

TRANSPORT

CAHIER C

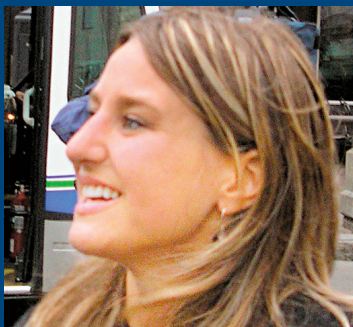
DÉVELOPPEMENT DURABLE

LE DEVOIR



Les centres de gestion des déplacements œuvrent à établir des plans de transport durable

Page 2



Jeanne Charbonneau relève le **Défi sans auto**

Page 3

Des solutions novatrices en transport durable

Page 6



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Montréal a pris le bon métro!

«Au Québec, on a l'industrie pour les transports collectifs, contrairement à l'industrie automobile»



Le Bixi, système de vélo en libre-service

JACQUES GRENIER LE DEVOIR



Un 22 septembre devrait être une journée sans auto. À Montréal, cela sera, mais... pour une portion congrue du territoire. À l'heure du transport durable, priorités et défis, analyse et pistes de solutions avec Florence Junca-Adenot, professeure au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM.

MARTINE LETARTE

Le dossier des transports dans la grande région de Montréal est critiqué plus souvent qu'à son tour. Pourtant, tout n'est pas mauvais. Il y a des éléments positifs et des avancées chaque année. Par contre, il y a aussi des urgences.

Florence Junca-Adenot affirme d'emblée qu'il faut comprendre que les Montréalais sont chanceux pour un élément en particulier. «Nous avons sans doute le mode de transport le moins polluant et le plus efficace, qui a permis en plus de garder le cœur du centre-ville assez dense et très actif: c'est le métro. Grâce à lui, Montréal n'a pas connu le phénomène du trou de beigne, contrairement à plusieurs villes nord-américaines», affirme-t-elle.

Mme Junca-Adenot donne l'exemple de Portland, en Oregon. «Cette ville et d'autres ont vu leur centre s'affaïssir. Les gens sont allés vivre à l'extérieur du centre-ville grâce à l'automobile. La criminalité a augmenté. La population a encore plus cherché à partir du centre-ville. Ce fut la même chose pour les commerces et les entreprises», explique-t-elle.

Dans des cas comme ça, les pouvoirs publics doivent intervenir, et c'est souvent par le biais des transports collectifs qu'ils le font. «À Portland, par exemple, ça a été avec le tramway. Cela permet de recréer un milieu de vie agréable, où on peut marcher, travailler et vivre», explique la professeure.

Non seulement le métro a été salubre pour le centre-ville de Montréal, mais il est aussi très utilisé par la population. «Le métro est en fait utilisé à pleine capacité pendant l'heure de pointe», constate Mme Junca-Adenot.

Des efforts à faire

Le succès du métro de Montréal ne doit toutefois pas faire en sorte que la région s'assoie sur ses lauriers, aux yeux de la professeure.

D'après les chiffres qu'elle a en main, dans la deuxième couronne, 11 % des gens utilisent le transport collectif. On

était à 3 % en 1996. Autour de Laval et de Longueuil, on est à 15 ou 20 %, à la suite d'une croissance marquée.

«Ce n'est pas mal! Nous sommes au deuxième rang pour l'utilisation des transports collectifs, avec Toronto, en Amérique du Nord, suivant New York. Nous sommes tout de même loin de ce qu'il faudrait faire. L'ensemble des organismes de transport s'est fixé pour but d'augmenter l'achalandage de 40 % d'ici 2020. Il faudrait faire la même chose pour 2030. On est capable de le faire», affirme-t-elle.

Plus d'autobus à voie réservée et de trains de banlieue

À court terme, pour augmenter l'offre de transports collectifs, Mme Junca-Adenot privilégie l'autobus à voie réservée. «On doit faire un vaste déploiement sur tout le réseau autoroutier et routier. On doit avoir le plus possible d'autobus express et non polluants.

«Nous sommes au deuxième rang pour l'utilisation des transports collectifs, avec Toronto, en Amérique du Nord, suivant New York»

On doit regarder tous les endroits où il y a de la congestion et y mettre des voies réservées pour les autobus», affirme-t-elle.

Pourquoi pas un rutilant tramway à la place? «Avec les autobus, répond Mme Junca-Adenot, on pourra faire de longues distances. Cela donnera une autre possibilité aux utilisateurs des trains de banlieue.»

Depuis 1996, les trains de banlieue connaissent d'ailleurs une renaissance. «Ils ont gagné chaque année entre 1,3 % et 3 % depuis 1996. Pourtant, dès les années 1970 jusqu'à 1996, on fermait continuellement des lignes, alors que l'automobile prenait le dessus sur les autres modes de transport», précise la professeure.

Elle croit toutefois qu'il y a encore des efforts à faire pour les trains de banlieue. «Il faut augmenter les services et la capacité. Heureusement, de nouvelles voitures qui contiennent 70 % plus de passagers ont été achetées et elles sont en train d'arriver. Pour accueillir cette nouvelle clientèle, il faudra par contre davantage de stationnements incitatifs», affirme Mme Junca-Adenot.

Prolonger les infrastructures plus lourdes

Pour augmenter l'utilisation des transports durables, il faut

également investir dans les infrastructures plus lourdes.

«Ces projets prennent plus de temps à réaliser et ils coûtent plus cher. Je pense par exemple au pont Champlain. Le matin, il y passe près de 25 000 personnes dans des autobus. C'est plus que les automobiles. Lorsqu'on le reconstruira, j'espère qu'on y amènera par exemple un rail pour les trains légers qui transportent des gens en grande quantité en leur faisant éviter le trafic», affirme Mme Junca-Adenot.

Le métro est aussi incontournable. «C'est le type de transport collectif qui coûte le plus cher à construire au kilomètre. C'est bon pour les zones les plus densément peuplées. Il faut choisir stratégiquement les endroits où on le développera», précise-t-elle.

Aller vers des transports plus propres

Les transports durables signifient également des transports propres. «La technologie hybride améliore beaucoup la performance écologique. Tous les autobus seront bientôt hybrides. Il y a aussi les automobiles hybrides et, d'ici quelques années, les voitures électriques seront aussi plus accessibles. Cela aidera à réduire nos émissions de gaz à effet de serre», affirme Florence Junca-Adenot.

Il faut aussi penser aux matériaux. «Ils doivent être propres et avoir une longue durée de vie. De plus, il faut idéalement fabriquer nos infrastructures au Québec. Ça tombe bien, on a l'industrie pour les transports collectifs, contrairement à l'industrie automobile», affirme Mme Junca-Adenot.

Plusieurs efforts
Tous ces efforts, il faudra les affronter alors que la région de Montréal souffre de problèmes de congestion, dus notamment aux nombreux travaux routiers et infrastructurels.

«Je suis certaine que ces défis de congestion seront un bon aiguillon pour prendre de bonnes décisions», ajoute Mme Junca-Adenot.

Les défis en matière de ressources financières et de priorités sont aussi à considérer. «Il y a une urgence d'agir et il faut trouver les ressources financières, ajoute-t-elle. De plus, les gens veulent tout faire en même temps. Il faut arrêter de se chicaner et prendre des décisions à partir de critères logiques. Tout a été pas mal étudié. Le réchauffement climatique ne va pas disparaître, il va s'accélérer. Nous sommes rendus à l'heure des choix.»

Collaboratrice du Devoir



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Un autobus hybride biobus de la STM

TRANSPORT

Centres de gestion des déplacements

Travailler ensemble pour un transport durable !

Trois organismes trouvent une solution aux problèmes des déplacements

On parle de transport durable depuis plus d'une décennie, mais comment le définit-on exactement? Selon Environnement Canada, on n'aurait qu'à rassembler au sein d'une même action les notions de dimensions sociales, écologiques et économiques du développement durable.

