

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Mobilité et style de vie : à quoi aspire les jeunes ?

Session : 42 - L'automobile privée, une question de dépendance ?

Auteur(s) :

Jérôme LAVIOLETTE, M.Sc.A
Étudiant au doctorat
Polytechnique Montréal
jerome.laviolette@polymtl.ca

Catherine MORENCY, Ph.D
Professeure Titulaire
Polytechnique Montréal
catherine.morency@polymtl.ca

Anne-Sophie GOUSSE-LESSARD, Ph.D.
Professeure associée
Institut des sciences de l'environnement (ISE) de l'UQAM
anso.gousse@gmail.com

Mots-clés :

Jeunes, Aspiration, automobile

Résumé :

2 à 3 pages max., comprenant tableaux, figures et références, le cas échéant

1 INTRODUCTION

Au Québec, comme dans le reste de l'Amérique du Nord, le modèle dominant d'occupation du territoire et de mobilité est largement conditionné par la propriété et l'usage individuel de l'automobile. Les impacts négatifs d'une telle dépendance collective à ce mode de transport sur l'environnement, les changements climatiques, la santé publique, la qualité de vie, les finances personnelles et étatiques et l'économie sont largement démontrés (Gärling & Steg, 2007; Héran, 2011). Il est aussi reconnu qu'une transition vers des systèmes de mobilité plus durables demande une réduction de la dépendance à la voiture qui exigera nécessairement des changements importants dans les styles de vie des individus (Van Acker, Goodwin, & Witlox, 2016). Dans cette perspective, les tendances de mobilité des Milléniaux (ou Génération Y) ont suscité dans les dernières années beaucoup d'optimisme, de questionnements et de débats alors que plusieurs études ont fait état, dans les pays occidentaux, d'un recul de la possession du permis de conduire par rapport aux générations précédentes (Delbosc & Currie, 2013) et d'une diminution de la possession et de l'utilisation de l'automobile (Davis, Dutzik, & Baxandall, 2012; Kuhnimhof, Buehler, Wirtz, & Kalinowska, 2012). Cette tendance chez les jeunes expliquerait même en partie la stagnation de la croissance générale de l'utilisation de la voiture dans plusieurs pays (Goodwin & Van Dender, 2013; Kuhnimhof, Zumkeller, & Chlond, 2013).

Alors que de nombreuses pistes ont été explorées pour tenter d'expliquer ces tendances (Delbosc & Currie, 2013), deux principaux courants d'investigations ont émergé. Le premier explore dans quelles mesures les facteurs économiques sont les principales causes de ce recul de la possession et de l'utilisation de la voiture chez les jeunes (Klein & Smart, 2017). Le second courant examine les changements dans les préférences et les attitudes caractérisant la relation qu'entretiennent les jeunes à la voiture ainsi que leurs aspirations face à celle-ci pour expliquer ces tendances (Ortar et al., 2016).

C'est dans ce second courant que s'insère la présente étude. Ainsi, en ciblant les jeunes âgés de 18 à 25 ans dans un processus d'enquête, l'objectif était de mieux comprendre les raisons derrière ce qui semble être une moins grande aspiration à la possession et à l'usage individuel de la voiture. Pour répondre à cet objectif, un processus d'enquête mixte comportant un questionnaire en ligne et des groupes de discussions auprès des jeunes fréquentant des établissements d'étude collégiale de la région de Montréal a été développé et réalisé au printemps 2018. L'enquête explore ainsi leurs comportements de mobilité actuels et dans l'enfance et s'appuie sur la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991) pour explorer leurs perceptions et croyances face aux différents modes de transport. Elle cherche aussi à identifier quels sont les besoins priorisés par cette génération et comment ceux-ci influencent leurs aspirations à un style de vie et à une mobilité future. Une meilleure compréhension de ces éléments permettrait par la suite de développer des stratégies de transition vers une mobilité plus durable qui soient alignées sur les aspirations, valeurs et besoins de cette génération afin de les amener à remettre en question le modèle de mobilité fondé sur la possession et l'usage individuel de la voiture. La présentation fera état des premières analyses des résultats de cette enquête.

2 LITTÉRATURE

Des analyses récentes réalisées pour la grande région de Montréal par Morency, Verreault et Bourdeau (2016) dans le cadre de l'analyse comparative EVOLMOB (disponible sur [Forum Vies Mobiles](#)) entre la France et le Québec ont illustré un portrait détaillé des tendances de mobilité chez les jeunes. Ainsi le recul de la possession du permis de conduire et de l'utilisation de la voiture sont principalement observables chez les hommes et sont plus marqués dans les

milieux urbains que les périphéries. Les jeunes femmes affichent plutôt un rattrapage sur les hommes de la possession de permis de conduire et de l'utilisation de la voiture, et ce, davantage en banlieue que dans le centre de l'agglomération.

