche 30 novembre 2025, à la tour Beneva, dans des locaux de la Ville de Longueuil.
- Le panel constitué du personnel de la Ville de Longueuil et du RTL s'est réuni le mercredi 3 et le jeudi 4 décembre 2025, dans la salle du conseil de la Ville de Longueuil.
- Le panel de la société civile, des institutions et des acteurs économiques issus d'organismes publics, privés ou à but non lucratif du territoire de la Ville de Longueuil a été rassemblé le mardi 9 et le mercredi 10 décembre 2025, à l'Université de Sherbrooke.

17 Enregistrements des présentations lors des soirées d'information, doc. 2.5, 2.6, 2.7 et 2.8.

18 L'ensemble des réponses se trouvent dans le dossier documentaire, accessible sur la page Web de l'Office, doc 2.5.1.1, 2.5.2.1, 2.6.1.1, 2.6.2.1, 2.7.1.1 et 2.7.2.1.

19 Carine Discazeaux, Stephany Hidalgo et Frédéric Soucy.

20 Ces activités ont permis aux membres de chaque panel d'identifier des valeurs communes, des objectifs et des moyens afin d'accompagner la population de Longueuil dans la transition vers la mobilité durable et d'approfondir leur réflexion pour la production des avis.

21 Avis du panel délibératif citoyen, doc. 4.1; Avis du panel délibératif des membres du personnel de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil (RTL), doc. 4.2; Avis du panel délibératif de la société civile, institutions et acteurs économiques, doc. 4.3 et synthèse illustrée des trois avis, doc. 4.4.

Rendus publics le 22 janvier 2026, ces avis ont été diffusés auprès de la population de Longueuil par différents moyens, dont une synthèse produite par une illustratrice, des publications sur les réseaux sociaux et des publicités dans les médias locaux. L'Office les a également relayés auprès de diverses organisations du territoire afin de les inviter à se prononcer.

Les avis ainsi produits ont par la suite servi de base pour un questionnaire de rétroaction auprès de la population et lors d'activités d'échange. Ils ont aussi nourri la réflexion des contributions écrites.

1.3.4 La formulation de propositions et de pistes de solution

■ Questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs

Un questionnaire de rétroaction sur les propositions émanant des avis a été rendu accessible en ligne et dans quatre bibliothèques du réseau de la Ville de Longueuil entre le 22 janvier et le 27 février 2026. Il donnait la chance à toute personne ou à tout groupe qui le désirait de s'exprimer sur ces propositions.

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.

Au total, **423 personnes** 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 %) habitaient la Ville de Longueuil²².

■ Activités d'échange sur les avis produits par les panels

En février 2026, l'Office a organisé deux activités pour recueillir les opinions et suggestions sur les trois avis produits par les panels délibératifs.

Le 9 et 11 février, **69 étudiantes et étudiants du cégep Édouard-Montpetit** ont participé à des ateliers dans le cadre du cours Pouvoir, idéologies et enjeux démographiques. L'objectif était de recueillir leurs idées sur la manière dont la Ville pourrait encourager la mobilité durable.

Le 20 février, une **table ronde a réuni cinq acteurs**²³ du domaine de la mobilité sur le territoire de Longueuil pour discuter des avis des panels et formuler leurs commentaires et suggestions.

■ Appel de contributions

Cette étape, consacrée à l'expression des opinions, visait à permettre à toute personne ou organisation de formuler ses idées, commentaires et préoccupations sur la mobilité durable et sécuritaire, notamment en lien avec les avis des panels délibératifs. Au total, l'Office a reçu **dix contributions écrites** provenant de quatre citoyennes ou citoyens et de six groupes ou organisations.

²² Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 6.

²³ MOVIA, Trajectoire Québec, Vélo Québec, Piétons Québec, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie.

1.4 Le bilan de la participation

Au total, il y a eu **2 645 participations** à l'une ou l'autre des activités de la démarche entre les mois d'août 2025 et février 2026.

Tableau 2 : Bilan de la participation

Activité	Dates	Participation
Enquête de terrain	25 août au 26 septembre 2025	464
Sondage représentatif	3 au 26 septembre 2025	1 004
Questionnaire en ligne*	3 au 26 septembre 2025	565
Panels délibératifs		
Soirée d'information 1	19 novembre 2025	(22)**
Soirée d'information 2	20 novembre 2025	(48)***
Rencontres de discussion et délibération		
• Panel citoyen	29 et 30 nov. 2025	16
• Panel personnel Ville + RTL	3 et 4 déc. 2025	12
• Panel société civile, institutions et acteurs économiques	9 et 10 déc. 2025	7
Table ronde actrices et acteurs mobilité	20 février 2026	5
Ateliers étudiantes et étudiants du cégep Édouard-Montpetit	9 et 11 février 2026	69
Questionnaire de rétroaction sur avis des panels délibératifs	22 janvier au 27 février 2026	423
Contributions écrites	22 janvier au 27 février 2026	10
Total de participation		2 645

* Les données recueillies par le questionnaire volontaire en ligne sont désignées dans le rapport de la firme BIP Recherche (doc. 2.4) et dans les tableaux du présent rapport comme étant l'échantillon OPPL.

** Le nombre entre parenthèses représente les visionnements de la soirée d'information du 19 novembre en date du 12 mars 2026.

*** Le nombre entre parenthèses représente les visionnements de la soirée d'information du 20 novembre en date du 12 mars 2026.

L'information recueillie



2.1 Le regard citoyen sur la mobilité actuelle

L'enquête de terrain, les résultats du sondage représentatif et les résultats du questionnaire en ligne volontaire ont notamment permis de rassembler de l'information en vue de répondre aux questions posées dans le document d'information sur les perceptions de la mobilité à Longueuil, les habitudes de déplacement et les obstacles à l'utilisation des modes de transport durables.

Afin de ne pas alourdir inutilement le texte de ce rapport, les informations sont regroupées par thèmes et ne sont pas présentées de manière exhaustive. L'ensemble des données et des résultats des activités de la démarche sont accessibles dans le dossier documentaire sur le site Web de l'Office. Les résultats sont organisés selon les trois grandes catégories suivantes :

- les perceptions de la mobilité à Longueuil;
- les habitudes de déplacement;
- les obstacles aux solutions durables.

2.1.1 Les perceptions de la mobilité à Longueuil

La population est généralement satisfaite quant à ses déplacements et aux aménagements qui les soutiennent. Selon les données du sondage, la majorité (84 %) de la population est plutôt satisfaite (68 %) ou très satisfaite (16 %) de la mobilité à Longueuil. Seule 2 % de la population n'est pas du tout satisfaite de la mobilité à Longueuil et 14 % est peu satisfaite. Une majorité de personnes dit se sentir en sécurité dans leurs déplacements en voiture (89 %), considère comme adéquats les aménagements pour se déplacer à pied (85 %), croit qu'il est facile de se déplacer à vélo (83 %) et dit se sentir en sécurité dans leurs déplacements en transport collectif (82 %) et dans leurs déplacements à pied et à vélo (75 %). Parmi les personnes répondantes, 73 % affirment que la voiture n'est pas la seule option pour se déplacer à Longueuil²⁴.

Le sentiment de sécurité dans les transports collectifs est toutefois moins grand chez les 25 à 34 ans (71 %) et chez les femmes (78 %). Les femmes se sentent également moins en sécurité que la moyenne dans leurs déplacements à pied et à vélo (66 %)²⁵.

Si on compare les résultats du sondage avec ceux recueillis auprès des personnes ayant répondu aux mêmes questions volontairement sur le site Web de l'Office, on constate des différences significatives dans plusieurs cas. Cet échantillon est composé de personnes qui ont répondu au questionnaire de leur propre gré, sans avoir été sélectionnées au hasard. Les femmes, les 35 à 54 ans ainsi que les ménages avec enfants y sont surreprésentés. Bien qu'on ne puisse généraliser les résultats de cet échantillon autosélectionné, il renseigne sur un public qu'on peut imaginer davantage sensibilisé et intéressé par les enjeux de mobilité durable et sécuritaire. Les variations significatives sont mises en lumière dans le tableau suivant.



24 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 16-20.

25 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 18.

Tableau 3 : Perceptions de la mobilité, comparaison des niveaux d'accord²⁶ entre les échantillons du sondage et OPPL

Énoncé	Sondage représentatif	Échantillon OPPL
Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en auto à Longueuil.	89 %	88 %
Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats à Longueuil.	85 %	61 %
Il est facile de se déplacer à vélo à Longueuil.	83 %	61 %
Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en transport collectif (autobus, métro, train) à Longueuil.	82 %	82 %
Je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo à Longueuil.	75 %	58 %
Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil.	27 %	34 %
Le transport en commun est accessible, fiable et répond à mes besoins.	70 %	43 %
L'interconnexion entre les différents modes de transport (auto, bus, vélo, etc.) est efficace.	70 %	36 %
Les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable.	67 %	69 %
La gestion de la circulation automobile (congestion, efficacité, etc.) est adéquate à Longueuil.	63 %	47 %

Les pourcentages en **rouge** représentent les résultats qui sont significativement inférieurs à l'échantillon représentatif du sondage et le pourcentage en **vert** représente le résultat significativement plus élevé que l'échantillon représentatif.

Dans le cadre du sondage, sept initiatives pour faciliter les déplacements sur le territoire de la Ville ont été évaluées²⁷. Toutes ces initiatives obtiennent des niveaux d'accord²⁸ supérieurs à 70 %, mais trois d'entre elles sortent du lot avec des niveaux d'accord supérieurs à 80 % :

- l'installation de signaux lumineux pour les piétons (91 %);
- le transport collectif gratuit pour les 65 ans ou plus, hors pointe (88 %);
- l'installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures (81 %).

²⁶ Les niveaux d'accord combinent les réponses « plutôt d'accord » et « tout à fait d'accord ».

²⁷ Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 21-22.

²⁸ Le niveau d'accord est calculé par l'addition des réponses « tout à fait d'accord » et « plutôt d'accord ».

L'initiative qui a le plus faible taux d'accord, même s'il reste élevé, est la suivante :

- le développement et l'entretien toute l'année du réseau de pistes cyclables (71 %).

Dans le même esprit, six types d'aménagement ont été évalués dans le cadre du sondage²⁹. Les résultats sont très positifs, le niveau d'accord³⁰ de la population dépassant les 80 % pour tous les types d'aménagement. Deux d'entre eux se démarquent tout particulièrement avec des niveaux d'accord de plus de 90 % :

- marquage au sol (passage pour piétons, ligne d'arrêt, bandes cyclables, etc.) (94 %);
- modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses (91 %).

2.1.2 Les habitudes de déplacement

La voiture est, de loin, le moyen de transport le plus utilisé dans la vie quotidienne des Longueuilloises et Longueuillois. Pour 68 % des personnes répondantes au sondage sur la mobilité durable et sécuritaire, la voiture constitue le premier moyen de transport utilisé. Elle est suivie du transport collectif (18 %), de la marche (10 %) et du vélo (3 %). L'autopartage n'est presque pas mentionné (moins de 1 %) et le vélopartage, pas du tout mentionné. Au total, le transport actif recueille 13 % des mentions. Si on considère le deuxième moyen de transport utilisé, ce sont la marche (40 %) et le transport collectif (27 %) qui dominent, suivis de la voiture (14 %) et du vélo (9 %)³¹.

L'analyse plus fine des données du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire montre que :

- les personnes résidant dans l'arrondissement de Saint-Hubert sont proportionnellement plus nombreuses à utiliser la voiture, alors que celles qui résident dans les arrondissements du Vieux-Longueuil et de Greenfield Park utilisent davantage le transport collectif;
- les hommes utilisent davantage le vélo, alors que les femmes marchent davantage;
- les plus jeunes (les 16 à 24 ans) utilisent proportionnellement davantage le transport collectif, les 25 à 34 ans, davantage la voiture, les 35 à 44 ans, davantage la marche et le vélo et les 65 ans ou plus, davantage la marche;
- les personnes ayant un faible revenu (moins de 40 000 \$) utilisent plus le transport collectif et la marche, alors que celles ayant un revenu élevé (120 000 \$ ou plus) utilisent davantage la voiture;
- les personnes immigrantes utilisent proportionnellement plus le transport collectif³².

L'enquête de terrain confirme la prédominance de l'utilisation de la voiture. Les personnes interrogées s'étaient rendues à l'endroit où on leur a posé les questions en voiture pour la majorité (45 %), puis à pied (36 %), puis en transport collectif (15 %) et finalement en vélo (4 %). La différence marquée pour la marche s'explique notamment par le fait que l'enquête a été réalisée dans des lieux publics fréquentés principalement par les gens

29 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire, réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 25-26.

30 Le niveau d'accord est calculé par l'addition des réponses « tout à fait d'accord » et « plutôt d'accord ».

31 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 9 et 14.

32 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 14.

habitant les environs et que la question renvoyait au mode de transport utilisé pour arriver au lieu où on leur demandait de répondre à l'enquête³³.

Tableau 4 : Principal mode de transport utilisé

Principal mode de transport utilisé	Sondage représentatif	Échantillon OPPL	Enquête de terrain
Voiture	68 %	59 %	45 %
Transport collectif	18 %	19 %	15 %
Marche	10 %	10 %	36 %
Vélo	3 %	12 %	4 %

Tableau 5 : Deuxième mode de transport utilisé³⁴

Deuxième mode de transport utilisé	Sondage représentatif	Échantillon OPPL
Voiture	14 %	18 %
Transport collectif	27 %	26 %
Marche	40 %	35 %
Vélo	9 %	16 %

2.1.3 Les obstacles aux solutions durables

Dans le transfert modal de l'auto solo vers des modes de transport durables, les obstacles suivants ont été identifiés.

La distance, le manque de capacités physiques et le sentiment d'insécurité sont des obstacles à la marche et au vélo

La majorité (76 %) de la population de Longueuil dit utiliser la marche dans ses déplacements au moins une fois par semaine. La pratique de la marche varie selon les arrondissements. Les personnes résidant dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil marchent, selon les données du sondage, davantage que la moyenne (81 %), alors que les personnes résidant dans les arrondissements de Saint-Hubert (72 %) et de Greenfield Park (60 %) marchent un peu moins que la moyenne³⁵.

Les personnes qui ne marchent pas régulièrement invoquent comme raisons principales la distance trop grande (43 %), l'absence ou l'insuffisance de capacités physiques (38 %)

³³ Résultats de l'enquête de terrain, doc. 2.3, p. 8.

³⁴ L'enquête de terrain n'a recueilli que des données sur le premier mode de transport utilisé.

³⁵ Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 31.

et le manque de temps (29 %) ³⁶. Les personnes qui habitent les arrondissements de Saint-Hubert (51 %) et de Greenfield Park (73 %) invoquent plus souvent que la moyenne la distance trop grande comme raison de ne pas marcher. Dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil, le manque de temps est évoqué plus souvent que la moyenne, avec 37 % ³⁷.