VALÉRIE R. CARBONNEAU

Comme la dernière enquête Origine-destination de transport (AMT) révélait que 51 % des déplacements sur l'île de Montréal étaient motivés par le travail, des organisations appelées Centres de gestion des déplacements (CGD) conseillent individus et entreprises qui veulent adopter des comportements favorables à un transport plus durable. C'est le cas du CGD de Développement économique Saint-Laurent (DESTL), de Voyagez futé et de Mobiligo.

«Pour attirer et maintenir les entreprises à Saint-Laurent, on a constaté qu'il fallait être proactif en transport durable», admet Alan DeSousa, maire de l'arrondissement Saint-Laurent, où se trouve le deuxième pôle d'emploi en importance dans la région métropolitaine, avec 4800 places d'affaires et 111 000 employés. Créé il y a dix ans, le CGD de DESTL propose une panoplie de services permettant aux entreprises de résoudre les problèmes de déplacement des employés en provenance surtout de Saint-Laurent, des arrondissements voisins, de Laval et des Laurentides.

Autant de solutions que de besoins sur un territoire peu accessible par le transport en commun, où le covoiturage devient la solution privilégiée... Le

CGD, tout comme ses deux CGD homologues, recourt au programme Allégo, qui met en place depuis 2007 des solutions de rechange adaptées, telles que des programmes de covoiturage, des rabais sur les titres de transport, la représentation des besoins des entreprises auprès des partenaires, des incitatifs pour les cyclistes et de l'expertise en transport auprès des municipalités. Plus concrètement, le CGD de DESTL travaille avec Bombardier, qui procède à l'analyse des codes postaux pour jumeler des employés habitant le même secteur et ainsi les inciter à faire du covoiturage.

Une autre solution, poursuit M. DeSousa, est de travailler avec les entreprises manufacturières pour décaler le départ des employés de quelques minutes à la fin d'un quart de travail, pour ainsi éviter des engorgements. «Et, après avoir beaucoup travaillé à promouvoir le transport en commun, on a pu justifier l'ajout d'une ligne d'autobus pour desservir le Technoparc.» Depuis, la ligne 72, qui dessert un territoire renfermant environ 60 entreprises, connaît une recrudescence d'achalandage.

Désengorger les rues de la métropole...

Voyagez futé offre depuis 2001 de l'expertise-conseil et des solutions de transport durable adaptées aux besoins des entreprises, des gestionnaires et des promoteurs immobiliers, cette fois au

sein des quartiers centraux de Montréal et de l'agglomération de Longueuil.

Contrairement à des CGD qui représentent une clientèle d'entreprises situées en périphérie, pour lesquelles le covoiturage est une option plus avantageuse, le territoire urbain de Voyagez futé est généralement bien desservi par les réseaux de transport. Les produits et solutions ciblent donc principalement la promotion du transport actif et collectif.

«Nous travaillons avec des employeurs pour proposer des solutions de rechange attrayantes à l'utilisation de l'automobile en solo, mais aussi avec des gestionnaires de tours à bureaux et des promoteurs qui représentent une clientèle caractéristique du centre-ville. Eux aussi peuvent avoir une influence sur la façon de se déplacer des travailleurs, explique la directrice générale, Bernadette Brun. Par exemple, nous avons implanté, dès 2005, des flottes de vélos en libre-service dans l'ensemble des édifices d'Ivanôé Cambridge (anciennement SITQ) au centre-ville de Montréal et proposé un système de covoiturage pour les locataires. Plusieurs véhicules de Communauto ont été installés dans les stationnements, en plus d'aménagements pour les cyclistes. Aujourd'hui, les flottes de vélos ont été remplacées par un service de prêt de clés Bixi aux locataires.» L'organisation serait d'ailleurs à l'origine des services Bixi corporatifs offerts par la société de vélo.

Voyagez futé a aussi créé le programme «Le transport collectif, je l'essaie!» en partenariat avec l'AMT et la STM, qui a converti, en seulement trois ans, plus de 500 automobilistes au transport en commun pour se rendre au travail. L'organisation



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

L'ajout de lignes d'autobus est une stratégie efficace.

travaille d'ailleurs actuellement avec ces organismes en faveur du développement de services pour les PME.

«En dix ans, on a conseillé et accompagné près de 80 organisations dans leur démarche de promotion du transport durable, dont certaines représentent plusieurs milliers d'employés», ajoute celle qui dit être très fière de constater que des entreprises comme Hydro-Québec, Desjardins, SITQ et Air Transat ont fait confiance à son organisme et poursuivent toujours leur relation d'affaires avec lui.

Parmi les différentes stratégies, Air Transat offre deux mois gratuits de transport aux employés qui adhèrent à l'abonnement annuel au transport collectif, Desjardins subventionne 50 % de l'abonnement à Bixi et Hydro-Québec organise des tirages mensuels et offre une mise au point gratuite de bicyclette à tous ses employés.

Pour employés et... étudiants

En plus d'aider les employeurs à trouver des solutions pour les employés, Mobi-

ligo accompagne les étudiants depuis maintenant cinq ans.

L'organisation est née à la suite d'une étude de DESS réalisée en 1994 par Claude d'Anjou, en collaboration avec l'Université de Montréal, dans le cadre de la rédaction d'un premier bilan écologique incluant une section sur la gestion du transport et des stationnements. «C'est ainsi que la problématique des transports dans le quartier Côte-des-Neiges a été soulevée et que l'occasion d'une collaboration entre les différentes institutions s'est présentée», explique Mme d'Anjou, directrice générale de l'organisme, créé d'abord pour répondre principalement aux besoins des établissements de santé et d'enseignement dans ce secteur, où environ 86 000 personnes par jour sont en mouvement. Le territoire couvert par Mobiligo s'étend aujourd'hui de Côte-des-Neiges vers l'est, jusqu'à la MRC de Lanaudière.

Solutions communes

Et, puisqu'un CGD ne saurait considérer tous les aspects

d'une problématique de transport sans travailler de concert avec les sociétés de transport (AMT, STM, STL), la nouvelle coalition Transit pour le financement des transports collectifs, le comité de vigilance Turcot ainsi que des partenaires locaux, Mobiligo favorise l'instauration de tables de concertation (Table des transports) pour regrouper les entreprises d'un secteur et ainsi trouver des solutions communes à des problèmes sectoriels en transport. «Notre projet-pilote à Côte-des-Neiges semble porter fruit avec la Table des transports de Côte-des-Neiges, qui regroupe 11 établissements de santé et d'enseignement dans le quartier. Nous pensons que les regroupements des entreprises peuvent favoriser le développement des transports, en raison des masses critiques qu'ils représentent.»

L'équipe de Mobiligo est d'ailleurs très fière de sa continue collaboration avec le CHU Sainte-Justine, laquelle a permis, depuis 2007, de soutenir un employeur à travers ses problématiques particulières (manque d'espaces de stationnement, préoccupations de recrutement et de rétention du personnel, projet de construction d'un stationnement, etc.) et de renforcer des valeurs partagées avec l'administration, telles que le développement durable, le bien-être et la santé de son personnel, en plus d'en avoir fait un lauréat au concours Entreprise Leader en transport durable, en 2008. Depuis sa création, 15 employeurs ont fait appel aux services de Mobiligo, dont neuf mettront en place des mesures cette année.

Collaboratrice du Devoir

LEADERS
EN TRANSPORT
DURABLE

LAURÉATS 2011



Leaders en transport durable permet de souligner le travail exceptionnel d'organisations qui se sont engagées résolument dans l'implantation de politiques et de mesures favorisant le transport durable.

