

# ENVIRONNEMENT

## TRANSPORT DURABLE

CAHIER THÉMATIQUE C · LE DEVOIR, LE JEUDI 18 SEPTEMBRE 2014



Des solutions pour un mode de transport durable en banlieue  
Page C 4



Défi sans auto solo : inciter les employés et les entreprises à se mettre au vert  
Page C 7



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Le ministre des Transports, Robert Poëti, est convaincu qu'investir dans le transport collectif permet de diminuer la congestion routière.

### STRATÉGIE DE MOBILITÉ DURABLE

## Poëti pressé d'établir un transport durable et efficace

En poste depuis à peine quatre mois, le ministre des Transports, Robert Poëti, veut s'attaquer à l'épineuse question de la gouvernance des transports collectifs. L'ex-officier de la Sûreté du Québec compte mettre de l'ordre dans la grande région de Montréal, où l'on dénombre 700 différents titres de transport. Cette situation frise l'absurdité, selon lui, mais elle empêche surtout la gestion efficace des divers projets de transport durable prévus par Québec. Entrevue.

PROPOS RECUEILLIS  
PAR DAPHNÉE HACKER

**L**orsqu'il a présenté sa Stratégie de mobilité durable, en février, votre prédécesseur, Sylvain Gaudreault, a insisté sur le fait qu'il faut revoir la gouvernance du transport collectif afin d'harmoniser les services. Comptez-vous faire de même ?

Tout à fait. J'ai reçu un mandat très large qui vise à revoir non seulement la gouvernance des transports collectifs à Montréal et à Québec, mais aussi le financement et la réalisation des projets. Le but est de faire une planification intégrée et efficace. Au cours des cinq dernières années, seulement 60% du budget consacré aux transports en commun a été utilisé, à cause de contraintes administratives... C'est inacceptable. Il faut corriger le tir.

**Les maires de la Communauté métropolitaine de Montréal ont un leurs voix cette année pour réitérer une demande de longue date : prendre le contrôle de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). L'accorderez-vous ?**

Il faut se pencher sur ces questions, ce sera un long processus. C'est encore trop tôt pour trancher. Il n'y a pas que la gouvernance de l'AMT qui est sur la table des discussions, il faut repenser en profondeur le rôle de chaque organisme de transport, et s'assurer que plus personne ne travaille en silo. C'est pour cette raison que j'ai décidé de réactiver le comité Mobilité Montréal (où siègent les maires des

plus grandes villes de la région de Montréal). Nous nous rencontrerons régulièrement pour aborder ces questions et mieux coordonner les projets majeurs de transport collectif.

**Parlant de projet majeur, votre position par rapport à un éventuel système léger sur rail (SLR) sur le futur pont Champlain se fait attendre. Où en êtes-vous dans la réflexion ?**

J'ai mandaté l'AMT pour effectuer un rapport en profondeur et voir quels systèmes semblables existent ailleurs, comment ils s'opèrent. Le but est d'établir des prix et de faire des comparatifs. Le rapport sera déposé à la fin 2015; c'est là que je prendrai ma décision. Je n'écarte aucune option. Ce ne sera pas forcément un SLR, peut-être un réseau d'autobus à batterie, ou électrique. Ce qui est sûr, c'est que ce sera un système de transport durable.

**Votre gouvernement souhaite miser sur les transports durables; près d'un milliard de dollars seront puisés dans le fonds destiné aux travaux routiers. Cela ne nuit-il pas au maintien des infrastructures, qui se font toutes assez vieilles ?**

Ce que je peux dire, c'est que ni les infra-



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

«Au cours des cinq dernières années, seulement 60% du budget consacré aux transports en commun a été utilisé, à cause de contraintes administratives... C'est inacceptable.»

structures ni les chantiers autoroutiers ne seront négligés. Nous retirons, certes, 930 millions d'une enveloppe de 4 milliards, mais c'est justifié. Je suis convaincu qu'en investissant dans le transport collectif, nous allons pouvoir diminuer la congestion routière et les conséquences qu'elle entraîne, dont la détérioration des routes.

**À Londres et à Milan, les véhicules doivent payer pour entrer dans la ville, et les frais sont plus élevés lors des heures de pointe. Est-ce un type de mesure que vous pourriez considérer pour diminuer la congestion routière aux heures de pointe ?**

Je penche davantage pour des mesures incitatives que dissuasives. Je ne veux pas forcer les citoyens à prendre le transport en commun, je veux qu'ils le prennent volontairement. Mais pour ça, il faut le rendre plus attrayant. Prenons, par exemple, le Train de l'Est, qui sera en marche en décembre et qui va combler des besoins criants dans la couronne nord-est de Montréal. Les wagons sont grands, spacieux, c'est un système bimodal (diesel et électricité); tous les ingrédients sont là pour que ce nouveau moyen de transport soit victime de son succès.

**Mais plusieurs lignes de train de passagers rencontrent des problèmes récurrents de ralentissements causés par les trains de marchandises, qui ont priorité. Cette situation n'affecte-t-elle pas la fluidité du service ?**

Je suis d'accord qu'il faut s'attaquer à ce problème, car il peut décourager des usagers de se tourner vers le train. Nous sommes d'ailleurs en négociation constante avec le Canadien Pacifique et le Canadien National pour améliorer cela. Il faut assurer un meilleur partage des rails sur les heures de pointe.

**Un projet-pilote débutera dans quelques semaines sur l'autoroute Robert-Bourassa à Québec, où votre ministère veut étudier la possibilité de permettre le covoiturage sur la voie réservée aux autobus. Pouvez-vous nous rappeler le but de ce projet ?**

Nous souhaitons déterminer si une telle mesure peut rendre la circulation plus fluide. Ainsi,

les voitures qui transporteront deux passagers pourront rouler sur la voie traditionnellement réservée aux autobus. Si le projet s'avère populaire et que les véhicules deviennent trop nombreux à utiliser le couloir, j'augmenterai le nombre obligatoire de passagers à trois, et si nécessaire à quatre. Je suis très optimiste.

**Et pourquoi ne pas essayer un tel projet-pilote à Montréal ?**

Je crois que si la mesure marche bien à Québec, nous l'appliquerons à Montréal. En attendant, d'autres projets sont prévus à Montréal. Nous testerons sous peu des panneaux de signalisation numériques à vitesse variable, qui changeront les limites de vitesse en fonction de la circulation automobile.

**À Montréal, votre ministère considère aussi la conception d'une ligne d'autobus qui pourrait lier les métros Côte-Vertu et Sauvé ?**

C'est effectivement une option que nous étudions. Nous voulons réfléchir à ce service dans une optique d'électrification des transports. Ce projet pourrait donner lieu, par exemple, à un service rapide par bus, où les véhicules fonctionneraient à l'électricité et seraient rechargés à chaque extrémité de la ligne. Chaque fois qu'on ajoute ou modifie un service de transport, il faut évaluer son potentiel à être électrifié. Oui, c'est parfois plus cher, mais c'est un investissement auquel je crois. Nous avons les ressources nécessaires au Québec. L'électricité, c'est la voie de l'avenir.

**Le prolongement de la ligne bleue du métro est un projet électrique très attendu par plusieurs acteurs municipaux, qui souhaiteraient le voir prêt pour le 375e anniversaire de Montréal, en 2017. Visez-vous cet objectif ?**

Soyons réalistes et sérieux, des projets de tunnel, de cette envergure, c'est peu probable que ce soit complété en quelques années seulement. Mais le prolongement de la ligne bleue est dans notre programme, nous avons l'intention de le réaliser.

Collaboratrice  
Le Devoir

Grâce à Communauto et ses 30 000 abonnés, il y a aujourd'hui 12 000 voitures en moins sur nos routes.