Les distances trop grandes sont également la principale raison évoquée par les personnes rencontrées pendant l'enquête de terrain qui n'utilisent pas la marche de manière régulière dans leurs déplacements ³⁸.

Les ménages avec enfants, les femmes ainsi que les 25 à 34 ans ont davantage évoqué le sentiment d'insécurité dans les raisons de ne pas marcher. Cet écart est tout particulièrement marqué chez les 25 à 34 ans, qui donnent cette raison dans 49 % des cas par comparaison à 16 % pour la population en général ³⁹.

Parmi les personnes répondantes, 23 % disent utiliser le vélo dans leurs déplacements au moins une fois par semaine hors de la saison hivernale. Aucun écart important entre les arrondissements n'est relevé dans les données du sondage quant à la pratique du vélo.

Les personnes qui ne font pas de vélo de manière régulière mentionnent comme raisons principales l'absence ou l'insuffisance de capacités physiques (37 %), le sentiment d'insécurité (21 %), la distance trop grande (20 %), l'absence de lieu pour laisser le vélo de manière sécuritaire (15 %), la non-possession d'un vélo (11 %) et les aménagements inadéquats (9 %) ⁴⁰. Les personnes habitant l'arrondissement de Saint-Hubert invoquent davantage que la moyenne la distance trop grande (32 %), alors que celles habitant l'arrondissement du Vieux-Longueuil mentionnent proportionnellement plus la non-possession d'un vélo (13 %) et les aménagements inadéquats (11 %). Le sentiment d'insécurité ressort de manière plus marquée encore chez les 16 à 24 ans (41 %) ⁴¹.

Les raisons évoquées par les personnes rencontrées pendant l'enquête de terrain pour expliquer la non-utilisation du vélo sont plus hétéroclites et moins consensuelles. Le manque de capacités physiques arrive en tête, suivi du fait de ne pas avoir besoin ou envie de faire du vélo. Le fait de ne pas avoir de vélo et les distances trop grandes ressortent également dans les réponses ⁴².

Le temps, le coût et le manque de connectivité sont des obstacles à l'utilisation des transports collectifs

Au sujet des transports collectifs, les données du sondage montrent que près de quatre personnes répondantes sur dix (37 %) les utilisent dans leurs déplacements au moins une fois par semaine. L'utilisation des transports collectifs est moins élevée que la moyenne dans l'arrondissement de Saint-Hubert (33 %), alors qu'elle est considérablement plus

36 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 11.

37 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 31.

38 Résultats de l'enquête de terrain, doc. 2.3, p. 12.

39 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 31-32.

40 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 11 et 33.

41 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 33-34.

42 Résultats de l'enquête de terrain, doc. 2.3, p. 15-16.

élevée dans l'arrondissement de Greenfield Park (51 %). Aucun écart important par rapport à la moyenne n'est relevé chez les personnes habitant l'arrondissement du Vieux-Longueuil⁴³.

Les principales raisons invoquées par les personnes qui n'utilisent pas régulièrement les transports collectifs sont le temps d'attente ou les trajets trop longs (40 %), la préférence pour l'utilisation de la voiture ou la perception que celle-ci est plus rapide (26 %), le coût trop élevé (16 %) et le manque de connectivité entre les lignes (15 %)⁴⁴. Le sentiment d'insécurité n'est évoqué que par 9 % des personnes répondantes comme raison de ne pas utiliser les transports collectifs, mais atteint 29 % chez les 16 à 34 ans. Les personnes résidant dans l'arrondissement de Saint-Hubert invoquent plus que la moyenne les temps d'attente ou les trajets trop longs (46 %)⁴⁵.

Les personnes rencontrées pendant l'enquête de terrain qui n'utilisent pas les transports collectifs de manière régulière optent généralement pour un autre mode de transport, car l'offre n'est pas jugée adéquate. Elles considèrent comme trop longs le temps d'attente ou les trajets⁴⁶.

Outre les tarifs, les commentaires récoltés pendant l'enquête de terrain sur le transport collectif mentionnent le manque de fréquence et de connectivité entre les lignes et déplorent la disparition des lignes d'autobus directes vers Montréal depuis la mise en service du Réseau express métropolitain (REM)⁴⁷.

2.2 Les avis des trois panels délibératifs

Trois groupes différents ont chacun produit un avis afin de répondre à la même question :

Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?

2.2.1 Une vision partagée et des positionnement convergents et complémentaires

Les trois panels partagent, à travers les avis, une vision commune, à savoir que la transition vers une mobilité durable exige un changement de culture et une transformation des habitudes de déplacement et que cette transition doit être progressive, structurée et soutenue par la Ville.

43 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 35.

44 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 35.

45 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 35.

46 Résultats de l'enquête de terrain, doc. 2.3, p. 15-16.

47 Résultats de l'enquête de terrain, doc. 2.3, p. 20.

Comme mentionné par l'organisme MOVIA dans sa contribution écrite, « [l]es trois avis publiés se distinguent par leur angle d'analyse, mais ils demeurent profondément complémentaires⁴⁸ ». Il se dégage de l'avis citoyen une vision centrée sur l'humain. Cet avis reflète les préoccupations quotidiennes de la population (l'efficacité, la sécurité, le coût, la diversification des modes de transport). L'avis produit par les membres du personnel de la Ville et du RTL offre une approche opérationnelle et structurée par l'expertise. Pour sa part, l'avis de la société civile, des institutions et des acteurs économiques propose une approche territoriale axée sur l'équité, la collaboration et l'accessibilité.

La richesse des avis réside en ce qu'ils émanent de discussions entre une diversité de personnes aux intérêts variés. Les avis transmettent eux-mêmes des paramètres et pistes d'action solides sur lesquels la Ville peut s'appuyer pour poursuivre ses travaux et continuer à encourager la population de Longueuil dans la transition vers une mobilité durable et sécuritaire.

Les trois avis sont présentés dans leur intégralité aux annexes 3 à 5. Ci-dessous sont présentés quelques faits saillants.

2.2.2 Les idées fortes issues des avis des panels délibératifs

La contribution de toutes et de tous est requise en vue d'une transition réussie

Les trois groupes constitués par l'Office pour rédiger les avis sont unanimes : ils saluent l'initiative de les mettre à profit dans la recherche de solutions et sont conscients que la nouvelle réalité climatique exige de nouvelles approches en matière de mobilité. La transition vers une mobilité durable et sécuritaire implique un travail considérable, un changement de culture, l'apport de tous les groupes – population, personnes élues, personnes salariées, organisations – et le déploiement de mesures d'accompagnement innovantes. Une telle transition est toutefois considérée comme bénéfique. Les efforts, investis sur le long terme, seront récompensés par la qualité de vie et le bien-être de la population du territoire de Longueuil.

Les décisions publiques en matière de mobilité peuvent s'appuyer sur des valeurs partagées

Les trois groupes ont identifié les valeurs suivantes pour assurer la cohérence des décisions en matière de mobilité :

- la sécurité;
- l'efficacité;
- l'équité;
- la collaboration;
- la durabilité;
- l'environnement;
- la recherche du bien commun;

⁴⁸ MOVIA, doc. 6.10, p. 2.

- le respect des expertises;
- la rigueur scientifique.

Les mesures d'accompagnement évoquées sont complémentaires

De façon plus spécifique, les membres des panels soumettent de nombreuses pistes d'action pour que se concrétise la transition. D'une part, le panel citoyen s'est penché sur des moyens concrets pour accompagner les citoyennes et citoyens afin de réduire l'utilisation de l'auto solo, d'améliorer l'offre de transports collectifs et l'accès à ceux-ci, d'encourager l'utilisation du vélo et de favoriser la marche.

Un autre groupe, réunissant des membres du personnel de la Ville de Longueuil et du RTL, s'est penché sur des stratégies visant à éduquer la population sur la mobilité durable, à favoriser l'adhésion de la population aux nouveaux aménagements, à contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif et des modes actifs et à améliorer la qualité des milieux de vie par des aménagements répondant à des besoins exprimés.

Le troisième panel, réunissant la société civile, des institutions et des acteurs économiques, met de l'avant des propositions concrètes pour améliorer, à l'échelle du territoire, la desserte en transport actif, collectif et adapté, améliorer les infrastructures de mobilité active et de transport collectif et adapté, faire découvrir les modes de transport actifs, collectifs et adaptés et faciliter des actions communes en mobilité durable et sécuritaire.

Conclusion

Enfin, les membres des trois panels délibératifs suggèrent que la transition vers une mobilité durable et sécuritaire puisse devenir un élément identitaire local et qu'elle constitue, même si elle implique un important changement de culture, une occasion pour la Ville de Longueuil de démontrer son leadership, de stimuler la fierté de la population et de mettre en lumière le potentiel de collaboration existant sur le territoire, notamment exprimé par de nombreuses personnes et organisations dans le cadre de la présente démarche.



2.2.3 Les mesures d'accompagnement proposées dans chacun des avis



Extrait de l'avis du panel délibératif citoyen

- **Réduire l'utilisation de l'auto solo**, de façon à diminuer l'espace occupé par l'automobile dans la ville et le nombre de voitures par ménage, notamment en soutenant l'offre d'autopartage et son utilisation (p. ex. mise en place d'incitatifs financiers, stationnements réservés dans tous les quartiers, tant sur rue que dans les immeubles multilogements, programmes de formation sur les modes de fonctionnement, etc.).
- **Améliorer l'offre et l'accès aux transports collectifs par :**
 - des incitatifs financiers (p. ex. rabais, gratuité) et de la promotion;
 - la simplification des titres de transport (p. ex. carte unique, solutions technologiques);
 - l'augmentation de l'offre pour accroître l'utilisation par la population (p. ex. fréquences plus élevées, trajets plus rapides vers les hôpitaux, les pôles d'emplois, les centres commerciaux, etc.);
 - l'amélioration de l'efficacité du réseau (p. ex. voies réservées);
 - la planification de projets structurants (p. ex. service rapide par bus, tramway, train léger sur rail, prolongement du métro).
- **Encourager l'utilisation du vélo en :**
 - améliorant les infrastructures, la sécurité des pistes et bandes cyclables et l'interconnexion avec le réseau cyclable de l'agglomération et des villes voisines;
 - implantant des stationnements à vélo sécurisés;
 - augmentant l'offre de vélopartage (ex. : location de courte et longue durée, location de vélo cargo);
 - établissant des partenariats avec des organismes pour promouvoir l'utilisation du vélo (p. ex. activités de formation et de découverte);
 - proposant des incitatifs financiers pour l'achat de vélos à assistance électrique.
- **Favoriser la marche par :**
 - l'amélioration des infrastructures (p. ex. ajouts et élargissement de trottoirs, synchronisation des feux priorisant la sécurité des piétons aux intersections et aux traverses, bancs et toilettes publiques);
 - la continuité des liens, en s'assurant de l'accessibilité et du confort à l'année pour tous;
 - la promotion de la marche comme véritable moyen de déplacement;
 - le développement d'une variété d'incitatifs (p. ex. location de chariots cargos) et d'offres d'accompagnement (p. ex. Trottibus);
 - l'application des principes de la ville de 15 minutes dans la planification et le développement du territoire.



Extrait de l'avis du panel délibératif des membres du personnel de la Ville et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil

- **Éduquer la population sur la mobilité durable**
 - Communiquer les objectifs de la Ville en se basant sur la science et les meilleures pratiques, en collaboration avec des experts du milieu;
 - Vulgariser les informations techniques de façon à les rendre accessibles;
 - Élaborer des stratégies pour joindre tous les segments de la population (p. ex. messages des élues et élus, réseaux sociaux, carte interactive, capsules éducatives, panneaux explicatifs, codes QR, trousse d'information « la mobilité durable pour tous », tournées des écoles, etc.).
- **Favoriser l'adhésion de la population envers les nouveaux aménagements**
 - Impliquer la population afin de préciser les besoins et préoccupations à considérer dans la conception fonctionnelle et technique des nouveaux aménagements (p. ex. sondage, porte à porte, plateformes, ateliers citoyens, etc.);
 - Adapter les aménagements aux besoins, préoccupations et réalités des différents secteurs (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.);
 - Diffuser l'information expliquant les interventions d'aménagement retenues et faire valoir les gains pour les citoyens.
- **Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif et des modes actifs**
 - Effectuer une planification intégrée du territoire entre la Ville, le RTL et les autres partenaires;
 - Prôner la redensification en créant des milieux de vie complets à échelle humaine, incluant des services de proximité, pour stimuler les déplacements en modes actifs et le transport collectif;
 - Aménager des pôles intermodaux facilitant l'arrimage entre les différents modes de déplacement;
 - Négocier avec les promoteurs de nouveaux développements immobiliers pour qu'ils offrent des incitatifs et des aménagements visant l'utilisation du transport collectif et des modes actifs;
 - Faire la promotion des outils disponibles en matière de transport collectif et actif, et former la population quant à leur utilisation (p. ex. cartes interactives, chrono, etc.).
- **Améliorer la qualité des milieux de vie, par des aménagements :**
 - confortables, conviviaux, attrayants, sécuritaires, faciles d'entretien, favorables aux transports actifs;
 - résilients aux changements climatiques (p. ex. bonification de la canopée, aménagement d'espaces verts et de saillies de trottoirs, gestion des eaux, etc.);
 - planifiés, priorisés et entretenus selon les données disponibles (accidents, inondations, îlots de chaleur, etc.).



Extrait de l'avis du panel délibératif du groupe société civile, institutions et acteurs économiques

- **Améliorer, à l'échelle du territoire, la desserte en transport actif, collectif et adapté en :**
 - effectuant au préalable une cartographie, à l'échelle de la ville, de la desserte en transport actif, collectif et adapté donnant accès aux principaux lieux de destination et de services de proximité;
 - facilitant l'accès à ces lieux par l'amélioration de la desserte en transport collectif et adapté et des aménagements de mobilité active;
 - aménageant de nouveaux pôles intermodaux en fonction des besoins et des opportunités, et en s'inspirant des meilleures pratiques;
 - arrimant les nouveaux développements à la desserte en services de proximité et de transport actif, collectif et adapté.
- **Améliorer les infrastructures de mobilité active et de transport collectif et adapté en :**
 - répertoriant, avec la communauté, les obstacles à la mobilité, afin d'établir les priorités d'action pour les corriger;
 - appliquant les meilleurs standards reconnus en matière d'accessibilité universelle et de sécurité pour les nouveaux aménagements et la mise à niveau des infrastructures;
 - installant des équipements facilitant les modes actifs à proximité des pôles intermodaux et des lieux de services.
- **Faire découvrir les modes de transport actifs, collectifs et adaptés en :**
 - démystifiant le fonctionnement des différents modes et en faisant la promotion des retombées positives de leur utilisation;
 - développant des activités visant à favoriser la découverte des différents modes (exemple : 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.);
 - établissant, pour ces initiatives, des collaborations entre la Ville, des employeurs, des institutions, des OBNL et des regroupements.
- **Faciliter des actions communes en mobilité durable et sécuritaire en :**
 - créant un espace citoyen pour recueillir les idées et suggestions de projets en mobilité durable et sécuritaire;
 - mobilisant les parties prenantes pour identifier des besoins communs et proposer des solutions concrètes pour y répondre, notamment pour mutualiser des ressources et optimiser les services de transport;
 - établissant au sein de la Ville une coordination destinée à animer l'espace citoyen, à faciliter les collaborations et à assurer la diffusion d'information.

