



## LES JEUNES ET LA MOBILITÉ : PERCEPTIONS ET ASPIRATIONS

RAPPORT FINAL DE RECHERCHE – PARTIE III  
Programme de bourses de la Fondation David Suzuki

### SOMMAIRE EXÉCUTIF

**Jérôme Laviolette, M.Sc.A**  
Chercheur invité en transports et changements climatiques 2017-2018



Mars - 2021

# LES JEUNES ET LA MOBILITÉ : PERCEPTIONS ET ASPIRATIONS

## Rapport final de recherche – Partie III

Chantier interdisciplinaire sur la dépendance à l'automobile (Chantier auto solo)  
Programme de bourses de la Fondation David Suzuki

### À propos de la Fondation David Suzuki

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. Par la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation œuvre à définir et à mettre en place des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation compte sur l'appui de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont près de 100 000 au Québec.

### À propos du Chantier auto solo

Le Chantier auto solo a pour objectif de mieux comprendre les facteurs psychosociaux impliqués dans la relation qu'entretiennent les Québécois avec l'automobile en vue de favoriser l'adoption de comportements de mobilité durable et de réduire la dépendance collective à ce mode de transport. Pour apporter des éléments de réponses concrets à cette problématique de société, l'angle privilégié est celui de la recherche-action qui offre l'avantage de construire un pont entre la recherche menée en milieu universitaire et les autres parties prenantes non académiques (autorités politiques, sociétés de transport publiques, acteurs privés de la mobilité, OBNL et associations citoyennes, etc.) touchées par les enjeux de mobilité durable.

### Auteur du rapport :

Jérôme Laviolette, M.Sc.A  
Chercheur invité en transports et changements climatiques 2017-2018  
Fondation David Suzuki

### Membres de l'équipe de recherche :

Anne-Sophie Gousse Lessard, Ph.D., professeure associée, ISE, UQAM  
Catherine Morency, Ph.D., professeure titulaire, Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal  
Owen Waygod, Ph.D., professeur associé, Polytechnique Montréal

### Coordination et révision scientifique :

Louise Hénault-Éthier, PhD, Chef des projets scientifiques, Fondation David Suzuki

### Révision linguistique :

Louise Giroux

**Référence du sommaire exécutif [français] :** Laviolette, J. (2021). Les jeunes et la mobilité : perceptions et aspirations. Sommaire exécutif et recommandations. Fondation David Suzuki. 7p.

<https://fr.davidsuzuki.org/publication-scientifique/les-jeunes-et-la-mobilite-perceptions-et-aspirations>

**Référence du rapport complet [anglais] :** Laviolette, J. (2021). Young adults and mobility: perceptions and aspirations. Fondation David Suzuki. 57p. <https://davidsuzuki.org/science-learning-centre-article/young-adults-and-mobility-perceptions-and-aspirations>

**Mars 2021**

## RÉSUMÉ

### Mise en contexte

Le système d'*automobilité* est responsable de conséquences négatives importantes sur les changements climatiques, l'environnement, la santé publique, les finances publiques et personnelles et, plus largement, entraîne des enjeux d'iniquité sociale et affecte la qualité de vie. La transition vers un paradigme de mobilité durable demande une approche holistique qui inclut des changements aux politiques de transport et d'urbanisme, aux infrastructures, à l'aménagement du territoire et la mise en place de stratégies de gestion de la demande en transport. Réussir cette transition va aussi demander des changements aux normes sociales, aux attitudes et aux styles de vie. Dans cette perspective, les tendances de mobilité des *millénariaux* seraient prometteuses puisqu'il a été démontré que cette génération semble plus sensible aux enjeux sociaux et environnementaux et moins orientée vers l'automobile que les générations précédentes. Ce troisième et dernier rapport de recherche d'une série de trois sur la dépendance à l'automobile présente les résultats d'une enquête web et de groupes de discussion menés auprès d'étudiants de 18 à 25 ans afin de mieux comprendre leurs croyances, perceptions et aspirations face à la mobilité et au style de vie futur.

### Méthodologie

Une enquête web a été menée dans trois cégeps de la région de Montréal en avril 2018 : le Collège Ahuntsic, le Cégep Édouard-Montpetit et le Collège Montmorency. En plus de collecter des informations sur les caractéristiques socio-économiques et les comportements de mobilité, cette enquête a permis de recruter des participants pour la tenue de cinq groupes de discussion. Réunissant de cinq à neuf personnes durant des séances d'environ une heure trente, les discussions visaient à explorer les expériences générales de transport de cette génération. Elles se terminaient par un atelier prospectif afin de récolter les aspirations des participants à une mobilité et à un style de vie futur. L'échantillon final comprend 1 023 répondants à l'enquête web et 32 participants aux groupes de discussion.

