

Nombre de personnes répondantes : 520  
Marge d'erreur (19 fois sur 20) : 4,2%

Résultats globaux de la communauté collégiale, pondérés selon la répartition réelle de la population étudiante et du personnel

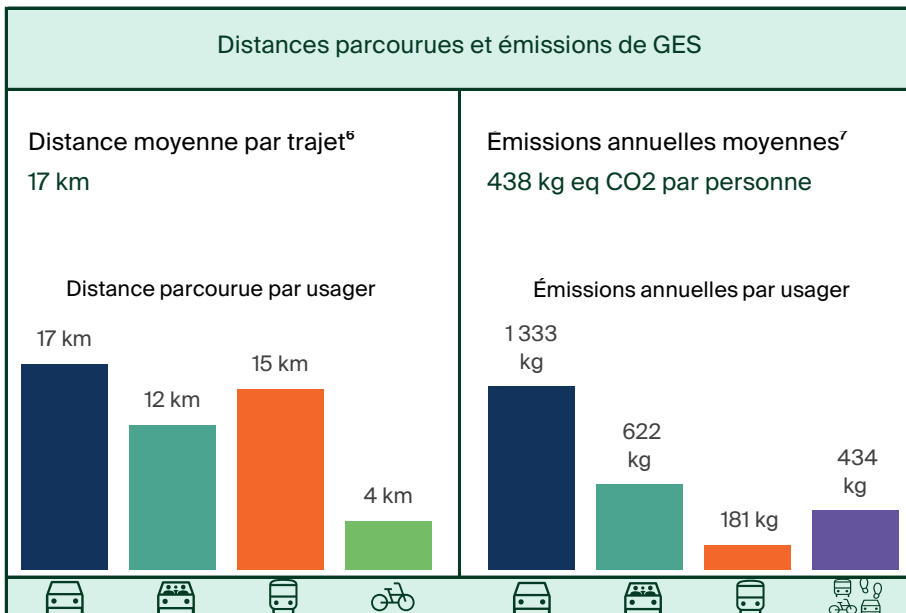