2.3 Les solutions et les pistes d'action

Les trois avis, en plus d'être en eux-mêmes des balises et des lignes directrices pour les futures actions de la Ville, ont nourri une collecte de commentaires, de propositions supplémentaires et de pistes de solution au moyen d'un questionnaire, de deux activités de discussion et d'un appel de contributions. Les fruits de cette collecte sont organisés en cinq catégories, décrites dans la présente section :

1. renforcer la convivialité, la sécurité et la connectivité des transports actifs;
2. améliorer l'efficacité, la fiabilité et l'abordabilité des transports collectifs;
3. effectuer un changement de culture fondé sur l'audace et la cohérence;
4. miser sur la planification territoriale et l'inclusion comme leviers;
5. déployer des communications, de la sensibilisation et l'implication citoyenne.

2.3.1 Renforcer la convivialité, la sécurité et la connectivité des transports actifs

La majorité des propositions et commentaires demandent des aménagements conviviaux et sécuritaires non seulement pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo, mais également pour donner le goût de le faire. Certaines personnes ont souligné que les îlots de chaleur, les corridors de vent l'hiver ou encore l'absence de banc pour prendre une pause peuvent en dissuader plusieurs⁴⁹. Il est proposé de déployer un réseau cyclable et piéton structurant, sécuritaire et continu :

- réseau cyclable séparé des voitures, inspiré des recommandations de Vélo Québec;
- réaménagement d'intersections dangereuses;
- implantation de feux pour cyclistes, saillies de trottoir, traverses surélevées;
- implantation de rues apaisées, partagées et scolaires fermées pendant les heures de pointe scolaire⁵⁰.

Trois propositions sur la marche émanant des avis sortent du lot :

- améliorer les infrastructures;
- améliorer la continuité des liens en s'assurant de l'accessibilité et du confort à l'année pour toutes et tous;
- faire une place à la marche dans les nouveaux développements⁵¹.

Allant dans le même sens, les commentaires concernant la marche portent principalement sur le déneigement/déglçage, la qualité des trottoirs (mieux nivelés, plus larges), l'apaisement de la circulation, l'éclairage et des temps de traverse plus longs et automatiques. À ce sujet, une personne demande de « [m]ettre fin à la discrimination des piétons aux feux », soulevant par là l'idée que les feux pour piétons devraient être automatiques et non à la demande (bouton). Plusieurs requêtes relatives aux

49 CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 6 et 12; Compte-rendu – atelier avec des étudiants du cégep Édouard-Montpetit, doc. 2.10, p. 2.

50 Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 5.

51 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 9.

aménagements autour des écoles reviennent (dos d'âne, débarcadères organisés, présence policière). En ce sens, une personne mentionne que « [l']habitude du transport actif doit se faire jeune⁵² ».

Une personne propose d'encourager la mise sur pied de clubs de marche utilitaire, et pas uniquement pour les loisirs⁵³.

Pour ce qui est du vélo, les trois propositions émanant des avis des trois panels délibératifs le plus souvent retenues sont les suivantes :

- améliorer la sécurité des pistes et des bandes cyclables;
- poursuivre le développement du réseau cyclable;
- implanter des stationnements pour vélos sécurisés⁵⁴.

Les personnes participantes pointent un réseau décousu avec des discontinuités et des axes dangereux (ex. : grands boulevards). L'entretien hivernal est considéré comme insuffisant. 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 piétons/cyclistes et des supports à vélos devant les commerces et les équipements sportifs ou de loisir⁵⁵. Dans le même sens et en vue de développer une véritable culture du vélo, il est proposé d'offrir des infrastructures connectées et sécuritaires soutenues par des campagnes de sensibilisation et de promotion⁵⁶.

Une personne propose d'implanter des vélos collectifs qui pourraient transporter environ 25 personnes et qui seraient propulsés par les passagères et passagers pédalant à tour de rôle⁵⁷.

2.3.2 Améliorer l'efficacité, la fiabilité et l'abordabilité des transports collectifs

Les propositions émanant des trois avis les plus souvent retenues par des personnes ayant répondu au questionnaire portent sur :

- l'augmentation de l'offre (fréquence, trajets plus rapides vers certains lieux stratégiques);
- l'offre d'incitatifs financiers comme des rabais;
- la simplification des titres de transport⁵⁸.

La majorité des commentaires et propositions faites tout au long de la démarche vont dans le même sens.

52 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13; CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 7.

53 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13.

54 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 8.

55 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13-14.

56 MOVIA, doc. 6.10, p. 4; Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 5.

57 Rachel, doc. 6.2, p. 1.

58 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 7.

Plusieurs personnes demandent d'augmenter la fréquence et la fiabilité des transports collectifs, 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) par des corridors à haute fréquence et à haut niveau de service. Elles souhaitent également des liaisons intermunicipalités plus directes, des lignes express supplémentaires qui évitent les correspondances et des voies réservées, notamment entre les terminus Longueuil et Panama, ainsi qu'un réseau de transport collectif commun pour l'ensemble du grand Montréal⁵⁹. Une personne souligne toutefois que « bonifier le transport en commun n'est pas suffisant, il faut le rendre compétitif par rapport à l'automobile⁶⁰ ».

Le coût est souvent jugé dissuasif, en particulier pour les familles et pour les courts trajets vers Montréal. Certaines personnes estiment que, selon les trajets, « [i] est moins cher de prendre l'auto ». D'autres réclament la gratuité ou des tarifs réduits (moins de 18 ans, personnes à faible revenu, événements) et des titres simplifiés avec des transferts sur un même billet. Par exemple, une personne demande de « [r]endre moins complexes les titres de transport » et d'offrir la possibilité d'intégrer la carte Opus aux téléphones. Une proposition vise à intégrer le prix du transport collectif dans le prix des billets des événements sportifs et culturels ainsi que dans les droits de scolarité, pour le cégep notamment⁶¹. Une personne souligne toutefois que, selon elle, la qualité du service est plus importante que le coût⁶².

Aux arrêts, quelques personnes demandent davantage d'abribus éclairés, plus attrayants, 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; des personnes souhaitent des barres d'appui supplémentaires et des vitres propres en hiver pour améliorer le confort et la visibilité⁶³.

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 retard⁶⁴.

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 plusieurs⁶⁵.

59 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 12-13; Compte-rendu – atelier avec des étudiants du cégep Édouard-Montpetit, doc. 10, p. 2; Club politique du cégep Édouard-Montpetit, doc. 6.3, p. 2; Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 3.

60 Frédéric Cournoyer, doc. 6.4, p. 1.

61 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13; Compte-rendu – atelier avec des étudiants du cégep Édouard-Montpetit, doc. 2.10, p. 2.

62 Frédéric Cournoyer, doc. 6.4, p. 1.

63 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13; Club politique du cégep Édouard-Montpetit, doc. 6.3, p. 2.

64 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13; Compte-rendu – atelier avec des étudiants du cégep Édouard-Montpetit, doc. 2.10, p. 2.

65 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 13; Club politique du cégep Édouard-Montpetit, doc. 6.3, p. 2.

Plusieurs personnes étudiantes, notamment des femmes, corroborent les données du sondage représentatif soulignant qu'une forte proportion de jeunes disent ne pas se sentir en sécurité dans les transports collectifs. En ce sens, il a été proposé de mettre de l'avant certains programmes existants, comme le service Entre deux arrêts⁶⁶. L'Association des usagers du transport adapté de Longueuil considère que le transport adapté devrait être reconnu comme une composante du système de mobilité. Il s'agit, pour cette association, d'un service essentiel permettant à de nombreux citoyens et citoyennes de Longueuil de se déplacer de manière sécuritaire et autonome et de participer ainsi pleinement à la vie collective⁶⁷. Dans l'ensemble, le message est clair : tant que les autres modes de transport ne seront pas plus rapides, plus prévisibles et plus compétitifs, l'auto reste la solution par défaut.

Le portrait qui se dégage est celui d'une population prête à passer à l'action en matière de transport durable si des solutions perçues comme aussi compétitives sont proposées par la Ville et les autres paliers décisionnels en matière de transport : fréquence et fiabilité du transport collectif, réseau piéton et cyclable continu et protégé, entretien hivernal adéquat, tarification accessible et équitable, information claire et aménagements attrayants et sécuritaires qui donnent objectivement la priorité aux modes durables⁶⁸.

Comme l'exprime une personne : « Dans un monde idéal, on aimerait toutes et tous se rendre au travail en vélo ou en autobus, mais, si je dois prendre 1 h 30 pour déposer mes enfants en garderie puis attendre [...] 45 minutes [...] je vais prendre mon auto⁶⁹. » Allant dans le même sens, MOVIA affirme que « des modes de transport fiables, fréquents et concurrentiels doivent exister avant que la demande ne puisse émerger⁷⁰ ».



66 Club politique du cégep Édouard-Montpetit, doc. 6.3, p. 1.

67 Association des usagers du transport adapté de Longueuil, doc. 6.6, p. 1.

68 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 12-14.

69 Une personne ayant répondu au questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 20.

70 MOVIA, doc. 6.10, p. 3.

2.3.3 Effectuer un changement de culture fondé sur l'audace et la cohérence

Une personne souligne que « Longueuil doit agir avec audace » et que « [c]ela suppose de renverser les priorités : la voiture ne doit plus structurer la ville⁷¹ ».

Pour certaines personnes, 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 motivateur⁷² ».

D'autres proposent de combiner incitatifs (tarifs, services) et contraintes ciblées (priorités bus, réduction de stationnements là où des solutions de rechange existent) pour rééquilibrer l'espace public⁷³. Dans le même ordre d'idée, une personne explique que transformer les habitudes de mobilité de la population est un processus complexe. Elle souligne que « [l]es bâtons sont plus efficaces que les carottes pour motiver un individu à délaisser son automobile pour les transports en commun ou les modes actifs⁷⁴ ». Elle met en lumière la nécessité, pour faciliter l'utilisation des transports en commun, d'augmenter l'attractivité du transport en commun et de réduire celle de la voiture. En ce sens, elle propose de tarifier le stationnement pour rendre l'utilisation de la voiture moins attrayante, de récolter les fonds ainsi amassés pour financer les projets de transport durable et de réutiliser l'espace à d'autres fins que l'utilisation de la voiture⁷⁵.

D'autres proposent de diversifier les modes de transport durables pour répondre aux besoins variés, de renforcer l'autopartage et le covoiturage (zones Communauto élargies, aires de costationnement, application de covoiturage)⁷⁶ et d'offrir des incitatifs tarifaires ciblés (ex. : billets gratuits ponctuels, tarifs « montréalais », c'est-à-dire l'application de la grille tarifaire A 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 transition⁷⁷.

Dans cet esprit, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) rappelle qu'en matière de transport, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement 2026-2046 de la Communauté métropolitaine de Montréal identifie les quatre objectifs suivants⁷⁸ :

- hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050;
- prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine;

71 Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 12.

72 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 12.

73 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 12.

74 Frédéric Cournoyer, doc. 6.4, p. 1-2.

75 Frédéric Cournoyer, doc. 6.4, p. 2-3.

76 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 12; Frédéric Cournoyer, doc. 6.4, p. 4; Compte-rendu – ateliers avec des étudiantes et des étudiants du cégep Édouard-Montpetit, doc. 2.10, p. 3.

77 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 12; CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 9.

78 Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), doc. 6.5, p. 6.

- identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation;
- optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.

Dans l'optique de réduire la place de l'automobile, l'organisme MOVIA encourage la Ville à faire une analyse de l'équité des investissements en infrastructure entre les différents modes de déplacement. Il précise que ce type d'étude permet de révéler des déséquilibres historiques en faveur de l'automobile et offre un outil stratégique pour la prise de décision budgétaire⁷⁹.

Il a été souligné qu'il y a parfois certains écarts entre les intentions et l'exécution. Par exemple, au sujet des réseaux hivernaux annoncés, mais jugés insuffisamment entretenus, une personne dit : « Les bottines ne suivent pas les babines. ». Une autre indique que « la Ville devrait montrer l'exemple », mentionnant que les membres du personnel et du conseil municipal devraient se déplacer en transports collectifs et actifs ou au moyen des services d'autopartage⁸⁰.

Afin de garantir une cohérence entre les intentions politiques et les aménagements, MOVIA souligne que « [l]es choix de la Ville en matière de mobilité durable impliqueront nécessairement une redistribution de l'espace public ». Pour cette raison, il est important pour l'organisme que la Ville « [...] affirme clairement ses objectifs en maintenant le cap sur ses projets d'aménagement visant à réduire la dépendance à l'automobile [...] »⁸¹. Afin de suivre l'évolution de la part modale et de mesurer les effets des investissements, il est proposé de mettre en place un observatoire de la mobilité⁸².



79 MOVIA, doc. 6.10, p. 3.

80 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 28 et 41.

81 MOVIA, doc. 6.10, p. 3.

82 Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 12.

2.3.4 Miser sur la planification territoriale et l'inclusion comme leviers

Plusieurs personnes soulignent que l'aménagement du territoire a un effet important sur les modes de déplacement utilisés par la population. Dans cette logique, lors de la rétroaction sur les avis, trois propositions des trois panels se dégagent du lot⁸³ :

- faire des aménagements résilients aux changements climatiques (ex. : bonification de la canopée, aménagement d'espaces verts et de saillies de trottoir, gestion des eaux);
- 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 (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.).

Tout comme les centres intégrés de la santé et des services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Centre et Est, plusieurs personnes mettent en évidence l'importance de créer des quartiers complets, denses, compacts et bien connectés comprenant une mixité de fonctions, dont des commerces de proximité accessibles à pied ou à vélo⁸⁴ : « Les commerces, c'est la vie de quartier [...] là, il n'y a que des maisons⁸⁵. »

Certains commentaires proposent de réduire la place de l'automobile en supprimant des stationnements, en retirant des voies de circulation pour laisser de la place aux aménagements pour les transports actifs et collectifs et en misant sur des mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, pot de fleurs, saillies de trottoir, etc.). D'autres insistent pour que tout nouveau projet soit conditionné à des cheminements actifs/transport collectif sécuritaires et livrés en amont, avec un entretien hivernal. D'autres encore suggèrent d'aménager les stationnements à l'arrière des bâtiments et de verdir massivement l'espace public⁸⁶.