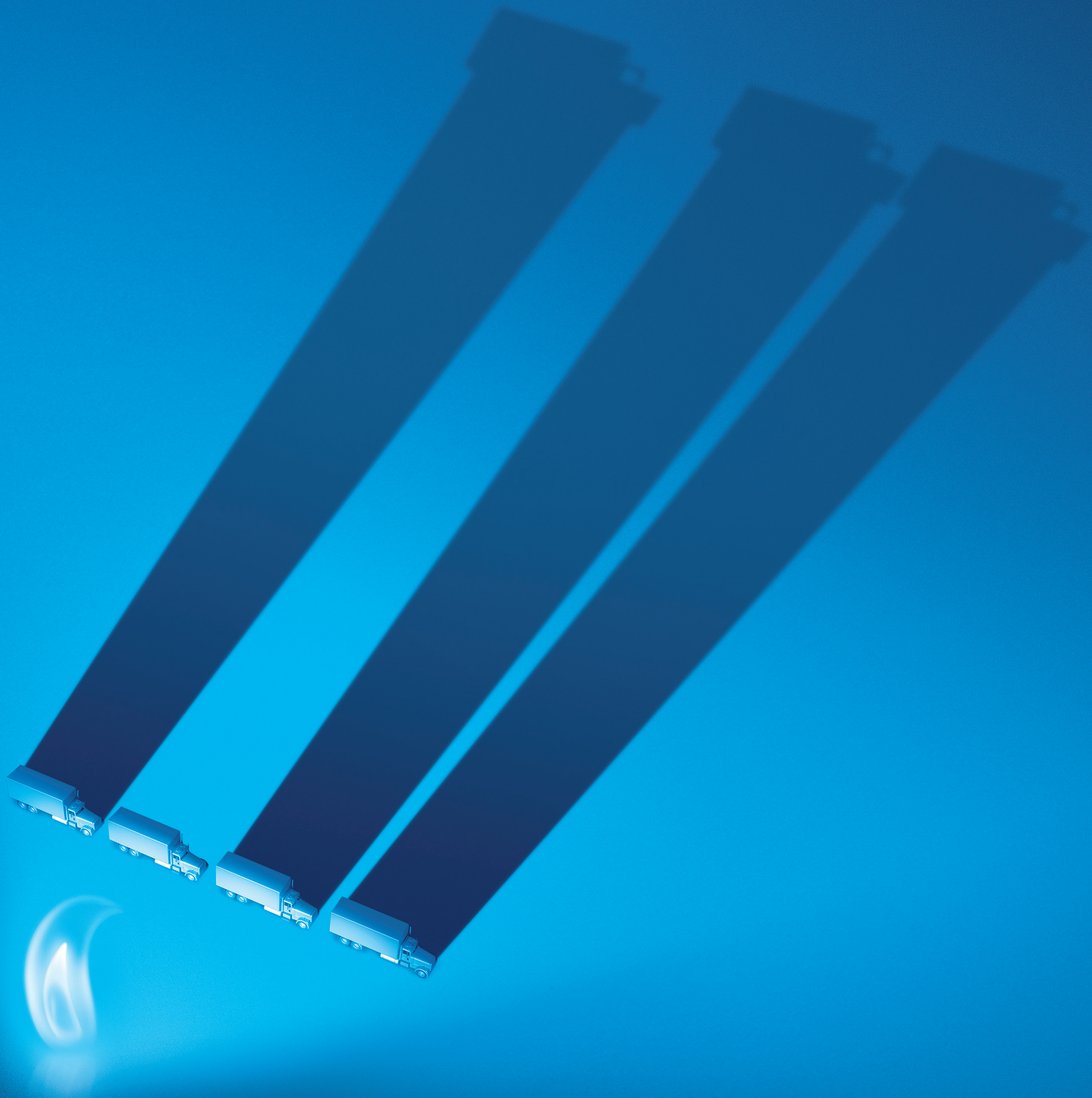
Découvrez pourquoi Montréal devrait aussi se doter de la voiture en libre-service.

[communauto.com/pourquoi](http://communauto.com/pourquoi)

**Communauto**  
20 ans déjà !

Au service de l'environnement et de la communauté depuis 20 ans.

# Trois camions valent mieux que quatre



**JUSQU'À 25 % MOINS DE GES\* GRÂCE AU BLEU,  
C'EST COMME UN CAMION DE MOINS SUR LA ROUTE.**

Au Québec, le secteur des transports est celui qui produit le plus d'émissions de GES\*. Le gaz naturel offre une solution immédiate pour réduire l'empreinte environnementale des camions lourds.

En plus d'être jusqu'à 40 % plus économique que le diesel, le bleu entraîne une réduction des GES\* pouvant aller jusqu'à 25 %. Voilà une ressource qui permettra au Québec de faire du chemin.

Découvrez toutes les possibilités offertes par le bleu à [gazmetro.com/transport](http://gazmetro.com/transport)

\*Gaz à effet de serre

 **GazMétro**  
la vie en bleu

## ENVIRONNEMENT



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

Dans son budget 2014, la STM avisait que le réseau d'autobus subirait « une baisse globale de 3,1 %, soit 165 500 heures, sur un total de 5,4 millions d'heures ».

## MOBILITÉ DURABLE

## L'heure est à l'optimisation des ressources à Montréal

La Ville s'efforce d'améliorer le quotidien des usagers des transports en commun et des automobilistes

Quels seront les principaux enjeux de la mobilité durable durant les prochains mois à Montréal? Si l'on se fie à deux sorties publiques réalisées le même jour, le 8 septembre dernier, la ville intelligente et le financement du transport collectif seront au cœur des discussions.

ETIENNE PLAMONDON EMOND

Le 8 septembre dernier, la Ville de Montréal officialisait la mise en service de son Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU), un centre à partir duquel sera gérée à distance la circulation sur le réseau routier. Ironie du sort, les organismes Équiterre, Transport 2000 et le Conseil régional de l'environnement de Montréal unissaient presque au même moment leur voix pour interpeller le maire sur la question du sous-financement de la Société de transport de Montréal (STM).

Si les deux événements se sont déroulés le même jour, il s'agit d'un hasard, assure François Pepin, président de Transport 2000. Ces groupes voient d'un bon œil l'arrivée du CGMU, mais ils craignent les efforts de rationalisation auxquels est contrainte la STM. Selon eux, l'investissement dans le transport collectif demeure le meilleur moyen pour réduire la congestion routière. « La quote-part de la ville baisse, vu l'augmentation des dépenses de la STM », indique Félix Gravel, responsable du transport au Conseil régional de l'environnement de Montréal. Les trois organismes revendiquent une augmentation du financement d'au moins 20 millions de la part de la ville.

Dans son budget 2014, la STM avisait que le réseau d'autobus subirait « une baisse globale de 3,1 %, soit 165 500 heures, sur un total de 5,4 millions d'heures », et que les normes de charge allaient augmenter, plus particulièrement en période hors pointe et les week-ends.

François Pepin déplore cette diminution du service après le succès du Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTE), à travers lequel la STM a augmenté, entre 2007 et 2011, son offre de service de bus de 22 % et son offre de service globale de 25 %. Une hausse de 15 % de l'achalandage a été notée entre 2006 et 2013. « Ce programme a démontré que lorsqu'il y a de nouveaux services de bus et plus d'autobus, les gens les utilisent », dit-il.

« Ce n'est pas dit que si on met plus d'argent, il va y avoir plus de services », dit Aref Salem, responsable du transport au comité de direction de Montréal, lors d'une entrevue téléphonique. « La STM, c'est 1,3 milliard \$ de budget. Quand on est rendu là, il y a certainement des façons de faire pour optimiser les services [...] Et je crois qu'ils sont en train de faire cet exercice à la STM. »

Aref Salem défend l'augmentation de 12,5 millions de dollars de la contribution de la ville à la STM en 2014. Devant les prévisions d'une augmentation des besoins financiers pour assurer et maintenir le service, M. Salem garantit qu'il y aura plus d'argent à la STM. « Actuellement, je ne peux pas vous dire combien. On ne s'est pas encore assis avec la STM pour voir tous les chiffres. »

### Ville intelligente

Et le Centre de gestion de la mobilité urbaine? En utilisant la technologie pour améliorer la circulation routière, risque-t-il d'encourager la population à prendre sa voiture et, ainsi, saboter les efforts visant à la convaincre d'utiliser le transport collectif? Pas vraiment, selon les organismes faisant la promotion de la mobilité durable à qui *Le Devoir* a posé la question. « Améliorer la fluidité des automobiles aide la fluidité générale de la circulation, donc du transport collectif, indirectement », juge M. Pepin.

« On pense que la sécurité routière est importante, notamment pour le transport des marchandises et le transport de ce qui est essentiel, comme celui des personnes handicapées », indique de son côté Félix Gravel. « Ce qu'on essaie d'éviter, dans le transport par route, ce sont principalement les trajets quotidiens pour se rendre

au travail. »

Le peu d'importance accordé au transport collectif lors du dévoilement public du CGMU a toutefois légèrement semé l'inquiétude chez ces organismes.

Il faut par contre noter que la STM a reporté en 2015 le déploiement progressif du système iBus, un système dit intelligent de gestion et d'information en temps réel du réseau d'autobus actuellement en phase d'essai. Or, le système iBus sera en partie connecté avec le CGMU à travers les feux de circulation. Un système de détection permettra entre autres à certains chauffeurs d'autobus d'obtenir la prolongation d'un feu vert, pour traverser une intersection, ou l'apparition d'un feu chandelle, pour autoriser leur départ avant les autres véhicules. 1000 carrefours sont dans la mire pour l'implantation de ce dispositif d'ici 2020. Cette technologie vise à rendre les trajets d'autobus plus rapides et à éviter les retards. « On est en train de donner à quelqu'un qui prend le transport en commun un avantage sur quelqu'un qui prend sa voiture », assure Aref Salem. « Un trajet prendra moins de temps en autobus qu'en voiture, et ça va inciter les gens, par la force des choses, à quitter leur voiture et à utiliser les autobus. » Le système iBus va aussi informer en temps réel les usagers de l'heure d'arrivée des autobus par le biais de panneaux aux aubus et d'une application sur les téléphones intelligents. Une technologie qui améliorera l'expérience du client, argue M. Salem.