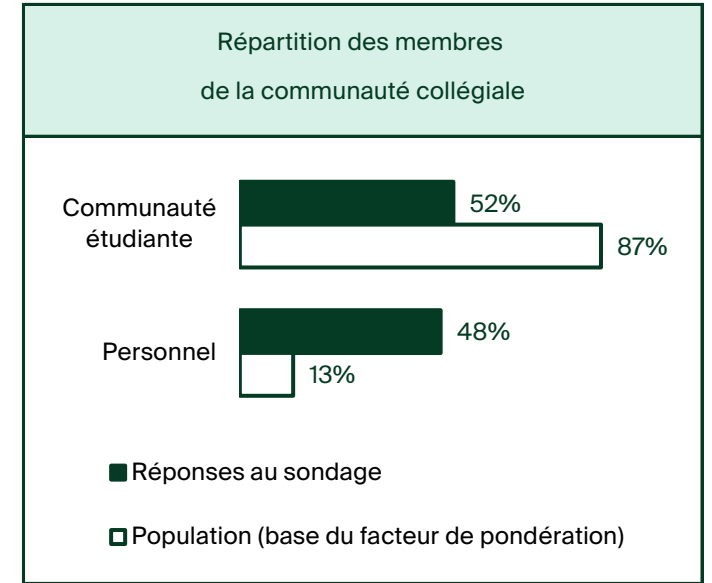
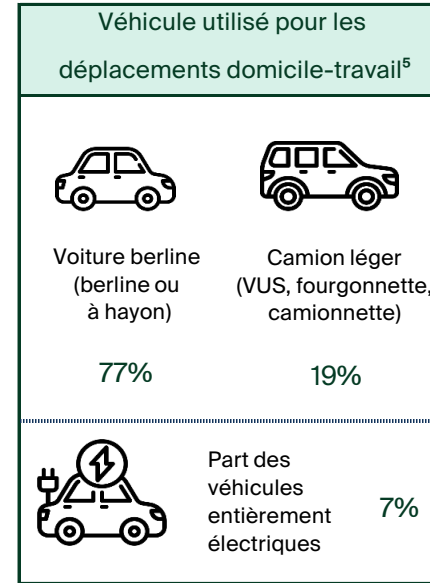
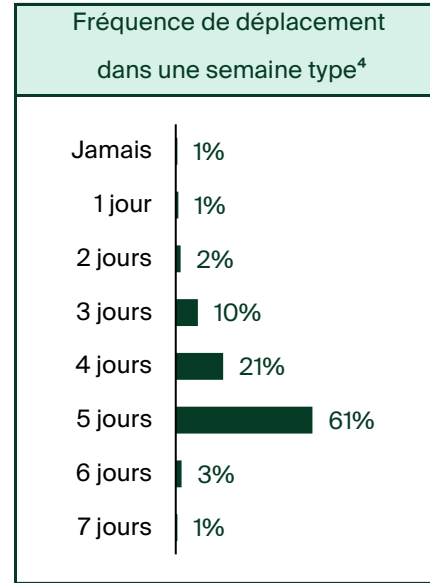
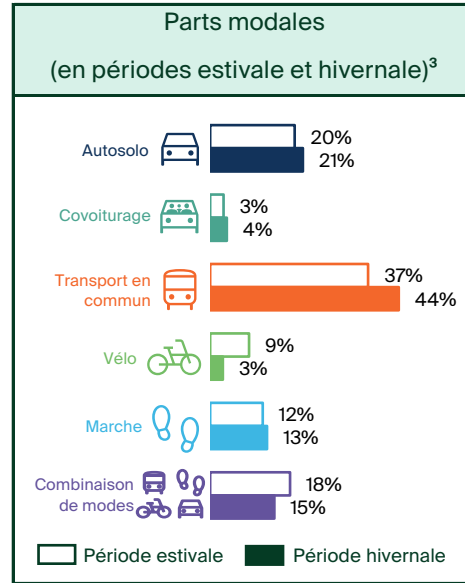
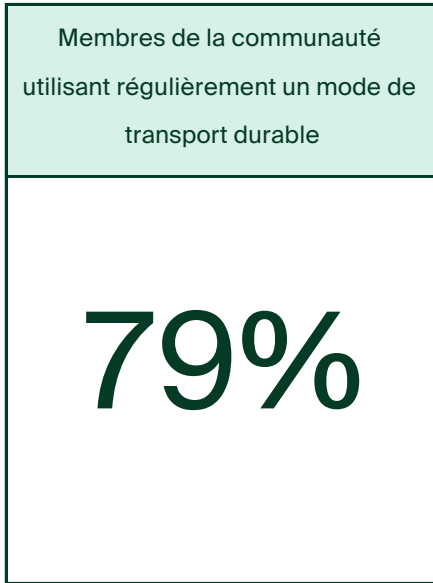
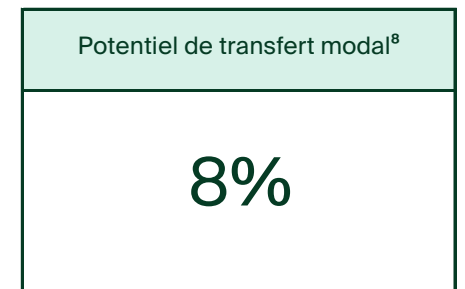
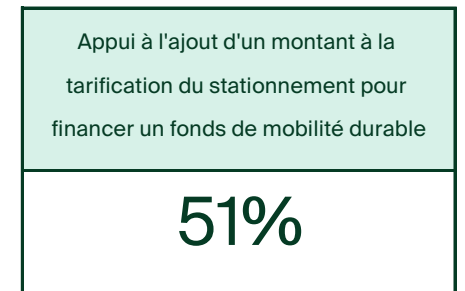