Quelques propositions convergent vers la requalification de grands axes (Taschereau, Curé-Poirier, Roland-Therrien, Victoria, Cousineau, Jacques-Cartier, chemin de Chambly) en boulevards urbains multimodaux (transport collectif performant, pistes cyclables protégées, trottoirs élargis, verdissement, traverses piétonnes sécurisées) ou vers la création de plusieurs pôles intermodaux autres que le métro afin d'améliorer la desserte en transport collectif et le transfert entre les différents modes de transport⁸⁷. L'axe Taschereau a été identifié par l'ARTM pour l'implantation d'un tram-bus à moyen terme⁸⁸.

L'équité et l'inclusion doivent, pour plusieurs, également faire partie intégrante de la

83 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 10-11.

84 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14; CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 8; Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 7; Frédéric Cournoyer, doc. 6.4, p. 3.

85 Une personne ayant répondu au questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14.

86 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14.

87 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14; Félix Cauchy-Charest, doc. 6.1, p. 3 et 7; MOVIA, doc. 6.10, p. 4.

88 Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), doc. 6.5, p. 10.

transition vers une mobilité durable et sécuritaire. En ce sens, les CISSS Montérégie-Centre et Est demandent de s'assurer que chaque personne, peu importe son statut social, économique ou fonctionnel, peut se déplacer librement, en sécurité et sans obstacle. Outre les notions d'accessibilité universelle et de sécurité qui ont été mentionnées dans plusieurs commentaires (trottoirs nivelés, cheminement sans obstacle, etc.)⁸⁹, ils demandent aussi qu'une évaluation d'impact sur les populations vulnérables soit effectuée pour chaque projet d'aménagement. Allant dans le même sens, l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil considère que les aménagements visant l'amélioration de la qualité des milieux de vie doivent être pleinement accessibles et inclusifs⁹⁰. Sur le même sujet, le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain a déploré que la documentation concernant la présente démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire ait été rendue accessible⁹¹ trop tardivement, ce qui a limité les possibilités d'y contribuer pleinement. Il a aussi été proposé d'utiliser l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) pour concevoir des aménagements et planifier les déplacements de manière à renforcer le sentiment de sécurité des femmes, entre autres⁹². L'importance de la sécurité pour toutes et tous revient dans plusieurs commentaires comme une condition à l'utilisation des transports actifs, notamment⁹³.

2.3.5 Déployer des communications, de la sensibilisation et l'implication citoyenne

Les communications, la sensibilisation et l'implication de toutes les tranches de la population sont considérées comme des éléments essentiels de la transition vers une mobilité durable.

À l'instar de plusieurs acteurs du domaine de la mobilité⁹⁴, les CISSS de la Montérégie-Centre et Est mentionnent qu'il « [...] est essentiel d'impliquer les citoyennes et les citoyens dans la réflexion, puisqu'ils sont les mieux placés pour décrire leur milieu, leurs besoins et les obstacles qu'ils rencontrent au quotidien⁹⁵ ». L'organisme MOVIA recommande, pour sa part, « [...] de maintenir des espaces de participation continus, structurés et inclusifs portant sur la mobilité durable, et que cette démarche ne reste pas ponctuelle, mais s'inscri[t] dans un cadre cohérent de transition socioécologique⁹⁶ ».

89 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14; Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, p. 5.

90 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14; CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 7; Association des usagers du transport adapté de Longueuil, doc. 6.6, p. 2.

91 La documentation, notamment les avis des trois panels, était disponible, mais le format utilisé n'était pas considéré comme accessible et rendait l'utilisation des logiciels de lecture difficile. L'Office a modifié la documentation en suivant les recommandations du RAAMM en cours de démarche.

92 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 14; CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 7.

93 Club politique du cégep Édouard-Montpetit, doc. 6.3, p. 1.

94 Compte-rendu de la rencontre du 20 février 2026, doc. 2.11, p. 4.

95 CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 10.

96 MOVIA, doc. 6.10, p. 3.

Les CISSS de la Montérégie-Centre et Est insistent sur l'importance de diversifier les méthodes de participation afin de joindre toutes les tranches de la population et de réduire les barrières⁹⁷.

En ce sens, les trois propositions émanant des avis le plus souvent retenues en lien avec ce sujet sont les suivantes⁹⁸ :

- répertorier, 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 (ex. : sondage, porte à porte, plateformes, ateliers citoyens);
- élaborer des stratégies pour joindre tous les segments de la population (ex. : messages des personnes élues, réseaux sociaux, carte interactive, capsules éducatives, panneaux explicatifs, trousse d'information *La mobilité durable pour tous*, tournées des écoles).

Au-delà de l'implication de la population, plusieurs organisations ayant participé à la démarche se disent prêtes à collaborer avec la Ville sur une base régulière pour s'assurer que les réalités du terrain (expertise en mobilité durable, santé publique, accessibilité universelle, besoins des personnes vivant avec des handicaps, etc.) sont bien prises en considération⁹⁹.

97 CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 11.

98 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs, doc. 2.9, p. 9-10.

99 MOVIA, doc. 6.10, p. 5; CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 9-11, Association des usagers du transport adapté de Longueuil, doc. 6.6, p. 1-2; Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, p. 5.

L'analyse et les recommandations



L'Office reconnaît que les attentes exprimées lors de la présente démarche participative ne font pas toutes partie du périmètre des compétences de la Ville et que les efforts pour mener la transition vers une mobilité durable et sécuritaire interpellent une diversité d'acteurs, de tous les paliers et sur plusieurs fronts, dont le transport, mais aussi l'aménagement du territoire et la santé et les services sociaux. Il s'agit d'un travail de longue haleine et entre le début de la démarche et la publication de ce rapport, plusieurs gestes ont été posés par la Ville et ses partenaires. La présente analyse tente donc de mettre en lumière les principaux messages entendus lors de la démarche et qui concernent directement la Ville, en ce qui a trait à ses champs de compétence ainsi qu'à ses leviers d'action et d'influence auprès des autres paliers décisionnels.

3.1 Les constats de l'Office

À l'issue de la démarche, on retient que la Ville est engagée dans la bonne voie et peut compter sur l'appui et la collaboration de sa population, de ses équipes et de ses partenaires locaux et régionaux dans la poursuite de son travail pour effectuer la transition souhaitée en matière de mobilité durable et sécuritaire.

En analysant l'information recueillie, l'Office a fait deux constats importants :

- La population est ouverte à effectuer une transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire;
- Les facteurs influençant la mobilité identifiés par la Ville trouvent écho dans les besoins et solutions identifiés dans la démarche.



Constat 1 : La population est ouverte à effectuer une transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire

Après avoir analysé l'ensemble de l'information récoltée tout au long de cette démarche participative, l'Office fait le constat qu'il existe au sein de la population de Longueuil une ouverture à aller de l'avant et à faire une transition vers une mobilité plus durable. Aucune contribution reçue, quelle que soit sa forme, n'a remis en question la nécessité d'une transition vers une mobilité durable et sécuritaire dans le cadre de cette démarche. Cette ouverture est toutefois variable et s'exprime de différentes manières.

L'appui à cette transition s'inscrit dans un contexte où les gens sont globalement satisfaits de la situation actuelle. Même si l'auto est le moyen le plus utilisé, la question du transport n'est pas jugée problématique par la grande majorité de la population, si l'on se fie aux résultats du sondage représentatif mené par l'Office en début de démarche. Seule une minorité de la population sondée estime que l'automobile est l'unique option de transport (27 %). Bien que largement ouvertes à l'idée, plusieurs des personnes participantes se sont montrées critiques des solutions de rechange à la voiture individuelle telles qu'elles existent actuellement et réclament des améliorations pour rendre la transition demandée possible. La population semble souhaiter diversifier ses options et elle est à la recherche de solutions. À Longueuil, la cohabitation entre les transports individuels, actifs et collectifs semble normalisée.

Les actions déjà prises par la Ville sont généralement bien accueillies, comme le montrent les résultats du sondage sur les perceptions des initiatives et aménagements effectués par la Ville dans les dernières années¹⁰⁰. Toutes les actions (initiatives et aménagements) ont reçu des niveaux d'appui de plus de 70 %¹⁰¹.

Il existe une variété de points de vue sur la manière de faciliter la transition vers la mobilité durable et sécuritaire. Ceux-ci ne sont ni en compétition ni incompatibles, mais bien complémentaires. Les propositions des uns et des autres se complètent et permettront en fin de compte de créer un cocktail de possibilités répondant aux différents besoins de la population. On retient que c'est la qualité de l'offre qui sera déterminante dans l'adoption de nouveaux comportements.



Constat 2 : Les facteurs influençant la mobilité identifiés par la Ville trouvent écho dans les besoins et solutions identifiés dans la démarche

Dans son document d'information, la Ville a identifié des facteurs¹⁰² influençant la mobilité durable et sécuritaire. Ceux-ci sont résumés au premier chapitre du présent rapport.

¹⁰⁰ Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 21-28.

¹⁰¹ Le niveau d'accord est calculé par l'addition des réponses « tout à fait d'accord » et « plutôt d'accord ».

¹⁰² Comme mentionné au chapitre 1, les facteurs influençant la mobilité durable identifiés par la Ville de Longueuil sont l'aménagement du territoire, la densité, la mixité des usages d'un quartier, le réseau cyclable et le stationnement pour vélos, le design urbain pour maximiser la sécurité et le partage de la route, le transport collectif, l'information, la sensibilisation et la consultation ainsi que les facteurs psychosociaux.

De manière plus détaillée, l'analyse de l'information recueillie dans le cadre de cette démarche confirme la pertinence de ces facteurs. Elle permet toutefois d'en ajouter un à la liste : le sentiment de sécurité.

Par leurs propos, les personnes participantes prouvent que l'aménagement du territoire et le design urbain ont une grande influence sur les modes de transport utilisés. Elles confirment également l'importance de créer ou de repenser les quartiers pour en faire des milieux de vie plus mixtes, aux rues apaisées et sécuritaires, comprenant des réseaux piétonniers et cyclables continus, sécurisés et bien entretenus. La nécessité d'un réseau de transport collectif efficace, fiable, accessible et bien connecté ressort aussi de manière très forte.

En mettant en relation les facteurs influençant la mobilité durable identifiés par la Ville avec les propositions recueillies au cours de la démarche, on constate que la Ville va dans la bonne direction. Le tableau 6, aux pages suivantes, présente les facteurs influençant la mobilité et les met en relation avec les mesures issues des avis et les autres solutions recueillies au cours de la démarche.



Tableau 6 : Facteurs influençant la mobilité, propositions des panels et solutions citoyennes

Facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire	Mesures d'accompagnement émanant des trois avis des panels	Solutions émanant des propositions citoyennes
<p>Le sentiment de sécurité</p>	<p>L'importance de la sécurité réelle et perçue est présente dans les trois avis sous forme de valeur ou d'action.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser le réseau cyclable (séparé des voitures) • Utiliser les principes d'équité et d'inclusion et l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) • Sécuriser le réseau piétonnier : trottoirs déneigés, mieux nivelés, plus larges, bien éclairés • Promouvoir les programmes comme le service Entre deux arrêts • Apaiser la circulation : réaménagement d'intersections dangereuses, implantation de feux pour cyclistes, saillies de trottoir, traverses surélevées, implantation de rues apaisées, partagées et scolaires fermées pendant les heures de pointe scolaire • Augmenter et rendre automatique le temps de traverse pour les piétons
<p>L'aménagement du territoire</p> <p>Le design urbain pour maximiser la sécurité et le partage de la route</p>	<p>Améliorer, à l'échelle du territoire, la desserte en transport actif, collectif et adapté</p> <p>Améliorer les infrastructures de mobilité active et de transport collectif et adapté</p> <p>Réduire l'utilisation de l'auto solo</p> <p>Favoriser la marche</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faire des aménagements conviviaux, continus et connectés pour favoriser le transport actif et donner le goût de se déplacer à pied et à vélo • Aménager des voies réservées pour le transport collectif • Rééquilibrer l'espace public (réduire l'espace consacré à la voiture) • Apaiser la circulation : réaménagement d'intersections dangereuses, implantation de feux pour cycliste, saillies de trottoir, traverses surélevées, implantation de rues apaisées, partagées et scolaires fermées pendant les heures de pointe scolaire • Augmenter et rendre automatique le temps de traverse pour les piétons • Intégrer une analyse de l'équité des investissements en infrastructures entre les modes de transport

Facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire	Mesures d'accompagnement émanant des trois avis des panels	Solutions émanant des propositions citoyennes
<p>La densité</p> <p>La mixité des usages d'un quartier</p>	<p>Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif et des modes actifs</p> <p>Favoriser la marche</p> <p>Réduire l'utilisation de l'auto solo</p> <p>Améliorer la qualité des milieux de vie par des aménagements répondant à des besoins exprimés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Créer des quartiers denses, compacts et bien connectés • Créer des quartiers complets comprenant une mixité de fonctions, dont des commerces et des services accessibles à pied et à vélo • Mettre sur pied de clubs de marche utilitaire • Renforcer l'autopartage et le covoiturage
<p>Le réseau cyclable et le stationnement pour vélos</p>	<p>Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif et des modes actifs</p> <p>Améliorer les infrastructures de mobilité active et de transport collectif et adapté</p> <p>Encourager l'utilisation du vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des infrastructures connectées et continues • Aménager des pistes cyclables protégées sur les grands axes, séparées des voies piétonnes et bien entretenues à l'année • Développer une culture du vélo
<p>Le transport collectif</p>	<p>Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif et des modes actifs</p> <p>Améliorer les infrastructures de mobilité active et de transport collectif et adapté</p> <p>Améliorer l'offre de transport collectif et l'accès à celui-ci</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la fréquence et la fiabilité, surtout en soirée et la fin de semaine • Éviter les départs simultanés de plusieurs lignes au terminus • Mieux relier les pôles locaux (hôpitaux, cégep, lieux d'activités) par des corridors à haute fréquence et à haut niveau de service • Créer des lignes express et des liaisons intermunicipales plus directes • Offrir des incitatifs, revoir les tarifs et simplifier les titres de transport • Revoir l'aménagement des arrêts et l'information qu'on y trouve • Développer des projets structurants de transport collectif (prolongation de la ligne jaune, tramway) • Faciliter et sécuriser l'accès au métro, au REM et à la navette fluviale • Créer des pôles intermodaux • Reconnaître le transport adapté comme une composante du système de mobilité

Facteurs influençant la mobilité durable et sécuritaire	Mesures d'accompagnement émanant des trois avis des panels	Solutions émanant des propositions citoyennes
<p>L'information, la sensibilisation et la consultation</p>	<p>Éduquer la population sur la mobilité durable</p> <p>Favoriser l'adhésion de la population envers les nouveaux aménagements</p> <p>Faire découvrir les modes de transport actifs, collectifs et adaptés</p> <p>Faciliter des actions communes en mobilité durable et sécuritaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faire des campagnes de sensibilisation et de promotion • Perfectionner les applications numériques afin d'offrir des itinéraires réalistes et de l'information en temps réel en cas de panne et de retard • Faire participer la population à l'identification des obstacles et des besoins • Collaborer avec les partenaires et la population dans la mise en œuvre des actions, avec des méthodes diversifiées de participation
<p>Les facteurs psychosociaux</p>	<p>Aucune mention explicite</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser des contraintes plutôt que des incitatifs pour motiver les individus à délaisser l'utilisation de leur voiture.