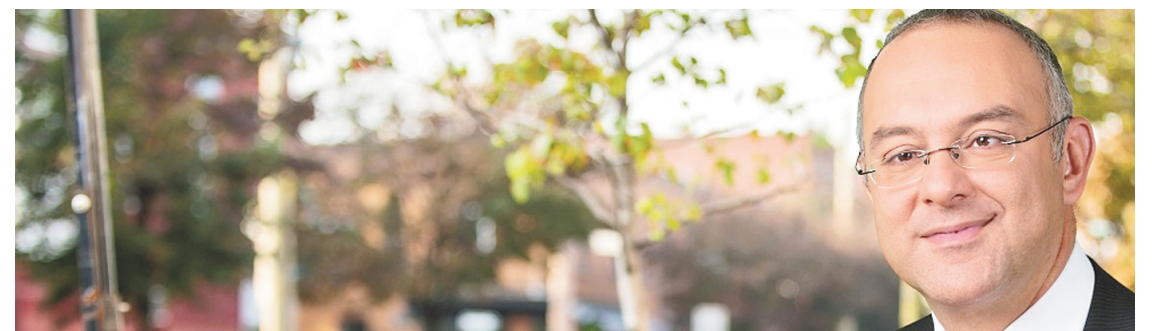
Au CRE-Montréal, on souligne que les solutions innovantes permettront de contrer la congestion si elles intègrent les différents modes de déplacement durable, comme l'auto-partage, le vélo, le transport collectif et le déplacement à pied. « Cette intégration doit se faire au niveau de la planification et du développement du réseau, mais aussi de l'expérience usager », dit Félix Gravel. « Dans l'idéal, l'utilisateur devrait savoir quelle est la meilleure option en tout temps. » Par exemple, il imagine une plateforme Web interactive qui proposerait à l'utilisateur, les jours de congestion routière, un trajet de transport collectif, voire de transport actif, selon son itinéraire.

« Ce ne sera pas avec le CGMU, mais il y aura quelque chose bientôt », promet Aref Salem. « On va mettre tout ce beau monde ensemble — Bixi, Stationnement de Montréal, la STM — pour voir comment on peut intégrer et améliorer la mobilité et la fluidité dans la ville grâce à la technologie, quitte à voir si on doit créer une application pour savoir quel est le meilleur moyen de transport que l'on peut utiliser pour parcourir un chemin. » Il assure que ce travail va s'amorcer d'ici la fin de l'automne.

Collaborateur  
Le Devoir

### La sécurité des piétons: un autre enjeu d'importance

Si elle se réjouit de voir le Centre de gestion de la mobilité urbaine se concrétiser, Anne Juillet, responsable du dossier transport au Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), tient à rappeler qu'« une ville intelligente, ce n'est pas seulement une ville technologique. Une ville intelligente, c'est une ville conçue pour le citoyen ». Elle déplore que le nombre d'intersections à sécuriser pour les piétons, d'abord prévu à 50 par année dans le Plan de transport de Montréal en 2008, ait été revu à la baisse. « La ville, en ce moment, est aménagée pour des adultes bien portants âgés de 15 à 55 ans qui n'ont pas un handicap », dit-elle. Même son de cloche du côté du CRE-Montréal devant le vieillissement de la population. « Un des grands enjeux, ça va être de s'assurer que le transport à pied permet aux plus vulnérables, aux enfants et aux personnes âgées de se déplacer en toute sécurité et de manière plus agréable », dit Félix Gravel.



Aref Salem, responsable du transport au comité de direction de Montréal, défend l'augmentation de 12,5 millions de dollars de la contribution de la ville à la STM en 2014.

PARTI ÉQUIPE DENIS CODERRE



MASCOCHE

C'EST  
LE DÉBUT  
D'UN TRAIN  
NOUVEAU

Dès le 1<sup>er</sup> décembre

[amt.qc.ca](http://amt.qc.ca)

MONTRÉAL

FAIRE BOUGER LES CHOSES



## ENVIRONNEMENT

## Réinventer le transport en banlieue

Les banlieues, où de plus en plus de Montréalais décident de s'établir, ont été construites et pensées pour la voiture. D'autres moyens de déplacement y sont-ils possibles? Oui, affirment les chercheurs en urbanisme et en génie civil.

DAPHNÉE HACKER

« Cela fait des années que nous nous creusons les méninges pour trouver des solutions créatives aux modes de déplacement en périphérie des grands centres urbains », déclare Paula Negron, coresponsable de l'Observatoire de la mobilité durable de l'Université de Montréal. Cette dernière se dit convaincue que pour trouver de réelles solutions de remplacement à la voiture en banlieue, il faut penser au-delà des transports en commun « traditionnels » que sont l'autobus et le métro. « Il n'y a pas forcément une densité assez forte pour justifier l'implantation d'un système lourd de transport, il faut penser à de nouvelles façons de faire », dit celle qui est aussi professeure à l'Institut d'urbanisme de l'UdeM.

Catherine Morency, qui dirige la chaire de recherche Mobilité, de l'école Polytechnique, abonde dans ce sens. « Il y a une ébullition de nouveaux modes de transport alternatif, qu'il s'agisse du taxi collectif, de l'autopartage ou du vélo en libre-service. Ils sont surtout développés dans les centres urbains; il faut maintenant trouver le moyen de les implanter dans les banlieues », lance la professeure.

## Exode vers les banlieues

Chaque année, des milliers de familles montréalaises décident de quitter l'île pour s'acheter une propriété en banlieue, où les taxes foncières sont nettement moins élevées. L'an dernier, tout près de 47 000 personnes ont ainsi quitté la métropole pour prendre racine dans le 450, selon des données de Montréal en statistiques.

Cet étalement urbain a provoqué un réel boom des projets résidentiels dans les couronnes nord et sud de Montréal. « Le hic avec la majorité de ces développements, c'est qu'ils ne sont pas accompagnés d'une réflexion préalable sur la mobilité. Il faudrait une planification intégrée qui tient compte des besoins de transports



LOÏC HAMON LE DEVOIR

Selon la coresponsable de l'Observatoire de la mobilité durable de l'Université de Montréal, Paula Negron, il est possible de revoir l'aménagement des banlieues pour encourager les déplacements sans automobile.

qu'auront les futurs habitants du secteur », croit M<sup>me</sup> Morency. De fait, les services de transport, souvent inadéquats, ne sont utilisés que par les « populations captives » (personnes âgées, adolescents, ménages à faible revenu). « Dès qu'un jeune a les moyens de se procurer une voiture, il le fait », ajoute-t-elle.

Aux yeux de M<sup>me</sup> Negron, il faut toutefois garder espoir. La majorité des territoires des premières couronnes ont un grand potentiel, assure-t-elle, bien que ni les nouveaux développements résidentiels ni les anciens n'aient été pensés pour le transport collectif. « Les rues sont larges, il y a beaucoup d'espace. Les possibilités de revoir l'aménagement de ces territoires sont multiples. »



Paula Negron

## Opter pour la multimodalité

« En dehors des heures de pointe, il est presque impossible de pouvoir se déplacer efficacement en banlieue sans voiture, poursuit M<sup>me</sup> Negron. C'est ça qu'il faut changer. » Selon elle, la clé réside dans la diversification des moyens de déplacement. Cette diversité peut se réaliser par de nouveaux partenariats entre les sociétés de transport, les municipalités et des acteurs privés, tels que le taxi, les services d'autopartage et de vélo en libre-service. Par exemple, un système de taxi collectif pourrait être coordonné avec une ligne d'autobus et effectuer le

même trajet lors des périodes moins achalandées. Cette option augmenterait la fréquence des passages, moyennant des coûts raisonnables pour les utilisateurs, conclut M<sup>me</sup> Negron.

L'important, selon M<sup>me</sup> Morency, c'est d'offrir des options multiples, flexibles et fiables pour un même trajet. Le but est de prouver aux usagers que d'autres modes de déplacement

que la voiture solo sont possibles. « La diversité des options, c'est un ingrédient de base pour assurer une mobilité durable », précise-t-elle. Du même souffle, la chercheuse ajoute que le problème de sous-financement des sociétés de transport nuit à l'élaboration de solutions créatives de mobilité durable.

## Environnement hostile

« Il faut penser à modifier les environnements trop hostiles aux piétons puisque, dans un contexte où la population est vieillissante, de plus en plus de personnes auront besoin de vivre dans un quartier où elles peuvent se déplacer facilement sans la voiture », avance M<sup>me</sup> Negron.

Il y a moyen de revoir l'aménagement des banlieues afin d'encourager le déplacement actif, ajoute-t-elle. « En banlieue, il est souvent difficile de marcher. Il y a de grands boulevards, où les voitures roulent vite et où les trottoirs sont étroits », analyse-t-elle. En posant des actions telles que l'élargissement des trottoirs, l'ajout de pistes cyclables et la création de bandes végétales sur la chaussée, l'environnement devient de plus en plus hospitalier aux piétons. Ces aménagements doivent être accompagnés d'une densification, précise l'experte en urbanisme, en construisant une série de commerces dans un secteur restreint, par exemple.

