

PLAN DE
GESTION DES
DÉPLACEMENTS



COLLÈGE
MONTMORENCY



Présentation du diagnostic
Collège Montmorency

15 janvier 2024

DÉMARCHE



Mise en contexte

Le Collège Montmorency, établissement d'enseignement supérieur public et francophone ayant pour but de rendre l'éducation accessible et d'offrir des formations, des programmes et un milieu de vie de qualité, souhaite rendre le collège, situé au 475 boulevard de l'Avenir, plus accessible pour son personnel et sa communauté étudiante.

Fondé en 1969, le Collège Montmorency est le seul cégep public de Laval. Il accueille plus de 8 300 étudiant-es provenant de partout au Québec et plus de 1 300 membres du personnel, et offre une panoplie de programmes et de services éducatifs. Le collège se situe sur le boulevard de l'Avenir depuis 1976 et a connu plusieurs changements à son aménagement depuis; agrandissement du bâtiment, aménagement d'un jardin-école, hébergement du Centre de la petite enfance (CPE) Youpi, de la salle André-Mathieu et inauguration, en 2019, du très moderne pavillon Guy-Rocher qui abrite notamment un campus de l'UQÀM.

Un comité d'action et de concertation en environnement (CACE) a été mis sur pied et œuvre déjà à améliorer la mobilité des gens qui fréquentent le Collège, en sondant le corps étudiant et professoral sur leurs habitudes de mobilité et en calculant les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Objectifs spécifiques du mandat

La démarche de plan de gestion des déplacements comporte plusieurs sous-objectifs qui sous-tendent l'objectif central d'une gestion intégrée du **stationnement en adéquation avec les principes de mobilité durable** :

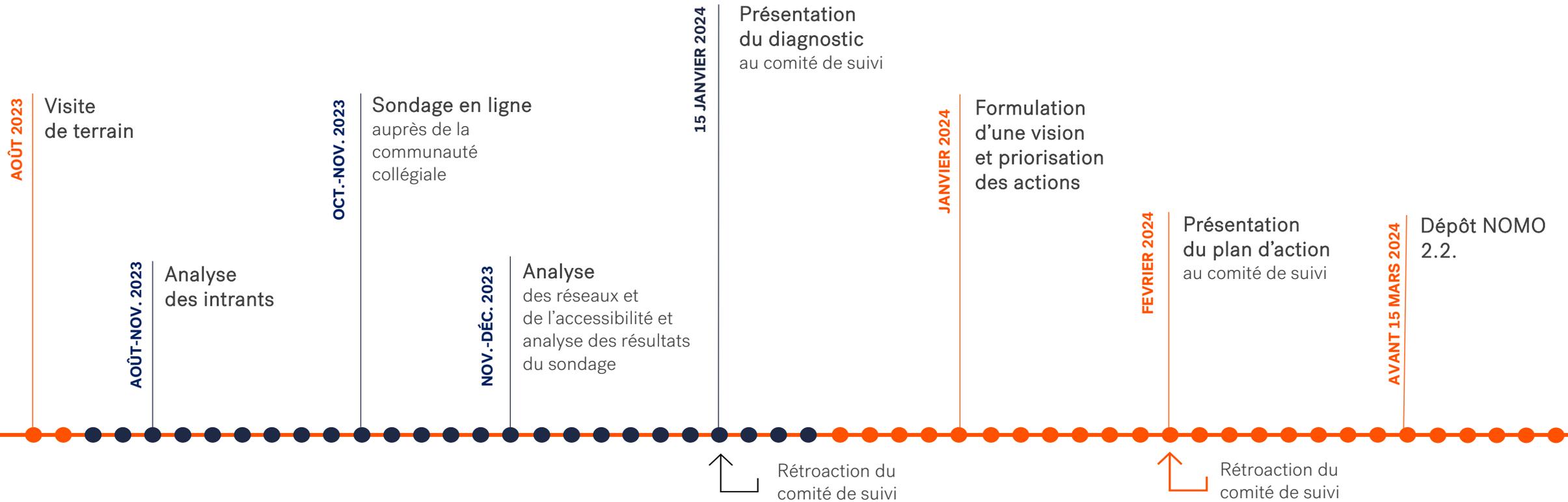
1 EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS DOMICILE-COLLÈGE

- Établir des stratégies qui permettent de réduire les besoins en stationnement.
- Proposer une vision globale intégrant tous les types d'utilisateur·ères.
- Se doter d'un processus de suivi pour évaluer l'impact des mesures mises en place (GES et parts modales).

2 EN MATIÈRE DE RESSOURCES HUMAINES

- Préconiser une approche qui favorise l'engagement du personnel et des étudiant·es.
- Améliorer le recrutement, la rétention et l'accessibilité du Collège Montmorency.
- Se doter d'un processus de suivi pour évaluer l'impact des mesures mises en place sur le bien-être du personnel.

Calendrier



Méthodologie

Diagnostic

- Dresser le portrait de l'accessibilité (cartographie).
- Analyser les habitudes de déplacement (sondage).
- Réaliser un calcul des émissions de GES et de coûts associés aux déplacements domicile-collège.

Plan d'action

- Définir les orientations et identifier les actions les plus appropriées aux besoins énoncés.
- Prioriser les mesures de mobilité à mettre en place.

ANALYSE DES RÉSEAUX ET DE L'ACCESSIBILITÉ

Carte interactive

Une carte interactive, **disponible en ligne**, a été produite afin d'illustrer l'accessibilité du collège en fonction des lieux de résidence de la communauté étudiante et du personnel.

RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- Réseau structurant de transport en commun (métro, train de banlieue, REM)
- Arrêts d'autobus
- Stationnements incitatifs
- Stations Communauto
- Bornes électriques
- Stations BIXI
- Réseaux cyclables
- Trottoirs

DISTRIBUTION SPATIALE

- Répartition géographique des étudiants selon le lieu de résidence
- Répartition géographique des employé-es selon le lieu de résidence
- Répartition géographique des étudiant-es en formation continue selon le lieu de résidence
- Répartition géographique totale
- Zones d'accessibilité (marche, vélo, transport en commun)