TECHNOPARC MONTRÉAL

Mise sur pied d'une table transport pour une trentaine d'entreprises
Amélioration du service de la ligne d'autobus 72
Mise en place d'un programme de covoiturage interentreprises
Instauration d'un service de taxi collectif
Ajouts de dessertes piétonnes et déplacements d'abribus

Quelques réalisations issues d'un effort constant d'amélioration et de partenariats avec le Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent (CGD de DESTL), la Société de transport de Montréal et l'arrondissement Saint-Laurent. Des efforts, soulignons-le, à la fois structurés et efficaces, encadrés par un programme allégo et des outils tels que des sondages et des bilans qui ont permis de bien connaître la situation et de l'améliorer, pour un transport durable au Technoparc Montréal.

LE NORDELEC

Ajouts de supports à vélo
Installation d'une station BIXI à proximité de l'édifice
Développement d'un site de covoiturage interentreprises
Mise en place d'une navette gratuite pour les travailleurs jusqu'au métro
Création et animation d'un comité multipartite
Fête annuelle allégo

Quelques réalisations qui démontrent que Le Nordelec s'est engagé dans une démarche active de gestion des déplacements dans la perspective d'améliorer l'accessibilité du site, de réduire les besoins en stationnement et de créer un espace de vie et de travail attrayant. Voyagez Futé a accompagné Le Nordelec dans une première étape qui consistait à réaliser un diagnostic de l'accessibilité du site et par la suite dans la mise en place de son programme allégo.

TABLE DES TRANSPORTS CÔTE-DES-NEIGES

Réalisation d'un diagnostic du quartier Côte-des-Neiges
Élaboration d'un plan d'action
Gestion intégrée des stationnements
Révision de la desserte d'autobus de la STM pour le secteur
Mise en place d'un projet de navettes pour Laval / Rive-Nord
Développement d'un site de covoiturage interentreprises

Quelques réalisations initiées par la Table des transports des institutions du quartier Côte-des-Neiges. Une démarche inédite, développée par Mobiligo depuis juin 2009 qui réunit neuf employeurs et vise à mettre en place des solutions collectives aux problèmes d'accessibilité qui touchent l'ensemble du quartier.



CHU Sainte-Justine

Le centre hospitalier
universitaire mère-enfant

Pour l'amour des enfants

**GRAND PRIX LEADER MÉTROPOLITAIN EN TRANSPORT**

Le Leader métropolitain en transport 2011 a été choisi en raison de son initiative et de son approche personnalisée auprès de ses employés dans le cadre d'une suppression de plus de 600 espaces de stationnement. La démarche a notamment permis de rencontrer individuellement tous les détenteurs de vignette afin d'identifier les alternatives en transport appropriées à leur contexte. Mentionnons également que cette institution travaille activement à promouvoir les transports durables depuis son adhésion au programme allégo en 2007.



TRANSPORT



Jeanne Charbonneau

SOURCE DÉFI SANS AUTO

Seul(e) dans son auto

Défi sans auto veut contrer les habitudes

Il faut améliorer l'offre de transport collectif

Inciter les Trifluviens à laisser de côté leur véhicule pendant une journée, alors que 70 % d'entre eux n'ont jamais pris l'autobus, voilà le pari que veut relever Jeanne Charbonneau, directrice du Centre de gestion des déplacements (CGD) de Trois-Rivières.

ANNE-LAURE JEANSON

L'objectif du Défi sans auto, créé en 2009, est d'inviter les gens à délaissier leur voiture une première fois, le 22 septembre, pour amorcer un changement dans les modes de transport et dans les mentalités. Il s'adresse d'abord aux entreprises, aux élus et aux décideurs. Les entreprises qui auront le plus haut taux d'employés se déplaçant ainsi gagneront une visibilité médiatique régionale ou provinciale, selon leur taille. En 2009, 10 sociétés ont participé à Trois-Rivières, et 21 l'année suivante.

Le Défi sans auto s'exporte à présent dans d'autres villes de la province. Saguenay, Québec, Montréal, Gatineau, Drummondville emboîtent le pas dans le cadre de la Journée mondiale sans voiture. «C'est une façon de créer des habitudes chez les gens, pour qu'ils voient que ce n'est pas si loin que ça, que c'est agréable et que peut-être ils s'aperçoivent ainsi qu'il y a aussi des douches sur leur lieu de travail», explique la directrice du CGD Roulons vert.

Les entreprises ont dû user d'imagination (déjeuner offert, prix à gagner) pour convaincre leur personnel de se déplacer en transport durable. Cela comprend l'autobus, le covoiturage, le partage de voitures, le vélo, les patins à roulettes, la marche et d'autres moyens actifs. «Tout ce qui n'est pas l'auto solo, résume Jeanne Charbonneau. Quand on sait que 37 % des gaz à effet de serre (GES) sont produits par les transports, on comprend que le Défi sans auto est un moyen important et efficace pour essayer de changer les habitudes.»

Dans les petites villes

À Trois-Rivières, comme à Saguenay, plus de 85 % des gens ont l'habitude de se déplacer seuls en voiture. Le nombre des Trifluviens qui prennent principalement l'autobus varie de 1,5 % à 3 %. Et seulement 5 % des résidents utilisent en premier les transports actifs. «En transport, l'offre vient avant la demande, mais il y a un certain nombre de gens qui habitent dans un rayon de moins de cinq kilomètres [de leur travail], qui pourraient prendre le vélo — notre ville est plate — mais qui ne le font pas. Il y en a même qui habitent à moins de deux kilomètres et qui préfèrent l'auto solo», affirme l'initiatrice du Défi sans auto.

«C'est plus difficile d'obtenir des changements de comportement

dans les petites villes, c'est pour ça qu'on a mis en place ces défis, à l'origine. Dans notre ville, il y a aussi une question de perception des transports durables: "C'est plus long", "c'est encore cher". On veut les rendre le fun et in», dit la jeune trentenaire.

Cela explique en partie que les autobus soient gratuits à Trois-Rivières, Québec, Saguenay, Drummondville, entre autres, le 22 septembre.

Dans les grandes villes, la problématique est différente. Les usagers des transports publics sont déjà nombreux. Le Défi est une façon de mesurer le potentiel de changement des comportements et d'approcher de nouvelles entreprises intéressées par des politiques de transport durable (vélos à disposition, retour garanti à domicile, horaires décalés, casiers, douches).

Faire embarquer les élus

«Un de nos objectifs est aussi de faire prendre l'autobus à nos élus municipaux pour qu'ils se rendent compte que c'est important d'investir dans le transport en commun», souligne Mme Charbonneau.

On leur demande de participer à ce Défi sans auto en s'inscrivant comme «élus» ou «décideurs». Ces derniers peuvent prendre n'importe quel moyen autre que l'auto solo. «Le recteur de l'université, s'il vient en vélo, va s'apercevoir que ce n'est pas très agréable de traverser une mer de voitures pour aller à sa propre université», imagine-t-elle.

Cela permet également de créer des modèles de société, car ces gens servent d'exemples et entraînent d'autres personnes. «On se dit: "Si mon directeur, qui est plus occupé que moi, le fait, je peux bien le faire pour aujourd'hui"», commente la jeune femme, qui, l'année dernière, elle qui habite de l'autre côté du pont, est venue en bus mais est «repartie en covoiturage, parce qu'il n'y a pas de bus le soir. C'est un des inconvénients!»

Dans la région de Trois-Rivières, les transports durables ne sont pas les meilleurs du monde, concède Jeanne Charbonneau: «Il n'y a pas eu de refonte du système de transport. Quelques bus express sont arrivés, cela a un peu amélioré la situation. Mais il y a un travail plus gros à faire.» C'est peut-être le plus grand défi à venir pour la directrice de Roulons vert et les autorités publiques.

Collaboratrice du Devoir

Un réseau de centres

« On a vraiment l'impression de servir une bonne cause »

Des solutions novatrices sur le plan de la gestion des déplacements

Saviez-vous qu'il existe des organismes dont le mandat est d'offrir des services visant à aider les employeurs à améliorer concrètement la mobilité de leurs employés? Il s'agit des centres de gestion des déplacements (CGD). Qu'en est-il au juste? Entretien avec la présidente de l'association qui les représente, Anne Auclair.