Collaboratrice  
Le Devoir

## L'exemple de Sainte-Julie

La ville de Sainte-Julie, sur la Rive-Sud, a développé un système de taxi collectif permettant aux jeunes de 12 à 17 ans de se déplacer dans la municipalité et les secteurs voisins en se partageant des frais minimes. Étant donné la popularité du service implanté en 2009, la mairesse Suzanne Roy a annoncé cette année que les plages horaires seront élargies et que le taxi fonctionnera durant les jours fériés. « Au début, les jeunes ne comprenaient pas très bien comment utiliser le service, puis, tranquillement, le mot s'est passé, et ils sont de plus en plus nombreux à y recourir », explique le président de Taxi Dan, Daniel Lalumière. Ils sont heureux de pouvoir se déplacer de façon autonome. »

Les chiffres d'utilisation témoignent du succès grandissant du projet : 1624 déplace-

ments en 2013, comparativement à 1200 déplacements en 2012, soit une hausse de 35%. En date de septembre, près de 400 membres étaient inscrits au système de taxi collectif, qui est réalisé en partenariat entre la Ville et Taxi Dan. Pour utiliser le service baptisé Taxi 12-17, les jeunes doivent se procurer une carte de membre au coût de 10\$. Lorsqu'ils empruntent le taxi pour se déplacer à l'intérieur de Sainte-Julie, les passagers (deux au minimum) se partagent des frais totaux de 5\$ pour un aller simple. Inspiré par ce service, Varennes a récemment implanté un service de taxi semblable pour les jeunes. La ville de Sainte-Julie, de son côté, a mis sur pied un nouveau service de covoiturage destiné aux adultes et principalement aux travailleurs.

## PASSEPORT MOBILITÉ

## Quand les promoteurs deviennent des acteurs du transport

Les promoteurs immobiliers ne sont pas là que pour vendre des condos, ils peuvent aussi encourager les modes de transport alternatif. C'est du moins ce que croit l'organisme Voyagez Futé, qui a mis sur pied un programme permettant aux promoteurs d'offrir avec leur condo un panier cadeau bien particulier.

DAPHNÉE HACKER

Voilà déjà quelques mois que le centre de gestion des déplacements Voyagez Futé a lancé le passeport mobilité, un produit destiné aux promoteurs immobiliers sur l'île de Montréal. Le passeport comprend un an de transport gratuit dans le réseau de la Société de transport de Montréal (STM), un abonnement au service de vélo-partage BIXI ainsi qu'un abonnement annuel aux voitures en libre-service de Communauto. « Je suis persuadée que les promoteurs peuvent jouer un rôle pour encourager le déplacement actif, et avec un tel produit, ils peuvent même attirer de nouveaux acheteurs », déclare la directrice générale de Voyagez Futé, Mónica Gandulfo.

Pour l'instant, le promoteur immobilier Mondev Construction est le seul à s'être procuré le passeport mobilité, qui coûte 995\$ par unité de condo. Plusieurs acheteurs se sont montrés intéressés par le passeport, assure le président-marketing de l'entreprise, Michael Owen. « Nous bâtissons nos immeubles dans des endroits stratégiques, près des réseaux de transport en commun, c'est naturel qu'un tel produit

intéresse les acheteurs », avance celui qui a 16 différents projets en évolution dans les quartiers centraux de la métropole. Toutefois, M. Owen croit que le produit est encore trop méconnu du grand public. « Beaucoup d'acheteurs ne connaissent pas les services offerts avec le passeport, il devient alors compliqué pour le promoteur de leur faire comprendre la valeur du produit », explique-t-il, ajoutant qu'il faudrait selon lui multiplier les campagnes d'information.

« C'est un produit encore nouveau, il doit mieux se faire connaître », conçoit M<sup>me</sup> Gan-

dulfo. Cette dernière affirme que plusieurs développeurs immobiliers l'ont approchée et que des discussions sont en cours. « Les promoteurs veulent être certains que les acheteurs l'utiliseront. Moi, j'en suis convaincue, le marché est prêt pour ça », affirme la directrice générale de l'organisme qui offre de l'expertise-conseil en transport. Selon elle, les promoteurs peuvent, avec le passeport mobilité, attirer de nouveaux types d'acheteurs, notamment ceux qui ne veulent pas payer pour une place de stationnement.

« Les plus jeunes générations sont moins attachées à la voiture, il faut profiter de cette situation pour leur offrir des incitatifs et renforcer les habitudes de déplacement alternatif », ajoute pour sa part Pierre Bourbonnière, directeur du marketing de la STM. A son avis, il est normal que les pro-



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

L'organisme Voyagez Futé propose aux promoteurs immobiliers de l'île de Montréal un passeport mobilité qui permet à leurs acheteurs de bénéficier notamment d'un an de transport gratuit.

moteurs se montrent encore hésitants. « Il s'agit que le mot se passe, que le produit soit aussi connu du grand public, pour que les acheteurs en demandent », observe-t-il. Il est encore trop tôt selon lui pour

évaluer le réel succès du passeport mobilité.

Une chose est sûre, les programmes incitatifs fonctionnent : selon des études menées par la STM, plus de 30% des individus ayant bénéficié

d'une mesure incitative à prendre les transports en commun en ont fait par la suite leur moyen de déplacement principal. « Chaque petit geste pour contrer l'auto en solo fait une réelle différence, et c'est pour cela que nous avons embarqué dans ce projet », dit M. Bourbonnière.

## Nouvelle formule d'abonnement

Bien que le passeport mobilité entraîne des coûts supplémentaires pour le promoteur, celui-ci peut bénéficier de réductions fiscales de 200% sur ses dépenses liées au transport collectif, souligne M<sup>me</sup> Gandulfo.

Également, Voyagez Futé a décidé d'offrir une nouvelle formule pour les promoteurs intéressés par le passeport mobilité. Au lieu de se procurer tout de suite le produit, il est dorénavant possible pour eux d'adhérer à un « membership » de 1000\$, qui prévoit notamment une visibilité du développeur immobilier sur plusieurs sites Internet, en plus d'une formation pour l'équipe des ventes et de matériel publicitaire.

De cette façon, le promoteur peut d'abord voir s'il y a de l'intérêt pour le produit avant de se le procurer, soutient M<sup>me</sup> Gandulfo. « Nous multiplions les moyens de convaincre les promoteurs d'y adhérer, car bientôt, le mot se passera, et tous les acheteurs le demanderont! », lance-t-elle avec optimisme.

Collaboratrice  
Le Devoir

## Autopartage entre voisins

D'autres solutions de remplacement à la voiture font leur chemin au sein des projets immobiliers. Mis sur place en 2012, le service LibrOTO permet aux développeurs immobiliers d'offrir aux acheteurs un service d'autopartage exclusif à leur immeuble. Ainsi, une ou plusieurs voitures sont mises à la disposition des résidents, qui doivent payer un montant mensuel de base variant entre 20 et 30\$, en plus d'une somme liée à chaque utilisation.

« Ça revient beaucoup moins cher que d'avoir sa propre voiture », assure Christian Assouad, le fondateur de LibrOTO, qui précise que les coûts d'entretien du véhicule et les assurances sont ainsi partagés par les multiples usagers. Par l'entremise d'un site Internet ou par téléphone, les résidents de l'immeuble peuvent ainsi réserver la voiture, et s'en servir tant pour aller au travail que pour faire des courses.

« Lorsque nous avons installé la première voiture, plusieurs résidents ne comprenaient pas comment s'en servir, raconte M. Assouad. Il suffit de bien leur expliquer, puis de leur laisser un peu de temps pour s'acclimater à cette nouvelle façon de concevoir la possession d'une voiture. » Ce dernier estime qu'une personne utilisant régulièrement l'autopartage dépensera en moyenne 125\$ par mois. Ceci est près de quatre fois moins cher que le coût moyen mensuel d'une voiture individuelle, soit 400\$, analyse-t-il.

Dans les emplacements centraux, où les services de transport en commun permettent de faire les déplacements quotidiens, LibrOTO peut devenir une sérieuse solution de remplacement à la voiture, croit M. Assouad. « La majorité des gens à Montréal n'utilisent pas la voiture tous les jours, s'ils n'en ont besoin qu'occasionnellement, pourquoi payer pour un véhicule et son entretien? » Selon lui, plusieurs ont intérêt à se tourner vers l'autopartage, dans une optique tant économique qu'écologique.



ville.montreal.qc.ca/mtnord



facebook.com/mtnord

Montréal-Nord  
Montréal

## ENVIRONNEMENT

## Donner de l'accessibilité, pas que du stationnement

Preuve que rien n'est immuable, les choses commencent à bouger du côté du stationnement, à Montréal. C'est du moins l'intention du maire Denis Coderre, lui qui a lancé en avril dernier une opération pour établir le portrait et le diagnostic du stationnement dans la métropole québécoise. La radiographie culminera en 2015 avec une vaste consultation sur cette dimension importante de la mobilité, combinant tout à la fois des aspects économiques, écologiques, culturels, etc.

ANDRÉ LAVOIE

En faut-il plus ou moins au centre-ville? Dans les quartiers densément peuplés, doit-on privilégier les résidents au détriment des visiteurs? Les commerçants ont-ils raison de décrier les parcomètres, les rues piétonnes et autres initiatives favorisant les transports actifs et collectifs au détriment des automobilistes? Toutes ces questions seront débattues, mais le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREMTL) a une bonne longueur d'avance sur ce sujet complexe, venant tout juste de publier un guide, *Le stationnement: un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*.

