

Direction des renseignements, de l'accès à l'information
et des plaintes sur la qualité des services

Le 19 mai 2016

Objet : Demande d'accès n° 2016-04-38 – Lettre réponse

Madame,

Nous donnons suite à votre demande d'accès, reçue le 28 avril dernier, concernant divers documents en lien avec le programme développé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques et visant à réduire les émissions de GES occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail.

Les documents demandés suivants sont accessibles. Il s'agit de :

1. Rapport : diagnostic et plans d'action, juin 2008, 32 pages;
2. Cadre normatif du Programme de navettage durable, juin 2009, 3 pages;
3. Plan de navettage durable 2010-2012 du Ministère, 20 septembre 2010, 17 pages;
4. Schéma : opter pour un déplacement écoresponsable, 2 pages.

Vous noterez que, dans certains documents, des renseignements ont été masqués en vertu des articles 53 et 54 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

Conformément à l'article 51 de la Loi, nous vous informons que vous pouvez demander la révision de cette décision auprès de la Commission d'accès à l'information. Vous trouverez en pièce jointe une note explicative concernant l'exercice de ce recours ainsi qu'une copie des articles précités de la Loi.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec M. David Dubé, analyste responsable de votre dossier, à l'adresse courriel david.dube@mddelcc.gouv.qc.ca, en mentionnant le numéro de votre dossier en objet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Pascale Porlier

p. j. (6)

Édifice Marie-Guyart, 29^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 13
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3858
Télécopieur : 418 643-0083
Courriel : aces@mddelcc.gouv.qc.ca
Internet : www.mddelcc.gouv.qc.ca



UNE STRATÉGIE MOBILI.T POUR UN NAVETTAGE DURABLE

PROJET-PILOTE AU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS
ÉDIFICES MARIE-GUYART ET DE L'ÁTRIUM

RAPPORT

PHASES 1 et 2 : DIAGNOSTIC ET PLAN D' ACTIONS



Jun 2008

Produit par **Mobili.T**

Rédaction :

53-54

Collaboration :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs:

- M. Jean-Claude Raymond, Bureau des relations intergouvernementales et des changements climatiques
- Mme Johanne Bélanger, Direction de la prestation de services aux clients
- M. Pierre Desjardins, Conseiller en relations de travail

Participation financière :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	6
1.1 Contexte général	6
1.2 Contexte gouvernemental	6
1.3 Contexte spécifique à l'établissement	7
2. Constats	8
2.1 Profil d'accessibilité	8
2.1.1 Une localisation avantageuse aux transports viables	8
2.1.2 Une très bonne offre de service en transport collectif	8
2.1.3 L'abonne BUS	9
2.1.4 Des commodités pour les cyclistes	9
2.1.5 Offre en stationnement automobile	9
2.1.6 Absence d'un système de covoiturage performant	10
2.2 Localisation du lieu de résidence des employés	10
2.3 Sondage sur les habitudes de déplacement des employés	13
2.3.1 Méthodologie	13
2.3.2 Résultats	13
2.3.3 Comparaison avec l'Enquête sur la mobilité des employés de Place Hauteville	17
3. Activités réalisées – automne 2007 et hiver 2008	19
3.1 Tableau récapitulatif des activités réalisées	19
3.2 Autres activités	19
3.2.1 Tirage d'un prix	19
4. Plan d'actions : mesures proposées	20
4.1 Promouvoir le transport collectif	20
4.1.1 Fidéliser la clientèle du transport collectif	20
4.1.2 Augmenter la part modale du transport collectif	21
4.2 Inciter aux transports actifs : marche et vélo	21
4.3 Favoriser le covoiturage et l'auto-partage (Communauto)	22
4.4 Mettre en place des mesures complémentaires	22
4.4.1 Mise en œuvre de Personnali.T – le plan de transport personnalisé en entreprise	22
4.5 Potentiel de transfert modal et de réduction des émissions de GES	23
5. Plan d'actions : mesures choisies, échéances de réalisation et prévisions budgétaires	24
ANNEXE – Questionnaire sur vos habitudes de déplacements	27

Rappel du mandat

Phase 1 - Diagnostic

Objectif

Analyser la situation actuelle des déplacements (tous modes) dans les deux établissements abritant les bureaux du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

Mettre en évidence les enjeux, les atouts et les irritants afin de faire émerger des solutions.

Principales tâches

- Collecte et mise à jour des données - sondage, cartographie;
- Diagnostic de la mobilité des employés (parts modales, temps de parcours, difficultés d'accès);
- Analyse de l'accessibilité multimodale (voiture, bus, vélo, marche) et identification des principaux obstacles et irritants;
- Caractéristiques de l'offre et de la demande de stationnement (auto et vélo) sur les sites et à leurs abords immédiats.

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 Contexte général

Dans la région métropolitaine de Québec, plus de 80 % des citoyens utilisent leur voiture comme principal mode de transport. Le nombre d'automobiles (+ 27 000) a augmenté plus rapidement que la population (+18 000) entre 1991 et 2001. La circulation routière a crû de plus de 10 % durant la même période. Pour leur part, les transports viables (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage, auto-partage) sont de moins en moins utilisés dans la région. La part modale du transport en commun a notamment diminué de 16 % à 10 % entre 1991 et 2001.

1.2 Contexte gouvernemental

Le plan d'action du gouvernement québécois en matière de lutte aux changements climatiques, *Le Québec et les changements climatiques : Un défi pour l'avenir*, exige que « chaque ministère développe d'ici 2008 un programme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail ».

De plus, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a récemment déposé *La politique québécoise du transport collectif*. Cette politique vise l'accroissement de l'utilisation du transport collectif au Québec de 8 % d'ici 2012. Afin d'atteindre cet objectif, la politique veut, en plus du soutien au transport collectif, favoriser les autres alternatives à l'automobile, notamment par la mise en place des mesures encourageant l'utilisation des transports alternatifs à l'auto-solo chez les employeurs.

Leader de la promotion du développement durable au sein du gouvernement, le MDDEP a donc une obligation d'exemplarité.

1.3 Contexte spécifique à l'établissement

Édifice Marie-Guyart

L'édifice Marie-Guyart (Complexe G) qui loge près de 1000 employés du MDDEP est localisé dans le secteur de la Colline parlementaire. Mis à part *L'Abonne BUS*, il n'existe pas présentement de plan ni de programme qui fait la promotion des différents modes de transport durables auprès des employés.

Compte tenu de la localisation au centre-ville, l'édifice est desservi par de nombreux parcours d'autobus et l'utilisation des transports collectifs et alternatifs y est relativement bonne. Selon les résultats de l'Enquête Origine-Destination réalisée en 2001, 27 % des déplacements sont effectués en transport collectif (parcours RTC) au Complexe G.

À l'édifice Marie-Guyart, les espaces de stationnement automobiles subventionnés pour les employés sont remplis à près de 80 %. Durant la belle saison, les supports à vélo, mis à la disposition des cyclistes, sont pour leur part utilisés à pleine capacité. Pour le moment, il n'y a pas de système de covoiturage efficace de mis en place.

Compte tenu de la localisation du Complexe G et des services et infrastructures déjà en place, l'utilisation des transports collectifs et actifs pourrait être augmentée.

Édifice de l'Atrium

L'Édifice de l'Atrium qui est localisé dans l'arrondissement de Charlesbourg loge un peu plus de 50 employés du MDDEP. Mis à part *L'Abonne BUS*, il n'existe pas présentement de plan ni de programme qui fait la promotion des différents modes de transport durables auprès des employés

Malgré sa localisation, en périphérie du centre-ville, l'édifice de l'Atrium bénéficie tout de même d'une bonne desserte en transports collectifs (proximité du métrobus 801 et des parcours 60 et 37).

Le stationnement automobile ne cause aucun problème pour le secteur, ils sont disponibles en nombre suffisant pour la demande. Durant la belle saison, les supports à vélo, mis à la disposition des cyclistes, sont pour leur part utilisés à pleine capacité. Pour le moment, il n'y a pas de système de covoiturage efficace de mis en place.

Compte tenu de la localisation de l'édifice de l'Atrium et des services et infrastructures déjà en place, l'utilisation des transports collectifs et actifs pourrait être nettement augmentée.

2. CONSTATS

Cette partie présente les résultats des trois outils de diagnostic de la *Stratégie Mobili.T*, soit le 1) profil d'accessibilité, 2) la carte de localisation du lieu de résidence des employés et 3) les sondages sur les habitudes de déplacements des employés.

2.1 Profil d'accessibilité

À la lumière des démarches et activités réalisées et après une analyse de la situation, voici les principales forces et faiblesses en termes de transport et de gestion des déplacements pour les deux sites d'emploi du MDDEP, soit l'édifice Marie-Guyart et l'édifice de l'Atrium.

2.1.1 Une localisation avantageuse aux transports viables

Édifice Marie-Guyart

La localisation de l'Édifice Marie-Guyart, située au centre-ville de Québec dans le secteur de la Colline parlementaire, avantage grandement les transports viables. Le nombre important d'emplois dans le secteur assure une excellente desserte en transport collectif et permet d'augmenter les chances de jumelages pour les covoitureurs.

Édifice de l'Atrium

L'édifice de l'Atrium, situé en périphérie du centre-ville dans l'arrondissement de Charlesbourg, bénéficie d'une bonne desserte en transports viables. Il est localisé près d'un axe structurant du RTC. L'édifice est également situé près de voies cyclables importantes (voir point 2.1.4).

2.1.2 Une très bonne offre de service en transport collectif

Édifice Marie-Guyart

L'édifice Marie-Guyart bénéficie d'une excellente offre de service en transport collectif. En plus du passage des parcours Métrobus 800 et 801, le site est desservi par sept parcours réguliers et vingt parcours Express. Le site est également desservi par neuf parcours de la Société de transport de Lévis.

Édifice de l'Atrium

L'édifice de l'Atrium est bien desservi par le transport collectif. Le parcours 60 passe devant l'édifice (fréquence de 15 minutes) et à environ 10 minutes de marche se trouve le Métrobus 801 (fréquence de 10 minutes dans les périodes de pointe). Cette situation facilite également l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de deux ou de plusieurs modes de transport pour ses déplacements. N'étant pas situé au centre-ville de Québec ou de Sainte-Foy, l'édifice de l'Atrium n'est pas desservi par des parcours Express.

2.1.3 L'abonne BUS

Le programme d'abonnement au transport collectif, *L'abonne BUS*, offert par le RTC et la STLévis, est disponible pour les employés du MDDEP. Présentement, 20 % des employés y sont abonnés (200/1007). Ce chiffre est un peu plus bas que le taux d'abonnement du MTQ, soit 24 %, qui profite aussi de ce programme. Mentionnons que les édifices du MDDEP et du MTQ possèdent une situation similaire (édifice de l'Atrium et un édifice voisin de l'édifice Marie-Guyart). Le taux d'abonnement est beaucoup plus élevé pour les employés de l'édifice Marie-Guyart (21 %) que pour ceux de l'édifice de l'Atrium (1 abonné).

2.1.4 Des commodités pour les cyclistes

Édifice Marie-Guyart

En termes de commodités pour les cyclistes, l'édifice Marie-Guyart est très bien équipé. Un total de 29 supports à vélo y sont offerts, 17 à l'intérieur et 12 à l'extérieur, ce qui équivaut à environ 175 espaces disponibles. Malgré cette offre, les supports sont remplis à pleine capacité. Lors de périodes de pointe, on retrouve plusieurs vélos stationnés sur le mobilier urbain. Il y a également 8 douches, 4 pour les femmes et 4 pour les hommes. Mentionnons que ces équipements sont utilisés par les autres employés des autres ministères de l'édifice.

En contrepartie, d'un point de vue cyclable, l'édifice est plus difficilement accessible. Le réseau cyclable de la haute-ville de Québec emprunte de nombreux détours et est très discontinu. De plus, aucune voie ou piste cyclable se rend jusqu'à l'édifice de manière directe et continue de Sainte-Foy, Charlesbourg ou Beauport. Les cyclistes se voient alors obligés de braver le trafic automobile. Pour les cyclistes qui arrivent des arrondissements de la périphérie nord vient s'ajouter l'inconvénient des côtes à franchir. Le dénivelé de la falaise, de la basse-ville à la haute-ville, constitue un obstacle de taille pour plusieurs cyclistes.

Édifice de l'Atrium

Au total, une dizaine de supports à vélo sont offerts aux cyclistes travaillant à l'édifice de l'Atrium. Des douches et des vestiaires sont également mis à la disposition des employés.

L'édifice de l'Atrium est bien situé pour les cyclistes. Le Corridor des Cheminots, situé à quelques minutes de l'édifice, permet un accès direct et sécuritaire à partir de Val-Bélair, Loretteville et le Sud de Charlesbourg. La 3^e avenue Ouest, située non loin de l'édifice, comporte également des bandes cyclables.

2.1.5 Offre en stationnement automobile

Édifice Marie-Guyart

Malgré la rareté habituelle du stationnement dans le secteur de la Colline Parlementaire, le nombre de cases disponibles est relativement élevé à l'édifice Marie-Guyart. L'édifice comporte quatre étages de stationnements sous-terrains totalisant 1575 places. Deux-cent vingt espaces sont réservés pour les employés du MDDEP dont 173 sont utilisés. Ces espaces sont subventionnés par l'employeur à raison de 14,39 \$ par mois. L'employé paye 113,11 \$ par mois. Ce n'est qu'à compter d'avril 2009 que le prix sera celui du marché, soit 127,50 \$ par mois.