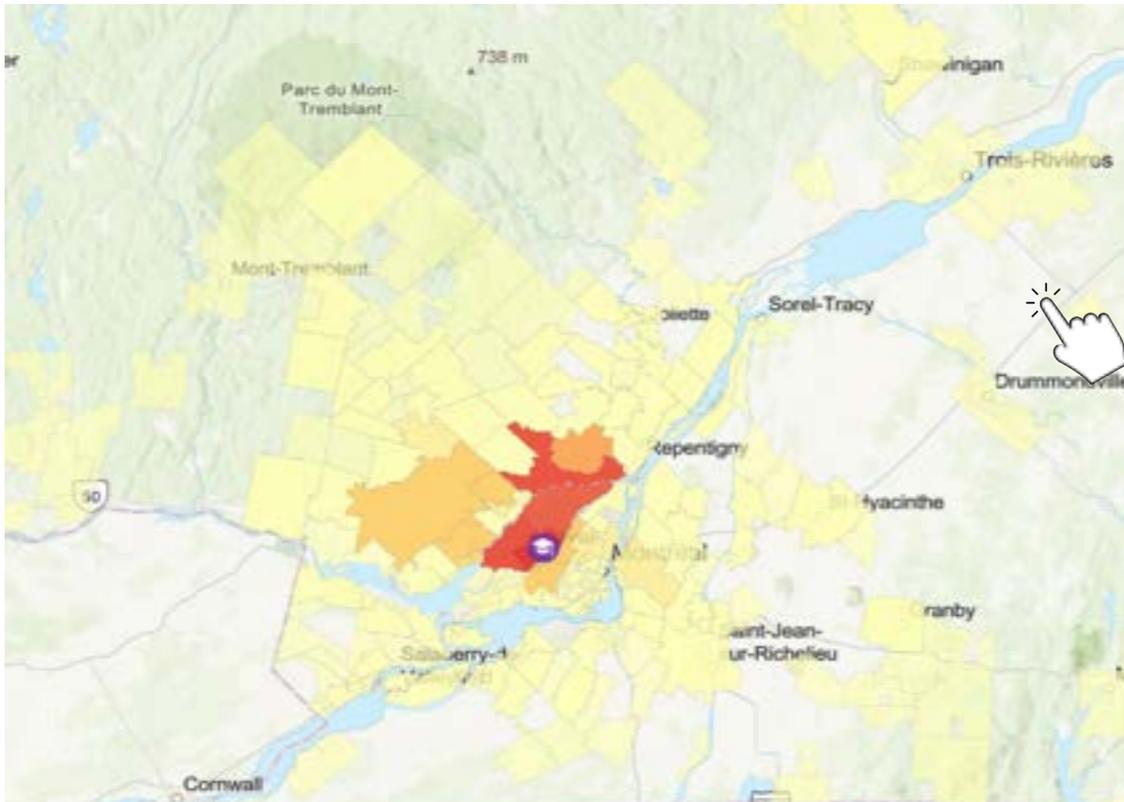
Qu'est-ce qu'une carte interactive ?

Une carte interactive permet de zoomer, de se déplacer dans la carte, de visualiser des données géospatiales en plus de masquer certaines couches d'informations géographiques et d'en afficher d'autres.

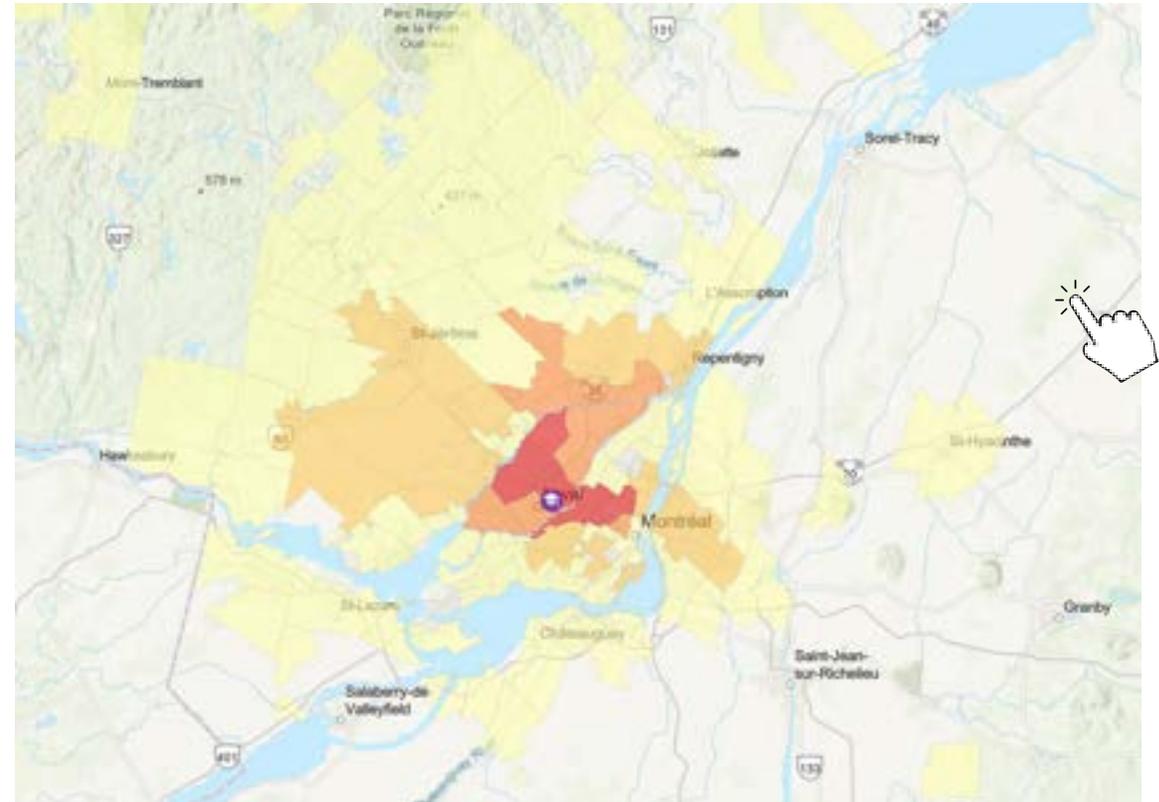


[Carte interactive du Collège Montmorency](#)

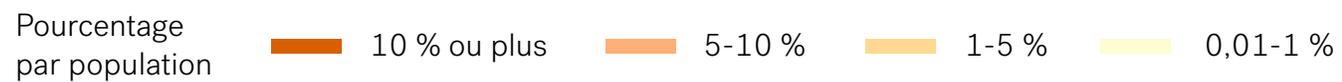
Analyse des lieux de résidence



Communauté étudiante (9 236 codes postaux)



Employé-es (1 385 codes postaux)



Analyse des lieux de résidence

Les principaux lieux de résidence des **étudiant-es de la formation régulière** sont :

- Sainte-Rose, Fabreville || 1 029 (12,2 %)
- Laval-Ouest, Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac || 833 (9,9 %)
- Laval-des-Rapides, Pont-Viau || 768 (9,1 %)

Les principaux lieux de résidence des **étudiant-es de la formation continue** sont :

- Chomedey || 109 (11,4 %)
- Laval-des-Rapides, Pont-Viau || 106 (11,1 %)
- Laval-Ouest, Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac || 43 (4,5 %)

Les principaux lieux de résidence des **employé-es** sont :

- Laval-des-Rapides, Pont-Viau || 115 (8,2 %)
- Ahuntsic-Cartierville || 91 (6,5 %)
- Rosemont – La Petite-Patrie || 89 (6,3 %)
- Sainte-Rose, Fabreville || 88 (6,2 %)

50,9 % de la communauté collégiale vit sur l'île de **Laval**.