Tableau d'analyse des facteurs d'adoption des modes de transport durables

Mode de transport	Frein à l'utilisation le plus souvent mentionné	Bonne connaissance des réseaux (%)	Autosolistes intéressés à utiliser le mode durable (%)	Mesure incitative la plus populaire
Covoiturage	Horaire variable	-	39%	Des incitatifs financiers
Transport en commun	Trajet trop long	67%	28%	Des rabais sur les titres
Transport actif	Nécessité de pouvoir revenir en cas d'urgence	31%	21% (marche) / 24% (vélo)	Un abri à vélos sécurisé



Nombre de personnes répondantes parmi la communauté étudiante : 268

Résultats de la communauté étudiante

Marge d'erreur (19 fois sur 20) : 5,9%

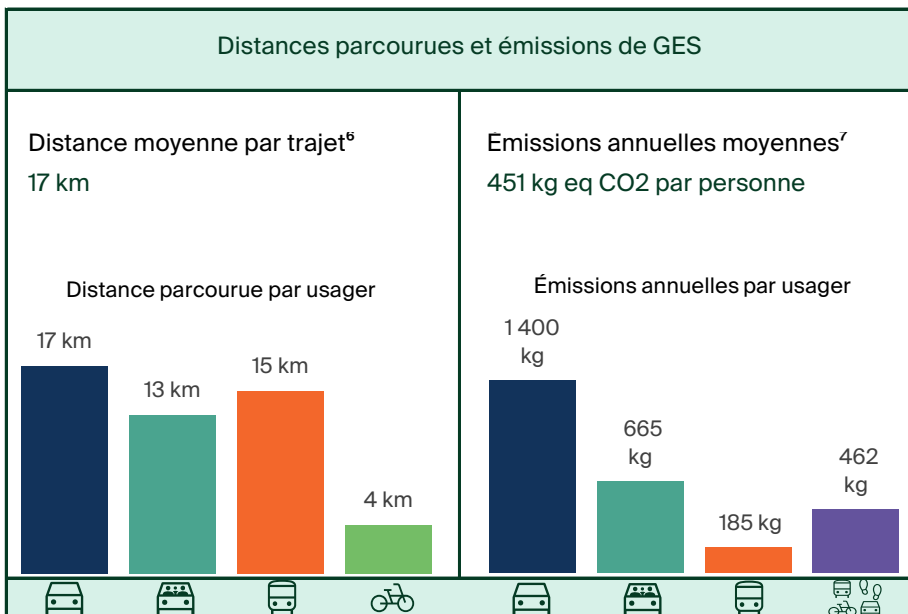
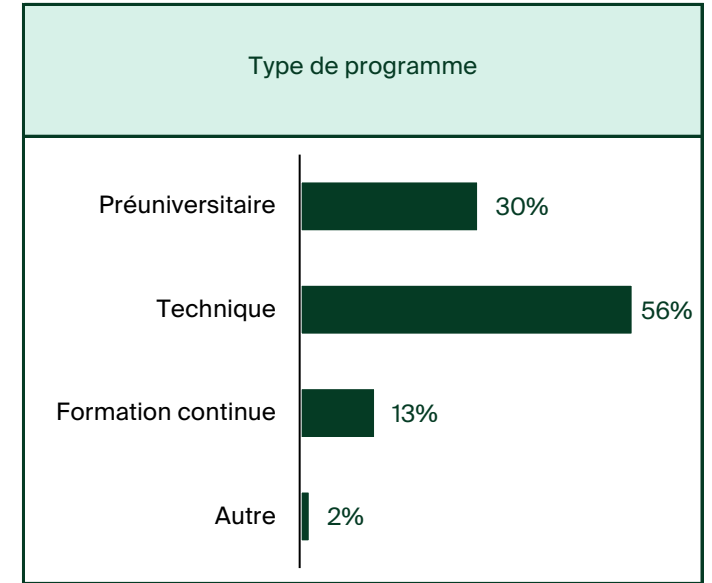
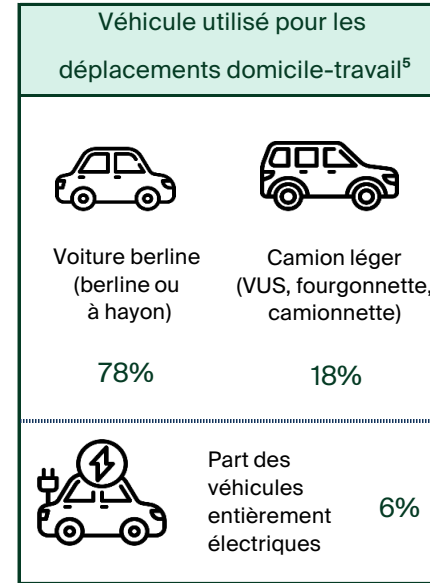
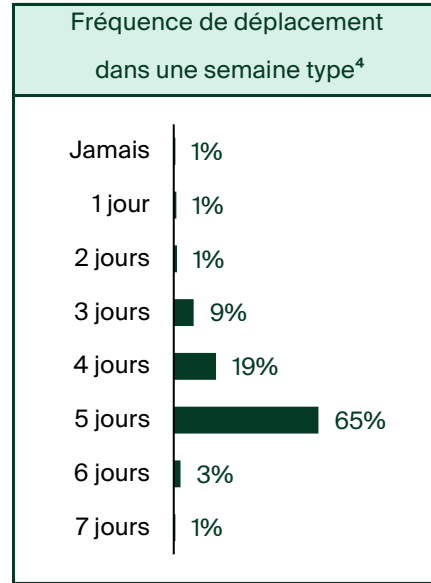
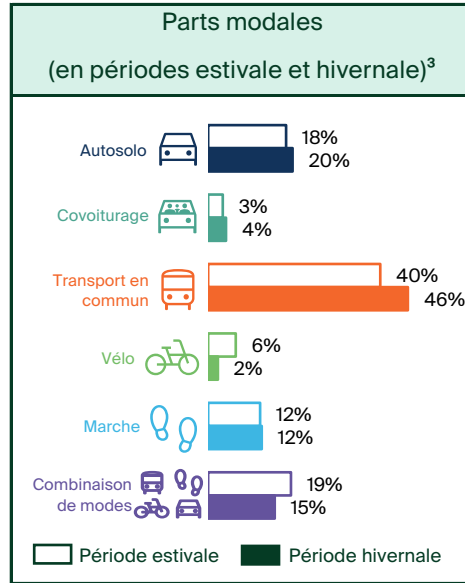
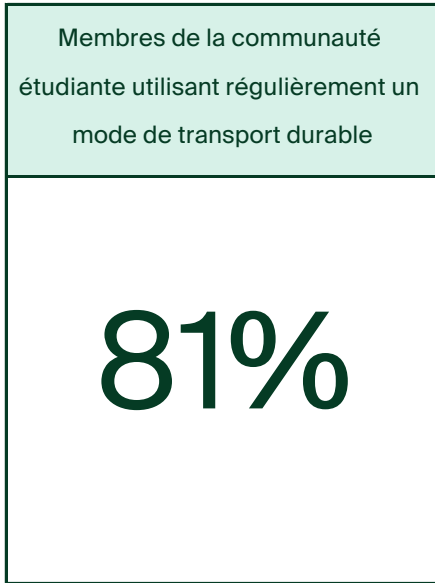
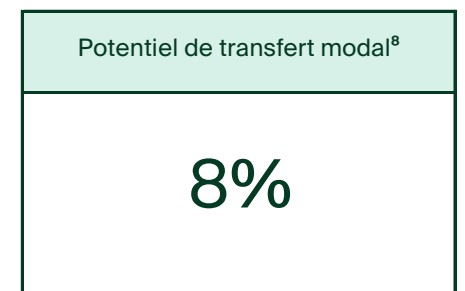
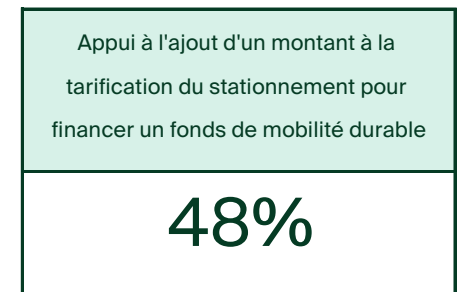


