



AVIS SUR LA MOBILITÉ DES JEUNES MONTRÉALAIS.ES DE 17 À 30 ANS

Le présent avis a été élaboré au cours de l'année 2018, soit la quinzième année d'existence du Conseil jeunesse de Montréal, et a été adopté par ses membres le 29 novembre 2018.

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

1550, rue Metcalfe, bureau 1424
Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 868-5809
Télécopieur : 514 868-5810
cjm@ville.montreal.qc.ca
www.cjmtl.com

DÉPÔT LÉGAL

Bibliothèque et Archives nationales du Québec
© Conseil jeunesse de Montréal, 2019

ISBN 978-2-7647-1677-9 (version papier)

ISBN 978-2-7647-1678-6 (version électronique)

La féminisation, partielle, de ce document utilise la méthode du point (par exemple : répondant.e, participant.es).

Imprimé sur du papier recyclé



CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

Le Conseil jeunesse de Montréal (CjM) est un comité consultatif créé en février 2003 par la Ville de Montréal dans le but de mieux tenir compte des préoccupations des Montréalais et Montréalaises âgés de 12 à 30 ans et de les inviter à prendre part aux décisions qui les concernent.

Composé de quinze membres représentatifs de la diversité géographique, linguistique, culturelle et sociale de la jeunesse montréalaise, il a pour mandat de conseiller régulièrement la mairesse et le comité exécutif sur toutes les questions relatives aux jeunes et d'assurer la prise en compte des préoccupations jeunesse dans les décisions de l'administration municipale.

MEMBRES

Jessica Condemi
Simon Cousineau
Omid Danesh
Valérie Du Sablon
Rym El-Ouazzani
Jérémy Gareau
Rami Habib
Amina Janssen
Audrey Frédérique Lavoie
Niamh Leonard
Xiya Ma
Alice Miquet
Anne Xuan-Lan Nguyen
Kathryn Verville-Provencher
Michael Wrobel

COORDINATION

Geneviève Coulombe
Henri Scaboro (par intérim)

RECHERCHE ET RÉDACTION

Clara Mosbah

RÉVISION DU TEXTE

Amina Muninovic
Phillip Rousseau

RÉVISION LINGUISTIQUE

Amina Muninovic

CONCEPTION ET RÉALISATION GRAPHIQUE

Tohu Bohu créations

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| Préface de M. Paul Lewis..... | 7 |
| Préface de M. Jason Prince | 8 |
| Glossaire..... | 9 |
| Sigles, acronymes et abréviations utilisés | 11 |
| Introduction..... | 12 |
| Méthodologie..... | 14 |
| Chapitre 1 : Intermodalité et multimodalité, des notions au cœur du concept de mobilité durable..... | 16 |
| 1.1. Accessibilité et attractivité des transports durables : le défi de l'intermodalité et de la multimodalité | 16 |
| 1.2. Les caractéristiques de la mobilité durable | 18 |
| 1.3. La marche au cœur des mobilités intermodales : articuler aménagement du territoire et mobilité durable | 19 |
| Chapitre 2 : De la planification à l'action | 21 |
| 2.1. Le cadre de planification de la mobilité à Montréal..... | 21 |
| 2.1.1. À l'échelle provinciale..... | 21 |
| 2.1.2. À l'échelle métropolitaine | 21 |
| 2.1.3. À l'échelle municipale | 21 |
| 2.2. Les orientations récentes des acteurs de la mobilité | 22 |
| Chapitre 3 : Portrait de la mobilité des jeunes montréalais.es..... | 24 |
| 3.1. Les habitudes de transport | 24 |
| 3.1.1. Détention du permis de conduire et accès à une voiture | 24 |
| 3.1.2. Durée de trajet et parts modales | 25 |
| 3.1.3. Des choix modaux périodiques..... | 27 |
| 3.1.4. Des parts modales différentes selon le statut | 28 |
| 3.2. Les freins à la mobilité des jeunes | 29 |
| 3.2.1. Les obstacles à l'utilisation des modes durables | 29 |
| 3.2.2. Multimodalité et projets irréalisés de mobilité | 30 |
| 3.2.3. Infrastructures et desserte..... | 30 |
| 3.3. Les besoins exprimés | 31 |
| Chapitre 4: Des réalités spatiales contrastées..... | 33 |
| 4.1. Pôles d'activités et réseaux de mobilité durable | 33 |
| 4.2. Des habitudes de transport différentes chez les jeunes révélatrices d'inégalités d'accès à la mobilité durable..... | 35 |
| 4.2.1. Choix des secteurs | 35 |
| 4.2.2. Détention d'un permis de conduire..... | 35 |
| 4.2.3. Part modale | 35 |
| 4.2.4. Navette domicile-travail/école | 37 |
| 4.2.5. Étude des secteurs de destination..... | 38 |
| Chapitre 5 : Pratiques montréalaises inspirantes | 40 |
| 5.1. Mobilité durable des entreprises..... | 40 |
| 5.1.1. Le programme de transport alternatif de Desjardins | 40 |
| 5.2. Application mobile de planification des déplacements..... | 41 |
| 5.2.1. Netlift, la plateforme de transport planifié qui promeut l'intermodalité | 41 |
| 5.2.2. Transit, l'application qui met en avant la multimodalité et l'intermodalité | 42 |
| 5.3. Aménagement durable des espaces publics | 43 |
| 5.3.1. Le Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées..... | 43 |
| 5.3.2. Les Quartiers verts actifs et en santé (QVAS) | 45 |
| Chapitre 6 : Pratiques étrangères inspirantes | 47 |
| 6.1. La prise en charge des frais de transport par les entreprises en France..... | 47 |
| 6.2. Le concept <i>Mobility as a service</i> et son application internationale..... | 47 |
| 6.3. La <i>Mobility station</i> de Munich..... | 49 |
| Conclusion | 51 |
| Sommaire des recommandations..... | 52 |
| Bibliographie | 54 |
| Remerciements..... | 57 |
| Annexe - Sondage réalisé auprès des jeunes montréalais.es âgé.es entre 17 et 30 ans..... | 58 |

LISTE DES FIGURES

- Fig. 1** Écosystème des transports
- Fig. 2** Taux de détention d'un permis de conduire selon l'âge (2013)
- Fig. 3** Raisons évoquées par les répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans pour expliquer la non-détention d'un permis de conduire (2018)
- Fig. 4** Durée de trajet des répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans pour les déplacements typiques vers le travail ou l'école (2018)
- Fig. 5** Part modale des jeunes âgé.es de 17 à 30 ans comparativement à celle des autres tranches d'âge pour la grande région de Montréal (2013)
- Fig. 6** Répartition de la part modale des répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans selon la période (2018)
- Fig. 7** Raisons évoquées par les répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans pour expliquer leurs choix modaux selon la période (2018)
- Fig. 8** Répartition de la part modale des jeunes âgé.es de 17 à 30 ans selon le statut (2013)
- Fig. 9** Principaux obstacles à l'utilisation d'un mode de transport durable évoqués par les répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans utilisant l'automobile (2018)
- Fig. 10** Appréciation des correspondances par les répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans selon la période (2018)
- Fig. 11** Principales améliorations souhaitées évoquées par les répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans pour favoriser leur utilisation d'un moyen de transport durable (2018)
- Fig. 12** Principaux pôles d'activités de la RMR de Montréal (2008)
- Fig. 13** Indice d'accessibilité en transport en commun pour la région de Montréal (2012)
- Fig. 14** Taux de détention d'un permis de conduire chez les jeunes âgé.es de 17 à 30 ans selon le secteur (2013)
- Fig. 15** Répartition de la part modale des jeunes âgé.es de 17 à 30 ans selon le secteur (2013)
- Fig. 16** Taux d'usage des modes de transport combinés par les répondant.es âgé.es de 17 à 30 ans au cours de leur trajet quotidien selon le secteur (2018)
- Fig. 17** Répartition de la part modale des jeunes âgé.es de 17 à 30 par navette (travail ou école) selon le secteur (2013)
- Fig. 18** Illustration du concept *Mobility as a service*

PRÉFACE DE M. PAUL LEWIS

Le droit à la mobilité, le droit à la ville

L'automobile n'est pas essentielle – et ne devrait jamais l'être – pour que nous puissions vivre bien et nous réaliser comme personne. Mais dans une ville conçue pour l'automobile, se déplacer autrement est encore trop souvent difficile voire pénible. Les jeunes de 17 à 30 ans sont nombreux à faire face à de grands défis de mobilité. Ils n'ont pas toujours de permis de conduire et celles et ceux qui le possèdent n'ont pas toujours accès à une automobile. Aussi, ils et elles sont souvent dépendants de parents ou d'amis pour leurs déplacements.

La majorité s'en tient donc à la marche ou au vélo de même qu'au transport collectif, des moyens qui n'offrent pas les mêmes avantages que l'automobile, même s'ils n'en sont pas dépourvus.

Pour les jeunes qui n'ont pas accès à une automobile et qui doivent se déplacer, c'est tout sauf idéal. La marche convient bien à de courtes distances, mais les obstacles sont nombreux. Les réseaux cyclables sont insuffisants et passablement discontinus, surtout là où ils seraient nécessaires, limitant d'autant le potentiel pour le vélo. L'offre de services est insuffisante en transport collectif dès que nous sortons de la zone centrale, celle qui est desservie par le métro, ou que nous nous déplaçons hors pointe, en soirée ou la nuit notamment. Si bien que les déplacements sont souvent trop longs, tout comme le temps d'attente, surtout lorsqu'il faut combiner différents modes de transport pour atteindre sa destination.

En conséquence, il est important de travailler à améliorer la mobilité à pied ou à vélo, des modes de déplacement qui sont d'autant plus intéressants que leur empreinte environnementale est faible. Cependant, la priorité doit d'abord aller au transport collectif, qui seul peut faire échec à notre dépendance automobile.

Tous ont droit à la ville, comme l'affirmait Henri Lefebvre dans un livre marquant paru il y a 50 ans et qui conserve toute son actualité. Exercer ce droit n'est possible que si nous pouvons nous déplacer, aller et venir comme bon nous semble pour étudier, travailler, nous amuser... pour vivre pleinement la ville en somme. Les 17-30 ans, avec les 0-16 ans, ont le plus à gagner d'une politique de la ville qui fasse de la mobilité pour tous et toutes un principe de base. Il faut repenser la mobilité en misant sur la marche, le vélo et le transport collectif. C'est là une des conditions pour que Montréal soit une ville véritablement inclusive, tout en réduisant son empreinte environnementale.



Professeur titulaire à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, Paul Lewis a été doyen de la Faculté de l'aménagement (2014-2018) et vice-doyen (2004-2006 et 2010-2014). Il est chercheur à l'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier. Il a auparavant travaillé comme urbaniste pour les villes de Hull et de Gatineau et comme analyste pour le Conseil des universités et le ministère des Affaires municipales. Ses recherches portent particulièrement sur la mobilité et les transports, de même que la géographie du commerce.

PRÉFACE DE M. JASON PRINCE

En lisant ces pages, on constate que les membres du Conseil jeunesse de Montréal ont bien saisi les enjeux de mobilité de notre époque.

Cependant, il n'est pas garanti que nous allons partager la route; il n'est pas garanti que nous allons adopter le transport en commun, comme société, ou même le partage d'automobiles.

La ville que nous avons construite au cours des sept dernières décennies – un bref moment dans l'histoire de l'humanité – sera difficile à imaginer et à réinventer d'une manière durable. Et nos habitudes de vie sont bien ancrées.

Dans ce document, nos jeunes ont crié que l'empereur est complètement nu : ses habits neufs (nos lois, politiques, programmes et plans) sont biens beaux, mais nettement insuffisants à la tâche urgente de ce moment dans l'histoire.

On peut lire dans ces pages que « peu de mécanismes clairs de suivi et d'évaluation ont été mis en place dans le cadre de ces exercices de planification » et « on n'y retrouve aucune mise en place de mesures coercitives afin contrer l'utilisation de l'auto solo et d'opérer un véritable virage vers la mobilité durable ». Et c'est vrai.

Les faits parlent : on voit une croissance incessante du nombre d'automobiles et de VUS, du nombre d'autoroutes, des budgets alloués aux autoroutes, des litres d'essence achetés, etc. Des tendances reconnaissables dès les années 1960.

Maintenant, on a besoin d'action, et sur plusieurs fronts à la fois. Ce document dévoile les priorités d'action telles que nos jeunes les conçoivent.

Les jeunes d'aujourd'hui comprennent que si l'on n'agit pas, notre présence sur Terre est menacée. Les quelques milliers d'années de littérature, de culture et de sciences humaines seront bouleversés par les changements climatiques si on ne prend pas des actions claires et fortes. Et au Québec, ces initiatives doivent d'abord s'inscrire dans le secteur du transport.

Tout nous permet d'espérer que nos jeunes leaders insisteront vivement sur les changements nécessaires maintenant pour rééquilibrer notre vie débalancée.

Je vous souhaite bonne lecture. Et tout de suite après : à l'action!



Jason Prince, urbaniste, possède deux décennies d'expérience dans les domaines du développement économique communautaire (DEC), de l'aménagement axé sur les piétons et du développement de logements communautaires. Prince a coédité un livre bilingue sur la lutte Turcot en 2009: *Montréal at the Crossroads: Superhighways, the Turcot and the Environment* et plus récemment, coédité avec Judith Dellheim, un deuxième livre intitulé *Free Public Transport and Why We Don't Pay to Ride Elevators*, qui a été publié en octobre 2017, juste à temps pour influencer les élections municipales au Québec. Il travaille chez PME MTL Centre-Ville à titre de conseiller en économie sociale et enseigne à l'Université Concordia.

GLOSSAIRE

Accessibilité : L'accessibilité est la possibilité d'accéder à un lieu ou à une ressource¹. Cette notion a plusieurs caractéristiques : elle peut être spatiale, financière, psychologique, temporelle, physique, etc.

Automobile conducteur ou passager : L'enquête Origine-Destination différencie le type d'utilisation de l'automobile entre, d'une part, les personnes qui conduisent et d'autre part, les personnes passagères.

Continuité : La continuité correspond à la sensation associée à la qualité de l'expérience des usagers relativement aux changements d'un mode de transport vers un autre².

Flexibilité : La flexibilité fait référence à la capacité de s'adapter à une situation imprévue, la réactivité, et à la multiplicité d'options offertes aux usagers qui permettent de modifier efficacement son trajet, notamment en cas d'imprévu. Elle permet aux usagers de se sentir en maîtrise de leur mobilité, plutôt qu'en situation de captivité³.

Intermodalité : L'intermodalité renvoie à la combinaison de différents modes de transports au sein d'un même déplacement⁴.

Mesure coercitive : Une mesure coercitive désigne l'ensemble des moyens employés afin d'exercer une contrainte, une obligation de faire ou ne pas faire quelque chose. Les mesures coercitives sont ainsi destinées à réprimer l'habitude de prendre l'auto solo au profit de nouvelles habitudes de transport durable.

Mobilité : La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes à se déplacer⁵.

Mobilité durable : Pour être durable, la mobilité doit être *efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes*⁶. La mobilité durable est une approche intégrée qui offre des incitatifs pour plusieurs choix alternatifs à l'auto solo ainsi que des mesures coercitives pour réduire l'usage de cette dernière. Lorsque nous parlons de modes durables, nous faisons référence aux alternatives à l'auto solo, c'est-à-dire les transports collectifs, les transports actifs (vélo et marche), l'autopartage, le vélopartage, le covoiturage et les taxis.

Multimodalité : La multimodalité est la *confrontation de trajets distincts* parcourus avec des modes de transport ou des combinaisons de modes de transport différents⁷. La multimodalité renvoie au fait d'avoir le choix entre différents modes de transport pour réaliser ses déplacements.

Praticiens : Les praticiens désignent l'ensemble des spécialistes dans le domaine de la mobilité durable. Le terme praticien, lorsqu'utilisé dans cet avis, réfère plus particulièrement aux experts rencontrés lors de la table ronde soit l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la Société de transport de Montréal (STM), la Ville de Montréal, Transit, l'Université de Montréal (UdeM) et l'Université Concordia.

Premier et dernier kilomètre : L'expression du premier et du dernier kilomètre fut initialement utilisée dans le domaine de la logistique de transport. Dans le cas de la mobilité des personnes, le premier ou le dernier tronçon des déplacements, c'est-à-dire entre l'origine ou la destination et le point d'accès aux réseaux de transport collectif, est l'un des facteurs décisifs quant au choix d'utiliser ou non le transport en commun⁸.

1 Amar G., Michaud V., 2009.

2 Torres J., Lewis P., 2012.

3 *Ibid.*

4 Gardere E., Gardere J-P, 2009.

5 Gouvernement du Québec, 2018a.

6 *Ibid.*

7 L'Hostis A., Conesa A., 2010.

8 Torres J., Lewis P., 2012.

Report modal : Le report modal désigne le remplacement d'un mode de transport par un autre dans les comportements de mobilité. En général, on utilise ce terme pour parler du report modal de l'auto vers un mode de transport plus durable.

Services de mobilité partagée : Les services de mobilité partagée décrivent les services innovants de transport qui sont partagés entre les usagers, tels que l'autopartage, le covoiturage, le vélopartage ou encore les taxis⁹. C'est un terme qui relève de la notion d'économie du partage.

Tarification sociale : La tarification sociale se définit par l'ensemble des réductions offertes aux personnes dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenu. Puisque la capacité d'être mobile dépend en partie de la capacité financière des personnes, son objectif est de soutenir financièrement la mobilité quotidienne des personnes les plus démunies¹⁰.

⁹ Shared-use mobility center, [En ligne], [<http://shareusemobilitycenter.org>].

¹⁰ Roche, 2010.



SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS UTILISÉS

- AMT : Agence métropolitaine de transport
- ARTM (anciennement AMT) : Autorité régionale de transport métropolitain
- CGD : Centre de gestion des déplacements
- CIT : Conseil intermunicipal de transport
- CjM : Conseil jeunesse de Montréal
- CMM : Communauté métropolitaine de Montréal
- Enquête OD : Enquête Origine-Destination
- GES : Gaz à effet de serre
- MaaS : *Mobility as a Service*
- MRC : Municipalité régionale de comté
- PIRPP : Programme des rues piétonnes et partagées
- PLD : Plan local de déplacements
- PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement
- QVAS : Quartier vert actif et en santé
- REM : Réseau électrique métropolitain
- RMR : Région métropolitaine de recensement
- RUTA : Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal
- RTL : Réseau de transport de Longueuil
- SLR : Système léger sur rail
- SNAMUTS: *Spatial Network analysis for Multi-Modal Urban Transport Systems*
- SRB : Service rapide par bus
- STL : Société de transport de Laval
- STM : Société de transport de Montréal
- TOD : *Transit-Oriented Development*
- UdeM : Université de Montréal

INTRODUCTION

En 2007, le Conseil jeunesse de Montréal (CjM) lançait un avis sur la question des transports viables dans une perspective jeunesse¹¹. Cet avis avait été rédigé en prévision du premier *Plan de transport de Montréal* (2008) afin d'identifier les préoccupations des jeunes relatives aux enjeux de transport dans la Ville de Montréal. Ainsi, le CjM avait déjà identifié cette thématique comme étant importante pour la jeunesse montréalaise et souhaitait s'exprimer sur cette question pour alimenter le débat public et la planification de la Ville. Onze ans plus tard, le CjM remet cette question à l'honneur dans un contexte où la mobilité durable est un sujet de plus en plus débattu sur la scène politique montréalaise et québécoise. La conjoncture est donc propice pour faire avancer la question de la mobilité durable à Montréal et les jeunes souhaitent prendre part à ces réflexions.

La jeunesse est définie comme étant « le passage de l'enfance à l'âge adulte et à l'autonomie personnelle, sociale et citoyenne »¹². Le début de cette tranche d'âge se situe à 17 ans lorsque la plupart des jeunes finissent l'école secondaire et font des choix académiques, professionnels et personnels qui favorisent leur autonomie. C'est donc une période d'introduction à de nouveaux rôles sociaux¹³. Cette période s'achève au début de la trentaine, car il s'agit souvent de la fin d'un parcours scolaire, d'un premier emploi, du départ du domicile familial ou encore de la constitution de sa propre famille.

Les enjeux de mobilité durable discutés dans cet avis sont ainsi axés sur les jeunes âgés entre 17 et 30 ans. Ceux-ci représentent un groupe tout à fait hétérogène. On y trouve des urbains et des périurbains, des travailleurs à temps plein ou à temps partiel, à faible revenu ou plus aisés, des étudiants, des personnes avec des familles, vivant seules, en colocation ou au domicile familial, etc. L'ensemble de ces différences converge néanmoins vers un même point, la « jeunesse », une période caractérisée par une transition et une adaptation à des situations nouvelles.

La mobilité joue un rôle important dans cette adaptation puisqu'elle est un vecteur d'émancipation, mais aussi d'intégration économique et sociale¹⁴. L'accès à la mobilité, c'est-à-dire la capacité et le potentiel à se déplacer¹⁵, est pourtant très inégalement distribué entre les groupes sociaux et entre les territoires, en raison notamment du lieu de résidence ou des secteurs d'emploi et d'études. Vu les nombreuses transitions auxquelles elle fait face, la jeunesse est particulièrement affectée par l'inégalité d'accès à la mobilité, que celle-ci soit d'ordre spatial, temporel, économique, psychologique, physique, etc.

