



SYNTHÈSE

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

La présente synthèse de l'Avis sur la mobilité des jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans a été élaborée au cours de l'année 2018, soit la quinzième année d'existence du Conseil jeunesse de Montréal, et a été adoptée par ses membres le 29 novembre 2018.

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

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

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

DÉPÔT LÉGAL

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

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

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

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

Imprimé sur du papier recyclé  

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

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

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

MEMBRES

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

COORDINATION

Geneviève Coulombe
Henri Scaboro (par intérim)

RÉCHERCHE ET RÉDACTION

Clara Mosbah

RÉVISION DU TEXTE

Amina Muninovic
Phillip Rousseau

RÉVISION LINGUISTIQUE

Amina Muninovic

CONCEPTION ET RÉALISATION GRAPHIQUE

Tohu Bohu créations

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	5
1. Méthodologie.....	6
2. Portrait de la mobilité des jeunes Montréalais.es.....	7
2.1. Les habitudes de transport.....	7
2.2. Les freins à la mobilité des jeunes.....	8
2.3. Les besoins exprimés.....	8
3. Des réalités territoriales contrastées.....	9
3.1. Différences entre les 3 secteurs à l'étude (Pierrefonds, Ahuntsic, Plateau Mont-Royal).....	9
Conclusion.....	9
Sommaire des recommandations.....	10
Bibliographie.....	11



INTRODUCTION

La jeunesse est définie comme étant « le passage de l'enfance à l'âge adulte et à l'autonomie personnelle, sociale et citoyenne »¹. Le début de cette tranche d'âge se situe à 17 ans lorsque la plupart des jeunes finissent l'école secondaire et font des choix académiques, professionnels et personnels qui favorisent leur autonomie. C'est donc une période d'introduction à de nouveaux rôles sociaux². Cette période s'achève au début de la trentaine, car il s'agit souvent de la fin d'un parcours scolaire, d'un premier emploi, du départ du domicile familial ou encore de la constitution de sa propre famille.

Les 17-30 ans forment évidemment un groupe tout à fait hétérogène. On y trouve des urbains et des périurbains, des travailleurs à temps plein ou à temps partiel, à faible revenu ou plus aisés, des étudiants, des personnes avec des familles, vivant seules, en colocation ou au domicile familial, etc. L'ensemble de ces différences converge néanmoins vers un même point, la « jeunesse », une période caractérisée par une transition et une adaptation à des situations nouvelles.

La mobilité joue un rôle important dans cette adaptation puisqu'elle est un vecteur d'émancipation, mais aussi d'intégration économique et sociale³. L'accès à la mobilité, c'est-à-dire la capacité et le potentiel à se déplacer⁴, est pourtant très inégalement distribué entre les groupes sociaux et entre les territoires, en raison notamment du lieu de résidence ou des secteurs d'emploi et d'études. Vu les nombreuses transitions auxquelles elle fait face, la jeunesse est particulièrement affectée par l'inégalité d'accès à la mobilité, que celle-ci soit d'ordre spatial, temporel, économique, psychologique, physique, etc.

On remarque une hausse des pratiques intermodales plus fréquentes pour les 17 à 30 ans⁵. Cette hausse pourrait s'expliquer par une utilisation plus fréquente des transports collectifs. Elle suggère aussi que les jeunes semblent particulièrement sensibles aux enjeux de la mobilité durable par souci environnemental. Or, chez les jeunes, l'intermodalité est souvent associée à la question de la pénibilité des correspondances. On peut donc se demander s'il s'agit d'une option souhaitée ou imposée. S'il s'agit d'une contrainte, les jeunes seront-ils/elles amenés/es à changer leur comportement une fois qu'ils/elles pourront avoir le choix d'une autre mobilité moins durable, mais plus pratique? Comment pérenniser des habitudes de transport durables? Comment améliorer la pratique de l'intermodalité? Comment rendre ces pratiques plus attractives? De plus, les jeunes sont non seulement de grand.es usager.ères des transports collectifs, mais aussi des services de mobilité partagée, tels que l'autopartage, le vélopartage ou encore le covoiturage. Ces nouvelles formes de mobilité partagée peuvent être de véritables « accélérateurs d'égalité territoriale et sociale »⁶ permettant de combler certains chaînons manquants. On le voit, l'étude des habitudes de mobilité des jeunes pourrait être l'une des clés du tournant vers la mobilité durable à Montréal, puisque la pérennisation de celle-ci dépend largement des choix présents et futurs des jeunes en matière de transports.