Rapport

Stratégie *Mobili.T* au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Édifice de l'Atrium

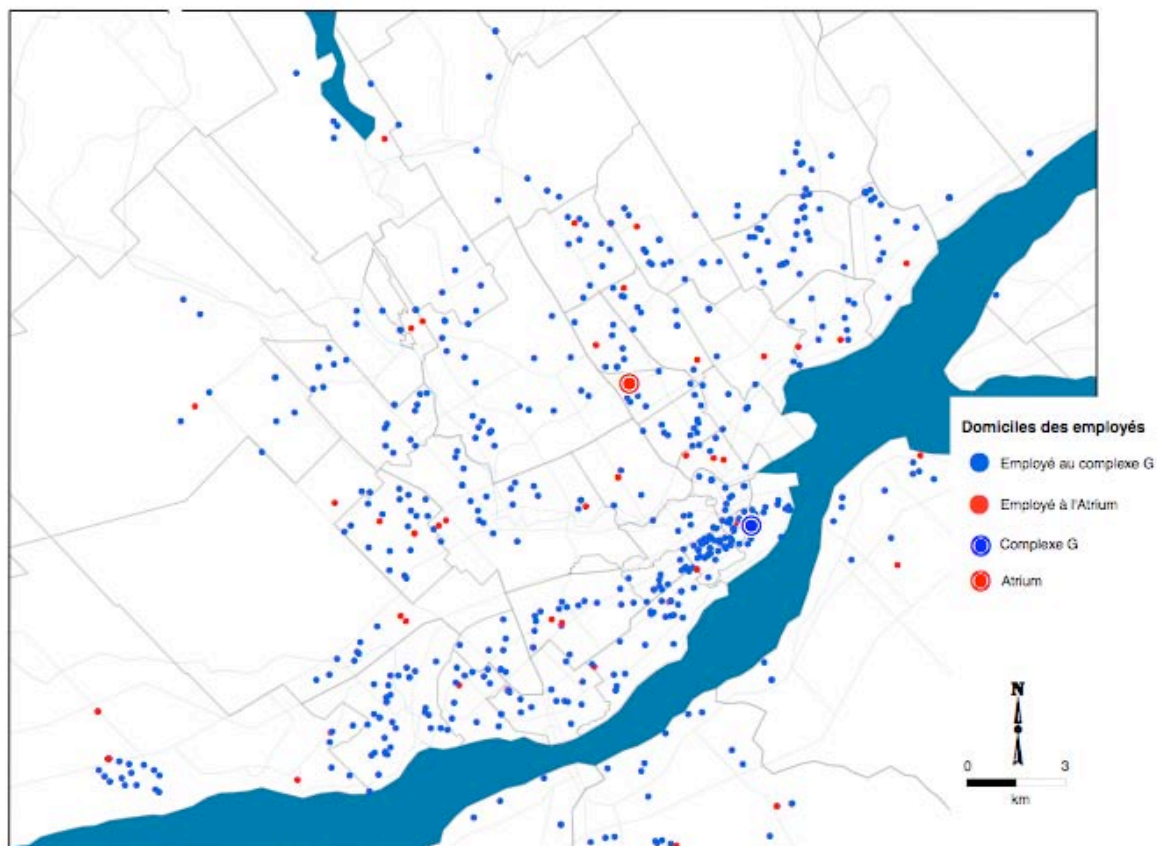
À l'édifice de l'Atrium, les espaces de stationnements sont au prix de 68,50 \$ par mois. Le stationnement offre un total de 1000 espaces. À l'été, environ une centaine d'espaces sont disponibles, la demande étant moins forte qu'à l'hiver. De plus, le stationnement sur rue est chose commune autour cet édifice.

2.1.6 Absence d'un système de covoiturage performant

À ce jour, le seul système de covoiturage disponible pour les employés du MDDEP pour les déplacements intra-urbains est celui mis sur pied par le ministère des Transports du Québec lors de la réfection du pont Pierre-Laporte. Le système qui n'est pas utilisé est mésestimé et son interface est peu conviviale.

2.2 Localisation du lieu de résidence des employés

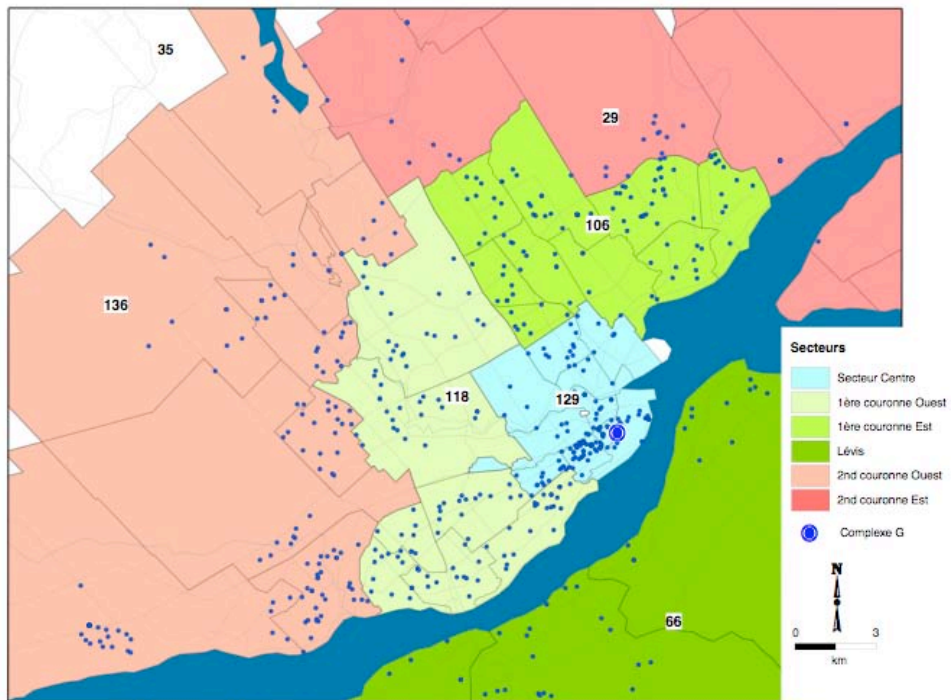
Domiciles des employés du MDDEP



Source : Sondage MDDEP de *Mobili.T* / Réalisation : *Mobili.T* / Mars 2008

Les codes postaux obtenus lors du sondage de *Mobili.T* ont permis de réaliser un traitement géospatial du lieu de résidence des employés du MDDEP.

Localisation des employés du complexe G
 Par regroupement de quartier



Source : Sondage MDDEP de Mobil.T / Réalisation : Mobil.T / Mars 2008

Localisation des employés du complexe G
 Couronnes Rive-Nord et Rive-Sud



Source : Sondage MDDEP de Mobil.T / Réalisation : Mobil.T / Mars 2008

Rapport

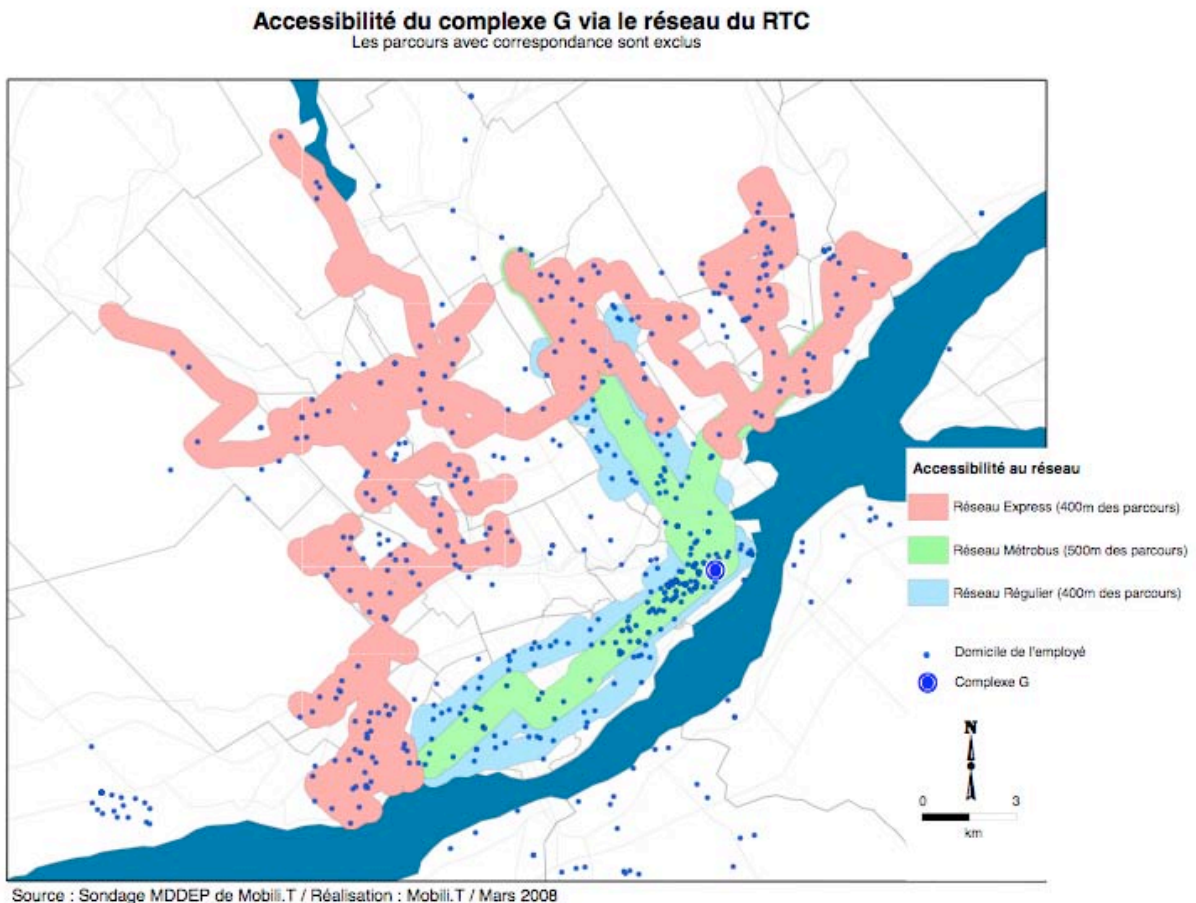
Stratégie Mobili.T au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Le carte *Domicile des employés du MDDEP* (p. 10) et les deux cartes *Localisation des employés du Complexe G* (p. 11) illustrent le lieu de résidence des employés ayant répondu au questionnaire. Chez les employés de l'édifice Marie-Guyart, les résultats démontrent une répartition normale. La densité est plus élevée au centre-ville et se disperse en périphérie. On peut constater plusieurs noyaux résidentiels dans les résultats obtenus, notamment à Saint-Augustin. Ces noyaux sont propices au jumelage pour le covoiturage. Les employés qui demeurent sur la rive-sud sont peu nombreux.

Les employés de l'édifice de l'Atrium, beaucoup moins nombreux, sont dispersés sur l'ensemble du territoire. Étant donné leur faible nombre, la carte de localisation selon les quartiers et selon la distance entre le domicile et le lieu de travail n'ont pas été réalisées.

La carte *Accessibilité à l'édifice Marie-Guyart via le réseau du RTC* est une superposition de la répartition géospatiale des employés du MDDEP (édifice Marie-Guyart) et des parcours de transport en commun qui conduisent, sans correspondance, à l'édifice Marie-Guyart.



Les résultats indiquent que la très grande majorité des employés peuvent facilement voyager en transport en commun dans leurs déplacements domicile-travail. Des distances de marche raisonnables sont prises en compte (400 à 500 mètres) et l'accessibilité repose sur des parcours qui ne requièrent pas de correspondance (utilisation d'un seul autobus).

2.3 Sondage sur les habitudes de déplacement des employés

Un sondage a été réalisé durant la période couverte par ce mandat (voir questionnaire en annexe) afin de mieux connaître les habitudes de déplacements des employés des édifices Marie-Guyart et de l'Atrium.

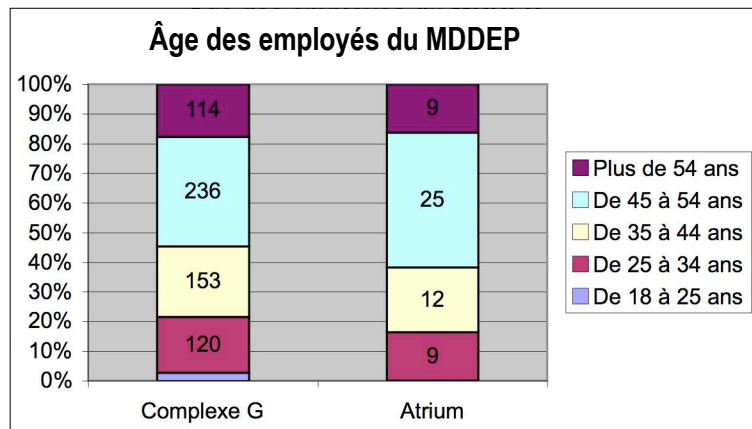
2.3.1 Méthodologie

Ce sondage devait être complété via Internet. Du 18 janvier au 8 février 2008, 687 employés sur 933 ont participé à la consultation sur les déplacements pour se rendre au travail, ce qui donne un taux de participation de 73,6 %. Bien que nous ne sommes pas en mesure d'évaluer la marge d'erreur, il s'agit d'un nombre très représentatif d'employés.

Les questions portaient sur le lieu d'emploi, le lieu de résidence, les horaires, les moyens de transport utilisés selon les saisons et le temps de déplacement. Une question supplémentaire concernant l'intérêt à participer au projet *Personnali.T* était également posée.

2.3.2 Résultats

Les résultats du sondage indiquent une répartition similaire de l'âge des employés dans les deux édifices du MDDEP. Les jeunes de moins de 25 ans sont les moins nombreux (22 % à l'édifice Marie-Guyart et 16% à l'édifice de l'Atrium). Le groupe d'âge le plus nombreux est celui des 35 à 44 ans (37 % à l'édifice Marie-Guyart et 45 % à l'édifice de l'Atrium).



Les données recueillies démontrent également la place importante qu'occupent les transports viables dans les déplacements des employés du MDDEP. L'utilisation de la voiture et de la marche demeure stable tout au long de l'année. L'autobus, pour sa part, perd plus de 5 % de ses usagers durant la belle saison. Des usagers du transport en commun utilisent alors leur vélo.

À l'édifice Marie-Guyart, la part modale des transports viables est beaucoup plus importante que pour l'édifice de l'Atrium. La localisation avantageuse au centre-ville de Québec et la bonne déserte en transport collectif y sont pour beaucoup. À l'hiver, 46 % des employés utilisent l'autobus. Cette part diminue à 41 % l'été puisque les employés enfourchent leur vélo. Les employés qui prennent la voiture pour se rendre au travail (17 %) sont peu nombreux. Plusieurs utilisent la marche (16 %) tout au long de l'année pour se rendre au bureau. Le covoiturage (17 %) est peu élevé et pourrait être nettement augmenté.