Les jeunes font donc face à des situations complexes, dont certaines sont susceptibles de réduire considérablement leurs choix de vie. En ce qui concerne l'accès à la mobilité, ces diverses réalités peuvent se traduire par des contraintes importantes. Une planification optimale de la mobilité durable doit donc être à la fois sensible à ces contraintes et s'établir à partir d'une perspective de pérennisation des habitudes de vie. Néanmoins, la capacité des jeunes à être réceptif aux changements et de s'y adapter, favorisent les efforts d'incitation à des pratiques durables de la mobilité. Dans la mesure où ces efforts répondent à leurs besoins, les jeunes seront ainsi en mesure de passer d'usager.ères captifs.ves à usager.ères délibérés tout en priorisant la mobilité durable au-delà de cette période de transition.

On remarque une hausse des pratiques intermodales plus fréquentes pour les 17-30 ans¹⁶. Cette hausse pourrait s'expliquer par une utilisation plus fréquente des transports collectifs. Elle suggère aussi que les jeunes semblent particulièrement sensibles aux enjeux de la mobilité durable par souci environnemental. Or, chez les jeunes, l'intermodalité est souvent associée à la question de la pénibilité des correspondances. On peut donc se demander s'il s'agit d'une option souhaitée ou imposée. S'il s'agit d'une contrainte, les jeunes seront-ils.elles amenés à changer leur comportement une fois qu'ils.elles pourront avoir le choix d'une autre mobilité moins durable, mais plus pratique ? Comment pérenniser des habitudes de transport durables ? Comment améliorer la pratique de l'intermodalité ? Comment rendre ces pratiques plus attractives ? De plus, les jeunes sont non seulement de grand.es usager.ères des transports collectifs, mais aussi des services de mobilité partagée, tels que l'autopartage, le vélopartage ou encore le covoiturage. Ces nouvelles formes de mobilité partagée peuvent être de véritables « accélérateurs d'égalité territoriale et sociale »¹⁷ permettant de combler certains chaînons manquants. On le voit, l'étude des habitudes de mobilité des jeunes pourrait être l'une des clés du tournant vers la mobilité durable à Montréal, puisque la pérennisation de celle-ci dépend largement des choix présents et futurs des jeunes en matière de transports.

11 CjM, 2007.

12 Gouvernement du Québec, 2016, p.2.

13 Galland, 1993.

14 Hammouda, 2017.

15 Gouvernement du Québec, 2018a.

16 Ortar N. et al., 2016.

17 Forum Le Grand Paris bouge-t-il?, RATP, [En ligne], [<http://www.forumgrandparis.fr/actualites-forum-metropolitain-grand-paris/concertations-metropolitaines-evenements/evenements/grand>].

De nombreuses villes l'ont en effet constaté : le développement d'une stratégie de mobilité durable et l'investissement dans des infrastructures adéquates ne sont possibles que si la volonté et le leadership politiques sont présents¹⁸. La mobilité est un enjeu transversal qui interpelle divers paliers gouvernementaux et acteurs non gouvernementaux. À titre de gouvernement de proximité, le palier municipal doit précisément jouer un rôle de chef de file. Responsable du réseau artériel et local, du développement du réseau de transport collectif, du réseau cyclable et de la gestion du stationnement sur rue, la Ville de Montréal doit se servir de son influence auprès de ses partenaires afin d'optimiser la collaboration et mettre en place des solutions de transport durables.

À Montréal, la question de la mobilité durable est cette année omniprésente dans le débat public. Habituellement liée à l'aménagement du territoire, les enjeux de l'offre et de l'accessibilité sont ainsi articulés aux objectifs de réduction de l'étalement urbain, de la congestion et de la pollution¹⁹. Ainsi, la promotion de la mobilité durable est une stratégie intégrée axée sur les alternatives à la possession et à l'utilisation de l'auto solo.

Alors que la Ville de Montréal est en train d'établir son second *Plan de transport*, il nous paraît crucial de bien identifier les habitudes de transport des jeunes Montréalais.es, les freins à leurs déplacements et leurs besoins. L'avis qui suit se veut donc un outil de référence. D'une part, le CjM espère qu'il permettra à la Ville de Montréal de porter une plus grande attention aux enjeux présents et futurs liés la mobilité durable. D'autre part, il offre une série de recommandations permettant non seulement de mieux répondre aux besoins présents des jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans, mais d'assurer justement le prolongement futur de leurs pratiques en vue d'une mobilité durable.

18 Gardere E., Gardere J-P, 2009.

19 Ambrosino G., Nelson J.D., Boero M., Pettinelli I., 2016.



MÉTHODOLOGIE

L'objectif de l'avis est de dresser le portrait des habitudes de transport des jeunes Montréalais.es âgé.es entre 17 et 30 ans. La catégorie de « jeunes Montréalais.es » comprend ici les jeunes qui habitent à Montréal, comme les non-résidents qui étudient et/ou travaillent dans la métropole. L'identification des freins à leur mobilité et de leurs besoins en la matière a pour but d'établir des moyens efficaces en vue d'encourager le choix des transports durables et la pérennisation de telles habitudes au-delà de la jeunesse.

D'emblée, il importe de noter le manque d'études et de données sur la mobilité des jeunes de 17 à 30 ans. L'effort qui suit se veut donc exploratoire et cherche, en partie, à combler ce manque. Notre méthodologie se décline ainsi en trois grandes étapes :

- Une recherche documentaire a d'abord été consacrée aux écrits scientifiques, à la littérature grise et à des articles de presse afin de mieux cibler les enjeux de la mobilité durable à Montréal. Cette première étape a aussi permis d'identifier certaines caractéristiques propres à la jeunesse et d'explorer d'autres avenues innovantes, tant à Montréal qu'à l'étranger.
- Une table ronde a par la suite permis de confirmer l'importance de certains enjeux et d'en cibler d'autres tout en envisageant des pistes de solutions concrètes pour répondre aux problématiques liées à la jeunesse. Celle-ci était composée de praticiens (ARTM, STM, Ville de Montréal, Transit), d'universitaires spécialisés en matière de mobilité et d'aménagement du territoire (UdeM, Concordia) et de membres du Conseil jeunesse de Montréal et du Conseil jeunesse d'arrondissement de Verdun.
- La collecte et l'analyse de données qualitatives et quantitatives s'est donc imposée comme étape essentielle vu le manque de données sur la mobilité des jeunes Montréalais.es. Cette collecte a été effectuée par le biais d'un sondage réalisé auprès des jeunes âgé.es entre 17 et 30 ans afin de recueillir des données quantitatives et qualitatives sur les freins, les besoins et les tendances liés à la mobilité. Le sondage a été mis en ligne du 20 mars au 16 avril 2018, via la plateforme Survey Monkey (voir en annexe), permettant une collecte de 587 réponses avec un taux d'achèvement de 75% (en effet, certaines personnes n'ont pas répondu à l'ensemble des questions). Il s'agit ici d'un échantillon non-aléatoire puisque les répondant.es se sont porté.es volontaires à la suite de la diffusion du sondage sur les réseaux sociaux du CjM, de la Ville de Montréal et de leurs partenaires. Ce type de diffusion a permis au CjM de rejoindre des jeunes aux profils différents et les données quantitatives recueillies sur les habitudes de transport convergent avec les données provenant de l'enquête Origine-Destination (2013), renforçant ainsi leur validité.

D'autres données quantitatives proviennent de l'enquête Origine-Destination (OD, 2013)²⁰, la seule étude consacrée aux déplacements dans la grande région de Montréal. OD est une enquête-ménage téléphonique réalisée tous les 5 ans par le ministère des Transports du Québec et ses partenaires. Il s'agit d'une enquête descriptive qui regroupe des données sur les ménages, les individus et les déplacements lors d'une journée ouvrable et des informations sur le motif, l'origine, l'heure de départ et les modes de transport utilisés par ces personnes. En 2013, 78 700 ménages ont participé au sondage, permettant d'enregistrer près de 410 700 déplacements réalisés par 188 700 personnes²¹. Le territoire de l'enquête OD est plus large que celui de Montréal, à titre de région métropolitaine de recensement. Bien que l'enquête permette d'identifier qui vit dans la Ville de Montréal, il est néanmoins impossible de déterminer si les non-résidents y travaillent ou étudient. De plus, l'enquête OD ne tient pas compte de tous les modes de transport utilisés par les participant.es, notamment les services d'autopartage et de vélopartage. Par conséquent, les trois fournisseurs de ces services à Montréal (Communauto, Car2go et BIXI) ont été approchés afin de compléter les données de l'enquête OD. Seul Communauto (service d'autopartage) a répondu à notre demande en nous fournissant des données sur l'utilisation de leurs services par les jeunes de 17 à 30 ans.

Le Conseil jeunesse de Montréal est parti de l'hypothèse suivante : la mobilité des jeunes Montréalais.es âgé.es entre 17 et 30 ans est caractérisée par l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de différents modes de transports au sein d'un même déplacement. Dans le but de favoriser des alternatives à l'auto solo, il importe donc de tenir compte de l'ensemble des options de transports durables afin de mettre de l'avant et proposer à la Ville de Montréal des solutions adaptées aux besoins particuliers des jeunes Montréalais.es. La hausse de l'usage des modes de transport durables et la réduction de l'auto solo vont de pair. Or, comme nous le verrons, sans mesures coercitives liées à l'utilisation de l'automobile, les transports durables ne seront pas suffisamment attractifs²².

20 AMT, 2013a.

21 AMT, 2013b, p. 17.

22 Transport 2000, 2017.

LIMITES

Il importe de le souligner, l'avis qui suit comporte certaines limites notables. Il ne traite pas, par exemple, des problématiques rencontrées par les jeunes à mobilité réduite. En effet, les déplacements des personnes avec des limitations fonctionnelles sont liés à des enjeux spécifiques qui débordent le cadre de cet avis. Dans son *Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles en transport en commun* (2010), le RUTA identifie par ailleurs 7 grands types de déficiences ou de troubles particuliers qui supposent des besoins spécifiques et variés en matière de transport collectif : la déficience auditive, la déficience intellectuelle, les troubles envahissants du développement, la déficience du langage ou de la parole, la déficience motrice, la déficience visuelle et les individus issus des communautés ethnoculturelles ayant des limitations fonctionnelles²³. À cet effet, la question des jeunes à mobilité réduite mériterait une étude plus approfondie dotée d'une collecte de données adaptée aux différentes réalités de ces jeunes. Rappelons d'ailleurs qu'une telle étude n'existe malheureusement pas.

23 RUTA Montréal, 2010.



CHAPITRE 1

INTERMODALITÉ ET MULTIMODALITÉ, DES NOTIONS AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

L'intermodalité et la multimodalité sont des concepts peu analysés dans les études sur les habitudes en matière de modes de transport, alors qu'elles sont surtout concernées par la comparaison et la confrontation entre des modes de transport uniques. Or, selon le CjM, l'intermodalité semblerait correspondre davantage aux pratiques de mobilité chez les jeunes Montréalais.es. Une fois l'importance de l'intermodalité et de la multimodalité soulignée, quels sont les enjeux qui en émergent? En quoi ces stratégies permettraient-elles de réduire les inégalités en termes d'accès à la mobilité? Comment insérer la dimension sous-jacente que ces concepts soulèvent dans une stratégie de mobilité durable telle que celle promue par l'ensemble des acteurs du milieu montréalais?

Au Québec, les pratiques liées à l'intermodalité et à la multimodalité ont d'abord été illustrées à travers l'usage du concept de « cocktail transport ». Mis de l'avant par Vélo Québec en 1997, le concept mettait de l'avant « l'offre combinée et unifiée de moyens de transport, individuels et collectifs, permettant aux citoyens de se déplacer efficacement et rapidement, tout en économisant et en réduisant au minimum les impacts négatifs sur l'environnement »²⁴. On le voit, le cocktail transport était présenté, dès lors, comme une alternative à l'utilisation de l'auto solo.

En fait, à travers l'idée d'un cocktail transport, il s'agissait aussi de souligner le fait qu'un seul mode de transport ne pouvait véritablement concurrencer les attraits de la voiture individuelle. De plus, en parallèle de la mise en lumière de la variété de l'offre de transports, plusieurs suggéraient l'instauration de mesures coercitives visant à réduire la place de l'auto solo. Depuis 1997, de nombreux organismes montréalais et québécois, tels que Trajectoire Québec, Vivre en Ville, Équiterre, la fondation David Suzuki ou encore le Conseil régional de l'environnement, se sont ainsi positionnés en faveur de telles mesures. Même si la teneur des débats a quelque peu changée, on parle davantage aujourd'hui de mobilité durable, la situation suit néanmoins une tangente pour le moins inquiétante alors qu'on note : une « augmentation de la motorisation, [une] stagnation de l'achalandage du transport collectif, [une] augmentation des délais et des coûts de la congestion véhiculaire »²⁵. Le sous-financement chronique du développement et de l'amélioration des transports en commun par rapport au développement autoroutier se trouve à la source de cette tendance²⁶.

1.1. ACCESSIBILITÉ ET ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS DURABLES : LE DÉFI DE L'INTERMODALITÉ ET DE LA MULTIMODALITÉ

L'intermodalité et la multimodalité sont souvent employées comme synonymes. Ces deux notions évoquent toutefois des réalités distinctes, bien que complémentaires. L'intermodalité renvoie simplement à la combinaison de différents modes de transports au sein d'un même déplacement²⁷ tandis que la multimodalité renvoie à une offre d'options diversifiées et donc à la « confrontation de trajets distincts », parcourus avec des modes de transport ou des combinaisons de modes de transport différents²⁸. Ainsi, la multimodalité fait référence à la possibilité de faire un même trajet avec des modes de transports différents, combinés ou non. Une perspective intermodale, implique donc une attention particulière aux correspondances et aux passages d'un mode de transport à un autre. Une perspective multimodale s'attardera à l'offre des options de transport et à la création de multiples choix de déplacements.

En portant une attention accrue à la diversité de l'offre (ou à son manque) et aux correspondances entre les modes de transport, les perspectives multimodale et intermodale sont sous-tendues par une volonté d'augmenter l'accessibilité²⁹ aux modes de transport durables afin de concurrencer les déplacements automobiles³⁰. À travers l'usage de ces concepts, l'objectif est bel et bien de répondre plus adéquatement aux besoins des usager.ères tout en proposant des solutions compétitives face à l'attrait que représente l'automobile. L'amélioration de l'intermodalité et de la multimodalité peut ainsi jouer un rôle prépondérant dans la valorisation des moyens de transport durables permettant d'encourager la pérennisation des habitudes des usager.ères qui choisirait désormais d'adopter délibérément un mode de transport durable plutôt que d'y être contraint.

24 Le Groupe vélo, 1997.

25 Transport 2000, 2017.

26 Alliance Transit, 2017.

27 Gardere E., Gardere J-P, 2009.

28 L'Hostis A., Conesa A., 2010.

29 Torres J., Lewis P., 2012.

30 Ambrosino G., Nelson J.D., Boero M., Pettinelli I., 2016.

La consolidation de l'intermodalité, par exemple, assurerait d'accroître la connexion des réseaux du transport durable et l'amélioration de la desserte par l'organisation de la structure du réseau en *hub-and-spoke*³¹. Il s'agit dès lors de réduire le nombre de lignes directes³² tout en accentuant les pôles d'échanges, où les diverses lignes se rejoignent. Le métro de Montréal est d'ailleurs déjà organisé de cette manière. La station Berri-UQAM joue le rôle de pôle d'échanges principal, alors que trois lignes y convergent. Trois pôles secondaires, les stations Jean-Talon, Lionel-Groulx et Snowdon, où deux lignes de métro se croisent³³, facilitent également les transits, alors que d'autres stations constituées en *hub-and-spoke* – Bonaventure, Lucien L'Allier, Vendôme et de la Concorde (Laval) – assurent une meilleure correspondance entre lignes de métro et lignes de train.

L'intermodalité peut toutefois s'avérer contraignante pour les usager.ères³⁴, notamment en raison de la pénibilité des correspondances. Souvent évoqués, les désagréments liés aux correspondances trop longues peuvent mener à des stratégies d'évitement de déplacements intermodaux au profit de déplacements porte-à-porte, et ce, même si ces derniers sont plus longs³⁵. La perception des usager.ères est ainsi une variable centrale afin d'assurer la pérennisation d'un trajet intermodal. Plusieurs paramètres doivent d'ailleurs être réunis pour que les trajets intermodaux soient perçus de manière positive et retenus pour les déplacements quotidiens³⁶ :

- **Le confort lié à la valorisation du temps.** L'idée répandue qu'un « temps d'attente dans des lieux souvent inconfortables est perçu comme du temps perdu »³⁷ peut être contré par un accès facilité à des espaces propices à la lecture, au travail ou même au repos. Ces zones de confort tendent à encourager des perceptions plus positives en ce qui a trait au temps d'attente entre les déplacements;
- **La continuité malgré les changements de modes de transport.** Plusieurs éléments peuvent favoriser une certaine continuité dans l'expérience intermodale, malgré les changements de mode de transport : la diminution du parcours entre deux modes différents, l'intégration tarifaire, la qualité du design d'un lieu, l'accès à l'information, la sécurité ou encore la présence de services³⁸;
- **La flexibilité liée aux différentes options dont disposent les usager.ères à modifier leur trajet.** En effet, plus les options sont nombreuses, moins les usager.ères se sentent captif.ves d'une seule. La multiplication des options est également propice à offrir une plus grande flexibilité et réactivité en cas d'imprévu³⁹.

À ces défis intermodaux s'ajoutent ceux de la multimodalité. Cette dernière perspective s'inscrit également dans une volonté d'accroître l'accessibilité, mais cette fois, en se concentrant sur l'offre de différentes options de transport et d'alternatives à l'utilisation de l'auto solo. En d'autres termes, l'offre multimodale vise à augmenter la flexibilité et la qualité des options de transport durable. En effet, pour être qualifiée d'alternative, la présence d'une ligne de bus sur un territoire doit être combinée à l'optimisation d'autres facteurs comme la fréquence de passage, la fiabilité ou le niveau de services. Cette logique est également applicable à d'autres modes de transports, dont l'autopartage, qui doit répondre suffisamment aux besoins des usager.ères pour être considéré comme une alternative intéressante. Multiplier et diversifier les choix modaux devient alors une véritable stratégie d'attractivité des transports durables⁴⁰ particulièrement pour les jeunes.

Assurer la qualité des aspects intermodaux et la multimodaux du réseau de transport permet ainsi d'opérer la transition entre l'« usager-captif » et l'« usager-délibéré ».⁴¹ L'objectif visé est de fidéliser la jeune clientèle, qui perpétuera ses habitudes de mobilité durable en choisissant délibérément une mobilité intermodale et multimodale qui s'appuie sur des modes de transports durables fiables, flexibles et de qualité. Cette clientèle pourra ainsi se déplacer facilement, sans les contraintes associées à la recherche d'un espace de stationnement, aux embouteillages ou à l'attribution de 20% de son budget pour l'auto⁴². Porter une attention accrue à l'intermodalité et la multimodalité durables représentent donc des avantages économiques, écologiques et de santé en offrant des déplacements porte-à-porte en utilisant des modes combinés.

31 Le *hub and spoke* est un terme issu de l'aéronautique qui signifie moyeu et rayons. Il s'agit d'un réseau dans lequel le moyeu est le point vers lequel convergent les différents rayons. Ce type de réseau est donc conçu de manière à ce qu'un trafic en forme d'étoile tourne autour d'un noeud. (source : Géoconfluences).

32 Torres J., Lewis P., 2012.

33 *Ibid.*

34 Richer C., Rabaud M., Lannoy A., 2015.

35 *Ibid.*

36 Torres J., Lewis P., 2012.

37 Lavadinho, S., 2011.

38 Torres J., Lewis P., 2012.

39 *Ibid.*

40 Morency C., 2018.

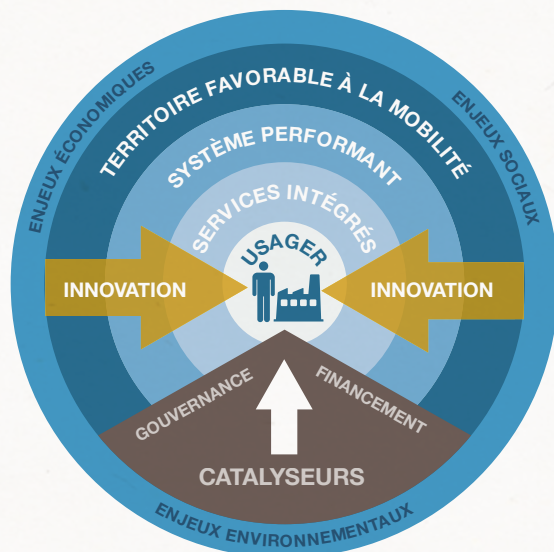
41 Torres J., Lewis P., 2012.

42 Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki, 2018.

1.2. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable met en œuvre des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel. Elle doit reposer sur la combinaison de modes alternatifs à la voiture individuelle. Elle s'appuie, en premier lieu, sur un réseau de transport en commun efficient (train, métro, système léger sur rails (SLR), service rapide par bus (SRB), bus, minibus et taxis collectifs), sur la favorisation des modes actifs (marche et vélo) et sur les services de mobilité partagée (autopartage, covoiturage, vélopartage et taxis). La mobilité durable a des effets sur un certain nombre d'enjeux sociétaux tels que l'aménagement du territoire, la santé publique, l'accès à des logements abordables, les enjeux environnementaux ou encore la sécurité urbaine, tels qu'illustrés par la figure ci-dessous.

FIGURE 1
ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS⁴³



Depuis quelques années, les services de mobilité partagée gagnent en popularité et apparaissent comme des services complémentaires et réciproquement bénéfiques au transport collectif⁴⁴. Des entreprises privées d'autopartage (Communauto ou Car2), de vélopartage (BIXI) ou de covoiturage local (Netlift, Amigo express) en assurent la gestion.

