



Réussir la transition vers la mobilité durable : comment aller plus loin

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Commission sur le transport et les travaux publics

Rapport déposé au conseil municipal et au conseil d'agglomération
Les 14 décembre et 17 décembre 2020

Montréal 

Service du greffe

Division du soutien aux commissions, aux conseils consultatifs
et au Bureau de la présidence du conseil
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

PRÉSIDENTE

Mme Marie Plourde

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal

VICE-PRÉSIDENTE

M. Michel Gibson

Ville de Kirkland

M. Aref Salem

Arrondissement de Saint-Laurent

MEMBRES

M. Younes Boukala

Arrondissement Lachine
(à partir 24 août 2020 au 19 novembre 2020)

Mme Lisa Christensen

Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

Mme Marianne Giguère

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal
(jusqu'au 19 octobre 2020)

Mme Paola Hawa

Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue

M. Christian Larocque

Arrondissement de l'Île-Bizard–Sainte-Geneviève

M. Pierre L'Heureux

Arrondissement de Verdun

Mme Marie-Andrée Mauger

Arrondissement de Verdun
(jusqu'au 24 août 2020)

M. Peter McQueen

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

M. Hadrien Parizeau

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Mme Mindy Pollak

Arrondissement Outremont
(à partir 19 octobre 2020)

Mme Maeva Vilain

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal
(à partir du 19 novembre 2020)

Montréal, le 14 décembre 2020

*Madame Suzie Miron
Présidente du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5*

Madame la Présidente,

Au nom de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics, nous avons l'honneur de déposer le rapport et les recommandations préparés à l'issue des travaux sur Réussir la transition vers la mobilité durable : comment aller plus loin, conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

ORIGINAL SIGNÉ

*Marie Plourde
Présidence*

ORIGINAL SIGNÉ

*Lydia Atrouche
Secrétaire recherchiste*

Service du greffe

Division du soutien aux commissions, aux conseils consultatifs
et au Bureau de la présidence du conseil
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

PRÉSIDENTE

Mme Marie Plourde

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal

VICE-PRÉSIDENTE

M. Michel Gibson

Ville de Kirkland

M. Aref Salem

Arrondissement de Saint-Laurent

MEMBRES

M. Younes Boukala

Arrondissement Lachine
(à partir 24 août 2020 au 19 novembre 2020)

Mme Lisa Christensen

Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

Mme Marianne Giguère

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal
(jusqu'au 19 octobre 2020)

Mme Paola Hawa

Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue

M. Christian Larocque

Arrondissement de l'Île-Bizard–Sainte-Geneviève

M. Pierre L'Heureux

Arrondissement de Verdun

Mme Marie-Andrée Mauger

Arrondissement de Verdun
(jusqu'au 24 août 2020)

M. Peter McQueen

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

M. Hadrien Parizeau

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Mme Mindy Pollak

Arrondissement Outremont
(à partir 19 octobre 2020)

Mme Maeva Vilain

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal
(à partir du 19 novembre 2020)

Montréal, le 17 décembre 2020

Madame Manon Barbe

Présidente du conseil d'agglomération

Hôtel de ville de Montréal

155, rue Notre-Dame Est

Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la Présidente,

Au nom de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics, nous avons l'honneur de déposer le rapport et les recommandations préparés à l'issue des travaux sur Réussir la transition vers la mobilité durable : comment aller plus loin, conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

ORIGINAL SIGNÉ

Marie Plourde
Présidence

ORIGINAL SIGNÉ

Lydia Atrouche
Secrétaire recherchiste

Table des matières

INTRODUCTION	3
1 - DÉMARCHE DE CONSULTATION	6
1.1 – Moyens de communication.....	6
1.2 – Bilan de la participation	6
2 - SYNTHÈSE DES ÉTUDES	7
2.1 – Synthèse des résultats du questionnaire.....	7
2.1.1 – Analyse des caractéristiques des ménages et des personnes.....	8
2.1.2 – Comportements de mobilité	8
2.1.3 – Contraintes dans la réduction de l’usage de l’automobile.....	9
2.1.4 – Contraintes dans la réduction de la motorisation des ménages	9
2.2 – Synthèse des ateliers de discussion	10
3 - LA CONTRIBUTION DES EXPERTS EN MOBILITÉ	12
3.1 – L’apport des experts en psychologie	12
4 - SYNTHÈSE DES TÉMOIGNAGES EN LIGNE	16
La vie sans auto, c’est possible?	16
4.1 – Vivre sans auto, une évidence.....	16
4.2 – Oui c’est possible	17
4.3 – Oui c’est possible à condition que.....	19
4.4 – Il faut de tout pour faire une mobilité durable	19
4.5 – Quasiment impossible.....	20
4.6 – Impossible de s’en passer	21
4.7 – Inconcevable de s’en priver.....	22
5 - LES RECOMMANDATIONS	23
CONCLUSION	25
ANNEXE 1	26
ANNEXE 2	27

INTRODUCTION

La Commission sur le transport et les travaux publics (CTTP) s'est donné le mandat d'appréhender les facteurs facilitant l'utilisation et la possession de véhicules personnels à Montréal et les obstacles à leur diminution. Les travaux de la Commission sur la mobilité durable ont débuté il y a un peu moins de deux, au début de 2019. Pour les commissaires, il est dès lors apparu fort pertinent de documenter davantage ces aspects de façon à comprendre l'affect qui motive le choix de mobilité des Montréalaises et Montréalais et ce qu'il faut mettre en place pour les aider à modifier leurs habitudes de mobilité souvent bien ancrées. Ce faisant, la Commission a souhaité apporter un éclairage différent et contribuer de façon originale et complémentaire aux travaux d'élaboration du plan d'urbanisme et de mobilité.

Avec l'appui du membre du comité exécutif responsable politique du dossier de l'urbanisme et de la mobilité, M. Eric Alan Caldwell et le soutien de la direction et des professionnels du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), les commissaires ont commandé des travaux inédits pour mieux comprendre les habitudes de mobilité de la population montréalaise, de même que les facteurs incitant ou restreignant l'utilisation et la possession de véhicules personnels à Montréal. Ce mandat fait partie du programme d'activités des commissions permanentes qui a été adopté par le conseil municipal et le conseil d'agglomération en 2019 et réaffirmé en 2020.

Plusieurs grands constats sur la mobilité montréalaise ont motivé les présents travaux :

- La Politique de mobilité durable – 2030, « Transporter le Québec vers la modernité » du Gouvernement du Québec de 2018¹;
- Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a établi que l'urgence climatique met l'humanité en danger surtout si rien n'est fait pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES);
- La culture de l'automobile est inhérente au mode de vie nord-américain, à la physionomie des villes et banlieues, à l'aménagement du territoire et l'emprise de l'industrie automobile;
- Dans la région de Montréal, le transport représente 40% des GES.² Selon la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les coûts de la congestion automobile ont doublé en dix ans et sont évalués en 2018 à près de 4,2 milliards \$ dans le Grand Montréal³;
- Une étude évaluée à 3 911 000 tonnes de CO₂ équivalent par année, les émissions de GES évitées par le transport collectif de la CMM⁴;
- L'OCPM, dans son rapport de consultation publique intitulé *Réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles*, a recommandé à la Ville d'agir en priorité sur la réduction de l'attractivité de l'automobile individuelle, surtout dans les quartiers centraux⁵;

¹ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

² Ville de Montréal. (2019). Inventaire 2015 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, une production du Bureau de la transition écologique et de la résilience.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENTAIRECOLLECTIVITEGES_2015.PDF

³ CMM. Source de financement du transport collectif dans le Grand Montréal. Rapport de la Commission du transport de la communauté métropolitaine de Montréal. Février 2019.

https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf

D'autres études, à l'instar de celle engagée par la Fondation David Suzuki, « [...] conclut que le transport automobile et les routes, excluant le transport collectif, le transport des marchandises et les coûts des stationnements, coûtent de 43 à 51 G \$ par an aux Québécois, soit l'équivalent de 11,4 % à 13 % du PIB, des coûts qui augmentent à un rythme supérieur à celui de la population. » https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2018/01/1%C3%89tude_Co%C3%BBTsTransportAutomobile_version-Avril2018.pdf

⁴ Golder Associés, Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Novembre 2016.

http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

⁵ <https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/rapport-energies-fossiles.pdf>

- Les voix citoyennes, celles des entreprises par le biais de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) et des organismes environnementaux s'unissent pour réclamer des mesures qui font en sorte de diminuer soit la congestion automobile, soit les émissions de gaz à effet de serre sur l'île de Montréal;
- De plus, des investissements majeurs dans le transport collectif sont en cours ou font l'objet d'études :
 - L'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) constitue l'ajout du réseau structurant de transport collectif le plus important depuis les investissements du métro de Montréal;
 - La construction en cours du Service rapide par bus (SRB) Pie-IX et les travaux préparatoires du prolongement de Ligne bleue de métro sur le point de débiter;
 - Des études en cours pour améliorer le transport collectif dans l'Est, soit un tramway dans l'axe de la rue Notre-Dame Est et le projet de la Ligne rose;
 - La refonte de l'architecture et du réseau d'autobus visant à améliorer la desserte de transport collectif sur l'île de Montréal, en profitant de l'arrivée des nouveaux réseaux structurants;
 - La mise en place du Réseau express vélo (RÉV) pour améliorer la sécurité et l'efficacité des déplacements en vélo.