À l'édifice de l'Atrium, les automobilistes sont majoritaires à 58 % l'hiver et à 54 % l'été. Les cyclistes (l'été) de l'Atrium sont, contrairement à l'édifice Marie-Guyart, des automobilistes ou des covoitureurs l'hiver. Les

Rapport

Stratégie Mobil.T au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

usagers de l'autobus sont peu nombreux (15 %). Les employés qui marchent pour se rendre au bureau sont également peu nombreux, la localisation de l'édifice, dans un secteur commercial, y est pour beaucoup.

	Été (avril à octobre)	Hiver (novembre à mars)
Autobus		
MDDEP	41 %	46,3 %
Édifice Marie-Guyart	43 %	49 %
Édifice de l'Atrium	15 %	15 %
Auto		
MDDEP	20 %	20,2 %
Édifice Marie-Guyart	17 %	17 %
Édifice de l'Atrium	54 %	58 %
Marche		
MDDEP	15 %	15,4 %
Édifice Marie-Guyart	16 %	16 %
Édifice de l'Atrium	4 %	2 %
Covoiturage		
MDDEP	17 %	17,5 %
Édifice Marie-Guyart	17 %	17 %
Édifice de l'Atrium	19 %	24 %
Vélo		
MDDEP	7 %	0,6 %
Édifice Marie-Guyart	7 %	1 %
Édifice de l'Atrium	8 %	0 %

Les principales raisons pour lesquelles 268 personnes n'utilisent que la voiture pour se rendre au travail sont les suivantes : l'accompagnement des enfants à l'école ou à la garderie, le voyage avec le conjoint et les emplettes après le travail. Parmi ces personnes, 23 utilisent leur véhicule parce qu'elles jugent leur secteur de résidence mal desservi par le transport collectif.

De façon générale, 90 % des répondants sont très satisfaits ou plutôt satisfaits des moyens de transport qu'ils utilisent pour se rendre au travail.

Il demeure que près de 5 % des employés qui pratiquent quotidiennement le navettage en automobile se disent insatisfaits ou très insatisfaits de leur moyen de déplacement ce qui représente un potentiel de changement intéressant.

En moyenne, 40 % des répondants prennent de 30 à 45 minutes pour se rendre à leur lieu de travail; 33 % prennent 15 à 30 minutes; 17 % plus de 45 minutes; et 10 % des répondants se rendent au bureau en moins de 15 minutes.

Rapport

Stratégie Mobili.T au MDDEP

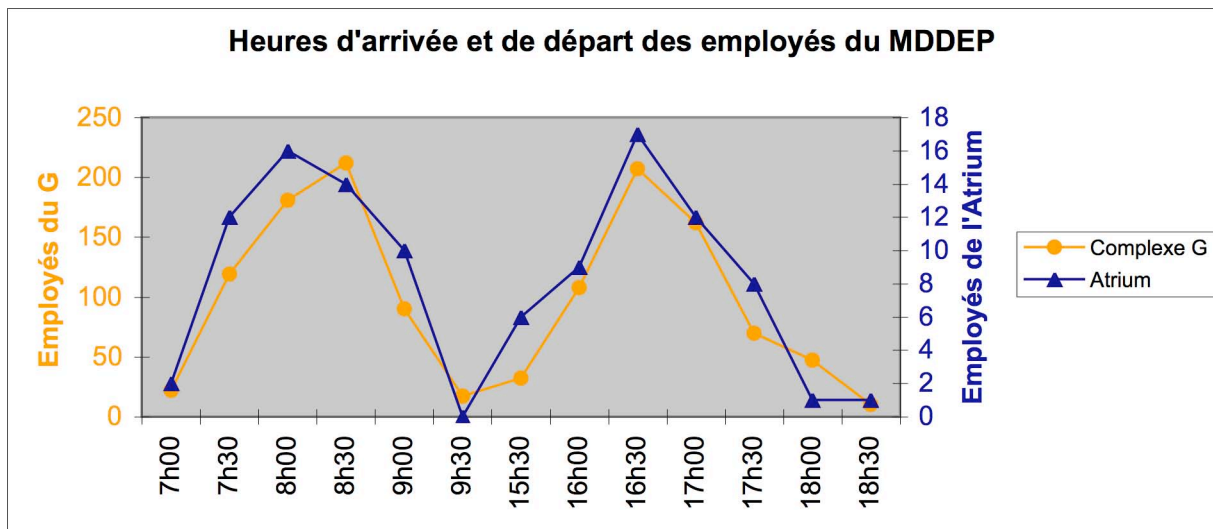
Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Temps de parcours à l'aller	
Moins de 15 minutes	
MDDEP	10 %
Édifice Marie-Guyart	8 %
Édifice de l'Atrium	27 %
15 à 30 minutes	
MDDEP	33 %
Édifice Marie-Guyart	32 %
Édifice de l'Atrium	42 %
30 à 45 minutes	
MDDEP	40 %
Édifice Marie-Guyart	42 %
Édifice de l'Atrium	24 %
Plus de 45 minutes	
MDDEP	17 %
Édifice Marie-Guyart	18 %
Édifice de l'Atrium	7 %

Temps de parcours au retour	
Moins de 15 minutes	
MDDEP	10 %
Édifice Marie-Guyart	9 %
Édifice de l'Atrium	22 %
15 à 30 minutes	
MDDEP	31 %
Édifice Marie-Guyart	30 %
Édifice de l'Atrium	44 %
30 à 45 minutes	
MDDEP	39 %
Édifice Marie-Guyart	40 %
Édifice de l'Atrium	25 %
Plus de 45 minutes	
MDDEP	20 %
Édifice Marie-Guyart	21 %
Édifice de l'Atrium	9 %

Les temps de déplacements sont plus longs pour les employés travaillant au complexe G que ceux travaillant à l'Atrium. Ceci s'explique entre autres par le temps de déplacement plus long en transports viables qu'en automobile, particulièrement pour l'Atrium, où l'accessibilité est très bonne pour les automobilistes.

Les heures d'arrivées et de départ sont relativement les mêmes pour les employés de l'édifice Marie-Guyart et de l'Atrium. L'heure d'arrivée se situe entre 7 h et 9 h et l'heure de départ, entre 15 h30 et 18 h30.



Rapport

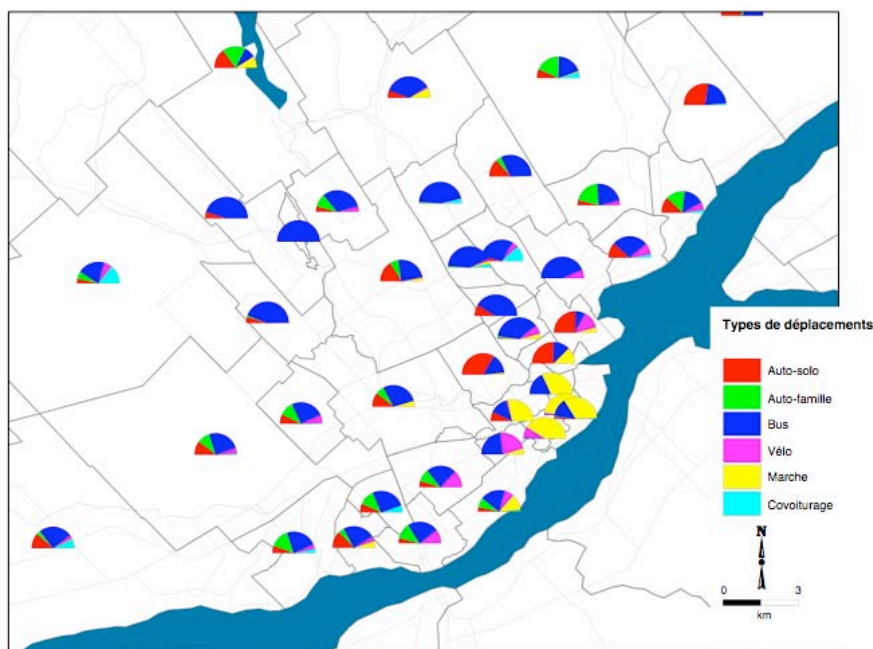
Stratégie Mobil.T au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Par ailleurs, 152 des participants au sondage ont acceptés de faire analyser leurs déplacements en s'inscrivant à la démarche *Personnali.T*. Ces personnes seront rencontrées par des conseillers qui leur donneront, selon leur profil, de l'information personnalisée dans le but d'améliorer leur mobilité et l'accessibilité à leur lieu de travail.

Les deux cartes *Types de déplacements domicile travail à destination de l'édifice Marie-Guyart* illustrent le type de déplacement utilisé, par les employés de l'édifice Marie-Guyart, selon le lieu de résidence et la saison. Elles résument la situation actuelle des déplacements et permettront de faire un suivi sur l'évolution à court terme. On y constate que la proximité entre le lieu résidence et le lieu de travail fait augmenter considérablement la part des transports viables. Plus les gens demeurent loin, plus la part de la voiture augmente. Le covoiturage est également plus populaire chez les employés qui sont éloignés du lieu d'emploi.

Types de déplacements domicile travail à destination de l'édifice Marie-Guyart
Période estivale



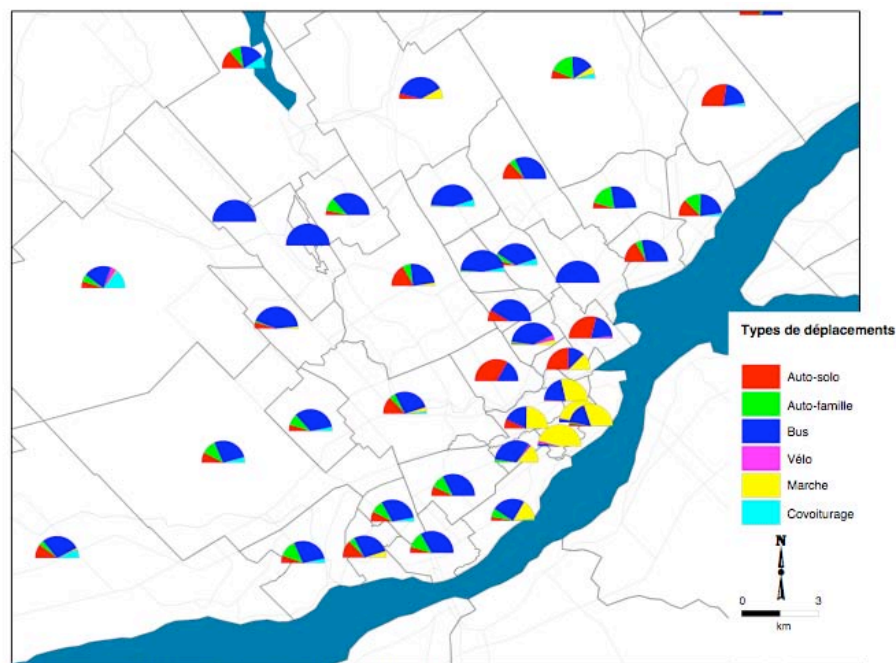
Source : Sondage MDDEP de Mobil.T / Réalisation : Mobil.T / Mars 2008

Rapport

Stratégie Mobil.T au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Types de déplacements domicile travail à destination de l'édifice Marie-Guyart Période hivernale



2.3.3 Comparaison avec l'Enquête sur la mobilité des employés de Place Hauteville (MTQ, 2000)

En novembre 2000, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) a réalisé une enquête sur la mobilité des employés de Place Hauteville (édifice du ministère des Transports du Québec situé au 700 René-Lévesque Est, en face de l'édifice Marie-Guyart).

Le MDDEP a formulé le souhait de pouvoir comparer les résultats de cette étude avec ceux de la présente étude.

Après des recherches auprès du MTQ, il nous a été impossible de se procurer les questions pour avoir des résultats comparables. Par contre, nous avons basé les questions du sondage du MDDEP en déduisant, en regard des résultats de l'étude du MTQ, les questions qui ont pu être posées. Donc, même si les questions et la méthodologie sont différentes, la comparaison des données est pertinente.

Les parts modales des deux ministères ayant une localisation similaire illustrent la même tendance. On note une plus grande utilisation de la marche à l'édifice Marie-Guyart alors que le covoiturage est plus populaire à l'édifice place Hauteville.

Rapport

Stratégie Mobili.T au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Parts modales au MTQ – Édifice Place Hauteville – 2000

	Été (avril à oct.)	Hiver (nov. à mars)
Autobus	43 %	48 %
Auto-solo	15 %	15,5 %
Covoiturage	22 %	24,5 %
Marche	12 %	11 %
Vélo	6 %	- %
Autres	2 %	1 %

Parts modales au MDDEP – Édifice Marie-Guyart – 2008

	Été (avril à oct.)	Hiver (nov. à mars)
Autobus	43 %	49 %
Auto	17 %	17 %
Covoiturage	17 %	17 %
Marche	16 %	16 %
Vélo	7 %	1 %

En ce qui concerne les lieux de résidence, ceux-ci sont relativement semblables à ceux des employés du MDDEP.

Rapport

Stratégie *Mobili.T* au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

3. ACTIVITÉS RÉALISÉES – AUTOMNE 2007 ET HIVER 2008

3.1 Tableau récapitulatif des activités réalisées

Date	Activité
8 mai et 15 juin 2007	Rencontres préliminaires
28 août 2007	Rencontre spécifique au projet <i>Personnali.T</i>
19 septembre 2007	Signature du contrat
13 novembre 2007	Rencontre de travail – Préparation de l'envoi du questionnaire et stratégie de communication
18 janvier au 8 février 2008	Mise en ligne du questionnaire et réception des réponses
14 février 2008	Tirage du certificat-cadeau de 50\$ chez <i>Mountain Equipment Coop</i> (MEC)
15 février au 25 mars	Traitement des données et rédaction du rapport d'étape

3.2 Autres activités

3.2.1 Tirage d'un prix

Pour inciter les employés à remplir le questionnaire-sondage, un tirage d'un certificat-cadeau de 50 \$ chez Mountain Equipment Co-op (MEC) a été effectué le 14 février 2007. Le prix a été gagné par Monsieur Gilles Delagrave de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale. Cette activité a fait l'objet d'une manchette dans l'Intranet du MDDEP.