THIERRY HAROUN

Au Québec, il existe sept CGD: trois à Montréal, un à Québec, un à Trois-Rivières, un au Saguenay et un à Sherbrooke. Un CGD sera mis sur pied sous peu à Gatineau. Les CGD sont soit des OBNL, soit des entreprises d'économie sociale. Voyagez futé, situé à Montréal, a été le premier CGD à être instauré sous forme de projet-pilote en 2001, raconte Anne Auclair, également directrice générale du CGD de Québec, Mobili-T, fondé en 2004.

Les CGD ont pour but principal d'offrir des services visant à aider les employeurs (organismes et entreprises) à améliorer de manière probante la mobilité de leurs employés vers leur lieu de travail. Différentes formules et solutions de rechange à ce qui est appelé «l'auto solo» (vocabulaire utilisé par les CGD) sont envisagées: covoiturage, autopartage (autre vocabulaire provenant de l'interne), transport en commun, vélo, marche, refonte des stationnements, etc.

L'idée n'est pas nouvelle, elle fait mouche en Europe depuis des lustres et aux États-Unis depuis les années 1990. Ici, les CGD se sont regroupés sous l'égide d'un organisme, l'Asso-

ciation des centres de gestion des déplacements au Québec (ACGD), fondée il y a 18 mois, que préside Anne Auclair. L'ACGD a pour but notamment de soutenir le développement de partenariats et d'activités, en favorisant et en encourageant la mise en commun et le partage d'expertise entre CGD, le développement et le partage d'outils techniques et de promotion, le suivi de la réglementation et des programmes existants et en assurant une intervention auprès des décideurs municipaux, provinciaux et fédéraux.

Le financement

Sur le plan du financement, il y a le Programme d'aide gouvernemental aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA), qui est sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Celui-ci permet aux employeurs d'obtenir un financement en vue d'implanter des programmes visant la réduction de l'utilisation de l'auto solo chez leurs employés. Ce programme rembourse 50 % des frais encourus jusqu'à

concurrence d'un montant maximal de 35 000 \$. L'autre volet de ce programme apporte un soutien financier au fonctionnement des CGD.

«Notre rôle est d'offrir des services-conseils aux employeurs afin de favoriser l'utilisation des transports alternatifs à l'automobile. En fait, le gros de notre mission est de réaliser des plans de gestion des déplacements et donc de dresser un bilan général de l'accessibilité à leur site. Ce bilan est assorti d'un plan d'action qui cible des mesures efficaces, suivant les habitudes

Le manque d'accessibilité au lieu de travail peut affecter le recrutement de la main-d'œuvre

de déplacement des employés», précise Anne Auclair, rappelant que les CGD répondent à des besoins criants dans bien des cas.

«On sait que la congestion automobile peut engendrer de graves conséquences sur le plan de la productivité, en raison du stress. C'est un problème qui est peu visible et dont on parle peu au sein d'une entreprise. Vous savez, un employé qui arrive au travail après avoir passé une heure et demie dans le trafic est non seulement stressé, mais aussi de moins en moins productif en raison de la fatigue.»

Le manque d'accessibilité au lieu de travail peut aussi affecter le recrutement de la main-d'œuvre, tient à dire Anne Auclair. «Ça peut en effet poser un problème sur le plan du recrutement. Je le vois ici, dans la région

de Québec, plus précisément au Parc technologique, qui est enclavé entre trois autoroutes et qui ne profite pas d'une bonne desserte sur le plan du transport en commun. Les travailleurs du Parc technologique sont jeunes, la moyenne d'âge est en bas de 30 ans et, en raison d'un choix de vie, ces jeunes ne veulent pas acheter de voiture. Vous voyez le problème qui se pose.»

Un problème majeur

Revenons au financement. Le PAGMTAA est pour l'instant suspendu depuis mars dernier, et ce, jusqu'au 31 décembre 2011, déplore Anne Auclair, précisant que c'est le volet du financement aux employeurs qui l'est. Pourquoi? «Le ministère des Transports invoque des raisons de restrictions budgétaires [liées à l'atteinte du déficit zéro dictée par le ministère des Finances]. Cela a des conséquences négatives. Il y a de nos clients qui ont décidé de suspendre les offres de services qu'ils nous avaient demandées. On nous a dit qu'il y aurait un nouveau programme d'aide à partir du 1^{er} janvier 2012, mais on n'en connaît pas les conditions. On se croise les doigts», lance, un brin inquiète, Anne Auclair. Il reste que, globalement, ajoute-t-elle, «on a vraiment l'impression de servir une bonne cause.»

En 2010, les CGD avaient 118 entreprises clientes (dont plusieurs ministères, des municipalités, des établissements d'enseignement et de santé), ce qui profite à plus de 400 000 employés.

Collaborateur du Devoir

LEURS TRAVAUX DESSINENT UN HORIZON DURABLE POUR LES TRANSPORTS



AVIONS AU RÉGIME

Moins gourmands en carburant, moins polluants et moins bruyants, demain les avions vont vivre une révolution. Pour élaborer le design de ces futurs appareils, les ingénieurs peuvent compter sur les méthodes de conception intégrée et collaborative développées par l'équipe du P^r Jean-Yves Trépanier au sein de la Chaire de recherche industrielle CRSNG-J.Armand-Bombardier-Pratt & Whitney Canada en intégration du design pour l'efficacité des avions (IDEA). Cette nouvelle génération de méthodes de design fait appel à des outils numériques de conception de l'aérodynamique de l'avion et du système de propulsion. Ce qui permet la réduction combinée de la consommation, des émissions et du bruit.

TRANSPORTS OPTIMISÉS

Méto, train, autobus, autos partagées, vélo en libre service... l'offre s'accroît dans le domaine des transports durables et les besoins de la population également. La Chaire Mobilité de la P^r Catherine Morency consacre ses travaux à la mise au point de méthodes d'évaluation rigoureuses des impacts des différents choix de transport mis de l'avant par les collectivités. Ces méthodes intègrent les nouvelles technologies, comme les cartes à puce dans les titres de transport, afin d'estimer la performance des réseaux de transports, de mesurer les impacts des différents choix de transport et d'agir en conformité avec les visions actuelles de développement durable.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES PLUS PERFORMANTS

Disposer de piles plus efficaces et moins coûteuses pour faire rouler les véhicules électriques pourrait accélérer le succès de ces derniers. Le P^r Oumarou Savadogo et son équipe développent de nouvelles classes de nanocomposites de polymères conducteurs et d'électrocatalyseurs qui donneront le jour à de nouvelles générations de piles à combustible à hydrogène et à alcool. L'équipe travaille aussi sur de nouvelles méthodes de fabrication de matériaux pour piles au lithium destinées aux applications mobiles, afin d'en augmenter significativement l'autonomie d'énergie.

Chaque jour, à Polytechnique, nos chercheurs conçoivent la vie autrement.

POLYTECHNIQUE MONTRÉAL

LE GÉNIE EN PREMIÈRE CLASSE

Tél. : 514 340-4720

WWW.POLYMTL.CA/RECHERCHE

f t



TRANSPORT

MONTREAL

Le Bixi est-il vraiment un bon moyen de transport ?

Il faudrait pouvoir déterminer la véritable contribution du système Bixi à la mobilité quotidienne



FAITES DE L'AIR POUR LA PLANÈTE !

Recyclez votre bazou de l'année-modèle 1997 ou d'avant de manière responsable avec le programme **Faites de l'air!** et obtenez **12 mois consécutifs** de transport en commun, une remise allant jusqu'à **1 500 \$** sur un véhicule plus écoénergétique ou d'autres récompenses.

faitesdelair.org

1 888 819-7330

AOLPA
ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Fondsvert Québec

Quels sont les impacts du Bixi — bons et mauvais — sur la mobilité des travailleurs et des citoyens de Montréal? Bien que le système de vélo en partage «révolutionnaire» mis en place par la Ville de Montréal connaisse un franc succès, on ne dispose pas de méthodes permettant de répondre à cette question.