Les membres de la Commission souhaitent répondre à cette aspiration à la mobilité durable, à leur échelle et dans leurs champs de compétence. Elles et ils se sont donc demandé.e.s ce que l'agglomération de Montréal peut faire de plus pour aider les personnes à adopter de nouvelles habitudes de mobilité durable. Les commissaires sont conscients que la large majorité des solutions techniques et structurelles sont déjà connues des experts de la planification, notamment toutes celles concernant les améliorations de l'offre de transport collectif, de transport actif et de la forme urbaine.

Ainsi, au fil des travaux de la dernière année, les commissaires ont pu corroborer par différentes expertises et recherches que :

- les transports actif et collectif doivent être améliorés et optimisés considérablement pour garantir une solution crédible à l'auto solo. Le « dernier kilomètre »⁶ de déplacement et le déplacement des enfants vers leurs activités doivent être bonifiés et diversifiés par tous les moyens, avec l'aide de partenaires des secteurs publics et privés;
- les coûts individuels et sociétaux associés à la possession et l'utilisation de la voiture sont largement méconnus. Une mise au jour des coûts occultés à la charge de l'individu et de l'État serait essentielle;
- la forme urbaine doit être revue pour rapprocher les services des résident.es (garderies, écoles, services de proximité), car la difficulté d'accès à ces services entraîne l'usage de l'automobile;
- l'écofiscalité est une option reconnue et efficace pour financer le transport collectif et faire payer le juste prix environnemental à toute la population, en :
 - imposant une taxe spéciale aux propriétaires d'automobiles les plus polluantes (grosses cylindrées; voitures de plus de 8 ans dont le système antipollution est inefficace);
 - imposant une taxe kilométrique pour stopper l'étalement urbain;

⁶ Le concept du « dernier kilomètre » est une expression utilisée, notamment dans le domaine de la logistique de biens et services, pour désigner le dernier segment à parcourir vers la destination finale. La distance varierait d'un secteur à l'autre conformément à l'aménagement du territoire.

- imposant une surtaxe sur le stationnement aux grands générateurs de déplacements automobiles, notamment les grandes surfaces commerciales ;
- les entreprises doivent devenir des alliées de la mobilité durable et de la lutte aux changements climatiques, car elles peuvent jouer un rôle informatif et incitatif important auprès de leurs employé.es, par exemple en favorisant le télétravail⁷, l'étalement des heures d'arrivée au travail et le covoiturage.
- Enfin, les commissaires sont conscients que certaines personnes, en raison de leurs conditions physiques ou de leur situation d'emploi, demeureront toujours dépendantes de leur automobile et qu'il faut en tenir compte.

Les commissaires escomptent que les différents facteurs évoqués ci-dessus seront pris en considération par l'équipe du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), dans l'élaboration du plan d'urbanisme et de mobilité (PUM).

Au fil de ses travaux, la Commission a pris connaissance d'un courant de recherche émergent qui étudie plutôt les facteurs psychosociaux expliquant le recours à l'auto solo. Selon ces chercheur.es, la problématique serait plus complexe qu'il n'y paraît et il ne suffirait donc pas d'améliorer l'offre en transport actif et collectif pour que les gens abandonnent automatiquement l'usage, voire la possession de leur automobile.

⁷ Dans une entrevue accordée à Radio-Canada publiée le 9 avril 2020, Catherine Morency, titulaire de la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, établit que « si seulement 20 % des travailleurs de l'agglomération de Montréal adoptaient le télétravail une journée par semaine, les GES de l'ensemble du secteur du transport dans la même région seraient réduits de 10 % . »
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1692344/coronavirus-covid-19-crise-revolution-teletravail>

1 - DÉMARCHE DE CONSULTATION

1.1 – Moyens de communication

Des efforts de communication ont été déployés pour inviter des résident.es sur toute l'île de Montréal à remplir un questionnaire en ligne sur le site de *Réalisons Montréal : La mobilité durable, où en êtes-vous?*⁸ Afin de le promouvoir, le Service des communications de la Ville de Montréal a développé une stratégie Web en l'annonçant sur le portail de la Ville et en ayant recours à des publications Facebook et Twitter. Le questionnaire a été mis en ligne entre le 7 mai et le 7 juin 2019. Au cours de la première semaine de juin 2019, des efforts médiatiques supplémentaires ont été entrepris pour rejoindre les extrémités est et ouest de l'île et ainsi augmenter le nombre de personnes résidant dans ces secteurs.

Les Montréalaises et des Montréalais qui souhaitaient participer aux ateliers de discussion citoyens pouvaient s'inscrire à la fin du questionnaire en ligne et les répondant.es étaient ensuite invité.es à laisser un témoignage sur la même plateforme *Réalisons Montréal* à la section intitulée : *Vivre sans voiture, c'est possible?*⁹

1.2 – Bilan de la participation

La Commission a structuré sa démarche participative autour de deux types d'intrants :

- La voix citoyenne, entendue directement par la voie d'un questionnaire en ligne auquel ont répondu 2615 personnes;
- Six (6) ateliers citoyens se sont tenus dans différents secteurs de l'île de Montréal¹⁰ auxquels ont participé quarante-six (46) personnes.

Cette démarche s'est soldée par l'analyse des données recueillies par les deux groupes d'experts qui ont accompagné la Commission.

Pour compléter cette démarche participative, la Commission a recueilli des témoignages en ligne sur le thème, *La vie sans auto, c'est possible?* auquel a répondu une trentaine de citoyen.nes.

⁸ <https://www.realisonsmtl.ca/mobilite>

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Mercier - Hochelaga-Maisonneuve, Pierrefonds, Rosemont - La - Petite-Patrie, Sud-Ouest, Pointe-aux-Trembles et Plateau Mont-Royal.

2 - SYNTHÈSE DES ÉTUDES

La démarche participative a permis de mieux comprendre les nombreuses dimensions impliquées dans le choix de mobilité, certaines dimensions étant conscientes et d'autres moins. Les sections suivantes synthétisent les résultats et analyses réalisés.

2.1 – Synthèse des résultats du questionnaire

« Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable »¹¹

L'intégralité de ce rapport se trouve en Annexe 1.

Pour obtenir un éclairage sur les déterminants des comportements de mobilité, notamment les enjeux liés au changement de comportement de déplacement, dans une perspective d'adopter des habitudes de mobilité durable, la Commission a collecté des données sur la population montréalaise lui permettant de mieux comprendre les freins et leviers à l'utilisation des différentes options de mobilité. La conception, l'administration et l'analyse de ces données ont été réalisées par la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal dont nous présentons ici une synthèse.

Le projet de recherche intitulé *Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable* a eu comme mandat de développer, gérer et analyser un questionnaire visant à identifier les dispositions et besoins pour améliorer la mobilité durable. Les différentes étapes de ce mandat furent : l'élaboration et la gestion d'un questionnaire en ligne, l'analyse des résultats du questionnaire et la préparation et la présentation d'une synthèse grand public des résultats.

« Essentiellement, le questionnaire visait à mieux comprendre pour la population de l'île de Montréal :

- les déterminants des comportements de mobilité;
- les facteurs incitatifs et dissuasifs à l'utilisation de différentes options de mobilité;
- les obstacles rencontrés par la population dans la réduction de l'usage de l'automobile;
- les blocages rencontrés par la population dans la réduction plus générale de la motorisation des ménages.

Au total, ce sont 2 615 répondants, dont le domicile se retrouve sur l'île de Montréal, qui ont rempli le questionnaire. L'objectif de la Ville de Montréal était de recueillir un échantillon de 1000 répondants. »¹² Étant donné que les personnes ont participé sur une base volontaire, l'échantillon des réponses n'est pas représentatif sur le plan statistique, mais il demeure très intéressant. L'étude précise que « [l']échantillonnage obtenu est [...] non-probabiliste et implique certaines contraintes [...] :

- Impossibilité de faire de l'inférence à la population globale.
- Impossibilité d'estimer des marges d'erreur statistiques.

De plus, ce type de recrutement engendre également un biais de sélection, car certains types de personnes sont plus exposés à certaines méthodes de recrutement et qu'il est impossible de connaître pour la population cible la probabilité d'être répondant. Dans ce cas, il n'est donc pas possible de conclure que l'échantillon recueilli est représentatif de la population de référence. »¹³ Cependant, cette limite n'est pas un enjeu dans le cadre des travaux de la Commission puisque dans un deuxième temps, des entretiens sous la forme de groupes de discussion ont parachevé

¹¹ Morency, C., Verreault, H., Bourbonnais, P.-L., Lavolette, J. et Chabin, V. (2019). Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable. Étude réalisée pour le compte de la Ville de Montréal par la Chaire Mobilité Polytechnique Montréal. Décembre 2019. Ville de Montréal : Montréal.

¹² *Ibid.*, p.67-68.

¹³ *Op. cit.*

l'analyse. Rappelons aussi que le mandat consiste à mettre en évidence certaines dimensions et tendances en matière de mobilité durable et d'autre part, à encourager la participation citoyenne et à rendre compte des propos citoyens dans son analyse et dans les recommandations formulées au conseil municipal et au conseil d'agglomération.

2.1.1 – Analyse des caractéristiques des ménages et des personnes

Il ressort de cette étude que la motorisation varie en fonction du type de ménage et qu'elle est plus élevée pour les ménages habitant dans les extrémités de l'île de Montréal.

Outre les ménages des extrémités ouest et est de l'île de Montréal, les ménages ayant une personne qui travaille de nuit, une personne qui travaille à l'extérieur de l'île et ceux ayant des lieux visités en automobile à l'extérieur de la RMR ont également des motorisations beaucoup plus élevées que la moyenne générale.

Les ménages habitant à moins de 2 km d'une gare de train ont une motorisation supérieure à la moyenne. Près de la moitié des ménages sans véhicule sont abonnés à un service d'autopartage.