Méthodologie

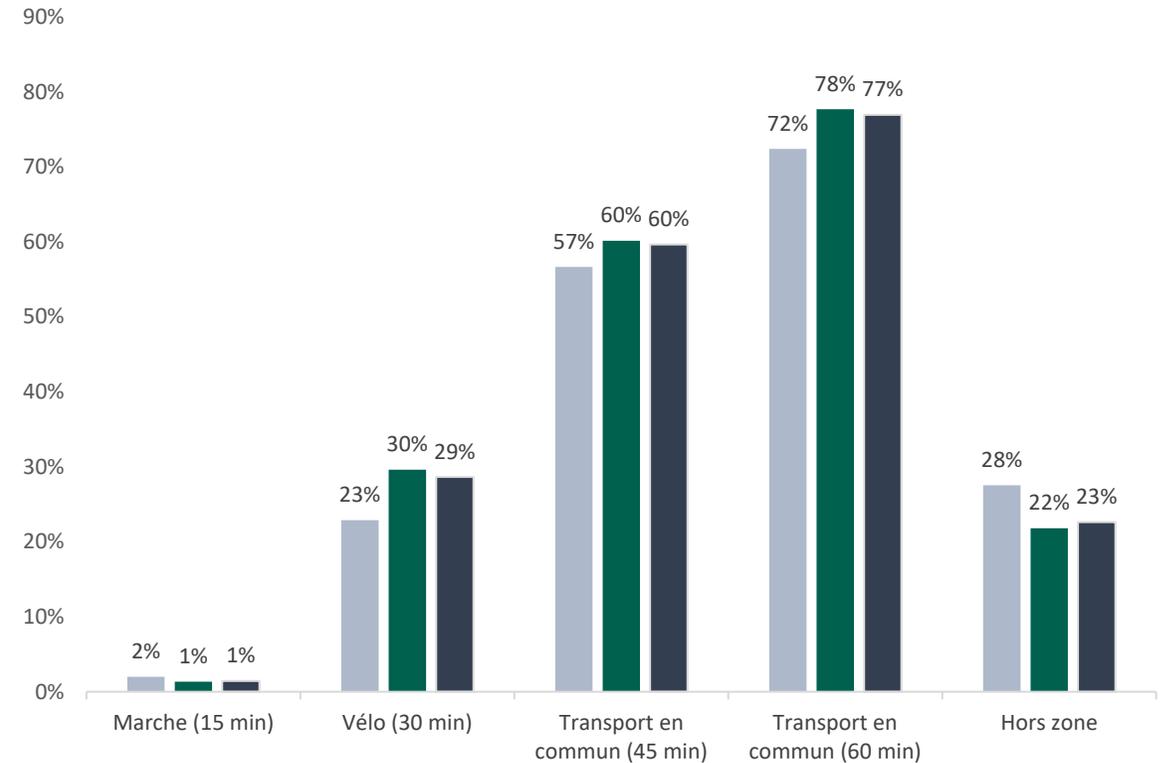
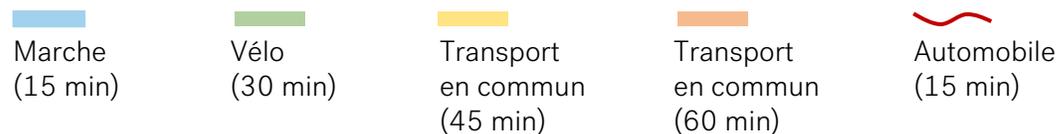
À noter :

- Le nombre de codes postaux géocodés : 9 236 étudiant-es et 1 385 employé-es (temps plein et temps partiel)
- Le nombre de codes postaux non géocodés ou retirés de l'analyse : 153 étudiant-es et 13 employé-es

Analyse des zones d'accessibilité



Zones d'accessibilité du Collège Montmorency



Pourcentage de la population du collège par zone d'accessibilité



Analyse des zones d'accessibilité

- Collège Montmorency **est accessible en transport en commun en moins de 45 minutes par 57 % des employé-es et 60 % des étudiant-es.**
Ces pourcentages grimpent respectivement à **72 % et 78 % pour un accès en 60 minutes.**
- **23 % des employé-es et 30 % des étudiant-es peuvent accéder en 30 minutes et moins à vélo.**
- Seulement 2 % des employé-es et 1 % de la communauté étudiante peut accéder au collège en 15 minutes de marche ou moins.

Méthodologie

Les zones d'accessibilité sont réalisées sur le logiciel QGIS à partir d'une clé API de Walkscore.

Les zones ne sont pas mutuellement exclusives, c'est-à-dire qu'une personne peut être comptée plus d'une fois. Par exemple, une personne peut être à la fois dans la zone de marche 15 min, dans la zone de vélo 30 min et dans la zone de transport en commun 45 min.

Analyse des trajets compétitifs

- **91 % des étudiant-es en formation régulière (n= 5 937) et 87 % des étudiant-es de la formation continue** qui peuvent se rendre au cégep en transport en commun en moins de 60 minutes ont un **trajet compétitif à l'automobile** selon les critères prédéfinis.
- **92 % des employé-es (n = 935)** qui peuvent se rendre au cégep en transport en commun en moins de 60 minutes ont **un trajet compétitif à l'automobile**.
- Notons que **38 % de la communauté collégiale peut se rendre au collège en 15 minutes ou moins en auto**. Cette réalité, couplée avec la facilité à trouver du stationnement sur le terrain du collège, incite la communauté collégiale (en particulier les employé-es) à se déplacer en automobile.