CLAUDE LAFLEUR

d'un nouveau lien va même augmenter les temps de parcours!

Catherine Morency, professeure adjointe au Département des génies civil, géologique et des mines de l'École polytechnique de Montréal, vient de créer une chaire destinée à concevoir les outils et les méthodes appropriés pour évaluer la présence du Bixi à Montréal.

«Depuis 1995, je m'intéresse à tous les modes de transport en milieu urbain, dit-elle, transport en commun, les modes actifs (marche, vélo, etc.) et tous ces nouveaux modes "bizarroïdes" que sont l'auto-partage, le covoiturage, la multimodalité et le vélo-partage.»

Elle a ainsi créé la Chaire Mobilité en partenariat avec le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal. «Cette chaire a pour principal objectif de doter ces partenaires d'outils qui leur permettront d'évaluer les impacts de leurs choix, de leurs politiques, stratégies et plans, ainsi que d'évaluer leurs contributions au développement durable», indique Mme Morency. Elle observe que, dans le domaine des transports, «il y a beaucoup de bonnes idées, mais ce qui est difficile, c'est d'arriver à quantifier les choses».

«Je m'intéresse surtout aux comportements de mobilité des personnes, poursuit-elle. Mais, comme je le dis en classe: "Le transport, c'est la chose la plus difficile à analyser en génie civil puisqu'il faut modéliser des gens. Or on ne peut les mettre dans un beau laboratoire, à température contrôlée, pour voir quel sera leur comportement!"»

Le paradoxe d'un nouveau pont

«Tout le monde a son opinion sur le transport, puisque tout le monde vit ses propres expériences de transport», résume-t-elle en riant. C'est ainsi qu'on imagine que, si on ajoute de la capacité de transport — en construisant un nouveau pont, par exemple — on améliorera la circulation. «Pourtant, on sait très bien que, après un certain temps, les conditions de circulation seront similaires à celles qu'il y avait auparavant, rapporte la chercheuse. On observe même un beau paradoxe: l'ajout

d'un nouveau lien va même augmenter les temps de parcours!

Pourquoi donc? Lorsqu'une personne a le choix entre différents moyens de transport, elle prend généralement celui qui lui «coûte» le moins cher (ce «coût» tient compte du temps de déplacement, des dépenses liées à l'utilisation du mode, etc.). «Ainsi, explique Mme Morency, lorsqu'on améliore les conditions de circulation, l'auto devient moins "coûteuse" et donc plus de gens l'utilisent.» C'est dire que, en ajoutant un pont, on améliore un temps les conditions de circulation, jusqu'à ce que davantage de voitures aient fait leur apparition. S'ajoute à cela le «problème systémique»: «On pourrait bien ajouter cinquante nouveaux ponts autour de Montréal, mais la ville elle-même a une capacité d'accueil déterminée, illustre la spécialiste. On observe donc également que l'ajout d'un nouveau lien augmente le temps de parcours de tout le monde.»

Pour résoudre ce paradoxe, il faut mettre en place des mécanismes de redressement des coûts. «Dans certains pays, rapporte la directrice de la Chaire Mobilité, les automobilistes se voient imposer une "taxe kilométrique". À la fin de chaque mois, ils reçoivent une facture qui leur indique qu'ils ont parcouru tant de kilomètres sur tel type de route aux heures de pointe, ce qui leur coûte plus cher.»

Qu'en est-il donc du Bixi? Évidemment, on imagine sans peine que le système de vélo-partage améliore la mobilité des gens au centre-ville. Toutefois, Mme Morency déplore qu'on n'ait pas encore de modèles permettant de le vérifier.

Un service public ou privé?

Certains déplorent même les coûts — apparemment élevés — du Bixi, qui semble ne pas devoir s'autofinancer. Or, énonce la chercheuse, on peut voir ce système comme un choix collectif et non comme une entreprise privée. «C'est un service qu'on offre à la population, dit-elle, autant aux résidents, aux travailleurs qu'aux touristes. On a désormais la possibilité de se déplacer à Montréal avec un nouveau mode... Mais

VOIR PAGE C5: BIXI

Le programme de transport alternatif de Desjardins

UNE GAMME DE SOLUTIONS POUR NOS EMPLOYÉS!



Transport collectif

- Abonnement à l'essai
- **Jusqu'à 70% de rabais** (inscription requise)
- Navette Desjardins Montréal-Lévis



Transport actif

- Rabais de 50% sur l'abonnement annuel à BIXI
- Douches et vestiaires (Complexe Desjardins - printemps 2012)
- Ententes avec gymnases et hôtels à proximité de plusieurs de nos édifices (accès douches et vestiaires)
- Mises au point mécaniques



Covoiturage

- Jumelage en ligne gratuit
- Retour garanti au domicile en cas d'urgence

NOUVEAU!

- Accès corporatif à Communauto (automne 2011)

Informez-vous sur le portail des employés!



TRANSPORT ALTERNATIF
En mouvement autrement!



Desjardins

Coopérer pour créer l'avenir

TRANSPORT

Association québécoise du transport et des routes

Mort aux bouchons!

L'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) organise un colloque portant sur les plans de transport. C'est que ces derniers sont maintenant devenus incontournables dans toute planification d'une municipalité ou d'un territoire.

PIERRE VALLÉE

Le colloque «Plans en transport» de l'AQTR se tiendra le 11 octobre prochain à compter de 8 heures, à l'hôtel Fairmount Le Reine Elisabeth. Il s'adresse principalement aux professionnels du transport, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, qu'ils proviennent des secteurs public ou privé, ainsi qu'aux élus et gestionnaires municipaux. Il est aussi ouvert aux représentants de groupes ayant un intérêt pour le transport.

«La tenue de ce colloque est la réponse à une demande de nos membres, explique Dominique Lacoste, présidente et directrice générale de l'AQTR. L'an dernier, nous avons organisé un forum portant sur les plans en transport, qui avait pour but d'expliquer de façon générale en quoi consistait un plan en transport. La réponse fut positive, mais les participants ont exprimé le souhait d'obtenir une information encore plus concrète.»

Des exemples précis

Et c'est exactement ce que propose le prochain colloque, qui présentera les plans de transport de trois villes québécoises, d'une région québécoise et d'une ville canadienne. Ainsi seront présentés le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, le Plan de mobilité durable de la Ville de Laval et le Plan métropolitain d'aménagement et développement de la Communauté métropolitaine de Montréal. On fera aussi le bilan des trois premières années du Plan de transport de la Ville de Montréal. Un atelier spécial sera consacré au Plan de transport pour les Jeux olympiques de la Ville de Vancouver.

«Le cas de Vancouver a ceci d'intéressant, explique Mathieu Charbonneau, directeur général adjoint de l'AQTR, qu'on devait planifier le transport non seulement des résidents de la ville, mais aussi celui de tous les visiteurs qui se rendraient à Vancouver pour les Jeux olympiques. Pour réussir, ils ont dû faire preuve d'innovation, comme la mise en place d'un service léger sur rail (SRL). Et ils ont résolument fait le choix du transport collectif en rabattant les déplacements en automobile vers le système de transport en commun.»

Le colloque vise deux objectifs. «En premier, il s'agit surtout de présenter aux professionnels et aux décideurs du transport les informations et les renseignements les plus pertinents en matière de plans de transport», explique Dominique Lacoste. Mathieu Charbonneau complète en soulignant que «le colloque est aussi une excellente occasion de réseautage et il permet de s'ouvrir sur l'expérience des autres».