Félix Gravel, urbaniste et responsable Campagnes transport, GES et aménagement du territoire au CREMTL, peut débattre longuement de cette question hautement politique qu'est le stationnement. Son constat est implacable: «La plupart des stationnements à Montréal sont laids, pas forcément bien gérés, affichant une tarification mal adaptée, en plus d'être la source de multiples problèmes environnementaux: îlots de chaleur, écoulement des eaux de pluie, etc.» Or, qu'ils soient étages, souterrains ou à l'air libre, peuvent-ils présenter une quelconque valeur esthétique? Ce

diplômé de l'UQAM et de l'INRS pointe des exemples éloquents tirés du guide, à Québec (l'édifice «Falaise apprivoisée») comme à Miami (un édifice recouvert de végétation grimpante dans le quartier de South Beach), mais ne croit pas qu'ils devraient être considérés comme de simples exemples isolés. «Un stationnement, c'est un peu comme une gare ou un aéroport. On investit beaucoup d'argent pour la beauté de ces lieux, souvent la porte d'entrée des villes. Pourquoi en serait-il autrement pour le stationnement, sans doute le plus utilisé de tous les terminus?»

Cette banalité visuelle plonge ses racines au cœur du XX<sup>e</sup> siècle, à une époque où l'automobile impose sa domination sur le paysage urbain, accélérant l'exode vers les banlieues, la multiplication des autoroutes, la marginalisation des piétons dans les centres-villes. Tout cela pour une question de «fluidité», comme le rappelle Félix Gravel. «On ne regarde trop souvent qu'un seul élément de l'équation: pour contrer la congestion, on construit plus d'autoroutes... et on a encore plus de congestion! Même chose avec les stationnements, qui sont comme les tablettes de nos bibliothèques: on pense faire le ménage, mais on ne fait qu'accumuler des trucs. Dans une ville, il y a de trois à cinq cases de stationnement

pour chaque voiture.»

Toutes ces cases défigurent la beauté des villes, certaines de façon irrémédiable, comme Winnipeg ou Buffalo, alors que plus de 50% de la surface de leur centre-ville est dédiée au stationnement. Ça laisse peu de place pour la verdure... Montréal n'en est pas là, mais pour Félix Gravel, «40 hectares, soit 8% de l'île consacrée au stationnement, c'est un vrai gaspillage d'espace».

Pour les automobilistes soucieux de se garer où ils veulent, et sans déboursier un sou, cela n'a rien d'un gaspillage. Ils ignorent toutefois les coûts réels de ces carrés d'asphalte, que tous les citoyens doivent assumer, qu'ils possèdent ou non une voiture. «Pour le contribuable, chaque année, souligne Félix Gravel, une place de stationnement coûte 1500\$ en banlieue, 3500\$ à Montréal, et plus encore quand on se rapproche du centre-ville.» Si ces espaces servaient à établir des habitations, des commerces et des parcs, le visage de nos villes et villages serait assurément différent.

Félix Gravel ne désespère pas de voir un jour un changement des mentalités, et surtout la fin de cette obsession du stationnement, considéré comme un droit fondamental. «L'auto ne va pas disparaître, tient-il à préciser. Mais il faut surtout faire payer le vrai prix du stationnement, même si je ne crois pas que la culpabilisation de l'automobiliste constitue une bonne approche. Pour diminuer les stationnements, il faut surtout améliorer l'offre du transport collectif et actif; les pistes cyclables, ça ne coûte pas si cher. Plus il y a de possibilités, plus les gens vont aller vers ce qui est facile, rapide, et agréable.»

Ce processus de persuasion,



MICHAËL MONNIER LE DEVOIR

L'urbaniste et responsable Campagnes transport, GES et aménagement du territoire au CREMTL, Félix Gravel, ne désespère pas de voir un jour un changement des mentalités, et surtout la fin de cette obsession du stationnement, considéré comme un droit fondamental.

celui de délaissier l'auto solo pour les transports collectifs et actifs, nécessite un grand courage politique, car il modifie en profondeur la manière de se déplacer et de concevoir l'aménagement urbain. Le guide publié par le CREMTL recense une multitude d'exemples audacieux, et pas seulement dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, là où certaines transformations ont donné lieu à des débats enflammés. Ce fut sans doute avec la même intensité que les résidents de Strasbourg, en France, ont accueilli les nombreux changements qui ont fa-

vorisé une baisse de 28% du nombre de véhicules dans la ville en l'espace de 18 ans: réaménagement du réseau de tramways, stationnements incitatifs, piétonnisation d'artères commerciales, etc.

Cette petite révolution a transformé le visage de cette ville, et Catherine Trautmann, l'une des responsables de ce renouveau, sera de passage à Montréal le 30 septembre prochain pour en discuter. À l'invitation du CREMTL, cette ancienne ministre de la Culture du gouvernement de Lionel Jospin et surtout ancienne mai-

resse de Strasbourg exposera sa vision d'une ville où la voiture n'est pas souveraine, et donnera de précieux conseils à ceux et celles qui veulent imiter son courage politique. Félix Gravel tendra l'oreille, convaincu que le stationnement doit être entièrement repensé, dans une perspective écologique mais aussi économique, le tout sans naïveté. «Quand on change les politiques de stationnement, il faut être prêt à livrer bataille», concède l'urbaniste.

Collaborateur  
Le Devoir

1 mois  
supplémentaire  
gratuit

OPUS+  
entreprise

amt.qc.ca

OPUS  
& Cie

stm.info

Adhérez aux programmes employeurs de transport collectif  
avant le **5 février 2015**.

Ces programmes sont offerts par :



Grâce à :

Transports  
Québec

MOBILITÉ  
MONTREAL  
CHACUN FAIT PARTIE  
DE LA SOLUTION

# ENVIRONNEMENT

## PRIX LEADERS EN TRANSPORT DURABLE

Chaque année, Voyagez Futé et Développement économique Saint-Laurent récompensent des entreprises et des institutions qui ont mis en place des initiatives durables au sein de leur organisation, au cours de l'année, pour inciter leurs employés à utiliser d'autres moyens de transport que leur automobile. Voici les leaders de l'année 2014.

TEXTES DE PIERRE VALLÉE

### PRIX PROACTIVITÉ — VOYAGEZ FUTÉ

## Une approche de partenariat

Ce qui distingue l'Arrondissement de Montréal-Nord et qui lui vaut le prix Proactivité décerné par l'organisme Voyagez Futé est l'approche novatrice employée pour résoudre un problème de transport.

« Nous avons un problème de circulation automobile aux alentours de l'Hôpital Marie-Clarac, sur le boulevard Gouin, explique Noushig Eloyan, aujourd'hui adjointe au directeur d'arrondissement à Montréal-Nord. D'une part, l'hôpital compte 1500 employés. Ensuite, on trouve à proximité de l'hôpital une maison de retraite et une école. Ça fait donc beaucoup de circulation dans ce secteur. De plus, la rue est étroite. Et c'est aussi un secteur résidentiel. Même si l'hôpital possède un stationnement gratuit pour ses employés et visiteurs, il y avait débordement dans la rue, ce qui privait les résidents de places de stationnement. »

Devant pareille situation, que faire? « L'Arrondissement aurait pu faire cavalier seul, mais on a choisi une voie différente. On est plutôt allé rencontrer les gestionnaires de l'hôpital et on leur a proposé de travailler avec nous afin de trouver une solution capable de régler ce problème à l'avantage de toutes les parties concernées. » Les gestionnaires de l'établissement de santé ont accepté l'invitation.

Une fois la collaboration de l'Hôpital Marie-Clarac assurée, l'Arrondissement de Montréal-Nord a mandaté l'organisme Voyagez Futé pour la réalisation d'une étude afin de bien cerner le problème. « L'Arrondissement de Montréal-Nord a assumé tous les frais de cette étude. Voyagez

Futé a conduit des entrevues avec les gestionnaires de l'hôpital, a fait des observations sur le terrain, a produit une analyse des déplacements. Un sondage a été réalisé auprès des employés pour connaître leurs habitudes de déplacement. D'ailleurs, ce sondage a de plus provoqué une réflexion et une prise de conscience chez les employés quant aux enjeux du transport durable. » Voyagez Futé a aussi évalué la desserte en transport en commun et les améliorations à apporter aux infrastructures routières.

L'étude, aujourd'hui complétée, était accompagnée de propositions de solutions. « De nombreuses solutions ont été avancées, soit la mise en place d'incitatifs financiers en transport collectif, l'implantation d'un service de covoiturage, l'installation d'un stationnement pour vélos, la fin de la gratuité du stationnement de l'hôpital, bref, une gamme complète de propositions. »

L'étude et ses propositions de solutions sont présentement entre les mains des gestionnaires de l'Hôpital Marie-Clarac. « Nous attendons maintenant de voir quelles seront les décisions prises par les gestionnaires de l'hôpital. Une fois celles-ci connues, nous serons en mesure de passer à la seconde étape, soit celle de l'implantation de mesures en transport durable. On verra aussi quels seront le rôle et les responsabilités de l'Arrondissement. »

Ce projet sert en quelque sorte de projet-pilote. « Si ce projet connaît la réussite que nous espérons, nous comptons répéter cette démarche auprès d'autres de nos citoyens institutionnels. »

Collaborateur  
Le Devoir

### PRIX CONTINUITÉ — VOYAGEZ FUTÉ

## Une offre constamment bonifiée

Le transport durable est apparu au Mouvement Desjardins en 2010. Depuis ce temps, Mouvement Desjardins a constamment bonifié son offre, ce qui fait qu'il reçoit aujourd'hui le prix Continuité décerné par l'organisme Voyagez Futé.

Le plan de transport durable du Mouvement Desjardins comporte quatre volets: le transport collectif, le transport actif, le covoiturage et les déplacements d'affaires. Qu'en est-il aujourd'hui?