À l'échelle internationale, plusieurs pistes ont été explorées pour expliquer ces tendances. Delbosch et Currie (2013) identifient ainsi des décalages et changements dans les stades de vie de cette génération, des enjeux de coûts, une appropriation plus forte des nouvelles technologies d'information et de communication et des changements dans les attitudes face à l'automobile et à l'environnement. En France, le projet EVOLMOB (Ortar et al., 2016) a permis d'illustrer que l'influence des facteurs économiques ne suffisait pas à expliquer le recul de l'intérêt pour la voiture chez les jeunes. Le symbole de la voiture comme marqueur de l'identité, comme rite de passage à l'âge adulte et comme accès à l'autonomie serait un autre facteur important à considérer, celui-ci étant moins présent que chez les générations précédentes. Ce phénomène est particulièrement marqué en milieu urbain où la voiture devient un outil de mobilité parmi plusieurs modes de transport pour répondre aux besoins de mobilité des jeunes, ne faisant plus rêver autant qu'avant.

Finalement, l'intérêt de miser sur les jeunes comme vecteurs de changement dans les pratiques de mobilité ne repose pas uniquement sur les tendances propres à cette génération, mais aussi sur le stade de vie auquel ils sont rendus et l'ancrage moins profond de leurs habitudes de mobilité. Alors qu'il existe une hiérarchisation des décisions affectant les choix de mobilité quotidiens, les choix à plus long terme seraient influencés par une aspiration à un mode de vie découlant de préférences, de valeurs et de croyances de chaque individu (Van Acker et al., 2016). Ainsi, cibler les jeunes de 25 ans ou moins permettrait d'intervenir pour influencer le mode de vie auquel ils aspirent et ainsi orienter leurs décisions à long terme, comme le choix de localisation résidentielle et les décisions à moyen terme comme l'acquisition d'une voiture.

3 MÉTHODOLOGIE

Les jeunes ont été rejoints via les CÉGEPs, des établissements d'étude collégiale financés par l'état québécois et offrant des formations pré-universitaires et des formations techniques. Les jeunes qui fréquentent ces établissements ont pour la grande majorité entre 17 et 25 ans et dans une moindre mesure entre 25 et 35 ans.

Trois contextes territoriaux différents de la région de Montréal ont été ciblés : un cégep de la banlieue nord à proximité d'un métro, un cégep d'un quartier central de Montréal à proximité d'un métro et un cégep de la banlieue sud uniquement desservie par autobus. Dans un premier temps, un **questionnaire en ligne** a été lancé dans les trois cégeps au mois de mai 2018 pour interroger les comportements de mobilité des étudiants. Dans un deuxième temps, des jeunes recrutés grâce au questionnaire en ligne ont pris part à des **groupes de discussion**. Les groupes de discussion sont un outil de collecte de données qui s'inscrit dans une approche méthodologique utilisée en sciences sociales et en marketing dans l'objectif de mieux comprendre le comportement et les attitudes de la population à l'étude (Geoffrion, 2009). Afin d'accélérer le traitement des données, les participants étaient invités à répondre, tout au long des discussions, à plusieurs questions posées via une présentation interactive projetée à l'écran (avec le logiciel *Mentimeter*). Les réponses collectées via ce logiciel étaient enregistrées et rattachées à chaque répondant. De plus, certaines réponses ont aussi été collectées par écrit dans un guide du participant, notamment leurs aspirations.

La FIGURE 1 présente une vue d'ensemble du processus de collecte de données.

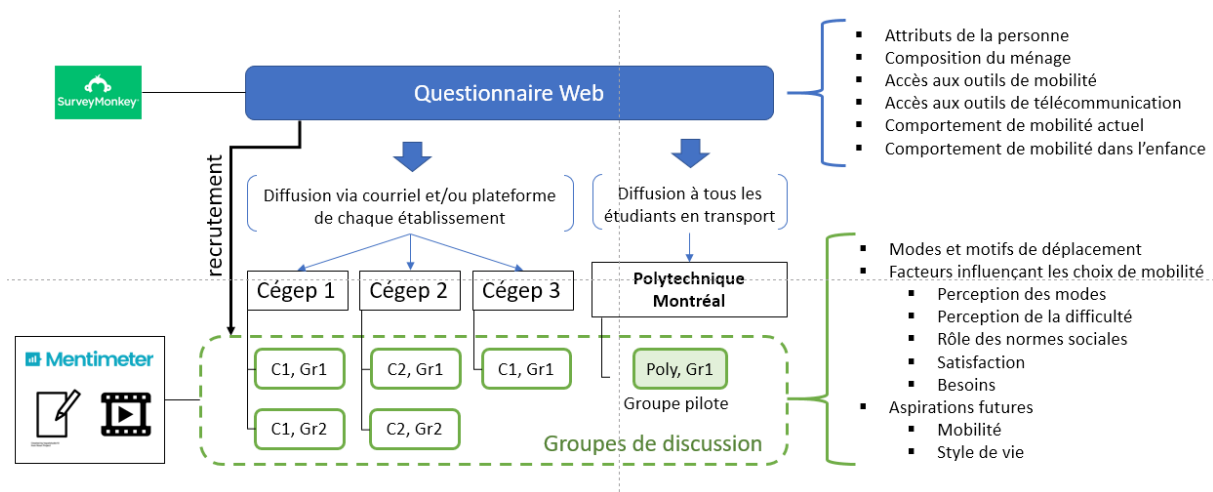


FIGURE 1 : Processus de collecte de données

4 RÉSULTATS ATTENDUS

La présentation proposée pour le congrès RFTM 2019 présentera les premières analyses et résultats collectés au cours des deux phases de collecte de données.

