

DÉPENDANCE À L'AUTO : LE DÉFI DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

Jérôme Laviolette, M.Sc.A.

Candidat au doctorat, Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal

Fellow en transports et changements climatiques 2017-2019, Fondation David Suzuki

Membre chercheur du Chantier auto-solo

Forum de l'action Climatique

25 au 29 janvier 2021



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement



**FONDATION
DAVID SUZUKI**
Un monde. Une nature.

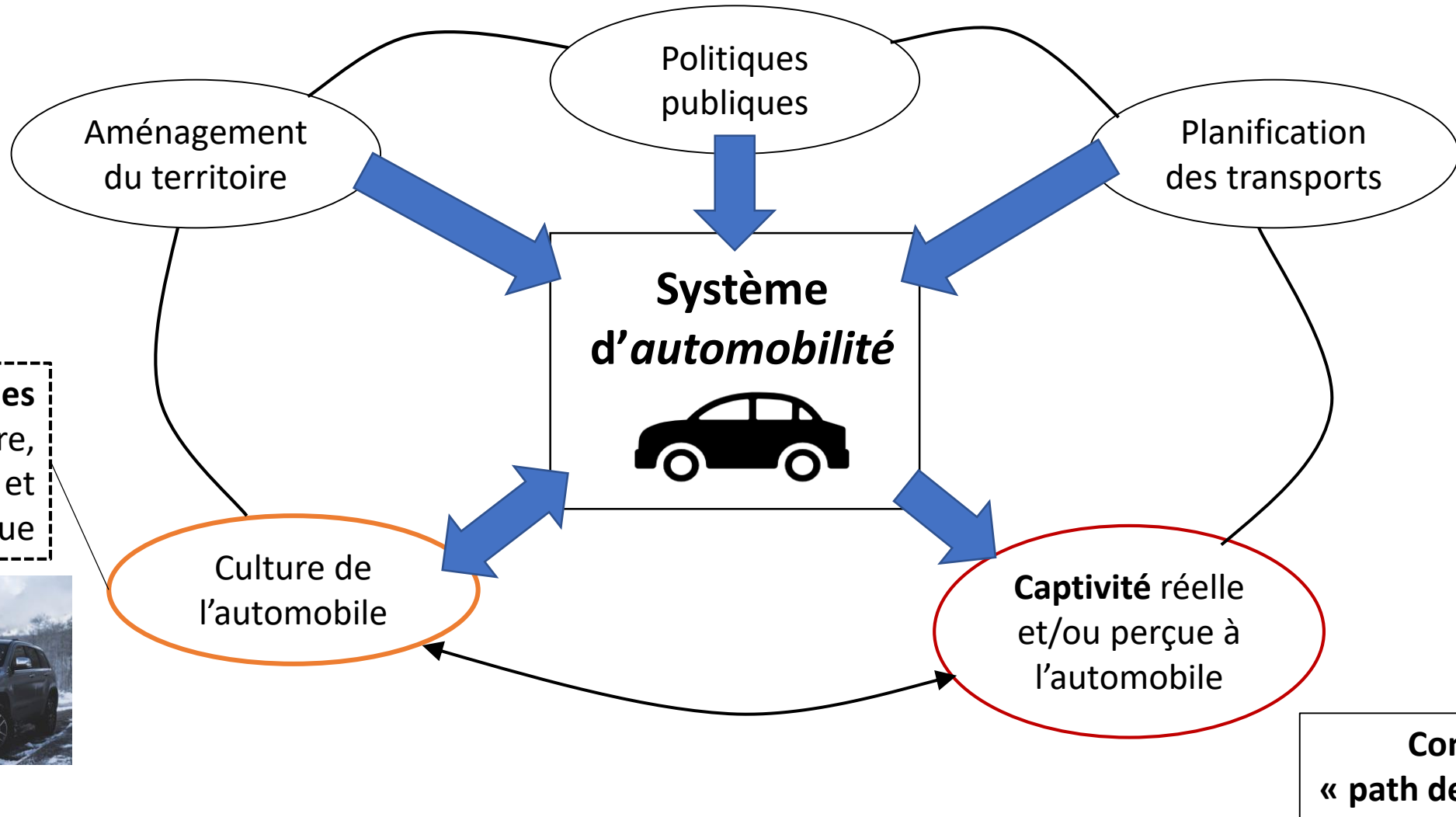


**POLYTECHNIQUE
MONTREAL**

UNIVERSITÉ