À Montréal, la question de la mobilité durable est cette année omniprésente dans le débat public. Habituellement liée à l'aménagement du territoire, les enjeux de l'offre et de l'accessibilité sont ainsi articulés aux objectifs de réduction de l'étalement urbain, de la congestion et de la pollution⁷. Ainsi, la promotion de la mobilité durable est une stratégie intégrée axée sur les alternatives à la possession et à l'utilisation de l'auto solo.

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

1 Gouvernement du Québec, 2016, p.2.

2 Galland, 1993.

3 Hammouda, 2017.

4 Gouvernement du Québec, 2018a.

5 Ortar N. et al., 2016.

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

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

1. MÉTHODOLOGIE

Notre méthodologie se décline ainsi en trois grandes étapes :

- Une recherche documentaire a d'abord été consacrée aux écrits scientifiques, à la littérature grise et à des articles de presse afin de mieux cibler les enjeux de la mobilité durable à Montréal. Cette première étape a aussi permis d'identifier certaines caractéristiques propres à la jeunesse et d'explorer d'autres avenues innovantes, tant à Montréal qu'à l'étranger.
- Une table ronde a par la suite permis de confirmer l'importance de certains enjeux et d'en cibler d'autres tout en envisageant des pistes de solutions concrètes pour répondre aux problématiques liées à la jeunesse. Celle-ci était composée de praticiens (ARTM, STM, Ville de Montréal, Transit), d'universitaires spécialisés en matière de mobilité et d'aménagement du territoire (UdeM, Concordia) et de membres du Conseil jeunesse de Montréal et du Conseil jeunesse d'arrondissement de Verdun.
- La collecte et l'analyse de données qualitatives et quantitatives s'est donc imposée comme étape essentielle vu le manque de données sur la mobilité des jeunes Montréalais.es. Cette collecte a été effectuée par le biais d'un sondage réalisé auprès des jeunes âgés entre 17 et 30 ans afin de recueillir des données quantitatives et qualitatives sur les freins, les besoins et les tendances liés à la mobilité. Le sondage a été mis en ligne du 20 mars au 16 avril 2018, via la plateforme Survey Monkey (Annexe 1), permettant une collecte de 587 réponses avec un taux d'achèvement de 75% (en effet, certaines personnes n'ont pas répondu à l'ensemble des questions). Il s'agit ici d'un échantillon non-aléatoire puisque les répondant.es se sont porté.es volontaires à la suite de la diffusion du sondage sur les réseaux sociaux du CjM, de la Ville de Montréal et de leurs partenaires. Ce type de diffusion a permis au CjM de rejoindre des jeunes aux profils différents et les données quantitatives recueillies sur les habitudes de transport convergent avec les données provenant de l'enquête Origine-Destination (2013), renforçant ainsi leur validité.

D'autres données quantitatives proviennent de l'enquête Origine-Destination (OD, 2013)⁸, la seule étude consacrée aux déplacements dans la grande région de Montréal. OD est une enquête-ménage téléphonique réalisée tous les 5 ans par le ministère des Transports du Québec et ses partenaires. Il s'agit d'une enquête descriptive qui regroupe des données sur les ménages, les individus et les déplacements lors d'une journée ouvrable et des informations sur le motif, l'origine, l'heure de départ et les modes de transport utilisés par ces personnes. En 2013, 78 700 ménages ont participé au sondage, permettant d'enregistrer près de 410 700 déplacements réalisés par 188 700 personnes⁹. Le territoire de l'enquête OD est plus large que celui de Montréal, à titre de région métropolitaine de recensement. Bien que l'enquête permette d'identifier qui vit dans la Ville de Montréal, il est néanmoins impossible de déterminer si les non-résidents y travaillent ou étudient. De plus, l'enquête OD ne tient pas compte de tous les modes de transport utilisés par les participant.es, notamment les services d'autopartage et de vélopartage. Par conséquent, les trois fournisseurs de ces services à Montréal (Communauto, Car2go et BIXI) ont été approchés afin de compléter les données de l'enquête OD. Seul Communauto (service d'autopartage) a répondu à notre demande en nous fournissant des données sur l'utilisation de leurs services par les jeunes de 17 à 30 ans.