53-54

De gauche à droite : 53-54 , *Mobili.T*,
Johanne Bélanger et Jean-Claude Raymond,
MDDEP et 53-54 , *Mobili.T* lors du tirage.

Rappel du mandat

Phase 2 – Élaboration de la *Stratégie Mobili.T*

Objectif

Proposer des actions concrètes et réalisables répondant aux objectifs et aux besoins exprimés. Basées sur le diagnostic, ces propositions sont accompagnées d'un échéancier de mise en œuvre.

Principales tâches

- Formulation des objectifs de l'employeur et des attentes des employés;
- Élaboration d'une stratégie de communication;
- Élaboration de propositions d'amélioration des accès pour les transports viables et leurs utilisateurs;
- Développement d'un programme et de mesures pour favoriser un transfert modal;
- Définition d'indicateurs en vue de l'évaluation.

4. PLAN D' ACTIONS : MESURES PROPOSÉES

Suite à la réalisation du diagnostic, *Mobili.T* est en mesure de proposer une stratégie répondant aux conditions spécifiques des employés du MDDEP des deux édifices. L'objectif de celle-ci est d'augmenter la part modale des modes de transport viables par la mise sur pied d'une série de mesures basées sur quatre grands objectifs :

- Promouvoir le transport en commun;
- Inciter aux transports actifs;
- Favoriser le covoiturage et l'auto-partage;
- Mettre en place des mesures complémentaires.

Nous recommandons de présenter ces mesures sous la forme d'un seul programme de transport durable avec un nom propre (« branding »). Un groupe de « coordination transport » devra être créé pour prendre en charge ce programme. La communication et la promotion en seront les éléments fondamentaux.

Les indicateurs de performance et les cibles seront fixés suivant le choix des mesures par le MDDEP et selon les budgets disponibles.

4.1 Promouvoir le transport collectif

4.1.1 Fidéliser la clientèle du transport collectif

Les employés du MDDEP de l'édifice Marie-Guyart sont déjà très nombreux à utiliser le transport collectif. Le programme devra donc chercher à fidéliser la clientèle existante à l'aide des mesures suivantes :

- Promotion soutenue de l'abonnement à *L'abonne BUS* ;
- Rabais supplémentaire pour les abonnés;
- Concours périodiques (mensuels);

- Élargir et diffuser la politique de retour garanti au domicile en cas d'urgence¹.

4.1.2 Augmenter la part modale du transport collectif

Chez les employés du MDDEP de l'édifice de l'Atrium, le taux d'utilisation des transports collectifs est peu élevé (15 %) et le nombre d'employés membres de *L'abonne BUS* est négligeable (1 seul). L'arrivée d'un nouveau parcours Métrobus, prévue en 2009-2010, qui passera devant l'édifice de l'Atrium tombe à point pour augmenter la part du transport collectif.

Même si la part modale du transport collectif est élevée à l'édifice Marie-Guyart, il est possible d'aller chercher de nouveaux usagers.

Pour augmenter le nombre d'usagers du transport collectif, les mesures suivantes sont proposées :

- Offrir des titres à l'essai;
- Diffuser le programme de *L'abonne BUS*;
- Offrir un rabais supplémentaire pour les abonnés;
- Campagne de promotion du transport collectif – information aux utilisateurs;
- Concours périodiques pour les nouveaux usagers;
- Élargir et diffuser la politique de retour garanti au domicile en cas d'urgence.

4.2 Inciter aux transports actifs : marche et vélo

Les deux sites du MDDEP ont une situation favorable aux déplacements actifs. De nombreux employés demeurent à une distance acceptable pour venir travailler à pied ou à vélo et nombreux sont ceux qui le font, particulièrement durant la belle saison. L'objectif sera donc d'augmenter le nombre de cyclistes et de piétons. Dans l'atteinte de cet objectif, les mesures suivantes sont proposées :

- Campagne d'information et de sensibilisation;
- Faire la promotion du cyclisme utilitaire (saines habitudes de vie);
- Augmenter la capacité des stationnements à vélo et en diversifier l'offre en ajoutant notamment des espaces à sécurité élevée (enclos fermé à clé) ou des espaces individualisés (casiers à vélo);
- Augmenter la capacité des douches et des vestiaires;
- Création d'un programme Vélo-Bus (ex. : abonnement au bus de novembre à avril pour les cyclistes de mai à octobre);
- Offrir des vélos en libre-service;
- Offrir le retour garanti en cas d'urgence pour les cyclistes et les piétons;
- Faire un concours pour les employés qui viennent travailler à pied ou à vélo;
- Mettre sur pied un club de vélo et un club de marche.

¹ Il s'agit d'offrir des coupons de taxi aux abonnés du programme de transport durable. Les conditions de remboursement, fixées par l'employeur, sont reliées à des urgences (maladie, situation familiale, temps supplémentaires non prévu, problèmes de covoiturage). Même si son coût peut paraître élevé, il s'agit d'une mesure peu utilisée mais essentielle, car elle assure le succès d'un programme de transport durable en donnant une plus grande flexibilité à l'abonné.

4.3 Favoriser le covoiturage et l'auto-partage (*Communauto*)

La création et la mise en ligne d'un système de jumelage est le moyen idéal pour faire augmenter la part modale du covoiturage. Afin d'augmenter les chances de jumelage, il faudrait ouvrir le système aux autres ministères qui logent dans le même édifice et/ou dans le même secteur.

- Création d'un programme de covoiturage;
- Mise en ligne d'un logiciel de jumelage;
- Concours auprès des participants;
- Stationnements préférentiels pour les covoitureurs;
- Élargir et diffuser la politique de retour garanti au domicile en cas d'urgence;
- Séances d'information sur le covoiturage et l'auto-partage.
- Abonnement corporatif à *Communauto* ;
- Campagne d'information sur les services, les points de services de *Communauto* à proximité.

Mentionnons que *Communauto* s'avère une alternative souvent plus économique que le taxi pour certains déplacements intra-urbains.

Même si le MDDEP décide de ne pas devenir membre corporatif de *Communauto*, il y a un intérêt à faire la promotion de l'auto-partage, dans une perspective d'intermodalité et de complémentarité renforçant les liens entre les modes de transport collectifs et actifs («cocktail transport»).

Un bon exemple est le Duo Auto+Bus, où les abonnés de *L'abonne BUS* qui participent à ce programme ont, en plus des avantages de l'abonnement annuel au transport en commun, une adhésion facilitée à *Communauto*. Ils ont donc une alternative de plus à l'auto qui rend attrayant à la fois l'utilisation du transport en commun par *L'abonne BUS* et *Communauto*.

- Promotion du programme Duo Auto+Bus.

4.4 Mettre en place des mesures complémentaires

4.4.1 Mise en œuvre de Personnali.T – le plan de transport personnalisé en entreprise

Afin d'informer les employés sur les différentes alternatives en transport durable qui s'offrent à eux, le projet *Personnali.T*, une démarche de marketing personnalisé offerte par *Mobili.T*, sera mise en œuvre au cours des prochaines semaines.

4.5 Potentiel de transfert modal et de réduction des émissions de GES

Avec la mise en place des mesures proposées, et compte tenu des résultats du diagnostic (forte déserte en transport collectif, employés résidants dans un périmètre proche, etc.), il est estimé que le potentiel de **transfert modal de l'auto-solo vers les transports collectifs et actifs se situe entre 5 et 10 %**.

Selon cette estimation, ce serait, à l'Édifice de l'Atrium, de 2 à 4 employés qui utilisent leur voiture dans leur déplacement pendulaire qui transférerait vers le transport collectif ou actif.

Dans le cas de l'édifice Marie-Guyart, toujours selon l'estimation de 5 à 10 % de transfert modal, ce sont de 12 à 26 employés qui utilisent la voiture en solo qui transférerait vers des modes viables : transport collectif, vélo, covoiturage.

Au total, ce transfert modal pourrait représenter une diminution approximative de **17 à 37 tonnes de gaz à effet²** de serre émis dans l'atmosphère par année.

NOTE IMPORTANTE

Il est important de mentionner que ce calcul n'inclut pas un transfert modal des modes plus polluant comme le covoiturage ou l'autobus vers les modes moins polluant comme le vélo et la marche. De plus, il ne tient pas compte des gens fidélisés qui continueront d'utiliser les transports collectifs et actifs grâce aux mesures implantées. Dans les deux cas, une étude plus approfondie est nécessaire pour évaluer la réduction (ou la non-émission) des émissions de GES.

² Sur la base d'une personne dont la voiture consomme 10 L / 100 km et parcourt 20 km par jour, 5 jours par semaine.

RapportStratégie *Mobili.T* au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

5. PLAN D' ACTIONS : MESURES CHOISIES, ÉCHÉANCES DE RÉALISATION ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES (EN DATE DU 1^{ER} JUIN 2008)

Nom et description de la mesure choisie	Responsable(s)	Coût estimé interne	Coût estimé externe	Échéance
1. Sensibilisation et promotion du programme	<i>Mobili.T</i> / MDDEP			
Élaboration du contenu – outils de promotion :				
- courriel de la sous-ministre (annonce du programme)	MDDEP			Juin 08
- page Intranet	MDDEP			Juillet 08
- articles dans le bulletin interne	MDDEP / <i>Mobili.T</i>			Juillet 08
- dépliants et affiches (conception et impression)	<i>Mobili.T</i> / MDDEP			Août 08
- trousse de l'abonné (pochette <i>Stratégie Mobili.T</i> avec contenu adapté)	<i>Mobili.T</i> / MDDEP		3500 \$	Août 08
Nomination d'une coordination transport	MDDEP			Août 08
Promotion des mesures	MDDEP / <i>Mobili.T</i>	0 \$		Août-sept.08
Gestion <i>Mobili.T</i>	<i>Mobili.T</i>		5000 \$	En continu
2. Concours périodiques	<i>Mobili.T</i> / MDDEP-Comm			
Prix pour différentes catégories selon mode de transport : Achat et tirage de titres de transport collectif, de certificats-cadeaux, d'essence pour les groupes de covoiturage. <i>Calcul : 12 mois * 69,44\$ * 3 prix</i>		0 \$	2500 \$	1 tirage par mois à partir du début du programme
Gestion <i>Mobili.T</i>			1000 \$	En continu
3. Élargissement et promotion du retour garanti au domicile des abonnés du transport collectif aux cyclistes, aux covoitureurs et aux piétons (membres du programme-employeur)	MDDEP	Intégration au programme en cours		Août 08 et en continu
Gestion <i>Mobili.T</i>			2000 \$	En continu
4. Titres de transport collectif à l'essai distribués gratuitement (période de 2 semaines).	MDDEP / RTC	(N.B 1)	RTC	Août 08 et en continu
5. Promotion soutenue de l'abonnement à L'abonne BUS et des programmes et services connexes (Duo Auto+Bus, Communauto, etc.)	MDDEP / <i>Mobili.T</i> / RTC / Communauto	500 \$		En continu
Gestion <i>Mobili.T</i>			2000 \$	En continu

RapportStratégie *Mobili.T* au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

Nom et description de la mesure choisie	Responsable(s)	Coût estimé interne	Coût estimé externe	Échéance
6. Stationnements sécuritaires pour les vélos / casiers pour 10 vélos et/ou enclos, supports additionnels (disponibles aussi pour MELS, SHQ, CARRA, ...) <i>Calcul :</i> <i>Achat de 5 casiers à vélos (10 places) : 12 500 \$</i> <i>Construction d'un enclos : 10 000 \$</i> <i>Achat et installation de supports : 3000 \$</i>	MDDEP / MELS	25 500 \$		Printemps 09
<i>Gestion Mobili.T</i>			1500 \$	En continu
7. Création d'un programme Vélo-Bus pour les cyclistes – Abonnement spécial au RTC de 6 mois pour ces usagers	<i>Mobili.T</i> / MDDEP / RTC	À définir avec le RTC	RTC	Octobre 09
<i>Gestion Mobili.T</i>			3000 \$	En continu
8. Vélos en libre-service (Programme Vélo-Ville) (2 vélos assistance électrique, 2 vélos classiques)	<i>Mobili.T</i>	9500 \$		Mai 09
9. Création d'un programme de covoiturage	MDDEP/AMT	(N.B. 2)		Automne 08
<i>Gestion Mobili.T</i>			1000 \$	En continu
10. Stationnements préférentiels pour covoitureurs (signalisation, mesure de contrôle, etc.)	MDDEP/MELS SPAQM	2500 \$		Automne 08
11. Mise en œuvre de <i>Personnali.T</i>	<i>Mobili.T</i> / MDDEP		<i>Mobili.T</i>	Juin 08
TOTAL		41 000\$	21 500 \$	

N.B. 1 : Voir avec les autorités pour étendre la période et les contributeurs à la mesure (ex. Contribution décroissante sur 3 mois comme avec l'AMT, 1^{er} mois 100% du titre payé par l'entreprise/la société de transport, 2^e mois 50%/50% employé, 3^e mois 25%/75% employé)

N.B. 2 : La mesure « Implantation d'un logiciel de covoiturage » a été enlevée de la liste proposée par *Mobili.T* parce que l'AMT mettra en place en 2008 un système de covoiturage en ligne flexible, sécuritaire et performant qui sera disponible pour tous les employeurs du Québec.

CONCLUSION : LES FACTEURS DE SUCCÈS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D' ACTIONS

Le succès de la mise en œuvre du plan d'actions dépend de plusieurs facteurs.

Une stratégie de communication et de sensibilisation efficace ainsi qu'un financement adéquat du plan d'actions sont incontournables. Il s'agit des facteurs les plus importants pour la réussite du plan.

D'autres facteurs sont également essentiels.

L'implication des intervenants doit être forte. Les décideurs de haut niveau du MDDEP doivent témoigner d'une volonté ferme de s'engager dans le programme de gestion des déplacements. Ils doivent envoyer un message clair comme quoi tous les moyens seront déployés pour faire du programme et des mesures mises en place un succès. L'engagement des employés du MDDEP passe nécessairement par l'implication active de leurs supérieurs. De plus, la nomination d'une «coordination transports» chargée de l'implantation des mesures est primordiale.

