

Collège **A**huntsic

PLAN D'ACTION

Plan de gestion des déplacements

MOB**A**
MOBILITÉ ALTERNATIVE



ORIENTATIONS



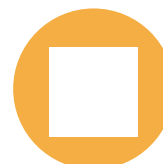
1. Services et équipements cyclables

Les services et des équipements de mobilité durable offerts par le Collège, particulièrement les services et équipements cyclables, doivent refléter les besoins des personnes qui les utilisent et répondre aux besoins des usager·ères potentiel·les.



3. Représentation des besoins

Plusieurs besoins exprimés par la communauté collégiale nécessitent l'intervention d'acteurs externes tels que l'arrondissement, l'ARTM et BIXI. Tout en haut de la liste de priorités : la mise en place d'une passe universelle de transport en commun, intégrée aux frais de scolarité.



2. Optimisation du stationnement et covoiturage

Que ce soit par l'ajout de signalisation, de dos-d'âne, d'infrastructures vertes ou par la mise à la disposition de stationnements réservés pour le covoiturage, plusieurs stratégies permettent de transformer les stationnements en lieux de cohabitation agréables et sécuritaires.



4. Promotion et sensibilisation

Les bienfaits de la mobilité durable sont nombreux, mais parfois sous-estimés. Par la tenue d'activités de promotion et de sensibilisation, et par la mise à disposition d'outils, le Collège Ahuntsic souhaite agir comme un acteur de changement dans l'adoption et le maintien de comportements durables.

1. Services et équipements cyclables



#	MESURES	DESCRIPTION	RAPPEL DE DIAGNOSTIC	PARTENAIRES	TEMPORALITÉ	COÛT
1.1	Processus de suivi pour l'utilisation des supports à vélos avec un abri temporaire	Se doter d'un processus pour suivre l'utilisation des supports à vélos et, en cas de saturation, ajouter des supports à l'avant du Collège, avec un abri pour protéger des intempéries.	38 % des cyclistes trouvent que le nombre de supports est insuffisant et plusieurs souhaiteraient qu'il y en ait en avant du Collège.	Ahvélo DRM	Court terme	Faible
1.2	Installation d'un abri à vélo sécurisé	Aménager un abri à vélo couvert et, éventuellement, sécurisé, en lien avec le projet de réaménagement du stationnement.	75 % des cyclistes sont d'avis que les supports à vélos ne sont pas bien protégés des intempéries.	DRM	Long terme	Élevé 35 000 \$ à 200 000 \$
1.3	Panneau caméra de surveillance	Ajouter un panneau pour indiquer la présence d'une caméra de surveillance près des supports à vélo.	43 % des cyclistes trouvent que la sécurité contre le vol et le vandalisme n'est pas bien assurée au Collège.	DRM	Court terme	Moyen
1.4	Atelier d'entretiens mécaniques pour vélos	Continuer d'offrir à la communauté des mises au point mécaniques pour vélos.		Ahvélo DAE	Maintien	Faible



1. Équipements cyclables



L'abri vélo sécurisé

Les stationnements pour vélos de qualité incitent les usagers à se déplacer à vélo. Il est recommandé d'installer à l'entrée du bâtiment un abri à vélo fermé et sécurisé c'est à dire un stationnement à accès contrôlé qui offre une protection accrue contre le vandalisme et le vol. Il est particulièrement apprécié par les usagers qui parcourent de grandes distances avec des vélos de plus grande valeur.

Astuce

L'obtention de la **certification vélo sympathique** par Vélo Québec est un moyen de valoriser les efforts portés par le Cégep pour développer le transport actif.



©VéloQuébec

Astuce



Afin d'augmenter l'utilisation du vélo, il est important de mettre en place une **signalisation adaptée** pour indiquer les services et lieux de stationnements offerts aux cyclistes. C'est souvent la couleur verte qui est utilisée pour le marquage et les panneaux de signalisation à l'intention des cyclistes.

