

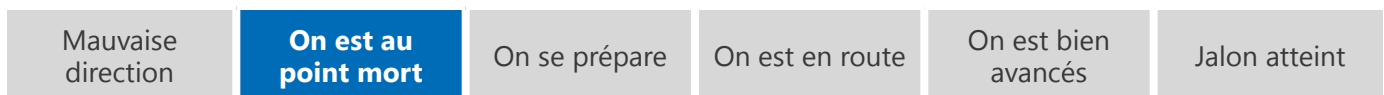
Jalon 55

Le temps dédié aux **mobilités actives, collectives et partagées** est agréable et enrichissant pour les gens

Pourquoi ce jalon?

- Diverses municipalités au Québec ont déjà élaboré leurs plans de mobilité active (Longueuil, Sherbrooke, Québec). Plusieurs réaménagent aussi leurs espaces urbains et développent leurs réseaux cyclables. Ces initiatives permettent, d'une part, de réduire l'utilisation de modes de transport individuels motorisés et, d'autre part, de répondre à des objectifs de santé publique (lutte contre la sédentarité, sécurisation des réseaux de transport actif, lutte contre la pollution de l'air, par exemple). Toutefois, la culture de l'auto-solo est encore bien ancrée en Amérique du Nord. À titre d'illustration, la Ville de Montréal propose une grande diversité de modes de transport. Cependant, si l'usage des modes actifs et collectifs augmente, plus de 50 % des déplacements quotidiens sont encore assurés par une automobile privée. Le défi ici est donc d'interroger notre rapport aux déplacements, aux modes de transport, mais aussi au temps consacré à la mobilité. Il convient notamment de comprendre l'espace occupé par la voiture dans l'imaginaire collectif pour réellement donner envie aux usagers et usagères de modifier leurs comportements de mobilité et d'adopter des modes de vie plus durables.
- Le choix du type de mobilité est en partie motivé par des contraintes économiques. Or, les transports en commun, plus abordables que l'auto-solo, souffrent d'une mauvaise réputation et sont jugés moins sécuritaires et moins fiables. L'exposition à une offre de mobilité alternative à l'auto n'est pas suffisante pour engager un changement de comportement. Des équipes de recherche ont démontré le rôle important que jouent les facteurs psychologiques et sociaux dans la résistance au changement^{1,2}. À cet égard, on peut penser aux avantages symboliques et affectifs liés à l'auto (plaisir de conduire, sentiment de liberté) qui sont renforcés et véhiculés dans nos sociétés actuelles.
- Le choix du mode de transport est également motivé par le temps de déplacement. Pourtant, selon le rapport INRIX sur le trafic, les automobilistes à Montréal ont perdu en moyenne plusieurs dizaines d'heures dans la congestion routière en 2022³. Tout ce temps pourrait être utilisé différemment avec les mobilités actives : par exemple, la marche et le vélo permettent de faire de l'exercice. Quant aux trajets effectués en transport collectif ou partagé, ils pourraient être considérés comme des moments pour soi, agréables, de détente ou d'activités, par exemple de sociabilisation. Rappelons que les transports en commun sont un mode de transport social⁴. Par exemple, nos trajets sont aussi des moments pour se connecter avec l'autre, qui permettent de briser l'isolement, notamment des personnes âgées.
- Ce jalon se situe au milieu de notre trajectoire et pourrait être grandement facilité par l'atteinte d'autres étapes (dont les jalons 47, 51, 58) qui améliorent l'offre de mobilité et densifient nos territoires pour limiter nos déplacements.

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



**Secteur
financier**



**Gouvernements locaux
et supralocaux**



Individus



**Secteurs de la construction,
des transports et de l'environnement**

Ressources

1. [Lavolette, J. \(2020\). Mobilité et psychologie : comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement. Fondation David Suzuki](#)
2. [Gousse-Lessard, A-N., Lavolette, J. \(2022\). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'autosolo. Vertigo. Hors-Série 36](#)
3. [Rapport sur le trafic à Montréal – INRIX \(2022\)](#)
4. [Thomas, J. \(2009\). The social environment of public transport](#)