Le Conseil jeunesse de Montréal est parti de l'hypothèse suivante : la mobilité des jeunes Montréalais.es âgés entre 17 et 30 ans est caractérisée par l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de différents modes de transports au sein d'un même déplacement. Dans le but de favoriser des alternatives à l'auto solo, il importe donc de tenir compte de l'ensemble des options de transports durables afin de mettre de l'avant et proposer à la Ville de Montréal des solutions adaptées aux besoins particuliers des jeunes Montréalais.es. La hausse de l'usage des modes de transport durables et la réduction de l'auto solo vont de pair. Or, comme nous le verrons, sans mesures coercitives liées à l'utilisation de l'automobile, les transports durables ne seront pas suffisamment attractifs¹⁰.

Limites

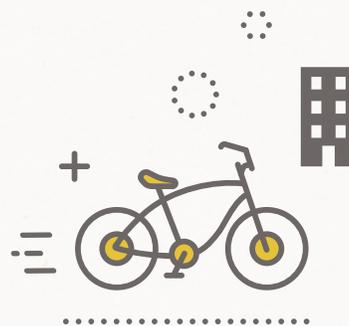
Il importe de le souligner, l'avis qui suit comporte certaines limites notables. Il ne traite pas, par exemple, des problématiques rencontrées par les jeunes à mobilité réduite. En effet, les déplacements des personnes avec des limitations fonctionnelles sont liées à des enjeux spécifiques qui débordent le cadre de cet avis. Dans son *Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles en transport en commun* (2010), le RUTA identifie par ailleurs 7 grands types de déficiences ou de troubles particuliers qui supposent des besoins spécifiques et variés en matière de transport collectif : la déficience auditive, la déficience intellectuelle, les troubles envahissants du développement, la déficience du langage ou de la parole, la déficience motrice, la déficience visuelle et les individus issus des communautés ethnoculturelles ayant des limitations fonctionnelles¹¹. À cet effet, la question des jeunes à mobilité réduite mériterait une étude plus approfondie dotée d'une collecte de données adaptée aux différentes réalités de ces jeunes. Rappelons d'ailleurs qu'une telle étude n'existe malheureusement pas.

⁸ AMT, 2013a.

⁹ AMT, 2013b, p. 17.

¹⁰ Transport 2000, 2017.

¹¹ RUTA Montréal, 2010.



2. PORTRAIT DE LA MOBILITÉ DES JEUNES MONTRÉLAIS.ES

2.1. LES HABITUDES DE TRANSPORT

Détention du permis de conduire et accès à une voiture

Selon l'enquête Origine-Destination (OD) de 2013, les 17 à 30 ans se distinguent par une forte proportion de personnes ne détenant pas de permis de conduire. Cette proportion s'élève à 23% pour la tranche d'âge des 17 à 30 ans, alors qu'elle n'est que de 7% pour les 31 à 50 ans et de 9% pour les 51 à 65 ans. Lorsque questionnées via notre sondage en ligne sur la raison pour laquelle elles détenaient un permis de conduire, 67% des personnes sondées ont répondu qu'elles considèrent qu'avoir le permis est un incontournable et 4% se sentent obligées d'avoir un permis puisqu'elles ne peuvent pas se déplacer autrement qu'en voiture. Nous avons aussi demandé aux personnes ne détenant pas de permis de conduire, pourquoi elles n'en avaient pas. Cette question avait pour objectif de déterminer si le recul de la détention d'un permis de conduire était un abandon générationnel ou si cette décision était seulement reportée à plus tard. Parmi les 127 jeunes qui ne détiennent pas de permis de conduire, 37% mentionnent ne pas en avoir besoin. Les autres considèrent qu'un permis est trop dispendieux ou souhaitent l'obtenir plus tard.

Durée des trajets et parts modales

Près de trois quarts des jeunes interrogé.es via le sondage en ligne prennent moins de 45 minutes pour se rendre au travail ou à l'école durant leur trajet aller typique. Un quart d'entre eux.elles mettent plus que 45 minutes. De plus, un quart d'entre eux.elles s'arrêtent sur leur trajet pour effectuer des courses, déposer les enfants ou effectuer d'autres activités. Selon l'enquête Origine-Destination (OD) de 2013, les 17 à 30 ans représentent la tranche d'âge qui utilise davantage une combinaison de modes pour réaliser leur trajet (20%)¹². Sur les 587 jeunes interrogé.es via notre sondage en ligne, près de 9 jeunes sur 10 affirmaient détenir une carte de transport collectif. En revanche, 1 jeune sur 10 était adhérent.e d'un service d'autopartage, tel que Communauto ou Car2Go.