Les syndicats et autres associations d'employés doivent être inclus dans le processus de mise en œuvre du plan, tout comme les municipalités et les organismes publics de transport. En ce sens, les partenariats déjà établis par *Mobili.T* avec, par exemple, le RTC, la STLévis ou la Ville de Québec contribueront à faciliter la mise en œuvre du plan.

Les mesures en elles-mêmes sont un autre facteur de succès. Suite au diagnostic, nous pouvons affirmer que les mesures proposées répondent effectivement à un besoin, tant pour l'employeur que pour les employés.

Combinées à la présence d'un service de transport collectif attirant et en développement, à une gestion plus contraignante du stationnement automobile et à l'implantation d'incitatifs financiers, tout porte à croire que les mesures mises de l'avant atteindront les objectifs fixés.

Rapport

Stratégie Mobili.T au MDDEP

Phase 1 et 2 : Diagnostic et plan d'actions

ANNEXE – QUESTIONNAIRE SUR VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENTS



Questionnaire sur vos habitudes de déplacements

Stratégie Mobili.T au MDDEP

Vos données resteront confidentielles et *Mobili.T* s'engage à ne jamais les diffuser ou les divulguer. Elles ne seront utilisées que dans le cadre de l'étude sur les déplacements des employés du MDDEP réalisée par *Mobili.T* pour le compte du MDDEP.

1) Où travaillez-vous ?

: Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs du Québec ▼

: Édifice Marie-Guyart (Complexe G) ▼

2) Vous commencez et terminez votre journée de travail (arrondir à la demi-heure près)...

Heure d'arrivée : 7h00 ▼

Heure de départ : 15h30 ▼

3) Avez-vous un horaire de travail flexible ? (*Flexible : Vous avez la possibilité de choisir vos heures de départ et d'arrivée au travail.*) :

- Oui
- Non
- Varie selon la saison

4) Avez-vous un horaire de travail irrégulier ? (*Irrégulier : Vous êtes souvent obligé d'arriver au travail ou de partir à des heures variables.*) :

- Oui
- Non
- Varie selon la saison

5) Pendant une semaine type entre avril et octobre, précisez, en moyenne, le nombre de déplacements par mode de transport que vous effectuez entre votre domicile et votre lieu de travail :

Exemple : Si vous vous rendez au travail 5 fois par semaine à pieds et que vous rentrez chez vous sur l'heure du midi, écrivez le nombre 10 dans la ligne Marche et laissez les autres lignes vides. Les déplacements sur l'heure du midi ne doivent pas être comptabilisés.

Mode de déplacements - avril à octobre	Nombre de déplacements au cours d'une semaine type
--	--

Auto-solo	<input type="text" value="0"/>
Vélo	<input type="text" value="0"/>
Bus	<input type="text" value="0"/>
Marche	<input type="text" value="0"/>
Covoiturage (famille)	<input type="text" value="0"/>
Covoiturage (autres que famille)	<input type="text" value="0"/>
Auto louée ou partagée (<i>Communauto</i>)	<input type="text" value="0"/>
Taxi	<input type="text" value="0"/>
Total des déplacements Domicile travail	0

6) Pendant une semaine type entre novembre et mars, précisez, en moyenne, le nombre de déplacements par mode de transport que vous effectuez entre votre domicile et votre lieu de travail :

Exemple : Si vous vous rendez au travail 5 fois par semaine en étant seul dans votre véhicule, écrivez le nombre 10 dans la ligne Auto-solo et laissez les autres lignes vides.

Mode de déplacements - novembre à mars	Nombre de déplacements au cours d'une semaine type
Auto-solo	<input type="text" value="0"/>
Vélo	<input type="text" value="0"/>
Bus	<input type="text" value="0"/>
Marche	<input type="text" value="0"/>
Covoiturage (famille)	<input type="text" value="0"/>
Covoiturage (autres que famille)	<input type="text" value="0"/>
Auto louée ou partagée (<i>Communauto</i>)	<input type="text" value="0"/>
Taxi	<input type="text" value="0"/>
Total des déplacements Domicile travail	0

7) Combien de temps, en moyenne, mettez-vous pour vous rendre à votre lieu de travail et pour revenir à votre domicile ?

Aller :

Retour :

8) Possédez-vous une voiture? :

Oui

Non

9) Avez-vous accès à un espace de stationnement payé en partie ou en totalité par votre employeur ? :

Oui

Non

10) Si vous n'utilisez que votre voiture pour vous rendre à votre lieu de travail, cochez la ou les situations qui expliquent votre choix. :

- Je dois conduire les enfants à l'école ou à la garderie.
- J'ai besoin de ma voiture durant la journée pour mon travail.
- J'ai besoin de ma voiture durant la journée pour mes loisirs.
- Je voyage avec mon (ma) conjoint(e).
- Je dois transporter des affaires encombrantes.
- Je fais des emplettes après le travail.
- Je n'ai pas accès à un service de transport collectif.
- Mon lieu de résidence est mal desservi par le transport collectif.
- J'ai un horaire variable ou irrégulier.
- Je n'ai pas de service de bus à la fin (ou au début) de ma journée de travail.
- Je fais souvent du temps supplémentaire.
- Il n'y a personne avec qui je pourrais covoiturer.
- Autre

Si autre, spécifiez:

Autres informations pertinentes

11) De façon générale, est ce que les modes de transport que vous utilisez quotidiennement vous satisfont ? :

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

12) Quel est votre code postal à la maison? (6 caractères) :

13) Dans quel groupe d'âge vous situez-vous ? :

- Moins de 18 ans
- 18 et 25 ans
- 26 et 35 ans
- 36 et 45 ans
- 46 et 54 ans
- 55 ans et plus

14) Quelle catégorie d'emploi occupez-vous ? :

- Cadre
- Employé de bureau
- Professionnel
- Technicien
- Autre

15) Quel est votre sexe? :

- Homme
- Femme

Merci de votre participation.

Si vous souhaitez courir la chance de gagner un chèque-cadeau de 50\$ chez Mountain Equipment Co-op (MEC), inscrivez vos coordonnées ci-dessous.

a) Votre nom :

b) Votre courriel professionnel :

c) Votre numéro de téléphone au bureau :

Démarche *Personnali.T*

Le MDDEP participe à *Personnali.T*, une démarche qui vous accompagnera, grâce à des rencontres individuelles et à des outils personnalisés, vers des choix efficaces, économiques et écologiques en matière de déplacements.

Souhaiteriez-vous améliorer vos habitudes de déplacements ou encore recevoir de l'information sur les différentes possibilités de déplacement qui s'offrent à vous ?

Oui

Non

Si oui, n'oubliez pas de préciser ci-dessus, votre nom, votre courriel professionnel, ainsi que votre numéro de téléphone de bureau pour que l'on puisse vous joindre. Merci.

Envoyer

ANNEXE 1

PROGRAMME DE NAVETTAGE DURABLE DANS LES MINISTÈRES QUÉBÉCOIS MESURE 17 DU PLAN D'ACTION 2006-2012 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC - BALISES ADMINISTRATIVES

1. OBJETS DU PROGRAMME

1. Réduire les émissions de GES occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail.
2. Réduire l'usage de l'automobile auto-solo en faveur du navettage durable¹ quotidien des employés du gouvernement du Québec.
3. Favoriser l'utilisation des transports collectifs et des autres modes de transport durable comme la marche, le vélo et le covoiturage.
4. Soutenir techniquement et financièrement la planification et la mise en oeuvre d'un Programme de navettage durable dans chaque ministère.

2. ADMISSIBILITÉ

Sont admissibles les ministères du gouvernement du Québec.

3. RESSOURCES FINANCIÈRES DISPONIBLES

Chaque ministère aura droit au remboursement des dépenses encourues pour la mise en oeuvre d'un Programme de navettage durable. Le remboursement maximal comprendra un montant de base de 25 000 \$ pour les frais d'étude et d'expertise-conseil auquel s'ajoute 150 \$ par employé, soit le nombre d'employés permanents autorisés ou ETC qui apparaît au Livre des crédits 2008-2009.

4. PROGRAMME DE NAVETTAGE DURABLE

Chaque ministère doit développer un Plan de navettage durable et le soumettre pour évaluation et approbation par le MDDEP qui consultera le MTC.

Le ministère doit présenter, sous la forme d'un cycle de réalisation, un Plan de navettage durable. Les renseignements permettant d'évaluer sa demande portent sur l'identification des six étapes essentielles d'un plan type :

1. Démarrage : Nomination d'un coordonnateur ministériel et rédaction d'un programme préliminaire;
2. Diagnostic : Étude des habitudes de transport du personnel et caractéristiques des réseaux de transport (avantages et inconvénients);
3. Plan d'action : Élaboration d'une proposition de plan d'action ministériel et approbation des autorités;
4. Promotion du plan : Stratégie de communication, production d'outils et activités de sensibilisation et de promotion;
5. Soutien à la mise en place des actions ou mesures selon au moins un des axes suivants (liste non exhaustive des moyens) :
 - 5.1. Transports collectifs : gestion des titres de transport à l'essai, coordination du système d'abonnement annuel ou semi-annuel (vélo-bus), rabais, tirage de

¹ Déplacement aller et retour entre le domicile et le lieu de travail. Ce déplacement est fait à pied, à vélo, en transport collectif ou en covoiturage.

fidélité aux nouveaux adhérents, représentation auprès de sociétés de transport pour augmenter les services,

- 5.2. Vélos : circuits, aménagement d'infrastructures d'accueil (sécurité, douche, casiers, supports), identification (peinture, affiches), vélos en location ou libre-service, électriques ou non,
- 5.3. Covoiturage : information disponible en temps réel des offres de transport ou logiciel de jumelage entre les conducteurs et les passagers, activités incitatives diverses pour rendre une option durable plus intéressante et visible,
- 5.4. Autres mesures jugées opportunes selon les particularités propres à chaque ministère et lieu de travail (par exemple, formation sur la conduite écoénergétique).

En priorité, le Plan de navettage durable d'un ministère doit identifier les lieux de travail regroupant 100 employés et plus d'un ou plusieurs ministères, en coordination avec les autres occupants, pour dresser un plan d'intervention. Dans ce cas, la coordination interministérielle peut se traduire par une entente par lieu d'emploi.

6. Évaluation : bilan sur une base annuelle. Évolution de la performance par des indicateurs : efficacité par l'atteinte des objectifs (exemples : augmentation des abonnés au transport en commun et des utilisateurs du covoiturage).

Le ministère doit aussi présenter un budget prévisionnel du projet pour chacune des années du Plan de navettage durable détaillant les coûts pour les étapes de réalisation et une ventilation pour les salaires, dépenses en immobilisations et les autres frais encourus.

5. DÉPENSES ADMISSIBLES

Les dépenses sont admissibles à partir de la même année budgétaire de la signature de l'entente administrative à la condition de s'intégrer au Plan de navettage durable du ministère accepté par le MDDEP qui consultera le MTQ. Les remboursements sont établis en fonction des dépenses réelles encourues pour la réalisation du Plan de navettage durable pendant la durée du Plan d'action sur les changements climatiques qui se terminera le 31 mars 2013.

Les dépenses admissibles sont :

- Des frais d'étude et d'expertise-conseil pour les étapes de démarrage, diagnostic et évaluation des résultats jusqu'à concurrence de 25 000 \$;
- La gestion de services payés à un contractant et droit d'usage d'un logiciel de jumelage);
- Des titres de transport à l'essai, rabais sur une passe mensuelle;
- Des événements ou du matériel promotionnel;
- Des tirages;
- Des aménagements pour les cyclistes et leur vélo (par exemple, achat et installation de support à vélo, de casiers sécurisés à vélo, de frais de location de casiers à vélo, de frais raisonnables pour installation de douches et casiers à vêtement);
- Des aménagements pour covoiturage incluant par exemple, guérite d'accès, panneau d'identification, peinture au sol d'indication d'espace de stationnement réservé;
- Toute autre dépense reliée à la mise en œuvre du plan et acceptée par le MDDEP.

Dépenses non admissibles :

- Les dépenses courantes de fonctionnement du ministère.

6. MODALITÉS DE REMBOURSEMENT

Les ministères pourront se faire rembourser les dépenses encourues en utilisant la fonctionnalité *SAGIR - transfert de dépenses intersociétés*.

7. REDDITION DE COMPTES

Un rapport annuel d'utilisation des montants dépensés ainsi qu'un rapport faisant état des mesures mises en place, des résultats obtenus ou atteinte des objectifs sont exigibles au 30 avril de chaque année.

8. DÉPÔT DU PND ET DU RAPPORT ANNUEL

Le Plan de navettage durable ainsi que le rapport annuel doivent être adressés à :

Directeur adjoint du Bureau des changements climatiques
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)
675, boul. René-Lévesque Est, 6^e étage
Boîte 31
Québec (Québec) G1R 5V7

**PLAN DE NAVETTAGE DURABLE
2010-2012**

**MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS**

MESURE 17 AU PACC 2006-2012

TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	1
2.	ÉLABORATION DU PND.....	1
2.1	Démarche.....	1
2.2	Comité d'action ministériel.....	1
2.3	Lieux de travail prioritaires.....	1
2.4	Partenaires externes.....	2
3.	DIAGNOSTIC.....	3
4.	CONTEXTE SPÉCIFIQUE À L'ÉDIFICE MARIE-GUYART.....	3
Figure 1 :	Répartition des modes de transport principaux utilisés lors de la période estivale par les employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart.....	4
Figure 2 :	Répartition des modes de transport principaux utilisés lors de la période hivernale par les employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart.....	4
Tableau 1 :	Répartition des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart par type de déplacement.....	5
Tableau 2 :	Répartition des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart par temps de déplacement.....	5
Figure 3 :	Localisation géospatiale des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart.	6
5.	MISE EN ŒUVRE DES MESURES PROPOSÉES	7
5.1	Promouvoir le PND au MDDEP.....	7
5.2	Fidéliser la clientèle du transport collectif et en augmenter la part modale.....	7
5.3	Inciter aux transports actifs.....	8
5.4	Favoriser le covoiturage et l'autopartage.....	8
6.	ÉVALUATION : INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	8
Annexe 1 :	Tableau des mesures spécifiques prévues à l'Édifice Marie-Guyart en 2010	10
Annexe 2 :	Plan d'action pour la période de 2010 à 2012	12

1. MISE EN CONTEXTE

La mesure 17 au Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques* commande que chaque ministère développe un programme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail. L'objectif de la mesure est de réduire de 20 000 tonnes les GES avec un budget global de 9 millions de dollars.

De plus, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a déposé, en juin 2006, la politique québécoise du transport collectif. Cette politique vise un accroissement de 8 % de l'utilisation du transport collectif au Québec d'ici 2012. Afin d'atteindre cet objectif, la politique entend, en plus du soutien au transport collectif, favoriser les autres alternatives à l'automobile, notamment par la mise en place de mesures encourageant l'utilisation des transports alternatifs à l'autosolo chez les employeurs.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a élaboré un *Plan de navettage durable* (PND) qui tient compte du portrait des habitudes de déplacement des employés de l'Édifice Marie-Guyart à Québec. Également, le diagnostic de déplacement des employés a été étendu à l'ensemble du personnel du MDDEP et sera complété en septembre 2010. À la suite de l'analyse des résultats du diagnostic global prévue pour l'automne 2010, des mesures propres à chacun des lieux d'emplois prioritaires seront proposées.

2. ÉLABORATION DU PND

2.1 Démarche

L'appellation *navettage durable* a été retenue pour identifier le programme. Le concept de navettage réfère aux moyens de transport utilisés par les individus pour parcourir la distance qui sépare leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Le navettage durable vise donc la mise en place de mesures facilitant l'utilisation des moyens de transport à faible émission de GES.

Ainsi, un portrait de départ a été réalisé pour connaître les modes de transport utilisés. Des solutions viables et réalisables à moyen terme sont proposées. Il est à noter que cette étape est déjà réalisée à l'Édifice Marie-Guyart et est en cours de réalisation pour les autres lieux d'emplois du MDDEP.

2.2 Comité d'action ministériel

Le Comité d'action ministériel (CAM), coordonné par la Direction des ressources humaines, est composé de personnes issues de la Direction de la prestation de services aux clients, de la Direction des ressources financières et matérielles et du Bureau de coordination en développement durable. Le CAM agit à titre d'instance de dialogue et de concertation et est informé et consulté lors de la mise en place des différentes étapes du PND. Tout en assurant un rôle d'aviseur au sein de ce comité, le Bureau des changements climatiques assume également la coordination interministérielle des PND, en collaboration avec le ministère des Transports.

2.3 Lieux de travail prioritaires

Le cadre d'intervention interministérielle de la mesure 17 indique la priorisation dans l'identification des lieux de travail pour les bâtiments où les effectifs du MDDEP sont en plus grand nombre. Les trois plus importants lieux de travail du MDDEP sont situés à Québec (Édifice Marie-Guyart - 941 employés), à Longueuil (100 employés) et à Sainte-Marie-de-Beauce (80 employés) lesquels seront visés prioritairement par le PND. Le MDDEP est aussi impliqué significativement à plusieurs autres lieux d'emplois où, en partenariat avec d'autres ministères majoritaires, il participera éventuellement à un comité d'intervention par bâtiment (CIB). Un représentant local est identifié pour chacun des principaux lieux du MDDEP. Ce représentant d'édifice sera amené à réaliser

certaines tâches comme la cueillette d'information, la participation aux discussions visant l'établissement de mesures spécifiques par bâtiment avec un ou des représentants d'autres ministères et à participer, s'il y a lieu, à un CIB mis en place dans le lieu d'emploi pour lequel il a été nommé.

Le tableau suivant présente le portrait des effectifs, par établissement, par ordre décroissant.

Nombre d'employés	Villes	Lieux de travail
941	Québec	675, boulevard René-Lévesque Est
100	Longueuil	201, place Charles-Lemoyne
	Sainte-Marie-de-Beauce	
80	Beauce	675, route Cameron
72	Québec	2700, rue Einstein
68	Québec	1175, boulevard Lebourgneuf
67	Montréal	5199, rue Sherbrooke Est
54	Rouyn-Noranda	180, boulevard Rideau
52	Rimouski	212, avenue Belzile
49	Sainte-Thérèse	300, rue Sicard
49	Laval	850, boulevard Vanier
46	Sherbrooke	770, rue Goretti
45	Jonquière	3950, boulevard Harvey
45	Repentigny	100, boulevard industriel
39	Gatineau	170, rue de l'Hôtel-de-Ville
38	Trois-Rivières	100, rue Laviolette
25	Québec	620, avenue Godin
24	Bromont	101, rue du Ciel
23	Nicolet	1579, boulevard Louis-Fréchette
23	Ste-Anne-des-Monts	124, 1 ^{re} Avenue Ouest
22	Sept-Îles	818, boulevard Laure
18	Victoriaville	62, rue St-Jean-Baptiste
16	Valleyfield	900, rue Léger
15	Québec	870, rue Philippe-Paradis
14	Baie-Comeau	20, boulevard Comeau
7	Mont-Laurier	585, boulevard des Ruisseaux
7	Montréal	5879, boulevard Henri-Bourassa Est
5	Montréal	500, boulevard René Lévesque Ouest
5	Lac-Jacques-Cartier	L'étape Réserve Faunique Laurentides km 135, Route 175
3	Joliette	1160, rue Notre-Dame
3	Angeliens	12, rue T.E. Draper
2	Weedon	423, chemin du Barrage
2	Mercier	1354, boulevard Sainte-Marguerite
2	Granby	1975, boulevard David-Bouchard Nord
2	Lac-Kénogami	3397, rue des Barrages
2	Montmagny	116, rue Saint-Jean-Baptiste Ouest
2	Matane	19, rue Brillant
1	Bonaventure	151, avenue de Grand-Pré
1	Cap-aux-Meules	125, chemin du Parc
1	Laterrière	4203, chemin du Portage des roches sud

2.4 Partenaires externes

Les études et la mise en oeuvre des activités du Plan de navettage s'appuient sur des partenariats externes avec des centres de gestion des déplacements (CGD). Les CGD sont des organismes à but non lucratif mandatés par le MTQ qui agissent comme spécialistes en solutions de déplacement auxquels les secteurs public et privé peuvent adhérer. Les fournisseurs de transports en commun des principales municipalités représentent aussi des partenaires importants. Enfin, le MDDEP travaille en collaboration avec différents partenaires, tels que les gestionnaires des bâtiments gouvernementaux (SIQ) et la Société Parc-Auto du Québec.

3. DIAGNOSTIC

En avril 2010, un contrat a été signé avec la firme Mobili.T, spécialiste en gestion des déplacements, afin de réaliser une étude concernant les besoins des employés en termes de déplacements et l'offre en modes de transports. Une consultation sur les habitudes de déplacement des employés du MDDEP, à l'exception de ceux travaillant à l'Édifice Marie-Guyart, est en cours de réalisation. Il est à noter qu'en janvier 2008, un projet pilote a déjà été mis en place, avec la collaboration de *Mobili.T*, à l'Édifice Marie-Guyart. Les faits saillants de la consultation pour cet établissement, sont présentés un peu plus loin.

Aussi, un diagnostic complet portant sur les infrastructures et sur le profil d'accessibilité des sites d'emplois est en cours d'élaboration pour les établissements situés à Longueuil et à Sainte-Marie-de-Beauce. En parallèle, l'inventaire des commodités de transports durables pour les emplacements de plus de dix employés (fiche complète d'accès en transports collectifs pour les villes desservies par une société de transport en commun et fiche d'accessibilité succincte pour les autres endroits) est aussi en voie d'être complété. Il est à noter que le diagnostic sur les infrastructures et le profil d'accessibilité de certains lieux d'emplois du MDDEP seront pris en charge par d'autres ministères possédant un plus grand nombre d'employés à cet endroit.

4. CONTEXTE SPÉCIFIQUE À L'ÉDIFICE MARIE-GUYART

Comme mentionné précédemment, un diagnostic de déplacement des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart a été réalisé en janvier 2008. Les données et les informations recueillies ont été utilisées pour la rédaction du plan d'action.

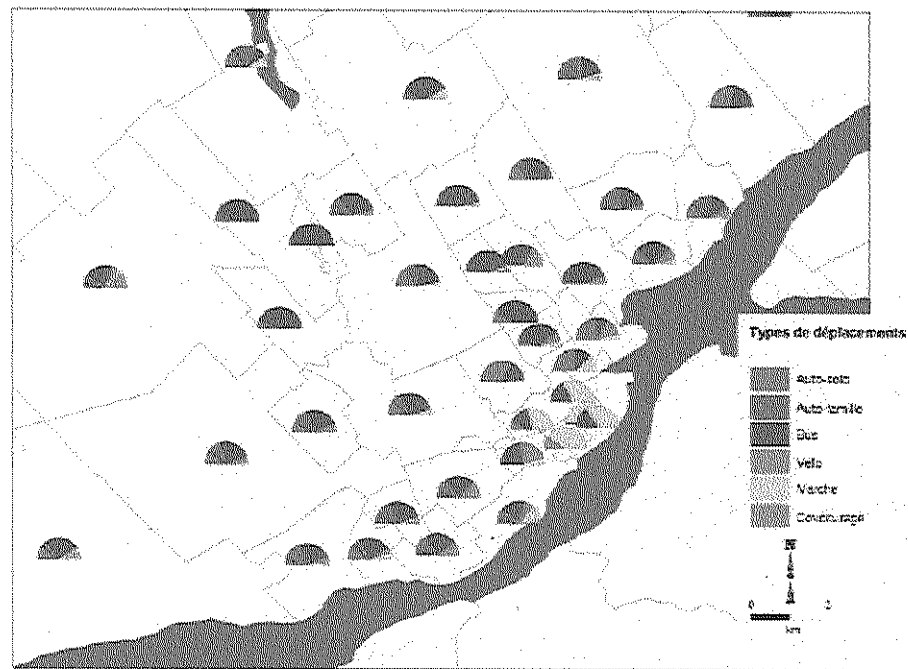
Faits saillants du sondage pour l'Édifice Marie-Guyart

La localisation de l'Édifice Marie-Guyart, situé au centre-ville de Québec dans le secteur de la colline Parlementaire, avantage grandement l'utilisation des transports viables. Le nombre important de travailleurs dans ce secteur assure une excellente desserte en transport collectif et permet d'augmenter les chances de jumelage pour les covoitureurs.

Les données recueillies démontrent la place importante qu'occupent les transports viables dans les déplacements des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart. L'utilisation de la voiture, du covoiturage et de la marche demeure stable tout au long de l'année. L'autobus, pour sa part, perd plus de 6 % de ses usagers durant la belle saison. Des usagers du transport en commun utilisent alors leur vélo.

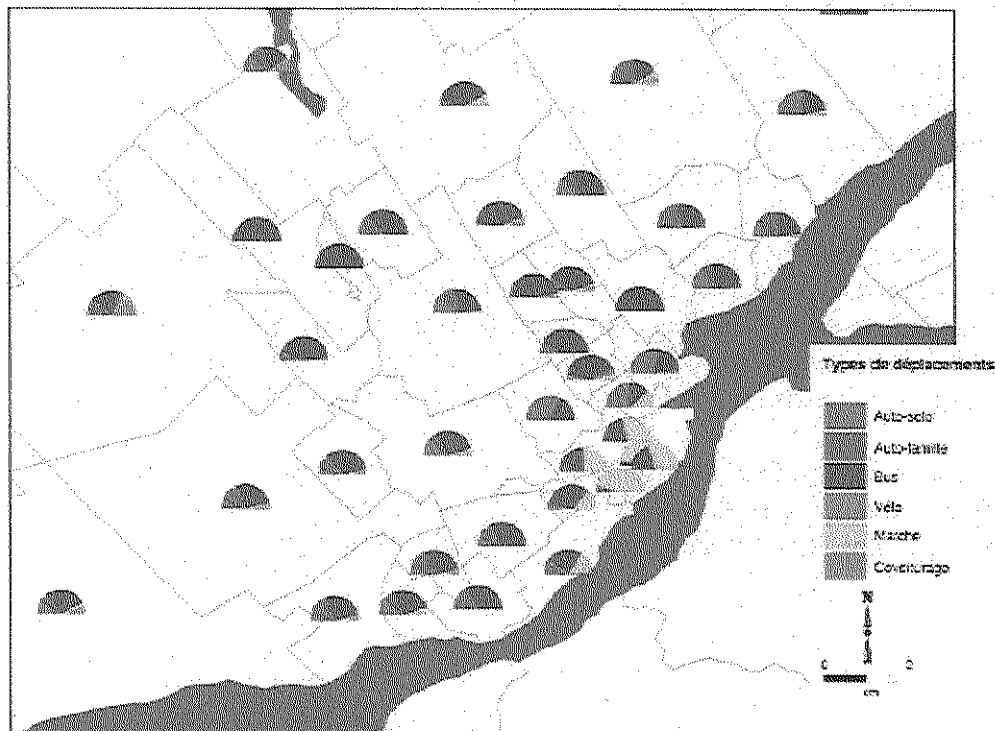
Les figures ci-dessous illustrent la répartition par secteur des modes de transport principaux utilisés lors de la période estivale (figure 1) et lors de la période hivernale (figure 2) par les employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart.

Figure 1 : Répartition par secteur des modes de transport principaux utilisés lors de la période estivale par les employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart



Source : Sondage MDDEP de Mobilité / Réalisation : Mobilité / Mars 2008

Figure 2 : Répartition par secteur des modes de transport principaux utilisés lors de la période hivernale par les employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart



Source : Sondage MDDEP de Mobilité / Réalisation : Mobilité / Mars 2008

La localisation avantageuse de l'Édifice Marie-Guyart au centre-ville de Québec et la bonne desserte en transport collectif y sont pour beaucoup dans l'importante utilisation des transports en commun. Le tableau 1 à la page suivante présente la répartition des types de déplacement des employés selon la consultation réalisée en 2008. On constate que durant l'hiver, 49 % des employés utilisent l'autobus. Cette part diminue à 43 % en été puisque les employés enfourchent leur vélo. Les employés prenant la voiture pour se rendre au travail (17 %) sont peu nombreux. Plusieurs utilisent la marche (16 %) tout au long de l'année pour se rendre au bureau. Le covoiturage (17 %) est peu élevé et pourrait être nettement augmenté, notamment par la mise en ligne d'un logiciel de jumelage.

