

ENVIRONNEMENT

TRANSPORT DURABLE



Des initiatives remarquables, et remarquées par des prix *Page 2*



Et si on y allait à pied, question de nouvelles habitudes *Page 4*



De nouveaux autobus pour nos compagnies de transport *Page 5*

CAHIER SPÉCIAL C › LE DEVOIR, LE JEUDI 20 SEPTEMBRE 2012



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Selon Florence Junca-Adenot, directrice du Forum URBA 2015 à l'UQAM, la plus grande lacune dans la gestion des transports est qu'il manque une instance ayant « un pouvoir clair pour coordonner la planification et les choix en matière de transport collectif et de transport routier à l'échelle de la région [métropolitaine] ».

Gestion du transport collectif: Québec est montré du doigt

Tout ce qui s'appelle transport en commun ne peut pas être séparé du transport routier

La gouvernance actuelle du transport collectif dans le Grand Montréal a été maintes fois remise en question dans les dernières années. Mais s'agit-il vraiment du nœud du problème?

ÉTIENNE PLAMONDON ÉMOND

Parmi les remises en question qui ont fait le plus de bruit, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) a suggéré au gouvernement du Québec de transformer l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en une société d'État qui planifierait et réaliserait les infrastructures du réseau de transport collectif, et de déléguer la gestion de l'exploitation des trains de banlieue à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Louise Harel, chef de l'opposition à la Ville de Montréal, a quant à elle proposé de regrouper les sociétés de transport de Montréal, de Laval, de la Rivière-Sud ainsi que l'AMT en une seule Société des transports du Montréal métropolitain. La CMM revendique de son côté une plus grande représentation des élus municipaux au sein du conseil d'administration de l'AMT.

Paul Lewis, vice-doyen de la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal et responsable du groupe de recherche Ville et mobilité, juge que la gouvernance actuelle est « dysfonctionnelle », mais il n'y voit pas pour autant le nerf de la guerre. Il assure que certaines métropoles possèdent des structures complexes, qui n'entravent en rien le bon fonctionnement ou la prise de décisions. « Le problème, c'est rarement qu'on a trop d'organismes de planification. À mon avis, c'est un faux problème », dit-il, persuadé que de donner toute la responsabilité à une seule agence apporterait aussi son lot d'écueils.

L'AMT doit évoluer

Florence Junca-Adenot, directrice du Forum URBA 2015 à l'UQAM, croit aussi qu'on fait fausse route lorsqu'on ne se concentre que sur la gouvernance. « La structure, c'est un outil. Il ne faut pas que ça devienne l'objectif principal des débats. » Il faut d'abord déterminer nos objectifs en transport collectif et décaler les priorités, prévient-elle. Ensuite, on pourra déterminer la gouvernance qui servira le mieux ces projets. Elle demeure tout de même convaincue que

l'AMT, dont elle est la fondatrice, doit évoluer. Mais il est trop tôt, selon elle, pour envisager la meilleure transformation. Un aspect lui apparaît, par contre, sans équivoque: « Le gros défaut en ce moment, c'est qu'on n'a pas d'instance qui ait un pouvoir clair pour coordonner la planification et les choix en matière de transport collectif et de transport routier à l'échelle de la région. » La réfection de l'échangeur Turcot, qui n'intègre pas le transport en commun, en est une conséquence, selon elle. « Au niveau de la région, il n'y a pas de lieu pour ramasser tout ça ensemble. Or tout ce qui s'appelle transport collectif, ça ne peut pas être complètement séparé de la problématique du transport routier. Si on augmente les autoroutes, ça augmente les voitures, ça augmente la congestion, ça contrecarre les efforts qui sont faits en transport collectif. Quand on travaille sur une route en même temps que sur des voies réservées pour les autobus, il faut qu'il y ait quelqu'un qui coordonne ça. »

« Il y a toujours place à l'amélioration, mais il y a déjà une coordination », plaide Yves Phaneuf, coordonnateur du transport métropolitain à la CMM. Il donne en exemple Mobilité Montréal. Fruit d'une collaboration entre le MTQ et les municipalités, cet outil donne aux automobilistes les options que leur offre le transport en commun en période de grandes réparations, afin de minimiser l'impact sur la circulation. « Quand on décide de mettre des mesures de transport en commun dans le cadre de grands chantiers routiers, elles demeurent généralement en place par la suite. »

Le PMAD comme solution

Devant l'argument que chaque agence organisatrice de transport (AOT) prépare ses plans en silo, Yves Phaneuf croit que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) constitue une réponse. « C'est un plan d'aménagement, pas un plan de transport, mais cela permet d'avoir une certaine vue d'ensemble sur toute cette planification. »

Le PMAD a dressé une liste de projets envisagés par les AOT pour 2020 et estimés à 22,9 milliards de dollars, dont 12,6 milliards correspondent à des projets en développement (SLR, prolongement du métro, train de l'Est, etc.). « C'est vrai que c'est beaucoup », admet Yves Phaneuf, tout en précisant que ces ambitions « ne sont pas sorties du chapeau d'un magicien ». Florence Junca-Adenot met, par

contre, cette simple addition de projets en perspective: « On n'est pas dans une situation où l'argent coule à flots et nous permettrait de nous passer de faire des choix », indique-t-elle.

Il serait donc là, le nœud du problème: le financement. « Est-ce qu'on fait les choix seulement avec l'argent disponible ou bien on veut faire un peu plus et on va chercher de l'argent? Moi, je pense que c'est un des exercices auxquels toute la région va être soumise au cours des deux prochaines années. »

Des chantiers, quels chantiers?

La CMM a promis de fixer un ordre et un calendrier des chantiers prioritaires lorsqu'elle a émis, en pleine campagne électorale, ses suggestions pour financer le transport collectif. Yves Phaneuf semble avoir bon espoir que l'ensemble des élus puissent à nouveau en arriver à un consensus. « Sans être obligé de changer les structures, on pourrait faire en sorte que les gens réussissent à s'entendre sur des priorités, admet Paul Lewis. Mais, à partir du moment où les organisations, chacune de son côté, font un plan de transport, puis, après ça, sont obligées d'aller quêter à Québec pour avoir de l'argent, on peut penser que les plans ne se feront pas comme on le veut. »

Le métro de Laval, donne-t-il comme exemple, n'apparaissait pas dans les principaux plans de transport au moment où le gouvernement Bouchard a décidé de mettre des sous dans ce chantier. Bien que ce prolongement de la ligne orange soit aujourd'hui un succès d'achalandage, Paul Lewis croit toujours qu'il ne s'agissait pas de la meilleure façon d'investir ces sommes pour faire augmenter le nombre des usagers du transport en commun. « Pour l'instant, dans la liste qu'on retrouve, ce sont des projets qui ont été poussés par des organisations différentes, mais qui n'ont pas nécessairement été évalués de la même façon pour connaître leur capacité à changer la mobilité des résidents », met en garde M. Lewis.

Or, selon lui, c'est au ministère des Transports (MTQ) que reviendrait la tâche de réaliser ces évaluations. « Ce qu'on veut, c'est que le ministère soit aussi convaincu, de son côté, de la pertinence de ces projets. » À son avis, Québec « ne joue pas son rôle depuis très longtemps », alors que le leadership lui revient. « Dans le modèle de financement actuel, ça ne peut pas être autrement. C'est le gouvernement qui finance. Donc, il ne peut pas dire aux AOT: "Faites votre planification, mais, de toute façon, il n'y aura pas d'argent ensuite." Il faut que le gouvernement du Québec



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

Le prolongement du métro fait partie de la liste des projets du PMAD.

soit présent dans le dossier et il faut surtout qu'il décide que le transport collectif est une priorité. »

Florence Junca-Adenot note aussi que, dans le dossier de la gouvernance, « le jeu du ministère n'est pas clair ». Elle déplore qu'il n'existe plus de Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal, comme celui dans le cadre duquel le MTQ se penchait à la fois sur le transport routier et le transport collectif. Reste aussi à voir le virage qu'entreprendra le gouvernement dans la nouvelle politique de la mobilité en gestation.