Dans un contexte où les déplacements hors des quartiers centraux et du réseau structurant du métro sont difficiles, les services de mobilité partagée constituent une réponse aux besoins des usagers⁴⁵. Cette situation est particulièrement sentie dans les quartiers peu denses où la desserte en transport collectif est moindre et où la demande pour le transport collectif n'est souvent pas suffisante à l'ajout d'une ligne de transport structurante. Sans surprise, c'est justement dans ces quartiers que la part modale de l'auto solo est la plus forte. Les services de mobilité partagée amènent néanmoins une diversité d'options offrant ainsi une véritable alternative afin de parcourir les premiers et les derniers kilomètres. Ils peuvent permettre aux gens de « confectionner leurs propres itinéraires flexibles et asymétriques »⁴⁶.

Or, ces options ne seront attractives que si les possibilités d'obtenir de l'information, de planifier son trajet, d'avoir un tarif combiné et un mode de paiement simplifié sont mises en place⁴⁷. Des partenariats entre les acteurs publics et privés sont donc à développer afin d'intégrer des formes de mobilité durable à l'offre traditionnelle⁴⁸. Parallèlement, des mesures coercitives à l'utilisation de la voiture individuelle doivent être mises en place pour que son attractivité cesse de croître, par exemple : des mesures de tarification directe des usagers (péage urbain, tarification des stationnements) ou d'écofiscalité (taxes sur les carburants, taxe kilométrique). En d'autres termes, une approche intégrée construite autour d'un souci accru pour la multimodalité et l'intermodalité est aujourd'hui nécessaire pour assurer la pérennité de la mobilité durable.

43 Gouvernement du Québec, 2018a, [En ligne],
[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf].

44 UITP, 2011.

45 Le Boennec R., Nicolai I., Da Costa P., 2017.

46 Torres J., Lewis P., 2012, p.71.

47 Ambrosino G., Nelson J.D., Boero M., Pettinelli I., 2016.

48 Transport 2000, 2017.

1.3. LA MARCHÉ AU CŒUR DES MOBILITÉS INTERMODALES : ARTICULER AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ DURABLE

Les déplacements intermodaux conjuguent des moments statiques (attente) et des moments de marche entre les lignes d'un même réseau ou entre des réseaux différents (correspondance et rabattement). Ainsi, la marche est une dimension centrale de l'intermodalité⁴⁹ et l'articulation des trajets à pied et les transports collectifs⁵⁰ l'est tout autant. Favoriser des environnements piétons devrait donc être un objectif central des pôles d'échanges, de l'aménagement urbain des quartiers et de l'agglomération.

Les pôles d'échanges intermodaux doivent donc être pensés comme des environnements piétons. Ils facilitent les déplacements courts entre les différents modes, assurent la sécurité des piétons et leur orientation simple tout en permettant la valorisation des moments d'attente⁵¹. Ces pôles doivent aussi être intégrés à des quartiers aménagés de manière durable, car l'intégration de la marche dans la chaîne de déplacement a le potentiel de renforcer le « processus de rééquilibrage de l'usage de la voirie »⁵² et la gestion de l'espace urbain. Comme le souligne Gardere (2009), « dimensionner les voiries urbaines par rapport au trafic des heures de pointe revient à stériliser des espaces de voiries le reste de la journée au détriment des piétons ». Par ailleurs, l'enjeu de l'aménagement du réseau routier local relève de la compétence des municipalités qui peuvent agir sur la géométrie des rues, l'aménagement de la chaussée et des trottoirs, la gestion du stationnement sur rue et la circulation des véhicules motorisés ou non⁵³.

Le concept de *transit-oriented development* (TOD) s'est récemment imposé dans la planification urbaine montréalaise afin de mettre en lumière l'étalement urbain, favoriser les modes de transport durables et valoriser l'importance de la marche dans un contexte intermodal. Le TOD se définit comme un projet urbain autour d'une station de transport collectif (train de banlieue et métro) qui combine une certaine densité, une mixité de fonction et un design urbain favorisant les déplacements en modes actifs. Ainsi, avec un aménagement approprié pour la marche, les citoyens peuvent avoir accès à un nombre de services et d'activités à proximité de la station de transport en plus de pouvoir se déplacer sur de plus grandes distances grâce à une pratique intermodale qui débute par la marche. Une telle orientation valorise ainsi la marche, comme mode de déplacement et comme pierre d'assise de l'intermodalité, par le fait même, entraîne une revalorisation de l'aménagement durable de la ville et des environnements piétons⁵⁴. Une réflexion sur les politiques de zonage durable de la Ville s'impose donc, car « [c]'est par l'aménagement du territoire que peut se former une vue d'ensemble sur l'enjeu de mobilité, c'est par son biais que l'on doit intégrer la planification territoriale des transports »⁵⁵.

49 Richer C., Rabaud M., Lannoy A., 2015.

50 Burckhart K., Blair C., 2009.

51 Torres J., Lewis P., 2012.

52 Amar G., Michaud V., 2009.

53 Mercier-Méthé X., 2017.

54 Maulat J., 2016.

55 Vivre en Ville et Équiterre, 2017.

RECOMMANDATION 1

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, portent une attention particulière aux besoins des jeunes âgés de 17 à 30 ans lors de l'élaboration de politiques et de mesures relatives à la mobilité durable, notamment dans le nouveau plan de transport de la Ville de Montréal et le Plan stratégique de développement de l'ARTM, afin que ces usagers, aujourd'hui captifs, deviennent des usagers délibérés demain.

RECOMMANDATION 2

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, s'assurent de la cohérence entre les incitatifs à la mobilité durable et les mesures coercitives, pour réduire la part de l'auto solo.

RECOMMANDATION 3

Que l'ARTM et la STM portent une attention particulière au passage d'un mode à un autre en conceptualisant les pôles d'échanges intermodaux comme des espaces piétons afin, entre autres, de rendre la transition plus fluide, agréable et sécuritaire.

RECOMMANDATION 4

Que la Ville de Montréal soutienne les déplacements en transports durables sur l'ensemble du territoire montréalais en favorisant la création et le maintien d'infrastructures adéquates et sécuritaires ainsi que l'ajout de stationnements sécurisés pour vélos, particulièrement autour des pôles d'échange intermodaux.

CHAPITRE 2

DE LA PLANIFICATION À L'ACTION

Dans la région de Montréal, plusieurs politiques et plans de planification de la mobilité sont à l'œuvre. De même, de nombreux acteurs sont présents dans le domaine de la mobilité, de l'aménagement du territoire et du développement durable (institutions publiques, centres de recherche et universités, entreprises privées ou autres). Pourtant, l'amélioration de la mobilité durable n'est que très peu visible. On note même une certaine dégradation si l'on tient compte, par exemple, de l'augmentation du taux de motorisation des ménages⁵⁶. Ce constat, comme l'inefficacité et l'insuffisance des mesures mises en place ont été soulignés à maintes reprises, notamment par des organismes qui œuvrent dans le domaine du transport, dans leurs mémoires présentés dans le cadre de la *Politique de mobilité durable-2030* du gouvernement du Québec⁵⁷. Si de nombreux plans et orientations municipaux s'appliquent à Montréal, le suivi comme les résultats peinent à se faire voir, notamment aux yeux des citoyen.nes.

2.1. LE CADRE DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ À MONTRÉAL

2.1.1. À L'ÉCHELLE PROVINCIALE

La *Politique de mobilité durable-2030*, accompagnée par son plan d'action 2018-2023, ont été lancés en avril 2018 par le gouvernement du Québec. Cette politique s'intéresse à la fois à la mobilité des personnes et au transport des marchandises. Sous forme de projection, une première orientation souligne clairement la volonté du gouvernement à tendre vers la mobilité durable : « en 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable. Il dispose d'un écosystème de transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises »⁵⁸. C'est notamment par son aide financière aux projets de transport collectif que le gouvernement provincial appuie la planification des transports à l'échelle municipale. De plus, il intègre de nouveaux plans de mobilité durable intégrée, dont les municipalités devront se saisir, avec l'aide financière du gouvernement du Québec, pour développer une planification complémentaire aux autres outils de planification de l'aménagement du territoire. Bien qu'aucune mesure spécifique pour la jeunesse ne soit énoncée, la politique de mobilité durable est néanmoins axée sur les besoins des citoyen.es et favorise un changement de comportement de la part des usager.ères⁵⁹. Une telle orientation rejoint particulièrement les 17-30 ans qui sont voués à devenir les usager.ères principaux au cours des prochaines années.

2.1.2. À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est un document de planification de la Communauté métropolitaine de Montréal qui souhaite agir à la fois sur l'aménagement, le transport et l'environnement⁶⁰. Le PMAD met notamment de l'avant une perspective transit-oriented development (TOD), abordée au premier chapitre. Le PMAD a une influence sur tous les autres documents de planification de l'aménagement à plus petite échelle, car ceux-ci doivent s'y conformer (ex. schéma d'aménagement et de développement, plan d'urbanisme et règlements d'urbanisme).

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont aussi des acteurs incontournables de la mobilité. S'ils ne sont pas responsables d'une planification publique régionale, ils apportent leur soutien aux grands générateurs de déplacements, notamment les employeurs, les institutions et les municipalités dans plusieurs régions du Québec. Leurs principaux services consistent à élaborer des plans de gestion de déplacement, travailler sur la demande en déplacements et favoriser l'accessibilité aux pôles d'activités. On en compte deux dans la région montréalaise.

2.1.3. À L'ÉCHELLE MUNICIPALE

À l'échelle de la Ville de Montréal ou de ses arrondissements, plusieurs documents et politiques orientent la planification des transports :

- Le *Plan d'urbanisme* (2004)⁶¹ de la Ville de Montréal, dont les orientations en matière d'aménagement urbain touchent la densification des quartiers, la mixité, l'articulation aux transports collectifs et actifs ou encore l'accessibilité des pôles d'emplois;

⁵⁶ Transport 2000, 2017.

⁵⁷ Mémoires de l'Alliance Ariane, 2017, Trajectoire Québec et Fondation Suzuki, 2017, Vivre en Ville et Équiterre, 2017, Alliance Transit, 2017.

⁵⁸ Gouvernement du Québec, 2018.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ CMM, 2011.

⁶¹ Ville de Montréal, 2004.

- Le *Plan de transport de Montréal* (2008), dont la mise à jour est attendue prochainement, promeut à la fois l'équité sociale et le développement durable. Il propose 21 chantiers ambitieux pour la mobilité montréalaise qui repose sur trois enjeux : le développement des transports actifs et collectifs, la diminution de la place de l'automobile, la sécurité des déplacements⁶²;
- Les *Plans locaux de déplacements* (PLD) des arrondissements, conformes aux objectifs du *Plan de transport*, élaborés et/ou adoptés par dix arrondissements jusqu'ici. Ils permettent d'adapter une planification locale spécifique aux enjeux de mobilité de chaque arrondissement⁶³;
- La *Politique de stationnement* (2016)⁶⁴ de la Ville de Montréal qui offre un cadre de gestion du stationnement sans pour autant le règlementer;
- Le *Plan de développement durable* (2016)⁶⁵ de la Ville de Montréal dont les défis et les cibles sont directement liés à la mobilité durable, notamment la réduction des émissions de GES et la dépendance aux énergies fossiles ainsi que l'accès à des quartiers durables à échelle humaine;
- Le *Plan stratégique des systèmes de transport intelligent* (2011) qui entend mettre en place diverses technologies appliquées aux transports pour améliorer les infrastructures existantes (mesures prioritaires pour bus, bornes de stationnement, feux de circulation, etc.);
- Le *Plan de développement stratégique*⁶⁶ (2011) de la Société de transport de Montréal, un partenaire de la Ville, dont les objectifs visent à réduire la dépendance à l'auto et augmenter significativement la part modale des transports en commun dans les déplacements.

Ces documents fournissent des orientations sur les enjeux de la mobilité sous l'angle de la durabilité. Or, peu de mécanismes clairs de suivi et d'évaluation ont été mis en place dans le cadre de ces exercices de planification. Un tel manque met donc en doute l'efficacité de leur mise en œuvre. De plus, les initiatives de reddition de compte auprès des citoyens sont rares.

Si la vision et les orientations de ces politiques et plans sont positives pour les modes de transport durables, on n'y retrouve aucune mise en place de mesures coercitives afin de contraindre l'utilisation de l'auto solo et d'opérer un véritable virage vers la mobilité durable. La réalité spécifique des jeunes ne semble pas non plus faire l'objet de mesures adaptées pour répondre à leurs besoins et les inciter à faire le choix délibéré d'un mode de transport durable.

2.2. LES ORIENTATIONS RÉCENTES DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ

Comme nous le précisons au début de l'avis, le moment est opportun pour faire avancer les enjeux de la mobilité durable à Montréal :

- Un certain nombre de projets de transports sont confirmés, notamment le Réseau express métropolitain (REM) et le prolongement de la ligne bleue du métro;
- Des exercices de planification métropolitains et municipaux sont en cours d'élaboration : le *Plan stratégique de développement* de l'ARTM, le *Plan de mobilité* et le *Plan d'urbanisme* de la Ville;
- L'étude de la possibilité d'une tarification sociale du transport en commun par la CMM;
- L'augmentation du budget de la STM par la Ville⁶⁷;
- Le développement, par la STM, d'une nouvelle plateforme numérique qui intégrerait tous les types de transport (autobus, métro, BIXI, Netlift, taxi, etc.) et qui faciliterait le paiement des déplacements.

À cela s'ajoute un écosystème d'acteurs très présents à Montréal qui œuvrent dans les domaines de la mobilité durable et de l'aménagement du territoire et peuvent apporter leur expertise aux décideurs. Notons parmi ceux-ci des organismes à but non lucratif ou des alliances d'organismes, tels que Vivre en Ville, Trajectoire Québec, Équiterre, la fondation David Suzuki, Piétons Québec, le Conseil régional de l'environnement, Vélo Québec, l'Alliance Transit ou l'Alliance Ariane. Des entreprises privées innovantes, telles que Transit, Communauto, Car2Go ou encore Netlift, contribuent également à faire avancer les enjeux de la mobilité durable à Montréal et à trouver des alternatives attractives à l'auto solo.

⁶² Ville de Montréal, 2008.

⁶³ Ville de Montréal, 2010.

⁶⁴ Ville de Montréal, 2016b.

⁶⁵ Ville de Montréal, 2016a.

⁶⁶ STM, 2011.

⁶⁷ STM, 2018.

RECOMMANDATION 5

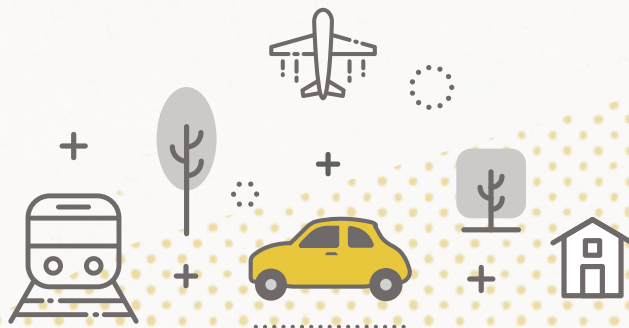
Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, se dotent d'outils de suivi et d'évaluation pour tous leurs exercices de planification liés à la mobilité.

RECOMMANDATION 6

Que les 19 arrondissements montréalais élaborent, complètent ou mettent à jour, leur Plan local de déplacements.

RECOMMANDATION 7

Que la Ville de Montréal collabore avec les arrondissements pour mettre en place des politiques de transports durables reflétant leur réalité et leurs besoins afin de réduire les inégalités d'accès au transport sur l'ensemble du territoire montréalais.



CHAPITRE 3

PORTRAIT DE LA MOBILITÉ DES JEUNES MONTRÉLAIS.ES

Ce chapitre vise à brosser le portrait des habitudes de transport des jeunes Montréalais.es afin de mieux saisir les caractéristiques particulières, les besoins, mais surtout les freins à la mobilité de cette clientèle. L'objectif visé est ainsi de mieux répondre aux problématiques réelles encourues par des recommandations appropriées, adressées à la mairesse de la Ville de Montréal ainsi qu'au Comité exécutif. Il s'agira donc de voir, sur le plan empirique, si la mobilité durable est caractéristique des pratiques de mobilité des jeunes et comment l'intermodalité et la multimodalité sont vécues au quotidien.

Deux types de données ont été mobilisés à ces fins :

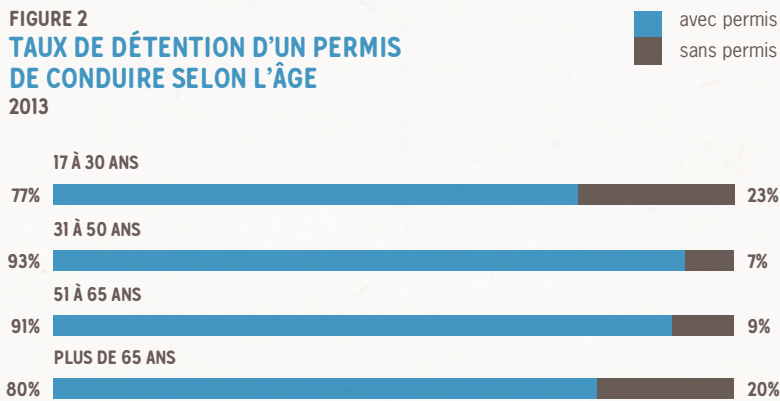
- l'enquête OD de 2013, qui compile les données des déplacements de près de 78 700 ménages, de tous âges, de la grande région métropolitaine de Montréal ;
- un sondage en ligne adressé uniquement aux jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans, réalisé en 2018 par le CjM, sur le territoire plus restreint de la Ville de Montréal.

3.1. LES HABITUDES DE TRANSPORT

3.1.1. DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE ET ACCÈS À UNE VOITURE

Selon l'enquête OD, les 17-30 ans se distinguent par une forte proportion de personnes ne détenant pas de permis de conduire. Cette proportion s'élève à 23% pour la tranche d'âge des 17 à 30 ans, alors qu'elle n'est que de 7% pour les 31-50 ans et de 9% pour les 51-65 ans.

FIGURE 2
TAUX DE DÉTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE SELON L'ÂGE
2013

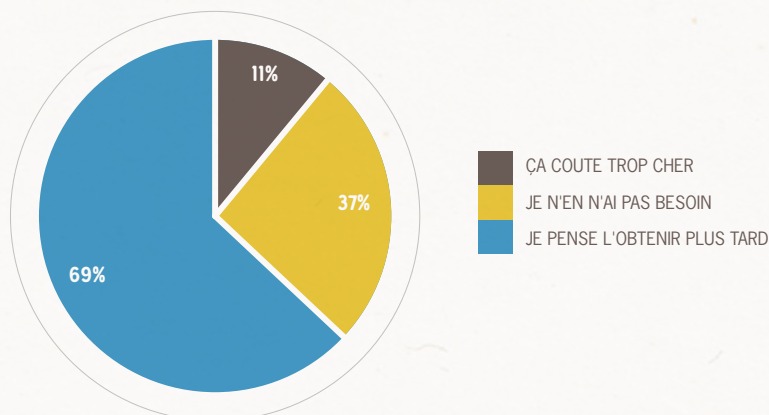


Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

Parmi les 587 jeunes interrogé.es via le sondage en ligne, plus des trois quarts ont un permis de conduire. Lorsque questionnées sur la raison pour laquelle elles détenaient un permis de conduire, 67% des personnes sondées ont répondu qu'elles considèrent qu'avoir le permis est un incontournable et 4% se sentent obligées d'avoir un permis puisqu'elles ne peuvent pas se déplacer autrement qu'en voiture.

Nous avons aussi demandé aux personnes ne détenant pas de permis de conduire, pourquoi elles n'en avaient pas. Cette question avait pour objectif de déterminer si le recul de la détention d'un permis de conduire était un abandon générationnel ou si cette décision était seulement reportée à plus tard. Parmi les 127 jeunes qui ne détiennent pas de permis de conduire, 37% mentionnent ne pas en avoir besoin. Les autres considèrent qu'un permis est trop dispendieux ou souhaitent l'obtenir plus tard.

FIGURE 3
RAISONS ÉVOQUÉES PAR LES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS
POUR EXPLIQUER LA NON-DÉTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE
 2018

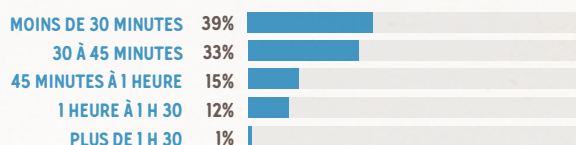


Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgé.es de 17 à 30 ans, 2018

3.1.2. DURÉE DE TRAJET ET PARTS MODALES

Près de trois quarts des jeunes interrogé.es via le sondage en ligne prennent moins de 45 minutes pour se rendre au travail ou à l'école durant leur trajet aller typique. Un quart d'entre eux.elles mettent plus que 45 minutes. De plus, un quart d'entre eux.elles s'arrêtent sur leur trajet pour effectuer des courses, déposer les enfants ou effectuer d'autres activités.