D'INGÉNIERIE



CONCEPT DE DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE



TENDANCES AU SEIN DU SYSTÈME

Tendances négatives

HAUSSE Motorisation
HAUSSE Déplacements auto
STAGNATION Parts Modales

VÉH / ADULTE : 2000 → 2018

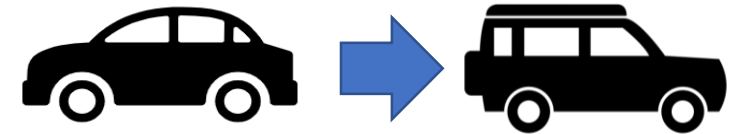
Le Québec : + 21.5 %

Île de Montréal : + 11 %

Capitale-Nationale : + 20 %

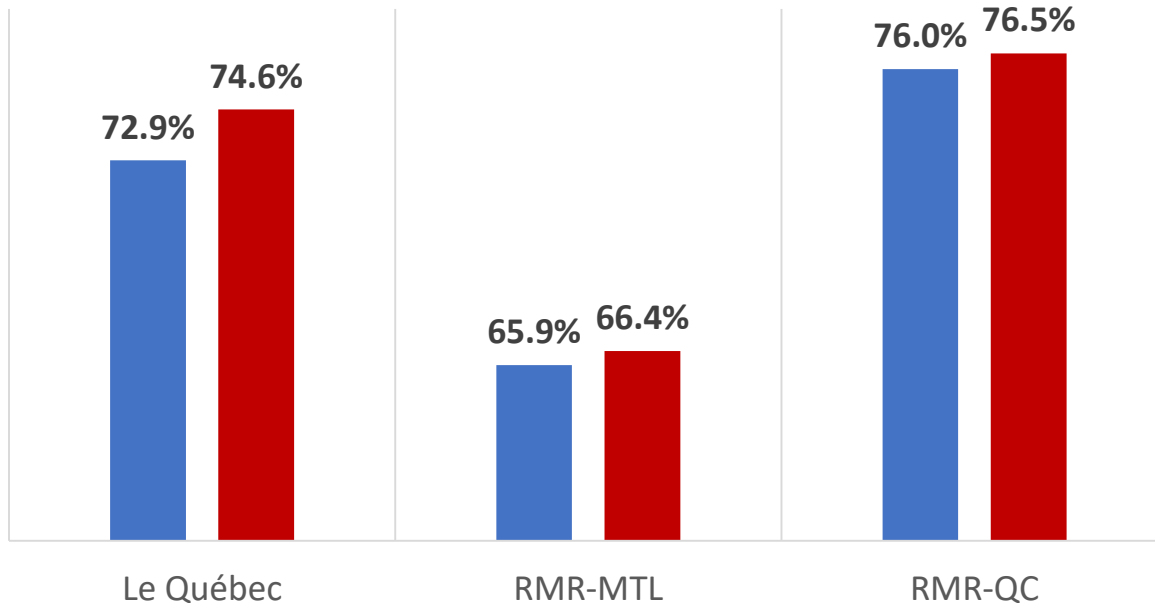
Transformation

2000 : **24 %** | 2018 : **40 %**
 % camions légers



■ 2001 ■ 2016

Auto-conducteur,
 % déplacements domicile-travail



Tendances positives :