FOURNISSEURS

Entreprises	Supports à vélos (arceau)	Abris à vélos
ABC Recreation	x	x
Air vélo	x	
Equiparc	x	
GGinox		
Daytech		x
Halt	x	x
Industrie Fabco	x	x
Poligon		x
Transport actif Québec	x	
Vélo-rack	x	

2. Optimisation du stationnement et covoiturage



#	MESURES	DESCRIPTION	RAPPEL DE DIAGNOSTIC	PARTENAIRES	TEMPORALITÉ	COÛT
2.1	Aménagement de corridors piétons et de mesures d'apaisement	Aménager un parcours piéton sécuritaire dans le stationnement et ajouter des mesures d'apaisement de la circulation (ex. dos d'âne).	62 % des personnes qui trouvent le stationnement insécurisant critiquent le manque de voies circulatoires et d'aménagements extérieurs. 51 % des personnes qui trouvent le stationnement insécurisant critiquent la vitesse des automobilistes.	DRM DSA	Moyen terme	Élevé
2.2	Obtention de l'attestation de stationnement écoresponsable	Favoriser le réaménagement et le verdissement des stationnements existants en s'engageant dans la démarche du CRE-Montréal.	62 % des personnes qui trouvent le stationnement insécurisant critiquent le manque d'aménagements extérieurs.	CRE-Montréal	Long terme	À évaluer
2.3	Mise en place d'une plateforme de covoiturage	Mettre en place une solution technologique qui facilite le jumelage en covoiturage et propose des incitatifs de mobilité durable.	56 % des automobilistes sont intéressés par la mise en place d'une plateforme de covoiturage et la mise en place d'incitatifs à la pratique du covoiturage est souhaitée par 35 % de la communauté collégiale.	DRH DAE DSA	Long terme	Moyen à élevé
2.4	Aménager des cases de stationnement réservées pour le covoiturage	Aménager près des entrées des places de stationnement réservées pour les équipages de covoiturage.	26 % des automobilistes ont du mal à trouver du stationnement quelques fois par semaine et le taux d'occupation moyen du lundi au vendredi atteint plus de 95 % entre 9h et 15h.	DRH DSA	Moyen terme	Moyen
2.5	Mise en place de tarifs préférentiels pour les équipages de covoiturage	Offrir un rabais sur la vignette de stationnement pour les équipages inscrits au programme de covoiturage, via la preuve de covoiturage offerte par la solution technologique.	Les incitatifs à la pratique du covoiturage sont souhaités par 35 % de la communauté collégiale et 42 % du groupe cible.	DSA	Moyen terme	Moyen

2. Optimisation du stationnement



Verdissement et gestion du stationnement

Le stationnement est un outil de développement durable, les effets néfastes de ces grandes surfaces sont bien connus. En plus d'augmenter considérablement les effets d'îlots de chaleurs, le stationnement mal conçu entraîne des problèmes de gestion des eaux pluviales et incite à la **dépendance à l'auto solo**.

Ainsi, une gestion durable du stationnement par le verdissement peut contribuer à **réduire les émissions de GES en favorisant une mobilité plus durable basée sur le cocktail transport** : transport collectif, transport actif (marche, vélo) et de meilleurs usages de la voiture (taxi, autopartage, covoiturage).

Astuce

L'obtention de l'**Attestation Stationnement écoresponsable**, remise par le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal, propose de guider les actions des propriétaires et gestionnaires des stationnements en offrant un suivi personnalisé et une grande visibilité.



Astuce

Un stationnement incite les usagers à utiliser leur auto. Dans un contexte où **l'accès au stationnement est géré et limité** selon plusieurs critères (situation familiale, mobilité réduite, lieu de résidence éloigné...) les offres en mobilité durable deviennent plus attractives, notamment si des incitatifs sont mis en place en parallèle (rabais, infrastructures adaptées...)



Le stationnement Pierre-Laporte de la Ville de Victoriaville a été réaménagé en 2020 faire plus de place aux espaces verts. Outre la valorisation des infrastructures de mobilité durable (les chemins piétons, les supports à vélo, les aires de



repos, les bornes et les cases préférentielles), 16 nouveaux arbres ont été plantés ce qui permettra de développer, à maturité, une canopée qui couvrira plus de 40 % du stationnement.

2. Optimisation du stationnement



Une Tarification segmentée et équitable

Une **tarification ou une attribution de vignette segmentées** consistent à créer des sous ensembles homogènes d'usager·ères ayant des besoins ou des comportements d'achat similaires, en fonction de divers critères. Cette segmentation assure également une équité en transport.

De même, l'indemnité équitable de stationnement, communément appelée le parking cash-out, **vise à traiter de manière équitable les usager·ères, peu importe le mode de transport** qu'ils choisissent pour se rendre au travail. De plus en plus au sein des organisations, l'indemnité prend la forme d'une récompense offerte à ceux et celles qui utilisent un mode alternatif à l'auto-solo ou qui renoncent à l'achat d'une vignette de stationnement. Les récompenses prennent le plus souvent la forme d'incitatifs financiers, mais peuvent également être remises en avantages divers pour les employé·es (journée de congé, cadeaux, etc.).