Tableau d'analyse des facteurs d'adoption des modes de transport durables

Mode de transport	Frein à l'utilisation le plus souvent mentionné	Bonne connaissance des réseaux (%)	Autosolistes intéressés à utiliser le mode durable (%)	Mesure incitative la plus populaire
Covoiturage	Horaire variable	-	41%	Des incitatifs financiers
Transport en commun	Trajet trop long	65%	28%	Des rabais sur les titres
Transport actif	Pas de vélo	26%	22% (vélo) / 23% (vélo)	Des supports à vélo de qualité et en nombre suffisant



Nombre de personnes répondantes parmi le personnel : 252

Marge d'erreur (19 fois sur 20) : 5,4%

Résultats du personnel

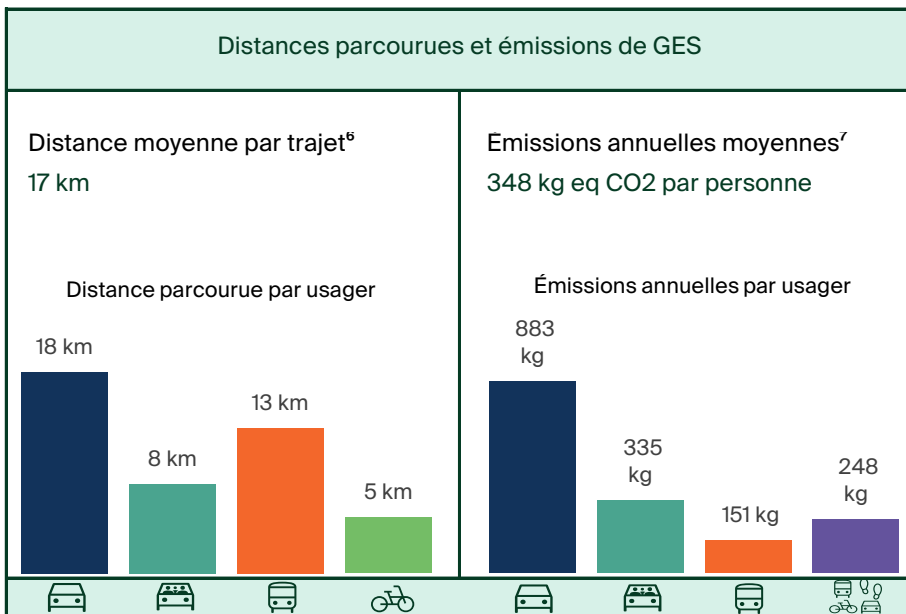
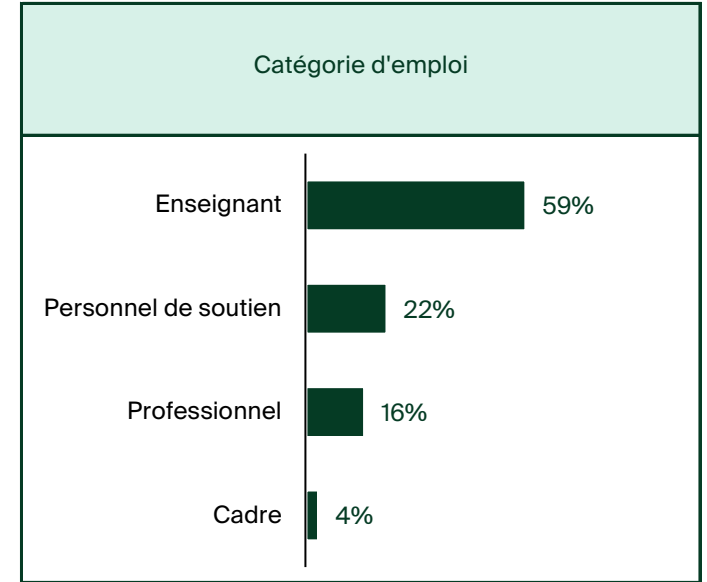
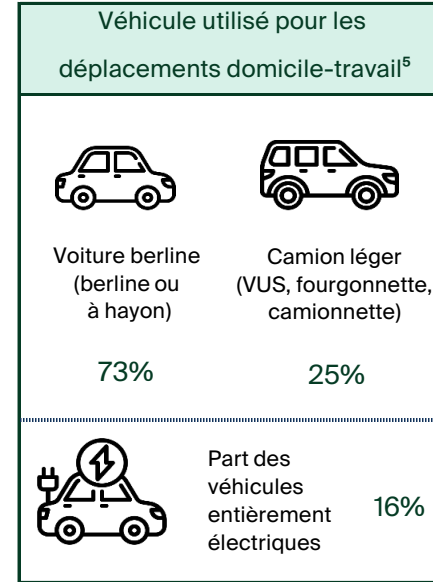
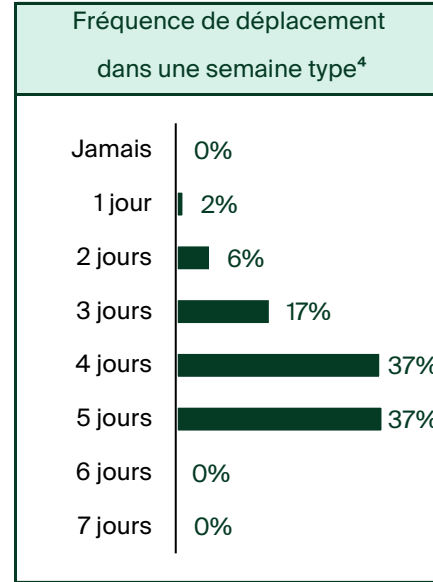
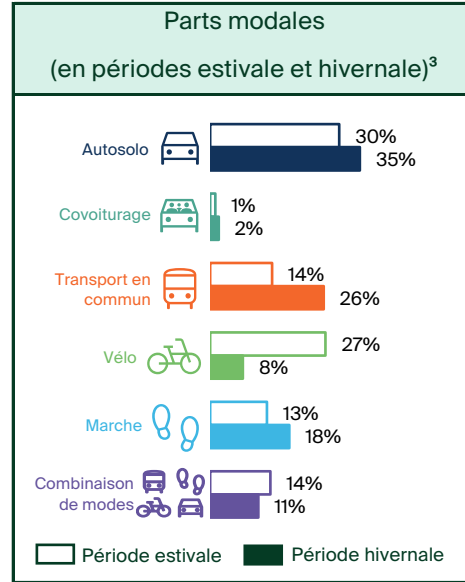
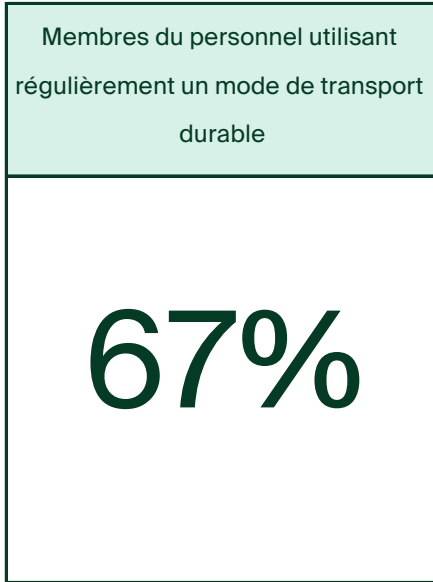
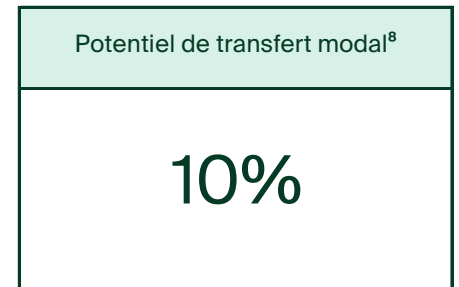
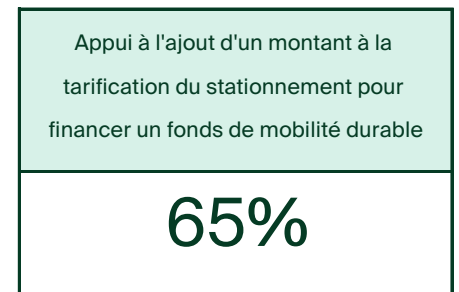