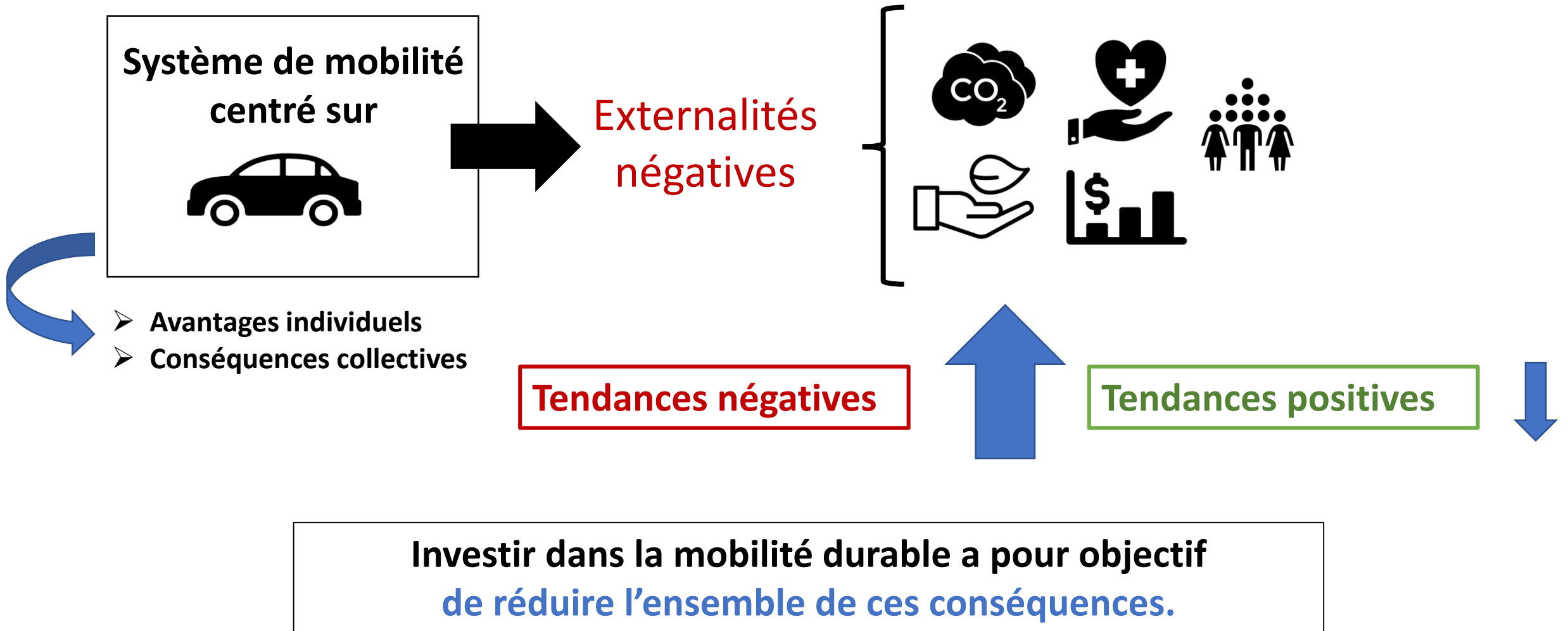
- Hausse de l'achalandage TC (pré-COVID)
- Hausse d'intérêt et d'utilisation du vélo en milieu urbain (pré-durant COVID)
- Diversification de l'offre de services de mobilité partagée

Sources des données : SAAQ (2018), ARTM (2020), Statistique Canada (2018), CMM (2018)

EXTERNALITÉS DE L'AUTOMOBILITÉ



(ex.: [1-4] Héran, 2011; Gärling et Steg, 2007; Arterm et al., 2014; Gössling et al., 2019)