Collaborateur
Le Devoir

TRANSPORT DURABLE

GAGNANT CGD-DESTL

Le Fonds de solidarité FTQ dépose une offre multiple

« Ce n'est pas parce que nous avons des problèmes particuliers en transport que nous nous sommes intéressés au transport durable, explique Denis Leclerc, premier vice-président à l'actionnariat du Fonds de solidarité FTQ. Mais nous aimons bien faire les choses et nous voulons agir en leader en matière de développement durable. Au fond, on s'est dit qu'on pouvait certainement s'améliorer en transport durable. »

PIERRE VALLÉE

d'un coup de pouce.»

C'est sans hésiter que le Fonds de solidarité FTQ s'est associé à CGD-DESTL (Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent) en mettant en place, dès octobre 2010, un plan d'action pour encourager ses employés à faire le choix du transport durable. « C'est une association qui dure encore, puisque nous renouvelons le contrat avec CDG-DESTL chaque année. »

Il a évidemment fallu commencer en sondant les employés. « Ce sondage nous a appris à mieux connaître les habitudes et les besoins de nos employés en matière de transport. On s'est aperçu que plusieurs de nos employés habitaient les mêmes secteurs, mais que chacun prenait sa propre voiture pour se rendre au travail. On s'est aussi rendu compte que, parmi nos employés, il y en avait beaucoup qui avaient une jeune famille et qui habitaient dans une des couronnes de Montréal, ce qui les obligeait à entrer dans l'île pour venir travailler. Mais ce que le sondage a surtout révélé, c'est que plusieurs de nos employés voulaient changer leurs habitudes de transport, mais, pour le faire, ils avaient besoin

Le fameux coup de pouce

Parmi les premières mesures mises en place, il y a eu le programme de covoiturage. « On s'est servi du logiciel de covoiturage de l'AMT pour établir nos routes et on a réservé nos meilleures places de stationnement au covoiturage. Mais il faut comprendre qu'on ne peut pas faire de miracle, parce que plusieurs de nos employés doivent se déplacer à l'extérieur de Montréal pendant les heures de travail et que, pour ces derniers, la voiture est obligatoire. »

Quant au vélo, on en a fait la promotion grâce, entre autres, à des ateliers sur le vélo donnés par Vélo-Québec. « On a aussi installé de nouveaux supports à vélo à l'intérieur du stationnement. »

C'est surtout du côté du transport collectif que l'effort est plus marqué. « Plusieurs de nos employés ont des réunions d'affaires au centre-ville de Montréal. Plutôt que de se déplacer avec leur voiture personnelle ou en taxi pour se rendre à leur rendez-vous, on leur offre les tickets de métro. Présentement, on distribue ainsi 300 allers-retours par mois. Ce sont donc 300 déplacements en automobile de moins. »

Le Fonds de solidarité FTQ

a aussi mis en place un généreux programme de soutien au transport en commun appelé « Le transport collectif, je l'essaie ». En échange de sa place de stationnement, l'employé qui adhère à ce programme ne paie que le tiers du coût du titre de transport, par exemple la carte CAM, les deux autres tiers étant assumés à parts égales par l'AMT et la FTQ. « On a voulu être souple avec ce programme, parce que même les employés qui y adhèrent peuvent se voir dans l'obligation de prendre leur voiture pour le travail à l'occasion. Lorsque cela arrive, l'employé peut quand même garer sa voiture dans le stationnement. »

À venir

À la fin de 2011, soit moins d'un an après le lancement du programme de transport durable, 108 employés sur les 450 que compte le Fonds de solidarité FTQ se servaient d'un aspect ou d'un autre du programme. « Les résultats sont concluants. Maintenant, on cherche surtout à consolider le tout par la mise en place de petits programmes incitatifs. Au Fonds de solidarité FTQ, on croit beaucoup au transport durable et nos employés sont ouverts à l'idée. C'est un dossier qui est en constant développement, et, si une idée est bonne, on est enclin à la mettre en œuvre. Par exemple, on regarde présentement la possibilité d'intégrer Bixi à notre programme. »

Collaborateur
Le Devoir

GAGNANT VOYAGEZ FUTÉ

Pratt & Whitney écoute ses employés

Le transport durable est devenu incontournable

En vigueur depuis quelques années, le programme de développement durable de l'entreprise Pratt & Whitney avait toujours fait une place importante au transport en commun. Mais, depuis l'an dernier, l'entreprise, en cette matière, a pesé sur l'accélérateur.

PIERRE VALLÉE

« Un nouvel effort est né d'abord des inquiétudes de nos employés quant aux travaux routiers dans la grande région de Montréal qui rendent plus difficile la circulation automobile, explique François Richard, gestionnaire de projet en développement durable chez Pratt & Whitney. De plus, dans notre forum des employés, la question du transport durable revenait de façon constante. »

Ce qui a mené l'entreprise à prendre contact avec le Centre de gestion des déplacements Voyagez futé. « Voyagez futé nous a servi d'accompagnateur tout au long de ce projet. Ses connaissances et sa méthodologie ont permis d'encadrer notre action en transport durable. »

Dans un premier temps, on a brossé un profil de l'entreprise. « On a réalisé un sondage l'an dernier auprès de nos employés en leur demandant auquel de nos trois sites ils travaillaient, quel était leur horaire de travail, quel mode de transport ils utilisaient et, surtout, quel mode de transport ils utiliseraient si une solution de rechange leur était offerte? » C'est à partir de ces données que le plan d'action a été formulé. Il a été approuvé l'hiver dernier par la

haute direction et est entré en vigueur au mois de mars.

Mesures proposées

Le sondage a révélé que plusieurs employés étaient intéressés par le covoiturage. « Le covoiturage nous posait plusieurs difficultés. D'une part, comme nous avons trois sites, nous avons aussi trois points d'arrivée. D'autre part, nos nombreux employés vivent un peu partout dans la grande région de Montréal. Comment alors jumeler conducteur et passager? On a vite compris qu'on ne pouvait pas le faire en tenant compte uniquement du lieu de départ. Il nous fallait plus de flexibilité. On a donc choisi de jumeler aussi les covoitureurs selon le trajet. Ainsi, un employé vivant plus loin peut au long de son trajet s'arrêter pour prendre un passager. » Le programme de covoiturage de Pratt & Whitney fonctionne à l'aide du logiciel de covoiturage de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Quant au vélo, l'entreprise, qui est située en zone urbaine, comptait déjà un bon nombre d'adeptes. « Nous avons tout simplement renforcé notre promotion du vélo en invitant, par exemple, Vélo-Québec à venir donner des ateliers sur le vélo. Nous avions déjà des douches et des vestiaires pour les employés et nous avons rajouté quelques supports à vélo. »

Afin de favoriser l'usage du transport en commun, Pratt & Whitney a adhéré au programme Opus + Entreprise de l'AMT, qui accorde un rabais sur l'abonnement annuel à un titre de transport, telle la carte TRAM. « Le programme

Opus + Entreprise offre deux mois gratuits à ses abonnés. Pratt & Whitney a choisi de bonifier le programme en offrant deux mois gratuits supplémentaires, ce qui donne un rabais d'un tiers sur le coût de l'abonnement. »

Pour la suite des choses

Pour le moment, Pratt & Whitney n'entend pas bonifier son offre en transport durable. « Les commentaires de nos employés sont positifs et nous allons réaliser un second sondage à la fin de l'hiver. C'est ce sondage qui indiquera si des ajustements sont à faire. »

En attendant, Pratt & Whitney continue à travailler de concert avec ses partenaires en transport collectif, dont notamment la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL). « Une des particularités du transport en commun à Longueuil est le fait que la plupart des trajets d'autobus se rabattent sur le métro de Longueuil. Ça ne pose pas de problème pour quiconque doit passer par le métro. Mais, pour ceux qui résident à Longueuil et qui n'ont pas à passer par le métro, le déplacement est plus difficile. On aimerait discuter de ce problème avec le RTL. Est-il possible de créer un trajet empruntant le boulevard Roland-Therrien, par exemple? »

Et peu importe ce qui sortira de ces discussions, pour Pratt & Whitney, le transport durable est devenu incontournable. « Pour la nouvelle génération de nos employés, c'est maintenant une valeur. »

Collaborateur
Le Devoir

GAGNANT MOBILIGO

La Commission de la construction du Québec déménageait...