FIGURE 4
DURÉE DU TRAJET DES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS
POUR LES DÉPLACEMENTS TYPIQUES VERS LE TRAVAIL OU L'ÉCOLE
 2018

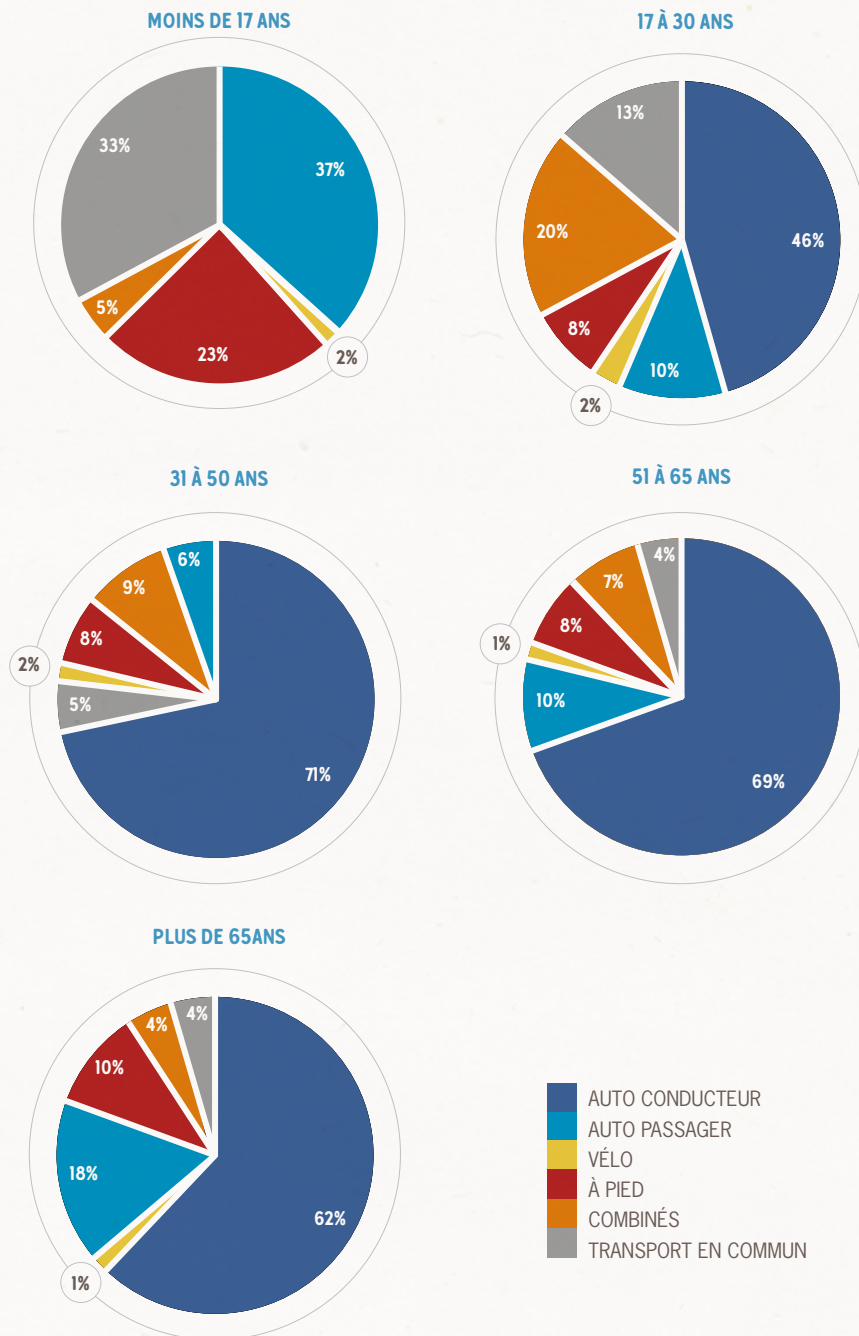


Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgé.es de 17 à 30 ans, 2018

Selon l'enquête OD, les 17-30 ans représentent la tranche d'âge qui utilise davantage une combinaison de modes pour réaliser leur trajet (20%)⁶⁸. Les moins de 17 ans obtiennent la plus forte part modale en transport commun (33%), à pied (23%) ou en tant que passager dans une automobile (37%). Les 31-50 ans, les 51-65 ans et les plus de 65 ans ont tous des habitudes de déplacement similaires qui se distinguent par des proportions légèrement différentes. Seuls les plus de 65 ans se distinguent par une utilisation plus élevée de l'automobile en tant que passager (18%) par rapport aux deux autres tranches d'âge.

⁶⁸ Rappelons que ces données sont extraites de l'enquête OD et que la définition de l'intermodalité est limitée. La pratique de la combinaison de modes pourrait ainsi être bien plus élevée.

FIGURE 5
PART MODALE DES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS
COMPARATIVEMENT À CELLE DES AUTRES TRANCHES D'ÂGE
POUR LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL
 2013



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

Sur les 587 jeunes interrogé.es via notre sondage en ligne, près de 9 jeunes sur 10 affirmaient détenir une carte de transport collectif. En revanche, 1 jeune sur 10 était adhérent.e d'un service d'autopartage, tel que Communauto ou Car2Go. En complément aux données recueillies, Communauto nous a fourni des données qui indiquent que sur leurs 37 000 abonné.es montréalais.es, 5969 sont des jeunes de 17 à 30 ans, vivant à Montréal (soit 16%), tandis que les jeunes adhérents les plus nombreux sont les 25-30 ans. À l'inverse, les 17-20 ans sont très peu nombreux à utiliser ce service.

Rappelons que l'offre de Communauto, notamment les véhicules en libre-service, est limitée à certains arrondissements de Montréal. En effet, ces derniers ont le pouvoir d'autoriser ou de refuser la présence de ce service sur leur territoire. Par conséquent, il est possible de présumer que le potentiel de jeunes adhérent.es pourrait être supérieur si l'offre était étendue à plus d'arrondissements.

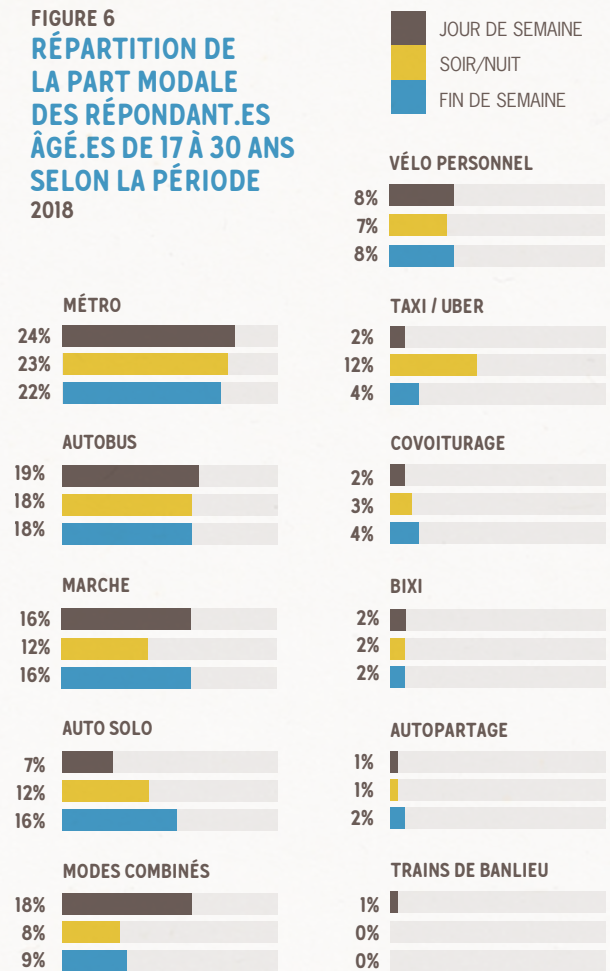
3.1.3. DES CHOIX MODAUX PÉRIODIQUES

Selon notre sondage en ligne, l'analyse des parts modales des jeunes selon différentes périodes de la semaine démontre que les jeunes ont une utilisation constante, toute période confondue, du métro et de l'autobus. Les autres modes sont utilisés de manière ponctuelle :

- Pour les trajets de jour en semaine, les modes combinés (18%) et la marche (16%) sont davantage considérés. C'est la période où la proportion d'utilisation des modes combinés est la plus forte.
- Pour les trajets de soir, trois modes arrivent à égalité en troisième position (12% chacun), soit l'utilisation de l'auto solo, du taxi/Uber et de la marche. Les modes combinés ne représentent plus que 8% des réponses.
- Pour les trajets de fin de semaine, les principaux modes utilisés sont l'auto solo et la marche qui arrivent à égalité en troisième position avec 16% chacun. Les modes combinés ne représentent que 9% des modes de transport utilisés en fin de semaine. C'est l'horaire où la part modale de l'auto solo est la plus forte.

Nous avons demandé aux jeunes de justifier leurs choix modaux pour chaque période de déplacement et les mêmes raisons sont évoquées pour chaque période, mais dans des proportions légèrement différentes. Il est possible de noter que la rapidité, le coût et la dimension écologique sont des aspects importants qui influencent les choix modaux des jeunes. De plus, les motifs « autres » nous éclairent sur les raisons contextuelles propres à chaque période. Ainsi, une offre de service du transport collectif moins fréquente le soir et la fin de semaine justifie une utilisation plus accrue de l'auto ou du taxi/Uber durant ces périodes.

FIGURE 6
RÉPARTITION DE LA PART MODALE DES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS SELON LA PÉRIODE 2018



Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgé.es de 17 à 30 ans, 2018

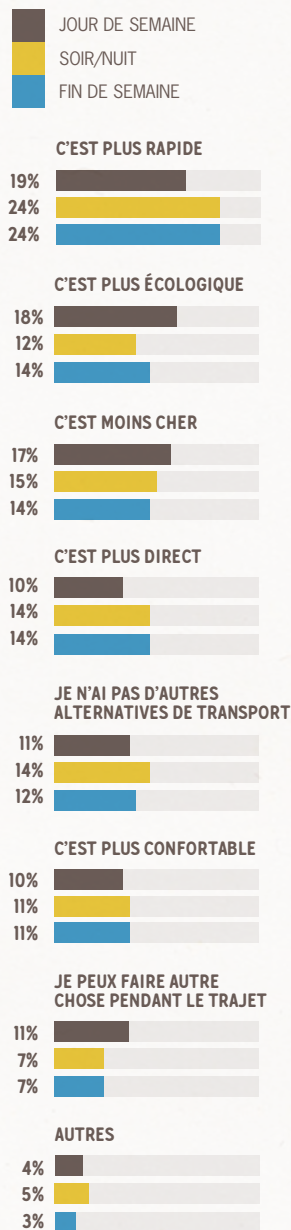
3.1.4. DES PARTS MODALES DIFFÉRENTES SELON LE STATUT

Étant donné que les jeunes de 17 à 30 ans ont des situations professionnelles et scolaires variées, il nous semble important de déterminer si les différences de statut (travail à temps plein, travail à temps partiel ou aux études) permettent d'observer des différences dans les choix modaux de ces jeunes.⁶⁹

Selon l'enquête OD, on note chez les étudiants de 17-30 ans de la grande région de Montréal une forte part d'utilisateur.rices de l'auto conducteur des modes combinés et des transports en commun. Leur proportion d'utilisation de l'auto conducteur, même si elle est élevée (30%), reste faible par rapport aux deux autres statuts. En effet, deux tiers des personnes travaillant à temps plein utilisent l'auto conducteur ainsi qu'une personne sur deux travaillant à temps partiel. Les personnes de 17-30 ans travaillant à temps partiel utilisent légèrement moins l'auto conducteur que celles travaillant à temps plein et vont privilégier l'auto passager, la marche, les modes combinés et le transport en commun.

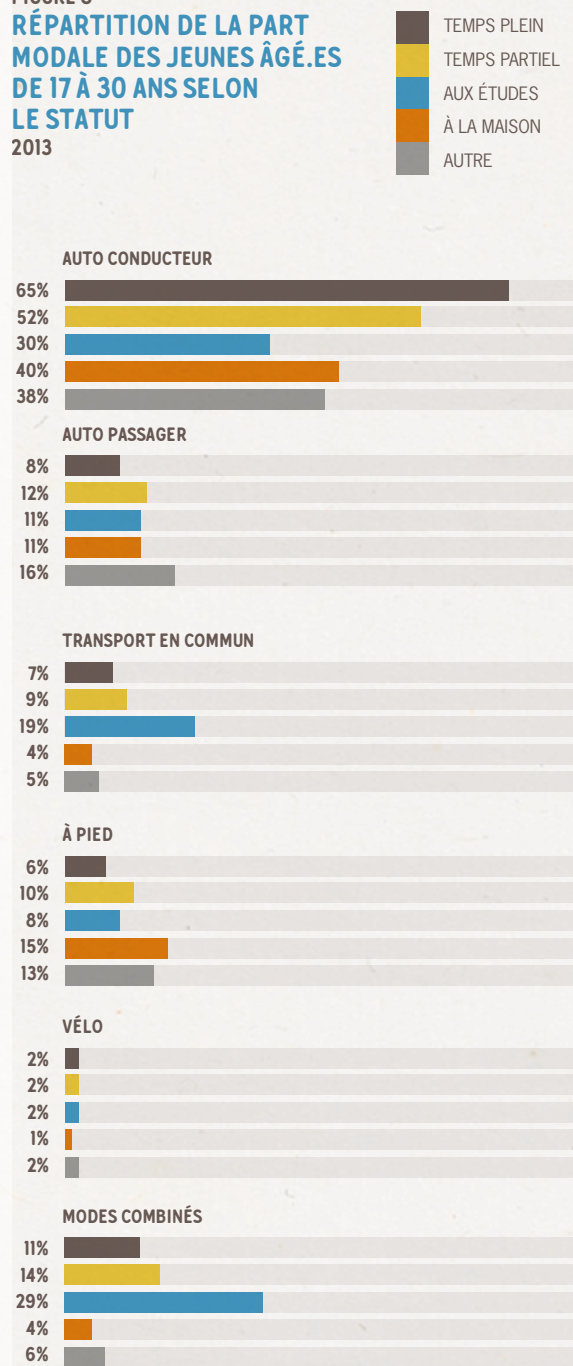
⁶⁹ Bien que l'enquête OD sépare l'ensemble de la population en huit statuts : travailler à temps plein, travailler à temps partiel, étudiant/élève, retraité, autre, enfant de 4 ans et moins, à la maison, refus, il est à noter que 90% des jeunes de 17 à 30 ans sont répartis au sein de trois statuts principaux : travailler à temps plein, travailler à temps partiel et étudiant/élève.

FIGURE 7
RAISONS ÉVOQUÉES PAR LES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS POUR EXPLIQUER LEURS CHOIX MODAUX SELON LA PÉRIODE 2018



Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgé.es de 17 à 30 ans, 2018

FIGURE 8
RÉPARTITION DE LA PART MODALE DES JEUNES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS SELON LE STATUT 2013



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

3.2. LES FREINS À LA MOBILITÉ DES JEUNES

3.2.1. LES OBSTACLES À L'UTILISATION DES MODES DURABLES

Les deux principaux obstacles à l'utilisation des modes durables par les jeunes sont la durée de trajet (26%) et la fréquence du transport en commun (12%). Ces données soulignent l'importance du temps dans la considération des déplacements des jeunes. Parmi les autres obstacles, il y a le nombre trop important de correspondances (10%). En effet, pour la majorité des jeunes, un trajet impliquant 2 ou 3 correspondances est la limite à partir de laquelle ils.elles cessent d'utiliser des modes combinés et préfèrent l'auto solo comme alternative. Pour un.e jeune sur dix, un seul transfert suffit.

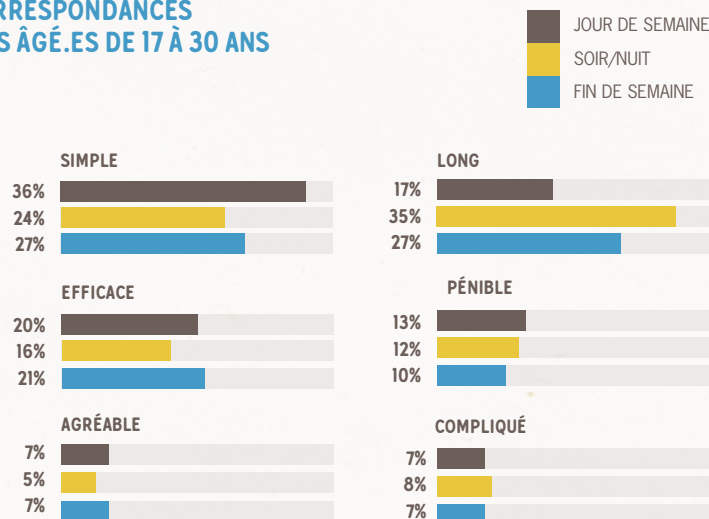
Les correspondances lors des trajets de jour, en semaine, sont vues de manières plutôt positives par les jeunes qui utilisent les modes combinés, mais les trajets de soir sont perçus de manière plus négative. Quant aux trajets de fin de semaine, les perceptions des jeunes usager.ères sont plutôt mitigées, oscillant entre «simples» et «longs» tel que l'illustre le graphique ci-dessous. Une telle tendance suggère qu'une desserte moins présente ou efficace pour les trajets de soir ou de nuit contribue à décourager les jeunes d'utiliser des modes combinés de transport en commun comparativement aux trajets de jour. Ces justificatifs permettent également de mettre en lumière les irritants des modes durables et de cibler ce qui doit être amélioré afin de valoriser les modes alternatifs de transport auprès des jeunes Montréalais.es.

FIGURE 9
PRINCIPAUX OBSTACLES À L'UTILISATION D'UN MODE DE TRANSPORT DURABLE ÉVOQUÉS PAR LES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS UTILISANT L'AUTOMOBILE 2018



Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgés.es de 17 à 30 ans, 2018

FIGURE 10
APPRÉCIATION DES CORRESPONDANCES PAR LES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS SELON LA PÉRIODE 2018



Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgés.es de 17 à 30 ans, 2018

3.2.2. MULTIMODALITÉ ET PROJETS IRRÉALISÉS DE MOBILITÉ

Afin de déterminer si les jeunes ont accès à différentes alternatives de transport et si celles-ci répondent à leurs critères de qualité, quatre questions ont été posées dans le sondage :

- Vous est-il possible de vous déplacer pour vos destinations principales (études, travail) à partir d'autres modes de transport que ceux utilisés habituellement?
- Est-ce qu'actuellement les moyens de transport durable dont vous disposez vous permettent facilement de vous déplacer où vous souhaitez?
- Est-ce qu'actuellement les moyens de transport auxquels vous avez accès sont suffisants pour vos déplacements?
- Avez-vous des horaires qui vous contraignent dans l'utilisation de certains modes?

Près d'un.e jeune sur deux juge qu'il n'y a pas d'alternatives aux modes de déplacements habituellement utilisés. Les raisons principales évoquées sont liées à des enjeux de coûts, de temps, d'accessibilité physique, de trafic, de préoccupation environnementale, de météo, de complexité, d'efficacité et de désir personnel.

De plus, un quart des répondant.es se sentent obligé.es d'utiliser l'auto puisque les transports durables ne facilitent pas les déplacements, notamment à cause des horaires des transports en commun et de l'inaccessibilité de certaines destinations. Pour certain.es, ce sont les déplacements en dehors de la Ville de Montréal, en banlieue et pour des achats particuliers (grosses épicerie, achat de meubles ou de matériaux lourds) qui sont plus difficiles. Pour d'autres, il s'agit simplement de leur trajet typique pour l'école ou le travail, vu la distance du lieu de résidence ou encore parce que ces derniers sont très mal desservis par le transport en commun.

Par ailleurs, près d'un quart des jeunes ne disposent pas de moyens de transport suffisants pour réaliser leurs déplacements. En répondant « non » à la 3e question, il fallait préciser à quel mode les jeunes souhaiteraient avoir accès. La grande majorité a répondu qu'elle souhaitait avoir plus d'accès aux transports collectifs (plus de fréquence, plus de desserte), à la voiture, au vélo (plus de stationnements, de pistes sécuritaires), aux services de mobilité partagée et à des taxis moins chers.

Finalement, plus d'un tiers des jeunes ont des horaires qui les contraignent à l'utilisation de certains modes de transport au profit d'autres, notamment hors des heures de pointe (soir, fin de semaine et matin très tôt). Cela les décourage d'utiliser les transports en commun pour leurs déplacements.

Il est donc possible de déduire qu'un certain nombre de jeunes sont limité.es dans leur mobilité et ne disposent pas d'alternatives adéquates à l'utilisation de l'automobile.

3.2.3. INFRASTRUCTURES ET DESSERTE

Trois questions du sondage étaient destinées à recueillir les perceptions des jeunes quant à la desserte et les infrastructures en transports durables, tant dans leur quartier de résidence que dans le quartier correspondant à leur lieu d'études ou de travail.

Concernant la desserte en transports durables (train de banlieue, métro, bus, Communauto, Car2go, BIXI) dans les quartiers de résidence, 2 jeunes sur 10 considèrent vivre dans des quartiers mal desservis par les transports collectifs, c'est-à-dire qu'ils considèrent qu'il y a : un manque de fréquence, un manque de service ou un manque de desserte en transport durables. Les secteurs jugés les plus problématiques, lorsque précisés par les répondant.es, sont la Couronne Nord⁷⁰, l'est de Montréal, l'ouest de Montréal, la Rive-Sud, Côte-des-Neiges, Saint-Laurent, Hochelaga-Maisonneuve, Ville Mont-Royal et Montréal-Nord.

Le sondage demandait également de juger si le quartier de résidence favorisait les déplacements à vélo et à pied, par le biais d'indicateurs tels que : la présence de trottoirs, de pistes cyclables et de services de proximité. Près d'un.e jeune sur quatre considère que son quartier ne favorise pas les déplacements en transport actif en raison du manque d'infrastructures, puisque les aménagements sont surtout axés sur l'automobile.

Concernant la desserte en transports durables des quartiers de destination (travail et études), ces secteurs sont majoritairement jugés mieux desservis que les lieux de résidence. Ce sont surtout les pôles d'emplois situés dans les quartiers périphériques, notamment Ville St-Laurent et Anjou, qui sont jugés mal desservis. Les universités sont par ailleurs peu relevées comme étant problématiques, à l'exception du campus de Longueuil jugé négativement pour son manque d'accès en transport actif.