Tableau 1 : Répartition des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart par type de déplacement

	Été (avril à octobre)	Hiver (novembre à mars)
Autobus		
Édifice Marie-Guyart	43 %	49 %
Auto		
Édifice Marie-Guyart	17 %	17 %
Marche		
Édifice Marie-Guyart	16 %	16 %
Covoiturage		
Édifice Marie-Guyart	17 %	17 %
Vélo		
Édifice Marie-Guyart	7 %	1 %

Source : diagnostic réalisé en 2008 par Mobili.T

Selon le diagnostic de 2008, les principales raisons pour lesquelles les employés n'utilisent que la voiture pour se rendre au travail sont les suivantes : l'accompagnement des enfants à l'école ou à la garderie, le voyage avec le conjoint et les emplettes après le travail. Parmi ces personnes, certaines mentionnent qu'elles utilisent leur véhicule parce qu'elles jugent leur secteur de résidence mal desservi par le transport collectif.

Le tableau 2 ci-dessous, basé sur les résultats de la consultation de 2008, présente la répartition des employés du MDDEP selon le temps qu'ils doivent consacrer pour leurs déplacements entre le lieu de travail et le lieu de résidence.

Tableau 2 : Répartition des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart par temps de déplacement

Temps de parcours à l'aller		Temps de parcours au retour	
Moins de 15 minutes		Moins de 15 minutes	
Édifice Marie-Guyart	8 %	Édifice Marie-Guyart	9 %
15 à 30 minutes		15 à 30 minutes	
Édifice Marie-Guyart	32 %	Édifice Marie-Guyart	30 %
30 à 45 minutes		30 à 45 minutes	
Édifice Marie-Guyart	42 %	Édifice Marie-Guyart	40 %
Plus de 45 minutes		Plus de 45 minutes	
Édifice Marie-Guyart	18 %	Édifice Marie-Guyart	21 %

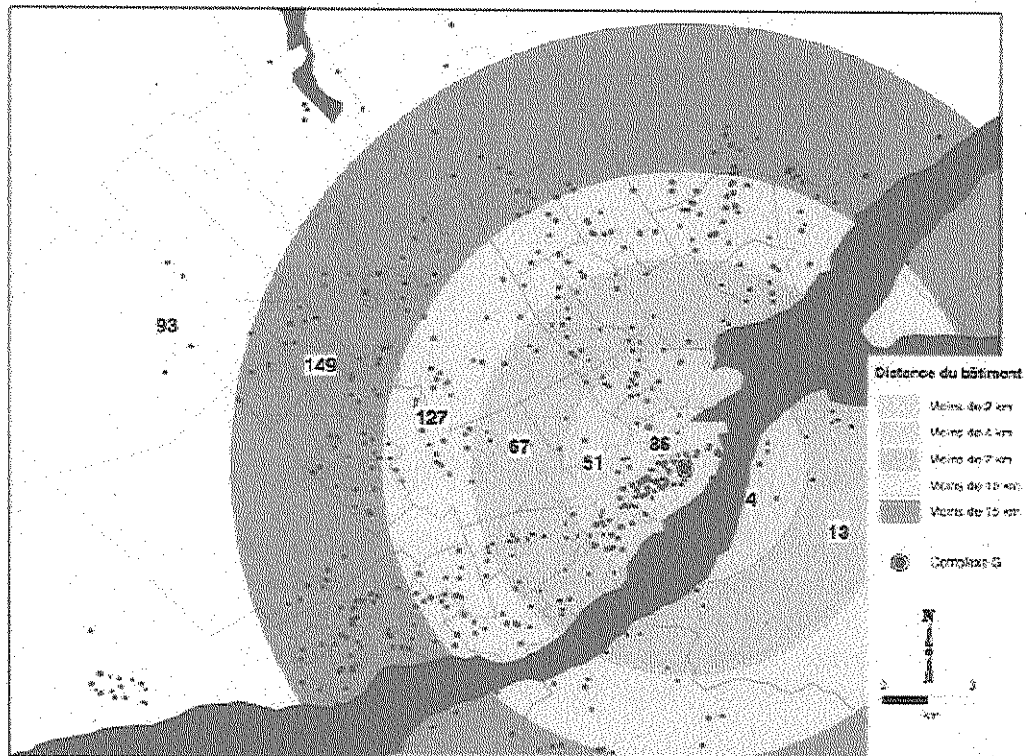
Source : diagnostic réalisé en 2008 par Mobili.T

Le temps de déplacement est aussi une variable importante considérée par les employés dans le choix d'un moyen de transport. Si l'on considère les données du tableau ci-dessus, le potentiel de changement en fonction du temps de déplacement serait le suivant :

- moins de 15 minutes : potentiel marche et vélo;
- 15 et 30 minutes : potentiel vélo et transport en commun;
- 30-45 minutes : potentiel transport en commun et covoiturage;
- plus de 45 minutes : potentiel covoiturage.

La figure 3 à la page 6 illustre la répartition des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart et indique la distance séparant leur lieu de résidence du lieu de travail.

Figure 3 : Localisation géospatiale des employés du MDDEP travaillant à l'Édifice Marie-Guyart.



Source : Sondage MDDEP de Mobil T / Réalisation : Mobil T / Mars 2008

Selon les résultats de la consultation, la priorité d'intervention doit d'abord répondre aux besoins des utilisateurs du transport actif (marcheurs et cyclistes) afin de fidéliser et d'augmenter le nombre d'usagers. Ainsi, l'aménagement d'espaces de stationnement sécuritaires pour les vélos et l'amélioration de la ventilation dans les locaux des douches sont quelques-unes des mesures proposées à court terme.

Également, les transports collectifs semblent représenter un potentiel important de transfert modal. Ainsi, la promotion du transport en commun apparaît comme une autre mesure à prioriser.

Le présent plan propose donc de consacrer la majorité des efforts pour les transports actifs et collectifs étant donné les gains potentiels à y faire.

Les principales mesures spécifiques à l'Édifice Marie-Guyart sont les suivantes :

- Installation d'espaces de stationnement sécuritaires pour les vélos :
 - installation d'enclos sécurisé pour vélos avec un accès contrôlé (presque complétée).
- Réfection des infrastructures desservant les cyclistes et les marcheurs :
 - amélioration du système de ventilation des douches;
 - amélioration de l'éclairage dans les stationnements souterrains.
- Favoriser l'utilisation des transports en commun :
 - stands d'information tenus par les principaux organismes en transport collectif desservant l'Édifice Marie-Guyart;
 - titres de transport à l'essai (Carte opus d'un mois) distribués gratuitement par le RTC et la STLévis.
- Sensibilisation et promotion du programme auprès du personnel :
 - mise en ligne d'une page intranet présentant diverses informations relatives à l'utilisation des transports collectifs et actifs ainsi que le covoiturage et l'autopartage.

L'annexe 1 à la page 10 présente plus en détail les mesures prévues à l'Édifice Marie-Guyart pour 2010-2011.

5. MISE EN ŒUVRE DES MESURES PROPOSÉES

À la suite de la réalisation du diagnostic pour tous les lieux de travail du MDDEP, une stratégie répondant aux besoins spécifiques des employés est proposée. Le plan d'action que l'on retrouve à l'annexe 2 présente l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre au cours des trois prochaines années au MDDEP. Rappelons que le PND est évolutif et que les mesures qu'il contient seront adaptées selon les différents lieux de travail. Le plan d'action sera donc bonifié par une analyse approfondie des résultats du sondage en région. Le coût des mesures sera connu à la suite de cette analyse. De plus, une mise à jour annuelle sera faite et les résultats obtenus chaque année permettront d'orienter les efforts en fonction des besoins. L'objectif est d'augmenter la part modale des moyens de transport viables et actifs par la mise sur pied d'une série de mesures basées sur trois grands objectifs :

- promouvoir le transport en commun;
- inciter l'usage des transports actifs;
- favoriser le covoiturage et l'autopartage.

La promotion du plan d'action comprend l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de communication interne et interministérielle, la production d'outils et d'activités de promotion et de sensibilisation ainsi que la visibilité des actions positives posées. Par exemple, il est envisagé de faire connaître les navetteurs les plus engagés qui font preuve d'un comportement de déplacement respectueux de l'environnement. Ceux-ci seront invités à réaliser un court témoignage écrit, expliquant pourquoi ils ont choisi d'opter pour un mode de déplacement écoresponsable et les avantages personnels qu'ils en retirent. Les témoignages seront, par la suite, diffusés sur la page intranet du *navettage durable*, afin de mettre en lumière les comportements de ces personnes engagées et ainsi, sensibiliser l'ensemble du personnel.

5.1 Promouvoir le PND au MDDEP

Il importe de faire la promotion du PND tout au long de sa mise en œuvre. Ainsi, les mesures suivantes sont proposées :

- diffusion d'une antenne de la sous-ministre annonçant le PND;
- mise en ligne d'une page intranet;
- diffusion de capsules d'information dans le bulletin intranet et de concours;
- présentation systématique du plan d'action auprès des nouveaux employés du MDDEP;
- activités de sensibilisation à l'égard du plan d'action¹.

5.2 Fidéliser la clientèle du transport collectif et en augmenter la part modale

Dans certaines régions, les employés du MDDEP sont déjà très nombreux à utiliser le transport collectif. Le PND devra donc chercher à fidéliser la clientèle existante à l'aide de la mesure suivante :

- promotion soutenue de l'abonnement au *Programme l'Abonne BUS*.

Pour augmenter le nombre d'usagers du transport collectif, les mesures suivantes seront mise en place :

- offre de titres de transport à l'essai;
- mise en place d'incitatifs à l'abonnement au *Programme l'Abonne BUS*;
- campagne de promotion du transport collectif;

¹ Activités de sensibilisation durant la Semaine des transports collectifs et actifs qui se tient annuellement et inclut la journée mondiale « En ville, sans ma voiture! » (22 septembre).

- diffusion périodique de capsules d'information et de concours dans l'intranet.

5.3 Inciter aux transports actifs

Les employés qui demeurent à une distance leur permettant de venir travailler à pied ou à vélo seront encouragés à se rendre au travail de cette façon. Pour atteindre cet objectif, les mesures suivantes seront mises en oeuvre :

- campagne d'information et de sensibilisation;
- sensibilisation aux saines habitudes de vie (bienfaits pour la santé liés à l'exercice physique);
- augmentation de la capacité des stationnements à vélo et diversification de l'offre en ajoutant, notamment des espaces sécurisés (grands enclos fermés à clé ou avec carte d'accès ou casiers à vélo individuels et sécurisés);
- augmentation de la capacité des douches et des vestiaires;
- amélioration de la signalisation et de l'identification des commodités cyclistes : vestiaires, casiers, douches et autres installations;
- négociations avec les différents fournisseurs en transports collectifs pour la création d'un Programme Vélo-Bus (pour les cyclistes : abonnement à l'autobus de novembre à avril et utilisation du vélo de mai à octobre);
- diffusion périodique de capsules d'information et de concours dans l'intranet;
- organisation de compétitions amicales entre équipes de travail pour marcheurs et cyclistes.

5.4 Favoriser le covoiturage et l'autopartage

L'adhésion à un logiciel de jumelage est le moyen idéal pour faire augmenter la part modale du covoiturage. L'implantation d'un logiciel de covoiturage est prévue au cours de l'année 2010. Ainsi, les mesures suivantes sont proposées :

- séances d'information sur le covoiturage et l'autopartage;
- mise en ligne d'un logiciel de jumelage pour covoitureurs;
- création d'un programme incitatif au covoiturage;
- diffusion périodique de capsules d'information et de concours dans l'intranet;
- stationnements préférentiels pour les covoitureurs;
- séance d'information sur les services offerts par *Communauto* (offerte par des représentants *Communauto*).

En plus des communications internes s'appliquant seulement au MDDEP, il existe plusieurs opportunités à une collaboration interministérielle :

- visuel et slogan interministériels;
- déploiement du logiciel de covoiturage;
- événements qui seront soulignés par tous les ministères aux dates suivantes :
 - le 22 avril, le Jour de la Terre et la Journée de l'environnement dans l'administration publique;
 - le 4 juin, la Journée de l'air pur;
 - le 5 juin, la Journée mondiale de l'environnement;
 - la première semaine de juin, lors de la Semaine de l'environnement;
 - le 22 septembre, la Journée « En ville sans ma voiture »;
 - en septembre, la Semaine des transports collectifs et actifs à Québec.

6. ÉVALUATION : INDICATEURS DE PERFORMANCE

L'identification et la mise en place des mesures contenues au plan d'action visent l'atteinte des objectifs suivants :

1. Réduire le nombre de déplacements autosolo;
2. Augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun;

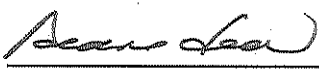
3. Augmenter le nombre d'employés ayant recours aux transports actifs (marche, vélo, etc.).

Pour évaluer l'atteinte de ces objectifs, des indicateurs de performance ont été identifiés et seront mesurés :

1. Pourcentage des employés se déplaçant en autosolo;
2. Pourcentage des employés utilisant le transport en commun;
3. Pourcentage des employés qui se déplacent à pied ou à vélo.

De plus, à la suite du diagnostic pour l'ensemble du MDDEP, une cible de réduction des gaz à effet de serre (GES) sera adoptée.

Un bilan sera réalisé en 2012 afin de mesurer l'atteinte de nos résultats et s'assurer de l'augmentation de l'utilisation des transports actifs et collectifs des employés du MDDEP lors de leurs déplacements pour se rendre au travail.

Approbation : 
Diane Jean, sous-ministre

Date : 20 sept 2010

2010-08-30

Mise à jour : 2010-09-16

Annexe 1 : Tableau des mesures spécifiques prévues à l'Édifice Marie-Guyart en 2010-2011

Mesure	Description	Coûts estimés pour le MDDEP	Échéance	Remarque
Installation d'espaces de stationnement sécuritaires pour les vélos :	<p>Achat de supports à vélos de base</p> <p>Inclus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20 stationnements pour 7 vélos chacun (total de 140 places). 			
Installation d'un enclos sécurisé pour vélo avec accès contrôlé ²	<p>Achat d'un enclos sécurisé pour vélo</p> <p>Inclus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Clôtures grillagées de 60 pieds par 30 pieds; • Barrière de 4 pieds (porte). 	10 817 \$	Juin 2010	Prise en charge de la moitié des coûts par la SIQ
	<p>Système de contrôle des accès avec carte magnétique</p> <p>Inclus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gâche électrique; • Contrôleur de porte; • Licence du logiciel. 			