De nouveaux enjeux

Il n'y a pas si longtemps, les plans de transport étaient presque inexistant; et lorsqu'ils existaient, ils étaient souvent schématiques. «Et surtout, ils étaient orientés uniquement sur l'automobile, raconte Dominique Lacoste, ce qui aujourd'hui nous

cause de sérieux problèmes. Les plans de transport ont donc beaucoup évolué en mettant aujourd'hui l'accent sur les transports collectifs et les transports actifs.»

De plus, le transport était une affaire qui ne concernait que les spécialistes en la matière. «Ce qui n'est plus vrai aujourd'hui, poursuit-elle. La congestion sur nos routes et les bouchons de circulation font en sorte que le transport aujourd'hui est partout présent dans les médias. Le transport est devenu la préoccupation de tous les citoyens.»

Et on ne saurait maintenant élaborer un plan de transport sans tenir compte de nombreux facteurs et sans l'arrimer au plan d'aménagement du territoire et au plan d'urbanisme. «Prenons l'exemple de l'étalement urbain, avance Mathieu Charbonneau. Les gens s'installent toujours de plus en plus loin des villes. Mais la faible densité de population causée par ce nouvel étalement urbain rend difficile la mise en place d'un transport collectif efficace. Voilà un défi que nous devons relever. Ensuite, on ne peut plus, par exemple, implanter une nouvelle gare dans un lieu éloigné où elle est à part. Il faut que cette gare soit aussi un pôle d'attraction si on veut attirer les personnes vers le transport collectif. C'est pourquoi on voit apparaître en matière d'urbanisme le concept du TOD, pour transport-oriented development. On favorise donc la construction d'habitations et de commerces de proximité autour de la gare, afin d'en renforcer le pouvoir d'attraction.»

Selon Dominique Lacoste, un plan de transport de nos jours doit reposer «sur une réflexion globale du milieu urbain et du milieu de transport. Il faut aussi qu'il contienne une stratégie de communications.»

Quelques mots sur l'AQTR

L'AQTR a été fondée en 1964 par trois ingénieurs montréalais. «Ces ingénieurs avaient constaté que la formation des professionnels en transport méritait d'être bonifiée, explique Dominique Lacoste. C'est d'ailleurs toujours la première mission de l'AQTR. Nous offrons d'abord et avant tout de la formation technique à l'intention de nos membres.»

L'AQTR compte présentement environ 1000 membres. On y retrouve des municipalités, des agences de transport, des consultants et d'autres professionnels du transport, des élus et des décideurs, des firmes de génie-conseil, etc. «Nous cherchons à regrouper tous les intervenants dans le domaine du transport au Québec. Mais l'AQTR n'est pas un lobby, elle demeure une association technique.»

L'AQTR a évolué au fil des ans en s'ouvrant aux nouvelles réalités, comme le transport actif et la mobilité durable. En plus de son congrès annuel, l'AQTR organise chaque année plusieurs activités, colloques, forums et programmes de formation, portant tous, évidemment, sur des sujets reliés au domaine du transport.

Collaborateur du Devoir

BIXI

SUITE DE LA PAGE C 4

certaines voient les choses autrement.» On peut donc considérer le Bixi comme un nouveau mode de transport public, au même titre que l'implantation d'un réseau de tramway.

«Mais de là à savoir quel type de déplacement le Bixi remplace, je n'en ai pas la moindre idée, parce que je n'ai pas les données pour le mesurer!», lance-t-elle. Nous réfléchissons donc à la mise sur pied d'une enquête qui permettrait d'obtenir un échantillon représentatif.»

Il importe donc de pouvoir déterminer la véritable contribution du système Bixi à la mobilité quotidienne. «On cherche à déterminer le rôle du Bixi d'un point de vue individuel (offrir la mobilité à des gens), ainsi que d'un point de vue collectif, puisque ça peut rendre le vélo plus attractif (tous vélos confondus)», énonce Catherine Morency.

Les méthodes d'enquête mises

au point par la Chaire Mobilité devraient entre autres permettre de cerner ce qu'on doit faire à l'avenir. Par exemple, devrait-on étendre le réseau Bixi... jusqu'à Laval? Quels seraient alors les impacts sur la circulation? Ou, plus simplement: à quel point et de quelle façon les Bixi contribuent-ils à la mobilité quotidienne des Montréalais? Est-on en train d'implanter un véritable nouveau processus de choix?

«Et, puisqu'il y a d'autres modes de transport qui s'en viennent — notamment l'auto-partage — il importe de comprendre le rôle du Bixi dans la mobilité quotidienne des gens lorsqu'on veut prévoir les prochains investissements en transport d'ici 2030, indique Catherine Morency. Il faut donc déterminer nos objectifs de transport et quelles sont les stratégies potentielles pour répondre aux choix qu'on veut voir se concrétiser.»

Collaborateur du Devoir

Desjardins monte résolument à bord du transport alternatif

Le Mouvement Desjardins a lancé, il y a environ un an, un programme de transport durable en fonction duquel les employés sont encouragés de diverses façons à recourir aux modes de déplacement alternatifs. Loin de s'arrêter là, cet établissement financier entend faire en sorte que cette initiative s'applique éventuellement au réseau des caisses, en dépit des complications logistiques prévues.

RÉGINALD HARVEY

À Montréal, ce sont déjà quelque 8 % des employés du Mouvement qui ont adopté le covoiturage dans leurs déplacements du travail au domicile, depuis le lancement du programme.

Conseiller en développement et responsable du programme de transport alternatif chez Desjardins, Pascal Laliberté situe la raison d'être et le contexte du projet: «Chez nous, on a mis en place une politique de responsabilité sociale et de développement durable, à l'intérieur de laquelle sont posées plusieurs actions, notamment sur les plans de la consommation responsable et de l'économie de papier, par exemple; il y a plusieurs volets à l'intérieur de celle-ci, dont celui du transport. Cet engagement s'inscrit vraiment dans la volonté de l'entreprise de "Changer le monde un geste à la fois", et le plan de transport s'inscrit dans une pareille vision.»

Il en décrit les principaux axes: «Il y a quatre volets appartenant à chacun des modes de transport alternatifs: celui du vélo et de la marche [transport actif], celui du transport collectif, celui du covoiturage et un autre qui touche surtout les déplacements d'affaires.» Pour ce dernier, il donne un exemple et mentionne un projet en voie de réalisation: «On a créé le service de la navette Desjardins, qui transporte les employés entre Lévis et Montréal dans le cadre de leur travail. Bientôt, on va aussi annoncer un abonnement corporatif à Communauto pour les déplacements d'affaires.»

Le personnel visé et les efforts consentis

Il cerne la portée du programme: «Pour l'instant, on cible les employés du Mouvement et, en 2012, comme on dit à l'interne, on va "descendre cela" au réseau des caisses, même si l'opération devient un peu plus complexe parce que, dans chacune d'elle ou dans chaque région où elles se situent, il y a un fonctionnement particulier; on est donc en train de voir comment déployer le plan de transport dans ces milieux.»

Pour le moment, le personnel tire des avantages réels de cette initiative: «Par exemple, si quelqu'un veut obtenir un rabais de 50 % sur un abonnement au Bixi, il peut consulter les différentes annonces qui figurent sur notre portail Internet et profiter de cette offre ou d'une autre en communiquant avec nous. Cet automne, on proposera des campagnes d'abonnement à l'essai de trois mois pour le transport collectif. On a mis également sur pied un site Internet via lequel les gens peuvent nous rejoindre pour transmettre leurs commentaires.»

Dans ce sens, le Mouvement s'efforce d'avoir des infrastructures de qualité dans tous ses édifices pour les gens qui se déplacent en transport actif: «Au printemps 2012, le Complexe Desjardins sera doté de vestiaires et de douches et, actuellement, la plupart de nos édifices possèdent de telles installations et, si tel n'est pas le cas, on conclut des ententes avec des partenaires externes pour remédier à la situation.»