⁷⁰ Terme faisant référence à l'appellation utilisée par Exo (l'ancien Réseau de transport métropolitain).

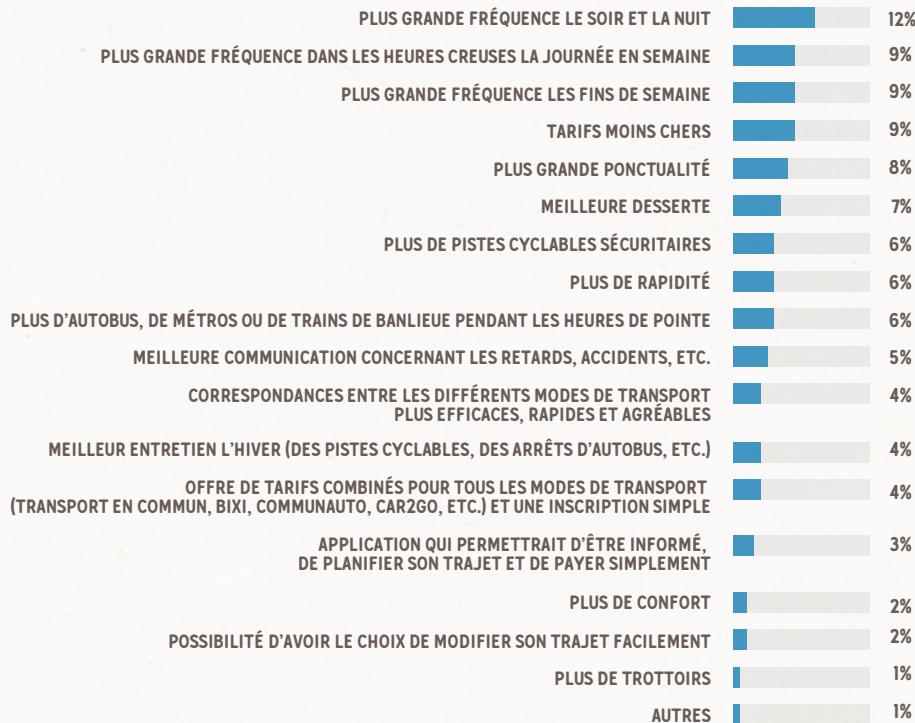
3.3. LES BESOINS EXPRIMÉS

Les principales suggestions d'amélioration concernent l'augmentation de la fréquence des transports en commun en-dehors des heures de pointe. Les autres améliorations demandées concernent le coût, la ponctualité et la desserte du transport collectif.

Finalement, les répondant.es ont aussi évoqué.es des propositions liées à :

- L'aménagement urbain (rapprochement des lieux de travail aux quartiers résidentiels, partage de la rue au profit des modes durables, la promotion d'une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ajout de mobilier pour l'attente des transports en commun) ;
- La tarification (paiement simplifié des titres de transport notamment dans les autobus (Paypass) et sur Internet, la réinstauration des crédits d'impôt pour l'utilisation des transports en commun, l'abordabilité ou la gratuité des transports, la mise en place d'un péage urbain) ;
- L'offre de transport (ajouts de stationnements incitatifs, information en temps réel) ;
- La sécurité.

FIGURE 11
PRINCIPALES AMÉLIORATIONS SOUHAITÉES ÉVOQUÉES PAR LES RÉPONDANT.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS POUR FAVORISER LEUR UTILISATION D'UN MOYEN DE TRANSPORT DURABLE
 2018



Source : Sondage du Conseil jeunesse de Montréal réalisé auprès des jeunes Montréalais.es âgé.es de 17 à 30 ans, 2018

RECOMMANDATION 8

Que la Ville de Montréal priorise les modes de transports durables sur la voirie, notamment en instaurant des espaces suffisants et sécuritaires pour les piétons, des pistes cyclables ainsi que des mesures préférentielles pour les autobus.

RECOMMANDATION 9

Que la Ville de Montréal appuie l'initiative de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'étudier la faisabilité d'implanter, par l'ARTM, un tarif social pour les transports en commun.

RECOMMANDATION 10

Que la STM améliore la desserte du transport en commun sur l'île de Montréal en :

- permettant l'ouverture des différentes lignes de métro jusqu'à 1 h 30, tant la semaine que la fin de semaine;
- augmentant le nombre et la fréquence des autobus de nuit ou, en conservant durant la nuit les trajets réguliers de jour;
- conservant ou développant des lignes «express» en dehors des heures de pointe, et ce, jusqu'à 22 h, notamment pour faciliter les déplacements vers les extrémités de l'île.

CHAPITRE 4

DES RÉALITÉS SPATIALES CONTRASTÉES

Dans le but de compléter le portrait de la mobilité des jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans, nous souhaitons territorialiser davantage notre analyse en étudiant les différences spatiales de mobilité que peuvent vivre les jeunes de différents secteurs plus ou moins excentrés. En effet, comme l'ont d'ailleurs souligné les répondant.es de notre sondage, l'accessibilité aux réseaux de transports durables est inégale dans la Ville de Montréal. La répartition spatiale des pôles d'activités accentue également ce manque d'accessibilité. Les jeunes sont d'autant plus susceptibles de ressentir les conséquences de ces inégalités d'accès alors qu'ils cherchent à s'insérer dans le monde professionnel ou à débiter un parcours scolaire. D'ailleurs, plusieurs études tendent à démontrer que les difficultés de transport peuvent être un frein à l'emploi pour un grand nombre de jeunes, tout comme elles peuvent aussi limiter les activités sociales et nuire à leur accès aux services sociaux et de santé⁷¹. Les inégalités d'accès aux ressources sont des facteurs qui rendent plus difficile l'insertion sociale et qui peuvent même produire de l'exclusion sociale⁷². Dans le but d'établir des pistes de solutions pour contrer les inégalités d'accès et leurs répercussions sociales, le groupe de recherche *Spatial Network Analysis for Multi-Modal Urban Transport Systems* (SNAMUTS) a élaboré un indice d'accessibilité. Cet indice repose sur l'idée que pour avoir un service minimum, une zone doit avoir au moins un service de transport en commun avec une fréquence minimale aux vingt minutes durant les heures creuses en semaine et aux trente minutes la fin de semaine⁷³.

4.1. PÔLES D'ACTIVITÉS ET RÉSEAUX DE MOBILITÉ DURABLE

La mise en parallèle des cartes qui suivent permet de situer les principaux pôles d'activités (travail et étude) par rapport à l'accessibilité en transport en commun. Alors que quelques pôles d'activités sont situés au centre de l'île de Montréal (Ville-Marie par exemple), la majorité se situe en périphérie. Cette tendance de desserrement de l'emploi continue à se faire dans les zones périphériques au détriment du centre⁷⁴.

À l'inverse, l'accessibilité aux transports en commun, jumelée à la couverture des services d'autopartage et de vélopartage dénote une mauvaise desserte de ces pôles périphériques, qui sont pourtant très importants dans la structure métropolitaine. Selon l'indice d'accessibilité du SNAMUTS, certaines zones, telles que l'Ouest et l'Est de l'île de Montréal obtiennent un score d'accessibilité⁷⁵ extrêmement faible, alors que l'accessibilité est « en dessous de la moyenne », pour les secteurs les plus proches des quartiers centraux, et « sans service minimum » pour les autres (figure 13)⁷⁶.

Les réseaux de mobilité durable sont donc polarisés par un centre (le centre-ville de Montréal) et des pôles d'activités polycentriques (figure 12 : Laval, Saint-Laurent, Anjou, le Marché Central, Côte-des-Neiges, Longueuil-Boucherville et le centre-ville de Montréal). Une telle distribution mène à de fortes inégalités en termes d'accès au transport pour l'ensemble des Montréalais.es, notamment les jeunes.

71 INJEP, 2017.

72 Chaire In.SITU, 2018.

73 Curtis C., Scheurer J., Mellor R., 2012.

74 Apparicio, P., 2014.

75 Le score d'accessibilité est calculé à partir de plusieurs indicateurs relatifs au transport en commun : la vitesse, la fréquence, le nombre minimum de correspondances entre les différents nœuds d'activités, l'usage du sol, l'intensité d'activités à 30 minutes de marche d'un nœud de transport, la compétitivité auto vs transport en commun, les tronçons du réseau les plus achalandés et la continuité pendant les transferts.

76 Curtis C., Scheurer J., Mellor R., 2012.

FIGURE 12
PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉS DE LA RMR DE MONTRÉAL⁷⁷
 2008

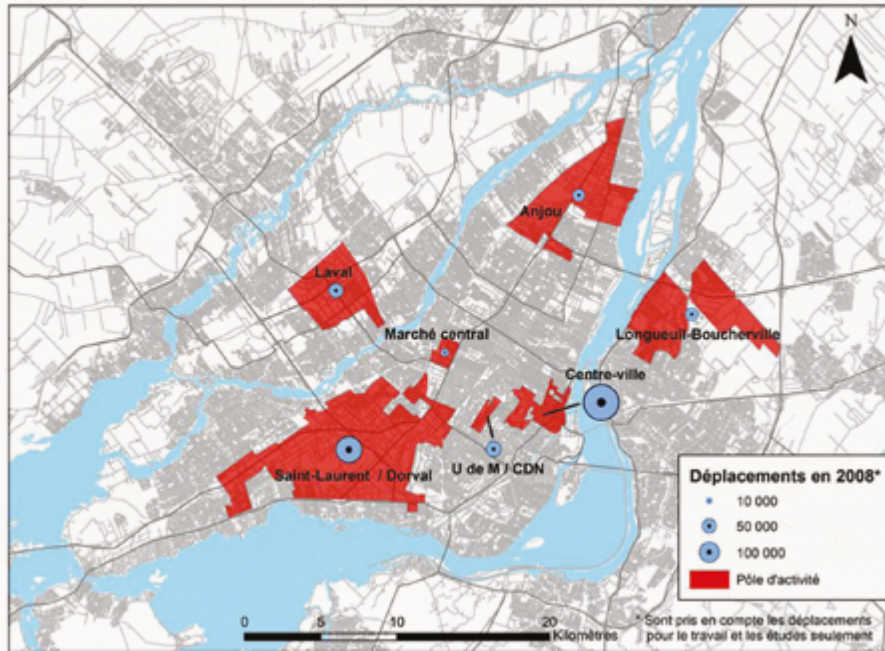
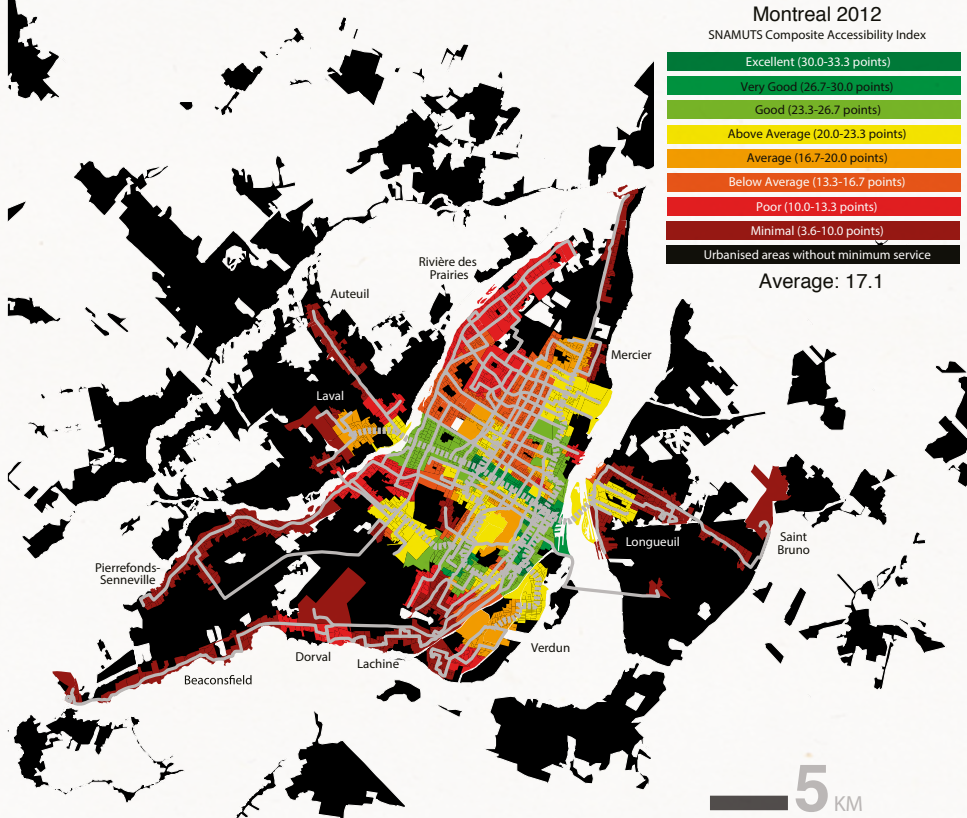


FIGURE 13
**INDICE D'ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN
 POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL⁷⁸**
 2012



77 Lewis, P., Thomas-Maret, I., Laforest, A., Métrivier, D., 2011, p.14.

78 SNAMUTS, [En ligne], [<http://www.snamuts.com/composite-index.html>].

4.2. DES HABITUDES DE TRANSPORT DIFFÉRENTES CHEZ LES JEUNES RÉVÉLATRICES D'INÉGALITÉS D'ACCÈS À LA MOBILITÉ DURABLE

4.2.1. CHOIX DES SECTEURS

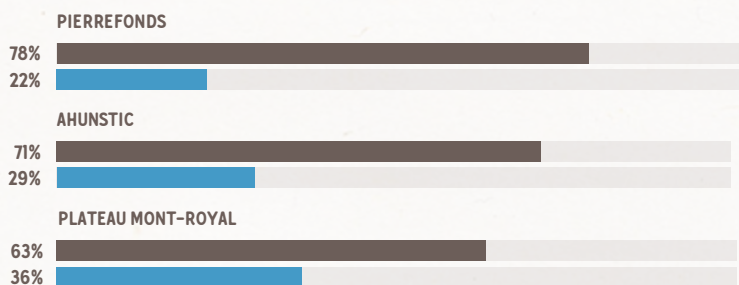
Pour illustrer les inégalités d'accès au sein de la population des jeunes Montréalais.es, nous avons décidé de rendre compte des déplacements des jeunes de 17 à 30 ans de trois secteurs étudiés à partir de l'enquête Origine-destination (OD), soit Pierrefonds, Ahuntsic et Plateau Mont-Royal⁷⁹. Ces trois secteurs offrent trois portraits de mobilité bien différents :

- **Pierrefonds** est un secteur excentré, de type banlieue, situé dans la portion ouest de la Ville de Montréal. Sa desserte se compose de quelques lignes d'autobus et de deux gares de train de banlieue, situées à l'extrême est du secteur. L'accessibilité dans le secteur est évaluée entre « minimale », près des lignes de bus, et « sans service minimum » lorsqu'on s'éloigne de l'axe des autobus. De même, il n'est pas couvert par les services de mobilité partagée.
- **Ahuntsic** est un secteur intermédiaire, situé à la limite nord de l'île. Il est desservi par le métro, le train de banlieue ainsi que des lignes d'autobus, mais, comme tout le secteur n'est pas desservi de manière égale, son accessibilité aux transports en commun est évaluée entre « mauvaise » à « bonne ». De plus, Ahuntsic représente la limite de desserte en services de mobilité partagée.
- **Plateau Mont-Royal** est un secteur central relativement bien desservi par les réseaux de transport en commun (métro, bus) et les services de mobilité partagée. Bien que le secteur ne soit pas homogène, l'indice d'accessibilité de SNAMUTS⁸⁰ situe l'accessibilité entre « moyenne » et « très bonne ». De plus, le Plateau Mont-Royal est reconnu comme étant un secteur plutôt dense où la planification municipale favorise les modes actifs et le développement d'un quartier à échelle humaine.

4.2.2. DÉTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE

Sans surprise, on constate que les jeunes d'Ahuntsic et de Pierrefonds sont proportionnellement plus nombreux à détenir un permis de conduire que ceux du Plateau Mont-Royal où la desserte du transport en commun est plus adéquate et les services de mobilité partagée plus nombreux.

FIGURE 14
TAUX DE DÉTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE CHEZ LES JEUNES ÂGÉS DE 17 À 30 ANS SELON LE SECTEUR
2013



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

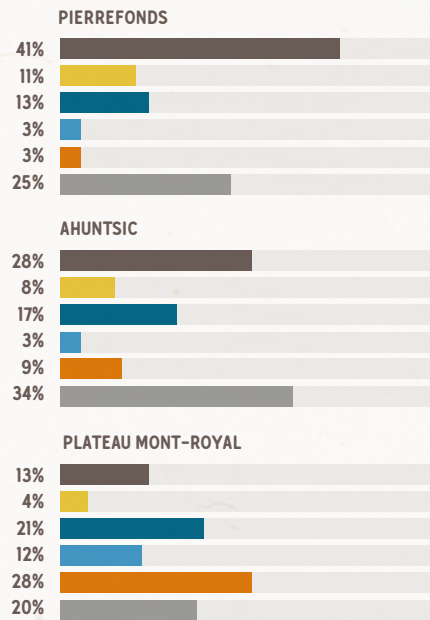
4.2.3. PART MODALE

La part modale des jeunes de Pierrefonds est dominée par l'auto conducteur (41 %) et les modes combinés (25 %). En ce qui concerne Ahuntsic, la part modale des jeunes est principalement marquée par les modes combinés (34 %) et l'auto conducteur (28 %). Quant au Plateau Mont-Royal, la part modale se divise plutôt en 3 modes : la marche (28 %), le transport en commun (21 %) et les modes combinés (20 %).

⁷⁹ À noter qu'on ne fait pas référence aux territoires des arrondissements de la Ville de Montréal, mais bien aux secteurs utilisés dans le cadre de l'enquête Origine-Destination 2013.

⁸⁰ Pour plus d'informations sur l'indice : <http://www.snamuts.com/composite-index.html>

FIGURE 15
RÉPARTITION DE LA PART MODALE DES JEUNES ÂGÉS DE 17 À 30 ANS SELON LE SECTEUR 2013

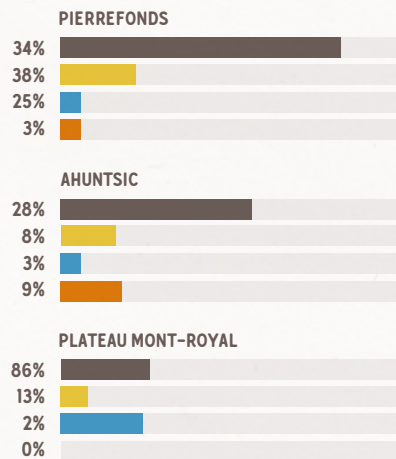


Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

Par ailleurs, les jeunes de Pierrefonds sont ceux qui combinent le plus de modes de transport dans leur trajet quotidien, ce qui s'explique probablement par l'éloignement du secteur par rapport au réseau structurant du métro. Les trajets sont donc moins directs, alors qu'entre deux et quatre modes différents sont utilisés régulièrement. Les déplacements en modes combinés des jeunes d'Ahuntsic se répartissent surtout en trajets bimodaux et trimodaux, alors que les jeunes du Plateau Mont-Royal n'utilisent principalement que deux modes lorsqu'ils les combinent. Il est donc possible de déduire que plus le secteur est éloigné du centre et des réseaux structurants de transport en commun, plus les jeunes sont portés à opter pour des combinaisons de modes de transport. Les secteurs périphériques (tels que Pierrefonds) et intermédiaires (tels qu'Ahuntsic) sont nettement plus marqués par l'intermodalité ou l'utilisation de l'auto conducteur.

Par conséquent, cette tendance, combinée au découragement des jeunes lorsque plus de deux modes différents doivent être utilisés, peut expliquer la part élevée de l'auto-conducteur dans les secteurs où les trajets sont moins directs et favorisent, par le fait même, l'utilisation de la voiture.