### Enquête web : principaux constats

Le taux de possession d'un permis de conduire chez les répondants est légèrement supérieur à la moyenne provinciale pour les groupes d'âge équivalents. Les répondants habitant des quartiers centraux ou de proches banlieues possèdent un taux plus bas que ceux habitant plus en périphérie. Parmi les détenteurs d'un permis de conduire, le taux d'accès à l'automobile est élevé alors que seulement 10 % n'ont généralement pas accès à un véhicule. Cette proportion est plus élevée en milieu urbain et plus basse en milieu suburbain ou rural. Ces résultats confirment qu'avec une plus grande qualité et diversité de modes alternatifs à l'automobile, les jeunes ressentent moins le besoin d'avoir un accès à l'automobile. Si le vélo peut être perçu comme un mode de transport attractif pour ce groupe d'âge en raison de leur santé physique et de son faible coût, son utilisation ne semble pas très populaire. Seulement 10 % des répondants déclarent l'utiliser une fois ou plus par semaine et 46 % en possèdent un pour leurs déplacements. Le transport collectif jouit d'une plus forte popularité : 70 % des répondants ont acheté au moins une carte mensuelle dans les 12 mois précédant l'enquête, mais seulement 16 % détiennent une carte annuelle. Cela peut être une indication que posséder une carte mensuelle à l'extérieur des sessions scolaires n'en vaut pas le coût. En ce sens, offrir aux étudiants une carte annuelle au même prix qu'une carte pour deux sessions (8 mois) leur permettrait d'utiliser le transport collectif à un coût marginal nul durant la saison estivale. Cette initiative pourrait augmenter, à faible coût, l'utilisation du transport en

commun et développerait des habitudes d'utilisation à plus long terme pour d'autres motifs que de se rendre à l'école.

Cette génération est hautement connectée : 94 % des répondants possèdent un téléphone intelligent et 80 % d'entre eux ont un forfait avec données informatiques. Cet appareil leur permet d'utiliser une variété d'applications mobiles pour obtenir des directions, consulter les horaires de transport collectif ou planifier leur trajet. Ces actions semblent faites majoritairement à l'aide de Google Maps qui est installé par 85 % des détenteurs de téléphone intelligent. Les autres applications de transport collectif sont installées par 23 à 28 % des détenteurs et Uber par un cinquième.

Une analyse par classes latentes a permis d'identifier trois profils de mobilité basés sur la fréquence d'utilisation de six modes de transport : voiture comme conducteur, voiture comme passager, bus, métro, marche et vélo. Dans le premier profil, les **utilisateurs de bus** représentent 46 % des répondants. Il est caractérisé par une utilisation très fréquente de l'autobus et une utilisation fréquente du métro et de l'auto comme passager avec un usage occasionnel des autres modes. Les **utilisateurs de bus** sont moins nombreux à avoir un emploi à temps partiel et à vivre dans une banlieue éloignée. La moitié n'ont pas de permis de conduire et seulement 11 % possèdent leur propre véhicule alors que 83 % détiennent une carte mensuelle de transport collectif. Le deuxième profil de mobilité regroupe les **multimodaux** (29 %) qui utilisent une variété de modes de transport. Ils sont plus nombreux à posséder un vélo et à être inscrits dans un programme préuniversitaire. Un tiers possèdent leur propre voiture et plus de la moitié ont une carte mensuelle de transport collectif. Le dernier profil est celui des **conducteurs** (25 %) qui utilisent presque exclusivement l'auto solo pour se déplacer et 90 % d'entre eux possèdent leur propre véhicule. Ils sont statistiquement plus âgés, plus nombreux à être inscrits dans un programme technique, à avoir un emploi à temps partiel et à vivre en banlieue éloignée que les deux autres profils. Alors que les ceux de ce profil vivent en moyenne plus loin que les deux autres, il est à noter que 40 % vivent tout de même plus proche de leur cégep que la distance moyenne des deux autres groupes combinés. Ceci indique que ces 40 % ont probablement accès aux mêmes niveaux de services de transport collectif et aux mêmes infrastructures de transport actifs que leurs pairs classés comme **multimodaux** ou **utilisateurs de bus**, mais décident tout de même de se déplacer en automobile pour la majorité de leurs déplacements. Un constat qui demande davantage d'investigation sur les raisons de ce choix.