Un bon garage pour l'auto est celui de la résidence de l'employé

La Commission de la construction du Québec (CCQ) a pris le virage du transport durable. Certaines mesures sont déjà en place, d'autres seront implantées au courant de l'année prochaine.

PIERRE VALLÉE

« Ce qui a déclenché notre réflexion sur le transport durable, c'est d'abord le déménagement de notre siège social, explique Audrey Murray, vice-présidente aux services à la clientèle et au développement de la CCQ. Ce déménagement impliquait la construction d'un nouvel édifice. La première contrainte que nous avons rencontrée, imposée par l'arrondissement, était que l'espace disponible pour un stationnement était limité. Cette réalité nous a incités à apporter un changement à notre façon d'aborder le transport. »

On a d'abord créé un comité à l'interne qui s'est penché sur la question et qui en est arrivé à la conclusion qu'il fallait commencer par effectuer un sondage sur le comportement en transport des employés. Pour ce sondage, la CCQ a fait appel au Centre de gestion des déplacements Mobiligo. « On s'est intéressé d'abord aux habitudes de transport de nos employés, pour se rendre compte que, peu importe les habitudes, plusieurs de nos employés étaient intéressés par le transport collectif. Ce sondage nous a aussi démontré qu'il se faisait déjà du covoiturage parmi nos employés, mais que ce dernier se faisait un peu sur le bras. On a aussi profité de ce sondage pour cartographier les lieux de résidence de nos employés. »

Première phase

Le sondage a permis d'établir un diagnostic de la situation et a servi à l'élaboration d'un plan d'action. « Nous avons choisi de commencer par le covoiturage, parce qu'il s'en faisait déjà. On a mis en place une plateforme électronique qui facilite la création d'équipages. On a aussi réservé des places de stationnement avantageuses pour les équipages de covoiturage. On s'était donné la cible de rejoindre 100 personnes avec ce programme, on en a aujourd'hui 93 qui forment 41 équipages. Neuf autres équipages devraient entrer en fonction d'ici peu. »

Quant à la question de favoriser l'usage du vélo, elle était abordée dans la conception même du nouvel immeuble. « Les plans prévoyaient déjà un lieu sécurisé à l'intérieur pour ranger les vélos et un vestiaire pour accommoder les cyclistes. »

Ce sont les mesures favorisant l'usage du transport collectif qui seront introduites à partir de 2013. « Nous nous penchons présentement sur la façon dont nous allons aider nos employés à acquitter une partie des coûts d'abonnement à



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

Les employés de la CCQ qui utilisent le vélo comme moyen de transport bénéficient d'un endroit sécurisé pour ranger leurs bicyclettes.

des titres de transport, comme la carte TRAM ou la carte CAM. Ce qu'on sait, par contre, c'est qu'on veut une certaine souplesse, afin que les employés qui y adhèrent puissent répondre à des situations d'urgence où le déplacement en transport collectif ne serait pas indiqué. Nous songeons à mettre en place une politique de billets de taxi d'urgence. Par exemple, l'employé pourrait avoir un billet de taxi de 40\$, cinq fois par année, qui serait utilisé uniquement pour se déplacer lors d'une urgence. »

Selon Audrey Murray, le choix du transport durable implique plus de choses qu'il n'y paraît à première vue. « Ce n'est pas uniquement une question d'adhérer à un principe valable sur le plan écologique, c'est aussi, et peut-être surtout, un important changement de comportement qui a des répercussions sur d'autres aspects de la vie au quotidien. Et c'est un changement qui parfois nécessite un accompagnement. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à l'équipe de Mobiligo de rencontrer individuellement les employés qui le désirent et qui envisagent de choisir le transport durable, que ce soit le vélo, le covoiturage ou le transport collectif. Dans le cas du transport collectif, les gens de Mobiligo s'engagent à faire le premier trajet avec eux, s'ils le veulent. »

Collaborateur
Le Devoir

netlift

En réunissant les gens et les modes de transport, Netlift crée la solution intelligente pour se rendre à destination.

Netlift, le covoiturage moderne et connecté.

Simplicité

Flexibilité

Sécurité



netlift.me

TRANSPORT DURABLE

VERS UN PMAD-2

De l'argent et de la volonté politique

« Québec doit exercer son leadership politique dans ses propres décisions en matière d'infrastructures »

Annoncé en grande pompe il y a près d'un an déjà, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement doit maintenant prendre vie et s'inscrire tant dans la réalité des 82 municipalités du Grand Montréal, signataires de ce schéma d'aménagement structurant, que dans la vision globale du gouvernement du Québec. Tout est possible, mais de grands défis s'imposent, constatent les experts.

JESSICA NADEAU

De l'argent et de la volonté politique. C'est, grosso modo, ce qu'il faut pour que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) passe d'un vœu pieux à une réalité concrète, estime Raphaël Fischler, directeur de l'école d'urbanisme de l'Université McGill.

Pour ce spécialiste du développement urbain, le simple fait d'avoir un PMAD représente « déjà un succès », car le défi politique était de taille. C'est, en effet, la première fois que les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal — ayant chacun ses particularités régionales et intérêts respectifs — arrivent à un consensus pour déterminer les priorités à l'échelle du Grand Montréal.

« Jusqu'à présent, il y avait eu des projets de plans et de schémas, mais rien n'avait jamais été adopté », constate Raphaël Fischler. Alors, c'est très intéressant, politiquement, de voir que tous les élus ont signé ce plan pour harmoniser les décisions, afin que la région, dans son ensemble, soit plus attrayante, plus efficace et plus verte. »

Reprise d'une bonne idée

Le PMAD, qui a pour mission d'encadrer le développement urbain pour les 20 prochaines années, a été adopté par le conseil de la CMM en décembre 2011 et est entré en vigueur le 12 mars 2012. Il s'articule principalement autour du concept des projets de quartier TOD, c'est-à-dire *transit-oriented development* (développement axé sur le transport en commun).

« L'idée d'un TOD, c'est de faire un développement sur la base d'une infrastructure de transport en commun, observe Raphaël Fischler. Elle a été appliquée au XIX^e siècle, alors que les premières banlieues furent développées le long des lignes de chemin de fer. On l'a vue en Europe, en Amérique du Nord et même à Montréal, où la ville de Mont-Royal a été construite au-delà de la montagne par la société ferroviaire Canadien National. »

« Sur le plan de l'urbanisme, ce n'est donc pas une idée nouvelle. Mais c'est une pratique qui a été oubliée pendant de nombreuses décennies. Et la vraie nouveauté, c'est qu'aujourd'hui on fait du TOD un principe de base pour l'application du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. »

Mais, pour que le concept puisse s'appliquer, il faut une certaine densité de population. C'est pourquoi le PMAD impose des seuils de densité minimaux pour les banlieues, afin d'offrir un bassin de clients intéressants pour les sociétés de transport en commun qui viendront desservir la région. « Jusqu'à maintenant, quand on parlait de densité, c'était toujours pour établir des seuils maximaux, rappelle le professeur Fischler. C'était une manière de gérer le calme pour qu'il n'y ait pas trop de monde au même endroit. Mais, maintenant, on s'aperçoit que des densités très faibles, c'est bien pour les habitants qui peuvent se le permettre, mais ce n'est pas bien ni pour l'environnement, ni pour les infrastructures, ni pour le transport en commun... »

Mais comment appliquer tout cela? C'est la question que plusieurs se posent, et les

élus travaillent présentement à structurer la mise en place du PMAD dans leur municipalité respective.