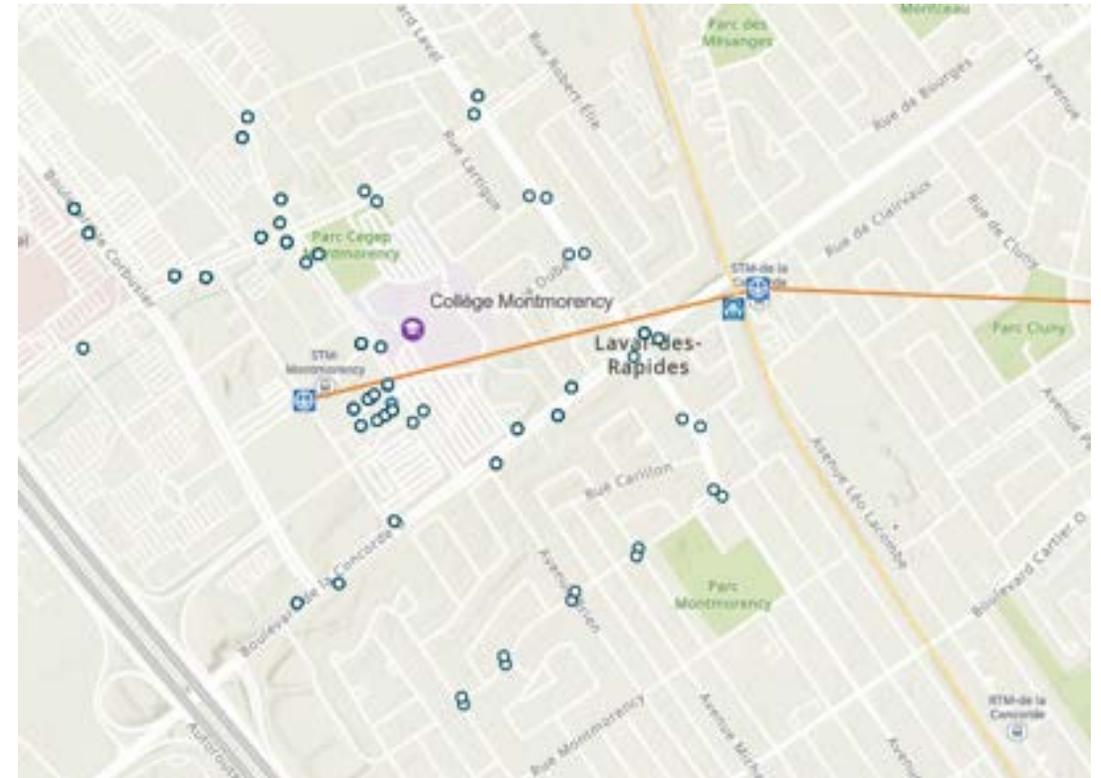
Méthodologie

La compétitivité à l'automobile a été calculé à partir de la clé API de Google Maps. L'analyse prend en considération que les trajets en transport en commun suivants sont compétitifs à l'automobile :

- Tous les trajets de moins de 25 minutes
- Les trajets en transport en commun qui prennent entre 25 en transport en commun; et 45 minutes et ont moins de 10 minutes de différence avec la voiture;
- Les trajets qui prennent plus de 45 minutes et ont moins de 15 minutes de différence avec la voiture.

Réseau de transport en commun

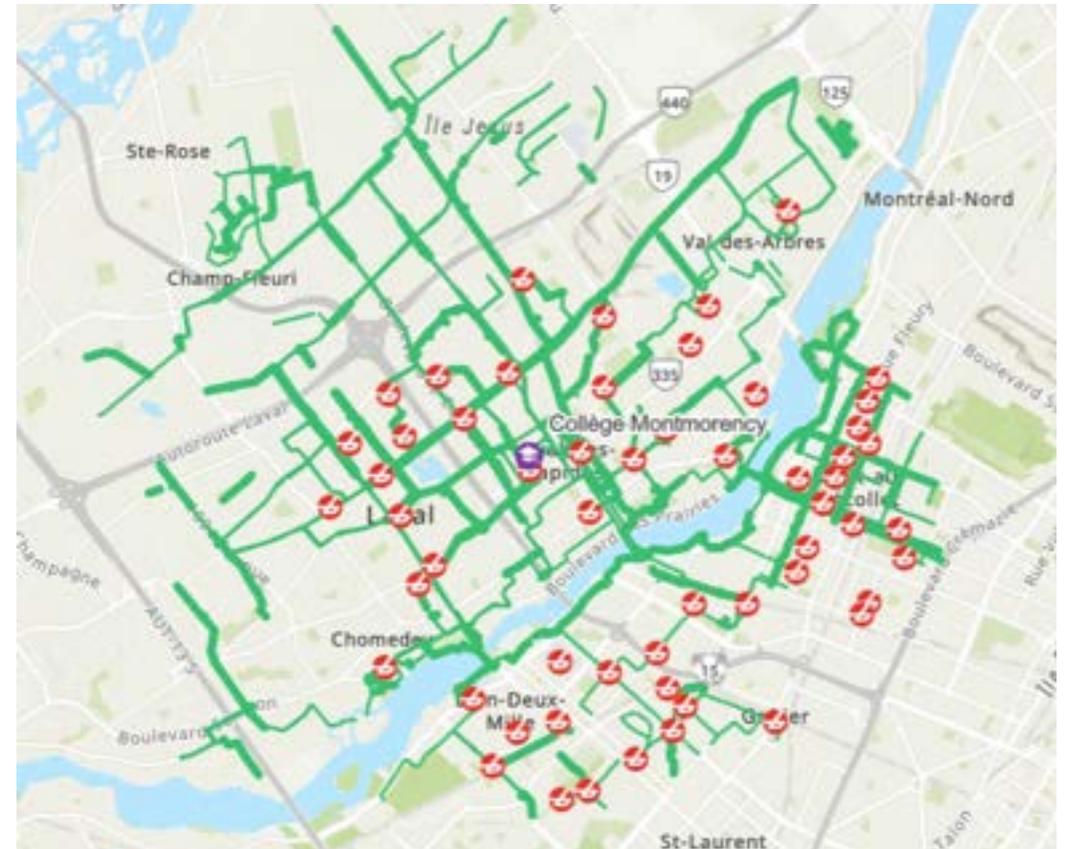
- Le collège profite d'un **accès à l'entièreté du réseau de métro en moins de 60 minutes** de transport en commun.
- Bien que les horaires ne soient pas optimaux, la proximité à la gare De la Concorde ouvre un accès intéressant vers la rive nord.
- Quatre lignes d'autobus d'exo débutent leurs trajets au métro Montmorency et effectuent des liaisons entre les villes de **Saint-Jérôme, Saint-Eustache, Boisbriand et Terrebonne**.
- **25 lignes de la STL** ont un trajet qui inclue un arrêt au métro Montmorency ou au quai du collège.
- Le réseau se rabat en quasi-totalité vers les métros de Laval. En heure de pointe, six des sept lignes ont une fréquence de passage de 20 minutes ou moins. Hors pointe, deux lignes offrent une fréquence de moins de 20 minutes.



Arrêts d'autobus à proximité du Pavillon principal

Réseau cyclable

- La station BIXI au métro Montmorency se situe à **2 minutes de marche de l'entrée principale du collège**.
- **56 stations BIXI** sont accessibles en moins de 30 minutes de vélo.
- Durant l'été 2023, un service de location de **trottinettes électriques en libre-service** était disponible sur une partie de l'île de Laval.
- Le réseau cyclable autour du collège est le plus développé de la ville.
 - **La majorité des grandes artères autour du site possèdent des bandes ou des pistes cyclables.**
 - Il existe des **traverses cyclables de l'autoroute 15** par les boulevards Saint-Martin, du Souvenir et Notre-Dame.
 - On compte **3 traverses cyclables entre Laval et Montréal** par les ponts Lachapelle, Viau et de l'Île Perry.