3.2 Les enjeux identifiés et les recommandations de l'Office

Au terme de cette démarche, l'Office a identifié à travers toute l'information reçue trois enjeux qui méritent d'être pris en considération dans tous les projets entourant la mobilité sur le territoire de Longueuil :

1. Accroître l'efficacité des modes de transport durables et leur disponibilité;
2. Renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité;
3. Miser sur davantage de communication et de participation pour réaliser la transition.

Ces enjeux peuvent être des facteurs de succès s'ils sont bien intégrés aux pratiques de la Ville et pourraient *a contrario* devenir des obstacles à la transition vers une mobilité durable s'ils ne sont pas pris en compte.



Enjeu 1 : Accroître l'efficacité des modes de transport durables et leur disponibilité

Un message très clair se dégage de toute l'information recueillie au cours de cette démarche. L'efficacité des modes de transport durables et leur disponibilité constituent des prérequis pour que la transition puisse s'enclencher. Les effets tangibles sur les habitudes de déplacement s'observeront au moment où les solutions de rechange à l'auto solo seront efficaces et compenseront les bénéfices du comportement à modifier, c'est-à-dire l'utilisation de la voiture individuelle. Tant et aussi longtemps qu'il sera plus rapide, plus simple, plus confortable et plus abordable de prendre sa voiture, la population ne changera pas ses habitudes de manière importante et les gains en matière de mobilité durable seront marginaux.

Comme il est mentionné dans une contribution, la Ville est invitée à maintenir le cap¹⁰³ malgré une potentielle adoption timide des nouveaux aménagements et des nouvelles options par la population dans les premières années d'implantation. Il s'agit en quelque sorte d'avoir une tolérance à la faible adhésion de la population aux changements effectués à court terme. Bien que les moyens à la disposition de l'Office ne lui permettent pas d'identifier le point de bascule où une masse critique de personnes feront le saut, les données recueillies ainsi que la relative satisfaction à l'égard de la situation actuelle pointent vers l'hypothèse que plusieurs gestes importants devront être posés avant qu'il ne soit possible d'observer des changements de comportement chez un groupe important d'individus. Tout porte à croire que les bénéfices perçus de la ou des solutions de rechange devront être au moins équivalents à ceux de la voiture avant de voir des changements de comportement réels et mesurables. Il faudra considérer que la transition n'est pas complétée tant qu'on n'offrira pas une trame complète de transport durable qui constituera une solution compétitive face à la voiture.

¹⁰³ MOVIA, doc. 6.10, p. 3.

Comme le montrent les facteurs influençant la mobilité identifiés dans le document d'information, l'aménagement du territoire, le design urbain et la mixité des fonctions ont des effets importants sur les choix de mode de déplacement de la population. L'un des obstacles identifiés par les personnes participantes à la démarche est la distance à parcourir entre les résidences et les lieux d'intérêt comme les zones de commerces et de services de proximité. Ces distances rendent les modes actifs moins attrayants, mais également moins efficaces par rapport à la voiture.

Les orientations 1, 5 et 6 du Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil pointent vers la transformation du territoire afin de rendre les milieux de vie plus complets, ce qui permet d'offrir des activités de proximité accessibles à pied et à vélo, et couvre une panoplie de besoins identifiés tout au long de la démarche.

Bien que la marche et le vélo restent des options principalement associées aux loisirs, des initiatives comme la bonification et l'expansion du réseau BIXI à Longueuil, qui inclut des vélos à assistance électrique¹⁰⁴, pourraient convaincre un plus grand nombre de personnes à troquer l'auto solo pour les transports actifs. L'amélioration de l'offre de transport à assistance électrique permet en effet de rendre la mobilité active plus accessible sans égard aux capacités physiques et aux contraintes du territoire, élargissant par le fait même le bassin d'utilisateurs potentiels.

En ce qui concerne le transport collectif, les opinions recueillies pendant la démarche indiquent qu'il faudra que le réseau compétitionne la voiture privée en matière de temps, d'accessibilité, de fiabilité, de connectivité et de confort avant de voir des changements de comportement significatifs. Les autobus bondés ne devraient pas être le seul critère pour évaluer la réussite de la transition vers une mobilité durable et sécuritaire. Comme nous l'avons entendu chez certaines personnes rencontrées, le confort diminue dans les moyens de transport bondés, ce qui contribue à augmenter le sentiment d'insécurité de certaines tranches de la population. Dans sa présentation lors de la soirée d'information du 19 novembre 2025, Catherine Morency a expliqué que « ça ne prend pas 50 passagers dans un bus pour que ce soit plus efficace qu'un véhicule privé¹⁰⁵ ». Sa présentation montre que 8 passagers dans un autobus hybride équivalent à 1,2 passager dans une voiture de type Toyota Corolla en matière de dépense énergétique par kilomètre parcouru¹⁰⁶. Devant ce constat, l'Office soulève la question suivante : comment l'efficacité énergétique des solutions de rechange à l'auto solo et leur rôle dans l'atténuation de la crise climatique peuvent-ils être pris en considération dans la mesure du succès du transport collectif et actif, particulièrement dans un contexte de fortes pressions sur les finances municipales et sur le financement des réseaux de transport?

L'efficacité du transport collectif a été le sujet d'un grand nombre de commentaires. Actuellement, selon les données du sondage, 70 % des personnes répondantes considèrent que l'interconnexion entre les différents modes de transport (auto, bus, vélo) est efficace et que le transport en commun est accessible et fiable, en plus de répondre

104 Communiqué de la Ville de Longueuil du 15 avril 2026 : [BIXI s'implante aux quatre coins de Longueuil : 22 nouvelles stations dès cet été | Ville de Longueuil](#)

105 Catherine Morency, Enregistrement de la soirée d'information du 19 novembre 2025, doc. 2.5.

106 Présentation de Catherine Morency, doc. 2.5.2, p. 24.

à leurs besoins. L'échantillon de l'Office, composé de personnes qui utilisent moins la voiture et plus le vélo, est toutefois beaucoup plus critique. Seules 36 % des personnes composant l'échantillon de l'Office considèrent que l'interconnexion entre les modes de transport est efficace et 43 % que le transport en commun est accessible et fiable, en plus de répondre à leurs besoins¹⁰⁷.

Dans l'information recueillie au moyen des différents outils de collecte, les quatre principales raisons évoquées pour ne pas utiliser les transports collectifs de manière régulière relèvent du manque d'attractivité de cette option¹⁰⁸. Conscient que la Ville peut avoir de l'influence, mais qu'elle n'a pas le plein contrôle sur le déploiement et l'efficacité du transport collectif qui relève de nombreux autres acteurs, notamment du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil (RTL), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Office tient tout de même à souligner qu'il s'agit là de la principale solution de rechange à l'utilisation de la voiture et que, tant que le réseau ne sera pas perçu comme plus efficace, il sera difficile de convaincre la population en général de l'utiliser.

Lors de leur délibération, tous les panels devaient identifier des valeurs sur lesquelles la Ville devrait s'appuyer dans sa prise de décision concernant la mobilité durable. L'efficacité fait partie des valeurs identifiées par deux des trois panels.

Selon l'information recueillie, pour être considérées comme efficaces, les solutions doivent répondre aux besoins de la population, être simples, fiables, conviviales, abordables et compétitives en matière de temps de déplacement.

Selon les résultats de la démarche, la réussite de la transition repose sur la création d'un cercle vertueux : une boucle de rétroaction positive dans laquelle les premières actions permettent l'obtention de résultats qui renforcent la motivation et qui conduisent à la mise en place de nouvelles actions, tout en maintenant celles déjà en place.

À terme, à leur plein déploiement, les solutions de rechange à l'auto solo devraient également être modulées en fonction de principes d'accessibilité universelle et offrir des options permettant l'accès à toutes les tranches de la population, sans égard à leur état de santé et à leurs capacités physiques. Il en va de même pour d'autres critères : l'âge, les activités, la situation familiale, la situation financière, l'emploi, les loisirs, etc.

Pendant la rédaction du présent rapport, le RTL a annoncé un projet de « rebrassage » afin de rendre son réseau plus optimal, pour des raisons de viabilité financière notamment. Ce projet du RTL implique entre autres de retirer et de modifier certaines lignes d'autobus pour augmenter la fréquence des autres lignes de manière générale¹⁰⁹. Dans cette perspective, il peut être envisagé de faciliter l'accès aux arrêts d'autobus de différentes manières : aménager des stationnements pour vélos ou des stationnements incitatifs pour les voitures, ou encore munir davantage d'autobus de supports à vélos.

107 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 16-17.

108 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 35.

109 Michel Hersir, « RTL : Non viable, le réseau doit être "rebrassé" », Le Courrier du Sud, 30 mars 2026. En ligne.

Condition préalable à l'action de la Ville en matière de mobilité durable et sécuritaire

Le financement du transport collectif, qui découle en grande partie d'autres ordres de gouvernement, devrait non pas mettre en compétition entre eux les divers modes de transport, mais plutôt les renforcer dans l'ensemble. À ce titre, le présent rapport constitue un levier pour la Ville : il peut lui servir d'appui dans ses représentations auprès des autorités compétentes pour que soient rehaussés le financement, l'interconnectivité et l'efficacité des divers modes de transport collectif, autant ceux qui visent la mobilité intrarégionale que la desserte locale. Le financement adéquat du transport collectif est un préalable à la transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire sur le territoire de Longueuil.

RECOMMANDATION 1

L'Office recommande à la Ville de poursuivre et d'accélérer ses efforts pour concrétiser les orientations 1, 5 et 6 de son Plan d'urbanisme, qui prévoient le développement de milieux de vie complets, notamment :

- en requalifiant de grands axes pour y faire une plus grande place aux transports actifs et collectifs;
- en misant, dans le développement et le redéveloppement du territoire, sur la création de milieux mixtes, qui favorisent l'adoption de modes de transport durables.

RECOMMANDATION 2

L'Office recommande à la Ville, conjointement avec les organismes qui développent le transport collectif, de travailler sur l'interconnectivité entre les modes de transport collectif et les autres modes de transport, de sorte à constituer localement, sur le long terme, une trame de transport durable cohérente et pérenne, qui saura compétitionner avantageusement l'auto solo.

RECOMMANDATION 3

L'Office recommande à la Ville de réfléchir à l'expérience piétonne sur l'ensemble de son territoire, en réunissant les engagements et actions déjà prévus (ex. : Ma rue pour tous, le projet-pilote Ma rue-école de quartier, le Guide d'implantation des passages pour piétons) sous une vision d'ensemble qui en assure la cohérence, la priorisation, le suivi et la communication adéquate auprès de la population.

RECOMMANDATION 4

L'Office recommande à la Ville de mettre à jour et d'adopter son projet de plan directeur des déplacements cyclables daté de 2018, en s'assurant de connecter en priorité les pôles de transport structurant et les grands générateurs de déplacement.



Enjeu 2 : Renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité

La sécurité et le sentiment de sécurité, partout et pour tout le monde, émergent de la présente démarche comme une autre condition de succès pour une transition réussie.

La sécurité fait d'ailleurs partie des valeurs mises de l'avant dans les trois avis, en plus d'être mentionnée de manière transversale dans la majorité des commentaires, propositions et contributions reçus.

Le sentiment de sécurité est souvent au cœur des choix en matière de transport. Même si les aménagements sont considérés comme sécuritaires selon les normes et les meilleures pratiques, pour que la population les utilise, elle doit avoir le sentiment d'être en sécurité. Pour différentes raisons, une personne peut avoir peur et être stressée à l'idée de traverser une grande intersection très achalandée, même s'il n'y a pas eu d'accident à cet endroit depuis des années et qu'elle est considérée comme sécuritaire selon les normes en vigueur.

Comme suggéré par les CISSS de la Montérégie-Centre et Est, l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est un outil qui permet de comprendre les enjeux de sécurité des différents groupes de la population et de les intégrer dans la planification. Est-ce que les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les personnes issues de l'immigration et les familles avec enfants, en fonction de leurs habitudes de déplacement, vont se sentir en sécurité en utilisant l'aménagement prévu?

Comme toute population d'une ville, celle de Longueuil n'est pas homogène. Elle est composée de différents groupes dont le niveau de vulnérabilité varie. En planifiant les aménagements et en tentant de répondre aux besoins des plus vulnérables, on répond généralement aux besoins de sécurité de la majorité. Si l'on planifie en fonction des principes de l'accessibilité universelle, et en répondant donc aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, tout le monde est gagnant.

L'Office souligne les efforts continus faits par la Ville de Longueuil en matière de sécurité. En effet, plusieurs programmes, projets, plans ou politiques existent déjà sur le territoire de la Ville de Longueuil, dont les suivants : le programme de sécurisation aux abords des écoles, le projet-pilote Ma rue-école de quartier, le projet Ma rue pour tous, le Guide d'implantation des passages pour piétons, l'engagement pour l'approche Vision zéro décès et blessés graves, le plan d'action pour la politique familiale, le plan d'action Municipalité amie des aînés et la politique sur l'accessibilité universelle adoptée en 2025.

RECOMMANDATION 5

En plus de continuer ses efforts en matière de sécurisation des déplacements sur le réseau routier local, l'Office recommande à la Ville d'évaluer la possibilité de travailler, en collaboration avec ses partenaires, sur le renforcement du sentiment de sécurité lors des déplacements à travers la ville et l'identification des moyens d'y parvenir, notamment :

- en systématisant, dans ses pratiques en matière d'aménagement et de planification du territoire et des déplacements, la mise en application de l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), en s'appuyant entre autres sur les directions de services de la Ville qui ont déjà intégré cette approche;
- en accélérant et en priorisant la mise en œuvre de sa Politique en accessibilité universelle 2025-2030 sur tout le territoire, plus précisément l'axe d'intervention lié au transport et à la mobilité durable;
- en adoptant un plan d'action Vision zéro, conformément à son engagement pris en 2023.