Des choix modaux périodiques

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

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

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

Des parts modales différentes selon le statut

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

¹² Rappelons que ces données sont extraites de l'enquête OD et que la définition de l'intermodalité est limitée. La pratique de la combinaison de modes pourrait ainsi être bien plus élevée.

2.2. LES FREINS À LA MOBILITÉ DES JEUNES

Les obstacles à l'utilisation des modes durables

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

Les correspondances lors des trajets de jour, en semaine, sont vues de manières plutôt positives par les jeunes qui utilisent les modes combinés, mais les trajets de soir sont perçus de manière plus négative. Quant aux trajets de fin de semaine, les perceptions des jeunes usager.ères sont plutôt mitigées, oscillant entre « simples » et « longs ». Ces justificatifs permettent également de mettre en lumière les irritants des modes durables et de cibler ce qui doit être amélioré afin de valoriser les modes alternatifs de transport auprès des jeunes Montréalais.es.

Multimodalité et projets irréalisés de mobilité

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

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

Par ailleurs, près d'un quart des jeunes ne disposent pas de moyens de transport suffisants pour réaliser leurs déplacements. La grande majorité souhaite avoir plus d'accès aux transports collectifs (plus de fréquence et de desserte), à la voiture, au vélo (plus de stationnements, de pistes sécuritaires), aux services de mobilité partagée et à des taxis moins chers.

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

Infrastructures et desserte

Toujours selon notre sondage en ligne, 2 jeunes sur 10 considèrent vivre dans des quartiers mal desservis par les transports collectifs, c'est-à-dire qu'ils considèrent qu'il y a un manque de fréquence, un manque de service ou un manque de desserte en transport durables. Aussi, près d'un.e jeune sur quatre considère que son quartier ne favorise pas les déplacements en transport actif en raison du manque d'infrastructures, puisque les aménagements sont surtout axés sur l'automobile.

2.3. LES BESOINS EXPRIMÉS

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

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

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

3. DES RÉALITÉS TERRITORIALES CONTRASTÉES

Alors que quelques pôles d'activités sont situés au centre de l'île de Montréal (Ville-Marie par exemple), la majorité se situe en périphérie. Cette tendance de desserrement de l'emploi continue à se faire dans les zones périphériques au détriment du centre¹³. À l'inverse, l'accessibilité aux transports en commun, jumelée à la couverture des services d'autopartage et de vélopartage dénote une mauvaise desserte de ces pôles périphériques, qui sont pourtant très importants dans la structure métropolitaine. Selon l'indice d'accessibilité du SNAUTS, certaines zones, telles que l'Ouest et l'Est de l'île de Montréal obtiennent un score d'accessibilité¹⁴ extrêmement faible, alors que l'accessibilité est « en dessous de la moyenne », pour les secteurs les plus proches des quartiers centraux, et « sans service minimum » pour les autres (figure 13 de l'Avis)¹⁵.