Réseau cyclable

— Bande et chaussée désignée — Piste et sentier 🚲 Station BIXI

Réseau piétonnier

- Autour du collège, la **priorité semble être donnée aux automobiles** de par la proportion et la qualité inférieures des aménagements piétonniers.
 - Des trottoirs sont disponibles sur le site, souvent d'un seul côté des routes et majoritairement à l'avant du collège.
 - Les étudiant-es des résidences doivent traverser le stationnement du collège
 - Certains aménagements sont récents, mais **leur intégration avec l'environnement bâti existant est déficiente.**
- Au pavillon principal, la **végétalisation est présente et intentionnelle.**
- Des feux de circulation pour piéton-es se trouvent aux grandes intersections.
- Des barrières sur la bande médiane du boulevard du Souvenir dissuadent les traverses de la route à des endroits inappropriés.
- Plusieurs lignes de désirs sont visibles sur le [terrain du collège](#).



Réseau automobile

AUTOPARTAGE

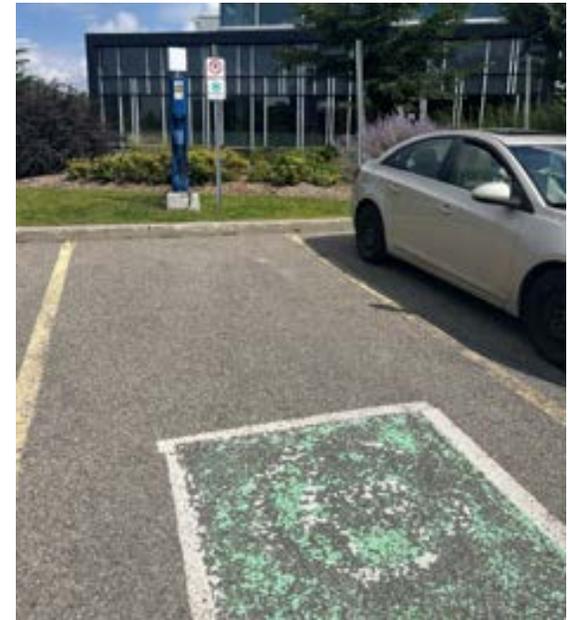
- Deux stations Communauto sont accessibles à moins de 10 minutes de marche du site principal.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

- Plusieurs bornes électriques sont accessibles à proximité du collège, dont 5 bornes dans le stationnement autour du pavillon principal.
- D'autres bornes sont disponibles dans les stationnements des commerces et bâtiments voisins.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

- Plusieurs [stationnements incitatifs](#) sont accessibles en moins de 60 minutes de transport en commun. 24 d'entre eux offrent un temps de déplacement en transport en commun compétitif à l'auto en heure de pointe, notamment ceux de Laval (Vimont, Sainte-Rose, Saint-Martin), Rosemère, Terrebonne et Longueuil.



RÉSULTATS DU SONDAGE



Sondage

Un sondage portant sur les habitudes de déplacement, les motivations, les freins et les mesures incitatives à l'utilisation des modes de transport durable a été diffusé à l'ensemble des employé-es et étudiant-es. Le diagnostic de mobilité présente certains résultats du sondage. Pour visualiser l'ensemble des résultats, un **tableau dynamique** a été fourni sous forme de tableur Excel.

MÉTHODOLOGIE

PÉRIODE

30 octobre au
19 novembre 2023

POPULATION VISÉE

1 398 employé-es
9 389 étudiant-es

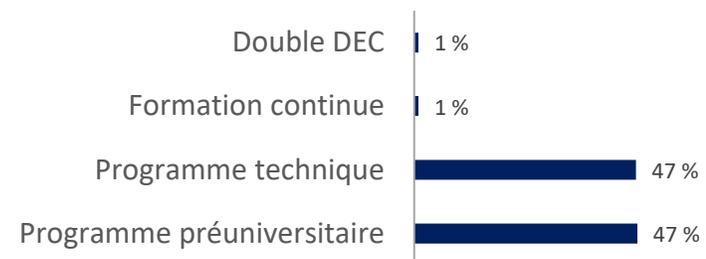
MARGE D'ERREUR

3,49 % (globale)

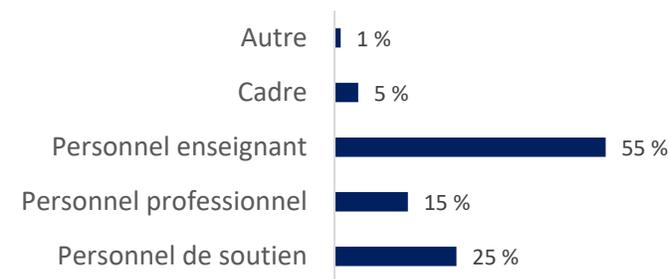
ÉCHANTILLON RECUEILLI

Employé-es 399 (29 %)
Étudiant-es 336 (4 %)

Formation des répondant-es - étudiant-es (n=336)



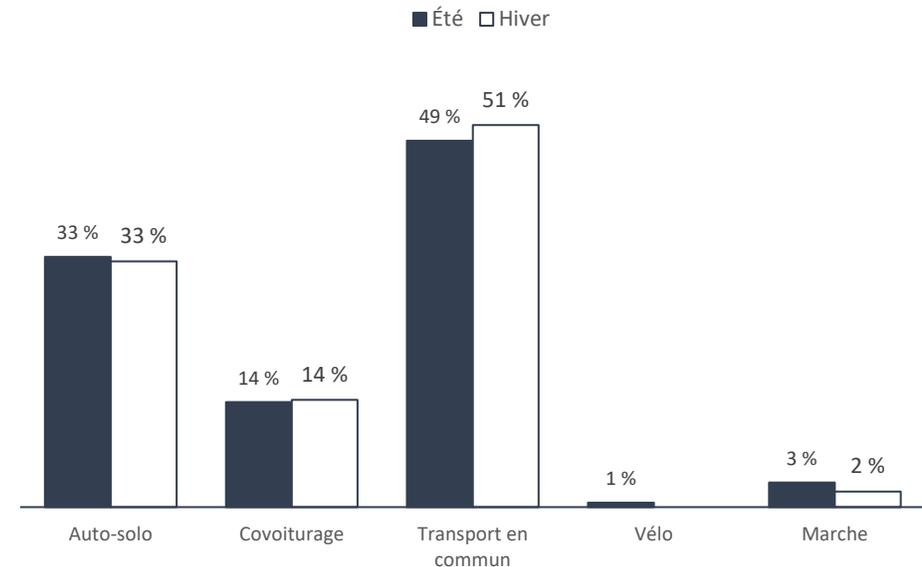
Poste occupé par les répondant-es - employé-es (n=399)



Parts modales – étudiant·es

- 49 % des étudiant·es utilisent principalement le transport en commun durant la période estivale (51 % en hiver).
- Été comme hiver, 33 % de la communauté étudiante choisit l'**automobile** comme moyen de transport. Parmi ces automobilistes, 10 % possèdent un véhicule à motorisation durable (hybride ou électrique).
- 14 % des étudiant·es font du covoiturage.
- Le transport actif (marche, vélo) est somme toute très peu pratiqué par la communauté étudiante. Rappelons que seulement 1,3 % de celle-ci (122 individus) a accès au collège en 15 min de marche et moins.