Pour les ménages qui habitent près d'une ligne de métro, seuls 70% disposent d'au moins une personne qui a un abonnement à un service de transport collectif. Près de la moitié de ces ménages sont constitués de personnes de 25 à 44 ans. Dans le ménage, la présence d'enfants semble avoir un effet sur la présence du premier véhicule. Néanmoins, ce dernier aspect ne semble pas avoir d'impact sur une motorisation plus importante.

Enfin le nombre de places de stationnement au domicile n'est pas une contrainte pour les secteurs de l'est de Montréal et de l'ouest de Montréal, contrairement aux secteurs centraux Montréal.

2.1.2 – Comportements de mobilité

Le tiers des ménages utilise la voiture pour se rendre au travail. Visiter son lieu de travail la nuit ou la fin de semaine, avoir un lieu de travail à l'extérieur de l'île et habiter dans les secteurs est et ouest de Montréal sont des facteurs qui semblent favoriser l'utilisation de l'automobile pour se rendre à son lieu habituel de travail.

En réalité, seulement 7% des ménages ont au moins une personne qui a son lieu habituel de travail à l'extérieur de l'île. La quasi-totalité des lieux habituels de travail est visitée pendant le jour, soit 98% en général.

Parmi les ménages sans véhicule, 7% des travailleuses et travailleurs utilisent parfois un véhicule pour se rendre au travail. Néanmoins, ces travailleuses et travailleurs ont les pourcentages de lieux visités, en transport collectif, à la marche et à vélo, les plus élevés de l'ensemble des types de ménages.

Le pôle principal de lieux habituels de travail et d'étude visités en automobile se situe au centre-ville. Mais avoir un mode lourd de transport collectif près de son domicile diminue le pourcentage des déplacements vers le lieu habituel de travail qui se font en automobile.

En excluant les lieux de travail et d'étude, un peu plus de la moitié des ménages ne visite aucun lieu en automobile. Le loisir et le magasinage sont les motifs d'activités les plus fréquemment mentionnés pour les déplacements effectués en automobile, même à destination du centre-ville. En dehors des lieux de travail et d'études, les centres d'achat, les commerces et les épiceries sont les lieux de destination principaux qui sont visités en automobile. Il est à mentionner que les commerces de détail de type club-entrepôt sont d'importants attracteurs de déplacements en automobile.

En ce qui a trait aux lieux visités en automobile pour des motifs différents que pour le travail et les études, 71% des lieux déclarés dans l'échantillon peuvent être visités pendant la fin de semaine.

De plus, 54% peuvent être visités par les répondant.es pendant la soirée, où le service de transport collectif est habituellement moins efficace.

Bien que la localisation du domicile près d'une station de métro (1 km et moins) ou une gare de train (2 km et moins) ait un impact positif sur l'utilisation du transport collectif, respectivement 30% et 36% des ménages dont le domicile se situe près d'un mode lourd de transport collectif n'ont aucun abonné au transport collectif.

2.1.3 – Contraintes dans la réduction de l'usage de l'automobile

Raisons principales de l'utilisation de l'automobile pour aller au lieu habituel de travail

Il s'avère que 62% des répondant.es considèrent que c'est l'option la plus rapide pour se rendre au travail.

Il n'y a pas d'autres options de locomotion ou elles ne conviennent pas pour les répondant.es de l'est de Montréal et l'ouest de Montréal.

Il ressort de l'étude que 43% des ménages avec enfant ont répondu que l'utilisation de l'automobile vers le lieu habituel de travail sert à reconduire les enfants.

Raisons principales pour lesquelles les répondant.es n'utilisent pas l'automobile pour aller au lieu habituel de travail

Le tiers a répondu qu'il souhaite faire d'autres activités lors de leur déplacement.

Vingt-six pour cent des répondant.es ne peuvent pas conduire, ou bien il leur est difficile de partager la voiture dans le ménage. Vingt et un pour cent des personnes ont mentionné qu'il n'y avait pas de stationnement à destination.

À l'exception des travailleuses et travailleurs de l'ouest de Montréal, la congestion routière et la lenteur des trajets en automobile ne semblent pas expliquer pourquoi elles et ils n'utilisent pas l'automobile pour se rendre à leur lieu de travail.

Seuls 5% des travailleuses et travailleurs ont répondu qu'elles et ils préféreraient faire de l'exercice en se déplaçant, démontrant que l'activité physique n'est pas la raison principale de l'usage de l'auto pour aller travailler.

Sentiment des répondant.es par rapport à l'utilisation de l'automobile pour aller au travail

Parmi les répondant.es, près de 40% aimeraient réduire l'utilisation de l'automobile pour aller au travail, mais cela leur semble impossible malgré le souhait de le faire. Cependant, près de 20% des travailleuses et travailleurs se disent pleinement satisfaits de leur utilisation de l'automobile et ne considèrent pas changer leurs comportements de déplacement.

Quoique le motif environnemental semble avoir peu d'impact dans le choix d'utilisation d'un véhicule, la grande majorité est en accord avec l'importance de minimiser l'empreinte environnementale dans leurs déplacements, mais elle tient aussi à préserver leur indépendance pour ses déplacements.

2.1.4 – Contraintes dans la réduction de la motorisation des ménages

Raisons pour lesquelles un ménage ne possède pas de véhicule

Les déplacements courants peuvent se faire sans véhicule. Les coûts engendrés de la possession d'un véhicule sont excessifs. La possibilité d'accéder à un véhicule existe sans la nécessité d'en posséder un.

Raisons pour lesquelles un ménage possède au moins un véhicule

Les ménages ont principalement évoqué le besoin de sortir de la ville, ou la possibilité de le faire. Pour les ménages de l'ouest de Montréal, le temps de parcours est plus rapide en automobile qu'avec les autres modes. Parmi les personnes de 65 ans et plus, il faut retenir la difficulté de se déplacer liée aux conditions de santé et à leurs capacités physiques. Ne représentant que seulement 7% de l'échantillon, considérant l'augmentation de ce segment de la population dans les années à venir, cette difficulté ira en croissant. « De plus, 32% des ménages de l'échantillon ont sélectionné la raison exprimant le désir d'éviter les autres modes de transport afin d'expliquer leur motorisation actuelle. Bien qu'il soit difficile d'expliquer exactement à quoi correspond ce désir, il est possible de croire qu'il serait assez difficile pour ces ménages de diminuer leur motorisation».¹⁴

2.2 – Synthèse des ateliers de discussion

« Perceptions et enjeux de mobilité durable. Rapport de recherche sur les déterminants psychosociaux de l'attachement des Montréalaises et Montréalais à la voiture »¹⁵

L'intégralité de ce rapport se trouve en Annexe 2.

Afin de compléter sa compréhension des comportements de mobilité de la population montréalaise, notamment sous l'angle psychosocial, la Commission a mandaté une équipe de recherche qui a recouru à un sondage piloté par la Chaire mobilité de Polytechnique afin de mener des ateliers de discussion citoyens. Les commissaires s'interrogent sur les déterminants psychologiques de cet attrait envers l'auto solo.

L'équipe de recherche a constaté qu'

« une part non négligeable de la population choisit toujours l'automobile pour ses déplacements quotidiens, et ce, même sans compter les déplacements en partance des banlieues à destination de Montréal. De plus, le *taux de motorisation* est en croissance, le nombre de véhicules par adulte ayant augmenté de 10% entre 2000 et 2018. Cette hausse est toutefois moindre qu'à l'échelle de la province (+18,8%). On observe également à Montréal une transformation du parc automobile par l'augmentation marquée de la part de camions légers (VUS, pick-up, camionnette). Finalement, les *taux de possession de permis de conduire* sont également faiblement à la hausse sur l'île de Montréal, mais ceux-ci demeurent largement inférieurs que dans l'ensemble de la province ».¹⁶

L'équipe a retenu comme méthodologie deux types d'analyses : une analyse descriptive dressant un portrait des réponses des participant.es, et l'autre dite de segmentation basée sur leur profil psychographique. Elle considère cependant que l'échantillon n'est pas représentatif de la population et les résultats ne sauraient servir à des fins de généralisation de la population.

L'équipe de recherche a relevé « que la majorité des participantes et participants ont mentionné (*sic*) qu'il en était de la responsabilité de la municipalité et des gouvernements de faciliter la transition vers une mobilité durable, hésitant davantage sur la responsabilité individuelle de

¹⁴ *Ibid* p.66

¹⁵ Gousse-Lessard, A.-S. et J. Laviolette. (2020). Perceptions et enjeux de mobilité durable. Rapport de recherche sur les déterminants psychosociaux de l'attachement des Montréalaises et Montréalais à la voiture. Janvier 2020. Ville de Montréal : Montréal.

¹⁶ *Op. cit.*, p. iii.

changer. Curieusement, personne n'a instinctivement songé à la responsabilité des entreprises».¹⁷

L'équipe a choisi de procéder par des ateliers citoyens où les 46 personnes recrutées parmi les répondant.es du questionnaire en ligne administré par la Chaire Mobilité Polytechnique Montréal ont participé à six groupes de discussion dans différents secteurs du territoire montréalais. Cinq grands thèmes ont été abordés : l'appréciation des déplacements et l'attachement à l'auto; la conscience environnementale et l'importance des enjeux environnementaux dans les choix de mobilité; la difficulté du changement demandé des habitudes de mobilité; la satisfaction des services (p. ex. transports collectifs et actifs); et l'appui à des politiques contraignantes pour l'automobile.