Tableau d'analyse des facteurs d'adoption des modes de transport durables

Mode de transport	Frein à l'utilisation le plus souvent mentionné	Bonne connaissance des réseaux (%)	Autosolistes intéressés à utiliser le mode durable (%)	Mesure incitative la plus populaire
Covoiturage	Horaire variable	-	25%	Un mécanisme de jumelage performant
Transport en commun	Nombre de correspondances	82%	34%	Des rabais sur les titres
Transport actif	Arrêts lors des déplacements (ex. : garderie)	64%	17% (marche) / 31% (vélo)	Un abri à vélos sécurisé



# Pour aller plus loin !

Certaines analyses de mobilité ne sont pas incluses dans ce tableau de bord. Pour accéder à l'ensemble des données brutes ou amorcer une démarche structurée de **Plan de gestion des déplacements (PGD)**, contactez votre **Centre d'expertise en mobilité durable** (aussi appelé Centre de gestion des déplacements) :



**Contact :**  
[info@cgd-metropolitain.com](mailto:info@cgd-metropolitain.com)




**Territoires :**

- Laurentides
- Laval
- Ouest de l'île de Montréal
- Vaudreuil-Soulanges

## Pourquoi faire un PGD ?

- ✓ Mieux comprendre les déplacements vers et depuis votre cégep
- ✓ Favoriser la mobilité collective et active auprès de votre communauté
- ✓ Réduire l'empreinte environnementale
- ✓ Améliorer l'attractivité de votre cégep

## Ce que vous obtenez ?

-  Diagnostic –  
Portrait des déplacements
-  Plan d'action –  
Objectifs et mesures personnalisés
-  Accompagnement –  
Soutien à la mise en œuvre et évaluation des mesures

# Notice méthodologique

1. Le sondage en ligne a été diffusé du 15 novembre 2024 au 6 juin 2025 auprès cégeps membres de la fédération, recueillant près de 16 748 réponses au total, réparties dans 39 cégeps participants.
2. Le nombre de personnes répondantes par cégep comprend toutes les réponses valides ayant complété le sondage. Le tableau de l'ensemble de la communauté collégiale présente les résultats combinés de la communauté étudiante et du personnel, avec une pondération appliqué pour refléter la répartition réelle de ces populations respectives.
3. Les parts modales indiquent la répartition des déplacements domicile-travail et domicile-études selon les modes de transport utilisés. Elles sont présentées pour deux périodes distinctes : la période estivale (avril à octobre) et la période hivernale (novembre à mars). Les répondants doivent choisir parmi les modes suivants :
  - Automobile : un seul adulte à bord, avec ou sans enfant(s);
  - Covoiturage : plusieurs adultes à bord, avec ou sans enfant(s);
  - Transport en commun (autobus, métro, train, traversier, etc.);
  - Vélo ou vélo à assistance électrique;
  - Marche ou course à pied;
  - Autre mode motorisé (moto, scooter, etc.);
  - Autre mode actif (planche à roulettes, patins, trottinette, etc.);
  - Combinaison de plusieurs modes pour se rendre au lieu de travail principal.

Les options “Autre mode motorisé” et “Autre mode actif” ne sont pas incluses dans le graphique, car elles sont négligeables. La combinaison de modes peut concerner un même déplacement ou des déplacements différents au cours d'une même journée ou d'une même semaine.

4. Les personnes répondantes qui se déplacent rarement ou jamais n'ont pas répondu aux questions en lien avec les habitudes de déplacement présentées dans ce tableau de bord.
5. La question sur le véhicule utilisé pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études est posée uniquement aux autosolistes ou aux personnes conduisant dans une équipe de covoiturage.
6. Les réponses au sondage servent à calculer les distances parcourues par les répondants pour leurs déplacements domicile-travail et à estimer les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées. Les distances parcourues sont déterminées à partir du code postal du lieu de résidence (point d'origine) et de l'adresse du cégep (point de destination). Ces distances sont calculées selon le mode de transport indiqué, en utilisant l'API Google Maps pour tracer l'itinéraire sur le réseau routier.
7. Les émissions de GES sont calculées pour chaque personne répondante selon la formule suivante :  
GES annuel =  
(Distance par trajet x Fréquence hebdo x Facteur d'émission) x Nombre de semaines de déplacement par année

Où :

- Fréquence hebdo est le nombre de trajets hebdomadaires;
- Facteur d'émission est exprimé en kgCO<sub>2</sub>e/km et dépend du type de mode motorisé et de la motorisation;
- Il est établi que la communauté étudiante effectue ses déplacements sur une période de 32 semaines par année, comparativement à 36 semaines pour le personnel.

Les facteurs d'émission sont issus d'une caractérisation énergétique du parc de véhicules légers immatriculés au Québec pour l'année 2021, réalisée par une équipe de recherche de HEC Montréal en 2023 pour le MELCCFP. Cette caractérisation établit une correspondance entre les véhicules immatriculés dans les registres de la SAAQ et les taux de consommation (TC) des modèles, tels que publiés par Ressources naturelles Canada (RNCan).

8. Le potentiel de transfert modal est évalué à partir d'une question segmentant les répondants en cinq énoncés, en fonction de leurs intentions de changement de comportement. Ces énoncés permettent d'identifier un « groupe cible » – le potentiel de transfert modal – défini par la combinaison de deux énoncés. Cette approche s'inspire du modèle transthéorique de changement de comportement développé par les psychologues James O. Prochaska et Carlo C. Di Clemente.