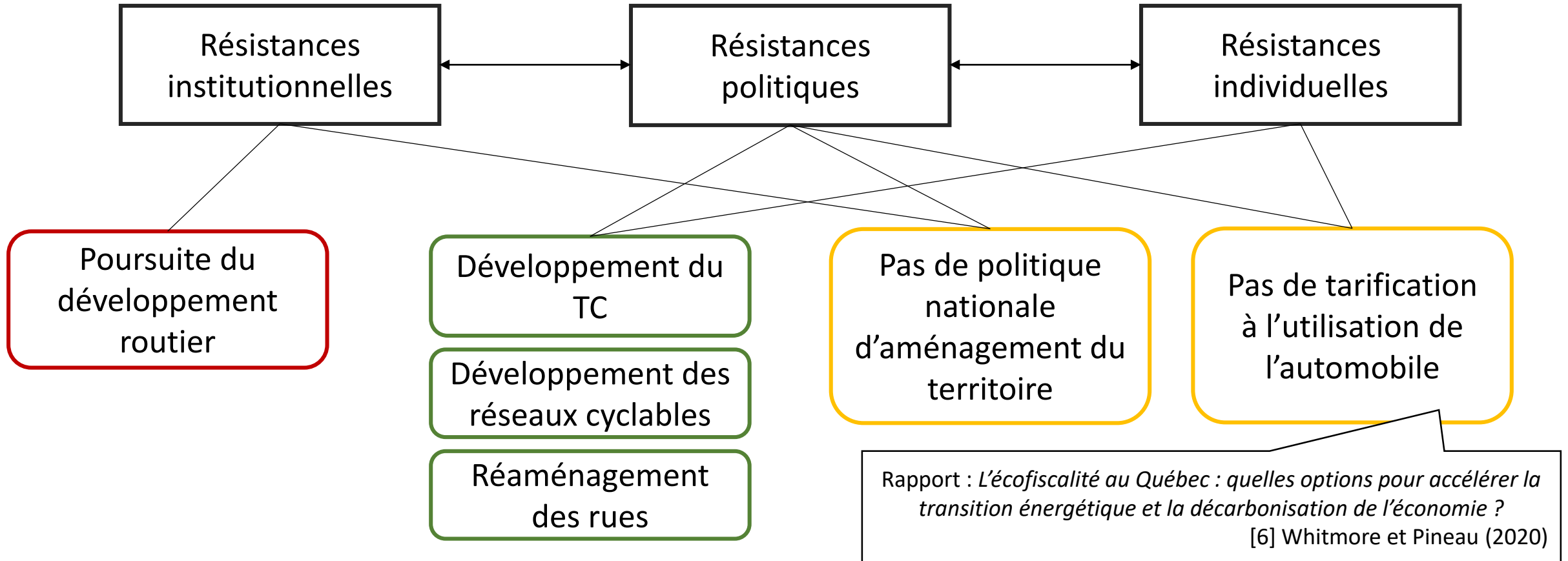


ENJEUX : RÉSISTANCE AU CHANGEMENT & INERTIE



[5] *Persistence de l'automobilité ?
Une analyse en trois perspectives*
Laviolette, Morency, Waygood (2020)

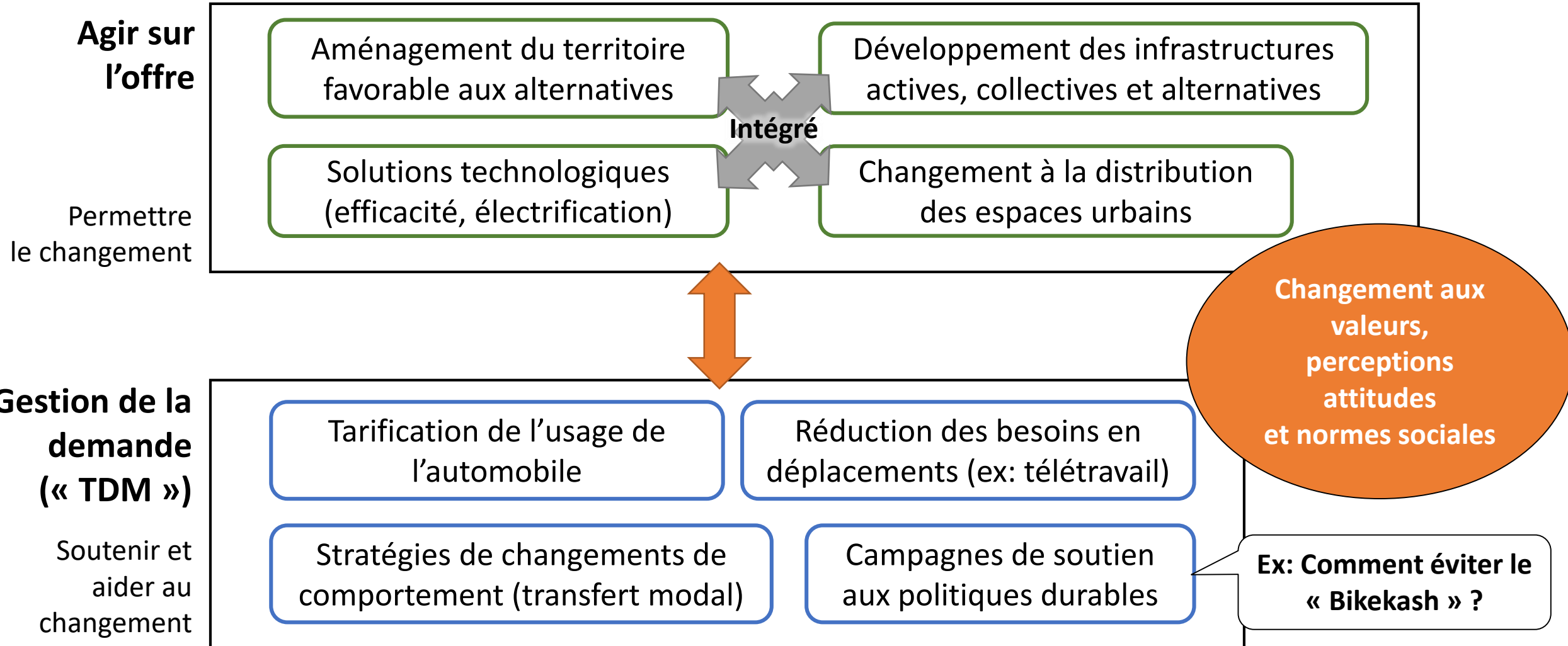
Difficile mise en œuvre d'un paradigme de mobilité durable