Mode de transport principal de la communauté étudiante (n=336)

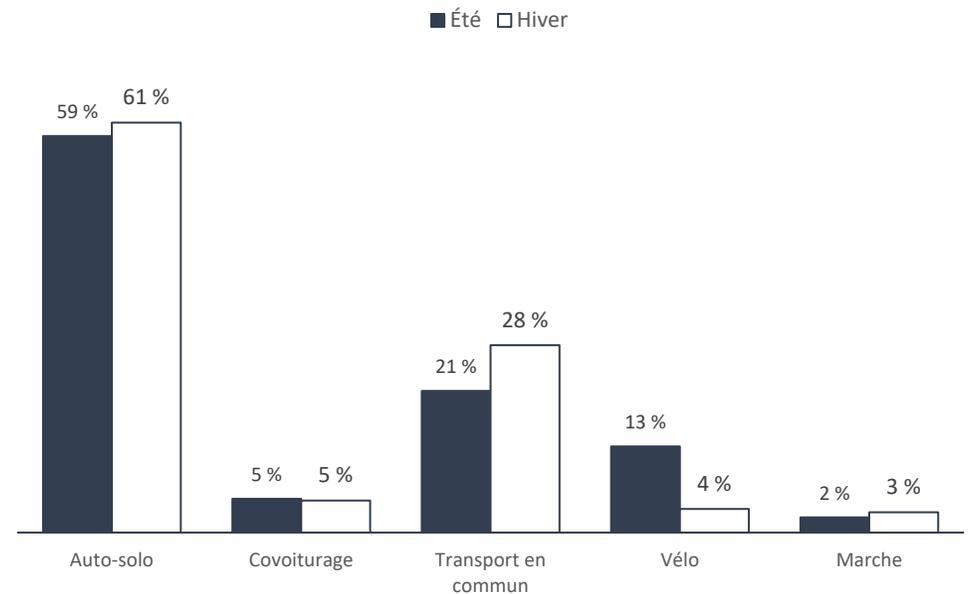


Note : le mode principal représente le mode utilisé le plus fréquemment dans une semaine typique d'études.

Parts modales – employé·es

- La voiture demeure le choix de transport principal des employé·es.
- Près du quart des automobilistes (24 %) possèdent un véhicule à motorisation durable (hybride ou électrique).
- Le transport en commun possède 28 % des parts modales en hiver et 21 % en été.
- Le vélo fait bonne figure avec 13 % des parts en été et 4 % en hiver. En saison estivale, ce choix est préféré au covoiturage qui ne dépasse pas 5 % été comme hiver.
- La marche vient en dernière position avec des pourcentages similaires à ceux des étudiants et étudiantes.

Mode de transport principal des employé·es (n=399)



Perception des modes de déplacements

- Les cyclistes soutiennent que faire du vélo leur apporte un **gain de motivation (79 %)** et de **productivité (75 %)**, mais également un **gain de fatigue (87 %)**.
- **55 % des piéton-es** et **74 % des cyclistes** considèrent que ces modes **diminuent leur stress**.
- **29 %** des autosolistes et **32 %** des utilisateur-rices du covoiturage sont **insatisfait-es** de la **rapidité** de leur mode de transport, tandis que **36 %** des cyclistes **sont insatisfaits** de la **sécurité** de leurs déplacements.
- Le coût des modes de déplacements amène de **l'insatisfaction** chez **55 %** des usager-ères du **transport en commun**.

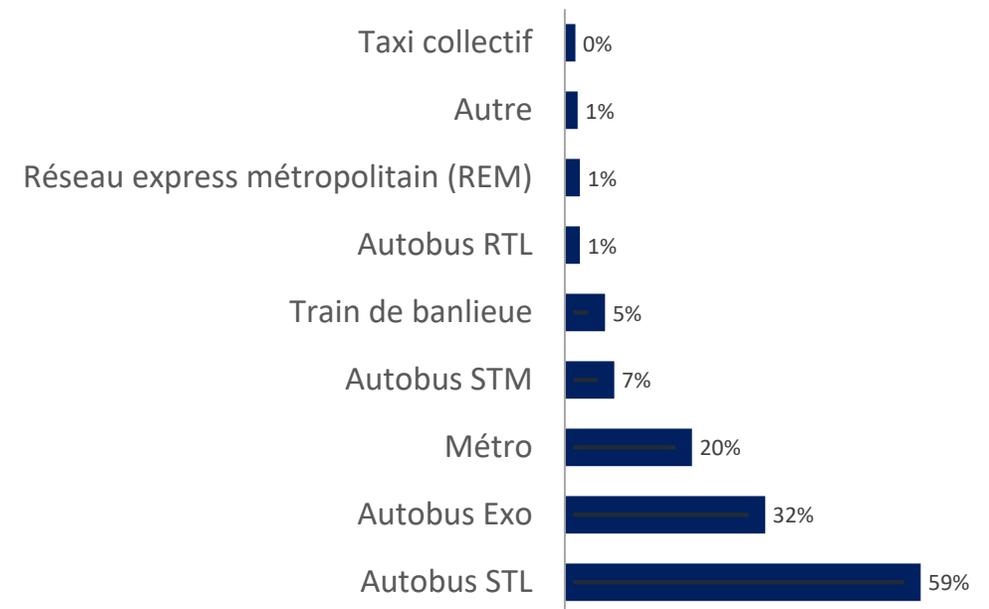


Transport en commun – étudiant·es

- 64 % achètent la **passse mensuelle (tarif réduit)** et 20 % la passe mensuelle (tarif régulier). Des répondant·es qui font le choix de la passe mensuelle, 72 % achètent la passe au moins 9 mois par année.
- Les étudiant·es autosolistes n'utilisent pas le transport en commun puisqu'ils-elles considèrent que **la fréquence des passages est trop faible (49 %) et que les correspondances trop nombreuses et/ou le trajet trop long (39 %)**.
- Comme mesure de bonification, **les étudiant·es souhaitent une diminution des tarifs (52 %)** et une augmentation de la fréquence des passages hors des heures de pointe (47 %).