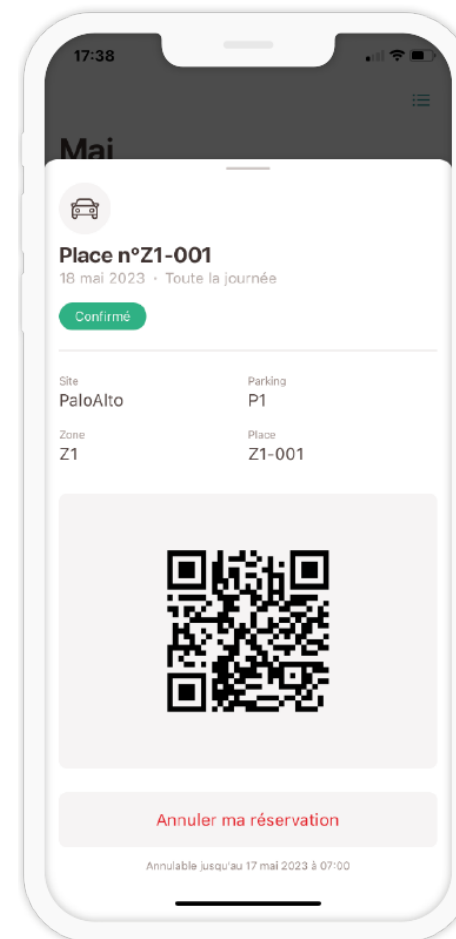
Exemple

La **plateforme FairMove** permet aux organisations de facilement d'attribuer les vignettes de stationnement en fonction de critères prédéfinies comme l'accessibilité, les besoins de mobilité, le type de véhicule ou l'horaire. Un « score » est alors décerné à chaque usager·ère et une vignette électronique est décernée si la cote de priorité est jugée suffisante. Au-delà de l'attribution équitable et la réservation de stationnement, cette application permet aussi de gérer l'accès au stationnement, d'optimiser le jumelage en covoiturage et d'octroyer des incitatifs aux usager·ères des modes durables, dans un interface intuitif et convivial.



Exemple

L'**Université de Boston** offre une multitude d'avantages pour les membres de son personnel et de sa communauté étudiante qui renoncent à la vignette de stationnement. Dans son programme d'indemnité équitable de stationnement, l'institution propose aux membres de son personnel qui se déplacent en transport actif de rembourser leurs achats liés au vélo, et ce, jusqu'à hauteur de 300\$ annuellement.



Vue de l'appli FairMove

2. Optimisation du stationnement et covoiturage



Le covoiturage est un **mode de transport durable**, alternatif à l'auto-solo, qui permet la réduction des émissions de GES et la saturation du stationnement. Il existe **différents outils technologiques** qui, lorsque bien adaptés au contexte dans lequel ils s'insèrent, facilitent les déplacements pour ses utilisateurs en proposant un jumelage entre les conducteurs.

	Fairmove	Netlift	Covoiturage ARTM	Omnivox
Support	App et site Web	App	App et site Web	Site Web
Coût	2\$/mois/utilisateur + env. 10k\$ de config. initiale	env. 10k\$ à 25k\$ l'an 1	Gratuit	Gratuit
Plateforme éprouvée		Conditionnel à l'octroi d'incitatifs	Projet-pilote	Peu de résultats concluants
Administration interne	0,15 éq. temps plein		Minimale	
Jumelage intelligent	Tableau de bord avec filtre basé sur le moindre détour		À tester	Proximité géographique
Traçage GPS				
Gestion du stationnement : optimisation, attribution, accès	Code QR ou lecture de plaque			
Transaction virtuelle				
Retour garanti à domicile				
Subvention aux conducteurs				
Incitatifs personnalisables				
Transmission de statistiques d'utilisation	Nb d'inscrits, nb de trajets, taux de jumelage	Nb d'inscrits, nb de trajets, taux de jumelage		Nb d'inscrits, nb de requêtes
Paramètre de sécurité	Messagerie	Système de notation et messagerie	Système de notation et messagerie	Messagerie
Calcul des économies réalisées (GES, monétaires, places)	Pour les administrateurs et pour les utilisateurs	Pour les administrateurs		

2. Développement du covoiturage



Exemple

Le Cégep de Saint-Hyacinthe possède une aire de stationnement réservée à la communauté étudiante qui covoiture. La vignette de stationnement est remboursée pour les groupes de trois étudiant-es qui covoitent ensemble 60 % du temps.

Exemple

L'entreprise Fruit d'Or a accordé une large enveloppe budgétaire à son programme de covoiturage, ce qui a permis la conversion de 30 % des automobilistes vers la pratique du covoiturage en seulement 3 mois via la plateforme Netlift.

800 trajets complétés
3300 kg de GES évités.

Astuces

Les organisations ayant un programme de covoiturage qui fonctionne offrent généralement des **incitatifs au covoiturage** comme par exemple l'aménagement de cases réservées à proximité des entrées ou encore la mise à la disposition de coupons de taxi pour revenir en cas d'urgence. Il est très rare que les membres d'un équipage de covoiturage utilisent ce type de coupons (tout au plus une ou deux fois par année en moyenne), mais ceux-ci représentent souvent une garantie indispensable à la mise à l'essai du covoiturage.

L'implantation d'un programme de covoiturage dans une organisation implique un changement de culture et d'habitudes pour la communauté. Pour que ce changement s'opère et s'installe de manière durable, il est essentiel de réunir méticuleusement les conditions de succès à savoir un engagement fort de la direction et des **initiatives marketing ciblées**.



3. Représentation des besoins



#	MESURES	DESCRIPTION	RAPPEL DE DIAGNOSTIC	PARTENAIRES	TEMPORALITÉ	COÛT
3.1	Stations Bixi	Présenter les résultats du PGD à BIXI et demander qu'une analyse des besoins soit réalisée afin qu'une station soit ajoutée sur site.	Trois stations BIXI sont accessibles à proximité du Collège, mais plusieurs répondant.es ont exprimé le souhait qu'une station soit installée sur le site même.	DRM BIXI	Court terme	Faible
3.2	Passe universelle de transport en commun à rabais	Présenter les résultats du PGD à l'ARTM et évaluer la possibilité d'intégrer les tarifs de transport en commun dans les frais de scolarité obligatoires, sous forme de passe universelle à rabais (ou « LPU »).	Plus du quart (27 %) des usager·ères du transport en commun souhaiteraient des tarifs moins chers. Le LPU, lorsque bien réfléchi, est un outil puissant pour engendrer un transfert modal vers le transport en commun. Sur 7 107 étudiants, 49 % prennent déjà les transports en commun, dont 58 % habitent sur l'île de Montréal, 22 % à laval et Longueuil puis 20 % dans les couronnes Nord.	DSA DAE, AGECA	Long terme	Élevé
3.3	Rabais sur le transport en commun pour le personnel	Adhérer aux programmes corporatifs OPUS & Cie ou OPUS+entreprise.	22 % des employé·es seraient encouragé.es à utiliser le transport en commun si les tarifs étaient réduits.	DSA DRH	Long terme	Élevé
3.4	Suivi auprès de l'arrondissement	Présenter les résultats du PGD à l'arrondissement d'Achuntsic-Cartierville.	Plusieurs suggestions font écho au PLD 2020-2022 : <ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation des traverses piétonnes de Crémazie; • Parcours piéton convivial et sécuritaire depuis la station Crémazie; • Voie cyclable protégée et éclairage sur Émile- Journault. 	Arrondissement	Court terme	Faible



3. Représentation des besoins



La passe universelle pour les populations étudiantes

La tarification du transport en commun est également un critère dans le choix du mode de transport de la communauté étudiante. Le laissez passer universel (LPU) consiste en l'**achat**, par une institution scolaire, d'un **large volume de titres de transport** sessionnels, obtenus **à rabais** auprès de l'opérateur de transport. Les coûts de ces titres sont ensuite **inclus à même les frais de scolarité** de tous les étudiant·es qui ont un statut à temps plein. Comme le prix du titre de transport est moindre et que l'achat n'est effectué qu'une seule fois, au début de la session, les étudiant·es ont une impression de gratuité.

Selon une étude américaine, l'implantation de la tarification étudiante de laissez passer universel entraîne une augmentation de plus du double de l'achalandage étudiant dans les réseaux de transport en commun (hausse estimée de 129 %), ainsi qu'une nette diminution des besoins en stationnement.



Exemple

Le **Cégep de Saint-Hyacinthe** offre la **passé écolo** aux étudiant·es inscrit·es à temps plein. La carte Opus sert de passe universelle donnant accès à certains services de transport EXO. Le coût est inclus dans la facture étudiante et les étudiant·es peuvent se déplacer toute la durée du trimestre.



Exemple

L'**Université de Laval** offre le **PLU** aux étudiant·es inscrits à temps plein. Celui-ci donne accès aux services du Réseau de transport de la Capitale et de la Société de transport de Lévis, ainsi qu'aux traversiers. Son coût de **144,72 \$** par session figure parmi les frais institutionnels obligatoires.

L'offre de l'ARTM

L'ARTM propose un programme standardisé de passe universelle à l'intention des populations étudiantes. L'estimation du niveau de revenu à générer pour l'année 1 dépend de l'utilisation initiale du transport en commun par les étudiants, puisque celui-ci se calcule avec les données de validation OPUS.

DONNÉES DE BASE D'UNE SIMULATION À VENIR POUR LE COLLÈGE AHUNTSIC



Zone tarifaire	Proportion des étudiants selon le lieu de résidence (sondage MOBA)	Hypothèse de titre utilisé	Tarif mensuel réduit (grille tarifaire juillet 2022)
A- Ile de Montréal	58 %	Tous modes A	56,50 \$
B- Laval et Longueuil	22 %	Tous modes AB	90,00 \$
C- Couronnes nord et Sud	20 %	Tous modes ABC	111,00 \$
D- Hors territoire	0 %	Tous modes ABCD	153,00 \$

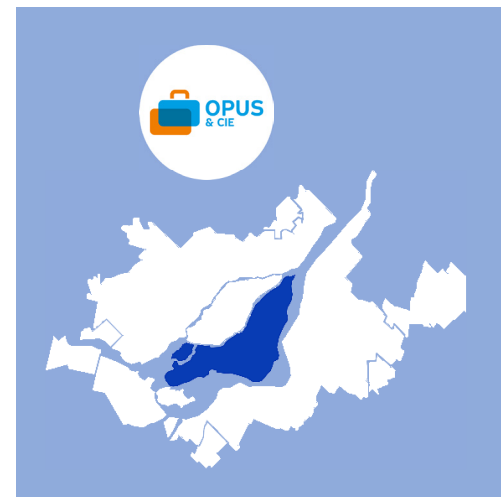


3. Représentation des besoins



Programmes corporatifs pour le personnel

	OPUS & CIE	OPUS+entreprise
Offert par		
Type d'abonnement	Abonnement à engagement annuel qui offre une mobilité dans la zone A en bus et métro.	Abonnement mensuel (entente annuelle) pour les zones AB, ABC, ABCD, métro, bus, train, tram du réseau exo, STL et RTL.
Conditions	10 participants minimum	10 participants minimum
Avantages employé.es	L'employé obtient au minimum 8,33% de rabais , soit l'équivalent d'un mois de transport gratuit.	L'employé obtient au minimum 8,33% de rabais , soit l'équivalent d'un mois de transport gratuit.
Coût	La participation minimale de l'employeur est de 4,16 % par abonnement . La STM bonifie l'offre de l'employeur d'un pourcentage équivalent, jusqu'à un maximum de 10 % .	L'employeur n'est pas obligé de participer monétairement. Mais s'il veut participer, il peut le faire selon un pourcentage du prix de l'abonnement ou un montant fixe. Exo offre un rabais de 8,33% sur les abonnements annuels des employés.



4. Promotion et sensibilisation



#	MESURES	DESCRIPTION	RAPPEL DE DIAGNOSTIC	PARTENAIRES	TEMPORALITÉ	COÛT
4.1	Cartographie interactive	Intégrer une carte interactive ou une visite virtuelle sur le site web présentant les services et les équipements de mobilité durable à proximité du Collège.	28 % de la communauté collégiale souhaite avoir accès à davantage d'outils d'information.	DComm	Court terme	Faible
4.2	Plan de communication et création d'un site web financé par NOMO volet 2.2 présentant le fruit du plan de gestion des déplacements	Concevoir des outils de communication pour faire la promotion des services et équipements de transport durable.	Seul un plan de communication efficace permettra d'atteindre la cible de transfert modal, de 9 % pour la communauté étudiante et 13 % pour le personnel	DComm	Court terme	Faible
4.3	Participation au Défi sans auto	Participer et faire la promotion du Défi sans autosolo, organisé en septembre.	25 % de la communauté souhaite participer à des activités de sensibilisation	DComm	Court terme	Faible
4.4	Atelier vélo	Participer au programme «Toutes à vélo» de Vélo Québec pour apprendre à faire du vélo. L'initiative Vélo Caravane offre aussi des cours de vélo pour les populations immigrantes.	9 % de la communauté collégiale ne sait pas faire du vélo et 45 % sait en faire, mais n'est pas à l'aise.	DAE	Long terme	Faible



4. Promotion et sensibilisation



Défi sans auto solo

Le Défi sans auto solo est une **compétition amicale entre les entreprises et les institutions québécoise** qui se veut un moyen de sensibiliser les employés, les étudiants et les citoyens de partout au Québec sur l'utilisation des transports durables.

Pour se démarquer, les organisations participantes encouragent leur personnel et à réduire leurs déplacements en automobile en solo. Que ce soit par le transport actif, le transport collectif ou même le télétravail, le Défi est l'occasion pour les personnes participantes de découvrir la mobilité durable ou de devenir ambassadeur de leur mode de transport durable auprès de leurs collègues.

Comment inscrire votre organisation ?



- 1. Remplissez** le formulaire d'inscription pour votre organisation en ligne disponible sur le site du Défi sans auto solo
- 2. Créez** un compte même si votre organisation était déjà inscrite l'année dernière
- 3. Réceptionnez** votre code d'organisation à conserver précieusement, car vous devrez le communiquer à vos employé-es et/ou votre communauté étudiante à la fin du mois d'août.



QUATRE CRITÈRES DE SÉLECTION :

- Taux de participation
- Taux de transfert modal
- Taux d'utilisation des modes de transport durable
- Gaz à effet de serre épargnés

<https://www.defisansauto.com/>



Depuis 12 ans, ce sont chaque année plus de :



4 130
personnes
participantes

347 979
kilomètres
parcourus

347 979
kilomètres
parcourus

Recommandations pour la mise en œuvre

Trois axes stratégiques sont suggérés pour la mise en œuvre du plan de gestion des déplacements (PGD) :

AXE 1 - GOUVERNANCE

Un comité permanent, composé des directions concernées, aurait la responsabilité du suivi de l'évolution de la mobilité durable. Celui-ci fixera les mesures retenues du plan d'action et établira un plan de financement. MOBA se propose pour animer ce comité lors duquel seront invités des partenaires (ex. opérateurs de transport, fournisseurs potentiels, établissements ayant mis en place les mesures étudiées) et seront organisées des activités d'idéation et de concertation.

AXE 2 - FINANCEMENT

Hormis les financements pour les immobilisations du ministère de l'Éducation, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) offre le [programme d'aide aux nouvelles mobilités \(NOMO\)](#) dont le sous-volet 2.2 vise à implanter les mesures prévues au PGD.

Aide financière : 75 % des dépenses admissibles

Montant maximal : 75 000 \$

AXE 3 - PROCESSUS DE SUIVI

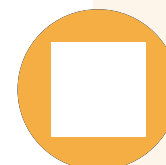
Il est recommandé qu'une nouvelle démarche de PGD soit entreprise trois ans après l'adoption du présent PGD afin d'évaluer les effets des mesures implantées (en termes de transfert modal, de réduction des émissions de GES, de satisfaction de la communauté) et émettre de nouvelles recommandations. D'ici là, les indicateurs ci-contre, compilés annuellement, permettront de dresser les réalisations intermédiaires et suivre la mise en œuvre du PGD.

LISTE D'INDICATEURS, POUR CHAQUE ORIENTATION



ÉQUIPEMENTS CYCLABLES

- Installation d'un abri vélo sécurisé
- Installation de panneaux de signalisation



OPTIMISATION DU STATIONNEMENT ET COVOITURAGE

- Obtention de l'attestation de Stationnement écoresponsable
- Nombre de panneaux et de mesures d'apaisement installés sur le site
- Nombre de jumelages en covoiturage
- Nombre de places de stationnement réservées de covoiturage



REPRÉSENTATION DES BESOINS

- Mise en place de la passe universelle
- Adhésion aux programmes corporatifs OPUS



PROMOTION ET SENSIBILISATION

- Nombre d'activités de promotion et de sensibilisation organisées et nombre de participant·es
- Nombre d'outils de promotion et de sensibilisation créés