FIGURE 16
TAUX D'USAGE DES MODES DE TRANSPORT COMBINÉS PAR LES RÉPONDANTS ÂGÉS DE 17 À 30 ANS AU COURS DE LEUR TRAJET QUOTIDIEN SELON LE SECTEUR 2018

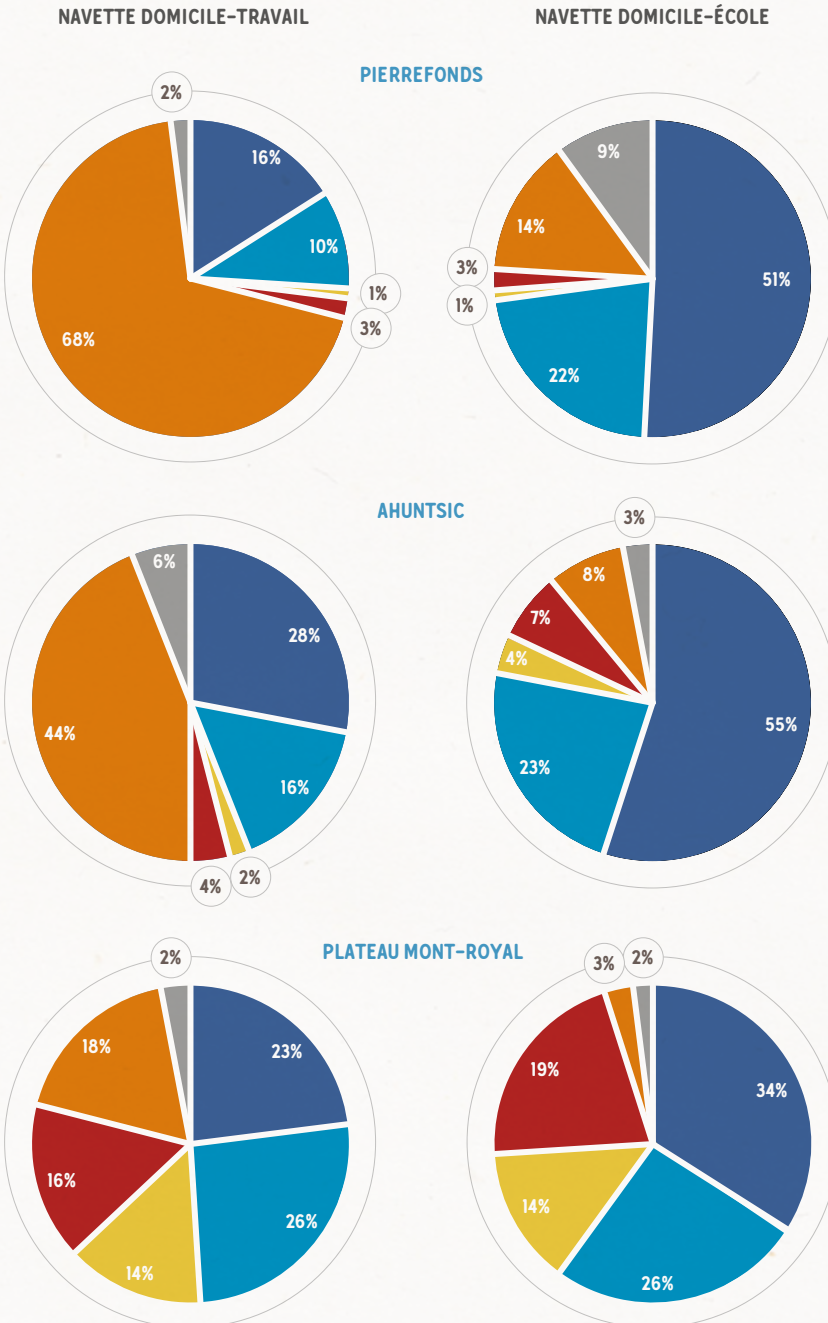
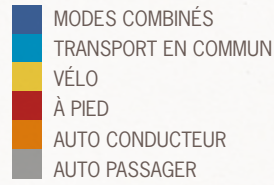


Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

4.2.4. NAVETTE DOMICILE-TRAVAIL/ÉCOLE

Les données recueillies ont donc permis de brosser le portrait des modes de transport habituels utilisés pour faire la navette entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. Ces deux navettes sont une réalité importante pour les jeunes âgés entre 17-30 ans puisque ces parcours représentent la plupart de leurs déplacements quotidiens. Cette situation pèse d'ailleurs davantage lorsqu'un emploi s'ajoute aux études. Il s'agit alors de composer avec des trajets différents, alors que la proximité et l'accessibilité des lieux de travail et d'études sont encore moins assurées.

FIGURE 17
RÉPARTITION DE LA PART MODALE DES
JEUNES ÂGÉS DE 17 À 30 ANS PAR NAVETTE
(TRAVAIL OU ÉCOLE) SELON LE SECTEUR
2013



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a ; Traitement : Conseil jeunesse de Montréal.

Le graphique ci-dessous permet d'illustrer une grande différence entre les modes utilisés pour la navette domicile-travail et domicile-école pour les secteurs de Pierrefonds et d'Ahuntsic. En effet, pour la navette domicile-travail, le mode de transport principal est la conduite automobile solo représentant respectivement 68% et 44%, des participant.es à l'enquête OD. À l'inverse, pour la navette domicile-école, la combinaison de modes est le principal moyen utilisé, respectivement 51% et 55%.

En ce qui a trait au Plateau Mont-Royal, la différence entre les deux navettes est moins significative, puisque les modes privilégiés par les jeunes de ce secteur, autant pour la navette domicile-travail que domicile-école sont les modes combinés et le transport en commun. De plus, le Plateau Mont-Royal a la particularité d'avoir près d'un tiers de jeunes qui utilisent les transports actifs (marche et vélo) pour se rendre au travail ou à l'école. À cet effet, la présence de nombreuses pistes cyclables et de stations BIXI contribue grandement à l'utilisation accrue des transports actifs.

4.2.5. ÉTUDE DES SECTEURS DE DESTINATION

L'étude des secteurs de destination étudiés⁸¹ permet de mieux comprendre quelles sont les principales destinations des jeunes (nonobstant le motif de déplacement) et quel mode est privilégié pour s'y rendre. En croisant ces deux variables, il est possible d'émettre une hypothèse quant à l'accessibilité de ces secteurs aux modes de transport durables. Ainsi, pour chaque secteur étudié (Pierrefonds, Ahuntsic et Plateau Mont-Royal⁸²), les 10 principales destinations ont été retenues et les parts modales comparées. Les résultats nous indiquent que pour la majorité des déplacements, la destination finale se trouve au sein même du secteur, car les déplacements internes sont très nombreux. Les 9 autres secteurs de destination se répartissent généralement entre les secteurs d'emploi et d'études, identiques pour les trois secteurs (Saint-Laurent, Côte-des-Neiges, Centre-ville de Montréal), et les secteurs de voisinages (qui sont différents pour chacun des trois secteurs).

Il est à noter que l'étude des secteurs de destination ne prend pas en compte les temps de trajet pour ces destinations. Certains secteurs peuvent donc sembler accessibles si l'on tient seulement compte de la part modale. On remarque pourtant que ce n'est pas le cas si le temps de trajet est inclus. De plus, il n'y a pas de données qualitatives dans l'enquête OD permettant de corroborer si le mode de transport est davantage un choix qu'une contrainte. Ainsi, ces données doivent être interprétées avec précaution.

PIERREFONDS

Le constat le plus intéressant concerne les déplacements vers les secteurs de voisinage et les déplacements internes à Pierrefonds. Tout d'abord, on remarque que les déplacements internes sont effectués à 60% en auto conducteur. La part de déplacement en transport actif est très faible pour des déplacements de proximité (10% à pied et 2% à vélo). La part des modes combinés et du transport en commun est aussi très basse. Les modes durables ne semblent donc pas ou peu attractifs pour les jeunes de Pierrefonds. Les raisons peuvent être multiples, notamment le manque d'infrastructures, la desserte insuffisante et l'aménagement du territoire favorisant l'utilisation de la voiture.

De plus, ce constat s'étend aussi à 3 secteurs de voisinage sur 5. Pour les déplacements vers Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux et Kirkland, les jeunes utilisent principalement l'auto conducteur ou l'auto passager. Seuls les secteurs de Sainte-Anne-de-Bellevue et de Sainte-Geneviève semblent plus accessibles en mobilité durable. Cela peut s'expliquer par la présence des Cégeps John Abbott et Gérard-Godin, puisqu'un grand nombre de jeunes aux études effectuent ces déplacements.

AHUNTSIC

Tout comme pour Pierrefonds, les déplacements vers les secteurs d'emploi et d'études sont principalement effectués en modes combinés ou en transport en commun. Seuls les déplacements vers Saint-Laurent, près d'un déplacement sur 2, sont réalisés en auto conducteur. Contrairement à Pierrefonds, les déplacements internes à Ahuntsic sont davantage effectués à pied, en transport en commun, en modes combinés et à vélo. La part d'utilisation de l'auto conducteur reste tout de même légèrement élevée (28%). En ce qui concerne les secteurs de voisinage d'Ahuntsic, 3 secteurs sur 5 semblent peu accessibles en mode durable.

81 Les effectifs sont parfois faibles donc certains pourcentages sont à relativiser. L'effectif pour Pierrefonds est de 504 déplacements produits. Pour Ahuntsic, il est de 1038. Pour le Plateau Mont-Royal, l'effectif est de 857.

82 Il faut noter qu'il ne s'agit pas du territoire des arrondissements de la Ville de Montréal, mais plutôt des secteurs étudiés dans le cadre de l'Enquête Origine-Destination 2013.

PLATEAU MONT-ROYAL

Globalement, la part de l'auto conducteur dans les déplacements est faible pour tous les secteurs de destination. Les parts les plus élevées sont pour Ahuntsic, Outremont et Saint-Laurent. À l'inverse, les parts des modes combinés et du transport en commun sont significatives pour tous les secteurs, sauf pour les déplacements internes et à Outremont. Dans ces deux cas, elles sont compensées par de fortes parts en transport actif, notamment à pied. Pour les secteurs de voisinage, la part des transports actifs est plutôt élevée alors que les déplacements internes sont en grande majorité effectués à pied. Ainsi, le Plateau Mont-Royal peut être considéré comme un secteur favorisant les transports actifs. Tous les secteurs de destination de ce secteur semblent, en effet, plus accessibles que ceux de Pierrefonds et d'Ahuntsic.

RÉFLEXIONS

Les résultats du sondage mené par le Conseil jeunesse de Montréal nous indiquent qu'un certain nombre de jeunes identifient leur quartier de résidence comme étant mal desservi par les transports durables et ne favorisent pas les modes de transport actifs. Une plus faible proportion de répondant.es estime que les secteurs de destination (travail ou études) sont également mal desservis. L'aménagement durable des différents arrondissements de la Ville de Montréal s'avère donc nécessaire pour favoriser la mobilité durable, répondre aux besoins spécifiques des jeunes Montréalais.es et, à long terme, pérenniser les habitudes de transport durable de cette tranche d'âge qui pourrait représenter un levier de changement.

En somme, les jeunes Montréalais.es de Pierrefonds, d'Ahuntsic et du Plateau Mont-Royal ont des habitudes de transport très différentes. Bien que cette étude de cas soit limitée et que davantage de données devraient être prises en compte, elle permet de soulever trois tendances claires. Il apparaît que l'un des facteurs principaux de la faible utilisation des modes de transport durables est le manque de services pour les secteurs excentrés et intermédiaires, mais aussi le manque d'accessibilité aux secteurs centraux en provenance des secteurs plus périphériques. Enfin, l'aménagement du territoire joue un rôle prépondérant dans le choix des modes de transports selon qu'il favorise le transport actif, en commun ou en auto.



CHAPITRE 5

PRATIQUES MONTRÉALAISES INSPIRANTES

Dans la région de Montréal, plusieurs initiatives développées par des entreprises privées, des organismes à but non lucratif, des agences de transport ou encore par la Ville sont innovantes et inspirantes et tendent à l'atteinte des objectifs collectifs de mobilité durable. Nous en présentons ici quelques exemples liés à la mobilité durable des employé.es, aux applications mobiles de planification des transports, au transport à la demande et à l'aménagement durable des espaces publics.

5.1. MOBILITÉ DURABLE DES ENTREPRISES

5.1.1. LE PROGRAMME DE TRANSPORT ALTERNATIF DE DESJARDINS

Porteur de projet : Mouvement Desjardins

Date de création : depuis 2013, mais des actions depuis 2008

Le projet : En 2006, le Mouvement Desjardins s'est doté d'une politique de développement durable. Par la suite, son positionnement stratégique en responsabilité sociale lui a permis de développer en 2013, le Programme de transport alternatif. Ce programme vise à « favoriser l'utilisation des transports durables par les employés des différents lieux de travail de l'entreprise dans leurs déplacements domicile-travail et professionnels »⁸³.

De manière plus spécifique, ce programme de Desjardins poursuit les objectifs suivants :

- Encourager un changement dans les habitudes de transport des employé.es ;
- Contribuer de façon significative à leur santé et leur bien-être (diminution du stress, équilibre vie-travail, activité physique);
- Réduire les émissions de GES liées aux déplacements motorisés.

La démarche : Dans un premier temps, des diagnostics ont été posés et des profils d'accessibilité furent établis pour connaître les habitudes de déplacement des employés dans les 10 lieux de travail (à Montréal et au Québec) du Mouvement Desjardins. Puis, des plans d'action pour chacun des 10 lieux de travail ont été élaborés. Des mesures en matière de transport collectif, actif, de covoiturage et de déplacements d'affaires ont progressivement été adoptées par l'entreprise. Ces mesures consistent en des aménagements internes (vestiaires, douches et casiers) et externes (supports à vélos, bornes électriques de recharge pour autos), des plateformes électroniques (jumelage pour le covoiturage), des partenariats avec les transporteurs (rabais, demandes d'augmentation de service) ou encore des activités d'information et de sensibilisation pour les employé.es⁸⁴.

De nombreux partenariats ont été créés, notamment avec les municipalités, les sociétés de transport, les centres de gestion des déplacements et des organismes à but non lucratif impliqués dans le domaine de la mobilité durable.

Des cibles et des indicateurs de suivi ont aussi été déterminés pour chacun des lieux d'emploi. Les données sont suivies trimestriellement et le programme est évalué régulièrement.

Les retombées : Les résultats sont notables. L'utilisation accrue des transports collectifs, du covoiturage, de l'autopartage, du vélopartage et des transports actifs l'illustre bien. Par exemple, au niveau du transport collectif, l'entreprise comptabilise, mensuellement, entre 30 à 50 nouvelles inscriptions d'employé.es souhaitant bénéficier des rabais offerts pour le transport collectif. En 2015, près du quart des employé.es y étaient inscrits et plus 1050 employé.es utilisent le service de covoiturage.

En plus de ces résultats positifs pour l'entreprise, le Mouvement Desjardins agit comme mentor dans le cadre du programme de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain *Les employeurs s'activent pour la mobilité*, au côté d'Hydro-Québec, de la Société de développement Angus, de la Commission de la construction du Québec et d'Ædifica⁸⁵.

⁸³ Desjardins, 2014.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, [En ligne], [<http://www.ccm.ca/fr/nouvelles/blog--la-mobilite-durable/>].

5.2. APPLICATION MOBILE DE PLANIFICATION DES DÉPLACEMENTS

5.2.1. NETLIFT, LA PLATEFORME DE TRANSPORT PLANIFIÉ QUI PROMeut L'INTERMODALITÉ

Porteur du projet : Netlift

Date de création : depuis 2012, en ligne depuis 2014

Le projet : Netlift vise à arrimer le covoiturage aux transports en commun dans les trajets domicile-travail ou domicile-école pour les cégeps ou les universités. Netlift part du constat que peu de jumelages sont possibles pour la totalité du trajet en utilisant un seul mode de transport alors que l'ajout du covoiturage dans un trajet intermodal rend possible davantage de jumelages. Les personnes ciblées sont celles partageant la totalité ou des portions de leur trajet avec d'autres personnes.

Le fonctionnement : Le tarif est basé sur la distance prévue, donc le prix est connu avant la confirmation du trajet. Les remboursements aux chauffeur.euses couvrent uniquement les frais liés à la voiture (essence, assurance, amortissement, immatriculation, stationnement).

Dans le cas où un.e chauffeur.euse annule le trajet à la dernière minute, un.e remplaçant.e ou un employé.e de Netlift (taxi) est envoyé.e pour effectuer le trajet. Ainsi, les adhérents à l'application ont la garantie que le trajet se fera dans n'importe quelles circonstances.

Les retombées : Ce type de plateforme apporte des pistes de solution à la problématique du premier et dernier kilomètre, notamment lorsque l'application est utilisée dans un trajet intermodal. De plus, elle pourrait permettre aux automobilistes d'opérer une transition plus attractive vers la mobilité durable. En effet, selon Netlift « 83% des automobilistes [interrogés] disent être disposés à covoiturer, mais ne sont pas encore prêts à prendre l'autobus uniquement. Les raisons sont multiples: sécurité, fiabilité, ponctualité, propreté, contraintes familiales, etc. ».

Par ailleurs, Netlift a développé des partenariats avec des diverses villes, des sociétés de transport et des établissements scolaires. En 2016, un projet-pilote avec deux cégeps de l'arrondissement Saint-Laurent (Vanier et Saint-Laurent) a également été mis en place.

La compagnie a aussi souligné que « les critères du succès du covoiturage ne sont pas réunis à Montréal. La Ville est très favorable à l'automobile, il n'y a pas de péage, il y a beaucoup de stationnements gratuits et l'essence est vendue à faible prix »⁸⁶.

À l'instar de Netlift, d'autres plateformes offrant le service de covoiturage sont mises à la disposition des usager.ères. Lancé en 2006, AmigoExpress permet de mettre en contact des conducteur.trices et des passager.ères dans le but d'effectuer des déplacements en voiture sur de moyennes à longues distances en partageant les frais d'essence⁸⁷. Ainsi, les conducteur.trices affichent les départs, le nombre de places disponibles et le tarif demandé alors que les passager.ères choisissent l'offre qui leur convient. Par ailleurs, la plateforme se base sur la pratique sécuritaire du covoiturage en vérifiant la validité des permis de conduire et en permettant l'évaluation de leur trajet par les membres⁸⁸. De surcroît, AmigoExpress a récemment présenté sa plateforme «En route!» qui vise à faire du covoiturage entre la maison et le lieu de travail.

⁸⁶ Marc-Antoine Ducas à Radio-Canada, [En ligne], [<https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/gravel-le-matin/segments/entrevue/54678/application-traffic-montreal-congestion-routiere>].

⁸⁷ AmigoExpress, [En ligne], [<https://www.amigoexpress.com/faq#p>].

⁸⁸ *Ibid.*

5.2.2. TRANSIT, L'APPLICATION QUI MET EN AVANT LA MULTIMODALITÉ ET L'INTERMODALITÉ

Porteur du projet : Transit

Date de création : depuis 2012

Le projet : Transit est une application mobile qui permet de planifier son trajet avec une offre de mobilité intégrée et de faciliter les correspondances entre les différents modes de transports collectifs. L'objectif principal est de rendre le cocktail transport efficace et d'améliorer l'expérience de déplacement.

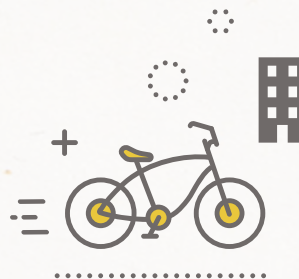
Le fonctionnement : L'application a été endossée par de nombreuses agences de transport. Les agences de transport partenaires à l'échelle régionale sont la STM, l'AMT, le RTL, la STL, la Ville de Sainte-Julie, la MRC Les Moulins, la MRC de Deux-Montagnes, la MRC de L'Assomption, le CIT Vallée-du-Richelieu, le CIT Sud-Ouest, le CIT Sorel-Varennes, le CIT Roussillon, le CIT Le Richelain, le CRT Lanaudière, le CIT La Presqu'île, le CIT des Laurentides, le CIT du Haut-Saint-Laurent, le CIT Chambly-Richelieu-Carignan, Saint-Jean-sur-Richelieu. À ces partenaires publics s'ajoutent des organismes sans but lucratif (OSBL) et des entreprises privées pour compléter l'offre de mobilité intégrée : Communauto, BIXI, Car2go et Uber.

L'application fonctionne avec des données en temps réel mises à disposition par la STM, l'AMT et la STL. De plus, les usagers peuvent ajouter des données en temps réel en acceptant de partager leurs données de localisation.

Les retombées : Cette application permet de mieux planifier et maîtriser ses déplacements. Elle permet de connaître les différentes options de trajets possibles afin de faciliter une prise de décision éclairée. De plus, elle offre la possibilité d'être flexible, notamment en cas d'imprévu, et de modifier son itinéraire quand les infrastructures de transport le permettent.

L'application Transit est aussi inspirante parce qu'elle représente un exemple de coopération entre le public et le privé. En effet, l'ouverture des données effectuée par la Ville de Montréal et certains de ses partenaires a permis aux créateurs de Transit de créer puis de bonifier leur application afin de mieux répondre aux besoins des citoyens montréalais.

Fort de son succès montréalais, l'application fonctionne maintenant dans 12 pays (Canada, France, États-Unis d'Amérique, Royaume-Uni, Islande, Italie, Allemagne, Australie, Nouvelle-Zélande, Mexico, Kenya, Nicaragua).



5.3. AMÉNAGEMENT DURABLE DES ESPACES PUBLICS

5.3.1. LE PROGRAMME D'IMPLANTATION DES RUES PIÉTONNES ET PARTAGÉES (PIRPP)

Responsable : Direction des transports, Ville de Montréal

Date de mise en œuvre : 2015

Le projet : À travers ce programme, la Ville de Montréal souhaite soutenir la marche, un mode de transport durable et actif, et offrir aux Montréalais.es un « environnement sécuritaire, convivial et propice à la réappropriation de l'espace public »⁸⁹. Il se traduit par un appui technique et financier aux 19 arrondissements pour la réalisation de projets de piétonisation. Ce programme est dans la lignée de la *Charte du piéton* (2006) et du *Plan de transport de Montréal* (2008), qui reconnaissent la place du piéton dans l'espace urbain et le caractère piétonnier des quartiers de Montréal, tout en encourageant la redéfinition de la place accordée aux modes motorisés. Ces espaces publics redéfinis peuvent créer davantage d'espaces publics de proximité et apaiser la circulation automobile.

Le PIRPP peut prendre plusieurs formes⁹⁰ :

- Des rues piétonnes temporaires ou saisonnières (restriction de l'accès aux véhicules motorisés pendant une période déterminée);
- Des rues piétonnes permanentes (fermeture complète de la rue à la circulation motorisée);
- Des placettes sur rue ou des rues ponctuées de placettes (aménagement de petites places sur la chaussée par empiètement sur les cases de stationnement et les voies de circulation);
- Des rues partagées (zones où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport).

La démarche : Un appel à projets est lancé annuellement aux 19 arrondissements montréalais et trois nouveaux projets sont sélectionnés. Le financement offert par le PIRPP s'étale sur trois ans. Les deux premières années, il s'agit de tester des aménagements temporaires dans le but de réaliser un projet permanent la troisième année. Ce processus d'implantation progressive « incite la créativité et facilite la participation et l'appropriation citoyenne »⁹¹.