« Les élus locaux de la région métropolitaine ne doivent pas baisser les bras maintenant », insiste Raphaël Fischler. Ils ont adopté un document très important et c'est à eux maintenant de veiller à la mise en œuvre du plan [...]. J'ai très hâte de voir comment les MRC et les municipalités vont changer leurs propres règlements d'urbanisme et de zonage pour assurer que les objectifs du PMAD soient atteints au niveau local. »

Mais Québec a également son mot à dire. Et il donnera le ton pour le futur du PMAD, tant sur le côté très pratique de la mise en œuvre des chantiers que sur le plan symbolique. « Québec doit exercer son leadership politique dans ses propres décisions en matière d'infrastructures. Si les ministères des Transports, de l'Éducation, des Municipalités et de l'Environnement, pour ne nommer que ceux-là, n'inscrivent pas leurs décisions d'investissements dans le cadre du PMAD, ça créera des problèmes », prévient-il.

Le défi du financement

L'autre grand défi, c'est l'argent. Et c'est sur ce point que Paul Lewis, professeur titulaire de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, a de sérieuses doutes. « L'enjeu, à mon avis, vient surtout du côté du financement du transport collectif. On a besoin de beaucoup d'argent. [...] Mais personne n'a encore dit clairement comment on allait financer cela. »

Selon lui, il est impossible d'opérer un transfert modal de l'automobile vers le transport en commun sans faire des investissements importants dans ce secteur. Or Québec n'a pas joué son rôle de façon « suffisamment volontaire » sur ce plan au cours des trente dernières années. « On peut bien dire qu'on veut densifier, mais si les gens n'ont d'autre choix que de se déplacer en auto-
mobile parce que l'offre de services en commun n'est pas suffisante, les gens vont continuer de se déplacer en voiture, et ce, même s'ils habitent un quartier TOD. C'est ça, la réalité. »

Pour lui, la seule offre de transport en commun qui soit valable présentement pour la banlieue est celle qui mène au centre-ville de Montréal. Pour toutes les autres destinations, le transport collectif est « rarement une option intéressante ».

La voiture dans la mire

Il faut élargir l'offre, mais également limiter les incitations à l'usage de la voiture, comme le stationnement gratuit et l'élargissement du réseau autoroutier, afin que le transport en commun puisse être attirant, ajoute-t-il.

Pour Paul Lewis, le PMAD, c'est bien. Mais ce n'est qu'un début. « En une dizaine d'années, on a réussi à faire s'entendre les municipalités de la Rive-Nord, de la Rive-Sud et de Montréal. Ce n'est quand même pas rien. Mais il n'y a personne qui imagine que ce premier PMAD est le modèle idéal. Au fond, c'est un premier pas qui se construit tranquillement. [...] On a mis en place les éléments pour qu'on ait un PMAD-2 et un PMAD-3 qui vont aller encore plus loin. »

Le Devoir

LA SOLUTION NETLIFT

Place au « multimodal »

Un logiciel optimisera les points de jonction entre les types de transport et leurs usagers

NetLift propose une solution aux bouchons de circulation, aux pertes de temps et aux gaspillages en tout genre. Car on peut conjuguer harmonieusement covoiturage et transport en commun...

MICHEL BÉLAIR

Marc-Antoine Ducas est un informaticien de formation et, comme tout le monde, il en a jusque-là des bouchons de circulation et des fardeaux de conséquences qu'ils font peser sur les grandes (et même les moins grandes) villes du monde. La pollution, la détérioration des réseaux routiers comme de la santé publique, l'augmentation catastrophique des coûts sociaux, les pertes de revenus en tout genre, sans compter le réchauffement climatique... La preuve est faite que « tout cela nous assassine », comme dirait un dramaturge québécois engagé (Dominique Champagne, pour ne pas le nommer...).

Comme tout le monde aussi, Ducas se sert de l'analogie du système sanguin pour décrire la congestion de la circulation dans les villes, mais il ne s'y attarde pas longtemps. Il explique plutôt la solution globale qu'il propose en évoquant la crise qui a secoué le monde de l'informatique lorsqu'il a fallu trouver de nouvelles façons d'assurer le développement phénoménal du réseau Internet.

Le couple maudit

« Il y a quelques années, explique-t-il au téléphone, nous avons vécu une crise majeure, parce que les logiciels avec lesquels on a mis sur pied le grand réseau planétaire ne pouvaient plus traiter l'avalanche de nouvelles données arrivant de partout. Les congestions se sont multipliées en menaçant le développement du réseau, un peu comme l'accumulation des bouchons dans les grandes villes aujourd'hui, jusqu'à ce que l'on se mette à travailler sur une nouvelle génération de logiciels de compression des données, qui ont tout changé. C'est de là que m'est venue l'idée de NetLift. »

En ne simplifiant pas à outrance, disons tout de suite que cette solution repose sur la fragmentation des trajets, ou plutôt sur le transport « multimodal »... géré par Internet. Jusqu'à maintenant, toutes les solutions proposées pour éliminer les bouchons de congestion de tout style se ressemblent : elles passent par le transport en commun, surtout aux abords des villes et à l'intérieur même des grandes cités. On pense aux trains de banlieue et autres RER, au métro et au réseau d'autobus qui devaient résoudre le gros du problème... ce qui n'est toujours pas le cas, nulle part.

Pourtant, les solutions proposées en ce sens se sont affinées et même multipliées depuis quelques années : Bixi (montreal.bixi.com), Vélib (velib.paris.fr). Des sociétés de transport utilisent de nouveaux carburants comme le biodiésel et l'éthanol — ce qui n'est pas toujours heureux — et, un peu partout, on revient au tramway. En France seulement, Marc-Antoine Ducas a dénombré 270 logiciels différents consacrés à la gestion du transport en commun. Pourtant, rien n'est vraiment réglé. Au contraire.

C'est parce que toutes les approches, en Europe comme ici, reposent sur une combinaison insoluble, selon le créateur de NetLift : le couple maudit « point de départ-point d'arrivée ». « On n'arrivera jamais à des solutions concrètes en ne considérant que le point d'origine et la destination du voyageur; déjà les stationnements incitatifs près des gares de tout type à l'approche des grandes villes ne suffisent plus. Il faut penser plus largement en portions : utiliser plusieurs modes de transport pour arriver à destination, c'est le concept de base du transport multimodal sur lequel repose NetLift. »

Bref, NetLift offre un logiciel qui permet de mieux jumeler le covoiturage et le transport en commun. Le service, qui mise sur plusieurs portions de trajet plutôt qu'une seule, vise en fait à optimiser les points de jonction entre les types de transport et leurs usagers.

Incitatifs intelligents

La solution proposée est d'autant plus intéressante qu'elle implique la participation directe du voyageur. « Parce que c'est lui qui connaît le mieux ses besoins », Monsieur ou Madame X habite, par exemple, l'une des multiples perles de l'une ou l'autre des grandes couronnes métropolitaines. Il lui est devenu pratiquement impossible de se rendre à son travail en auto pour les raisons congestives et congestionnantes que l'on sait, même, souvent, en quittant la maison aux aurores. Comment NetLift peut-il régler son problème?

Pour arriver à son bureau du centre-ville de Montréal par le métro ou le bus de la STM, X devra se résoudre à utiliser de multiples modes de transport : habituellement, cela signifie une portion en auto jusqu'à une gare de train ou d'autobus de banlieue, qui assurera le trajet jusqu'à la station de métro. C'est là que NetLift peut s'avérer fort utile.

De son ordinateur ou de son téléphone intelligent, X aura publié dans le site de NetLift son besoin de transport et offert un prix (exemple : 5\$) au conducteur de la voiture — membre de NetLift lui aussi — qui le prendra. Dans netlift.com, on explique comment les choses se passent ensuite. Lorsque X complète son trajet et descend de la voiture, le montant d'argent convenu au départ avec le covoitureur est transféré du compte Netlift de X à celui du conducteur.

Avec son téléphone intelligent, X clique sur le bouton « Débarquer » de l'application Netlift et le montant réservé pour le trajet sera

« Pour les entreprises, les frais d'adhésion à NetLift sont nuls, ce qui est un incitatif intéressant »

transféré dans le compte du conducteur, moins la portion de Netlift. Avec un forfait de base, le conducteur recevra 70 % du montant et Netlift, 30 %. En l'absence de téléphone intelligent, Netlift génère un courriel automatisé destiné à X, qui le trouvera en ouvrant sa boîte de courriel ; lorsqu'il confirmera que le trajet a eu lieu selon les modalités prévues, le montant sera transféré. Si le système amenait quatre personnes à voyager ensemble dans la même auto, la circulation serait au moins deux fois moins dense et les stationnements incitatifs par-

viendraient à jouer leur rôle.