« À Montréal, nous offrons aux employés du Mouvement Desjardins deux programmes OPUS, explique Pascal Laliberté, responsable du transport durable au Mouvement Desjardins. Il y a le programme OPUS & C<sup>ie</sup> et un programme OPUS pour les services de l'AMT. Présentement, près de 2200 de nos employés adhèrent à ces programmes. Nous offrons à nos adhérents un rabais de 20% sur l'abonnement annuel. »

En matière de transport actif, des stationnements à vélo et des vestiaires et des douches ont été installés, autant à Montréal qu'à Lévis. « Au Complexe Desjardins, c'est près de 650 de nos employés qui viennent travailler en vélo. » Quant au covoiturage, un programme avec logiciel d'appariement des covoitureurs est en place à Montréal comme à Lévis. Un projet-pilote de stationnement réservé au covoiturage est en place à Lévis.

Le cas des déplacements d'affaires s'est réglé de deux façons. « On a d'abord mis en place un service de navette Lévis-Montréal. Ensuite, on a signé une en-

tente avec Communauto à Montréal. Nous avons donc au Complexe Desjardins un point de service Communauto où l'on trouve quatre véhicules électriques qui servent aux courts déplacements d'affaires de nos employés à Montréal. » Un point de service Communauto devrait voir le jour bientôt à Lévis.

Ces divers services en transport durable sont disponibles seulement pour les employés du Mouvement Desjardins. Qu'en est-il maintenant du personnel des caisses populaires? « Les caisses populaires sont autonomes, et la décision appartient à chaque caisse. Mais le Mouvement Desjardins offre ses services-conseils à celles qui veulent mettre

en place des mesures de transport durable. Et il y en a de plus en plus qui le font. Mais chaque caisse doit décider des mesures selon ses besoins particuliers. Un incitatif financier au transport collectif a du sens pour une caisse en milieu urbain. Par contre, c'est moins pertinent en milieu rural, où le covoiturage peut être une solution mieux adaptée. »

Selon Pascal Laliberté, les coûts associés à l'implantation de mesures incitatives en transport durable ne doivent pas être perçus comme un obstacle. « Oui, il y a des coûts, mais il y a aussi des gains économiques. Un employé qui arrive au travail sans le stress d'avoir été pris dans un bouchon de circulation est plus productif. Ces gains de productivité font partie de l'équation. »

Collaborateur  
Le Devoir



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

« À Montréal, nous offrons aux employés du Mouvement Desjardins deux programmes OPUS », explique Pascal Laliberté, responsable du transport durable au Mouvement Desjardins.

### PRIX RECONNAISSANCE — DESTIL

## De multiples solutions

Il ne peut y avoir de solution unique en transport durable à la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB). D'abord, le territoire couvert par la CSMB est vaste. « Et il est très varié, souligne Dominic Vézina, responsable du développement durable à la CSMB. Certains secteurs, comme Verdun et Outremont, sont bien desservis par le transport collectif, mais par contre, les secteurs de l'Ouest-de-l'Île le sont nettement moins. »

De plus, la composition du personnel est un autre obstacle à surmonter. « La CSMB compte 8500 employés, dont 6000 enseignants et 250 professionnels en éducation. Il est donc plus facile d'offrir d'autres choix de transport durable aux employés du siège social et de nos centres de services qu'à nos enseignants. Ces derniers se déplacent de leur domicile vers l'un de nos 97 établissements scolaires. Ensuite, nos professionnels en éducation sont appelés à travailler dans plusieurs établissements. Et c'est sans compter les élèves qui doivent se déplacer pour se rendre à l'école. Ça complique les choses. »

La première mesure mise en place par la CSMB concernait le transport collectif. « Nous avons adhéré au programme Alfergo du ministère des Transports, qui permettait de financer une partie des titres de transport collectif de nos employés. On a choisi de rembourser totalement les deux premiers mois d'une carte mensuelle aux employés qui voulaient faire l'essai du transport collectif. Malheu-

reusement, ce programme a pris fin l'an dernier. On a donc créé notre propre programme, Écologie CSMB, mais on a moins d'argent qu'avant. » La situation financière de la CSMB ne lui permet pas présentement d'investir davantage dans le soutien au transport collectif.

Par contre, la CSMB a avancé dans le domaine du transport actif. « Nous avons mis en place à notre siège social, à Ville Saint-Laurent, un système de vélo en libre-service. Le succès est tel que nous avons implanté ce système à notre Centre de ressources matérielles, à Verdun, ainsi qu'à notre Centre éducatif, à Ville LaSalle. »

La CSMB s'est aussi attaquée au problème que constitue le transport des élèves à l'école par leurs parents en auto.

« Dans certains secteurs, comme à Outremont, il y a congestion aux alentours des écoles matin et soir. On a mandaté Vélo-Québec pour faire une étude des déplacements parents-enfants vers l'école. » Et puis la CSMB a donné suite à une demande de parents vivant à Outremont. « Il s'agit du programme Trotibus, par lequel des parents s'engagent à accompagner un certain nombre d'enfants dans leurs déplacements à pied vers l'école. »

La CSMB reçoit le prix Reconnaissance leader en transport durable remis par le Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent.

Collaborateur  
Le Devoir

### PRIX CONTINUITÉ — DESTIL

## Depuis le départ

Le transport durable était déjà dans la mire de L'Oréal Canada lors de sa construction en 2000 de son centre de distribution à Ville Saint-Laurent. « Le premier geste que nous avons posé a été de négocier avec la STM de sorte à avoir un arrêt d'autobus devant notre édifice. D'ailleurs, nous sommes le dernier arrêt sur cette ligne d'autobus, explique Karine De Bellefeuille, responsable de la santé et sécurité et de l'environnement à L'Oréal Canada. »

Une seconde mesure fut rapidement implantée, soit celle d'une navette pour transporter les employés qui doivent se déplacer pour se rendre au centre-ville. En 2003, L'Oréal Canada fait appel au Centre de gestion des déplacements de Développement économique

Saint-Laurent afin d'explorer davantage le transport durable. « Nous avons commencé par faire de la sensibilisation auprès de nos employés. Nous avons utilisé un kiosque pour informer les employés des solutions de remplacement à l'automobile solo. »

Une offre de covoiturage a été mise en place grâce à un logiciel fourni par le Centre de gestion des déplacements qui permet d'apparier facilement les covoitureurs. « Afin d'avoir un bassin de candidats plus large que nos 300 employés, nous avons décidé d'offrir le service de covoiturage à nos entreprises voisines. Ensuite, dans notre stationnement, nous avons réservé vingt places de stationnement au covoiturage qui sont situées près de la porte d'entrée, un avan-

tage grandement apprécié en hiver. Et récemment, nous avons dû ajouter six places de stationnement pour le covoiturage, ce qui indique que ce choix de transport se développe parmi nos employés. »

Un programme de transport actif, Vélo-Boulot, a aussi été mis en place. « Nous avons construit un stationnement à vélo abrité et aménagé des vestiaires et des douches. Nous avons environ huit employés qui viennent travailler en vélo le plus souvent possible. Et chaque printemps, nous invitons Vélo-Québec à installer leur kiosque chez nous. Les employés peuvent faire vérifier leur vélo grâce à l'atelier de mécanique et recevoir des conseils quant aux parcours sécuritaires qu'ils peuvent emprunter pour se rendre de leur domicile au travail en vélo. »

Présentement, environ une vingtaine d'employés se rendent au travail en transport collectif. Afin de faire grimper ce nombre, l'entreprise est à finaliser une entente avec la STM dans le cadre du programme OPUS & C<sup>ie</sup>. « Nous croyons que nos premiers adhérents à ce programme seront nos employés qui utilisent déjà le transport collectif, mais le programme est offert à tous nos employés. »

Pour cette belle constance dans le développement du transport durable chez L'Oréal Canada, le Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent lui décerne son prix Continuité.

Collaborateur  
Le Devoir



ÉRIC PIERMONT AGENCE FRANCE-PRESSE

C'est en 2003 que L'Oréal Canada fait appel au Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent afin d'en apprendre davantage sur le transport durable.

## ENVIRONNEMENT

DÉFI SANS AUTO SOLO

## Un concours où tout le monde y gagne

Au Défi sans auto solo, adopter des comportements respectueux de l'environnement peut avantager tant les entreprises que leurs employés. Le concours, organisé par les six centres de gestion de transport (CGT) à travers le Québec, vise à sensibiliser les compagnies et à les encourager à adopter des habitudes de transport plus responsables à l'égard de l'environnement.

VICKY FRAGASSO-MARQUIS

Le Défi sans auto solo, qui a été mis en œuvre par le CGT de Trois-Rivières, est une compétition «amicale» à laquelle participent des centaines d'organisations depuis 2009. La compétition se tient aux niveaux local et provincial. À travers les années, plusieurs entreprises, comme Desjardins et Hydro-Québec, des ministères, des institutions scolaires et même des garderies ont pris part au concours. En 2013, quelque 5070 employés et étudiants s'étaient inscrits. Une centaine d'entreprises se sont aussi inscrites pour le défi 2014, qui se tenait le 17 septembre.

Par leur participation, les entreprises parviennent à améliorer leur image, fait valoir Mónica Gandulfo, présidente du CGT Voyagez Futé. «Les entreprises se démarquent par une image verte qu'elles veulent projeter auprès de la population», souligne-t-elle. Quant à leurs employés, ils peuvent en sortir gagnants, avec les nombreux prix qui sont distribués à la fin du concours: titres de transports gratuits, un vélo et même un voyage dans le Sud!

## Travailler à long terme

Les CGT s'assurent toutefois que cette journée symbolique peut avoir un impact réel sur les compagnies afin qu'elles encouragent leurs employés à continuer d'utiliser des transports verts. Certaines compagnies qui ont participé au défi dans les dernières années ont maintenu plusieurs efforts constants et continus. «Le Mouvement Desjardins a organisé des kiosques de promotion pour le transport durable ainsi que des séances d'information sur le déplacement à vélo», indique M<sup>me</sup> Gandulfo.

Ces efforts se sont aussi poursuivis chez Industrielle Alliance, gagnante de l'édition 2013



COURTOISIE DÉFI SANS AUTO SOLO

Philippe St-Pierre, représentant de CAA-Québec, porte-parole du Défi sans auto solo 2014; Pauline Guyomard, coordonnatrice du Défi sans auto solo 2014; Pascal Laliberté, représentant du Mouvement Desjardins, organisation gagnante de l'édition 2013 dans la catégorie suprarégionale; Anne Auclair, présidente de l'Association des Centres de gestion des déplacements; André Lavoie, directeur général de Roullons Vert, le centre de gestion des déplacements de Trois-Rivières.

dans la catégorie Grande organisation et qui en est à sa quatrième participation cette année. La compagnie paie maintenant la moitié des frais des laissez-passer d'autobus pour leurs employés. «Ça a fait grimper les abonnements. De 2012 à 2013, on a eu une augmentation de 164%, passant de 72 abonnés à 190», a indiqué Kathleen Lacroix, conseillère en communication à l'Industrielle Alliance.

La compagnie d'assurance a aussi instauré une mesure pour les employés qui font du covoiturage. «On leur garantit trois retours à la maison, s'il y a une urgence, pour lesquels on assume les frais», a-t-elle ajouté. De plus, depuis quelques années, Industrielle Alliance a commencé à comptabiliser ses émissions de gaz à effet de serre, des chiffres qui se retrouvent dans son rapport annuel. «Ce qui était au dé-

part une initiative à très court terme s'est installée à long terme», a conclu M<sup>me</sup> Lacroix.

## La clé: les entreprises

Pour les CGT, il est important de travailler à la source, donc auprès des compagnies, pour influencer leurs milliers de travailleurs. «Les entreprises jouent un rôle majeur dans le changement de comportement. C'est la clé pour influencer les employés», estime M<sup>me</sup> Gandulfo. Les compagnies peuvent, par exemple, réviser leurs stationnements pour donner plus de places aux employés qui se prêtent au covoiturage. Certaines d'entre elles vont aussi payer une partie ou l'entière des titres de transport pour leurs employés.

Ces mesures ne sont pas nécessairement dispendieuses, au contraire. «Les entreprises

peuvent déduire 200% de leurs dépenses en transport», note M<sup>me</sup> Gandulfo. Les employés feraient eux aussi plus d'économies. Un utilisateur des transports en commun épargnerait environ 20 dollars quotidiennement par rapport à un automobiliste, selon une étude de l'Association du transport du Québec publiée en 2013.

Au-delà de l'aspect financier, l'utilisation de transports durables a aussi un impact sur le bien-être des employés et des entreprises, selon les organisateurs du Défi. Il y aurait une meilleure productivité et un taux d'absentéisme plus bas parce que les employés présentent un meilleur état de santé général.

Collaboratrice  
Le Devoir

CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

## En croisade contre l'auto solo

Chaque jour, des milliers de travailleurs se déplacent encore en automobile solo sur l'île de Montréal. Les centres de gestion des déplacements (CGD) tentent de contrecarrer cette tendance en proposant des solutions créatives aux employeurs, mais la perte d'importantes subventions leur donne du fil à retordre.

DAPHNÉE HACKER

Le tout premier centre de gestion des déplacements (CGD) ayant vu le jour au Québec est Voyagez futé, il y a plus de dix ans, au centre-ville montréalais. «Notre travail est loin d'être fini! Il y a encore près de 30% des travailleurs qui se déplacent dans les quartiers centraux de la ville en voiture», déclare à l'autre bout du fil Mónica Gandulfo, directrice générale de Voyagez Futé. En entrevue au *Devoir*, elle rappelle la mission de base de son organisme à but non lucratif: aider les employeurs et les décideurs à mettre en place des programmes pour la réduction de l'automobile solo dans les déplacements domicile-travail.

«Notre mission est cruciale pour à la fois changer les habitudes de déplacement des travailleurs et améliorer le bilan environnemental de l'organisation. Malheureusement, j'ai vu une diminution de la clientèle depuis la perte de notre subvention», se déssole Aline Berthe, coordonnatrice du CGD de Développement économique Saint-Laurent, qui aide les employeurs situés dans la partie ouest de l'île. Cette dernière explique que le ministère des Transports a mis fin, en 2011, à une importante subvention offerte aux employeurs qui couvrait jusqu'à 50% des coûts de la mise en place d'un programme de gestion des déplacements.

Cette perte de financement affecte surtout les services offerts aux petites et moyennes entreprises, qui n'ont pas les moyens des plus grandes, remarque M<sup>me</sup> Berthe. «De prime abord, la majorité des entreprises n'ont pas un budget prévu pour un plan de mobilité durable,



CHRISTINE BOURGIER

Selon la directrice générale de Voyagez Futé, Mónica Gandulfo, encore 30% des travailleurs se rendent au centre-ville en voiture.

mais une fois qu'elles comprennent que ça peut leur rapporter beaucoup, elles nous rappellent année après année», dit-elle.

## Des services essentiels

Aux yeux de Pierre-Alain Cotnoir, consultant expert des comportements de transport, les CGD et les plans d'action qu'ils proposent aux employeurs représentent de véritables «services essentiels» pour contrer la culture de l'automobile solo. «La majorité de nos déplacements sont liés au travail, c'est un endroit idéal pour essayer de changer les habitudes de transport», explique-t-il.

M. Cotnoir rappelle que lorsqu'une entre-

prise décide de recourir aux services d'un CGD, ce dernier commence par effectuer un portrait des offres de services de transport qui existent déjà. Le CGD mène en parallèle une étude interne pour en savoir davantage sur les habitudes de déplacement des employés. Par la suite, un plan d'action est développé, avec une série de propositions diverses: entente avec la Société de transport de Montréal pour offrir des titres de transport mensuels à rabais, mise sur pied d'un système de covoiturage grâce à un logiciel de géolocalisation des employés, création d'espaces pour ranger les vélos, etc.

Par exemple, le CGD de Développement économique Saint-Laurent a créé un logiciel de covoiturage pour les employés de l'Aéroport de Montréal. Plus de 50% des travailleurs y sont inscrits, et de ce nombre, 70% l'utilisent quotidiennement.

M. Cotnoir espère que Québec accordera à nouveau la subvention aux CGD, puisque sans celle-ci, les centres se retrouvent souvent contraints de proposer des mesures aux employeurs sans même avoir pu dresser un diagnostic de la compagnie. «Il est important de faire une étude fouillée pour connaître l'offre de service et les besoins du personnel, c'est la seule façon d'offrir des solutions efficaces», constate-t-il.

## L'employeur gagnant

Même si les employeurs doivent payer pour les services du CGD, ils peuvent gagner gros, avance Mónica Gandulfo, de Voyagez Futé. À l'exception des entreprises situées en plein centre-ville, la majorité des employeurs rencontrent souvent des problèmes d'accessibilité, qui peuvent nuire à la rétention des travailleurs et à l'embauche.

De fait, près de 30% des professionnels en ressources humaines sondés lors d'une récente étude affirment avoir perdu des candidats potentiels en raison de la localisation de leur entreprise. Sans compter que plus de 25% des répondants ont déclaré que des employés ont quitté volontairement leur entreprise pour cette raison, rapporte l'Ordre des conseillers en ressources humaines agréés. «Cette réalité a un

immense impact sur la productivité d'une entreprise, il faut faciliter la vie des travailleurs», soutient M<sup>me</sup> Gandulfo.

Les CGD ont aussi comme rôle de faire des représentations auprès des sociétés de transport et des décideurs politiques, ajoute Aline Berthe. «Si un secteur est très mal desservi et qu'un nombre important de travailleurs s'y rend chaque jour, il y a moyen de discuter de cette situation avec les sociétés de transport concernées, et éventuellement de changer l'offre.»

En augmentant le déplacement actif des employés, que ce soit en vélo, en covoiturage ou en transport en commun, l'entreprise pourra faire de grandes économies sur les places de stationnement. L'institut de recherche Victoria Transport Policy révèle qu'au Canada, la valeur annuelle d'un tel espace varie de 550\$, dans un parc de stationnement situé en banlieue, à 4500\$, au centre-ville d'une métropole. Sur l'île de Montréal, le coût d'une place de stationnement est évalué entre 700 et 1000\$.