### Groupes de discussion : principaux constats

L'analyse des discussions sur les expériences et croyances liées aux transports indique que les considérations environnementales sont élevées tout comme l'idée d'éviter la congestion et de ne pas y contribuer. Le transport collectif est perçu positivement, car il permet de diminuer ces deux enjeux, mais son utilisation semble affectée par la perception d'un manque de fiabilité et de flexibilité des services. Ce dernier élément pourrait expliquer pourquoi la moitié des utilisateurs de bus parmi les participants aux groupes de discussion aspirent à un style de mobilité futur reposant sur l'automobile. Malgré son coût élevé, la voiture est unanimement reconnue comme un outil d'accès à l'autonomie, à la flexibilité et à la liberté. La mobilité active est largement perçue comme étant bénéfique pour le bien-être physique et mental, mais son utilisation est entravée par un haut sentiment de vulnérabilité face au trafic motorisé, aux agressions et aux conditions météo. Ces croyances pourraient être changées par l'augmentation d'infrastructures cyclables de qualité et par des stratégies de promotion et d'éducation aux déplacements à vélo visant à augmenter le sentiment de sécurité.



Les résultats de l'exercice prospectif indiquent que les trois quarts des participants aux groupes de discussion aspirent à vivre dans un endroit calme, paisible et sécuritaire en milieu suburbain ou rural. De ce nombre, la quasi-totalité habite actuellement en milieu densément peuplé à Montréal ou dans ses proches banlieues. Par ailleurs, 75 % des participants aux groupes de discussion aspirent à un style de mobilité futur principalement multimodal. Des analyses plus poussées de cette apparente contradiction ont permis de révéler que 45 % des participants aspirant à vivre en banlieue éloignée et proche de la nature espèrent aussi pouvoir se déplacer essentiellement sans automobile. En termes d'aspirations à la possession automobile, 4 participants sur 32 ont mentionné le désir d'avoir un véhicule de luxe, seulement deux ne souhaitent pas posséder de véhicule et la moitié désirent que leur futur véhicule soit électrique ou hybride. Cette aspiration à une voiture écologique semble leur permettre d'imaginer un futur en périphérie de la ville tout en étant en accord avec leur conscience environnementale. Cette aspiration pourrait avoir été influencée par un effort politique important par le gouvernement du Québec pour promouvoir la voiture électrique.

## Recommandations

Les constats dégagés dans ce rapport permettent d'énoncer quatre recommandations pour favoriser le virage vers des comportements de mobilité et des styles de vie durables auprès des jeunes adultes.

<b>Recommandation 1 Recherche</b>	
Fédéral Provincial	Financer davantage de recherches quantitatives sur les croyances et perceptions des jeunes adultes par rapport à la mobilité et à leurs aspirations de style de vie. Cela permettra d'identifier les barrières aux comportements de mobilité durable et les meilleures façons de promouvoir des styles de vie durables tôt dans les phases de vie.
<b>Recommandation 2 Politiques publiques et réglementation</b>	
Provincial Municipal Institutions d'enseignement	Étudier la possibilité de mettre en place un système d'inscription automatique (avec option de sortie) à une carte annuelle par les institutions collégiales desservies par du transport collectif. Un exemple de succès au Québec est le <a href="#">Laissez-passer universitaire</a> (LPU) mis en place à l'Université Laval, même si celui-ci ne couvre pas la session d'été.
<b>Recommandation 3 Planification des transports – Infrastructures</b>	
Fédéral Provincial Municipal Sociétés de transport	Étendre le réseau de voies prioritaires pour bus sur les artères et autoroutes, notamment en périphérie où le transport lourd sur rail est moins présent. Cela permettrait d'améliorer la fiabilité des services d'autobus, de réduire les temps de parcours et de rendre ce mode plus compétitif face à l'automobile.  Étendre le réseau de stations de vélopartage aux proches banlieues et à proximité des campus collégiaux afin d'augmenter l'accessibilité au vélo.
<b>Recommandation 4 Planification des transports – Gestion de la demande</b>	
Fédéral Provincial	Développer des stratégies de communication et des campagnes visant à promouvoir des habitudes de mobilité et des styles de vie durables et moins

---

Municipal  
Institutions  
d'enseignement

dépendants à l'automobile. Ces campagnes ciblant les jeunes viseraient à augmenter le sentiment de responsabilité face aux conséquences de l'automobile, notamment les conséquences environnementales, tout en cherchant à diminuer la perception que l'automobile procure la plus grande liberté de mouvement dans tous les contextes.

Développer des initiatives de promotions du vélo et des ateliers d'initiation et de réparation en partenariat avec Vélo-Québec afin d'augmenter la confiance et le sentiment de sécurité parmi les populations étudiantes. Un effort devrait être fait afin d'aider à identifier les routes les plus sécuritaires pour accéder aux campus.

Promouvoir davantage les applications mobiles d'horaire et de planification de trajets de transport collectif. De plus, une fois celles-ci mises en place, promouvoir la disponibilité de l'information en temps réel sur les horaires de transport collectif afin de réduire le sentiment que les services d'autobus sont peu fiables.

---