Marc-Antoine Ducas estime que la masse critique à partir de laquelle le système est viable est d'environ 1000 abonnés, un nombre qu'il compte atteindre assez rapidement, puisqu'il a déjà l'appui de certaines universités et de quelques grandes entreprises d'ici.

« Pour les entreprises, sou- ligne-t-il, les frais d'adhésion à NetLift sont nuls, ce qui est un incitatif intéressant. Le système leur permet de contribuer financièrement au changement d'habitude des employés, et des options de remboursement, de prélèvement ou de virement automatique sont disponibles. »

Nous fournissons aussi aux entreprises le bilan d'économies de GES des employés membres de NetLift, pour leur permettre d'atteindre plus clairement leurs objectifs de réductions des GES. »

Marc-Antoine Ducas, qui pense obtenir l'appui des grandes sociétés de transport en commun du Grand Montréal sous la forme d'une réduction pour les membres du système, planifie une grande offensive pour le printemps prochain.

On trouvera toutes les informations nécessaires sur le logiciel de gestion du covoiturage en visitant le site netlift.com et en cliquant sur l'onglet « Base de connaissances ».

Collaborateur
Le Devoir

STL Solution
mobilité durable

VOYAGEONS
ENSEMBLE !

Pour faire une vraie différence

Un tout nouveau service pour donner aux Lavallois les moyens de prendre le virage du transport durable.

Pour plus de renseignements :

Contactez notre Centre contact clients
au 450 688-6520 ou consultez notre site Internet
au stl.laval.qc.ca



STL
stl.laval.qc.ca

Twitter icon
Facebook icon

TRANSPORT DURABLE

Le transfert vers les transports modaux ou alternatifs s'avère payant

Les Centres de gestion des déplacements se révèlent être une mine rentable: des gains pour qui les subventionnent et des résultats étonnants en santé et en qualité de l'environnement quand les objectifs sont atteints. Les huit CGD s'en félicitent.

RÉGINALD HARVEY

L'Association des Centres de gestion des déplacements (CGD) du Québec (ACGDQ) regroupe huit organismes à but non lucratif disséminés dans autant de pôles urbains québécois, afin de favoriser l'utilisation des moyens de transport alternatifs. SNC-Lavalin a réalisé tout récemment, pour le compte de l'ACGDQ, une étude sur les impacts économiques du transport actif (marche et vélo), du transport en commun et du covoiturage.

En raison du fait que 35 à 40% des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports au Québec, les centres ont été mis sur pied par le ministère des Transports au début des années 2000 dans le but de sensibiliser les gens à cette réalité et de les inciter à se déplacer autrement que par l'usage de l'automobile en solo. Ils sont aussi dotés d'outils servant à établir un diagnostic sur les habitudes de transport, tout en caractérisant les potentiels de changements modaux qui existent dans différents milieux de travail.

Daniel Masson, qui est à la fois président de l'ACGDQ et directeur général du Centre alternatif de déplacement du Saguenay, apporte cet éclairage sur le fait que les centres concentrent leurs efforts sur les entreprises: «Le principe de base part du fait que 40% des gaz à effet de serre proviennent du transport et quelque 30% du transport

routier; de ces 30%, les déplacements pendulaires ou destinés au travail matin et soir représentent une faible proportion de 5%; les gens vont tous travailler, à de rares exceptions près. Or, s'il y a des efforts qui sont consentis à leur endroit vers les transports modaux ou alternatifs dans leurs déplacements pendulaires, il y a de bonnes chances que le changement d'habitude se prolonge vers l'autre tranche de 25% de leurs déplacements, qui sont d'ordre utilitaire ou relèvent des loisirs. On travaille donc beaucoup sur le pendulaire pour créer un effet d'entraînement.»

Il signale que les centres ont aussi pour mandat de faire la promotion des services existants dans le domaine du transport alternatif: «Dans ce sens-là, chacun des huit CGD travaille directement avec sa société de transport.»

Des retombées profitables

L'association s'est tournée vers SNC-Lavalin afin de connaître les impacts économiques du transport alternatif. Le président explique pourquoi: «On voulait regarder ce qu'on appelle donc avoir, dans un premier temps, un refinancement du programme à plus long terme pour être capable de continuer notre mission; dans ce but, on souhaitait tout simplement prouver au ministère qu'il y avait des économies à réaliser sur certains points dans le recours au transport modal, s'il nous versait de l'argent.»

Il démontre l'idée de départ de cette façon globale: «L'automobile, en tant que telle, représente une activité intermédiaire: le but, ce n'est pas d'aller en auto, mais cette activité représente plutôt, à la limite, un coût et, s'il était possible de se rendre au travail en ne payant pas pour ce véhicule, il est évident que le consommateur en mettrait plus dans ses poches. Si quelqu'un prenait le transport collectif au coût de 1000\$ par année, plutôt que de payer 7000\$ durant ce temps pour l'usage de l'auto, il épargnerait 6000\$; cet argent pourrait servir à la consommation d'autres biens et à faire finalement travailler notre économie.»

Il se lance dans un autre argumentaire d'ordre économique: «On a, grosso modo, au Québec un produit intérieur brut de l'ordre de 320 milliards de dollars; on exporte pour 143 milliards de dollars mais on importe pour 168 milliards de dollars. On a, au bout du compte, une balance commerciale qui est déficitaire de 25 milliards de dollars, ce qui fait que, depuis 15 à 25 ans, la société québécoise s'appauvrit plutôt que de s'enrichir.» Dans ce contexte, il pose le constat que l'importation du pétrole brut se chiffre à 19 milliards de dollars et que celle des voitures (pièces et composantes incluses) atteint 13 milliards: «On voit qu'on achète des autos et du pétrole pour 32 milliards de dollars. S'il y avait une moindre utilisation de l'auto, cet argent pourrait servir à la consommation d'autres produits qui, théoriquement, vont faire rouler l'économie et contribuer à un enrichissement collectif en assurant un meilleur équilibre de la balance commerciale.»

L'association, pour démontrer le bien-fondé de son existence, s'est attaquée à l'indépendance des produits pétroliers d'ici 2030. Elle a ouvert un autre chantier sur les saines habitudes de vie: «On veut diminuer de 5 à 10% le nombre de personnes obèses et de celles souffrant de la pandémie de diabète connexe à ce

surplus de poids, d'ici 2015.»

Une étude concluante

Une fois ce plaidoyer complété, Daniel Masson se tourne vers les résultats de l'étude de SNC-Lavalin qui dresse en quelque sorte un bilan des avantages économique des transports modaux; celle-ci avait pour objectif de mesurer quantitativement les avantages économiques découlant de la gestion des déplacements chez les employeurs: «Pour les 1,08\$ que le gouvernement investit dans le fonctionnement de nos Centres de gestion des déplacements et dans le développement des expertises auprès des entreprises, il récolte 18\$ en bénéfices économiques. On voit là un rapport de 1 pour 16 et, finalement, on fait économiser plus d'argent qu'on en coûte.»

Le reste des statistiques compilées et comparées en utilisant les différents angles de l'ensemble de la problématique démontre nettement les gains économiques qu'il est possible de réaliser en recourant aux transports modaux pour les déplacements dans les entreprises. M. Masson tient à dégager un autre aspect de la question: «Les études ne sont pas encore publiques, mais le ministère des Transports va bientôt statuer là-dessus, soit sur les coûts inhérents à l'obésité et à l'inactivité des gens. Si une personne est inactive, elle coûte 1500\$ par année au système de santé pour la prendre en charge.» D'où la nécessité de maintenir le cap sur la sensibilisation et le recours aux transports alternatifs non seulement à des fins économiques, mais aussi sur le plan du mieux-être physique: «Si on rend les gens plus actifs, on en arrive à déléster les pressions sur le système de santé.»

Collaborateur
Le Devoir

DÉFI SANS AUTO

Encore plus de voitures laissées au garage!