L'objectif de ces rencontres est de mieux comprendre les comportements de mobilité pour dépasser les barrières psychologiques liées à la possession et l'utilisation de l'auto solo dans la perspective d'une meilleure mobilité durable. Il s'agit d'explorer l'influence des aspects psychologiques dans les choix de mobilité.

Bien que non négligeables, le cadre structurel, l'environnement bâti ainsi que l'offre de transports durables sont insuffisants à eux seuls pour fournir les éléments explicatifs du comportement de mobilité. Il ressort de cette étude que les comportements de déplacement sont fortement tributaires des habitudes et des perceptions liées au choix de mobilité.

« Ainsi, la recherche montre que les *attitudes* (favorables ou non) envers l'auto, mais aussi envers les transports alternatifs, les *normes sociales* ainsi que notre *perception de contrôle* ou de faisabilité du comportement influencent nos choix de mobilité. D'autres recherches montrent que, contrairement à ce que l'on croit, nos choix de modes de transport ne sont pas simplement motivés par les *aspects instrumentaux* ou utilitaires de ceux-ci, mais aussi, beaucoup, sur les *aspects affectifs* (aimer conduire), *symboliques* (statut social) et *relatifs à l'indépendance* (liberté). Il serait donc important de prendre cela en considération lorsqu'il est question de changer les habitudes de mobilité. Finalement, certains chercheurs et chercheuses utilisent une démarche de *segmentation* afin d'étudier divers profils (segments) d'utilisateurs et d'utilisatrices des réseaux de transport. »¹⁸

Outre la dimension fonctionnelle, les aspects affectif, symbolique et relatif à l'indépendance semblent être déterminants dans le choix de mobilité de certaines personnes, tout comme certaines personnes pourraient être davantage influencées par des aspects tels la santé et le bien-être. Par ailleurs, la voiture semble combler certains besoins psychologiques fondamentaux comme les sentiments d'autonomie, de compétence et de contrôle ainsi que l'affiliation sociale, c'est-à-dire l'appartenance à un groupe. Il ressort de l'analyse que malgré une grande sensibilité aux questions environnementales, elle est cependant insuffisante à elle seule pour influencer les comportements de mobilité.

Plusieurs pistes ont été évoquées afin d'agir efficacement sur le comportement de mobilité. Parmi celles-ci, il a été indiqué de tenir davantage compte du mode de vie et des pratiques de consommation des personnes, notamment par l'arrimage de l'offre de transport en fonction des habitudes sociales. Il a également été souligné de prendre en considération des choix de mobilité en fonction des saisons. Renverser les perceptions liées aux déplacements en conditions hivernales (ex. : insécurité, faible perception de contrôle) s'impose donc pour modifier le choix de mobilité.

Fait intéressant à noter, la responsabilité des entreprises dans la transition vers une mobilité durable n'a que très peu été évoquée lors des discussions. Cependant, près de 80% des participant.es ont répondu être assez ou fortement en accord quant à leur implication dans cette transition. Aussi, convient-il de s'intéresser aux enjeux d'équité et d'inégalités de mobilité, et de plusieurs dimensions, dont l'accès aux moyens de transport alternatifs.

¹⁷ *Op. cit.*, p.v.

¹⁸ *Ibid.*, p.iii

Étant donné les limites qu'offre l'échantillon à l'étude, un portrait plus large, par un ciblage et une segmentation plus précise des profils des usagers en fonction de facteurs psychographiques, permettrait d'identifier une diversité de profil quant aux comportements de mobilité. Ceci permettra ensuite d'axer adéquatement les messages de communication et de sensibilisation. Il y a lieu cependant de mieux cerner la dimension psychoaffective qui incite à l'acquisition de l'auto et des réticences à s'en départir. La synthèse des recherches des experts en mobilité illustre plusieurs éléments ici rapportés.

3 - LA CONTRIBUTION DES EXPERTS EN MOBILITÉ

Les experts ayant accompagné la Commission ont par ailleurs analysé les résultats de l'échantillon des participant.es à la lumière des connaissances actuelles en mobilité durable et en psychologie :

- Le potentiel de transfert modal vers des modes de transport plus durables est important à Montréal, pour les personnes résidant à moins d'un kilomètre d'un réseau lourd de transport collectif ou à moins de 2 km d'une station de train.¹⁹
- Cependant, les automobilistes réguliers semblent peu connaître les options ou le fonctionnement du transport collectif ou du transport partagé disponibles à proximité de leur résidence.²⁰ Cette tendance a également été confirmée dans l'étude ethnographique réalisée en octobre 2018 par la firme CROP pour le compte de la STM.²¹

3.1 – L'apport des experts en psychologie

Des modèles explicatifs du comportement humain

Les recherches²² dans le domaine de la psychologie ont permis de dégager les quatre déterminants psychologiques du **choix du mode de transport**. Ces facteurs sont d'une importance relative, toutes les personnes n'ayant évidemment pas les mêmes valeurs et ne réfléchissant pas de la même manière :

- **Instrumental ou utilitaire**, soit le côté pratique et l'efficacité du mode choisi
- **Affectifs**, par exemple le fait d'aimer conduire une automobile, un vélo ou encore de préférer lire dans l'autobus
- **Symboliques**, c'est-à-dire le statut social associé à chaque mode
- **Relatifs à l'indépendance** et à la liberté

Selon d'autres recherches, trois déterminants psychologiques expliquent plus spécifiquement **l'attrait de l'auto solo** :

- Les **attitudes favorables** envers l'auto, mais aussi les **attitudes défavorables** envers les transports collectifs et actifs
- Les **normes sociales en vigueur**, ce que font ou pensent un groupe de pairs (ex. les proches, les voisins, etc.)
- La **perception de contrôle** ou la perception de la faisabilité du comportement alternatif à l'auto solo.

¹⁹ Morency et al. 2019, *op cit.*

²⁰ Morency et al. 2019, *op cit.*

²¹ STM – Publicis. CROP. Mobilité intégrée : test auprès d'utilisateurs potentiels. Octobre 2018

²² Cités dans Gousse-Lessard, A.-S. et J. Laviolette, 2020, *op. cit.*

L'attachement à la voiture serait aussi culturel, donc issu d'un construit social bien ancré dans l'imaginaire des sociétés modernes et alimenté à grand coût par la publicité. Les valeurs véhiculées sur l'automobile par l'industrie, même si elles reflètent rarement la réalité de la mobilité en milieu urbain, semblent profondément agir sur les perceptions des automobilistes. Les déterminants qui influent sur le choix du mode de transport sont donc nombreux. Au final, pour impulser un changement de comportement de mobilité, plusieurs facteurs doivent être pris en considération dont certains sont à ce jour sous-évalués, notamment les dimensions affectives et symboliques.

D'un point de vue des pouvoirs publics, il est intéressant de s'attarder à mieux comprendre le comportement de mobilité pour guider les interventions publiques et pour développer des outils de mesures et d'évaluation des comportements avant et après les interventions.

Les processus psychologiques de changement

L'équipe de recherche s'est également basée sur les processus psychologiques du changement afin d'expliquer les grandes étapes que traverse une personne souhaitant modifier un comportement de façon durable. Ce cadre est fort utile pour décrire le cheminement requis pour changer une habitude aussi ancrée que l'utilisation et la possession automobile. Il permet non seulement de cibler les individus selon l'étape de changement où ils se trouvent, mais il facilite également l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des interventions visant à soutenir, entre autres, la planification et l'exécution de diverses politiques.

Les quatre phases du processus de changement de comportement sont ainsi synthétisées :

La prise de conscience : S'il n'y a pas de prise de conscience d'un problème, il n'y a pas de recherche de solutions. Pour les pouvoirs publics, c'est donc ici l'occasion de sensibiliser les personnes au fait que le choix de mobilité a des impacts concrets sur leur santé individuelle, leur niveau d'endettement, l'environnement et, enfin, sur la congestion automobile et ses effets délétères. Il est aussi nécessaire de poser un regard critique sur la valeur symbolique de l'auto solo telle qu'elle est présentée par l'industrie automobile. L'exemple humoristique de l'opérateur de transport collectif du Danemark est intéressant à cet égard.²³

La prise de décision : Les personnes qui traversent cette étape ont déjà conscience du problème et les messages de sensibilisation ne les aident plus. Elles recherchent désormais des solutions de rechange afin de répondre à une partie ou à l'ensemble de leurs besoins de mobilité. Pour les pouvoirs publics, il est impératif d'investir dans des campagnes ciblées qui présentent ces solutions pour donner à chacun l'occasion d'en évaluer la pertinence pour lui-même. Le recours à des témoignages citoyens peut également s'avérer utile pour décrire les déclinaisons possibles des solutions mises de l'avant et induire progressivement une modification de la norme sociale. La période du déménagement annuel est un bon moment pour fournir aux nouveaux résidents – en processus de reconstruction des repères – des informations personnalisées et des gratuités afin de les encourager à essayer les options de mobilité durable disponibles.

La mise en œuvre : Le succès de cette phase de changement repose sur le sentiment de compétence et la capacité de planification des personnes. Des mesures peuvent ainsi être prises par les instances municipales afin de nourrir ces besoins, en offrant aux personnes des informations personnalisées pour qu'elles planifient et expérimentent concrètement les solutions qu'elles ont elles-mêmes identifiées. Les possibilités d'accompagnement sont nombreuses : développement d'applications qui facilitent la planification, groupe citoyen d'entraide, formations par des organismes de la société civile, recours aux centres de gestion des déplacements.