Il résume: «On s'efforce d'avoir un package global de différents modes de transport qui, tous ensemble, se présentent comme une solution compétitive à l'auto occupée de façon solo. On est déjà en mesure d'offrir des choses très structurées à nos employés pour chacun des volets et il ne nous reste qu'à compléter l'enrobage.»

Un avenir prometteur

Un premier bilan des activités sera dressé en octobre prochain pour mesurer véritablement l'impact obtenu, mais

après un an, on est très satisfait des résultats engendrés et que cela augure très bien pour les prochaines années.»

Pascal Laliberté revient finalement sur le partenariat avec Communauto, qu'il explique plus en détail: «C'est un abonnement corporatif. À titre d'entreprise, on s'abonne au service. Par la suite, nos employés vont pouvoir à leur tour devenir membres en vertu de cette entente-là et pourront utiliser simultanément jusqu'à 30 voitures pour leurs déplacements d'affaires; ils pourront partir du Complexe pour se rendre à une réunion à Anjou ou à L'Assomption, au lieu de prendre un taxi ou de louer une voiture. Communauto devient un mode de transport superintéressant pour les déplacements courts et urbains d'une durée de trois à quatre heures.»

«On essaie d'avoir le plus d'options possible à présenter à nos employés dans tous les modes de transport existants. Il est vrai qu'on travaille beaucoup sur le transport alternatif mais, dans le cas de l'auto, sur laquelle les gens ont mis fortement l'accent au cours des 30 dernières années, on s'efforce d'avoir une offre intéressante en stationnements, même si le contexte est plus difficile dans une ville comme Montréal. On essaie de créer des solutions de rechange qui soient simples, efficaces et économiques pour faciliter les déplacements de nos employés et, comme entreprise, on s'applique à jouer notre rôle corporatif pour tenter de réduire les problèmes de congestion et de pollution liés à l'automobile.»

Collaborateur du Devoir

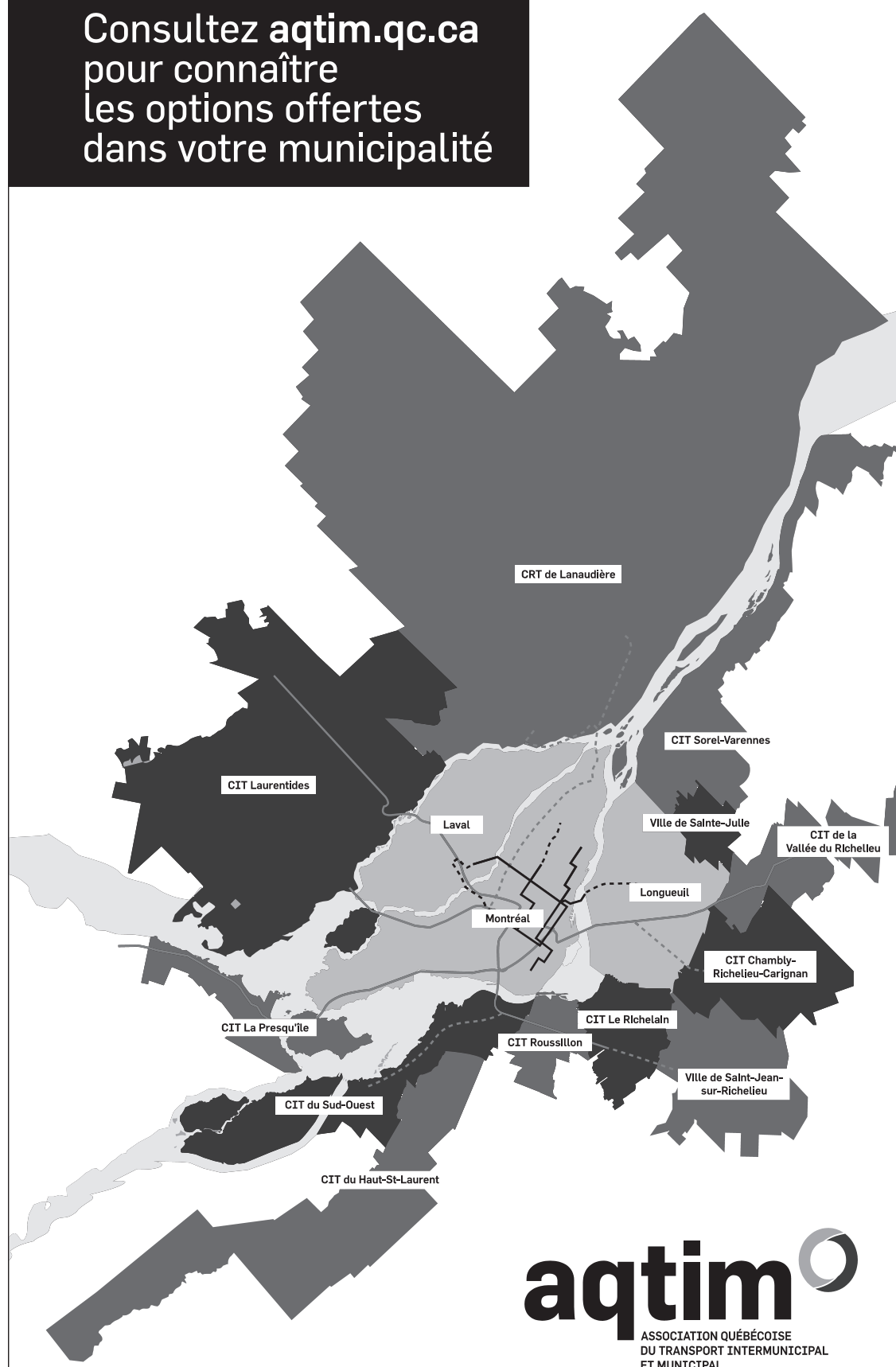
Le transport collectif: une alternative à l'auto... même en banlieue

• 80 municipalités de banlieue reliées à Montréal par autobus, train et métro

• 3 régions desservies: Montérégie, Laurentides et Lanaudière

• Départs aux 15 minutes en moyenne aux heures de pointe du matin et du soir*

Consultez aqtim.qc.ca pour connaître les options offertes dans votre municipalité



* Aux heures de pointe du matin et du soir à destination des principaux arrêts suivants: stations de métro de Montréal, terminus centre-ville, place Bonaventure.

TRANSPORT

Les centres de gestion des déplacements récompensent

De vraies solutions aux vrais problèmes

Technoparc Montréal, Le Nordelec, le CHU Sainte-Justine et des institutions de Côte-des-Neiges, autant de lieux qui ont trouvé des solutions originales en transport durable. À lire pour découvrir qu'il y a une belle vie hors «l'automobile reine»

ÉTIENNE PLAMONDON ÉMOND

L'achalandage pour la ligne d'autobus 72 a grimpé de 400 % entre 2006 et 2010. L'une des causes de cette explosion de l'utilisation du transport en commun réside dans les revendications et les initiatives du Technoparc Montréal, récipiendaire du prix remis par le CGD Saint-Laurent.

Après un sondage effectué en 2009-2010 auprès des 6000 travailleurs du Technoparc, un constat s'est imposé: près de 20 % des employés utilisent le transport en commun. «Il faut s'assurer que le transport en commun soit efficace», explique Annie Gravier, directrice aux affaires publiques et aux communications du Technoparc.

De multiples collaborations ont donc été mises en branle avec la STM pour améliorer le service de la ligne 72, qui relie cet endroit au métro Côte-Vertu, et pour construire davantage d'abribus, voire des abribus doubles. Le Technoparc effectue actuellement un suivi serré sur le service de transport et toute plainte formulée à ce propos par un travailleur est aussitôt communiquée à la STM. Un service de taxi collectif, reliant le Technoparc Montréal à la gare de train de Sunnybrooke, a aussi été implanté en 2008. Des arrêts identifiés à cet effet permettent d'appeler un taxi, une heure à l'avance, sans payer de frais, moyennant la présentation de la passe mensuelle de la STM.