Les retombées : On compte aujourd'hui près de 55 projets réalisés ou en cours. « Les projets financés par le Programme encouragent véritablement un report modal de la voiture vers la marche »⁹². L'espace dédié aux piétons a été très largement augmenté (doublé ou triplé). Du mobilier urbain (notamment des places assises) a aussi été installé et des aménagements tels que le verdissement, la signalétique à l'échelle du piéton et l'installation de mesures de design actif (vélos musicaux, carrousel manuel, jeux au sol, etc.) ont « contribué à faire de la marche et de la halte des expériences agréables »⁹³. Cela permet aussi d'augmenter la sécurité, l'animation urbaine et de favoriser la réappropriation de l'espace public⁹⁴.

⁸⁹ Direction des transports de la Ville de Montréal, 2017.

⁹⁰ Ville de Montréal, 2017.

⁹¹ Direction des transports de la Ville de Montréal, 2017.

⁹² *Ibid.*

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Ville de Montréal, 2017.



Parvis De Biencourt, Arrondissement du Sud-Ouest
 Crédit photo: Arrondissement du Sud-Ouest



Place De Castelnau, Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension
 Crédit photo : Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



5.3.2. LES QUARTIERS VERTS ACTIFS ET EN SANTÉ (QVAS)

Porteurs du projet : Centre d'écologie urbaine de Montréal et la Coalition québécoise sur la problématique du poids, en partenariat avec des organismes communautaires locaux et les arrondissements

Date de mise en œuvre : de 2008 à 2011 (Montréal), depuis 2009 (Canada)

Le projet : Les QVAS visent à «repenser les espaces publics, dont les rues pour favoriser les déplacements actifs (marche, vélo et autres) de tous, en portant une attention particulière aux jeunes»⁹⁵. Ce projet part du constat que les éléments de l'environnement bâti d'un quartier ont un impact sur le choix du mode de transport de ses résident.es. Il s'agit de saisir les opportunités pour transformer progressivement le quartier afin qu'il soit favorable aux transports actifs. Le défi majeur est de passer de la planification à l'action⁹⁶.

Les objectifs du projet sont de :

- «Sensibiliser aux problèmes liés aux aménagements inadéquats;
- Informer des solutions potentielles à privilégier;
- Démontrer la faisabilité de la planification participative et de l'aménagement de quartiers favorables au transport actif;
- Encourager la volonté politique nécessaire au changement;
- Amorcer un changement des pratiques professionnelles»⁹⁷.

La démarche : Le projet se déroule en trois étapes : brosser un portrait-diagnostic du territoire, explorer des solutions d'aménagement et élaborer le document de planification. Les partenaires principaux sont des organismes communautaires présents dans le quartier ainsi que l'arrondissement. Les citoyen.nes sont aussi mobilisé.es à chaque étape du projet.

Les retombées : Quatre projets pilotes ont été réalisés dans les arrondissements de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Plateau-Mont-Royal et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Un projet pancanadien est né de ces expériences montréalaises : Réseau Quartiers verts, en partenariat avec le *Toronto Centre for Active Transportation* et la *Sustainable Calgary Society*. 12 projets ont été lancés au Québec, en Ontario et en Alberta⁹⁸. L'approche mise de l'avant est celle de l'équité sociale et en santé⁹⁹.

95 Centre d'écologie urbaine de Montréal, 2011.

96 Centre d'écologie urbaine de Montréal, [En ligne], [<http://www.ecologieurbaine.net/fr/activites-et-projets/projets/amenagement-et-transport-actif/item/45-a-class>].

97 Centre d'écologie urbaine de Montréal, 2011.

98 Réseau Quartiers verts, 2017.

99 Réseau Quartiers verts, [En ligne], [<https://urbanismeparticipatif.ca/reseau-quartiers-verts>].

PLAN DU
Quartier vert
actif et en santé
DU PLATEAU-EST



Crédit photo : Centre d'écologie urbaine de Montréal, Plan du Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est, 2011

RECOMMANDATION 11 :

Que la Ville de Montréal, à titre d'employeur exemplaire, fasse preuve de leadership en instaurant un programme de transport afin d'encourager ses employé.es à utiliser des alternatives à l'auto solo.

RECOMMANDATION 12 :

Que la Ville de Montréal poursuive ses efforts visant à permettre le partage de ses données sur la mobilité et encourage ses partenaires tels que les sociétés de transports, les entreprises privées et les OBNL (par ex. BIXI), à faire de même dans le but de faciliter l'innovation dans le milieu de la mobilité durable.

CHAPITRE 6

PRATIQUES ÉTRANGÈRES INSPIRANTES

Il importe de compléter cet avis en relevant des pratiques étrangères inspirantes qui permettront d'alimenter les réflexions sur la mobilité durable et les recommandations subséquentes que pourraient adopter la Ville de Montréal. L'accent portera surtout sur la problématique de la tarification, de la collaboration et des partenariats entre les acteurs de la mobilité, du rôle des entreprises dans la mobilité de leur personnel et les pôles de mobilité.

6.1. LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE TRANSPORT PAR LES ENTREPRISES EN FRANCE

En France, les entreprises ont l'obligation, en vertu du Code du travail, de prendre en charge une partie des frais de transport de leur personnel.

Cette prise en charge est à hauteur de 50% des frais engagés et s'applique sur les déplacements entre la résidence principale et le lieu de travail par des modes alternatifs à l'auto solo, notamment au moyen de transports publics ou de services publics de location de vélos. Cette obligation s'applique à toutes les entreprises, quel que soit leur effectif¹⁰⁰.

Les déplacements effectués à vélo ou à vélo à assistance électrique peuvent également être pris en compte dans les défraiements. Les entreprises peuvent prendre en charge « tout ou une partie des frais engagés par ses salariés sous la forme d'une indemnité kilométrique vélo dont le montant est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre »¹⁰¹. Le défraiement s'applique aussi aux véhicules électriques alors que les entreprises peuvent prendre en charge les frais d'alimentation des véhicules. Ces deux derniers types de prise en charge (vélo et véhicule électrique) ne sont actuellement pas compris dans les obligations des entreprises contrairement aux transports en commun et aux vélos en libre-service, mais ils devraient le devenir prochainement.

Cette obligation de prise en charge s'applique autant pour les salarié.es à temps plein qu'à temps partiel. Dans le cas de salarié.es qui font moins d'heures qu'un travail à temps partiel, l'aide est diminuée proportionnellement au temps de travail. Les titres de transport pris en charge sont : les abonnements multimodaux à nombre de voyages illimité ou limité, ainsi que les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires des sociétés de transport public et les abonnements à un service public de location de vélos (vélos en libre-service). En contrepartie, les entreprises bénéficient d'exonérations d'impôts.

Bien qu'il s'agisse d'une pratique française, la prise en charge des frais de transport est une avenue intéressante pour la Ville de Montréal puisque la gestion du transport en commun, incluant la promotion, la subvention et les tarifs relèvent de sa compétence en vertu des pouvoirs habilitants qui lui sont conférés par le Code municipal et la Loi sur les cités et villes. Premier employeur de la région avec 28 000 employés¹⁰², la Ville de Montréal peut ainsi s'imposer en tant que chef de file dans le domaine de la mobilité durable en adoptant des pratiques exemplaires qui inciteront d'autres à emboîter le pas.

6.2. LE CONCEPT *MOBILITY AS A SERVICE* ET SON APPLICATION INTERNATIONALE

Mobility as a Service (MaaS) est un concept lié à la promotion de l'intégration de formes variées de services de transport notamment le transport en commun, l'autopartage, le covoiturage, le vélo-partage, le taxi et la location de voitures, en un seul service de mobilité accessible à la demande. Le MaaS se déploie à travers l'utilisation d'une application qui fournit, à l'aide d'une seule interface de paiement et des offres de tarifs préférentiels combinées, un accès à la mobilité. Les applications MaaS mettent aussi de l'avant la création de nouveaux modèles d'affaires entre les transporteurs publics et les entreprises privées. L'objectif est ainsi de fournir une alternative à l'utilisation de l'auto solo à la fois pratique, durable et moins chère¹⁰³.

Au fondement des applications MaaS se trouve l'idée que si l'on veut offrir une véritable alternative à l'auto solo, « le service proposé doit être à la fois porte-à-porte, sans couture, individualisé, sûr, solidaire, écologique, abordable et agréable¹⁰⁴ ». Cela passe par une offre agrégée (partenariats avec des transporteurs publics et privés), complète (qui regroupe le plus de modes possibles et à tous les instants), fiable (avec la garantie qu'elle

100 Ministère du travail français, [En ligne], [<http://travail-emploi.gouv.fr/droit-du-travail/remuneration-et-participation-financiere/remuneration/article/la-prise-en-charge-des-frais-de-transport-par-l-employeur>].

101 Ministère du travail français, [En ligne], [<http://travail-emploi.gouv.fr/droit-du-travail/remuneration-et-participation-financiere/remuneration/article/la-prise-en-charge-des-frais-de-transport-par-l-employeur>].

102 Ville de Montréal, [En ligne], [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7257,73605584&_dad=portal&_schema=PORTAL].

103 MaaS Alliance, [En ligne], [<https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/>].

104 Le Lab OuiShare Chronos, 2017.

répond vraiment aux besoins en toutes circonstances), unifiée et sur-mesure (via une application unique, simple et centrée sur l'utilisateur.trice). Il s'agit également de valoriser avant tout les services existants avant d'identifier des services complémentaires.

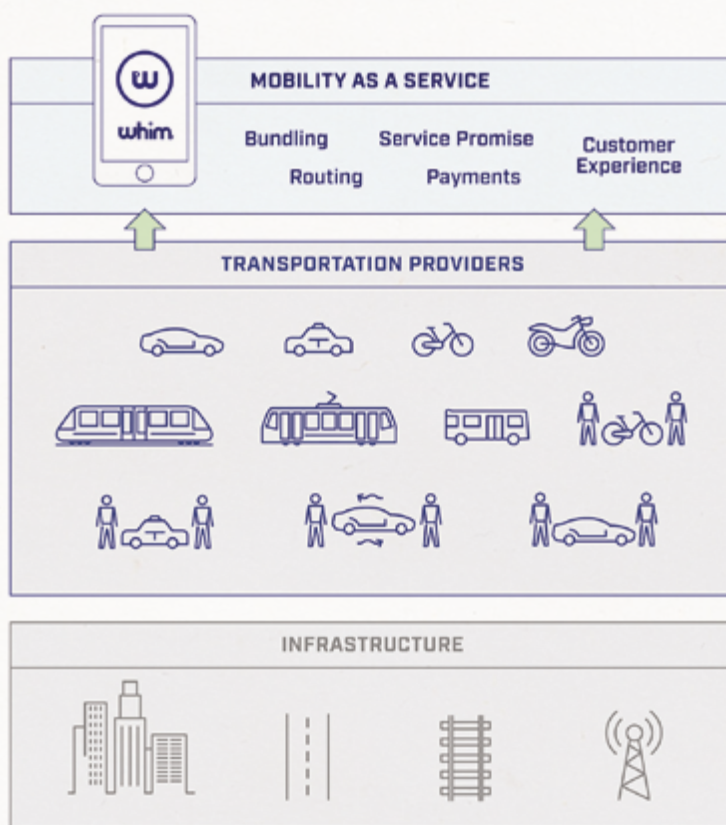
En bref, les applications de type MaaS :

- Rassemblent les différents modes de transport;
- Proposent les meilleures combinaisons de transport pour chaque besoin;
- Permettent une tarification qui s'adapte aux besoins en termes de trajet;
- Proposent une solution de paiement et de facturation simple;
- Sont accessibles depuis une application mobile¹⁰⁵.

Plusieurs villes ont commencé à tester des applications de type MaaS, principalement en Europe, mais on trouve aussi désormais ce type d'approche en Amérique du Nord et en Australie. L'application *Whim* à Helsinki, lancée en octobre 2016, est la plus aboutie à l'heure actuelle. L'objectif est de proposer un « pack » qui fait concurrence à la propriété automobile. L'application propose deux modes de tarification : des forfaits mensuels allant de 50 euros (environ 80 dollars) à 500 euros (environ 800 dollars) et une tarification « *pay-as-you-go* »¹⁰⁶.

Pour l'instant, l'offre de type MaaS cible principalement les jeunes urbains connecté.es, mais le but est d'opérer un changement d'habitude chez les populations qui habitent en périphérie des villes et où la voiture est indispensable. Ce type d'application peut être portée par un acteur externe (c'est le cas de *Whim*) ou être développée par un fournisseur pour le compte d'institutions ou d'entreprises.

FIGURE 18
ILLUSTRATION DU CONCEPT MOBILITY AS A SERVICE



Source: MaaS Global¹⁰⁷

105 Transdev, Mobility as a Service : de la promesse à l'expérience. Restitution d'étude, [En ligne], [https://www.youtube.com/watch?v=ONj8lv_fCyl].

106 Whim, [En ligne], [<https://whimapp.com/monthly-plans/>].

107 MaaS Global, [En ligne], [<https://maas.global/maas-as-a-concept/>].

6.3. LA MOBILITY STATION DE MUNICH

Depuis 2003, plusieurs villes allemandes ont développé et mis en œuvre des pôles de mobilité, *Mobility station*. Ces pôles de mobilité découlent du constat que l'intégration efficace de plusieurs services de mobilité a le potentiel de concurrencer l'accommodation et la flexibilité d'une voiture personnelle dans la mesure où cette offre intégrée de services est confortable, économique et propose des trajets porte-à-porte efficaces.

En 2014, la Ville de Munich, en collaboration avec les agences de transport public et les nouveaux services de mobilité durable (covoiturage, autopartage et vélopartage), a développé un projet-pilote, la *Mobility station*. Ce projet est un *hub* de transport qui connecte, à proximité, tous les modes de transport durable. Le but de ce projet est d'offrir des alternatives de mobilité durable via une seule source pour remplacer la possession d'une voiture privée. Le projet propose une offre intégrée via l'information et la planification d'itinéraires, le marketing, les tarifs (*mobility packages*) et l'accès (carte d'accès multimodale intelligente). Ce projet-pilote permettra d'évaluer si la Ville de Munich doit investir pour créer davantage de *Mobility stations* sur son territoire.

La *Mobility station* s'appuie, avant tout, sur un réseau de transport en commun structurant. Dans le cas de Munich, il s'agit d'un réseau de transport qui combine le métro, le bus et le tramway. À cela s'ajoutent sur le site de la station :

- des bornes de vélopartage;
- des stationnements sécuritaires pour vélos;
- des bornes de recharges pour les voitures électriques avec des stationnements réservés;
- un espace dépose-minute pour les taxis;
- des stationnements réservés pour le covoiturage;
- des véhicules en libre-service;
- une borne interactive pour obtenir l'information en temps réel.

De plus, on retrouve dans un rayon de 10 minutes de marche, à proximité des sites, d'autres services de mobilité durable.

À Montréal, un premier pôle de mobilité a vu le jour en septembre 2017. Ce pôle, au pied de la Tour de la bourse, est situé dans un quartier central de la Ville. Il devrait être suivi de l'installation d'autres pôles de mobilité, idéalement dans les quartiers périphériques.



Crédit photos : Denis Labine

RECOMMANDATION 13 :

Que la Ville de Montréal poursuive ses actions auprès des différentes instances gouvernementales, telles que le ministère des Transport du Québec, pour que le financement offert dans le cadre des programmes d'aide au développement du transport collectif soit suffisant et pérenne pour répondre aux besoins de la métropole, dont le financement des Centres de gestion de déplacements.

RECOMMANDATION 14:

Que la Ville de Montréal sensibilise et encourage les employeurs à mettre en place un programme de transport alternatif à l'automobile solo. À cet effet :

- des règlements pourraient être mis en place par la Ville-Centre ou les arrondissements pour inciter les entreprises qui souhaitent s'y installer à établir un plan de gestion des déplacements de leur personnel;
- un financement adéquat et pérenne des Centres de gestion des déplacements devrait être assuré par la Ville, considérant que ces derniers sont des alliés pour les entreprises pour la planification et la gestion de la mobilité du personnel.

RECOMMANDATION 15:

Que la Ville de Montréal appuie le développement de la plateforme numérique Céleste, inspirée du concept *Mobility as a Service* et encourage la création de partenariats visant notamment l'intégration des tarifs des différents modes de transport avec et entre les sociétés de transports, les entreprises privées offrant des services de mobilité partagée, les OBNL (ex. BIXI) et les entreprises en démarrage.

RECOMMANDATION 16:

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, étudient la possibilité d'implanter des pôles de mobilité dans les pôles d'emplois excentrés, (inspirés de la *Mobility station* de Munich) inspirés de celui déjà mis en œuvre à Montréal, au pied de la Tour de la bourse.

CONCLUSION

La mobilité des jeunes Montréalais.es se définit par des pratiques intermodales et multimodales. Or, l'offre en la matière demeure peu adaptée aux besoins des usager.ères, notamment dans les secteurs plus excentrés. Si la jeunesse constitue un groupe de personnes hétérogène, ces personnes font néanmoins face à des défis similaires d'émancipation et d'intégration économique et sociale. La mobilité peut ici jouer un rôle déterminant dans la capacité des jeunes à consolider cette émancipation.

Les résultats du sondage réalisé par le Conseil jeunesse de Montréal démontrent des besoins réels chez les jeunes qui concernent l'amélioration de l'accessibilité aux réseaux de transport et les services existants, notamment l'information, la tarification et la planification. Un réseau de transport durable répondant aux besoins des jeunes Montréalais.es favorise l'usage de la mobilité durable et incite les jeunes à délaisser l'utilisation de l'auto solo au profit d'un choix en faveur des modes de transport durables. Les sondages dont il est question dans cet avis, nous permettent d'établir une corrélation forte entre la qualité du service de transport en commun offert et l'utilisation de l'auto conducteur. Ainsi, plus un secteur est desservi adéquatement et possède un aménagement du territoire favorisant le transport durable, moins les jeunes sont tentés par l'utilisation de la voiture.

Bien qu'élaboré dans une perspective jeunesse, cet avis expose des conclusions et des recommandations qui peuvent s'appliquer à des problématiques intergénérationnelles. Les orientations présentes et futures sur le transport durable doivent particulièrement tenir compte de la pérennisation des habitudes. Si les jeunes représentent une clientèle ouverte à la fidélisation des transports durables, ils sont également des leviers du changement pouvant influencer les choix des autres générations.

Dans ce domaine, la Ville de Montréal a la capacité de s'affirmer à titre de leader municipal et de provoquer un réel virage vers la mobilité durable sur l'ensemble de son territoire; à titre de palier politique certes, mais aussi en tant qu'employeur. Dans un contexte où s'élaborent des mises à jour des plans d'urbanisme et de mobilité, la Ville peut faire la différence en mettant en place des mécanismes efficaces de suivi et d'évaluation de ces exercices de planification nécessaires afin de mieux atteindre et réaliser ses objectifs ciblés. La Ville a aussi le pouvoir de fédérer autour d'elle des partenaires de la mobilité durable afin de promouvoir un agenda commun. L'atteinte de ses objectifs passe également par l'entremise d'exemples innovants mis en place ailleurs dans le monde qui démontrent que le transport en commun a le potentiel d'être une alternative compétitive à l'utilisation de la voiture.

Par cet avis, le Conseil jeunesse de Montréal souhaite donc faire part des préoccupations des jeunes en matière de transports durables, mais aussi, d'encourager la Ville de Montréal à s'inspirer des meilleures pratiques et des recommandations proposées dans le but d'améliorer le quotidien des jeunes Montréalais.es.



SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

- 1** Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, portent une attention particulière aux besoins des jeunes âgés de 17 à 30 ans lors de l'élaboration de politiques et de mesures relatives à la mobilité durable, notamment dans le nouveau plan de transport de la Ville de Montréal et le Plan stratégique de développement de l'ARTM, afin que ces usager.ères, aujourd'hui captifs, deviennent des usager.ères délibéré.es demain.
- 2** Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, s'assurent de la cohérence entre les incitatifs à la mobilité durable et les mesures coercitives, pour réduire la part de l'auto solo.
- 3** Que l'ARTM et la STM portent une attention particulière au passage d'un mode à un autre en conceptualisant les pôles d'échanges intermodaux comme des espaces piétons afin, entre autres, de rendre la transition plus fluide, agréable et sécuritaire.
- 4** Que la Ville de Montréal soutienne les déplacements en transports durables sur l'ensemble du territoire montréalais en favorisant la création et le maintien d'infrastructures adéquates et sécuritaires ainsi que l'ajout de stationnements sécurisés pour vélos, particulièrement autour des pôles d'échange intermodaux.
- 5** Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, se dotent d'outils de suivi et d'évaluation pour tous leurs exercices de planification liés à la mobilité.
- 6** Que les 19 arrondissements montréalais élaborent, complètent ou mettent à jour, leur Plan local de déplacements.
- 7** Que la Ville de Montréal collabore avec les arrondissements pour mettre en place des politiques de transports durables reflétant leur réalité et leurs besoins afin de réduire les inégalités d'accès au transport sur l'ensemble du territoire montréalais.
- 8** Que la Ville de Montréal priorise les modes de transports durables sur la voirie, notamment en instaurant des espaces suffisants et sécuritaires pour les piétons, des pistes cyclables ainsi que des mesures préférentielles pour les autobus.
- 9** Que la Ville de Montréal appuie l'initiative de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'étudier la faisabilité d'implanter, par l'ARTM, un tarif social pour les transports en commun.
- 10** Que la STM améliore la desserte du transport en commun sur l'île de Montréal en :
 - permettant l'ouverture des différentes lignes de métro jusqu'à 1h30, tant la semaine que la fin de semaine;
 - augmentant le nombre et la fréquence des autobus de nuit ou, en conservant durant la nuit les trajets réguliers de jour;
 - conservant ou développant des lignes «express» en dehors des heures de pointe, et ce, jusqu'à 22h, notamment pour faciliter les déplacements vers les extrémités de l'île.