DIVERSIFICATION DES SOLUTIONS : APPROCHE HOLISTIQUE



(ex.: [7-8] Banister, 2008; Schwanen, Banister & Anable, 2012)



COMMENT AMENER UN CHANGEMENT DE PARADIGME ?

Niveau politique et institutionnel

- **Reconnaître** et comprendre **la culture d'automobilité** et ses résistances au changement
- Prendre en compte **l'ensemble des conséquences** de l'automobilité et les **bénéfices** de la mobilité durable dans les décisions
- **Engager** toutes les parties prenantes : **approche transdisciplinaire**
- Revoir les pratiques et les normes au sein des organisations/municipalités
- **Collecter des données** pour **quantifier les changements**

Niveau citoyen

- **Co-construire** avec les citoyen-nes la mobilité durable de demain
- **PRÉVOIR l'opposition** d'une minorité, bâtir des **stratégies de communication** pour des projets contentieux
- **Promouvoir** la mobilité et des styles de vie durable → Changer les attitudes et normes
- **Soutenir le changement** de comportement : outiller/informer/encourager l'utilisation des alternatives à l'auto-solo



Merci !

jerome.laviolette@gmail.com

RÉFÉRENCES (1)

RÉFÉRENCES POUR LES DONNÉES STATISTIQUES

- SAAQ. (2018). Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives. Tiré de [BSDO](#)
- Statistique Canada. (2017). Produit numéro 98-400-X2016322: Principal mode de transport pour la navette (20), durée du trajet domicile-lieu de travail (7). Tiré de [lien](#).
- CMM. (2018). Déplacement domicile-travail dans le grand Montréal : faible progression du transport durable depuis 2001. Montréal: Communauté métropolitaine de Montréal. Tiré de <http://cmm.qc.ca/actualites/derniere-nouvelle/deplacements-domicile-travail-dans-le-grand-montreal-faible-progression-du-transport-durable-depuis-2001-6544/>
- ARTM. (2020). Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Retrieved from Montréal: <https://www.artm.quebec/enqueteod/>

RÉFÉRENCES PROVENANT DE LA LITTÉRATURE

1. Héran, F. (2011). Pour une approche systémique des nuisances liées aux transports en milieu urbain. Les cahiers scientifiques du transport, 59, 83-112. Tiré de http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N59/Heran59.pdf
2. Gärling, T., & Steg, L. (2007). Threats from car traffic to the quality of urban life: problems, causes and solutions. Bingley, West Yorkshire: Emerald Group Publishing Limited.
3. Korzhenevych, A., Dehnen, N., Bröcker, J., Holtkamp, M., Meier, H., Gibson, G., . . . Cox, V. (2014). Update of the handbook on external costs of transport. London, UK: Ricardo-AEA for the European Commission.
4. Gössling, S., Choi, A., Dekker, K., & Metzler, D. (2019). The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. Ecological Economics, 158, 65-74. doi:10.1016/j.ecolecon.2018.12.016
5. **Lavolette, J., Morency, C., & Waygood, E. O. D. (2020). Persistance de l'automobilité ? Analyse en trois perspectives. Flux, 119-120(1), 142-172. doi:10.3917/flux1.119.0142**
6. Whitmore, J., Pineau, P-O, (éd.), 2020. L'écofiscalité au Québec : quelles options pour accélérer la transition énergétique et la décarbonisation de l'économie ?, Synthèse d'un atelier tenu le 20 février 2020, préparé pour Transition énergétique Québec, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal. <https://energie.hec.ca/atelierecofiscalite/>
7. Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, 15(2), 73-80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005
8. Schwanen, T., Banister, D., & Anable, J. (2012). Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. Journal of Transport Geography, 24, 522-532. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.06.003>