Peu d'espaces de stationnement

Technoparc Montréal s'est aussi organisé pour décourager l'utilisation «solo» des voitures en favorisant le covoiturage. Un site Internet, réservé aux gens travaillant au Technoparc, permet de repérer facilement les conducteurs qui habitent dans le même quartier et d'entrer en contact avec eux. De plus, les meilleurs espaces de stationnement sont réservés aux covoitureurs pour mieux convaincre les conducteurs d'ouvrir leurs portières à des collègues. Pour favoriser le transport actif, le Technoparc active actuellement des démarches auprès de l'arrondissement Saint-Laurent pour l'aménagement d'un passage pour piétons pour le boulevard Alfred-Nobel, une voie



Le Technoparc a instauré une série de mesures en faveur du transport en commun.

difficile à traverser en raison d'une importante circulation automobile.

Est-ce possible de ne conserver que 400 espaces de stationnement d'automobiles pour un immeuble qui héberge 150 entreprises et 1700 employés? L'édifice Le Nordelec a agi rapidement pour y parvenir. Il a mis de l'avant un ensemble d'incitatifs et de solutions pour convaincre les gens de laisser leur voiture à la maison. C'est pour cette raison qu'il reçoit le prix de Voyagez futé. «On a pris toutes sortes de petites mesures, qui ne coûtent pas cher, mais qui enlèvent de la pression pour la construction de stationnements», explique Michel Dufresne, qui travaille chez Cardinal Hardy et qui s'est engagé dans le comité Allégo du Nordelec depuis 2009. «Ils ont fait vraiment beaucoup d'actions», louange Nadège Gaillard, chargée de projet pour Voyagez futé, qui vante aussi la vitesse à laquelle les démarches ont déboulé.

L'une des solutions les plus novatrices consiste en une navette, achetée par Le Nordelec, qui offre un transport depuis et vers le métro Charlevoix toutes les 15 minutes durant les heures de pointe. Toujours à l'étape de projet-pilote, cet autobus d'environ 20 places permet à plusieurs personnes d'opter pour le transport en commun dans une région mal desservie par le réseau.

Le comité du Nordelec a aussi fait des pressions sur la Société de transport de Montréal pour l'installation de bornes Bixi, alors que la portion au sud du canal de Lachine, dans le quartier Pointe-Saint-

Charles, ne se retrouvait pas dans les plans initiaux. Pour les employés qui désirent se déplacer avec leur propre vélo, des stationnements à vélo ont été ajoutés à l'extérieur et à l'intérieur du bâtiment. Les rénovations qui se déroulent actuellement dans le hall feront d'ailleurs apparaître, prochainement, des douches destinées aux cyclistes qui entrent travailler. Mais, au-delà de seulement encourager le transport durable, Le Nordelec le fête. Chaque année, au mois de mai, un repas festif est organisé autour d'activités variées, dont un atelier d'entretien de vélo.

Transport en commun personnalisé

Le CHU Sainte-Justine, avec son projet «Grandir en santé», a converti près de 28 % des titulaires d'une vignette de stationnement, soit plus de 150 employés, en adeptes du transport en commun ou du transport actif, comme la marche et le vélo. Comme la construction d'un bâtiment était prévue sur un espace de stationnement réservé aux employés, le CHU Sainte-Justine a entrepris des démarches pour les inciter, employé par employé, à adhérer à ces modes de transport durable.

C'est pour cet effort, et bien d'autres qui vont dans la même direction, que lui sont décernés les Prix continuité et persévérance attribués par les trois Centres de gestion des déplacements. Comme la direction a remarqué que les lieux de résidence des employés étaient trop dispersés dans la grande région métropolitaine pour élaborer une dé-

marche globale, 538 employés qui possédaient une vignette de stationnement ont été consultés individuellement. Dans ces rencontres personnalisées, le meilleur itinéraire possible en transport en commun était évalué et tracé pour chacun. «Cela a permis à des gens qui n'utilisaient pas le transport en commun d'en constater les possibilités», considère Claude Fortin, directeur de la transition au CHU Sainte-Justine. Il ajoute que cette démarche «obligeait les gens à prendre une décision».

Pour convaincre certains conducteurs d'essayer le transport collectif, des rabais seront bientôt offerts dans le cadre du programme Allégo. Ainsi, pendant une période d'essai, l'employeur paiera la totalité de la passe du premier mois, 50 % de celle du mois suivant et 25 % de celle du troisième mois.

Démarche collective

La Table des transports des institutions de Côte-des-Neiges, qui reçoit un prix remis par Mobiligo, vient de lancer, le 15 septembre dernier, un logiciel de covoiturage qui réunit 11 établissements et qui peut rejoindre jusqu'à près de 86 000 personnes. Ainsi, des gens qui travaillent dans ce quartier, soit au collège Notre-Dame, à l'Université de Montréal, au CSSS de la Montagne, à HEC Montréal ou à l'Hôpital général juif, entre autres, et qui habitent dans le même quartier peuvent entrer en contact, via un portail, pour effectuer le trajet à plusieurs. «Un collège, ce n'est pas petit, mais, seulement pour le covoiturage, le bassin demeure restreint, donc ça ne levait jamais», explique Luc Thifault, directeur des ressources matérielles et technologiques au collège Jean-de-Brébeuf, aussi membre de la Table des transports de Côte-des-Neiges. Là, en augmentant le bassin à tous les gens [qui travaille dans] Côte-des-Neiges, on pense qu'il y a plus de chances d'avoir des combinaisons, des jumelages.» Un projet qui tombe à point, avec la réduction volontaire du nombre d'espaces de stationnement prévue par le collège Jean-de-Brébeuf dans ses infrastructures.

Au-delà du covoiturage, cette alliance entre les institutions du quartier permet aussi de revendiquer plus efficacement, via Mobiligo, une amélioration du transport en commun, particulièrement celui de l'autobus 129, qui dessert les environs. «On pourrait, au collège Jean-de-Brébeuf, appeler directement la STM, mais c'est sûr que ça aide quand ça vient d'un regroupement, d'une Table des transports», considère Luc Thifault.

Le Devoir

CGD

DIAGNOSTIC PRODUCTIVITÉ RÉTENTION DE PERSONNEL
TRANSPORT DURABLE FLUIDITÉ BIXI OPUS + ENTREPRISE
SOLUTIONS MOBILITÉ Outils RESSOURCES HUMAINES
ÉCONOMIE ÉCARTS DE MOUVEMENT DÉPLACEMENTS MOBILISATION
EXPERTISE-CONSEIL ALLÉGO MARCHÉ VÉLO SOLUTIONS ALTERNATIVE À L'AUTO-SOLO REPRÉSENTATION TRANSPORT ALTERNATIF
COVOITURAGE BÉNÉFICES

CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

10 ANS

VOYAGEZ FUTÉ

Quartiers centraux de Montréal, Sud-ouest de l'île et Rive-Sud :

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

10 ANS

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT
CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

Saint-Laurent, Ahuntsic, Centre-ouest, LaSalle, Ouest de l'île, Laval, Laurentides :

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

5 ANS

mobiligo
SOLUTIONS EN TRANSPORT DURABLE

Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Est de l'île, Lanaudière :

Mobiligo
514 739-0463
info@mobiligo.ca
www.mobiligo.ca

Pour obtenir plus d'information sur OPUS + ENTREPRISE et OPUS & CIE, veuillez communiquer directement avec le Centre de gestion des déplacements de votre secteur.

OPUS +
entreprise

L'abonnement qui en donne beaucoup plus !

AMT
AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORTbixi
Communauté
TOUTOIRONTEOPUS
& Cie

stm



DES SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLES ADAPTÉES POUR LES EMPLOYEURS ET LES EMPLOYÉS

PRÉSENTS POUR TOUTES LES ORGANISATIONS, SUR TOUT LE TERRITOIRE DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE