



Guide

La mobilité durable en entreprise

Contexte et moyens d'action

<http://www.mobilitedurable.qc.ca/>

juillet 2015



895, rue Cabana
Sherbrooke (Québec)
J1K 2M3
Tél : (819) 564-2687

Coordination et rédaction : Anne-Sophie Demers, M. Env

Support et Révision : Alexandre Demers, Conseil Régional de l'environnement de l'Estrie
Nathalie Larose, Société de transport de Sherbrooke

Mise en page :

Graphisme :

TABLE DE MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1 LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE : À QUI S'ADRESSE-T-IL? À QUOI SERT-IL?	2
2 QUELS SONT LES AVANTAGES À ADOPTER UN PLAN DE MOBILITÉ DURABLE?	3
2.1 POUR VOTRE ENTREPRISE	3
2.2 POUR LES EMPLOYÉS	3
2.3 POUR LA MUNICIPALITÉ	3
3 DIAGNOSTIC.....	4
3.1 LE CHOIX DES MESURES	4
4 MESURES.....	5
4.1 FACILITER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ACTIF	7
4.2 ENCOURAGER L'ADOPTION DU TRANSPORT EN COMMUN ET INTERURBAIN	12
4.3 FAVORISER LES USAGES COLLECTIFS DE L'AUTOMOBILE COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE	18
4.4 ADOPTER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT RESPONSABLE.....	23
4.5 MESURE POUR FAVORISER LE TÉLÉTRAVAIL	28
4.6 INFORMER ET SENSIBILISER	32

INTRODUCTION

Le secteur du transport représente le plus grand défi à relever dans la lutte aux changements climatiques. Au Québec, près de 40% des émissions de GES lui sont attribuables. *Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS)* vise à implanter une véritable culture de mobilité durable. En ce sens, ce guide se veut un outil pratique pour les employeurs et partenaires qui désirent faire leur part et mettre en œuvre des mesures concrètes pour favoriser les modes de transports alternatifs à l'auto-solo, à l'intention de leurs clientèles et employés. (domicile-études et domicile-travail).

LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable implique une prise en compte intégrée de l'ensemble des modes de transport et de leurs impacts sociaux, environnementaux et économiques. Elle favorise les transports actifs et collectifs, et s'attarde spécifiquement à l'usager et à ses besoins d'accessibilité.

Le gouvernement québécois s'est fixé comme objectif national de réduire de 20 %, sous le niveau de 1990, les émissions de GES d'ici 2020. Pour sa part, le secteur des transports a connu une hausse de 22 % de ses émissions entre 1990 et 2006 et représente désormais le premier émetteur au Québec (43 %). Même en tenant compte de l'amélioration du rendement énergétique du parc automobile et de la volonté de plusieurs autorités organisatrices de transport de passer au vert, **cette cible de -20 % constitue un défi formidable à relever.**

LE CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE ET LA DÉMARCHE RÉGIONALE

Le CMDS a été formé en 2009 sous forme d'un comité conjoint entre la Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke (STS) afin d'assurer la coordination des actions visant à développer des projets de mobilité durable. Le Centre de mobilité se veut un lieu de convergence pour la prise en compte des aspects de la mobilité durable et vise à assister les partenaires et acteurs de la région dans la mise en place d'outils.

Cette structure permet d'implanter une nouvelle culture en matière de gestion des déplacements à Sherbrooke et de faciliter la pratique de l'intermodalité¹. Le CMDS regroupe une quarantaine de partenaires provenant de plusieurs secteurs (associations, comités, économie, emploi, éducation, santé et transport).

¹ L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point A vers un point B. Exemple : train + voiture, bus + vélo + marche à pied, etc. Cette logique vise à rationaliser les usages de l'automobile en offrant des alternatives

1 LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE : À QUI S'ADRESSE-T-IL? À QUOI SERT-IL?

Le plan de mobilité durable permet à un employeur de s'outiller efficacement pour inciter ses employés à réduire l'usage de l'automobile individuelle en proposant des mesures concrètes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Toute entreprise ou organisation, petite ou grande, œuvrant dans les secteurs tant public que privé peut y adhérer, quel que soit son domaine d'activité.

L'objectif du guide est de promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs par rapport à l'auto-solo.

Le plan de mobilité (pouvant inclure la promotion des transports publics, de véhicules d'entreprise, du covoiturage, du vélo et de la marche, l'introduction de mesures telles que la gestion du stationnement ou un usage plus approprié des véhicules) s'effectue en plusieurs étapes :

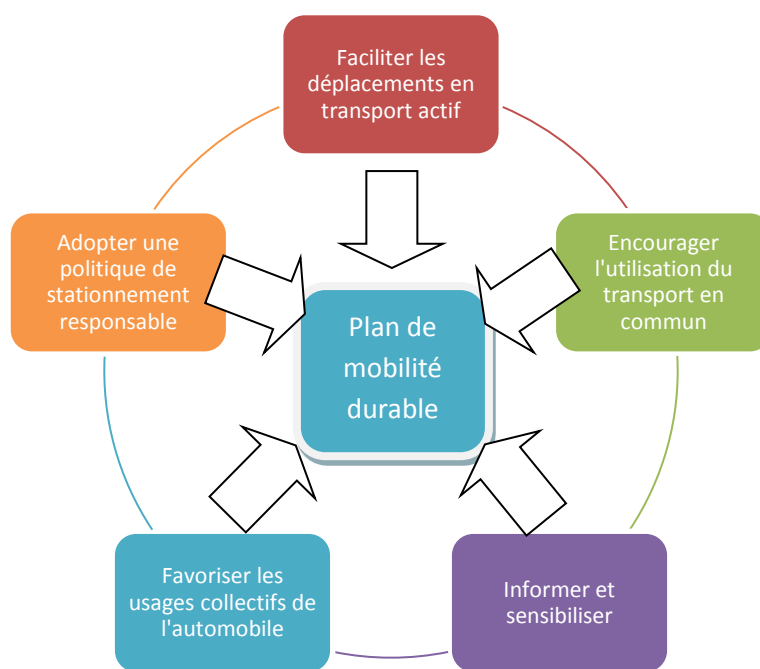


Figure 1 : Étape d'implantation d'un plan de mobilité durable

Ce plan propose une série de recommandations et de mesures de gestion de la demande en transport, structurées en regard des conditions d'accessibilité. Il vise à proposer différentes mesures, stratégies et incitatifs pour favoriser l'emploi des modes de transport alternatifs à l'auto-solo par leurs employés.

2 QUELS SONT LES AVANTAGES À ADOPTER UN PLAN DE MOBILITÉ DURABLE?

L'utilisation de l'automobile est souvent privilégiée pour les déplacements vers le lieu de travail. Ceci n'est pas sans conséquence et le trafic engendré par ce mode de transport a des impacts sur l'ensemble des acteurs, que ce soit les employeurs, les employés et les résidents de la municipalité. L'adoption de modes de transport durables permet d'améliorer plusieurs aspects en lien avec l'environnement, l'économie, la santé, etc. De plus, ces actions permettent de positionner l'entreprise en tant que bon citoyen corporatif.

2.1 POUR VOTRE ENTREPRISE

Coûts :

- Réduction des dépenses pour offrir un stationnement (coût du terrain, coût de construction, coûts d'entretien, coûts de location...);
- Réduction des dépenses pour les déplacements professionnels (flotte corporative, remboursement de frais de déplacement...).

Gestion de l'espace :

- Davantage d'espaces de stationnement disponibles sur le site et dans les rues avoisinantes;
- Meilleure utilisation des terrains liés aux surfaces de stationnement;
- Meilleure accessibilité pour les autres modes de transport.

2.2 POUR LES EMPLOYÉS

Coûts :

- Réduction des dépenses liées à la possession et à l'utilisation d'une voiture;
- Économie du coût d'un permis de stationnement.

Gestion du temps :

- Réduction du temps alloué/passé dans la circulation automobile;
- Aucune perte de temps à chercher des places de stationnements disponibles.

Santé :

- Moins de stress lié à la conduite dans les embouteillages;
- Moins de risques d'accidents de voiture;
- Réduction de la sédentarité et des risques associés à la santé;

- Augmentation de la productivité en milieu de travail.

2.3 POUR LA MUNICIPALITÉ

Coûts :

- Diminution de la pression sur les infrastructures routières, évitant ainsi l'augmentation de leur coût d'entretien;
- Meilleure rentabilité du service de transport collectif.

Qualité de vie :

- Diminution des nuisances sonores;
- Réappropriation des espaces pour d'autres usages;
- Diminution de la congestion urbaine;
- Diminution de l'impact sur la santé des citoyens;
- Réduction des accidents liés à l'automobile;
- Rayonnement à l'extérieur de la ville pour attirer de nouveaux citoyens.

Environnement :

- Diminution de la consommation d'énergie non renouvelable et des émissions de GES;
- Diminution de la pollution de l'air;
- Réduction de la dégradation du paysage;
- Lutte aux îlots de chaleur.

Inconvénients :

- Coût d'implantation pour l'employeur, retombées à long terme;
- Plus de rigidité aux horaires qu'avec la voiture personnelle;
- Plus de temps dans les déplacements sur certains parcours;
- Plus de difficultés pour les déplacements triangulaires (ex. : travail-école-maison).

3 DIAGNOSTIC

Le bilan de la situation est essentiel pour identifier les opportunités de changement en faveur de la mobilité durable. Le diagnostic initial permet d'identifier les points à améliorer et, par la suite, d'assurer un suivi des actions. Plusieurs moyens sont disponibles pour récupérer ces données :

- **Enquête origine destination** : Analyse des codes postaux des employés afin d'évaluer leurs déplacements. Plusieurs données peuvent être croisées - catégories de métiers, quarts de travail, mode de transport utilisé, etc. - et cartographiées afin d'en faire ressortir les grandes tendances et les solutions possibles (covoiturage, navette, transport en commun, etc.);
- **Sondage** auprès des employés afin de connaître leurs habitudes quotidiennes de déplacement, de déterminer les parts modales (nombre d'utilisateurs pour chacun des modes de transport) et d'évaluer leur ouverture à utiliser d'autres options en mobilité;
- **Cueillette de l'information sur les services existants** : dresser un inventaire des services et infrastructures existants (supports à vélos, douches et vestiaires, vignettes de covoiturage, distance des arrêts d'autobus, espaces dédiés au covoiturage, autopartage, proximité des réseaux cyclables et piétonniers, etc.);
- **Établissement d'un portrait** des forces et faiblesses de l'entreprise face aux différents modes de transport et évaluation des programmes et services déjà en place à l'interne;
- Préparation d'un **bilan** et élaboration d'un plan **d'action** avec des solutions adaptées aux réalités de l'entreprise.

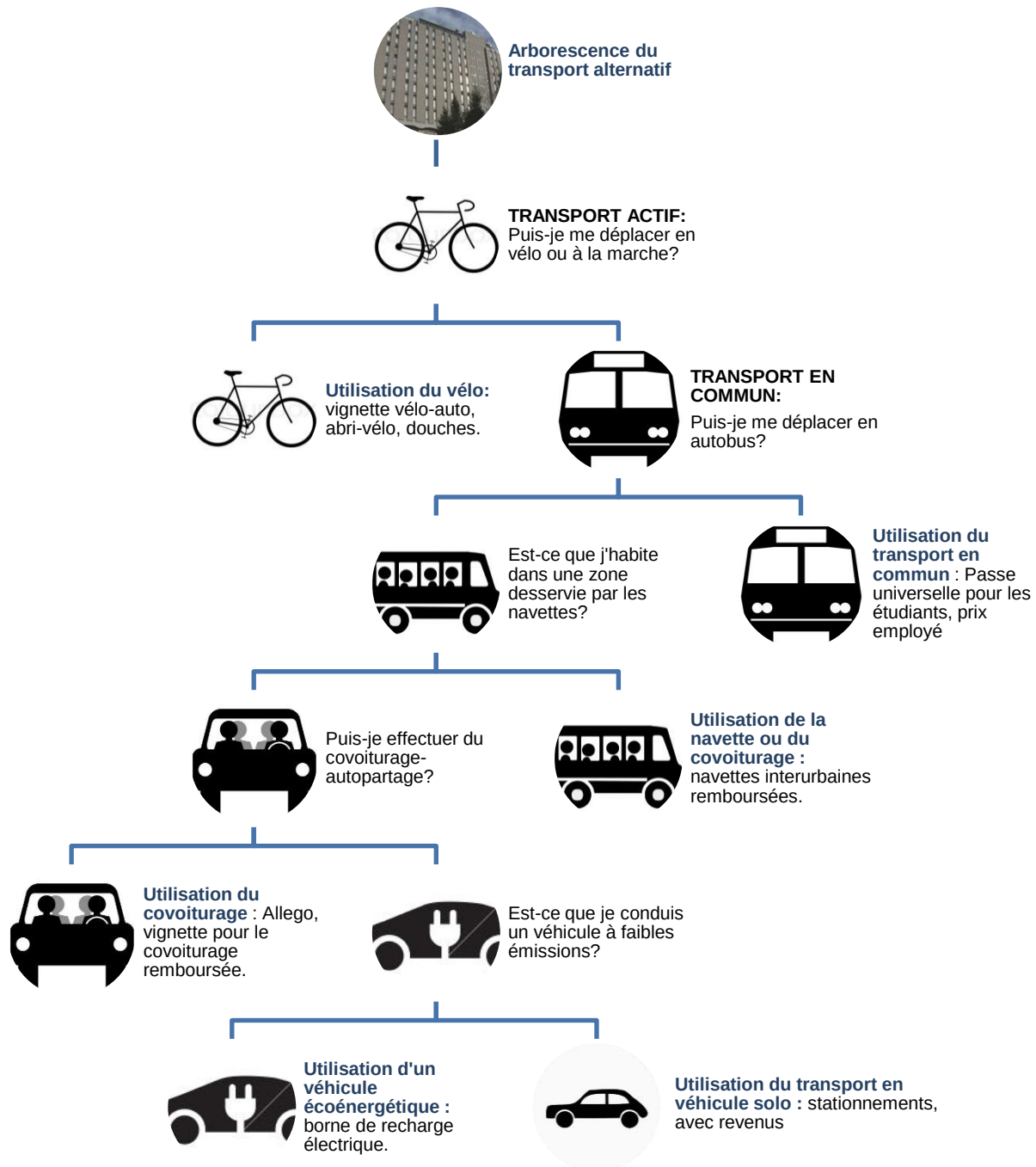
3.1 LE CHOIX DES MESURES

Une fois le diagnostic effectué, une série de solutions adaptées peuvent être mises en œuvre. L'employeur peut sélectionner des mesures à appliquer en fonction de son contexte, de ses moyens et de ses objectifs.

Le choix des mesures devrait être fait en fonction des critères suivants :

- Coûts et avantages de mise en place et de maintien des mesures choisies;
- Faisabilité technique, ouverture et intérêt des employés.
- Possibilités d'ententes avec les partenaires externes : (prix préférentiel sur les abonnements, modulation du service en fonction des besoins, possibilité d'aménager les infrastructures aux abords de l'entreprise...).

4 MESURES



Le plan de mobilité durable de Sherbrooke a établi des objectifs spécifiques à atteindre par type de transport :

	RÉPARTITION MODALE					GES 2021
	PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
 AUTOMOBILE CONDUCTEUR	62,1 %	=	58 %	52 %	45 %	- 20 %
 AUTOMOBILE PASSAGER	15,8 %	↘	16 %	18 %	21 %	
 TRANSPORT EN COMMUN	4,6 %	↗	8 %	10 %	12 %	
 TRANSPORT ACTIF	11,6 %	↘	12 %	14 %	17 %	

*PPAM : Période de pointe de l'avant-midi.

** Exclut le transport scolaire.

Source : Tableau 4, État de la situation et objectifs du PMDS, Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021.

4.1 FACILITER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ACTIF



À PIED • À VÉLO

JUSQU'AU BOULOT!

CONTEXTE

Le transport actif comprend toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain pour se rendre à une destination donnée. La marche et le vélo sont les modes de transport actif les plus populaires et sont souvent combinés à d'autres.

Des recherches récentes révèlent qu'une transition relativement restreinte de l'automobile à des modes de transport plus actifs peut avoir une incidence très grande sur les bouchons de circulation. Une baisse de 3 % de la circulation se traduit par une baisse de près de 30 % des bouchons aux heures de pointe. Cela montre que, lorsqu'un réseau routier atteint le niveau de saturation, l'ajout ou la soustraction d'un seul véhicule peut avoir des effets importants sur le réseau de transport. De plus, sachant que 60% des Canadiens d'âge adulte souffrent d'un excès pondéral ou sont obèses, ainsi que 26 % des enfants et des adolescents, il est pertinent de faciliter le transport actif pour les déplacements utilitaires. L'adoption d'incitatif au transport actif pour le travail permet d'encourager l'employé à modifier ses habitudes.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale liée au transport actif à 14 % en 2021, pour atteindre 17 % en 2031. À titre indicatif, le transport actif représentait 11,6 % des déplacements en 2003.



TRANSPORT ACTIF

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
11,6 %	↘	12 %	14 %	17 %	- 20 %



ACTIONS – DESCRIPTION	EFFORTS	RETOMBÉES
Dresser la liste des installations existantes pour le transport actif (support à vélos, accès au trottoir, présence de pistes cyclables).		
Identifier le potentiel pour le transport actif (nombre d'employés habitant dans un rayon de 5 km ou moins du lieu de travail).		
Créer des aménagements ou des infrastructures dédiés aux transports actifs.		
Développer des liens piétonniers entre les différents points d'activités et les services de transport.		
Voir à la sécurité des usagers par la présence de trottoirs, de traverses et d'accès pour les personnes à mobilité réduite (ex : espaces "piéton" dans les stationnements afin de sécuriser les déplacements).		
Installer ou augmenter des supports à vélos sécuritaires et en nombre suffisant pour l'ensemble de la clientèle et des employés (une certaine proportion doit être sécurisée, idéalement à l'abri des intempéries).		
Subventionner l'achat de vélo ou de trousse d'accessoires de réparation.		
Aménager des douches et des casiers aux principaux pôles d'emplois, ou envisager l'aménagement d'une cyclo-station avec stationnements, casiers, douches, services de réparation et de restauration facilement accessibles.		
S'assurer que ces services soient bien visibles et connus.		



ACTIONS – DESCRIPTION (SUITE)	EFFORTS	RETOMBÉES
Offrir ou prêter des parapluies et vélos en libre-service pour les déplacements professionnels.		
Organiser des défis en lien avec le transport actif à l'intention du personnel.		

BÉNÉFICES

Outre la réduction des coûts liés à la gestion des stationnements, le transport actif améliore la santé des employés, permet un meilleur rendement au travail et est reconnu comme un facteur déterminant pour diminuer le taux d'absentéisme.

CAS À SUCCÈS

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie a intégré l'aspect de la mobilité durable au sein même de sa politique de gestion des ressources humaines. Celle-ci vise à encourager notamment le transport actif lors des déplacements professionnels et vers le travail, et offre des vélos en libre-service, des outils, une douche ainsi que des abris sécurisés.



BOÎTE À OUTILS

L'outil d'itinéraire Google Maps permet de planifier ses déplacements à pied. Il faut toutefois faire attention, car il ne prend pas en compte certains critères (présence de trottoirs, raccourcis pour piétons, etc.).



4.2 ENCOURAGER L'ADOPTION DU TRANSPORT EN COMMUN ET INTERURBAIN



CONTEXTE

Le transport en commun, ou transport collectif, consiste à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport.

La Société de transport de Sherbrooke (STS) assure le service de transport urbain, et le service de transport adapté aux besoins des personnes handicapées, sur le territoire de la ville de Sherbrooke, laquelle compte 162 163 habitants² sur un territoire de 366,16 km². Elle offre :

- 18 lignes - autobus urbains
- 13 lignes - minibus
- 4 lignes - taxi bus
- Le transport adapté
- 292 366 heures de service par année
- 1 469 arrêts

La STS offre un programme de déplacement domicile-travail appelé *Boulobusolution*. Celui-ci, aussi appelé plan de transport en entreprise, comprend une série de mesures à mettre en place par les employeurs afin d'inciter les employés à modifier leurs habitudes de transport. Il suffit de prendre contact avec la STS. La conclusion d'une entente de partenariat pourrait faire économiser 10% sur le tarif régulier d'un laissez-passer mensuel.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale dédiée au transport en commun de 4,6%, à 12%, d'ici 2031.



TRANSPORT
EN COMMUN

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
4,6 %	↗	8 %	10 %	12 %	- 20 %

² Gazette officielle du Québec, janvier 2015.



ACTIONS – DESCRIPTION	EFFORTS	RETOMBÉES
Informer les employés et la clientèle sur les possibilités en lien avec le transport en commun (point d'arrêt, fréquence, tarification) et celles du transport interurbain (provenance et horaire des navettes, tarification, présence de stationnement incitatif).		
Participer à un programme employeur ou accès universel étudiant.		
Aménager les horaires des employés en fonction de ceux du transport en commun.		
Offrir la possibilité aux employés d'échanger des places de stationnement contre des abonnements annuels au transport collectif.		
Faire la promotion des horaires des lignes, de l'emplacement des arrêts, de la combinaison avec d'autres modes de transport.		
L'abonnement annuel qui permet d'acquérir 12 titres pour le prix de 11.		
Les retours garantis à domicile: souvent, les employés n'utilisent pas le transport en commun de peur de ne pas pouvoir retourner rapidement à domicile en cas d'urgence. L'entreprise peut alors proposer des coupons de taxi pour en garantir le retour.		
La vente de titres de transport sur les lieux de travail ou offrir une déduction à la source.		
Offrir à la clientèle et aux visiteurs des tarifs préférentiels associés à l'utilisation du transport collectif.		



ACTIONS – DESCRIPTION (SUITE)

Proposer une trousse de mobilité aux nouveaux employés, incluant un abonnement au transport en commun. (période d'essai sur un mois).

EFFORTS



RETOMBÉES



BÉNÉFICES

Moins de voitures : un autobus transporte, aux heures de pointe, jusqu'à 65 personnes.

Moins de pollution atmosphérique : l'autobus est, par personne déplacée, de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile. Un seul autobus peut économiser 70 000 litres de carburant et empêcher le rejet de 168 tonnes de polluants par an.

Moins d'énergie : l'efficacité énergétique d'un autobus par kilomètre-passager est 16 fois supérieure à celle d'une automobile.

CAS À SUCCÈS

Depuis le mois d'août 2007, tous les étudiants et toutes les étudiantes à temps complet du Cégep de Sherbrooke bénéficient de l'accès libre au service de transport en commun sur tout le territoire desservi par la Société de transport de Sherbrooke (STS) durant la session. La communauté collégiale (étudiants, étudiantes et membres du personnel) exprime clairement des valeurs environnementales et des préoccupations de développement durable et incite les étudiants à adopter des attitudes de déplacements durables.

Il en est aussi de même, depuis 2005, pour les étudiantes et étudiants de l'Université de Sherbrooke.

BOÎTE À OUTILS

Avantages fiscaux pour l'utilisateur du transport en commun (déclaration de revenus à Revenu Québec et à l'Agence de revenu du Canada)

La Société de transport de Sherbrooke offre des tarifs spéciaux pour ses différentes clientèles, dont le programme *Boulobusolution* : <http://www.sts.qc.ca/Tarifs-et-points-de-vente/Tarifs>



CONTEXTE

Le recours au transport en commun pour les déplacements professionnels réduit la nécessité de posséder des voitures d'entreprises, les frais de location ou les frais de déplacement.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale dédiée au transport en commun de 4,6%, à 12%, d'ici 2031.



**TRANSPORT
EN COMMUN**

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
4,6 %	↗	8 %	10 %	12 %	- 20 %

ACTIONS – DESCRIPTION

Obtenir des titres pour le transport en commun transmissibles entre les employés.

Informar sur les horaires de desserte des transports.

Établir une politique de remboursement des déplacements favorisant le transport durable.

EFFORTS

RETOMBÉES



BÉNÉFICES

Réduction des émissions polluantes liées à l'utilisation de la voiture.

Économie sur les frais de voitures de service (achat, entretien, frais fixes...).

Économie sur le remboursement des frais de déplacement.

Il est démontré que les utilisateurs du transport en commun font davantage de pas dans une journée (impact sur la santé et la productivité).

CAS À SUCCÈS

Au Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), pour les déplacements entre les installations (CHUS-Hôtel-Dieu / CHUS-Hôpital Fleurimont), tous les employés peuvent monter à bord de la ligne 8 gratuitement, peu importe le mode de transport qu'ils utilisent pour venir au travail. Il suffit de présenter la carte d'employé du CHUS au chauffeur.

BOÎTE À OUTILS

Le CAA présente, sur son site Internet, un calculateur actualisé des coûts de possession d'une automobile : http://caa.ca/car_costs/fr



4.3 FAVORISER LES USAGES COLLECTIFS DE L'AUTOMOBILE COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE



CONTEXTE

Le covoiturage fait appel à l'utilisation de l'automobile, mais dans un mode partagé. Il permet aux employés habitant dans le même secteur de se regrouper pour effectuer le trajet vers le lieu de travail dans un seul véhicule ou de se déplacer sans utiliser sa voiture.

À l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion, il y a plus que le simple coût d'achat du véhicule. Le carburant, l'entretien et le facteur de dépréciation sont tous des frais qui s'ajoutent au prix du véhicule.

Le covoiturage nous permet de profiter des avantages de la possession d'un véhicule tout en réduisant les coûts et les émissions polluantes de celles-ci.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale du covoiturage-auto partage de 15,8% à 21 % d'ici 2031 :



**AUTOMOBILE
PASSAGER**

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
15,8 %	↘	16 %	18 %	21 %	- 20 %

ACTIONS – DESCRIPTION

Établir une aide à la rencontre entre les conducteurs et les passagers (site intranet, tableau d'affichage).

Favoriser les stationnements pour les équipes de covoiturage (places réservées proche de l'entrée).

Offrir des solutions de retour en cas d'urgence (remboursement du taxi ou du transport en commun).

EFFORTS

RETOMBÉES



BÉNÉFICES

Diminution de l'empreinte écologique liée à la réduction du nombre de voitures.

Moins de stress : le covoiturage diminue le stress et la fatigue liés à la conduite tout en permettant aux usagers de profiter du confort d'une voiture.

Plus de plaisir : une bonne façon de rencontrer de nouvelles personnes et de voyager en bonne compagnie. Le covoiturage permet de faire connaissance, de mieux connaître ses collègues de travail ou d'études, et même, d'élargir son réseau.

CAS À SUCCÈS

Le Cégep de Sherbrooke a instauré des mesures afin d'inciter le covoiturage, dont le remboursement des vignettes et des stationnements privilégiés pour les équipes de covoitureurs.

BOÎTE À OUTILS

Site de covoiturage : <http://www.amigoexpress.com/>

<https://www.covoiturage.ca/>



CONTEXTE

L'autopartage est un système dans lequel une société met à la disposition de clients ou membres du service un ou plusieurs véhicules.

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste, l'essentiel de son temps, au garage ou sur une place de stationnement, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture pour laquelle il défraie un coût d'utilisation correspondant uniquement à la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale du covoiturage-autopartage de 15,8% à 21 % d'ici 2031



**AUTOMOBILE
PASSAGER**

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
15,8 %	↘	16 %	18 %	21 %	- 20 %

ACTIONS – DESCRIPTION

Transmettre l'information sur les forfaits d'autopartage disponible.

Inscrire son entreprise.

Réserver des espaces de stationnement Communauto près de l'entreprise.

EFFORTS

RETOMBÉES



BÉNÉFICES

Moins cher : l'autopartage permet de ne pas investir dans l'achat d'une voiture et d'éviter les frais de déneigement, de stationnement, d'entretien du véhicule et d'assurances. L'essence, les assurances et l'entretien sont généralement compris dans les tarifs de l'autopartage.

Frais liés à l'usage : dans l'autopartage, le prix d'utilisation est directement proportionnel à l'usage, tandis que même au repos, la voiture qu'on possède occasionne des frais (entretien, dépréciation, etc.). La tarification s'adapte à des usages spécifiques et est donc plus flexible que celle de la location classique, surtout lorsqu'il s'agit d'utiliser une voiture seulement pour quelques heures.

Plus d'espace : l'autopartage diminue les besoins en espaces de stationnement.

Réduction des émissions de CO2 : chaque abonné à l'autopartage réduit ses émissions de CO2 de 1,2 tonne par année par rapport à ce qu'il émettrait s'il était propriétaire.

CAS À SUCCÈS

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) et l'entreprise Communauto ont profité de la Semaine de la mobilité durable pour annoncer la conclusion d'une entente-cadre de partenariat.

Les principales institutions sherbrookoises et d'autres partenaires intéressés du CMDS pourront signer cette entente, ce qui, en somme, permettra à leurs employés et/ou à leurs étudiants de s'abonner gratuitement à Communauto au lieu d'avoir à déboursier une cotisation annuelle de 39 \$. Pour plus d'information : <http://www.communauto.com/comment.html>

BOÎTE À OUTILS

Site de Communauto (tarifs et fonctionnement) : <http://www.communauto.com/>



4.4 ADOPTER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT RESPONSABLE



CONTEXTE

Les mesures peuvent avoir un caractère coercitif, comme le fait de diminuer l'offre de stationnement ou de les tarifier, si ce n'est déjà le cas. Cette dernière solution peut permettre d'autofinancer un programme de gestion des déplacements en entreprise.

Dans le cas de mesures dissuasives, il est important de les jumeler à d'autres mesures incitatives et à des alternatives efficaces de déplacement.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale de l'utilisation de l'automobile solo de 62,1% à 45%, d'ici 2031.



**AUTOMOBILE
CONDUCTEUR**

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
62,1 %	=	58 %	52 %	45 %	- 20 %



ACTIONS – DESCRIPTION	EFFORTS	RETOMBÉES
Réduire le nombre de places de stationnement disponibles.		
Réserver des places aux vélos dans le parc de stationnement.		
Aménager des stationnements pour l'autopartage.		
Privilégier certains groupes d'utilisateurs par rapport à d'autres (par exemple, offrir les meilleures places de stationnement aux équipes de covoitureurs, aux véhicules électriques ou écoénergétiques);		
La tarification des stationnements permet de rationaliser l'usage de la voiture et d'assurer la croissance des modes de transport alternatifs.		
Amélioration de l'intégration des stationnements dans le milieu (verdir les stationnements afin de prévenir les îlots de chaleur et la rétention des eaux de ruissellement).		
Faire connaître aux employés les stationnements incitatifs qui permettent d'intégrer le transport en commun afin de favoriser l'intermodalité.		



BÉNÉFICES

- Freine l'étalement urbain;
- Réduit les émissions de GES;
- Améliorer la qualité de l'air;
- Réduit les îlots de chaleur;
- Réduit les coûts liés à la congestion;
- Encourage les déplacements en transport en commun;
- Réduit la dépendance au pétrole et le déficit de la balance commerciale;
- Amélioration de l'accessibilité pour tous;
- La réduction de la circulation DIMINUE le risque d'accidents;
- Diminution des risques liés à la sédentarité et aux problèmes respiratoires.

CAS À SUCCÈS

Le Cégep de Sherbrooke a utilisé ses revenus de stationnements afin de soutenir des politiques de développement durable en lien avec le transport (inventaires de GES, subvention pour les navettes, accès universel pour le transport en commun, subvention au covoiturage, installation de bornes de recharge...) Pour en savoir plus : <http://cegepsherbrooke.qc.ca/fr/a-propos-du-cegep/developpement-durable-et-transports-alternatifs>

BOÎTE À OUTILS

Compenser ses GES :

- Programme de compensation Ecotierra : <http://www.ecotierra.co/compensation-durable/>
- Programme de compensation Planetair, services aux entreprises : <http://planetair.ca/fr/v2/entreprises/services.sn>

L'implantation de bornes de recharge et l'achat de véhicules électriques par l'ensemble des partenaires sherbrookoïses permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la région. En effet, le dernier bilan sur les GES générés sur le territoire de la Ville de Sherbrooke montre qu'environ 90 % des GES sont émis par les véhicules de transport.



BOÎTE À OUTILS (SUITE)

Les partenaires de cette nouvelle communauté électrique sont :

- la Ville de Sherbrooke;
- l'Université de Sherbrooke;
- le Cégep de Sherbrooke;
- le CIUSSS – CHUS (membres localisés à Sherbrooke)
- la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke;
- l'Université Bishop's.

Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez le [site Web du Circuit électrique](#). :



4.5 MESURE POUR FAVORISER LE TÉLÉTRAVAIL



CONTEXTE

Pour limiter le temps perdu, les coûts et la pollution associés aux déplacements, quoi de plus logique que d'éviter de se déplacer.

En tant qu'employé, l'opportunité de travailler à la maison offre une plus grande liberté dans la gestion du temps et la suppression d'une partie des trajets effectués aux heures de pointe. En général, le télétravail permet également une diminution de l'absentéisme et une augmentation de productivité.

La clé du succès réside, pour beaucoup, dans l'adaptation de l'employeur et de son système de gestion, ceux-ci devant passer d'un contrôle des horaires à un contrôle axé sur l'atteinte des objectifs. Ce changement demande qu'un rapport de confiance réciproque s'installe entre l'employeur et l'employé.

La mise en place du télétravail, des horaires variables ou des semaines compressées requiert l'évaluation préalable des avantages et désavantages pour l'employé et l'employeur.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif visé par le plan de mobilité durable de Sherbrooke est de faire passer la part modale de l'utilisation de l'automobile solo de 62,1% à 45%, d'ici 2031. Dans cette optique, limiter les déplacements est une stratégie gagnante :



**AUTOMOBILE
CONDUCTEUR**

RÉPARTITION MODALE					GES 2021
PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
62,1 %	=	58 %	52 %	45 %	- 20 %



ACTIONS – DESCRIPTION	EFFORTS	RETOMBÉES
Identifier les coûts informatiques pour assurer la communication et la sécurité des données.		
Identifier les coûts humains de l'implantation de la mesure.		
Déterminer les impacts sur l'organisation du travail (processus, planification, réunions, isolement, etc.).		

BÉNÉFICES
• Diminue les pertes de temps liées aux déplacements domicile-travail; • Augmente la productivité des employés; • Facilite la conciliation travail-famille; • Diminue le stress lié à la congestion routière.



CAS À SUCCÈS

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie a intégré à même sa politique de gestion des ressources humaines, dans sa section sur sa politique de développement durable :

« Considérer sous certaines conditions le télétravail afin de diminuer les émissions de GES. »

Ainsi, lors de la rédaction de rapport ou lors d'ententes particulières, en accord avec la direction, les employés sont autorisés à travailler à distance. L'employeur a mis en place l'infrastructure nécessaire afin de permettre l'accès aux documents, aux courriels et à tout autre outil pertinent aux activités professionnelles à distance. Par exemple, l'utilisation de services tels Dropbox, Skype ainsi que l'abonnement aux services Google pour entreprise rendent le travail à distance facile pour les employés.

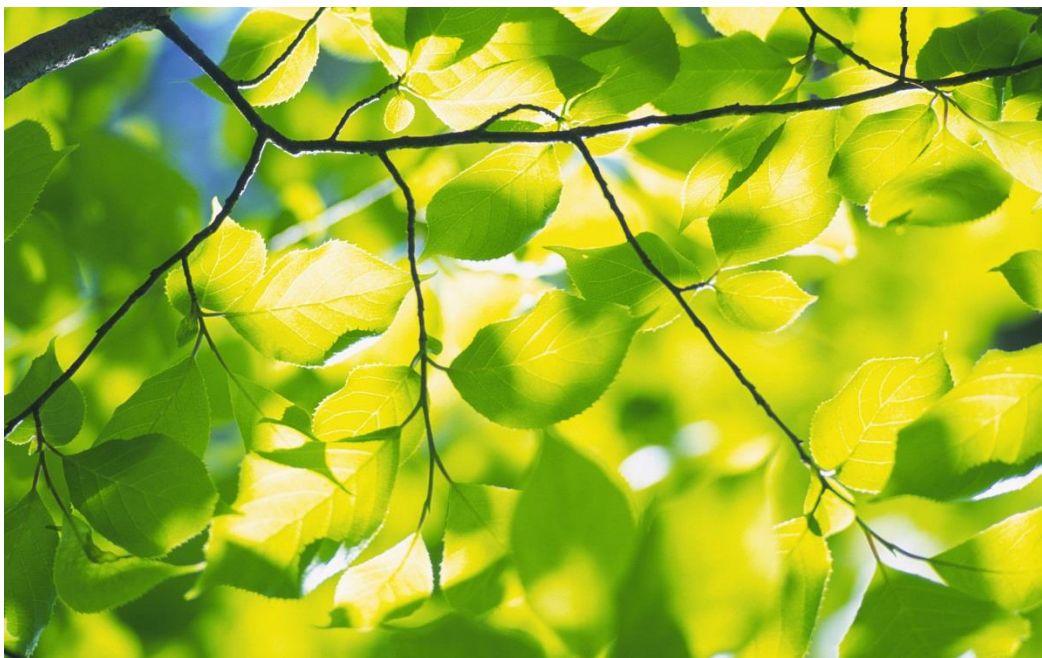
BOÎTE À OUTILS

Bell a rédigé un guide à l'intention des entreprises voulant instaurer le télétravail :

https://www.bell.ca/enterprise/portlets/enterprise/documentform/core_content_downloadsThank2.jsp



4.6 INFORMER ET SENSIBILISER



CONTEXTE	OBJECTIFS POURSUIVIS
La réussite du plan de mobilité étant directement liée à l'adhésion des employés, il convient de faire une campagne d'information et de communication des mesures afin d'en assurer le succès. La sensibilisation est essentielle à la réussite du projet d'amélioration du bilan de transport d'une entreprise ou organisation. Elle doit se faire autant que possible en continu et faire partie de la culture organisationnelle. Chaque organisation a ses propres caractéristiques, donc il est impossible d'élaborer des pistes de solutions qui conviennent à tous, mais les mesures suivantes peuvent servir d'inspiration.	Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke s'est donné comme objectif (fiche) de soutenir l'ensemble des acteurs dans l'amélioration des pratiques de mobilité. Pour ce faire, les actions énoncées au PMDS sont : • Organiser une table de concertation pour planifier et optimiser les actions de sensibilisation; • Réaliser des plans de mobilité durable partenaires; • Mettre en place des ateliers pour les employeurs; • Mettre en place un observatoire de la mobilité durable.

ACTIONS – DESCRIPTION	EFFORTS	RETOMBÉES
Former une équipe pour préparer et s'impliquer dans la campagne de sensibilisation.		
Faire valoir les mesures novatrices et la facilité d'accès au site dans les campagnes.		
Assurer une bonne visibilité des infrastructures et services de transport en place par l'installation d'une signalisation efficace et de l'information sur les services.		

ACTIONS – DESCRIPTION	EFFORTS	RETOMBÉES
Développer des outils d'information et de sensibilisation à l'attention des nouveaux employés (kit de bienvenue, site Internet, carte d'accès).		
Encourager une culture d'entreprise favorisant un sentiment d'appartenance sur l'effort de mobilité en misant sur les saines habitudes de vie et la protection de l'environnement.		
Instaurer un système de reconnaissance des efforts fournis par les employés.		
BÉNÉFICES		
• Amélioration du bilan carbone de l'organisation : • Visibilité positive pour les entreprises, commerces et institutions en tant que citoyens corporatifs responsables; • Avantage pour le recrutement et la rétention du personnel; • Sentiment d'appartenance envers le lieu de travail augmenté.		

CAS À SUCCÈS

Le CHUS a organisé, à l'intention de ses employés, le défi AUTOUR DU MONDE qui visait à encourager les employés à faire l'équivalent du tour du monde en transport actif. La campagne fut un succès, les objectifs ayant été largement dépassés.

BOÎTE À OUTILS

À pied, à vélo jusqu'au boulot est une campagne qui vise à augmenter la part des transports actifs (marche et vélo) lors des déplacements des travailleurs et des étudiants dans le quartier central de Sherbrooke. Le projet s'inscrit parmi les actions du plan de mobilité durable de Sherbrooke (PMDS) tel que présenté par le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS). Plusieurs outils sont disponibles sur le site : <http://apiedavelo.com>

CONCLUSION

Le transport vers le lieu de travail a un impact important au niveau de la lutte aux changements climatiques. En ce sens, le CMDS vise à soutenir les acteurs régionaux par la publication de ce guide qui présente différents outils destinés à leurs employés afin modifier leurs habitudes de transport. Les grandes institutions partenaires du Centre de mobilité ont élaboré, dans le cadre de cette démarche, leur plan de mobilité durable, mais il est possible pour des entreprises ou organisations de plus petites tailles de mettre en place des mesures afin de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le plan de mobilité durable de Sherbrooke.

ANNEXES :

ANNEXE 1 : PARTENAIRE DU CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE

Organisme gouvernemental :

Ministère des Transports du Québec

Association et comités de la Ville

- Comité consultatif de la Ville
- Comité de développement durable de la Ville
- Comité de développement social et communautaire de la Ville
- Comité de sécurité publique de la Ville
- Comité de stationnement de la Ville
- Conseil régional des élus de l'Estrie
- Sherbrooke, ville en santé
- Table de concertation des aînés de Sherbrooke
- Destination Sherbrooke

Économie et emploi

- Centre local d'emploi (CLE)
- Chambre de commerce de Fleurimont
- Chambre de commerce de Sherbrooke
- Commerce Sherbrooke
- Sherbrooke Innopole

Éducation

- Association des écoles privées de l'Estrie
- Commission scolaire de la région de Sherbrooke
- CEGEP de Sherbrooke
- Collège Champlain
- Séminaire de Sherbrooke
- Université de Sherbrooke
- Université Bishop's

Santé

- CIUSSS de l'Estrie – CHUS (membres localisés à Sherbrooke)
- Kino-Québec

Transporteurs

- Acti-bus de la région de Coaticook
- Communauto
- Société de transport de Sherbrooke
- Transdev Limocar
- Transport MB
- Taxis de Sherbrooke

ANNEXE 2 : LES COÛTS DU STATIONNEMENT

TYPE DE STATIONNEMENT	COÛT DU TERRAIN (PAR ACRE)	COÛT DE CONSTRUCTION (PAR ESPACE)	COÛT D'ENTRETIEN	TOTAL PAR AN PAR PLACE	TOTAL MENSUEL PAR PLACE	TOTAL JOURNALIER PAR PLACE
Banlieue, sur rue	200 000\$	3 000\$	350\$	709\$	59\$	2,36\$
Banlieue, de surface	200 000\$	3 000\$	350\$	805\$	67\$	3,35\$
Ville, sur rue	1 000 000\$	5 000\$	450\$	1 300\$	108\$	4,33\$
Ville, de surface	1 000 000\$	5 000\$	550\$	1 809\$	151\$	7,54\$
Centre-ville, sur rue	5 000 000\$	5 000\$	600\$	2 960\$	247\$	9,87\$
Centre-ville, de surface	5 000 000\$	5 000\$	600\$	4 702\$	392\$	15,67\$
Centre-ville, souterrain	S-O	35 000\$	1 200\$	4 203\$	350\$	14,01\$

*Source: Victoria Transportation Institute *parking cost calculator**

BIBLIOGRAPHIE

ACGDQ - Association des centres de gestion des déplacements du Québec (2012). « Mission », *Le transport durable : des solutions à votre portée, partout au Québec* [En ligne]. URL: <http://www.acgdq.com/html/mission.html>

Banister, D. (2008). «The sustainable mobility paradigm », *Transport Policy*, 15 (2), 73-80.

Beaudet, G. et P. Wolff (2012). « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », *Vertigo*, hors-série no 11, 20 p.

Bourdages, J. et É. Champagne (2012). « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *Vertigo*, hors-série no 11, 17 p.

Centre de mobilité durable de Sherbrooke, (2010), « Plan de mobilité durable de Sherbrooke, diagnostic », Ville de Sherbrooke, Roche, SM.

Conseil régional de l'environnement de l'Estrie, «Politique de gestion des ressources humaines», 2015.

Conseil régional de l'environnement de Montréal, « Guide, le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables », mars 2014, 86 p.

Faivre d'Arcier, B. (2008). « Le mobility management : Vers une gestion individualisée de la demande? », dans Yves Chalas et Florence Paulhiac (dir.), *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3e rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Lyon, Certu, 216-245.

Gallez, C. et al. (2013). « Coordinating transport and urban planning: from ideologies to local realities », *European Planning Studies*, 21 (8): 1235-1255.

Gauthier, M. (2005). « La planification des transports et le développement durable à Montréal : quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées? », *Flux*, 2 (60-61): 50-63.

Gouvernement du Québec (2007) « Guide de sensibilisation à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet en transport », *Agence de l'efficacité énergétique*, 49p.

Healey, P. (1998). « Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning », *Environment and planning A*, 30 (9): 1531-1546.

Offner, J.-M. (2006). « Des outils diversifiés pour l'articulation des politiques de transport et d'aménagement », dans J.-M. Offner (dir.), *Les plans de déplacements urbains*, Paris, La documentation française, 61-72.

Société GESTRAN, (2013), Conférence régionale des élus, Études des besoins et des solutions possibles pour le développement du transport collectif inter MRC en Estrie, scénario de dessertes inter MRC, Rapport final, 139p.

Szyliowicz, J. S. (2003). « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : Vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des sciences sociales*, 2003/2
Site Internet consultés :

<http://www.polymtl.ca/mobilite/apropos/>

<http://www.obsmobiledurable.umontreal.ca/recherche/pdf/12.Innovations.pdf>

<http://www.obsmobiledurable.umontreal.ca/recherche/sites.html>

<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/387604/comment-se-rendre-avec-aisance-a-son-lieu-de-travail>

<http://www.acgdq.com/>

<http://www.equiterre.org/fiche/transport-collectif#CAA>

<http://www.stl.laval.qc.ca/fr/service-aux-entreprises/programme-de-fidelisation/>

<http://www.communauto.com/comment.html>

<http://www.obsmobiledurable.umontreal.ca/recherche/publications.html>