Parce que les entreprises aiment relever des défis, trois Centres de gestion des déplacements (CGD) leur en lancent un, dans le cadre de la journée internationale En ville sans ma voiture. Celui d'être, le temps d'une journée, l'organisation qui incitera le mieux et le plus ses employés à abandonner l'auto en solo pour utiliser les transports alternatifs. Mardi, 200 entreprises ont concouru dans tout le Québec.

HÉLÈNE
ROULOT-GANZMANN

«L'opération a démarré il y a quatre ans à Trois-Rivières, explique Maud Morel, responsable des communications chez Voyagez futé, l'un des trois CGD organisateurs de l'événement, avec Mobiligo et le Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent. Montréal a embarqué dès l'année suivante. Les entreprises qui s'inscrivent sont à la fois privées et publiques, à but non lucratif, nous avons des ministères, des universités, des multinationales, mais aussi des travailleurs autonomes. Une entreprise d'un employé peut s'inscrire... C'est sûr qu'elle a vite fait d'atteindre les 100% de participation... mais ce n'est pas là le seul critère.»

Ainsi, les organisations participantes s'engagent à faire la promotion des transports alternatifs, qu'il s'agisse du métro, du train de banlieue ou de l'autobus, des transports actifs tels que le vélo, la marche à pied ou, pourquoi pas, la planche à roulettes, ou même du covoiturage, privilégié notamment en région.

Mardi, tous les employés des organisations en lice ont pu se rendre dans le site Internet de l'événement pour mentionner le type de transport alternatif qu'ils ont utilisé et indiquer si ça induisait un changement dans leurs habitudes. «Car le taux de transfert modal est l'un des autres critères», précise Maud Morel. Nous tenons compte du pour-

centage d'employés qui ont pris un mode de transport alternatif, mais nous cherchons aussi à savoir s'ils ont pour cela abandonné l'auto en solo ce jour-là. Nous pondérons également les résultats, pour plus de justice, avec l'accessibilité de l'entreprise en ce qui concerne l'autobus, le métro, le train, les pistes cyclables, etc.»

Résultat: chaque année, ce sont quelques milliers d'employés et d'étudiants qui changent leurs habitudes le temps d'une journée, et le nombre ne fait que croître. Le temps d'une journée seulement? «Selon les chiffres de Transport Québec, le taux des travailleurs utilisant les transports alternatifs croît chaque année, note Maud Morel. Il était de 10% en 2009, il est de 12,8% aujourd'hui. Bien sûr, ce résultat ne dépend pas uniquement de cette opération, mais ça fait partie de la solution.»

C'était mardi

Car le défi, c'était mardi, mais les entreprises qui se sont inscrites ont communiqué à son sujet pendant plusieurs semaines en amont. Ainsi, ce sont presque 220 000 personnes dans la région de Montréal et plus de 350 000 dans tout le Québec qui ont été sensibilisées, qui ont entendu les messages. «Et, petit à petit, le discours fait son chemin, estime M^{me} Morel. Il y a des gens qui n'ont jamais remis en question leur mode de transport. Ils ont une voiture depuis leurs 18 ans, ils la prennent, c'est tout. Le défi est une fenêtre de

communication afin de mettre en valeur les avantages des autres modalités de transport. Mais nous essayons de ne pas avoir un discours trop moralisateur. Même si nous l'évoquons, nous n'insistons pas sur l'aspect pollueur de l'auto en solo, mais plutôt sur les économies de temps et d'argent, sur le confort, la convivialité, la qualité de vie.»

Pour les entreprises, les transports alternatifs, ce sont moins de risques que les travailleurs pris dans la congestion arrivent en retard à leur poste, c'est moins de fatigue, de stress, d'énerverment. Ce sont des coûts moindres également, car nombreuses sont celles qui disposent de stationnements pour leurs employés... et la facture peut vite devenir salée. «En dehors de ce défi, elles sont de plus en plus nombreuses à se tourner vers nous pour trouver des solutions, explique Maud Morel. Elles ont des problématiques d'absentéisme, de santé au travail en relation avec les déplacements de leurs employés. Certaines nous demandent simplement de les guider, parce qu'elles souhaitent donner des clés Bixi à tout leur personnel. D'autres font appel à nous afin que nous leur remettions un plan de mobilité durable complet, pour savoir quels seraient les besoins de leurs employés. [...] Nos services peuvent aller jusqu'à la mise en place et à la gestion d'un programme de covoiturage, l'implantation d'un service d'entretien d'une flotte de vélos, la distribution de produits Bixi; nous organisons des kiosques de promotion, nous les informons sur les différents programmes de prise en charge de la carte Opus par l'employeur mais aussi par le ministère, etc.»

Si le défi sans auto a encore été un succès, c'est sans doute en grande partie parce que le discours sur l'environnement est en train de passer, un peu aussi parce que l'augmentation du prix de l'essence commence à venir titiller même les plus réfractaires à l'idée de laisser leur voiture au garage, mais certainement également parce que la liste des prix en lice était alléchante: un voyage dans le Sud, un vélo hybride, une nuit à l'hôtel W, des abonnements au service d'auto-partage Communauto, etc. Dommage que le défi ne soit pour l'instant lancé qu'aux employés et aux étudiants. Quid de la femme au foyer et du retraité? Les organisateurs de l'événement répondent qu'ils se sont concentrés pour l'instant sur leurs partenaires, à savoir les organisations. Mais, devant les nombreuses demandes, elles pensent à élargir la cible. Dès l'an prochain?

Collaboratrice
Le Devoir

DÉPLACEMENTS

Et si on y allait à pied?

Comment le transport conditionne nos vies, ou comment les longs trajets ville-banlieue ont fait disparaître les Lise Payette et Jacques Normand de nos écrans en fin de soirée. De la marche comme antidote aux embouteillages.

CLAUDE LAFLEUR

Dans les années 1950-1960, les travailleurs avaient tendance à se coucher après 23 heures et à se lever vers 7 ou 8 heures, puisque bien souvent ils demeuraient à moins d'une demi-heure de marche de leur travail. Cela leur permettait de «sortir» le soir en semaine (y compris d'aller au match de hockey qui débutait à 20 heures) et de regarder les grands talk-shows de 23 h (Jacques Normand, Lise Payette...). Aujourd'hui, bon nombre de travailleurs se lèvent très tôt pour se plonger dans les embouteillages. En conséquence, on sort moins, le hockey commence à 19h et il n'y a plus de talk-show en fin de soirée! Comme quoi nos habitudes de vie ont radicalement changé.

C'est précisément l'impact de nos déplacements et du transport sur nos vies qu'étudie Ugo Lachapelle, professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal. Il oriente ses travaux sur le transport actif, le transport en commun et l'analyse de l'évolution des déplacements et de ses effets sur les activités quotidiennes.

Les bénéfices de la marche

Avant tout, Ugo Lachapelle s'intéresse aux problèmes d'environnement et, surtout, vise à élaborer des solutions. «J'ai commencé par faire un baccalauréat en environnement à l'Université d'Ottawa, dit-il. Je me suis vite aperçu qu'on faisait souvent le constat des problèmes, mais qu'on discutait peu de solutions. J'ai par la suite réalisé une maîtrise en environnement et c'était un peu la même chose... Je suis donc allé faire un doctorat en aménagement urbain, où là j'ai étudié la prise en compte des questions de santé dans la planification des transports.»

Le jeune chercheur a entrepris une démarche originale en analysant l'impact de la marche à pied comme activité physique et comme moyen de déplacement! «Mon projet de thèse a porté plus spécifiquement sur les liens entre l'usage du transport en commun et la marche à pied, explique-t-il. J'ai ainsi mis en évidence les bénéfices pour la santé d'utiliser le transport en commun.» C'est bénéfique,



PEDRO RUIZ LE DEVOIR

Le transport en commun, qui fait en sorte que l'on marche plus que si on utilisait son auto, est bénéfique pour la santé.

parce qu'on marche alors pour se rendre à l'arrêt d'autobus ou à la station de métro, de même à l'autre bout du trajet, puis lors du retour à la maison. «Au final, on se trouve à marcher bien davantage que si on prenait son auto», constate-t-il, soulignant qu'il est ainsi facile de faire la demi-heure minimale d'exercice quotidien recommandée. «Et lorsqu'on songe que nous sommes tous fort occupés, c'est peut-être le seul moyen de faire un minimum d'exercice physique», renchérit-il.