Les bus qui sont en retard nous ramène à nos cours en retard.. plus les prix qui augmentent ce n'est pas du tout encouragent d'utiliser le transport en commun.

Services utilisés par les usager·ères du transport collectif (n=259)

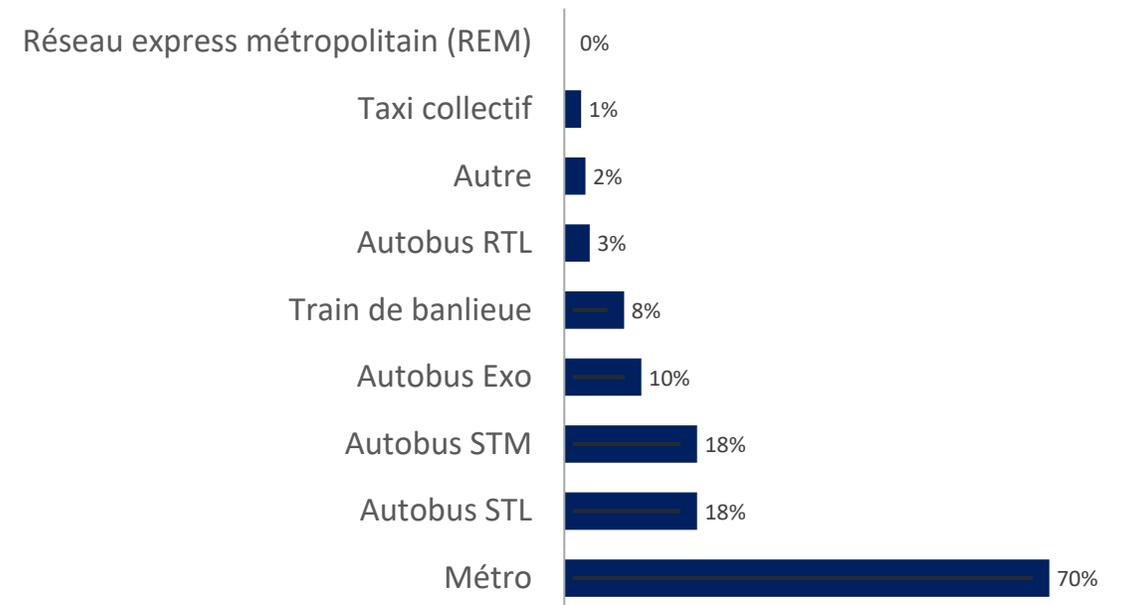


Transport en commun – employé·es

- **60 % achètent des billets unitaires**, 31 % la passe mensuelle et 4 % le programme d'abonnement annuel. Parmi les répondant·es qui font le choix de la passe mensuelle, 58 % achètent la passe entre 9 et 12 fois par année.
- Les autosolistes n'utilisent pas le transport en commun puisqu'ils considèrent que **les correspondances sont trop nombreuses (43 %)** et que la **fréquence des passages est trop faible (40 %)**.
- **Les employé·es souhaitent une diminution des tarifs (40 %)** et une augmentation de la fréquence de passage hors heures de pointe (34 %).

Si le transport en commun était moins couteux, ce serait mon premier choix.

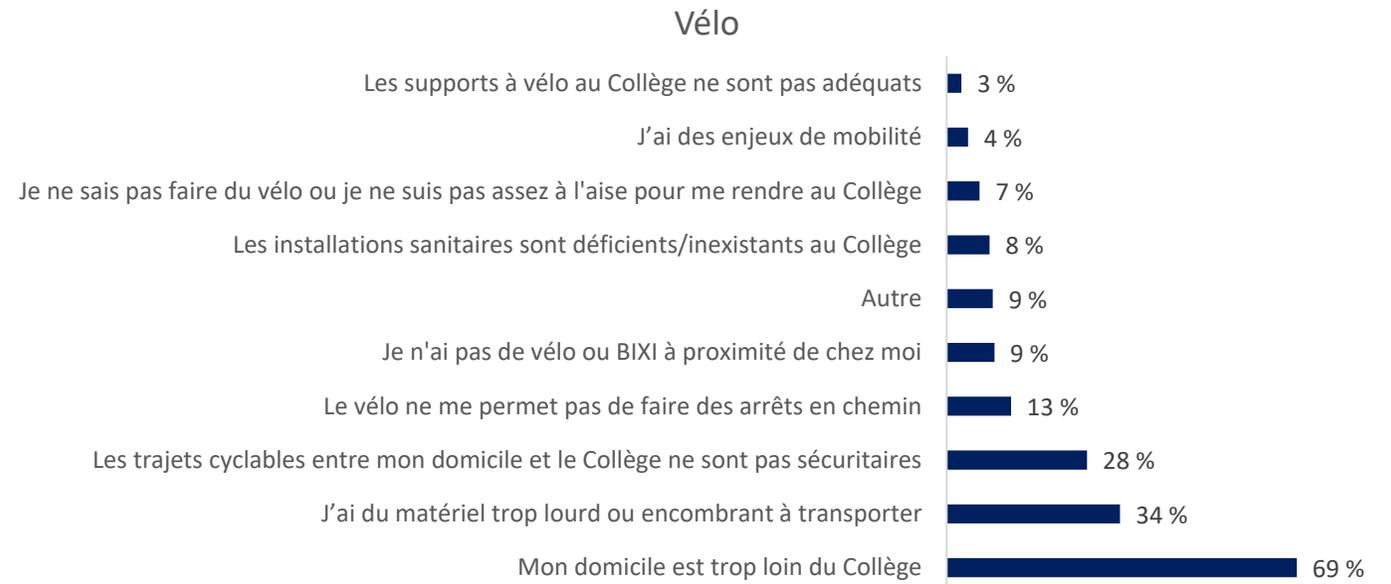
Services utilisés par les usager·ères du transport collectif (n=159)