Le maintien dans le temps : Encourager la population montréalaise à maintenir son nouveau comportement de mobilité durable est une des conditions pour pérenniser le

²³ Midttrafik - "The Bus", <https://www.youtube.com/watch?v=75F3CSZcCFs>

changement. Pour ce faire, les instances municipales peuvent aider les gens à anticiper les obstacles et les tentations et leur proposer des moyens de se remettre d'une rechute. Un outil ludique pourrait fournir une rétroaction en temps réel aux participant.es sur les économies réalisées en temps et en argent ainsi que les impacts positifs de leurs choix sur leur santé et sur la réduction des émissions de GES. Cet outil pourrait prévenir l'abandon du comportement vertueux.

La segmentation des personnes ayant participé aux groupes de discussion

Les différentes caractéristiques sociodémographiques, les habitudes de déplacement et les caractéristiques psychologiques des individus de l'échantillon ont ensuite été croisées avec les grands déterminants de la mobilité et les étapes types du changement de comportement. Ceci a permis de faire émerger une segmentation exploratoire propre à Montréal, comprenant trois profils psychographiques différents. Ceci tend bien à démontrer qu'une combinaison unique de facteurs psychologiques influencerait le choix de mobilité des personnes. L'utilité d'une segmentation est de mieux comprendre les comportements des individus qui font partie d'un groupe, de concevoir des messages ciblés et d'adapter les formes d'accompagnement et même d'accompagner de façon personnalisée chaque individu vers la mobilité durable de façon à avoir davantage d'impact.

Les résultats de la segmentation exploratoire sont présentés en détail dans le rapport de recherche de l'équipe de Mme Gousse-Lessard. En voici une synthèse :

1. **Les auto-dépendant.es (n=8)** Autant d'hommes et de femmes se retrouvent dans ce groupe et la moitié d'entre eux ont des enfants. La voiture est le mode principal de ce groupe. Ces personnes sont les plus psychologiquement dépendantes à l'auto. Ce segment suggère 2 sous-groupes :
 1. **Groupe déni** : les individus dans ce groupe sont peut-être peu sensibilisés quant à l'impact de la voiture sur l'environnement ainsi que sur leur responsabilité personnelle ou leur obligation morale à réduire l'utilisation de la voiture.
 2. **Groupe inhibition** : ce sous-segment semble davantage conscient, les personnes en faisant partie déclarant souhaiter « faire mieux » pour l'environnement ou pour éviter la congestion, mais elles perçoivent beaucoup de difficulté à changer et se sentent impuissantes pour le faire.
2. **Les multimodaux (n = 18)** : Ce groupe est composé en majorité d'hommes (12/18). Les individus appartenant à ce groupe possèdent et utilisent l'automobile, mais ce n'est pas le mode principal de transport. Ils et elles affirment être sensibles à l'environnement et connaissent l'impact négatif de l'automobile, sauf qu'au quotidien, leurs choix de mobilité reposent davantage sur une réflexion coûts-bénéfices et sur la facilité perçue d'utiliser la voiture.
3. **Les convaincu.es, mais non affranchi.es (n = 20)** : Dans ce groupe, très peu ont des enfants (3/18) et près des deux tiers (12) ne possèdent pas d'auto. L'attachement et la dépendance psychologique à l'auto sont donc très faibles, voire absents. De plus, la voiture a pour ce groupe un impact négatif important sur l'environnement et qu'il serait grandement bénéfique d'en diminuer l'usage. Toutefois, la moitié affirme que ses choix de mobilité ne sont pas tant liés à leurs opinions sur les enjeux environnementaux, mais plutôt au plaisir et à l'efficacité associés aux moyens de transport choisis.

Ces travaux demeurent exploratoires puisque l'échantillon est trop petit pour être représentatif de l'ensemble de la population montréalaise. Les segments pourraient sans doute être subdivisés en sous-groupes avec un échantillon plus large qui permet des analyses plus fines. L'exercice inédit demeure toutefois fort intéressant pour mieux comprendre que différents profils de citoyennes et citoyens requièrent différents messages. Justement, les témoignages ci-après, fournis en ligne, d'un échantillon disparate de citoyennes et citoyens volontaires permettent d'envisager la perspective d'une analyse plus fine.

4 - SYNTHÈSE DES TÉMOIGNAGES EN LIGNE

La vie sans auto, c'est possible?

Les témoignages recueillis sur la plateforme *Réalisons Montréal* répondent à une démarche de la Commission voulant connaître l'expérience globale de mobilité de citoyen.nes, et de notre relation à la voiture et aux autres modes de transport. Cette approche réflexive, permettant d'accéder aux motifs de l'action, a fait ressortir le contraste des différentes expériences vécues dans les choix de mobilité urbaine. Le libellé de l'appel à témoignages réalisé en 2019 était : *Vivre sans voiture personnelle, c'est possible? Racontez ici comment vous faites et les raisons de votre choix.*

Une trentaine de répondant.es y ont relaté d'une part les différentes actions entreprises et ressources utilisées pour vivre sans voiture à Montréal et d'autre part, des difficultés rencontrées pour se départir de l'habitude du recours à la voiture individuelle. Alors que certaines personnes expliquent avec enthousiasme les astuces très concrètes qu'elles ont développées pour adopter des comportements de mobilité plus durable, d'autres évoquent, au contraire, leur incapacité à vivre sans voiture privée, compte tenu de leur situation particulière. D'autres préoccupations ne relèvent pas de la possession ou non d'un véhicule et s'attardent davantage sur les services de mobilité, les infrastructures existantes et les moyens matériels.

Par souci de lisibilité du rapport, il est proposé de distinguer, sans hiérarchie, 7 catégories d'usagers et d'avis qui peuvent toutefois se chevaucher. Les préoccupations ici synthétisées sont illustrées de quelques extraits.

4.1 – Vivre sans auto, une évidence

L'argument de ces personnes est que la culture de l'automobile est le problème et que même électrique la voiture perpétue l'individualisme, l'atteinte à l'environnement et nuit à la mobilité durable.

« Je n'ai plus de voiture depuis 18 mois et j'en suis très heureux. Je suis en meilleure santé physiquement, psychologiquement et financièrement. Je me déplace moins à l'extérieur de la ville et j'ai beaucoup plus de temps pour moi. Je choisis mon mode de transport selon les besoins du moment [...] Je minimise mon impact environnemental... contribue au mieux-être de la société. La voiture mur à mur en milieu urbain doit être remise en question » (Urba)

La mobilité durable est concevable seulement sans la voiture individuelle.

« [...] ma vie est tellement moins stressante sans voiture. Plus jamais je ne devrais me réveiller à 6 heures du matin pour racler le givre sur mon pare-brise et déplacer ma voiture de l'autre côté de la rue pour ne pas recevoir de contravention. Montréal possède l'un des meilleurs systèmes de transport en commun au monde, même si vous vous trouvez dans une zone mal desservie. »²⁴ [notre traduction] (Jverdun)

Ces personnes en veulent autant au lobby de l'automobile qu'aux citoyennes et citoyens égoïstes, aux modes de consommation énergivore. Les changements doivent aller vite dans ce sens et l'avenir de la ville est sans la nuisance de la voiture.

« Les voitures : polluent; sont des biens coûteux et qui se déprécient; coûtent de l'argent pour faire le plein d'essence; coûtent de l'argent pour se garer ou payer des contraventions; garées dans la rue prennent une place précieuse dans les rues publiques; créent de la rage au

²⁴ « [...] my life is so much less stressful without a car. Never again will I have to wake up at 6am to scrape freezing rain off my windshield and move my car to the other side of the street so I don't get a parking ticket. Montreal has one of the best public transit systems in the world, even if you're in an area that is more poorly served. » (Jverdun)

volant; contribuent à l'obésité; créent des embouteillages; sont bruyantes; créent des problèmes et ont des portes dangereuses pour les cyclistes; tuent les piétons; tuent les cyclistes; tuent les autres conducteurs; tuent l'avenir de mes enfants. »²⁵ [notre traduction] (Jason)

Il y a eu beaucoup d'améliorations pour vivre sans voiture à Montréal.

« J'ai accès à tous les endroits que je fréquente en BMW (Bus Metro Walk) [...] les épiceries offrent la livraison [...] Des arrêts obligatoires à tous les coins de rue dans les quartiers résidentiels c'est important pour la sécurité des résidents et de leurs enfants [...] L'accessibilité des autobus, des métro et des rampes de trottoirs [...] est encore trop limitée, mais elle s'est améliorée [...] Je souhaite de tout cœur que ça devienne la norme partout. Ça profite aux fauteuils roulants, mais aussi aux poussettes, aux femmes enceintes, ceux qui doivent marcher avec une canne ou des béquilles, les gens qui ont des bagages pesants et les personnes âgées qui peinent à monter des escaliers. » (Lawrichai)

« On n'en ressent tout simplement pas le besoin. J'ai habité à Montréal depuis le début de ma vie adulte, sans ressentir le besoin d'avoir même un permis de conduire. Avec un vélo, on se déplace facilement et aisément. À l'occasion, je prends le métro, rapide et efficace pour me rendre d'un bout de la ville à l'autre. [...] Il est aussi le moyen de transport le moins cher [...]. » (Chinook 07)

Pour certaines personnes, on peut enfin profiter pour lire un livre sur le trajet en transport collectif, regarder des paysages, ou se promener sans contrainte. Habiter en ville ou à proximité de son lieu de travail et de services dispenserait de la voiture.

« Il y a maintenant 3 ans que je n'ai plus de voitures. Il est facile de se déplacer sans voiture à Montréal. Les transports en commun, les voies cyclables, tous amènent quelque part. Je marche beaucoup et je fais mes emplettes à pied avec un chariot. » (Lyne Buddha)

On serait encore plus épanoui.e s'il n'y avait que des voies piétonnières et du transport collectif.

« J'ai voyagé 5 mois en Australie [...] Melbourne [...] des infrastructures impressionnantes de transport en commun à faible coût (3\$ le billet de train pour un voyage d'une heure). Le train se rend à 100km du centre-ville, le tramway se rend à 30km. Les transports sont gratuits en centre-ville. [...] Le fort développement des transports en commun couplé à l'éducation de la population (et éventuellement des mesures dissuasives vis-à-vis des moyens de transports individuels et polluants) peut transformer une ville et son atmosphère. » (Sachacavelier)

4.2 – Oui c'est possible

Il est possible de vivre sans voiture, certaines villes le favorisent et des personnes autour de soi ou soi-même ont tenté l'expérience, par défi ou dépit. Ici certaines personnes en ont le désir et la volonté. D'autres seraient prêts à l'abandonner, moyennant de grandes concessions et aménagements qui ne sont pas de leur ressort.

« Je demeure à St-Léonard et j'aurai 70 ans l'année prochaine. Je n'ai pas le goût de prendre l'autobus pour me rendre au métro. J'attends donc que la ligne bleue arrive tout près de chez moi. » (Janet)

Les enjeux invoqués sont principalement un comportement résolument plus écologique, la sécurité face aux risques d'accident, la réduction des coûts d'achat, la dépréciation rapide de la valeur, l'entretien, l'assurance, les coûts de l'essence, le stationnement, les réparations diverses, les contraintes hivernales, le changement des pneus, les contraventions, les frais administratifs, etc.

« [...] nous avons une maison de campagne [...] donc une voiture pour s'y rendre [...] nous choisissons de nous déplacer à pied, à vélo ou en transport en commun, la plupart du temps

²⁵ « Cars pollute; cars are expensive and depreciating assets; cars cost money to gas up; cars cost money to park or pay parking tickets; cars parked on the street take up valuable space on public streets; cars create road rage; cars contribute to obesity; cars create traffic congestion; cars are loud; cars create dangerous dooring issues for cyclists; cars kill pedestrians; cars kill cyclists; cars kill other drivers; cars kill my children's future » (Jason)

[...] Vendre notre maison de campagne fait partie des décisions que nous sommes en train de prendre pour réduire notre empreinte écologique. » (Amoureux de Montréal)

Les personnes développent différentes astuces et réseau d'entraide pour réduire considérablement la possibilité de la possession d'un véhicule et autrement, si elles en font usage, en recourant au vélopartage, à l'autopartage,

« J'ai 68 ans et je suis retraité depuis 6 mois. Mon épouse travaille toujours et a besoin de l'auto. Pour me déplacer j'utilise les transports en commun, le BIXI et je me suis inscrit à Car2GO [...] ne serait-il pas intéressant offrir la gratuité du service pour les citoyens de 65 ans et plus, du moins hors des heures de pointe? » (Nyvon)

au covoiturage et à la location,

« [...] Si nous avons besoin de sortir de la ville (balade en nature ou voyage dans un lieu sans train/transport en commun par exemple), nous louons une voiture. C'est donc très simple, peu contraignant [...], et ça nous coûte tellement moins cher ! Vivre sans voiture est bien meilleur pour le moral, pour le portefeuille, pour la santé. » (Graeme5)

à un service payant de transport d'un particulier et taxi, l'autobus, le train, la marche, la bicyclette,

« Vélo boulot vélo [...] Travailler au centre-ville comporte son lot d'avantages, mais parfois la voie est pavée d'embuches! [...] à travers les bouchons et les camions de constructions. » (SophiaM)

voire la trottinette, la planche à roulettes, le patin à roues alignées, etc. Pour ces personnes, les avantages de vivre sans auto seraient aussi le sentiment de faire partie de la solution, une meilleure santé et des économies.

Cependant, bien que certains aient trouvé plus facile l'abandon de la voiture, il ne signifie pas un renoncement complet advenant un changement par exemple dans la composition du ménage :

« [...] il était plus facile de se débarrasser de la voiture (pas d'entretien, nous n'avons pas de parking privé de toute façon, et le stationnement dans la rue était un problème [...] surtout en hiver ! [...] le fait de compter sur Car2go, Communauto ou la location quand on en a besoin était un facteur important. Maintenant que nous avons un bébé, je compte plus sur le transport en commun et moins sur le vélo qu'avant (pour l'instant). La possession d'une voiture est envisageable dans notre avenir si elle devient l'option la plus facile. Mais je préférerais que les services et l'offre pour les familles s'améliorent afin que nous ne soyons pas tentés. »²⁶ [notre traduction] (Marian)

Une certaine cohérence avec une conception de la liberté et la consommation frugale et responsable, et une ville à l'échelle humaine.

« J'ai décidé de ne plus avoir de voiture à l'automne 2017 [...] L'arrivée de l'hiver sur Le Plateau m'a toutefois convaincue ... J'effectue beaucoup de déplacements en transport en commun et en vélo durant l'été. [...] Au bout d'une année [...] j'avais réalisé de réelles économies. » (Ndion)

Pour les plus actifs l'endurance, une meilleure santé et la réduction de l'anxiété sont accrues à condition de ne pas respirer la fumée des pots d'échappement,

« Je trouve tellement de bénéfices à me déplacer en ville à pied ou à vélo (la rapidité, la régularité, la simplicité, la sollicitation de mes sens avec l'extérieur, les gens, l'architecture, la lumière, le paysage urbain et la nature en ville) que les quelques contraintes qui vont avec je les accepte, je les gère, je cherche toutes les astuces pour les atténuer. » (Polebeau)

²⁶ « [...] it was easier to get rid of the car (no maintenance, we have no private parking anyways, and street parking was hassle [...] especially in the winter!) [...] to rely on car2go, communauto or renting when we need was a big factor. Now that we have a baby, I rely more on transit and bike less than I used to (for now). Car ownership may yet be in our future if it becomes the easiest option. But I would prefer that the services and offer for families improve so we're not tempted. » Marian

4.3 – Oui c’est possible à condition que...

Certains témoignages envisagent assez bien de se passer de la voiture avec une série de conditions qui ne relèvent pas seulement de leur volonté propre ou de leurs moyens matériels, mais d’un assortiment de raisons structurelles.

« Je trouve que c'est possible de vivre sans voiture à condition d'être près d'un métro [...] et d'avoir toute sa mobilité. Je connais beaucoup de personnes amputées qui n'utilisent pas le transport en commun, car l'adaptation y est très rare et restreinte. [...] on a accès à 5% du transport en commun [...] Ces personnes-là aussi veulent travailler, faire partie de la société [...] plus d'accessibilité [...] il faudrait offrir ce service à la population en le considérant comme un droit et non un privilège. » (Cherryline)

Le recours aux achats locaux et la présence d’une diversité de commerces de proximité sont des conditions inhérentes à ce mode de vie, *« nous consommons davantage dans les commerces locaux. »* (Isalameilleure), *« [p]our les commissions, je fais des déplacements locaux le plus possible »* (Bubu).

Parmi les autres raisons, la faiblesse de la fourniture d’alternatives fiables à l’énergie renouvelable et à des coûts accessibles, la mauvaise condition des infrastructures de pistes cyclables et du réseau piétonnier, le manque de fiabilité et de fréquence du réseau de transport collectif et l’inexistence des moyens de transport collectifs vers les lieux de villégiatures et la campagne. Habiter en ville ou en tous cas à proximité de son lieu de travail est compatible avec le fait de pouvoir se passer de voiture pour l’essentiel du temps.

« [...] je n'avais jamais le besoin d'un char. Bon, j'habite au centre-ville, alors le transport en commun est vraiment très accessible [...] le transport en commun est plus vite, plus écologique, et moins cher pour construire et maintenir. On doit changer de cap! » (AD2)

Même si on réduit l’étalement routier et change la physionomie des villes et l’apaisement de la circulation, certaines personnes préfèrent marcher et ne se fient pas aux transports collectifs :

« Je vais au métro à pied [...] je trouve plus plaisant de marcher et me réchauffer en hiver, ou profiter de la température le reste de l'année [...] la sécurité aux intersections est une des choses qui me déplaît le plus de devoir partager la route avec les voitures [...] l'autobus est rarement fiable, et il m'arrive d'attendre 30-45 minutes parce que l'autobus prévu n'a simplement pas passé, a été annulé, ou est passé plus de 6 minutes d'avance à l'arrêt [...] Parfois, je fais livrer mon épicerie, ou je fais appel à Uber lorsque j'ai acheté plus que prévu. » (Bubu)

4.4 – Il faut de tout pour faire une mobilité durable

Pour ces répondant.es, tous les modes de transport répondent à des besoins spécifiques et ponctuels, il suffit de miser sur leur complémentarité. Ils tolèrent la voiture avec ses contraintes et ne souhaitent pas l’abolir. La considérant comme un mal nécessaire pour certains, voire un outil de liberté pour d’autres et qui sied à notre mode de vie,

« L'auto sert plus les week-ends en ce qui nous concerne [...] La semaine, Moto, Métro, Marche suffisent. [...] Ça serait bien de permettre les voies réservées au Bus, Taxis, etc. aux motos, et de favoriser leur utilisation par d'autres initiatives, car elles permettent d'enlever des autos du centre-ville. » (Phil222)

Il faut encadrer l’usage de la voiture avec les autres moyens de transport existants. La difficulté est de trouver le juste équilibre.

« Nous avons une voiture, car mon conjoint en a besoin pour son travail, mais, sinon, nous faisons tout à pied/vélo/métro. Comme il n'y a pas d'abri (pluie / neige / froidure...) quand on attend le bus, on se reporte au maximum sur le métro d'où certainement l'engorgement. Avant de faire la guerre aux voitures, augmenter l'offre!... Ce n'est pas une question de gratuité,

mais une question de fiabilité, d'horaires et d'accessibilité. Montréal est une très grande ville de plus de 350 km² avec seulement 4 lignes et 68 stations de métro en 2019 ! Je stresse à chaque fois, car je ne suis jamais sûre d'avoir un bus/métro/transfert [...]. » (La Dodue)

Il y a des gens qui n'aiment se mêler aux foules, qui veulent aller à leur propre rythme.

« Pour le travail, je suis chanceuse de travailler près, car j'ai de l'anxiété et mal des foules quand il est question d'être dans le métro pendant le trafic ou quand des interruptions de services causent des foules. J'évite ces situations. » (Bubu)

Pour certaines personnes, le vélo c'est bien, mais par intempérie, le danger de la route et l'état de la chaussée, les grandes distances à parcourir sont des handicaps, et la réponse à ces derniers n'est pas que le mauvais équipement :

« [...] j'utilise mon vélo de mai à novembre, par la suite j'utilise les transports en commun pour aller au travail. Autobus les autres mois de l'année en hiver. J'utilise une auto le moins possible. J'aimerais que l'état des rues et de l'asphalte soit grandement amélioré [...] Ras-le-bol du champ de mines [...] je n'ai pas la chance d'avoir une auto, j'aimerais que les automobilistes me respectent plus et qu'ils soient vigilants pour me garder en vie ! [...] Il faut mettre en place des règles précises et strictes pour qu'il y ait une meilleure entente entre les 2 et que la sécurité soit le principal aspect à prendre en compte. » (F Pot)

Certaines personnes bien loties géographiquement arrivent à fonctionner à pied sans pour autant abandonner l'idée d'une voiture.

« Depuis peu, je me suis mis à courir pour parcourir les 5 km qui séparent mon lieu de domicile à mon lieu de travail. [...] je tente de choisir mes activités à portée de marche ou de vélo, et m'adapte en choisissant l'option de transport la plus pertinente pour chaque déplacement [...] C'est surtout pour sortir de Montréal que j'ai besoin d'une automobile, une voiture partagée avec des amis la plupart du temps, ou à défaut une Communauto. J'aimerais pouvoir, depuis le centre, partir facilement et à peu de frais en train ou en autocars à destination des beaux parcs limitrophes. » (Polebeau)

Pour d'autres, l'idée d'intermodalité suppose que la *voiture* soit la solution à l'automobile. En effet, un usage plus vert, plus intelligent et plus collectif par notamment, l'autopartage et le covoiturage la rendrait plus utile. Il suffirait de s'assurer que ce soit l'auto qui puisse graduellement s'adapter à la ville et non le contraire :

« Nous avons vécu ici 8 ans sans voiture quand les enfants étaient petits, en utilisant Communauto, Car2Go, le bus et le métro ainsi que nos vélos et nos jambes pour marcher. Nous avons acheté une voiture il y a deux ans, principalement pour sortir de la ville! Avec Communauto, nous avons eu du mal à apporter nos vélos ou nos skis pour toute une famille, sans parler de notre chien [...] à quoi pourrait ressembler la vie s'il était encore possible de prendre le train jusqu'à Tremblant. »²⁷ [notre traduction] (Louise K.)

4.5 – Quasiment impossible

Synonyme d'autonomie et de fonctionnalité compatible avec le train de vie moderne, il serait impossible de se passer de voiture qu'elle soit à combustion ou électrique.

« J'ai une voiture électrique pour mes déplacements hors Montréal [...] le nombre de trains en banlieue ouest demeure limité surtout les WE. J'utilise les stationnements incitatifs pour me rendre au train et métro le plus près. Les éliminer risque de compliquer mes déplacements. J'attends avec impatience le REM. » (ADumas)

Elle est pour certains un élément facultatif, « [...] depuis octobre 2018 je vais au travail (je suis pilote de ligne) systématiquement en vélo électrique hiver comme été. [...] Je n'ai pas mis une goutte d'essence depuis et ma voiture (Audi A8) est remise [...] » (Sacha)

²⁷ "We lived here 8 years without a car when the kids were small, using Communauto, Car2Go, bus and metro as well as our bikes and legs for walking. We bought a car two years ago, mainly to get out of the city! With Communauto, we found it difficult to bring our bikes or skis for an entire family, let alone our dog [...] how life might look if it was still possible to take a train all the way up to Tremblant" (Louise K.)

Pour d'autres, un outil essentiel, indispensable, mais dont on peut réduire l'usage par un comportement responsable et si et seulement s'il existe des options qui la rendraient momentanément facultative :

« J'habite en banlieue ouest et j'utilise un véhicule, faute d'options pour personnes à mobilité réduite [...], car le train de banlieue n'est toujours pas accessible et le transport adapté ne se rend pas ici. » (Sombroderode).

« Si on est dans un quartier central ou proche, il est bel et bien possible de se passer d'auto la plupart du temps. Toutefois, le réseau doit garder des zones de fluidité [...] beaucoup ont besoin d'auto et ce n'est pas en les empêchant de passer qu'ils 'switcheront' sur de la mobilité active (trop loin) ou en commun (trop mal desservi). Il faut absolument faire en fonction de la réalité de chacun [...] Non Montréal n'appartient pas seulement au Montréalais, ceux qui y travaillent y passent énormément de temps et doivent être pris en compte avec leur réalité. » (Ashboard)

Pour se passer d'une auto, il faudrait que l'offre de services soit abondante,

« [...] toujours 3 trajets. Le pire, c'est le trajet en bus [...] Je suis quelqu'un qui n'aime pas conduire, mais j'ai commencé mes leçons de conduite à cause de cette situation et quand j'aurai mon permis et que je me sentirai assez à l'aise, je préférerai venir ici en voiture [...]. Et je suis aussi très surpris qu'il n'y ait pas de services de covoiturage, peut-être pourriez-vous créer une plateforme pour les gens comme moi, parce que ça me tue tous les jours de voir des voitures dans la circulation avec seulement un conducteur dedans. »²⁸ [notre traduction] (Anush_Montreal)

et/ou que les conditions matérielles puissent la rendre complètement facultative.

« [...] je travaille loin (mais on est 5 dans le char à chaque jour...). Pour les transports, c'est une démarche durable de ma part. Cependant à 3 payants dans la famille, on descend downtown pour 2x10.50\$ pour 2-3h en moyenne de magasinage. Économiquement, je suis mieux de prendre mon char. [...] Que faire? Augmenter le prix du stationnement me vient à l'esprit...approche "durable"?... [...] Que faire pour attirer les occasionnels qui ne prendront pas la carte OPUS mensuelle? » (Lolok31)

Il sera difficile de se passer d'auto, impossible sans des changements de l'industrie automobile et sans des investissements colossaux des divers paliers de gouvernements. De plus, si elle est électrique, là il n'y a plus de problème pour certains, elle ne pollue pas et ne fait pas de bruit et elle se réalimente.

« J'aimerais me déplacer plus souvent en voiture électrique. Je pourrais envisager posséder une voiture électrique en partage avec mon co-propriétaire de maison. » (Ndion)

4.6 – Impossible de s'en passer

On est devenu dépendant, c'est un outil essentiel, on ne peut pas s'en passer. La ville nord-américaine est bâtie pour la voiture. La maison unifamiliale et son garage, l'étalement urbain et l'allongement des distances impliquent l'usage du véhicule individuel dont certains ont conscience qu'il fait partie du problème de congestion routière.

« [...] ayant habité le quartier NDG durant plus de 20 ans, j'ai quitté Montréal en 2016 pour les basses Laurentides (Morin-Heights). La congestion était devenue infernale et ça me prenait plus de 40 minutes pour me rendre au travail, à 11 km de mon lieu de résidence. Malheureusement, les transports en commun n'étaient pas une alternative pour moi. Mon travail m'incitait souvent à me déplacer durant la journée [...]. » (Syber1)

²⁸ «[...] still 3 commutes. The worst part is the bus... I am someone who doesn't like to drive, but I started my driving lessons because of this situation and whenever I have my license and feel comfortable enough. I will prefer to come here by car... And also I am very surprised that there are no carpool services, maybe you could create some platform for people like me, because it kills me everyday to see cars in the traffic with only a driver in it. » (Anush_Montreal)

4.7 – Inconcevable de s'en priver

Il n'est pas envisageable et souhaitable de s'en passer pour certaines personnes. Elle est essentielle.

« Je prendrai ma retraite dans 3 mois et pour l'occasion je me suis acheté une petite auto en août dernier, quel bonheur! Je n'avais pas d'auto depuis 1992 [...] Après 27 ans de transport en commun, 'pu capable' des autobus et wagons de métro bondés, des autobus qui ne se présentent pas à l'heure, si je dois faire des achats je vais dans les centres commerciaux en banlieue [...] où je n'ai pas de difficultés à garer ma petite voiture [...]. Quand j'habitais Montréal-Nord, on nous promettait le métro pour 1985!!! Avec la ligne rose, si elle se fait on pourra dire dans quoi 40 ans? Finalement pour répondre à votre question, vivre sans voiture? Pour moi c'est fini. » (Danerik)

5 - LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations ont été formulées sur la base d'études requises par la Commission, d'avis émis lors des groupes de discussions et de témoignages recueillis.