Ainsi donc, intégrer l'activité physique à son quotidien par le biais du transport en commun «est une idée qui a fait son chemin», souligne en souriant M. Lachapelle, et qui commence même à influencer les municipalités dans leur planification. Ainsi, le chercheur observe que l'un des facteurs qui favorisent la marche et l'utilisation du transport en commun est la concentration de services variés le long de trajets possibles. «Lorsqu'on se déplace à pied, on désire disposer de différentes possibilités, dit-il, choisir ce qui nous convient le mieux. Par exemple, en vous rendant à l'arrêt d'autobus, si vous pouvez en même temps passer par divers commerces ou si vous avez le choix entre différents itinéraires, voilà qui favorise la marche.»

C'est pourquoi il importe de densifier les villes, plutôt que de les étendre comme cela se fait souvent en banlieue. «Dans ce sens, le nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté récemment — qui vise à favoriser la concentration plutôt que l'étalement urbain — est un pas dans la bonne direction», observe Ugo Lachapelle. Il s'agit de favoriser le développement de secteurs où il y a un bon service de transport en commun, avec, à proximité, une série de services et une densité de population qui justifient l'implantation d'une infrastructure de qualité.»

Plus de déplacements?

Par ailleurs, Ugo Lachapelle entend une vaste étude sur l'évolution de la mobilité quoti-

dienne depuis 25 ans et des relations avec notre emploi du temps. Cette étude portera sur des questions très pertinentes: la proportion des déplacements en véhicule a-t-elle été réduite au profit du transport en commun, de la marche et du vélo? A-t-on observé une réduction de la durée des déplacements? A-t-on aujourd'hui moins de temps pour la pratique d'autres activités tels les loisirs, le sport ou les activités familiales? Les nouvelles technologies de l'information sont-elles associées à une réduction des déplacements en raison du télétravail, des communications et du magasinage virtuel?

«J'utiliserai les enquêtes d'emploi du temps de Statistique Canada, réalisées tous les cinq ans depuis 1986, afin de suivre l'évolution des déplacements, indique le chercheur. D'après les données initiales, il semble que les gens se déplacent plus qu'auparavant. On passe plus de temps dans son automobile qu'on ne le faisait il y a dix ou quinze ans et on parcourt de plus grandes distances.»

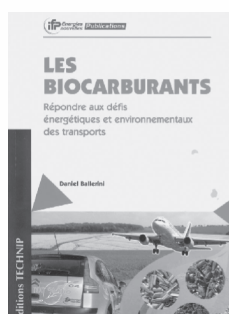
L'un des volets de sa recherche traitera de l'impact des nouvelles technologies de l'information. «On pense généralement que l'usage d'Internet devrait faire en sorte qu'on se déplace moins, dit-il, puisqu'on échange via le courriel et les réseaux sociaux, on magasine en ligne et on fait venir les choses à la maison au lieu d'aller les chercher soi-même, etc. Il y a donc là l'idée que les technologies de l'information feraient en sorte qu'on se déplace moins...»

Or, révèlent les enquêtes, il semble que non seulement les gens se rendent à leur travail mais qu'ils font aussi une autre série d'activités, ce qui fait que, au bout du compte, on se déplace davantage qu'il y a vingt ans! «Ça, c'est un aspect qui n'a pas encore été énormément étudié et que je vais creuser», rapporte Ugo Lachapelle. Qu'est-ce donc qui conditionne réellement nos comportements en matière de déplacement?

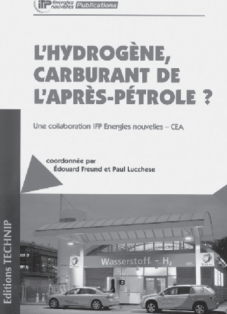
Collaborateur
Le DevoirPRESSES
INTERNATIONALES
POLYTECHNIQUE

Éditeur-Distributeur

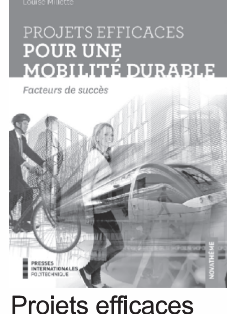
À paraître en octobre



Les biocarburants
Répondre aux défis
énergétiques
et environnementaux
des transports



L'hydrogène,
carburant
de l'après-pétrole?



Projets efficaces
pour une mobilité
durable

www.pressespoly.ca

TRANSPORT DURABLE

SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

De nouveaux autobus
et... beaucoup plusLaval aussi aura un centre de services
aux entreprises

Au cours des dernières années, les sociétés de transport du Grand Montréal ont toutes intégré le concept de développement durable à leur planification stratégique. En sus de leur donner bonne conscience, ces nouvelles lignes de conduite les guident-elles vers une organisation réellement plus durable de leurs activités? Assurément, répondent les porte-parole des sociétés de transport de la région.

ÉMILIE CORRIVEAU

À la Société de transport de Montréal (STM), c'est en 2005 qu'on a fait du développement durable une priorité, par la signature de la Charte du développement durable de l'Union internationale des transports publics. Depuis, bon nombre de changements ont été effectués au sein de l'organisation.

« Nous avons fait beaucoup d'efforts à l'interne, confie M. Michel Labrecque, président du conseil d'administration de la STM. Si nous voulons communiquer à la population le fait qu'elle accomplit un geste vert en prenant le transport en commun, il faut nous aussi faire nos devoirs. Ça, ça signifie passer à travers l'ensemble des processus de l'entreprise pour voir ce qui peut être amélioré. »

Pour y parvenir, la STM a notamment intégré à ses sommaires décisionnels une rubrique sur le développement durable. « Concrètement, ça signifie que chaque sommaire décisionnel doit être accompagné d'un argumentaire de développement durable. Pour les gestionnaires, ça nécessite une réflexion nouvelle, que ce soit par rapport à la dimension écologique, économique ou sociale », relève M. Labrecque.

Sur le plan écologique, les ajustements effectués par la STM sont multiples. Ils vont de la qualification des sols contaminés appartenant à la société de transport à une meilleure gestion des matières recyclables, en passant par l'utilisation d'un nombre grandissant de produits ménagers écologiques. Dans la même veine, la STM s'efforce de réduire au minimum sa flotte d'autobus fonctionnant au diesel et privilégie de plus en plus les modèles hybrides.

« On a déjà commencé à transformer notre flotte. Nos spécialistes nous disent que, vers 2020-2025, nous n'acquerrons plus de véhicules qui vont produire des GES », confirme M. Labrecque.

Nouvelle tarification

Sur le plan social, la STM a déployé beaucoup d'efforts pour diversifier sa main-d'œuvre et lui procurer un meilleur cadre de vie. De plus, elle a développé de nouveaux forfaits de tarification afin de permettre à plus d'utilisateurs de profiter de ses services. « On a beaucoup travaillé la tarification pour les familles, par exemple », note M. Labrecque.

En matière économique, la STM s'est notamment dotée d'un plan d'acquisition res-

ponsable et a intégré graduellement des critères de développement durable à plusieurs de ses appels d'offres.

Approche globale à Laval

À Laval, on a aussi choisi d'adopter une approche globale s'articulant autour de différents axes d'intervention. Parmi ses objectifs, la STL espère participer à la création d'un environnement urbain favorisant la mobilité durable, améliorer l'efficacité écoénergétique de ses véhicules motorisés, améliorer l'offre de transport collectif et actif, influencer les comportements par la fiscalité et la tarification ainsi qu'informer et mobiliser davantage la population lavalloise.

Pour y parvenir, elle entrevoit notamment de faire l'achat d'autobus hybrides et étudie attentivement la possibilité d'ajouter à sa flotte quelques véhicules électriques.

