

---

**Mémoire présenté à la Commission du conseil d'agglomération sur  
l'environnement, le transport et les infrastructures**

---

**Les habitudes de déplacement**

**Préparé par :**

**Pierre-Alain Cotnoir**

**AOÛT 2007**



## ***Présentation de la firme ADAPTE***

ADAPTE se spécialise dans la modélisation des pratiques et conduites en regard des différences culturelles telles qu'elles se manifestent dans les attitudes, les valeurs et les modes de vie présents au sein d'une population.

Ces différences induisent des variations dans les choix opérés par les citoyens, que ce soit pour l'adoption de moyens de transport, la sélection de milieux de vie, pour les habitudes de consommation ou encore pour l'appréciation portée à divers enjeux de société.

ADAPTE a acquis une excellente expérience pour l'analyse et la rédaction de rapport d'enquêtes portant sur les pratiques et attitudes de déplacement domicile-travail du personnel ou de la clientèle de près d'une trentaine d'institutions et d'entreprises sises dans la ville de Montréal (voir [www.adaptes.com](http://www.adaptes.com)).

ADAPTE est dirigée par Pierre-Alain Cotnoir, membre du Groupe de recherche sur l'opinion publique (GROP) depuis plus de 15 ans. Détenteur d'un doctorat en éthologie, il s'intéresse plus particulièrement à la transmission des mœurs au sein d'une population.

## ***Les habitudes de déplacement***

Le rapport Stern, commandé par le gouvernement britannique, a été rendu public à l'automne 2006. C'était la première étude qui évaluait de façon méthodique les impacts économiques des changements climatiques et qui proposait un calendrier de mise en application de changements dans les modes de vie des sociétés industrialisées.

On peut lire dans le résumé exécutif de ce rapport ce qui suit :

L'investissement que l'on fera au cours des dix à vingt prochaines années aura un effet profond sur le climat de la seconde moitié de ce siècle et au siècle suivant. Nos actions aujourd'hui et au cours des décennies à venir pourraient engendrer des risques de perturbations majeures pour l'activité économique et sociale, sur une échelle semblable aux perturbations associées aux grandes guerres et à la dépression économique de la première moitié du XXe siècle. Et il sera difficile, pour ne pas dire impossible, de faire machine arrière.<sup>1</sup>

Le transport se situe au cœur des enjeux liés à ces transformations comme le mentionne Pierre Radanne, ancien président de l'ADEME (Agence de l'environnement et de maîtrise de l'énergie, France).

L'incertitude majeure sur l'évolution des modes de vie des pays industrialisés concerne les transports. Ils bénéficient actuellement d'une dynamique très forte. Tout pousse en effet à un accroissement à venir des trafics : le développement des loisirs, l'aspiration au voyage, le morcellement des familles, la construction européenne, la mondialisation de l'économie, etc. On peut en outre remarquer que plus les trafics croîtront vite, plus une mutation technologique des transports s'avérera indispensable pour éviter l'explosion des consommations pétrolières, et surtout ses effets en termes de pollutions locales et globales. Cette évolution des transports aura par contrecoup une influence très forte sur les autres secteurs énergétiques; car en cas de forte consommation pétrolière et d'émission de gaz à effet de serre, la marge de manœuvre dans ces autres secteurs se verra réduite d'autant.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Résumé exécutif en français, 2006, LA " STERN REVIEW " : l'économie du changement climatique, p. VI, [http://www.hm-treasury.gov.uk/independent\\_reviews/stern\\_review\\_economics\\_climate\\_change/stern](http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern)

<sup>2</sup> Radanne, Pierre, 2005, Énergies de ton siècle! Des crises à la mutation. Éditions Lignes de Repères, p. 131

La mise en place d'infrastructures de transports collectifs plus appropriées pour faire face à ces défis prendrait selon la plupart des experts entre 20 et 25 ans avant d'avoir un impact significatif sur les déplacements. Encore faudrait-il que la volonté politique et les ressources financières soient au rendez-vous, ce qui est encore loin d'être assuré!

Par ailleurs, une autre voie qu'il faudra privilégier concerne le remplacement du parc automobile par des véhicules moins énergivores. Encore ici, si, par miracle, nos gouvernants décidaient dans un éclair de lucidité de prendre des mesures susceptibles de diminuer la consommation d'énergie des véhicules personnels,<sup>3</sup> le remplacement du parc automobile prendrait entre 15 et 20 ans avant d'avoir un impact significatif sur les transports.

De l'avis de la plupart des spécialistes, l'avenue permettant d'obtenir le plus rapidement des résultats touche les habitudes de déplacement des citoyens. Selon plusieurs, il serait plus rapide de modifier les comportements de nos concitoyens que de penser modifier les modes de transport.

ADAPTE travaille à la modélisation des habitudes de transport du personnel travaillant au sein de grandes entreprises de la région de Montréal depuis 1999 en concertation avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et plusieurs centres de gestion des déplacements (CGD). Nous pouvons donc témoigner des difficultés qu'il y a dans la mise en place de politiques alternatives à l'utilisation de l'auto solo pour se rendre au travail.

En effet, s'il peut être plus rapide de miser sur des changements dans les habitudes de déplacement des citoyens, cela est loin de signifier que c'est une voie plus facile. Nous

---

<sup>3</sup> La consommation moyenne des automobiles aux USA/Canada avoisine les 10 litres / 100 kilomètres, excluant la surconsommation des véhicules utilitaires sport de plus en plus abondants (voir <http://oeenrcan.gc.ca/publications/transports/consommation-carburant/2007/special.cfm?attr=8>)

faisons face à des difficultés qui sont de plusieurs ordres dans la mise en place de telles politiques.