En France, les employeurs sont obligés d'établir un plan de gestion des déplacements de leurs employés et sont aussi contraints de payer 50% des frais liés à l'utilisation des transports en commun. «Il faudrait une réelle volonté politique pour voir une telle politique être appliquée ici», croit M<sup>me</sup> Gandulfo. Cette dernière rappelle que les entreprises qui couvrent une partie des coûts de transport bénéficient d'une déduction fiscale de 200%. «Contre l'auto solo, c'est bénéfique pour tous, et c'est ce que nous persisterons à faire comprendre à tous les acteurs impliqués», conclut-elle.

Collaboratrice  
Le Devoir

78%

Plus de trois quarts des citoyens utilisent l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail et la presque totalité d'entre eux sont seuls dans la voiture, selon des données de Statistique Canada.

UN RETOUR SANS TRAFIC  
POUR SÉBASTIENVo Van  
EMPLOYÉ ALTERNATIFLE PROGRAMME DE TRANSPORT  
ALTERNATIF DE DESJARDINS:

Pour le bien-être de ses employés et celui de la collectivité!

desjardins.com

TRANSPORT  
ALTERNATIF  
En mouvement autrement!Desjardins  
Coopérer pour créer l'avenir

# DÉJEUNER LEADERS EN TRANSPORT DURABLE

SEPTIÈME ÉDITION - 2014



# 2014

LEADERS EN TRANSPORT DURABLE PERMET DE SOULIGNER LE TRAVAIL EXCEPTIONNEL D'ORGANISATIONS QUI SE SONT ENGAGÉES RÉSOLUTIONS DANS L'IMPLANTATION DE POLITIQUES ET DE MESURES FAVORISANT LE TRANSPORT DURABLE



Coopérer pour créer l'avenir



Une présentation de

**VOYAGEZ FUTÉ**

Voyagez Futé  
514 843-9122  
info@voyagezfute.ca  
www.voyagezfute.ca



DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT  
CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

CGD de DESTL  
514 855-5757  
cgd@destl.ca  
www.destl.ca

## PRIX CONTINUITÉ

Depuis le début de sa collaboration avec Voyagez Futé en 2008, le Mouvement Desjardins a multiplié les actions novatrices et intégrées en mobilité durable. Après l'élaboration d'un diagnostic et d'un plan d'action pour chacun de ses grands pôles d'emplois, le Mouvement Desjardins a renforcé sa collaboration et ses partenariats avec les sociétés de transport et les centres de gestion des déplacements. On souligne parmi ses nombreuses réalisations l'offre d'un rabais de 20 % sur l'abonnement annuel à Opus & Cie de la STM et Opus+entreprise de l'AMT depuis avril 2014. Plus de 2 000 employés ont déjà adhéré à l'un ou l'autre des deux programmes! Son programme d'abonnement à l'essai, testé entre 2011 et 2013, a affiché un excellent taux de conversion aux transports collectifs de près de 60 %. Plus de 650 employés utilisent d'ailleurs les infrastructures pour vélos – supports, vestiaires, douches – aménagées au complexe Desjardins. Également en transports actifs, 2 000 codes-rabais BIXI ont été activés au cours des quatre dernières années. Enfin, plus de 900 employés sont inscrits à la plateforme de covoiturage du Mouvement. Par ses initiatives pertinentes, concrètes et adaptées à chacun de ses sites d'emplois, le Mouvement Desjardins, avec son Programme de transport alternatif dynamique et axé sur des solutions tangibles, a fait de la mobilité durable une priorité au bénéfice de ses employés et de la collectivité. Toutes nos félicitations au Mouvement Desjardins!

## PRIX LEADER EN TRANSPORT DURABLE

Le Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent (CGD de DESTL) est fier de récompenser la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB) pour son programme de transport durable, l'Écomobilité CSMB. Le CGD de DESTL souligne ainsi les efforts de la CSMB afin de réduire la dépendance à l'automobile solo et optimiser les conditions de transport de ses employés, et ce pour 12 établissements. La CSMB a choisi de mettre l'accent sur la promotion des déplacements actifs et collectifs, à la suite du diagnostic et des recommandations du CGD de DESTL. Ces actions respectent les objectifs premiers de sa politique de développement durable, laquelle prend appui sur la volonté de développer des pratiques de gestion conciliant les dimensions écologique, économique et sociale. La CSMB se démarque par l'envergure de son programme (diagnostic dans 20 établissements) et la série de mesures adoptées ainsi que les avantages qu'elle offre à ses employés : stations de vélos en libre-service, remboursement de 100 % des titres de transport aux utilisateurs de transport en commun ciblés, en plus du Défi sans auto annuel. Cet employeur entend améliorer sa performance environnementale sur le plan des transports et ce, de façon continue et progressive, notamment en mettant en place le programme de covoiturage du CGD de DESTL. Bravo à la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, qui n'a pas fini de nous surprendre et de s'illustrer parmi les commissions scolaires les plus performantes du Québec.

Montréal-Nord  
**Montréal**

## PRIX PROACTIVITÉ

Le centre de gestion des déplacements Voyagez Futé décerne cette année le prix Leader en transport durable Proactivité à l'arrondissement de Montréal-Nord en reconnaissance de sa détermination et de ses actions dans le domaine de la mobilité durable. Au cours de la dernière année, l'arrondissement s'est démarqué par son enthousiasme et ses efforts constants, notamment avec l'enquête transport effectuée pour l'hôpital Marie-Clarac et les résidences Angelica et Les Cascades réalisée en collaboration avec notre centre de gestion des déplacements. Il s'agit d'un exemple du rôle de leader que les arrondissements sont encouragés à jouer pour coordonner les acteurs multiples des pôles générateurs de déplacements. De plus, ce projet s'inscrit dans un contexte plus large d'efforts de l'arrondissement pour transformer son territoire dans une optique de développement durable et d'amélioration de la qualité des milieux de vie. On n'a qu'à penser au réaménagement du carrefour Henri-Bourassa-Pie-IX et à la requalification du boulevard Pie-IX, projets inspirés par les principes du *transit oriented development* (TOD) et ayant comme objectif la création d'un milieu de vie à l'échelle humaine, plus propice au transport collectif et aux transports actifs. De plus, de grandes infrastructures structurantes sont en voie de réalisation, dont le Service rapide par bus (SRB) Pie-IX et le Train de l'Est, et la démarche de l'arrondissement démontre bien son souci de repenser la mobilité de ses citoyens dans le contexte de ces investissements importants. Félicitations à l'arrondissement de Montréal-Nord pour ces projets évocateurs!

**L'ORÉAL**  
CANADA

## PRIX CONTINUITÉ

Le centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent (CGD de DESTL) souhaite reconnaître les efforts consentis par le centre de distribution de L'Oréal Canada pour réduire la dépendance à l'automobile et pour optimiser les conditions de transport de ses employés. L'Oréal Canada est l'une des premières entreprises laurentiennes à avoir mis en place un programme d'encouragement des transports durables. En effet, depuis 2003, la compagnie collabore avec le CGD de DESTL afin d'encourager les transports actifs et collectifs. Depuis, c'est avec plaisir qu'ils renouvellent chaque année des mesures incitatives pour encourager le covoiturage et le vélo. Entre autres, L'Oréal Canada propose la réservation des places privilégiées aux covoitureurs, l'accès au logiciel de jumelage ainsi que des ateliers mécaniques effectués par Vélo Québec. Une des clés du succès du programme est l'animation et la promotion constante des solutions offertes. En ce sens, L'Oréal Canada organise des activités incluant des concours, des kiosques d'inscription au covoiturage et d'information sur les solutions alternatives à l'auto solo. Avec son programme « Partager la beauté avec tous », le Groupe L'Oréal s'engage à réduire son empreinte environnementale de façon significative d'ici l'année 2020. Le programme aborde le défi du développement durable de manière ambitieuse et sur plusieurs fronts. Les initiatives offertes avec l'appui du centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent s'inscrivent parfaitement dans l'esprit des efforts de L'Oréal Canada en matière de développement durable. Cette année, le centre de distribution de L'Oréal Canada va bonifier cette panoplie de mesures avec l'inscription à Opus & Cie pour encourager ses nombreux employés qui utilisent le transport en commun à l'année, avec une promotion accrue grâce à une présence régulière du CGD dans leurs locaux, des tirages et avec la remise de trajet personnalisé en transport durable pour les nouveaux employés notamment.

En collaboration avec



Transports  
Québec

LE DEVOIR  
LE TRAVAIL



Avec Plaisirs  
— traiteur —

**Passeport**  
mobilité

## Un produit novateur de transport durable conçu pour les promoteurs immobiliers

➤ Devenez membre dès maintenant et profitez de rabais et d'une grande visibilité !



Une initiative de

**VOYAGEZ FUTÉ**

Contactez-nous :  
**514 843-9122**  
(poste 222)

info@passeportmobilité.com

22 SEPTEMBRE 2014  
JOURNÉE MONDIALE  
SANS MA VOITURE

1\$  
POUR L'ACCÈS  
**24h**

**bixi**

Détails au **BIXI.com** | 514 789-BIXI (2494)

cgd@destl.ca  
514 855-5757

info@voyagezfute.ca  
514-843-9122 poste 222



## Faites le plein de passagers

Le covoiturage,  
c'est payant!



**VOYAGEZ FUTÉ**