- 11** Que la Ville de Montréal, à titre d'employeur exemplaire, fasse preuve de leadership en instaurant un programme de transport afin d'encourager ses employé.es à utiliser des alternatives à l'auto solo.
- 12** Que la Ville de Montréal poursuive ses efforts visant à permettre le partage de ses données sur la mobilité et encourage ses partenaires tels que les sociétés de transports, les entreprises privées et les OBNL (par ex. BIXI), à faire de même dans le but de faciliter l'innovation dans le milieu de la mobilité durable.
- 13** 13. Que la Ville de Montréal poursuive ses actions auprès des différentes instances gouvernementales, telles que le ministère des Transport du Québec, pour que le financement offert dans le cadre des programmes d'aide au développement du transport collectif soit suffisant et pérenne pour répondre aux besoins de la métropole, dont le financement des Centres de gestion de déplacements.
- 14** Que la Ville de Montréal sensibilise et encourage les employeurs à mettre en place un programme de transport alternatif à l'automobile solo. À cet effet :
- des règlements pourraient être mis en place par la Ville-Centre ou les arrondissements pour inciter les entreprises qui souhaitent s'y installer à établir un plan de gestion des déplacements de leur personnel;
 - un financement adéquat et pérenne des Centres de gestion des déplacements devrait être assuré par la Ville, considérant que ces derniers sont des alliés pour les entreprises pour la planification et la gestion de la mobilité du personnel.
- 15** Que la Ville de Montréal appuie le développement de la plateforme numérique Céleste, inspirée du concept *Mobility as a Service* et encourage la création de partenariats visant notamment l'intégration des tarifs des différents modes de transport avec et entre les sociétés de transports, les entreprises privées offrant des services de mobilité partagée, les OBNL (ex. BIXI) et les entreprises en démarrage.
- 16** Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, étudient la possibilité d'implanter des pôles de mobilité dans les pôles d'emplois excentrés, (inspirés de la *Mobility station* de Munich) inspirés de celui déjà mis en œuvre à Montréal, au pied de la Tour de la bourse.

BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de transport (2013a). *Enquête Origine-Destination 2013 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal*. 194p.

Agence métropolitaine de transport (2013b). *Enquête Origine-Destination 2013 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal : faits saillants*. 28p.

Alliance Ariane (2017). *Pour une plus grande cohérence entre l'aménagement du territoire et le secteur du transport au Québec. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec*. 20p.

Alliance Transit (2017). *Politique de mobilité durable 2018-2030 : le Québec est prêt. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec*. 35p.

Amar G., Michaud V. (2009). *La marche au cœur des mobilités. État des connaissances*. Éditions du Certu. 69p.

Ambrosino G., Nelson J.D., Boero M., Pettinelli I. (2016). «Enabling intermodal urban transport through complementary services : from flexible mobility services to the shared use mobility agency». *Research in Transportation Economics*, vol. 59, p. 179-184

Apparicio, P. (2014). *Atlas de la zone métropolitaine de l'emploi de Montréal : de l'organisation spatiale du marché du travail à l'organisation spatiale des déplacements domiciles-travail*. 36p.

Burckhart K., Blair C. (2009). «Urban intermodality : potentials for connecting cities public transport». *WIT Transactions on the built environment*, vol. 107. p. 36-72.

Centre d'écologie urbaine de Montréal (2011). *Plan du quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est*. 162p.

Chaire In.SITU (2018). *Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne*. Cahier In.SITU numéro 3. 134 p.

CMM (2011). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal*. 217p.

Conseil jeunesse de Montréal (2007). *Mobile sur l'île, rapide en ville. Avis du Conseil jeunesse de Montréal sur les transports viables*. 60p.

Curtis C., Scheurer J., Mellor R. (2012). «Spatial Network Analysis for Multimodal Urban Transport Systems (SNAMUTS)», dans Angela Hull, Cecilia Silva and Luca Bertolini (Eds.) *Accessibility Instruments for Planning Practice*. COST Office, p. 49-55.

Desjardins (2014). *Dossier de candidature : programme de transport alternatif de Desjardins présenté au MDDELCC pour le Phénix de l'environnement 2014*. 6p.

Direction des transports de la Ville de Montréal (2017). *Le programme d'implantation des rues piétonnes et partagées : une incitation à se déplacer à pied. Candidature de la Direction des transports de la Ville de Montréal pour l'Association des transports du Canada*. 17p.

Galland O. (1993). «Qu'est-ce que la jeunesse? », dans Galland O., Cavalli A. (dir.), *L'allongement de la jeunesse*, Paris, Actes Sud, p. 11-18.

Gardere E., Gardere J-P (2009). *Multimodalité et intermodalité à Bordeaux, orientations durables et choix technologiques*. International Conference of Territorial Intelligence. 7p.

Gouvernement du Québec (2016). *Politique québécoise de la jeunesse 2030*. 96p.

Gouvernement du Québec (2018a). *Politique de mobilité durable 2030*. 44p.

Gouvernement du Québec (2018b). *Politique de mobilité durable 2030 : Plan d'action 2018-2023*. 120p.

Hammouda K. (2018). *Défavorisation et mobilité domicile-travail en proche banlieue. Le cas de Montréal-Nord*. Travail dirigé, maîtrise en urbanisme, Université de Montréal. Série Notes de recherche 02-2018, 60p.

- INJEP (2017). *Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes*. INJEP analyses et synthèses. Numéro 6. 4p.
- Lavadinho, S. (2011). « Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? ». *Colloque Interfaces & métropoles*, 8e Rencontre franco-suisse des urbanistes, UNIL, Lausanne. p. 93-120.
- Le Boennec R., Nicolai I., Da Costa P. (2017). *Inciter au changement de comportement dans les pratiques régulières de mobilité : une analyse multi-acteurs multicritères*. Les Rencontres de la Mobilité Intelligente, 44^e congrès de l'ATEC-ITS France. 10p.
- Le Groupe vélo (1997). *Le « cocktail transport » : la solution pour freiner le déclin du transport en commun*. 41p.
- Le Lab OuiShare Chronos (2017). *Vers un transport de MaaS. La mobilité comme service oui, mais avec quels objectifs et quels usagers ? Derrière les promesses, nous décryptons le modèle*. 16p.
- Lewis, P., Thomas-Maret, I., Laforest, A., Métrivier, D. (2011). « Localisation des activités métropolitaines : quels impacts sur le navettage à Montréal? », *Environnement urbain*, 5, p. 38-51.
- L'Hostis A., Conesa A. (2010). « Définir l'accessibilité intermodale », dans Banos A., Thévenin, T. (dir.), *Systèmes de Transport Urbain*, Hermès, 24p.
- Mulat J. (2016). *Planifier et produire le TOD dans les banlieues du Grand Montréal. Rapport de recherche post-doctorale*, Observatoire Ivanhoé Cambridge. 191p.
- Mercier-Méthé X. (2017). *La rue partagée : approche simple pour les villes multimodales de demain?* Association québécoise des transports. [En ligne]. [<https://aqtr.com/association/actualites/rue-partagee-approche-simple-villes-multimodales-demain>]. (Consulté le 16 novembre 2018).
- Miramontes M. et al. (2017). « Impacts of a multimodal mobility service on travel behavior and preferences : user insights from Munich's first Mobility Station ». *Transportation*, vol 44, p. 1325-1342.
- Morency C., (2018). Une hésitation incompréhensible, dans *La Presse* (4 février 2018). [En ligne]. [http://mi.lapresse.ca/screens/544d1c0e-1dce-4f1c-9444-637b7dd4a92c__7C__0.html]. (Consulté le 16 novembre 2018).
- Ortar N. et al. (2016). *Évolutions des pratiques de mobilité et du rapport à l'automobile chez les jeunes. Une comparaison Lyon-Montréal. Rapport final*. Forum vies Mobiles. 39p.
- Réseau Quartiers verts (2017). *Building active communities together*. 48p.
- Richer C., Rabaud M., Lannoy A. (2015). « L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France », dans CEREMA - IFSTTAR. *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, Rapport d'études et de recherches, p. 131-142.
- Roche (2010). *Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun*. Rapport final présenté à l'Association du transport urbain du Québec. 8p.
- RUTA Montréal (2010). *Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles en matière de transport en commun. Un outil d'aide à la mise en œuvre de l'accessibilité universelle*. 245p.
- Société de transport de Montréal (2011). *Plan stratégique 2020*. 120p.
- Société de transport de Montréal (2017). *Plan stratégique organisationnel 2025*. 60p.
- Société de transport de Montréal (2018). *Budget 2018. L'excellence en mobilité*. 101p.
- Torres J., Lewis P. (2012). *Le pôle intermodal : un équipement pour la région de Montréal*. Rapport présenté à l'Agence métropolitaine de transport. 124p.
- Transport 2000 (2017). *Prendre la trajectoire citoyenne en effectuant un virage vers la mobilité durable*. Mémoire déposé dans le cadre de l'appel à mémoires sur l'élaboration de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec. 14p.

UITP (2011). *Becoming a real mobility provider. Combined mobility : public transport in synergy with other modes like car-sharing, taxi and cycling.* Position paper. 6p.

Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal.*

Ville de Montréal (2008). *Plan de transport de Montréal.* 220p.

Ville de Montréal (2010). Direction des transports. *Guide des plans locaux de déplacements.* 164p.

Ville de Montréal (2016a). *Montréal durable 2016-2020.* 44p.

Ville de Montréal (2016b). *Politique de stationnement.* 72p.

Ville de Montréal (2017). *Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées.* Cadre de référence. 17p.

Vivre en Ville et Équiterre (2017). *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'auto. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable.* 48p.

REMERCIEMENTS

M. François Arsenault, conseiller – Infrastructures et équipements à la STM

M. Ludwig Desjardins, directeur adjoint – Planification stratégique, financement et tarification à l'ARTM

M. Félix Gauthier, conseiller – Conceptualisation et relations avec les partenaires à la STM

M. Paul Lewis, professeur titulaire à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

M. Guillaume Longchamps, conseiller en aménagement – Planification des transports à la Ville de Montréal

M. Timothée Millet, analyste – Transport en commun chez Transit

M. Jason Prince, urbaniste et enseignant à l'Université Concordia

Le Conseil jeunesse de Montréal souhaite remercier l'ARTM pour lui avoir facilité l'accès aux données de l'enquête Origine-Destination 2013.

Un remerciement spécial aux répondants et répondantes du sondage en ligne portant sur la mobilité des jeunes Montréalais.es âgé.es de 17 à 30 ans.

ANNEXE –

SONDAGE RÉALISÉ AUPRÈS DES JEUNES MONTRÉLAIS.ES ÂGÉ.ES DE 17 À 30 ANS

INTRODUCTION

Ce sondage s'adresse aux jeunes qui ont entre 17 et 30 ans (inclusivement). Il prend environ 5 minutes à compléter. Les données sont confidentielles et anonymes.

Le Conseil jeunesse de Montréal (CjM) réalise actuellement une étude sur la mobilité des jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans. Le CjM souhaiterait connaître les habitudes de déplacement et les freins à la mobilité des jeunes Montréalais.es. Par « jeunes Montréalais.es », on entend les jeunes qui habitent à Montréal et aussi les jeunes qui résident à l'extérieur de Montréal, mais qui étudient et/ou travaillent dans le Métropole.

Ce sondage permettra au CjM de mieux identifier les défis des jeunes en matière de mobilité et de formuler des recommandations destinées aux élu.es et à l'administration de la Ville de Montréal.

Le CjM est une instance consultative relevant de la mairesse, dont la principale mission est de s'assurer que les préoccupations et les enjeux entourant les jeunes Montréalais.es soient pris en considération dans les décisions municipales.

HABITUDES DE TRANSPORT

1 Détenez-vous un permis de conduire?

- Oui
- Non

Si non, pourquoi?

- Ça coûte trop cher
- Je n'en n'ai pas besoin
- Je pense le passer plus tard
- Autre

Si oui (1) : Pourquoi?

- C'est un incontournable
- Je n'ai pas d'autres solutions de transport que l'utilisation de l'automobile
- Autre

Si oui (2) : Possédez-vous une automobile ou avez-vous accès à une voiture dans votre ménage ?

- Oui
- Non

2 Avez-vous un pass de transport?

- Oui
- Non

3 Êtes-vous adhérent à un service d'autopartage (ex : Communauto, Car2Go)?

- Oui
- Non

HABITUDES DE TRANSPORT - SUITE

4 Combien de temps vous prend votre trajet typique (aller), à partir du moment où vous partez de chez vous jusqu'à l'arrivée au travail/école?

- Moins de 30 mn
- Entre 30 et 45 mn
- Entre 45 mn et 1 h
- Entre 1 h et 1h 30
- Plus d'1 h 30

5 Vous arrêtez-vous sur le trajet pour réaliser des activités (épicerie, déposer les enfants à l'école, etc.) ?

- Oui
- Non

6 Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous en semaine dans la journée ? (Plusieurs choix possibles)

- Modes combinés (ex : vélo + métro, auto + métro, marche de plus de 10 mn + autobus, autopartage + métro, autobus + métro, etc.)
- Auto solo
- Autopartage (ex : Communauto, Car2Go)
- Covoiturage
- Taxi/Uber
- Marche
- BIXI
- Vélo personnel
- Métro
- Autobus
- Train de banlieue

Si modes combinés, lesquels? _____

Si modes combinés, comment qualifieriez-vous le passage d'un mode à l'autre?

- Efficace
- Agréable
- Simple
- Autre (précisez) _____
- Pénible
- Long
- Compliqué

Pour tous : Qu'est-ce qui motive ce(s) choix ? (Plusieurs réponses possibles)

- C'est plus rapide
- C'est plus direct (pas de changement de modes)
- C'est confortable
- Je peux faire autre chose pendant le trajet (ex : lire, travailler, étudier, être sur mon cellulaire, etc.)
- C'est moins cher
- C'est plus écologique
- Je n'ai pas d'autres possibilités de transport
- Autre (précisez) _____

7 Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous le soir à partir de 22 h? (Plusieurs choix possibles)

- Modes combinés (ex : vélo + transport en commun, auto + transport en commun, marche de plus de 10 mn + transport en commun, autopartage + transport en commun, etc.)
- Auto solo
- Auto-partage (ex : Communauto, Car2Go)
- Covoiturage
- Taxi/Uber
- Marche
- BIXI
- Vélo personnel
- Métro
- Autobus
- Train de banlieue

Si modes combinés, lesquels? _____

Si modes combinés, comment qualifieriez-vous le passage d'un mode à l'autre?

- | | |
|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Efficace | <input type="checkbox"/> Pénible |
| <input type="checkbox"/> Agréable | <input type="checkbox"/> Long |
| <input type="checkbox"/> Simple | <input type="checkbox"/> Compliqué |
| <input type="checkbox"/> Autre (précisez) _____ | |

Pour tous : Qu'est-ce qui motive ce(s) choix ? (Plusieurs réponses possibles)

- C'est plus rapide
- C'est plus direct (pas de changement de modes)
- C'est confortable
- Je peux faire autre chose pendant le trajet (ex : lire, travailler, étudier, être sur mon cellulaire, etc.)
- C'est moins cher
- C'est plus écologique
- Je n'ai pas d'autres possibilités de transport
- Autre (précisez) _____

8 Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous **les fins de semaine** ? (Plusieurs choix possibles)

- Modes combinés (ex : vélo + transport en commun, auto + transport en commun, marche de plus de 10 mn + transport en commun, autopartage + transport en commun, etc.)
- Auto solo
- Autopartage (ex : Communauto, Car2Go)
- Covoiturage
- Taxi/Uber
- Marche
- BIXI
- Vélo personnel
- Métro
- Autobus
- Train de banlieue

Si modes combinés, lesquels? _____

Si modes combinés, comment qualifieriez-vous le passage d'un mode à l'autre ?

- | | |
|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Efficace | <input type="checkbox"/> Pénible |
| <input type="checkbox"/> Agréable | <input type="checkbox"/> Long |
| <input type="checkbox"/> Simple | <input type="checkbox"/> Compliqué |
| <input type="checkbox"/> Autre (précisez) _____ | |

Pour tous : Qu'est-ce qui motive ce(s) choix ? (Plusieurs réponses possibles)

- C'est plus rapide
- C'est plus direct (pas de changement de modes)
- C'est confortable
- Je peux faire autre chose pendant le trajet (ex : lire, travailler, étudier, être sur mon cellulaire, etc.)
- C'est moins cher
- C'est plus écologique
- Je n'ai pas d'autres possibilités de transport
- Autre (précisez) _____

9 Utilisez-vous les mêmes modes de transport l'hiver que le reste de l'année ?

- Oui
- Non

Si non, pourquoi? _____

10 Vous est-il possible de vous déplacer pour vos destinations principales (études, travail) à partir d'autres modes de transport que ceux utilisés habituellement ?

- Oui
- Non

Si oui, pourquoi ne choisissez-vous pas ce mode? _____

FREINS À L'UTILISATION DES MODES DURABLES

11 À partir de combien de transferts d'un mode vers un autre êtes-vous découragé.e d'utiliser les transports durables ?

- 1 transfert d'un mode vers un autre
- 2 transferts
- 3 transferts
- 4 transferts
- 5 transferts et plus

12 Est-ce qu'actuellement les moyens de transport durables dont vous disposez vous permettent facilement de vous déplacer où vous souhaitez ?

- Oui
- Non, c'est plus pratique de prendre l'auto solo pour me déplacer ... (complétez)

13 Est-ce qu'actuellement les moyens de transport dont vous accès sont suffisants pour vos déplacements ?

- Oui
- Non

Si non, à quel(s) mode(s) de transport aimeriez-vous avoir accès? Pourquoi? _____

14 Avez-vous des horaires qui vous contraignent dans l'utilisation de certains modes de transport ?

- Oui
- Non

Si oui, détaillez (horaire, modes de déplacement problématiques) _____

15 Considérez-vous que vous vivez dans un secteur bien desservi par les transports collectifs (métro, bus, Communauto, Car2go, BIXI)61 ?

- Oui
- Non

Si non, pourquoi ? _____

16 Considérez-vous que le secteur où vous travaillez/étudiez est bien desservi par les transports collectifs (métro, bus, Communauto, Car2go, BIXI) ?

- Oui
- Non

Si non, pourquoi ? _____

17 Considérez-vous que votre quartier favorise les déplacements à pied et à vélo (ex : présence de trottoirs, de pistes cyclables, de services de proximité, etc.) ?

- Oui
- Non

Si non, pourquoi ? _____

VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE : SUGGESTIONS D'AMÉLIORATION

18 Si vous êtes un utilisateur ou une utilisatrice fréquent.e de l'auto solo, quels sont les obstacles à l'utilisation d'un mode plus durable (transport en commun, vélo, marche, autopartage, etc.) ?

- Il y a trop de monde dans les transports commun
- C'est trop cher
- Ça prend trop de temps
- Ce n'est pas confortable
- J'ai trop de correspondances
- Ce n'est pas fiable
- C'est décourageant en hiver
- Ce n'est pas sécuritaire
- C'est désagréable
- La fréquence du transport en commun est faible
- Mon quartier n'est pas desservi par les transports durables
- Je n'utilise pas l'auto solo
- Autre (précisez) _____

19 Si vous êtes un utilisateur ou une utilisatrice des transports durables (transport en commun, vélo, marche, autopartage, etc.) ou si vous souhaitez en devenir un.e, qu'est-ce qui pourrait améliorer votre expérience lors de leur utilisation ? (Choisissez les 5 réponses les plus importantes pour vous)

- Une meilleure desserte (précisez où (arrondissement/quartier et quel mode?)
- Une plus grande fréquence dans les heures creuses la journée en semaine
- Une plus grande fréquence les fins de semaine
- Une plus grande fréquence le soir et la nuit
- Plus d'autobus, métro ou train de banlieue pendant les heures de pointe du matin et du soir
- Plus de rapidité
- Des correspondances entre différents modes de transport plus efficaces, rapides et agréables
- Une plus grande ponctualité
- Plus de confort
- Des tarifs moins chers
- Une offre de tarifs combinés pour tous les modes de transport (transport en commun, BIXI, communauto, Car2go, etc.) avec une inscription simple
- Plus de pistes cyclables sécuritaires
- Plus de trottoirs

- Un meilleur entretien l'hiver (ex : des pistes cyclables, des arrêts d'autobus)
- La possibilité d'avoir le choix de modifier mon trajet facilement
- Une meilleure communication sur les retards, accidents, etc.
- Une application qui me permettrait d'être informé.e, de planifier mon trajet et de payer simplement.
- Autre (précisez) _____

PROFIL DES RÉPONDANTS

20 Âge _____

21 Code postal _____

22 Occupation principale :

- Travail à temps plein
- Travail à temps partiel
- Études
- Études et travail
- Sans emploi
- Autre (précisez s'il vous plaît) _____

23 Vivez-vous chez vos parents?

- Oui
- Non

24 Avez-vous des enfants?

- Oui
- Non

25 Dans quelle tranche de revenus vous situez-vous?

- Moins de 5 000\$
- 5 000 \$ à 10 000\$
- 10 000 \$ à 20 000\$
- 20 000 \$ à 35 000\$
- 35 000 \$ à 50 000\$
- Plus de 50 000\$
- Ne souhaite pas répondre

26 Sexe du répondant ou de la répondante :

- Homme
- Femme
- Autre
- Ne souhaite pas répondre