Enjeu 3 : Miser sur davantage de communication et de participation pour réaliser la transition

Les données du sondage montrent que les moyens d'accompagnement privilégiés pour réaliser la transition vers la mobilité durable varient selon les tranches d'âge. Les 16 à 24 ans appuient davantage les outils technologiques pour planifier les déplacements, les 35 à 44 ans, le soutien financier ou les incitatifs, les 45 à 54 ans, les activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport et les 55 à 64 ans, l'implication de la population dans les décisions ainsi que des campagnes d'information et de sensibilisation¹¹⁰. Cela témoigne, comme mentionné par les CISSS de la Montérégie-Centre et Est, de l'importance de diversifier les méthodes de participation pour joindre toutes les tranches de la population et réduire les barrières¹¹¹.

Les trois avis soulignent l'importance d'impliquer la population et de favoriser la collaboration avec les partenaires locaux. L'avis citoyen insiste sur la participation de la population et la communication en continu. L'avis de la société civile, des institutions et acteurs économiques valorise la collaboration entre la Ville, les organisations et la population. De son côté, l'avis des membres du personnel de la Ville de Longueuil et du RTL se concentre sur l'information, l'éducation et la sensibilisation de la population pour inciter celle-ci à un changement de comportement. Les trois avis appellent à des communications claires, pédagogiques et en continu.

Au-delà de l'information, de la sensibilisation et de la consultation déjà identifiées par la Ville comme un facteur influençant la mobilité durable, le renforcement des efforts de communication et de participation de la population ressort comme déterminant pour la transition vers une nouvelle manière de voir et de vivre la mobilité.

Le mandat confié à l'Office de réaliser la présente démarche participative est une démonstration de la volonté de la Ville à faire participer la population et les parties prenantes à la recherche de solutions. Les membres des trois panels délibératifs que l'Office a organisés l'ont dit unanimement : toutes ces personnes étaient honorées et heureuses d'avoir eu l'occasion de contribuer activement à l'identification des meilleurs chemins pouvant conduire à la transition souhaitée.

D'avantage de participation ne signifie pas de consulter tout le temps, tout le monde, sur tout! Mais plutôt de faire intervenir les bons publics, aux moments opportuns dans la prise de décision, là où leurs compétences peuvent effectivement apporter un réel éclairage sur les choix à faire. Ainsi, la participation des membres du personnel des divers services de la Ville n'interviendra pas au même moment que celle des citoyens ou de la société civile, des institutions et des acteurs économiques.

L'approche à développer gagnerait à envoyer des messages clairs et à donner davantage de prévisibilité à la population tout en étant suffisamment souple pour permettre une mise à contribution de la population à des moments clés de la planification et de la réalisation des différents aménagements.

¹¹⁰ Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP Recherche, doc. 2.4, p. 38-41.

¹¹¹ CISSS de la Montérégie-Centre et de la Montérégie-Est, doc. 6.7, p. 11.

L'avis du panel de la société civile propose de créer un espace citoyen et l'une des contributions écrites, un observatoire de la mobilité durable. L'aménagement d'espaces et d'occasions d'aller vers la population et les différents partenaires est nommé comme une approche gagnante. Cela peut prendre plusieurs formes : un lieu où il serait possible de mettre à l'épreuve des aménagements ou des initiatives en lien avec la mobilité, un laboratoire, un banc d'essai qui permettrait de tester des idées et des aménagements auprès de la population et/ou certains groupes ayant des besoins plus particuliers, une charrette de conception, un atelier de cocréation, un projet-pilote. Cela est susceptible de favoriser une meilleure intégration d'une variété de perspectives, contribuant à un meilleur atterrissage sur le terrain de la vision mise de l'avant par la Ville, pour laquelle une grande ouverture a d'ailleurs été démontrée. Il pourrait également être opportun de faire participer la population à l'identification des lieux problématiques et à la priorisation des travaux à faire en matière de mobilité.

La population et les parties prenantes qui ont pris part à la présente démarche participative, particulièrement celles réunies lors des trois panels délibératifs, ont exprimé d'une manière ou d'une autre qu'elles comptent sur la Ville, mais les résultats recueillis sont un bon indicateur que la Ville peut compter réciproquement sur elles!

La présente démarche a généré des contenus d'une grande richesse : sondage représentatif, questionnaire volontaire en ligne, enquête terrain, avis des panels délibératifs, questionnaire de rétroaction sur les avis, contributions écrites. Toute cette richesse est accessible publiquement dans le dossier documentaire sur la page Web de la démarche. Des propositions très concrètes ont été présentées dans les différentes contributions.

Les avis sont le fruit de travaux de trois groupes qui ont non seulement eu l'occasion d'être accompagnés dans l'acquisition de connaissances, mais qui ont également eu la possibilité d'échanger et de délibérer entre eux sur le contenu des avis produits.

Plusieurs des solutions et pistes d'action qui émanent de la démarche requièrent des suivis et la mobilisation de divers publics, de manière ponctuelle ou continue, à des étapes ultérieures de la mise en œuvre de la transition vers la mobilité durable et sécuritaire par la Ville.

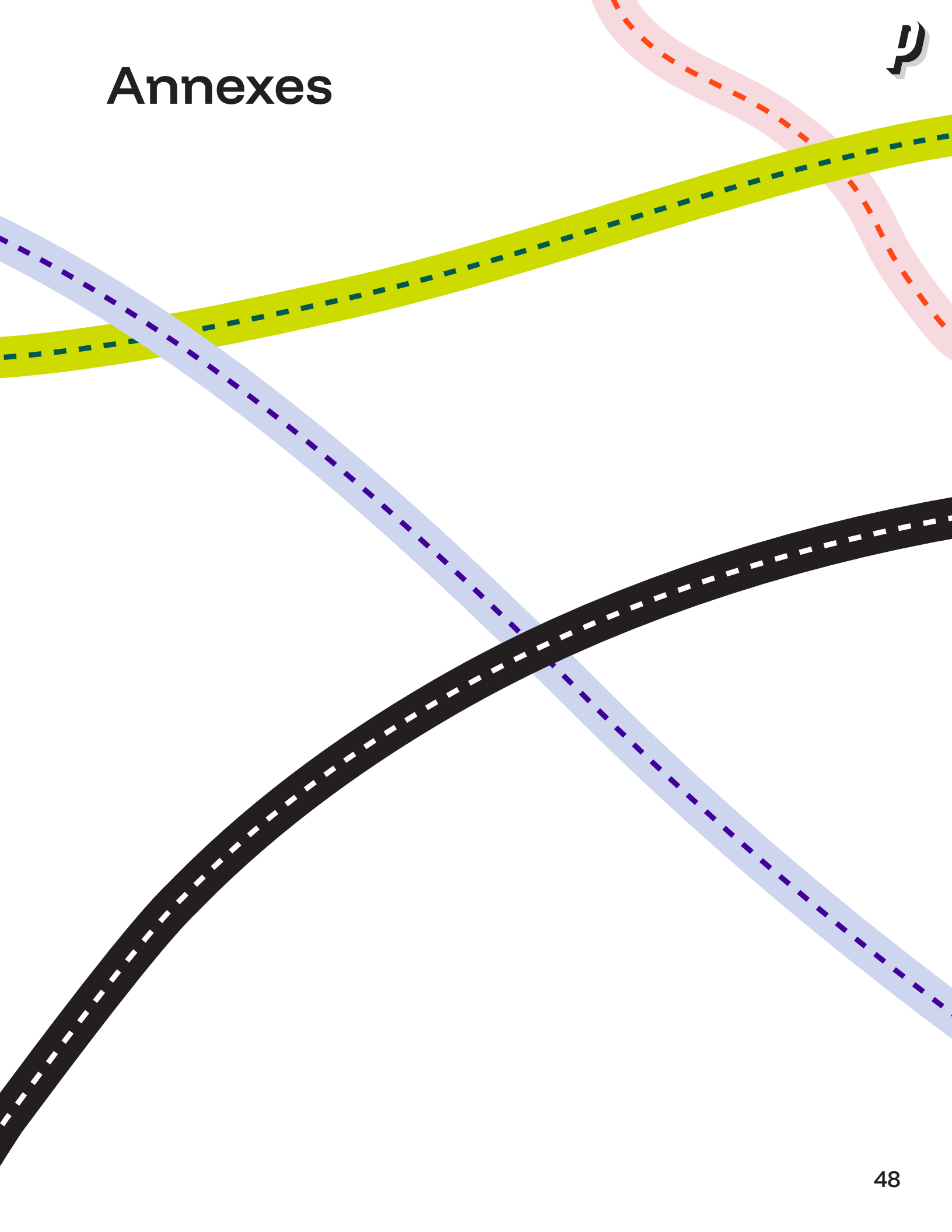
RECOMMANDATION 6

L'Office recommande à la Ville de prévoir, dès l'étape de planification des projets qui découleront de la présente démarche, les actions de communication, d'accompagnement et de participation requises pour assurer la fluidité des mesures de transition en évitant les reports d'échéancier.

À cet égard, la Ville pourrait mettre à profit le rôle-conseil de l'Office de participation publique de Longueuil, dont l'une des fonctions est de « proposer des règles visant à encadrer la consultation publique faite par une instance de la ville responsable de cette consultation en vertu de toute disposition applicable afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces¹¹² ».

112 Modalités de fonctionnement et règles de procédure (2022) : [Regles-et-fonctionnement_OPPL_2024-11-27.pdf](#), p. 18.

Annexes



Annexe 1 : Les informations relatives au mandat

Le mandat

Le 4 juillet 2023, le conseil de la Ville de Longueuil a mandaté l'Office de participation publique de Longueuil afin « de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet de la mobilité durable et sécuritaire¹¹³ ».

L'Office a été mandaté en vertu de l'article 54.23, paragr. 4 de la Charte de la Ville de Longueuil, qui stipule que l'Office a pour fonction de « tenir, sur tout projet ou sujet d'intérêt désigné par le conseil ou le comité exécutif de la ville et à la demande de l'un ou de l'autre, toute activité de participation publique sur le territoire de la ville¹¹⁴ ».

Les personnes-ressources de la Ville de Longueuil

Carine Discazeaux, cheffe mobilité active, Direction du génie

Stephany Hidalgo, cheffe de division, Direction du génie

Jean-François Lagacé, chef de service, Direction du génie

Frédéric Soucy, coordonnateur de projet – Feux et éclairage, Direction du génie

113 Résolution du conseil de la Ville de Longueuil (CO-230704-2.10), doc. 1.1

114 Modalités de fonctionnement et règles de procédure (2022) : [Regles-et-fonctionnement_OPPL_2024-11-27.pdf](#), p. 18.

Annexe 2 : Le dossier documentaire

Toute la documentation est disponible sur le site de l'Office : oppl.quebec/mobilite

1. Documentation relative au mandat

- 1.1 Résolution du conseil de la Ville de Longueuil – CO-230704-2.10
- 1.2 Sommaire décisionnel – SD-2023-2041

2. Documentation relative à la démarche participative

- 2.1 Plan de participation publique – Démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire
- 2.2 Questions et réponses – Qu'est-ce qu'un panel citoyen?
- 2.3 Résultats de l'enquête de terrain
 - 2.3.1 Résultats de l'enquête de terrain (version Word)
- 2.4 Résultats du sondage sur la mobilité durable et sécuritaire réalisé par la firme BIP recherche
 - 2.4.1 Présentation des résultats du sondage
- 2.5 Enregistrement de la soirée d'information du 19 novembre – première partie
 - 2.5.1 Soirée d'information du 19 novembre, présentation de la Ville de Longueuil
 - 2.5.1.1 Réponses aux questions additionnelles – Ville de Longueuil
 - 2.5.1.2 Réponses aux questions additionnelles – Ville de Longueuil (format Word)
 - 2.5.2 Soirée d'information du 19 novembre, présentation de Catherine Morency
 - 2.5.2.1 Réponses aux questions additionnelles – Catherine Morency
 - 2.5.2.2 Réponses aux questions – Catherine Morency (format Word)
- 2.6 Enregistrement de la soirée d'information du 19 novembre – deuxième partie
 - 2.6.1 Soirée d'information du 19 novembre, présentation de la CMM
 - 2.6.1.1 Réponses aux questions – CMM
 - 2.6.1.2 Réponses aux questions – CMM (format Word)
 - 2.6.2 Soirée d'information du 19 novembre, présentation de CAA Québec
 - 2.6.2.1 Réponses aux questions – CAA Québec
 - 2.6.2.2 Réponses aux questions – CAA Québec (format Word)
- 2.7 Enregistrement de la soirée d'information du 20 novembre – première partie
 - 2.7.1 Soirée d'information du 20 novembre, présentation de Trajectoire Québec
 - 2.7.1.1 Réponses aux questions – Trajectoire Québec
 - 2.7.1.2 Réponses aux questions – Trajectoire Québec (format Word)

- 2.7.2 Soirée d'information du 20 novembre, présentation de Vivre en Ville
 - 2.7.2.1 Réponses aux questions – Vivre en Ville
 - 2.7.2.2 Réponses aux questions – Vivre en Ville (format Word)
- 2.8 Enregistrement de la soirée d'information du 20 novembre – deuxième partie
 - 2.8.1 Soirée d'information du 20 novembre, présentation du GRAME
- 2.9 Résultats du questionnaire de rétroaction sur les avis des panels délibératifs
- 2.10 Compte-rendu – ateliers avec des étudiantes et des étudiants du cégep Édouard-Montpetit – 9 et 11 février 2026
- 2.11 Compte-rendu d'une rencontre avec des acteurs de la mobilité – 20 février 2026
- 2.12 La composition et la sélection du panel délibératif citoyen

3. Documentation déposée par la Ville de Longueuil

- 3.1 Document d'information
- 3.2 Plan directeur des déplacements cyclables
- 3.3 Carte interactive – plan du réseau cyclable
- 3.4 Guide d'implantation des passages pour piétons
- 3.5 Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ)
- 3.6 Projet-pilote Ma rue-école de quartier
- 3.7 Ma rue pour tous
- 3.8 Limite de vitesse de 30 km/h dans les rues locales
- 3.9 Rapport des activités 2023 du Service de police de l'agglomération de Longueuil
- 3.10 Rapport des activités 2024 du Service de police de l'agglomération de Longueuil
- 3.11 Garage 529 – Registre des vélos – Service de police de Longueuil
- 3.12 Plan d'action Politique familiale 2024-2026
- 3.13 Plan d'action Municipalité amie des aînés (MADA)
- 3.14 Gratuité en transport collectif pour les personnes de 56 ans et plus, hors pointe:
- 3.15 Politique en accessibilité universelle 2025-2030
- 3.16 Plan d'action à l'égard des personnes handicapées et mesures en matière d'accessibilité universelle 2024-2026
- 3.17 Stratégie de stationnement urbain
- 3.18 Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil : <https://longueuil.quebec/fr/services/plan-urbanisme>
- 3.19 Plan de verdissement 2025-2040
- 3.20 Plan climat 2030
- 3.21 Plan de protection et de conservation des milieux naturels (PPCMN)
- 3.22 PARCS en Santé – Préservation du parc Michel-Chartrand

4. Avis des panels délibératifs

- 4.1 Avis du panel délibératif citoyen
- 4.2 Avis du panel délibératif des membres du personnel de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil (RTL)
- 4.3 Avis du panel délibératif de la société civile, institutions et acteurs économiques
- 4.4 Synthèse illustrée des trois avis

5. Documents et liens utiles

- 5.1 Plan climat métropolitain 2023-2025 – Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
- 5.2 Vision 2050 du développement du transport collectif – Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- 5.3 Enquête métropolitaine 2023 : Perspectives mobilité – Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- 5.4 Plan stratégique de développement du transport collectif 2025-2034
- 5.5 Villes d'hiver pour personnes âgées (Vivre en Ville)
- 5.6 Au feu piéton, quelles personnes peuvent compléter la traversée à temps (Piétons Québec)
- 5.7 Aperçu des problématiques et éléments d'aménagement pour les personnes ayant une déficience visuelle (INLB)

6. Contributions reçues

- 6.1 Félix Cauchy-Charest
- 6.2 Rachel
- 6.3 Club politique du cégep Édouard-Montpetit
- 6.4 Frédéric Cournoyer
- 6.5 Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- 6.6 Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)
- 6.7 CISSS de la Montérégie-Centre et CISSS de la Montérégie-Est
- 6.8 Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)
- 6.9 Michel Robichaud
- 6.10 MOVIA

Annexe 3 : Panel délibératif citoyen sur la mobilité durable et sécuritaire

Avis au conseil de la Ville de Longueuil

Nous sommes un groupe de 16 citoyennes et citoyens sélectionnés au hasard à la suite d'un appel de candidatures pour former un panel délibératif sur la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil.