Dans la conjoncture de la crise sanitaire mondiale due au coronavirus (COVID-19), la Commission réitère la pertinence de ses travaux. Elle tient également à appuyer les mesures mises en place par la Ville de Montréal, notamment les aménagements urbains pour adapter l'espace public aux consignes de distanciation physique recommandées par les autorités de santé publique, qui corroborent les grandes orientations des travaux de la Commission en matière de transport actif. La Commission est consciente qu'elle présente ses recommandations dans une conjoncture particulière qui a provoqué une crise de confiance envers les transports collectifs et partagés. Toutefois, elle tient à rappeler que le transport collectif des citoyennes et citoyens est un service public essentiel et qu'il le demeurera dans l'avenir. Bien qu'elle admette une désaffection des usagers – une tendance également observée dans les plus grandes métropoles mondiales – tout est mis en œuvre pour assurer la sécurité des déplacements et redonner confiance au transport public. La Commission rappelle que ses recommandations s'inscrivent dans la durée, dans une perspective de lutte aux changements climatiques, de préservation de la nature et de sa biodiversité.

Il s'agit maintenant de saisir l'occasion de repenser notre mode de vie et nos comportements de mobilité, particulièrement en milieu urbain. Cette crise met en exergue la nécessité d'accélérer les changements de nos habitudes de déplacement. Cette visée sur le long terme se doit d'être maintenue, car en amont de la crise sanitaire mondiale se situe la problématique de la crise écologique²⁹. Pour mieux sensibiliser la population montréalaise, la Commission a retenu qu'il importait d'axer sur la communication les enjeux de la mobilité durable.

Au terme de ses travaux, la Commission soumet les recommandations suivantes :

CONSIDÉRANT la riche contribution des personnes ayant participé au questionnaire web, aux ateliers de type groupes de discussion et celles qui ont laissé un témoignage sur le site Réalisons Montréal;

CONSIDÉRANT les travaux inédits et rigoureux des experts en psychologie et en mobilité durable qui ont accompagné la Commission pour mieux comprendre les facteurs qui influencent le choix de mobilité, sur l'île de Montréal;

CONSIDÉRANT que les travaux de la Commission ont permis d'amorcer un exercice de segmentation de la population montréalaise en fonction des habitudes de mobilité urbaine;

CONSIDÉRANT que ces travaux ont notamment confirmé l'importance de prendre en compte les déterminants qui expliquent les comportements humains et les processus qui interviennent dans les changements de comportement;

CONSIDÉRANT que les déterminants du choix de mobilité sont déjà connus, pour avoir été documentés par la recherche internationale;

CONSIDÉRANT que l'adoption d'un comportement écoresponsable passe par une série d'étapes qui ont également été documentées et ont fait l'objet de recherche scientifique;

CONSIDÉRANT que la crise sanitaire démontre la pertinence de généraliser d'autres modes d'organisation du travail, à l'instar du télétravail qui contribue de fait à la réduction des déplacements automobiles;

²⁹ Voir, entre autres, les travaux de Richard Ostfeld (Cary Institute of Ecosystem Studies), Kate Jones (University College London), Serge Morand (CNRS-CIRAD), Rob Wallace (University of Minnesota) et Frédéric Keck (CNRS-EHESS).

CONSIDÉRANT que l'industrie automobile exerce une influence importante sur les déterminants de la mobilité, par le biais d'importantes campagnes de publicité;

CONSIDÉRANT que les instances publiques peuvent et doivent agir concrètement pour aider les Montréalaises et Montréalais à adopter des comportements de mobilité durable, surtout à partir du moment où l'offre de telles options de mobilité se déploie sur le territoire;

La Commission recommande à l'Administration, pour permettre à la population montréalaise de réellement contribuer à la mise en œuvre du plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal, de :

R1. Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication adapté et audacieux, soumis à une évaluation rigoureuse et continue, pour renforcer chez les Montréalaises et les Montréalais le sentiment de faire partie de la solution et susciter le désir de changer de comportement de mobilité.

Pour ce faire :

1.1. Recadrer la façon de communiquer les enjeux, les perceptions et les options de mobilité durable;

1.2. Concevoir des messages ciblés selon les divers profils validés d'habitudes de mobilité de la population montréalaise;

1.3. Adopter une stratégie cohérente pour restreindre la publicité automobile tant dans les immeubles que sur le mobilier urbain dont la Ville de Montréal ou une de ses sociétés sont propriétaires;

R2. Accompagner de façon proactive la population montréalaise et les employeurs dans le processus de changement vers une mobilité durable en anticipant les besoins de soutien et en développant les outils adaptés et en encourageant le télétravail.

R3. Effectuer des représentations auprès du Gouvernement du Québec, l'invitant à encadrer la publicité automobile, de sorte qu'elle reflète la réalité de la congestion routière et de la pollution, à l'instar de certains pays d'Europe, dont l'*Advertising Standard Authority* en Grande-Bretagne.

Les recommandations, sur proposition de M. Hadrien Parizeau, appuyée par M. Peter McQueen, ont été adoptées à l'unanimité lors de la séance de travail du 27 novembre 2020.

CONCLUSION

La Commission sur le transport et les travaux publics exprime sa reconnaissance aux Montréalaises et Montréalais qui l'ont soutenue dans la réalisation de son mandat de consultation en répondant au questionnaire en ligne, en participant aux ateliers citoyens ainsi qu'en partageant leurs témoignages. La Commission se réjouit de l'intérêt de la population montréalaise pour la mobilité durable désormais incontournable dans un contexte d'urgence environnementale. Elle se voit confortée dans l'initiative d'alimenter les politiques municipales en relayant les préoccupations et solutions citoyennes exprimées. Elle salue la contribution des équipes de recherche qui ont éclairé les travaux de la Commission. La Commission remercie également le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) et toutes personnes impliquées de la Ville de Montréal qui l'ont assistée dans ses travaux. La Commission est reconnaissante envers la secrétaire recherchiste, Mme Élisabeth Rivest, qui a entamé et mené à bien ce mandat avant d'être appelée à d'autres fonctions au début de cette année.

Les travaux réalisés à l'intention de la Commission mettent en relief le fait que les instances municipales et paramunicipales montréalaises ne peuvent pas se limiter à produire une planification urbaine et de transport de qualité, en vertu des meilleures pratiques. La transition vers une mobilité durable exige de tenir compte d'une palette de déterminants.

Les pouvoirs publics municipaux doivent désormais assumer un rôle proactif et concerté pour accompagner concrètement les Montréalaises et Montréalais vers la mobilité durable. La transition vers la mobilité active englobe un ensemble d'enjeux dont celui, capital, de la communication. Pour ce faire plusieurs déterminants sont à considérer. Par exemple, la dimension psychosociale, notamment le caractère psycho affectif de l'attachement à la voiture, la culture de l'automobile, le mode de vie de ceux qui en disposent ou ceux qui y aspirent. De même pour celles et ceux qui ne veulent pas faire usage de la voiture soit parce qu'ils n'en voient pas la nécessité ou cherchent à tout prix à réduire sa nuisance. Pour toute ces catégories, la communication des initiatives vers la mobilité durable doit être faite de façon ciblée et sensible. Le changement de perception, d'habitude, de comportement et l'accompagnement des mesures vers la transition durable démontrent la nécessité de mieux adapter le message de communication.

La crise sanitaire a eu un impact sur l'usage de la voiture, des transports collectifs et actifs et des voies piétonnières. Pendant le confinement, elle a favorisé une certaine sérénité écologique en diminuant grandement la circulation automobile. Cette crise est l'occasion de réfléchir et d'agir en profondeur pour favoriser la transition vers la mobilité durable et une conception écoresponsable du vivre ensemble.

À l'instar de l'avis de l'ancienne commissaire aux transports de la ville de New York, des changements structurels doivent survenir : « Aujourd'hui, des centaines de villes dans le monde créent des espaces sans voiture. Ce n'est même pas une position politique, c'est tout simplement parce que des rues mieux aménagées sont bonnes pour les affaires! Le statu quo n'est plus possible! Les villes qui profitent de cette crise pour repenser leurs espaces publics seront non seulement celles qui vont s'en remettre, mais ce seront celles qui vont prospérer après la crise. »³⁰

Des initiatives temporaires ont d'ailleurs été mises en place sur l'île de Montréal et il faudrait voir comment certaines pourraient être pérennisées.³¹ Il y a d'ailleurs lieu d'harmoniser les politiques municipales avec les politiques gouvernementales en matière de mobilité durable en vigueur ou en réaménagement.³²

³⁰ « L'après-COVID-19 : « Une occasion sans précédent de réinventer nos villes »

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1702735/apres-covid-19-coronavirus-villes-avenir-demain-reinventer-repenser-villes>

³¹http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798.42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=32659&ret=http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/rt_vdm_fr/rep_annonces_ville/rep_communiques/communiques

³² La Politique de mobilité durable – 2030, « Transporter le Québec vers la modernité » du Gouvernement du Québec de 2018

ANNEXE 1

Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable

Morency, C., Verreault, H., Bourbonnais, P.-L., Laviolette, J. et Chabin, V. (2019). Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable. Étude réalisée pour le compte de la Ville de Montréal par la Chaire Mobilité Polytechnique Montréal. Décembre 2019. Ville de Montréal : Montréal.

<https://www.realisonsmtl.ca/mobilite>

ANNEXE 2

Perceptions et enjeux de mobilité durable. Rapport de recherche sur les déterminants psychosociaux de l'attachement des Montréalaises et Montréalais à la voiture

Gousse-Lessard, A.-S. et J. Laviolette. (2020). Perceptions et enjeux de mobilité durable. Rapport de recherche sur les déterminants psychosociaux de l'attachement des Montréalaises et Montréalais à la voiture. Janvier 2020. Ville de Montréal : Montréal

<https://www.realisonsmtl.ca/mobilite>