« Il y a une entreprise au États-Unis, DesignLine, qui est en train de nous concevoir un autobus électrique sur mesure. On a déjà envoyé certains de nos employés là-bas pour visiter les installations. Notre objectif est d'être prêt au moment où la technologie et le marché nous offriront des véhicules électriques fia-

bles, parce qu'on veut pouvoir les intégrer à la flotte le plus rapidement possible », souligne Pierre Laviguer, directeur principal Développement, commercialisation et innovation à la STL.

Mobilité durable

De plus, la STL entend développer rapidement un réseau d'autobus à hauts niveaux de services. Ces autobus circuleront sur des axes comprenant des voies réservées, lesquelles seront desservies par des feux de circulation fonctionnant selon certaines mesures prioritaires.

Parmi les initiatives les plus intéressantes de la STL, notons la création de STL Solution mobilité durable. « Il s'agit d'un centre de services pour les entreprises, précise M. Laviguer. Il nous permet de rencontrer les entreprises lavalloises, de voir quels sont leurs besoins en matière de transport et de leur proposer des solutions adaptées. Je pense aux systèmes de covoiturage et de taxis collectifs, par exemple, ou encore à l'encouragement pour le transport actif. De notre côté, on va également tenter d'adapter davantage notre offre de services aux besoins des entreprises. »

La STL espère que toutes ces mesures auront un impact considérable sur son achalan-

dage. « Sur une dizaine d'années, nous voulons augmenter d'environ 40% notre achalandage », affirme M. Laviguer. C'est ambitieux, mais on pense que plus on sensibilisera la population aux bienfaits des transports collectifs et actifs, plus on implantera de nouveaux et de meilleurs services, plus l'achalandage augmentera. »

La STL estime que toutes ses initiatives devraient non seulement lui permettre de réduire de 50% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2031, mais également de contribuer à améliorer les performances de la ville de Laval sur plusieurs plans, comme l'inclusion sociale, la qualité de l'aménagement ou l'amélioration de la santé publique.

Longueuil se veut vert

À Longueuil, on s'est doté d'un plan d'action intitulé « En vert » et pour tous, lequel est largement axé sur l'amélioration des performances écologiques. Celui-ci comprend plusieurs mesures, notamment l'amélioration de la flotte de véhicules du RTL.

« À partir de maintenant, tous les autobus que nous allons acheter seront hybrides, et ce, jusqu'à ce qu'il y ait d'autres technologies plus performantes qui s'offrent à nous », dit M^{me} Judith

Boivin, porte-parole du RTL.

Fait intéressant, le RTL travaille à l'élaboration d'un plan d'accessibilité universelle afin que tous ses nouveaux véhicules soient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Dans le cadre de son virage vert, le RTL a aussi considérablement diminué son usage de produits chimiques. « Grâce à un partenariat technologique avec la société Innuscience, on a réussi à éliminer la quasi-totalité des produits chimiques qu'on avait l'habitude d'utiliser, que ce soit pour l'entretien des véhicules ou l'entretien ménager. On a vraiment fait un effort pour utiliser des produits plus verts, souvent biologiques, moins dommageables pour la santé. On peut déjà constater que ça a eu des effets bénéfiques au niveau de la santé et de la sécurité de nos employés », relate M^{me} Boivin.

La porte-parole ajoute que le RTL consent également beaucoup d'efforts du côté de la formation de ses employés, afin qu'ils se sentent davantage mobilisés et qu'ils utilisent à bon escient les nouvelles technologies qui s'offrent à eux.

Mais si la STM, la STL et le RTL s'efforcent d'adopter des pratiques plus durables, sans davantage de soutien politique, les sociétés de transport risquent de ne pouvoir atteindre tous leurs objectifs de développement durable, craignent certains.

« Les gouvernements ont pris des engagements qu'ils n'atteindront pas s'ils n'investissent pas davantage et s'ils ne prennent pas de décisions plus fermes », prévient M. Labrecque. De ce côté-là, ce n'est pas gagné. L'étalement urbain se poursuit, la motorisation des ménages se poursuit, et ça, ce n'est pas durable. Le transport collectif instrumente le changement, mais il n'est pas le seul acteur qui doit participer au processus. »

Collaboratrice
Le Devoir

JACQUES GRENIER LE DEVOIR

DÉPLACEMENTS
DURABLES

Investissez dans OPUS & Cie

- Rabais sur le transport collectif pour vos employés
- Programme souple et facile à gérer
- Crédit d'impôt provincial
- Un geste vert de plus à votre actif

Détails à stm.info

MOUVEMENT COLLECTIF



LEADERS EN TRANSPORT DURABLE



LAURÉATS 2012

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.



Commission
de la construction
du Québec

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT ET IMPLIQUER LES EMPLOYÉS

Mobiligo souhaite récompenser la Commission de la Construction du Québec pour son engagement et son sérieux dans une politique ambitieuse de transport durable pour ses employés. Dans le contexte du déménagement de son siège social, la CCQ a mobilisé des ressources humaines et investi des sommes financières importantes. Des rencontres personnalisées ont ainsi été menées pour accompagner les employés vers de nouvelles solutions de transport adaptées et durables. La CCQ a réussi à faire de ce déménagement un levier pour encourager ses employés à adopter des habitudes de transports alternatifs et ainsi contribuer au développement durable de la communauté et de l'environnement. Après la mise en place d'un programme mobilisateur de covoiturage, la CCQ poursuit son engagement afin d'encourager le transport en commun. La CCQ s'est illustrée comme un soutien et un partenaire de qualité à la mission des CGD.



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

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



Une société de United Technologies
Pratt & Whitney Canada

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET RÉDUIRE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DE L'ORGANISATION

Engagé dans la voie du développement durable, Pratt & Whitney Canada encourage son personnel à adopter des modes alternatifs de transport afin de minimiser leur impact environnemental. Un diagnostic d'accessibilité et l'analyse des besoins en déplacement des employés ont permis de mettre en place au printemps 2012 les premières mesures visant à favoriser le covoiturage et l'utilisation du vélo pour se rendre au travail. Cet automne, le transport collectif est à l'honneur avec le lancement auprès des 5 000 employés de Longueuil du programme Opus + entreprise. Voyagez Futé est fier de reconnaître les réalisations de Pratt & Whitney Canada.



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

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



FONDS
de solidarité FTQ

RENTABILISER L'ESPACE ET FAIRE LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Le centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent (CGD de DESTL) souhaite reconnaître les efforts consentis par le Fonds de solidarité FTQ pour réduire la dépendance à l'automobile et pour optimiser les conditions de transport de ses employés. Le Fonds de solidarité FTQ se démarque du lot par la série de mesures adoptées cette année et les avantages qu'il offre à ses employés. Il va sans dire que grâce aux incitatifs mis en place, entre autres le remboursement des titres de transport en commun pour les déplacements d'affaires, le Fonds de solidarité FTQ valorise les transports alternatifs à la voiture solo. Cet employeur entend améliorer sa performance environnementale sur le plan des transports de façon continue.



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
cgdl@destl.ca
www.destl.ca

En collaboration avec



www.acgdq.com

DIAGNOSTIC PRODUCTIVITÉ TRANSPORT ALTERNATIF MOBILITÉ
TRANSPORT DURABLE FLUIDITÉ TRANSPORT EN COMMUN OPUS + ENTREPRISE STRATÉGIES
SOLUTIONS BÉNÉFICES MOBILITÉ PLANS DE TRANSPORT PERSONNALISÉS
ÉCONOMIE EXPERTISE-CONSEIL VÉLO MARCHÉ SOLUTIONS DÉPLACEMENTS MOBILISATION
PLANS ALTERNATIVE À L'AUTO-SOLO REPRÉSENTATION RÉTENTION DE PERSONNEL

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

Défi
sans auto
18 septembre
2012

PLUS DE 100 ENTREPRISES MONTRÉALAISES ONT
RE Pensé leur mobilité et ont fait la différence!



OPUS+
entreprise

Votre abonnement
au transport collectif!

- Rabais mensuel de **8,33 %** ou +
- Carte OPUS valide toute l'année
- Crédit d'impôt fédéral
- Remplacement de la carte OPUS en cas de perte, de vol ou de bris
- Rabais BIXI + Communauto

Abonnez-vous maintenant : amt.qc.ca/opusplusentreprise