² Cette mesure, déjà en grande partie réalisée, est destinée à l'ensemble des employés de l'édifice Marie-Guyart.

Mesure	Description	Coûts estimés pour le MDDEP	Échéance	Remarque
Réfection des infrastructures desservant les cyclistes et les marcheurs	Amélioration du système de ventilation des douches	S. O.	Au cours de l'année 2010	<i>Prise en charge de la totalité des coûts par la SIQ</i>
	Amélioration de l'éclairage dans les stationnements souterrains	S. O.		<i>Prise en charge de la totalité des coûts par la SIQ</i>
Favoriser l'utilisation des transports en commun	Titres de transport à l'essai (Carte opus d'un mois) distribués gratuitement par le RTC et la STLévis afin d'inciter les employés à tenter l'expérience du transport en commun	S. F.	Automne 2010	
Sensibilisation et promotion du programme auprès du personnel	Mise en ligne d'une page intranet présentant diverses informations relatives à l'utilisation des transports collectifs et actifs ainsi que le covoiturage et l'autopartage	S. F.	Automne 2010	
TOTAL		10 871 \$		

Annexe 2 : Plan d'action pour la période de 2010 à 2012

OBJECTIFS ET MESURES POSSIBLES	DESCRIPTION	ANNÉES DE RÉALISATION		
		2010	2011	2012
PROMOTION DU PROGRAMME INFORMATION – SENSIBILISATION – MOBILISATION DES EMPLOYÉS				
Premier contact	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion d'une antenne de la sous-ministre annonçant le PND 	x		
Promotion intranet	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en ligne d'une page intranet • Diffusion de capsules d'information dans le bulletin intranet 	x	x	x
Promotion – Nouveaux employés	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation systématique du programme auprès des nouveaux employés du MDDEP lors des demi-journées d'accueil ministériel 	x		
Promotion – Lancement	<ul style="list-style-type: none"> • Activité de lancement du programme 	x		
Promotion – Concours	<ul style="list-style-type: none"> • Concours (Quiz) par intranet pour les navetteurs durables 	x		x
Concours « Navetteurs vedettes »	<ul style="list-style-type: none"> • Nomination du covoitureur vedette, du marcheur vedette et du cycliste vedette vers la fin de la première année du programme 		x	
ENCOURAGER LE CHOIX DU TRANSPORT EN COMMUN³				
Le transport collectif, je l'essaie (région de Montréal)	<ul style="list-style-type: none"> • Les automobilistes peuvent essayer le transport collectif gratuitement pendant 3 mois 	x		x
	<ul style="list-style-type: none"> • Programme de base : L'AMT finance le 1^{er} mois et l'employeur finance 50 % du 2^e mois et 25 % du 3^e mois 			
Moi j'embarque au centre-ville de Sherbrooke	<ul style="list-style-type: none"> • Les personnes qui délaissent leur voiture peuvent bénéficier gratuitement du transport en commun pour 12 mois 			

³ Cette mesure prévoit que l'employeur finance une partie des coûts liés à l'achat de titres de transport en commun. Plusieurs organisations publiques réfléchissent à mettre en œuvre des incitatifs de cet ordre. Il est toutefois difficile de prévoir combien de personnes du Ministère choisiraient de se prévaloir de cette mesure et donc d'évaluer précisément les coûts impliqués. Le sondage qui a été fait au printemps dernier dans les bureaux régionaux devrait nous fournir des données sur la proportion de personnes qui n'utilisent pas encore le transport en commun mais qui montrent de l'intérêt à le faire à l'avenir. Ces personnes pourraient constituer un bassin potentiel à qui offrir les mesures incitatives pour le transport en commun. De même, le financement par le Ministère de ces incitatifs pourrait être offert pour une période limitée dans le temps, 6 mois ou un an par exemple. Les coûts engendrés seraient alors différents.

(Ville de Sherbrooke)	<ul style="list-style-type: none"> Financement des titres mensuels : 45 % par l'employeur, 45 % par la Corporation de développement du centre-ville de Sherbrooke et 10 % par la Société de transport de Sherbrooke 	x	x	x
-----------------------	--	---	---	---

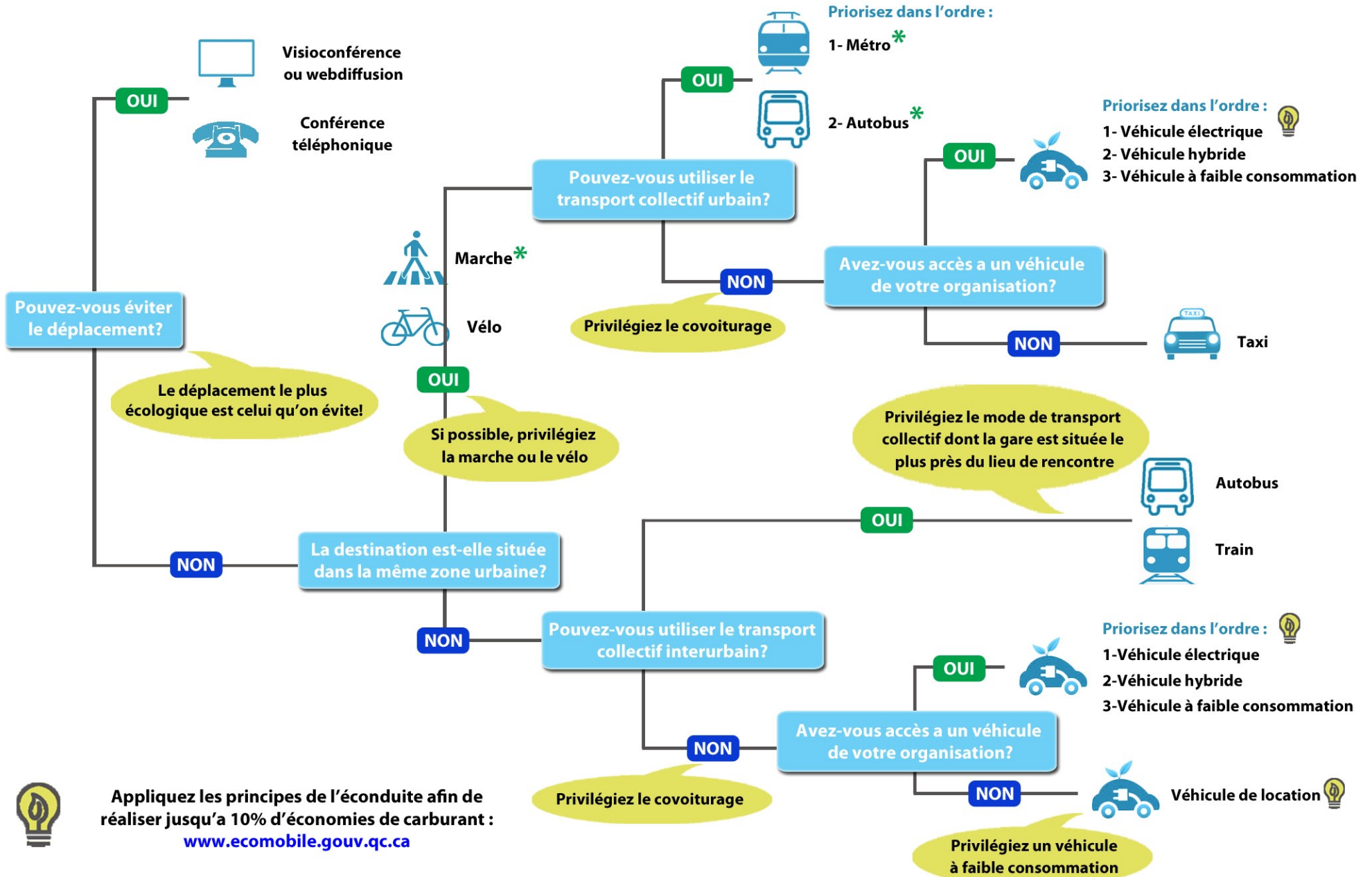
OBJECTIFS ET MESURES POSSIBLES	DESCRIPTION	ANNÉES DE RÉALISATION		
		2010	2011	2012
Abonnement annuel au transport collectif - <i>Programme l'Abonne Bus</i> (région de Québec)	<ul style="list-style-type: none"> Les employés qui s'abonnent pour 12 mois consécutifs au transport collectif bénéficient d'un rabais de 10 % sur le coût annuel de l'abonnement 	x	x	x
Retour garanti à domicile	<ul style="list-style-type: none"> Remboursement d'une course en taxi par année, d'une valeur maximale de 30 \$, pour retourner à la maison en cas d'urgence familiale non prévue Accessible aux utilisateurs de modes de transport durable (Transport collectif, transport actif, covoiturage) 	x	x	x
Titres de transport collectif à l'essai (région de Québec)	<ul style="list-style-type: none"> Titres de transport à l'essai (Carte opus d'un mois) distribués gratuitement par le RTC et la STLévis afin d'inciter les employés à tenter l'expérience du transport en commun 	x	x	x
Allocation au transport collectif (Alternative au programme vélo + bus)	<ul style="list-style-type: none"> Les employés qui n'ont pas adhéré à l'abonnement annuel au transport collectif et qui achètent au moins 6 titres mensuels de transport collectif bénéficient d'une allocation de 50 \$ par année 		x	x
INCITER AUX TRANSPORTS ACTIFS				
Rabais sur l'abonnement annuel aux vélos BIXI (région de Montréal)	<ul style="list-style-type: none"> Offre d'un rabais de 50 % sur l'abonnement annuel aux vélos BIXI pour les déplacements entre le domicile et le travail Pour obtenir le rabais, les employés doivent avoir utilisé le BIXI au moins 10 fois par mois pour leurs déplacements entre le domicile et le travail (Preuve : Relevé d'utilisation disponible par le site Internet de BIXI) 		x	x
Challenges Vélo/Marche	<ul style="list-style-type: none"> Organisation de compétitions amicales entre équipes de travail pour marcheurs et cyclistes (calcul des kilomètres parcourus divisé par le nombre de participants dans chacune des équipes) 		x	x
Programme Vélo-Ville (Projet pilote à l'édifice Marie-Guyart) ⁴	<ul style="list-style-type: none"> Vélos en libre-service disponibles pour les employés du MDDEP 		x	x

⁴ Les coûts associés à ce programme sont, pour un point de service unique, de 750\$/an (adhésion), de 600\$/an (gestion), puis de 550\$ par vélo. Ces coûts couvrent l'entretien, les réparations, les assurances, l'entreposage, les casques et les cadenas.

OBJECTIFS ET MESURES POSSIBLES	DESCRIPTION	ANNÉES DE RÉALISATION		
		2010	2011	2012
FAVORISER LE COVOITURAGE ET L'AUTO-PARTAGE				
Inscription au système de jumelage pour le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> Accès à un logiciel de jumelage utilisé par l'ensemble des ministères 	X	X	X
Formation à l'utilisation du logiciel de covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> Formation ouverte aux personnes intéressées à utiliser le covoiturage par le logiciel de jumelage 	X	X	X
Duo Auto+Bus (Québec, Montréal, Sherbrooke, Gatineau)	<ul style="list-style-type: none"> Information sur le Programme Duo Auto+Bus offert par Communauto Les personnes qui s'inscrivent au programme ont accès à des véhicules Communauto, disponibles en libre-service à la demi-heure, à l'heure, à la journée ou plus longtemps et obtiennent un rabais lors de l'achat de 12 litres mensuels consécutifs de transport collectif 	X		

OPTER POUR UN DÉPLACEMENT ÉCORESPONSABLE

Le déplacement doit répondre aux besoins tout en étant efficace, économique et responsable






Appliquez les principes de l'éconduite afin de réaliser jusqu'à 10% d'économies de carburant : www.ecomobile.gouv.qc.ca

* Consultez les exemples au verso

Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques

Éviter de prendre l'auto, c'est possible!

Quel moyen de transport actif privilégié?

	Départ	Arrivée	 Distance	 Marche	 Transport collectif
Ville de Québec	Édif. Marie-Guyart	Place D'Youville	800 m	9 min	6 min (autobus)
	Édif. Marie-Guyart	200, chemin Sainte-Foy	1,2 km	15 min	9 min (autobus)
	Édif. Marie-Guyart	Gare du Palais	1,4 km	16 min	12 min (autobus)
	Édif. Marie-Guyart	Université Laval	5,3 km	...	22 min (autobus)
Montréal	Berri-UQAM	Complexe Desjardins	850 m	11 min	11 min (métro)
	Berri-UQAM	Bureaux de RECYC-QUÉBEC	1 km	13 min	12 min (métro)
	Berri-UQAM	Commission des lésions professionnelles	1,8 km	23 min	10 min (autobus)

Quelles ressources consulter?

Général

- Société des traversiers du Québec
- Guide des pistes cyclables du Québec

Transport interurbain

- Limocar
- Orléans Express
- Via Rail

Écoconduite

- Écomobile
- L'automobiliste astucieux

Région de Montréal

- Agence métropolitaine de transport (AMT)
- Société de transport de Montréal (STM)
- Société de transport de Laval (STL)
- Réseau de transport de Longueuil (RTL)
- Voyagez Futé : outils et références pour la région de Montréal
- Bixi Montréal : système de vélos en libre-service à Montréal
- Réseau cyclable de Montréal (réseau actuel et projets 2013-2014)
- Ponts et traverses cyclables de la région de Montréal

Région de Québec

- Réseau de transport de la Capitale (RTC)
- Mobili-T : Planifier ses déplacements à Québec
- Société de transport de Lévis (STL)
- Corporation de transport régional de Portneuf (CTRP)
- Transport collectif de la Jacques-Cartier (TCJC)
- Réseau cyclable de la ville de Québec

Autres régions

- L'Assomption
- Baie-Comeau
- Beauce
- Drummondville
- Granby
- Outaouais
- Rimouski
- Rouyn-Noranda
- Saguenay
- Shawinigan
- Sherbrooke
- Trois-Rivières