Notre mandat consistait à formuler un avis, destiné au conseil de la Ville de Longueuil, en fournissant une réponse à la question suivante : Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?

Pour nous préparer à répondre à cette question, l'Office de participation publique de Longueuil nous a transmis un document d'information que la Ville a préparé sur le sujet. En plus, l'Office a organisé pour nous deux séances d'information réunissant des personnes expertes : une scientifique, des parties prenantes, des professionnel(le)s de la Ville et une représentante d'une entité supralocale.

Nous avons également participé à une visite sur le terrain, où des professionnel(le)s de la Ville nous ont présenté des projets de réaménagement récents, ou des sites qui méritent d'être réaménagés, pour sécuriser les transports et favoriser les modes de transport durables.

Une fois ces connaissances acquises, l'Office nous a réunis les 29 et 30 novembre 2025 pour délibérer et produire le présent avis.

Notre vision

Pour notre groupe, la transition vers la mobilité durable et sécuritaire doit s'inscrire au cœur de l'identité de notre ville en raison des nombreux bénéfices qu'elle offre. Cette transition passe par :

- un changement de culture;
- la participation des citoyennes et des citoyens aux projets d'aménagement;
- une diversité de mesures d'accompagnement facilitant l'adoption de nouvelles habitudes de déplacement.

Nous soulignons à cet égard l'importance, pour la Ville de Longueuil, d'impliquer la population. Elle doit communiquer en continu et démontrer les bénéfices de la mobilité durable et sécuritaire pour la qualité de vie et le bien-être de la population de son territoire. Pour réussir la transition, il faut mettre la population dans le coup!

Valeurs pour la prise de décision publique

Nous souhaitons que la Ville soit guidée par quatre valeurs que nous estimons essentielles et d'égale importance dans un contexte de prise de décision publique en matière de mobilité.

L'efficacité

L'efficacité signifie que les projets en mobilité soient priorisés en fonction de leur utilité et de leur réponse aux besoins d'une diversité de citoyennes et citoyens. Les retombées se mesurent à plusieurs niveaux, notamment :

- les bénéfices en matière de santé et bien-être;
- la rapidité et la fluidité des déplacements;
- la contribution positive à la transition socioécologique (p. ex. réduction des GES);
- l'inclusion sociale.

La rigueur scientifique

Pour être crédibles, légitimes et acceptées par la population, les décisions en matière de mobilité doivent s'appuyer sur des données probantes, soutenues par la science et accessibles à la population.

L'environnement

La Ville a une responsabilité dans le maintien d'un milieu de vie sain, pour le bien des générations actuelles et futures. Cette responsabilité doit guider ses actions en matière de mobilité.

La sécurité

Quels que soient leurs capacités et les modes de déplacement utilisés, les groupes de la population, incluant les plus vulnérables, devraient être et se sentir à l'abri de tout risque ou danger dans leurs déplacements.

Les objectifs

De façon plus spécifique, les efforts associés à la transition doivent porter sur quatre grands objectifs :

- **Réduire l'utilisation de l'auto solo**, de façon à diminuer l'espace occupé par l'automobile dans la ville et le nombre de voitures par ménage, notamment en soutenant l'offre d'autopartage et son utilisation (p. ex. mise en place d'incitatifs financiers, stationnements réservés dans tous les quartiers, tant sur rue que dans les immeubles multilogements, programmes de formation sur les modes de fonctionnement, etc.).
- **Améliorer l'offre et l'accès aux transports collectifs, par :**
 - des incitatifs financiers (p. ex. rabais, gratuité) et de la promotion;
 - la simplification des titres de transport (p. ex. carte unique, solutions technologiques);
 - l'augmentation de l'offre pour accroître l'utilisation par la population (p. ex. fréquences plus élevées, trajets plus rapides vers les hôpitaux, les pôles d'emplois, les centres commerciaux, etc.);
 - l'amélioration de l'efficacité du réseau (p. ex. voies réservées);
 - la planification de projets structurants (p. ex. service rapide par bus, tramway, train léger sur rail, prolongement du métro).

■ Encourager l'utilisation du vélo, en :

- améliorant les infrastructures, la sécurité des pistes et bandes cyclables et l'interconnexion avec le réseau cyclable de l'agglomération et des villes voisines;
- implantant des stationnements à vélo sécurisés;
- augmentant l'offre de vélo partage (ex. : location de courte et longue durée, location de vélo cargo);
- établissant des partenariats avec des organismes pour promouvoir l'utilisation du vélo (p. ex. activités de formation et de découverte);
- proposant des incitatifs financiers pour l'achat de vélos à assistance électriques.

■ Favoriser la marche par :

- l'amélioration des infrastructures (p. ex. ajouts et élargissement de trottoirs, synchronisation des feux priorisant la sécurité des piétons aux intersections et aux traverses, bancs et toilettes publiques);
- la continuité des liens en s'assurant de l'accessibilité et du confort à l'année pour tous;
- la promotion de la marche comme véritable moyen de déplacement;
- le développement d'une variété d'incitatifs (p. ex. location de chariots cargos) et d'offres d'accompagnement (p. ex. Trottibus);
- l'application des principes de la ville de 15 minutes dans la planification et le développement du territoire.

Nous croyons que la Ville doit s'inspirer des meilleures pratiques, éprouvées ici et ailleurs, pour accompagner la population dans la transition vers la mobilité durable. Cela, tout en mettant en place des projets-pilotes pour expérimenter à petite échelle des solutions innovantes, adaptées et spécifiques à notre territoire, suscitant ainsi la fierté dans notre communauté, contribuant à ériger la culture que la Ville souhaite implanter et, finalement, qui pourront inspirer les autres villes.

Conclusion

Par cet avis, nous désirons lancer un appel à l'action à nos élu·es et élus locaux. L'urgence climatique nous oblige collectivement à être ambitieux en matière de transition vers la mobilité durable et sécuritaire. Nous aspirons à une ville audacieuse, innovante, qui se positionne comme véritable chef de file en matière de mobilité durable et sécuritaire. Nous comptons sur vous!

Ce texte a été adopté à l'unanimité le 30 novembre 2025 à Longueuil par :

Stéphane Ambrosio	Normand Latulippe
Guillaume Babin	Aurore Pineau
Mathilde Bataille	Jean Renaud
Chantal Bigué	Élodie Rioux
Isabelle Blanchet	Jacques Savard
Carine Boulet	Pierre Sénécal
Hanna Fathi	Louise Tessier
Élaine Fournelle	Kathia Vallière

Annexe 4 : Panel délibératif des membres du personnel de la Ville et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil sur la mobilité durable et sécuritaire

Avis au conseil de la Ville de Longueuil

Nous sommes un groupe de 12 employées et employés de la Ville de Longueuil et du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil (RTL), représentant des expertises en aménagement, sécurité publique, génie civil, développement social, travaux publics, environnement et transport en commun sélectionnés afin de former un panel délibératif sur la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil.

Notre mandat consistait à formuler un avis, destiné au conseil de la Ville de Longueuil, en fournissant une réponse à la question suivante : Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable?

Pour nous préparer à répondre à cette question, l'Office de participation publique de Longueuil nous a transmis un document d'information préparé par la Ville. En plus, l'Office a organisé, pour nous, deux séances d'information réunissant des conférencier(e)s : incluant une scientifique, des représentant(e)s d'organismes, des professionnel(le)s de la Ville et une représentante de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Nous avons également participé à une visite sur le terrain, où des professionnel(le)s de la Ville nous ont présenté des projets de réaménagement récents, ou des sites qui méritent d'être réaménagés, pour sécuriser les transports et favoriser les modes de transport durables.

L'Office nous a ensuite réunis les 3 et 4 décembre 2025 pour délibérer et produire le présent avis.

Préambule

Nous soulignons d'emblée notre appréciation d'avoir été invités à participer à cette démarche sur la mobilité durable et à apporter notre contribution pour répondre à la question posée. Cette invitation est, pour nous, une reconnaissance de notre expertise et de notre apport.

Nous sommes conscients qu'il s'agit là d'un travail considérable qui s'échelonne sur plusieurs années. Ce travail demandera l'apport de tous – élues et élus, employées et employés, population, organisations diverses. Il exigera d'innover et de s'adapter à de nouvelles réalités, en ayant pour finalité d'améliorer la qualité de vie de la population de Longueuil et de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre.

Valeurs pour la prise de décision

Pour assurer la cohérence et l'imputabilité dans l'ensemble des décisions et des actions en matière de transition vers la mobilité durable, nous considérons que la Ville de Longueuil doit s'appuyer sur deux grandes valeurs :

- la recherche du bien commun, qui englobe la sécurité pour toutes et tous, l'inclusion, l'équité et le respect de l'environnement et des générations futures;
- le respect des expertises, essentiel pour assurer un partage clair des rôles, des décisions rigoureuses, responsables et fondées sur les meilleures connaissances et pratiques disponibles.



Préparer la population à la transition vers la mobilité durable

De façon plus spécifique, et en nous appuyant sur les valeurs énoncées précédemment, nous avons retenu quatre grandes catégories de moyens afin d'amorcer les efforts associés à la transition.

■ **Éduquer la population sur la mobilité durable**

- Communiquer les objectifs de la Ville en se basant sur la science et les meilleures pratiques, en collaboration avec des experts du milieu;
- Vulgariser les informations techniques de façon à les rendre accessibles;
- Élaborer des stratégies pour joindre tous les segments de la population (p. ex. messages des élues et élus, réseaux sociaux, carte interactive, capsules éducatives, panneaux explicatifs, codes QR, trousse d'information « la mobilité durable pour tous », tournées des écoles, etc.).

■ **Favoriser l'adhésion de la population envers les nouveaux aménagements**

- Impliquer la population afin de préciser les besoins et préoccupations à considérer dans la conception fonctionnelle et technique des nouveaux aménagements (p. ex. sondage, porte à porte, plateformes, ateliers citoyens, etc.);
- Adapter les aménagements aux besoins, préoccupations et réalités des différents secteurs (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.);
- Diffuser l'information expliquant les interventions d'aménagement retenues et faire valoir les gains pour les citoyens

■ **Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif et des modes actifs**

- Effectuer une planification intégrée du territoire entre la Ville, le RTL et les autres partenaires;
- Prôner la redensification en créant des milieux de vie complets à échelle humaine, incluant des services de proximité, pour stimuler les déplacements en modes actifs et le transport collectif;
- Aménager des pôles intermodaux facilitant l'arrimage entre les différents modes de déplacement;
- Négocier avec les promoteurs de nouveaux développements immobiliers pour qu'ils offrent des incitatifs et des aménagements visant l'utilisation du transport collectif et des modes actifs;
- Faire la promotion des outils disponibles en matière de transport collectif et actif, et former la population quant à leur utilisation (p. ex. cartes interactives, chrono, etc.).

■ Améliorer la qualité des milieux de vie, par des aménagements :

- confortables, conviviaux, attrayants, sécuritaires, faciles d'entretien, favorables aux transports actifs;
- résilients aux changements climatiques (p. ex. bonification de la canopée, aménagement d'espaces verts et de saillies de trottoirs, gestion des eaux, etc.);
- planifiés, priorités et entretenus selon les données disponibles (accidents, inondations, îlots de chaleur, etc.).

Conclusion

La cohérence dans la prise de décision en matière de mobilité durable exige de l'administration municipale qu'elle adopte des lignes directrices et des politiques à long terme. Elle doit, pour leur mise en œuvre, miser sur l'expertise de ses professionnels. Nous soulignons également l'importance de la collaboration entre les directions municipales, l'arrimage avec le RTL et la mobilisation de la population.

Nous souhaitons que le travail de notre panel soit porteur d'avancées significatives et constitue l'amorce d'une collaboration pérenne pour soutenir la transition vers la mobilité durable.