La première tient à la reconnaissance du rôle des CGD. Applaudissons au fait que le plan de transport leur accorde enfin une place. Néanmoins, le statut précaire de ces organisations ne doit pas être oblitéré. Au cours des dernières années, si ce n'avait été du dévouement et du désintéressement des responsables de ces organisations, plusieurs auraient fermé leurs portes, faute d'un financement récurrent adéquat. Il faut une solide dose d'abnégation et beaucoup de motivation pour accepter d'être payé avec des mois de retard, de devoir passer plus de la moitié de son temps, non pas à promouvoir l'utilisation alternative de modes de transport mieux adaptés à la réalité urbaine, mais à quêter de quoi survivre comme organisation.

**Il nous apparaît nécessaire que cette reconnaissance apparaissant dans le plan de transport se traduise en un financement adéquat assurant la pérennité des centres de gestion des déplacements.**

La deuxième difficulté lui est liée. Il faut étendre le rayon d'action de ces organismes en s'assurant, comme l'entend le plan de transport, que les employeurs et les institutions dont la présence peut avoir un impact significatif sur les déplacements pendulaires (c.-à-d. domicile-travail) soient tenus de mesurer les habitudes de déplacement du personnel ou de la clientèle fréquentant leurs établissements. Des incitatifs fiscaux ou financiers doivent être offerts aux entreprises qui se lanceront dans cette identification des conduites de transport de leurs employés.

Ce portrait des habitudes de transport doit être mené de manière concertée permettant les comparaisons entre différentes enquêtes. De cette manière, il sera possible de dresser un

portrait plus exhaustif des pratiques modales en matière de déplacement pendulaire dans la région de Montréal. Par exemple, nous pourrions mieux cerner où le covoiturage est le mieux adapté (type d'entreprises, secteurs géographiques, cohortes d'âge, etc.).

**Les enquêtes menées au sein des institutions et des entreprises doivent permettre d'obtenir des portraits établis à partir d'une méthodologie permettant des comparaisons entre celles-ci.**

Une troisième difficulté peut être réglée par une meilleure collaboration entre les différents intervenants. Ainsi, plusieurs des solutions passent par des modifications de l'offre de services des transporteurs afin de mieux desservir les grands pôles d'emplois de la région. Il faut mettre en place des mécanismes de concertation entre les CGD, l'AMT, les grands transporteurs et le Ministère des Transports.

**Une collaboration plus étroite doit s'établir entre les CGD qui travaillent au niveau micro et les autres intervenants qui ont une vision plus macro.**

Les enquêtes origine-destination qui, pour l'instant, ne s'intéressent qu'à la dimension d'ingénierie des déplacements devraient être étendues de manière à pouvoir tenir compte des dimensions sociales et culturelles des choix de transport. Les déplacements ne sont pas uniquement une affaire d'offres de service, mais dépendent largement des modes de vie de leurs usagers.

**À cet effet, une meilleure collaboration avec les intervenants travaillant au niveau des habitudes de déplacement devrait être instituée lors de la préparation, de la réalisation et du suivi des enquêtes origine-destination.**

## **Conclusion**

C'est s'illusionner que de penser qu'il suffit de prendre son bâton de pèlerin pour convertir les automobilistes aux autres modes de déplacement (covoiturage, transports actifs, transports collectifs). De nombreuses contraintes pèsent sur les choix que font nos concitoyens.

La première de ces contraintes concerne leur lieu de résidence. Nous aurions beau tenter de convaincre, par tous les moyens imaginatifs possibles, des bienfaits du transport en commun des travailleurs qui devraient consacrer deux heures de leur journée pour se déplacer de leur résidence à leur lieu de travail en transport en commun comparativement à une demi-heure par automobile, comme c'est souvent le cas pour de nombreux lieux dans la région montréalaise, nous serions complètement dans le champ.

Nous aurions beau multiplier les offres de service, si celles-ci ne correspondent pas aux contraintes de travail que vivent les employés (temps supplémentaire, horaire variable, travail de nuit, déplacements entre plusieurs établissements durant le travail, etc.), nous serions encore complètement dans le champ.

Nous aurions beau avoir une offre de déplacement ciselée pour faire face à ces contraintes de résidence et de travail, mais qui ne tiendraient par compte des attitudes envers les modes de déplacement des employés visés que nous serions encore fautifs.

Il faut adapter les solutions à des problématiques multiples où se marient les contraintes aux attitudes, celles-ci variant souvent selon les caractéristiques sociologiques des usagers des différents modes de transport. Seules des enquêtes qui prennent en considération ces différentes facettes peuvent nous permettre d'identifier les facteurs sur

lesquels jouer pour mettre en place les stratégies les plus susceptibles d'infléchir les pratiques modales de nos concitoyens.

Les CGD forment notre première ligne d'intervention, il faut donc appuyer leur action. Si à long terme des changements substantiels à l'offre de transport sont nécessaires, à court et moyen terme, ce sont les actions plus modestes de ces centres qui risquent d'avoir le plus d'impact.

Nous vous recommandons fortement de les appuyer.

Pierre-Alain Cotnoir, Ph. D.