3.1. DIFFÉRENCES ENTRE LES 3 SECTEURS À L'ÉTUDE (PIERREFONDS, AHUNTSIC, PLATEAU MONT-ROYAL¹⁶)

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

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

CONCLUSION

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

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

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

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

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

13 Apparicio, P., 2014.

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

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

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

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

- 1 Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, portent une attention particulière aux besoins des jeunes âgés de 17 à 30 ans lors de l'élaboration de politiques et de mesures relatives à la mobilité durable, notamment dans le nouveau plan de transport de la Ville de Montréal et le Plan stratégique de développement de l'ARTM, afin que ces usager.ères, aujourd'hui captifs, deviennent des usager.ères délibéré.es demain.
- 2 Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, s'assurent de la cohérence entre les incitatifs à la mobilité durable et les mesures coercitives, pour réduire la part de l'auto solo.
- 3 Que l'ARTM et la STM portent une attention particulière au passage d'un mode à un autre en conceptualisant les pôles d'échanges intermodaux comme des espaces piétons afin, entre autres, de rendre la transition plus fluide, agréable et sécuritaire.
- 4 Que la Ville de Montréal soutienne les déplacements en transports durables sur l'ensemble du territoire montréalais en favorisant la création et le maintien d'infrastructures adéquates et sécuritaires ainsi que l'ajout de stationnements sécurisés pour vélos, particulièrement autour des pôles d'échange intermodaux.
- 5 Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, se dotent d'outils de suivi et d'évaluation pour tous leurs exercices de planification liés à la mobilité.
- 6 Que les 19 arrondissements montréalais élaborent, complètent ou mettent à jour, leur Plan local de déplacements.
- 7 Que la Ville de Montréal collabore avec les arrondissements pour mettre en place des politiques de transports durables reflétant leur réalité et leurs besoins afin de réduire les inégalités d'accès au transport sur l'ensemble du territoire montréalais.
- 8 Que la Ville de Montréal priorise les modes de transports durables sur la voirie, notamment en instaurant des espaces suffisants et sécuritaires pour les piétons, des pistes cyclables ainsi que des mesures préférentielles pour les autobus.
- 9 Que la Ville de Montréal appuie l'initiative de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'étudier la faisabilité d'implanter, par l'ARTM, un tarif social pour les transports en commun.
- 10 Que la STM améliore la desserte du transport en commun sur l'île de Montréal en :
 - permettant l'ouverture des différentes lignes de métro jusqu'à 1h30, tant la semaine que la fin de semaine;
 - augmentant le nombre et la fréquence des autobus de nuit ou, en conservant durant la nuit les trajets réguliers de jour;
 - conservant ou développant des lignes «express» en dehors des heures de pointe, et ce, jusqu'à 22h, notamment pour faciliter les déplacements vers les extrémités de l'île.
- 11 Que la Ville de Montréal, à titre d'employeur exemplaire, fasse preuve de leadership en instaurant un programme de transport afin d'encourager ses employé.es à utiliser des alternatives à l'auto solo.
- 12 Que la Ville de Montréal poursuive ses efforts visant à permettre le partage de ses données sur la mobilité et encourage ses partenaires tels que les sociétés de transports, les entreprises privées et les OBNL (par ex. BIXI), à faire de même dans le but de faciliter l'innovation dans le milieu de la mobilité durable.
- 13 Que la Ville de Montréal poursuive ses actions auprès des différentes instances gouvernementales, telles que le ministère des Transport du Québec, pour que le financement offert dans le cadre des programmes d'aide au développement du transport collectif soit suffisant et pérenne pour répondre aux besoins de la métropole, dont le financement des Centres de gestion de déplacements.
- 14 Que la Ville de Montréal sensibilise et encourage les employeurs à mettre en place un programme de transport alternatif à l'automobile solo. À cet effet :
 - des règlements pourraient être mis en place par la Ville-Centre ou les arrondissements pour inciter les entreprises qui souhaitent s'y installer à établir un plan de gestion des déplacements de leur personnel;
 - un financement adéquat et pérenne des Centres de gestion des déplacements devrait être assuré par la Ville, considérant que ces derniers sont des alliés pour les entreprises pour la planification et la gestion de la mobilité du personnel.
- 15 Que la Ville de Montréal appuie le développement de la plateforme numérique Céleste, inspirée du concept *Mobility as a Service* et encourage la création de partenariats visant notamment l'intégration des tarifs des différents modes de transport avec et entre les sociétés de transports, les entreprises privées offrant des services de mobilité partagée, les OBNL (ex. BIXI) et les entreprises en démarrage.
- 16 Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, étudient la possibilité d'implanter des pôles de mobilité dans les pôles d'emplois excentrés, (inspirés de la *Mobility station* de Munich) inspirés de celui déjà mis en œuvre à Montréal, au pied de la Tour de la bourse.

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ortar N. et al. (2016). *Évolutions des pratiques de mobilité et du rapport à l'automobile chez les jeunes. Une comparaison Lyon-Montréal. Rapport final*. Forum vies Mobiles. 39p.

RUTA Montréal (2010). *Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles en matière de transport en commun. Un outil d'aide à la mise en œuvre de l'accessibilité universelle*. 245p.

Transport 2000 (2017). *Prendre la trajectoire citoyenne en effectuant un virage vers la mobilité durable. Mémoire déposé dans le cadre de l'appel à mémoires sur l'élaboration de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec*. 14p.

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