Ce texte a été adopté à l'unanimité le 4 décembre 2025 à Longueuil par :

- Rachel Assouad, ing., cheffe de projets – Développement du transport, Direction principale Stratégie, planification et innovation – Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil
- Alain Barriault, coordonnateur soutien technique – Service de l'organisation des secours publics – Services de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil
- Yvon Bienvenue, chef réseau et sécurité routière – Direction Exploitation – Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil
- Marianne Boyer-Groulx, a. p., chef de division – Architecture du paysage – Service des infrastructures urbaines – Direction du génie – Ville de Longueuil
- Thierry Dupasquier, ing., chargé de projet – Études et conception des infrastructures – Services des infrastructures urbaines – Direction du génie – Ville de Longueuil
- Stéphanie Jean, ing., Ph. D., cheffe – Changements climatiques – Service de l'environnement – Direction de l'environnement et de la transition écologique – Ville de Longueuil
- Raphaël Massé, chef de division – Développement social – Direction de la culture, du loisir et du développement social – Ville de Longueuil
- Vasco Morgado, chef de service – Voie publique et déneigement – Direction des travaux publics et gestion des équipements motorisés – Ville de Longueuil
- Olivier Pepin, urb., chargé de projet – Développement urbain – Direction du développement – Ville de Longueuil
- Philippe Riendeau, technicien en réglementation – Matières résiduelles – Direction de l'environnement et de la transition écologique – Ville de Longueuil
- Raphaëlle Simard, officière de direction – capitaine sécurité routière et patrouille spécialisée – Direction des opérations – Service de police de l'agglomération de Longueuil
- Alain Verger, technicien en génie municipal – Division déneigement, réglementation et signalisation – Direction des travaux publics et gestion des équipements motorisés – Ville de Longueuil

Annexe 5 : Panel délibératif du groupe société civile, institutions et acteurs économiques sur la mobilité durable et sécuritaire

Avis au conseil de la Ville de Longueuil

Nous sommes un groupe de sept personnes issues de différentes organisations actives sur le territoire de la Ville de Longueuil :

- Association des cyclistes et piétons du pont Jacques-Cartier
- Association des usagers du transport adapté de Longueuil
- Centre de services scolaire Marie-Victorin
- Mères au front – Rive-Sud
- Pratt & Whitney Canada
- Tourisme Montérégie
- Université de Sherbrooke

Nous avons été sélectionnés afin de former un panel délibératif sur la mobilité durable et sécuritaire à Longueuil.

Notre mandat consistait à formuler un avis, destiné au conseil de la Ville de Longueuil, en fournissant une réponse à la question suivante : *Comment la Ville peut-elle préparer la population à la transition vers la mobilité durable et sécuritaire?*

Pour nous préparer à répondre à cette question, l'Office de participation publique de Longueuil nous a transmis de l'information, incluant des enquêtes et des sondages réalisés auprès de la population et un document fourni par la Ville. En plus, l'Office a organisé, pour nous, deux séances d'information réunissant des conférencier(e)s, incluant une scientifique et des représentant(e)s d'organismes impliqués dans la mobilité durable, des professionnel(le)s de la Ville et une représentante de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Nous avons également participé à une visite sur le terrain, où des professionnel(le)s de la Ville nous ont présenté des projets de réaménagement récents, ou des sites qui méritent d'être réaménagés, pour sécuriser les transports et favoriser les modes de déplacement durables.

L'Office nous a ensuite réunis pendant deux jours pour délibérer et produire le présent avis.

Préambule

Malgré la prépondérance de la voiture comme mode de déplacement à Longueuil, nous constatons l'ouverture aux modes de transport actifs et collectifs de la population sondée par l'OPPL et la volonté de la Ville de Longueuil, créant des conditions favorables à la transition.

Compte tenu des habitudes de déplacement, de la grandeur du territoire à couvrir et des infrastructures en place, cette transition constitue néanmoins un véritable défi qui demandera des mesures échelonnées

dans le temps, ancrées dans une vision à long terme et mobilisant la population et les différentes parties prenantes.

Valeurs

Notre groupe a identifié cinq valeurs qui devraient guider la prise de décision de la Ville de Longueuil en matière de transition vers une mobilité durable.

Les deux premières valeurs sont au cœur du mandat qui nous a été confié, auxquelles nous apportons les précisions suivantes :

- **la sécurité**, en tant que protection des personnes et des biens, qui suppose le partage de valeurs collectives de respect d'autrui et d'entraide;
- **la durabilité**, qui implique la cohérence des décisions pour assurer la pérennité des nouvelles habitudes de mobilité et le maintien à long terme des infrastructures.

Trois autres valeurs, toutes aussi importantes, selon nous, doivent baliser les décisions de la Ville en matière de mobilité durable et sécuritaire :

- **l'équité**, c'est-à-dire inclure les besoins de toutes et de tous, particulièrement en matière d'accessibilité universelle et d'abordabilité;
- **l'efficacité**, soit la capacité des modes de transport actifs, collectifs et adaptés à répondre avantagement aux besoins de mobilité;
- **la collaboration**, qui suppose d'impliquer les citoyens et les partenaires, ainsi que de travailler ensemble, à l'interne comme à l'externe, vers des objectifs communs.

Objectifs

En s'appuyant sur ces valeurs, nous avons formulé quatre grands objectifs et propositions de moyens associés.

■ Améliorer, à l'échelle du territoire, la desserte en transport actif, collectif et adapté en :

- effectuant au préalable une cartographie, à l'échelle de la ville, de la desserte en transport actif, collectif et adapté donnant accès aux principaux lieux de destination et de services de proximité;
- facilitant l'accès à ces lieux par l'amélioration de la desserte en transport collectif et adapté et des aménagements de mobilité active;
- aménageant de nouveaux pôles intermodaux en fonction des besoins et des opportunités, et en s'inspirant des meilleures pratiques;
- arrimant les nouveaux développements à la desserte en services de proximité et de transport actif, collectif et adapté.

■ Améliorer les infrastructures de mobilité active et de transport collectif et adapté en :

- répertoriant, avec la communauté, les obstacles à la mobilité, afin d'établir les priorités d'action pour les corriger;
- appliquant les meilleurs standards reconnus en matière d'accessibilité universelle et de sécurité pour les nouveaux aménagements et la mise à niveau des infrastructures;
- installant des équipements facilitant les modes actifs à proximité des pôles intermodaux et des lieux de services.

■ **Faire découvrir les modes de transport actifs, collectifs et adaptés en :**

- démystifiant le fonctionnement des différents modes et en faisant la promotion des retombées positives de leur utilisation;
- développant des activités visant à favoriser la découverte des différents modes (exemple : 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.);
- établissant, pour ces initiatives, des collaborations entre la Ville, des employeurs, des institutions, des OBNL et des regroupements.

■ **Faciliter des actions communes en mobilité durable et sécuritaire en :**

- créant un espace citoyen pour recueillir les idées et suggestions de projets en mobilité durable et sécuritaire;
- mobilisant les parties prenantes pour identifier des besoins communs et proposer des solutions concrètes pour y répondre, notamment pour mutualiser des ressources et optimiser les services de transport;
- établissant au sein de la Ville une coordination destinée à animer l'espace citoyen, à faciliter les collaborations et à assurer la diffusion d'information.

Conclusion

Nous apprécions l'occasion qui nous a été donnée de participer à cette démarche et l'ouverture de la Ville à recevoir un avis de notre part portant sur la transition vers la mobilité durable et sécuritaire. Nos délibérations ont permis de proposer des objectifs et des moyens à mettre en œuvre pour soutenir cette transition et améliorer la qualité de vie de la population. Nos discussions ont permis de souligner à quel point les collaborations seront, dans les prochaines années, essentielles pour y arriver.

La Ville devra assumer un rôle de leadership dans ce travail ambitieux qui demandera un changement de culture à tous les niveaux et un accompagnement de la population. Les organisations auxquelles nous appartenons et bien d'autres s'avéreront des alliés importants dans ce changement, en offrant une complémentarité de points de vue et d'expertises.

Ce texte a été adopté unanimement le 10 décembre 2025 à Longueuil par :

- Patricia Beaudoin, Pratt & Whitney Canada
- Sylvie Cantin, Mères au front – Rive-Sud
- Nancy Choinière, Université de Sherbrooke
- François Démontagne, Association des cyclistes et piétons du pont Jacques-Cartier
- Roxanne Dugas, Tourisme Montérégie
- Martin Morin, Association des usagers du transport adapté de Longueuil
- Mylène Ramsay, Centre de services scolaire Marie-Victorin

Annexe 6 : La composition et la sélection du panel délibératif citoyen

Procès-verbal de la séance de sélection des candidatures

2 octobre 2025

Préparation des listes et de la sélection

1. Ouverture de la liste des candidatures reçues via le panel de BIP et le lien partagé via les canaux de communication de l'Office
2. Un total de 162 candidatures reçues via le fichier
3. Validation de l'admissibilité des candidatures
 - Dossier complet (réponses, coordonnées, lettre de motivation)
 - Compréhension du mandat
4. Rejet de 5 candidatures, car la lettre de motivation était incompréhensible ou ne démontrait pas une compréhension suffisante du mandat
5. Après vérifications, un total de 157 candidatures sont admissibles et peuvent passer à la sélection
6. Choix des critères
 - Répartition géographique par arrondissements de la Ville de Longueuil
 - Distribution des minorités visibles
 - Distribution des groupes d'âge dans la population selon la distribution documentée par Statistique Canada – non négociable
 - Parité femme-homme – non négociable

Le panel final devrait avoir le profil suivant :

Groupe d'âge	Pourcentage	Personnes panel		Femmes	Hommes
18-24	7 %	1,40392236	=1	2	2
25-34	17 %	3,41475648	=3		
35-44	18 %	3,67357175	=4	7	7
45-54	16 %	3,14089382	=3		
55-64	18 %	3,5246025	=4		
65-74	14 %	2,81185735	=3		
75 et plus	10 %	2,03039575	=2	1	1
	100 %	20	20	10	10

Répartition géographique

Arrondissement	% de la population	Cible
Vieux-Longueuil	57	11
Saint-Hubert	36	7
Greenfield Park	7	2

L'outil pour générer des nombres aléatoires qui a été utilisé est le générateur de nombres aléatoires Google : <https://g.co/kgs/j9e7h6>

- Les candidatures rejetées, car un profil est déjà saturé seront placées sur une liste d'attente. Elles seront contactées en ordre de pige pour remplacer un profil équivalent si une personne se désistait.
- Une fois les travaux du panel débutés, aucun remplacement ne sera possible.

Tirage au sort des membres du panel

Longueuil, le jeudi 2 octobre

Sont présents au 1111, Saint-Charles Ouest, Longueuil, bureau 552 : Élise Naud, conseillère experte à la participation publique à l'Office, et Léopold Lehmann, stagiaire en participation publique à l'Office.

1. La séance débute à 13 h 18 par la révision des règles de sélection présentées ci-dessus.
2. La séance se poursuit en procédant au tirage au sort, avec le générateur de nombres aléatoires Google, des candidatures selon l'ordre établi.
3. Les candidatures correspondant au profil recherché sont classées au fur et à mesure dans un fichier « panel final ». Les candidatures correspondant à un profil saturé sont classées dans un fichier « liste d'attente ».
4. Les 20 candidatures étant pigées, la séance est levée à 14 h 08.

Confirmation de la composition du panel

Le stagiaire en participation publique a contacté l'ensemble des 18 candidates et candidats.

Des 18 personnes ayant confirmé vouloir relever le mandat, 17 se sont présentées à la première soirée d'information le 19 novembre et 16 personnes ont participé aux deux journées de délibération les 29 et 30 novembre 2025.

Avant le début des travaux, le panel avait la composition suivante :

Groupe d'âge	Pourcentage	Cible	Panel	Femmes	Hommes
18-24	7 %	1	0	2	1
25-34	17 %	3	3		
35-44	18 %	4	3	7	4
45-54	16 %	3	3		
55-64	18 %	4	1		
65-74	14 %	3	4		
75 et plus	10 %	2	2	1	1
	100 %	20	16	10	6

Annexe 7: Les recommandations

Condition préalable à l'action de la Ville en matière de mobilité durable et sécuritaire

Le financement du transport collectif, qui découle en grande partie d'autres ordres de gouvernement, devrait non pas mettre en compétition entre eux les divers modes de transport, mais plutôt les renforcer dans l'ensemble. À ce titre, le présent rapport constitue un levier pour la Ville : il peut lui servir d'appui dans ses représentations auprès des autorités compétentes pour que soient rehaussés le financement, l'interconnectivité et l'efficacité des divers modes de transport collectif, autant ceux qui visent la mobilité intrarégionale que la desserte locale. Le financement adéquat du transport collectif est un préalable à la transition vers une mobilité plus durable et plus sécuritaire sur le territoire de Longueuil.

Recommandation 1

L'Office recommande à la Ville de poursuivre et d'accélérer ses efforts pour concrétiser les orientations 1, 5 et 6 de son Plan d'urbanisme, qui prévoient le développement de milieux de vie complets, notamment :

- en requalifiant de grands axes pour y faire une plus grande place aux transports actifs et collectifs;
- en misant, dans le développement et le redéveloppement du territoire, sur la création de milieux mixtes, qui favorisent l'adoption de modes de transport durables.

Recommandation 2

L'Office recommande à la Ville, conjointement avec les organismes qui développent le transport collectif, de travailler sur l'interconnectivité entre les modes de transport collectif et les autres modes de transport, de sorte à constituer localement, sur le long terme, une trame de transport durable cohérente et pérenne, qui saura compétitionner avantageusement l'auto solo.

Recommandation 3

L'Office recommande à la Ville de réfléchir à l'expérience piétonne sur l'ensemble de son territoire, en réunissant les engagements et actions déjà prévus (ex. : Ma rue pour tous, le projet-pilote Ma rue-école de quartier, le Guide d'implantation des passages pour piétons) sous une vision d'ensemble qui en assure la cohérence, la priorisation, le suivi et la communication adéquate auprès de la population.

Recommandation 4

L'Office recommande à la Ville de mettre à jour et d'adopter son projet de plan directeur des déplacements cyclables daté de 2018, en s'assurant de connecter en priorité les pôles de transport structurant et les grands générateurs de déplacement.

Recommandation 5

En plus de continuer ses efforts en matière de sécurisation des déplacements sur le réseau routier local, l'Office recommande à la Ville d'évaluer la possibilité de travailler, en collaboration avec ses partenaires, sur le renforcement du sentiment de sécurité lors des déplacements à travers la ville et l'identification des moyens d'y parvenir, notamment :

- en systématisant, dans ses pratiques en matière d'aménagement et de planification du territoire et des déplacements, la mise en application de l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), en s'appuyant entre autres sur les directions de services de la Ville qui ont déjà intégré cette approche;
- en accélérant et en priorisant la mise en œuvre de sa Politique en accessibilité universelle 2025-2030 sur tout le territoire, plus précisément l'axe d'intervention lié au transport et à la mobilité durable;
- en adoptant un plan d'action Vision zéro, conformément à son engagement pris en 2023.

Recommandation 6

L'Office recommande à la Ville de prévoir, dès l'étape de planification des projets qui découleront de la présente démarche, les actions de communication, d'accompagnement et de participation requises pour assurer la fluidité des mesures de transition en évitant les reports d'échéancier.

OFFICE DE
**PARTICIPATION
PUBLIQUE**
DE LONGUEUIL



Pour nous joindre

1111, rue Saint-Charles Ouest, bureau 552
Longueuil (Québec) J4K 5G4

450 463-7203

info@oppl.quebec

www.oppl.quebec