Ainsi, le questionnaire en ligne aura permis de mieux comprendre les habitudes de mobilité actuelles des 1050 répondants répartis dans les trois cégeps visés. Les répondants ont aussi été interrogés sur leurs attributs sociodémographiques (âge, genre, cheminement scolaire, localisation et composition du ou des ménages), leurs accès aux différents services de transport (permis de conduire, possession d'un véhicule, abonnement aux services d'autopartage, de transport collectif, de vélopartage, etc.), leurs accès aux outils de télécommunication (téléphone, tablette, Internet) et les modes utilisés dans leurs déplacements quotidiens. De plus, ils ont aussi été questionnés sur leurs habitudes de mobilité durant l'enfance, soit au primaire et au secondaire, afin de pouvoir évaluer si ces habitudes pouvaient avoir une influence sur leurs comportements de mobilité actuels et sur le mode de vie et la mobilité future auxquels ils aspirent.

Dans un deuxième temps, 42 participants ont pris part en groupe de 6 à 9 personnes à l'une des 6 séances de discussion (2 ou 1 par cégeps + Polytechnique Montréal). Deux thématiques ont été abordées avec les étudiants :

Thématique 1 : Facteurs des choix de mobilité et perception de la possession automobile

- Motifs de déplacement (étude, loisirs, travail, etc.) des participants;
- **Avantages et désavantages** perçus de chaque mode par les étudiants (croyance comportementale);
- **Perception de la difficulté** à utiliser les différents modes de déplacement;
- **Rôle des normes sociales** dans les comportements de mobilité des jeunes;
- **Mesure de satisfaction** face à la mobilité en général;
- Besoins et motifs principaux recherchés dans l'ensemble de la mobilité.

Thématique 2 : Aspirations futures face à la mobilité et au style de vie souhaité

- Description prospective d'un style de vie futur et de la mobilité souhaitée;
- Solutions et message des jeunes aux gouvernements municipaux et provinciaux quant à la mobilité dans la région du cégep partenaire.

Les premiers résultats de l'analyse des données récoltées lors de ces groupes de discussion seront aussi présentés lors de la conférence.

5 RÉFÉRENCES

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211. doi:[https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Davis, B., Dutzik, T., & Baxandall, P. (2012). *Transportation and the new generation: Why young people are driving less and what it means for transportation policy*. Frontier Group. Tiré de <http://www.ospirg.org/reports/orf/transportation-and-new-generation>
- Delbosc, A., & Currie, G. (2013). Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence. *Transport Reviews*, 33(3), 271-290. doi:10.1080/01441647.2013.801929
- Gärling, T., & Steg, L. (2007). *Threats from car traffic to the quality of urban life: problems, causes and solutions*: Emerald Group Publishing Limited.
- Geoffrion, P. (2009). Le groupe de discussion. Dans *Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données* (p. 391-414). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Goodwin, P., & Van Dender, K. (2013). 'Peak Car' — Themes and Issues. *Transport Reviews*, 33(3), 243-254. doi:10.1080/01441647.2013.804133
- 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
- Klein, N. J., & Smart, M. J. (2017). Millennials and car ownership: Less money, fewer cars. *Transport Policy*, 53, 20-29. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.010>
- Kuhnimhof, T., Buehler, R., Wirtz, M., & Kalinowska, D. (2012). Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men. *Journal of Transport Geography*, 24, 443-450. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.018>
- Kuhnimhof, T., Zumkeller, D., & Chlond, B. (2013). Who Are the Drivers of Peak Car Use?: A Decomposition of Recent Car Travel Trends for Six Industrialized Countries. *Transportation Research Record*, 2383(1), 53-61. doi:10.3141/2383-07
- Morency, C., Verreault, H., & Bourdeau, J.-S. (2016). *Analyse tendancielle à Montréal – possession du permis de conduire, accès et utilisation de l'automobile*. Montréal: Tiré de <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/09/20/evolmob-evolution-rapport-des-jeunes-voiture-2424>
- Ortar, N., Boudreau, J.-A., Vincent-Geslin, S., Ribeiro, C., Bonnel, P., Morency, C., . . . Bourdeau, J.-S. (2016). *Évolution des pratiques de mobilité et du rapport à l'automobile chez les jeunes. Une comparaison Lyon-Montréal*. Lyon: Tiré de <http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/DEj1h3D8cCyDdG1>
- Van Acker, V., Goodwin, P., & Witlox, F. (2016). Key research themes on travel behavior, lifestyle, and sustainable urban mobility. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(1), 25-32. doi:10.1080/15568318.2013.821003