Modes actifs

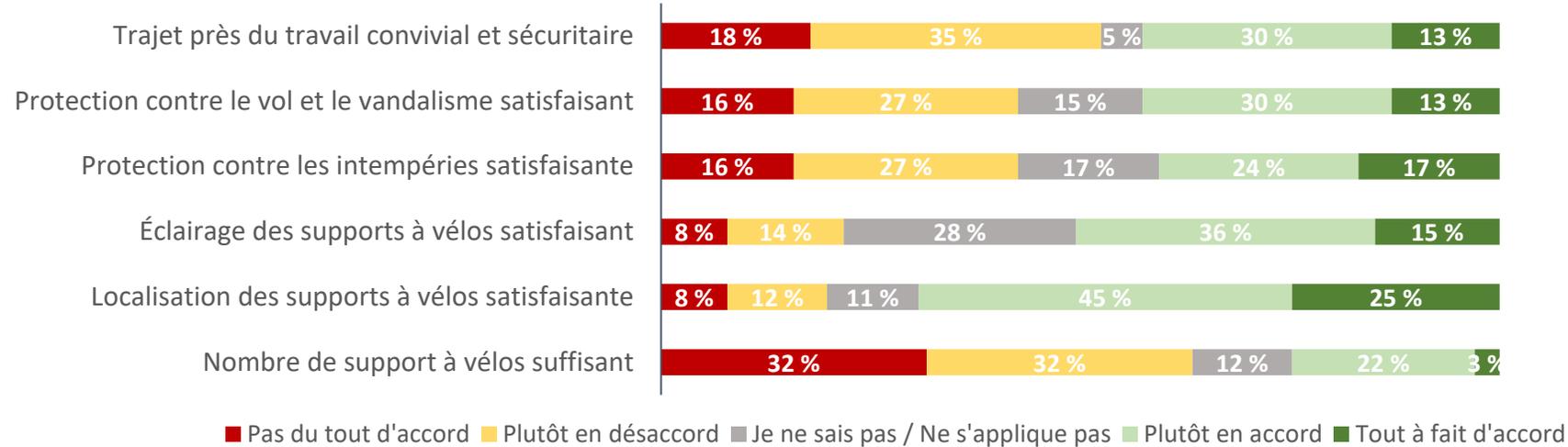
- 69 % des répondant-es disent habiter trop loin pour se déplacer à vélo.
- 31 % des répondant-es estiment que les changements prioritaires pour améliorer les aménagements cyclables devraient être l'ajout de nouvelles pistes.
- 35 % des répondant-es qui se déplacent à vélo estiment que le trajet actuel n'est pas convivial et 32 % de ces mêmes usager-ères jugent qu'il manque de support à vélo.
- 21 % de la communauté collégiale voudrait un temps de traverse plus long aux intersections.

Principaux freins rencontrés par les autosolistes à l'utilisation des modes de transport actifs (n=306)



Modes actifs

Niveau d'accord des cyclistes avec les services et infrastructures (n=101)



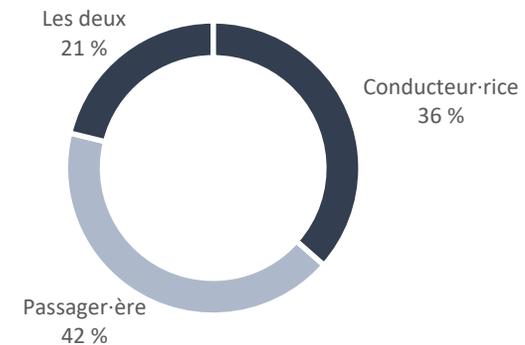
- 35 % des répondant·es qui se déplacent à vélo estiment que le trajet actuel n'est pas convivial et 32 % de ces mêmes usager·ères jugent qu'il manque de support à vélo.

“ Il serait pratique d'avoir une station BIXI au collège. ”

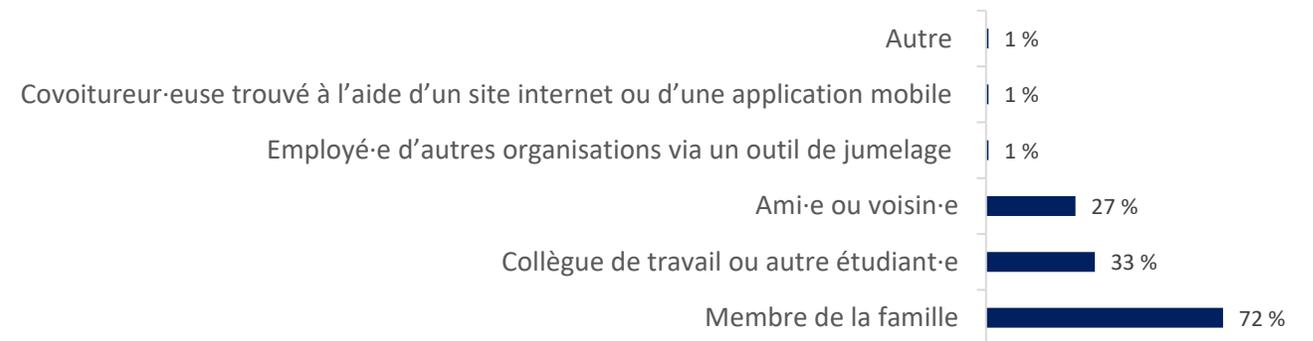
Covoiturage

- 42 % des étudiant-es covoiturent avec des amie-s ou voisin-es contre seulement 4 % des employé-es.
- Pour les autosolistes, le principal frein à pratiquer le covoiturage est leur horaire trop variable (69 %).
- Les autres freins notables sont l'incapacité de faire des arrêts en chemin (41 % employé-es) et de trouver des partenaires de covoiturage (31 % employé-es, 43 % étudiant-es), ainsi que le besoin de devoir se libérer rapidement en cas d'urgence (31 % employé-es, 31 % étudiant-es).

Rôle en tant que covoitureur·euse (n=137)



Accompagnement lors du covoiturage (n=137)



Automobile – stationnement – étudiant·es

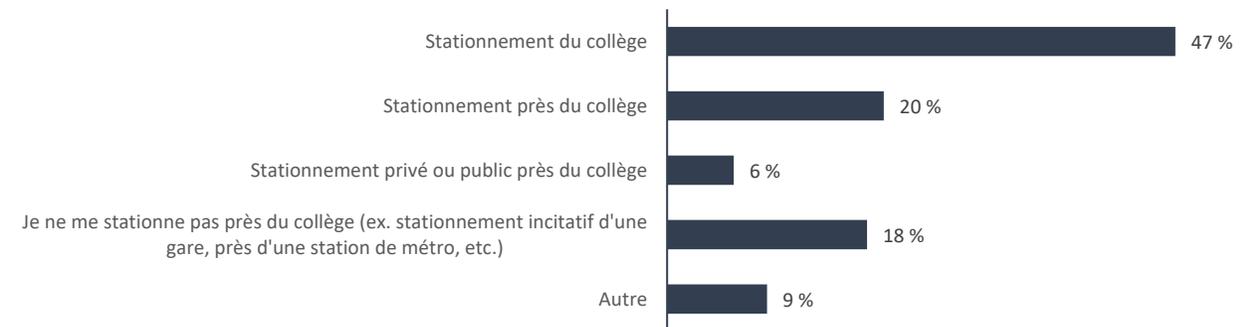
- 20 % des automobilistes se stationnent en bordure de rue du collège et 47 % directement dans le stationnement du collège.
- Parmi ces 47 %, 60 % disent n'avoir aucune difficulté à se stationner. Néanmoins, les heures et les périodes de l'année ciblées comme étant les plus complexes sont celles-ci :

entre 9h et 12h (60 %) et entre 15h30 et 17h (52 %)

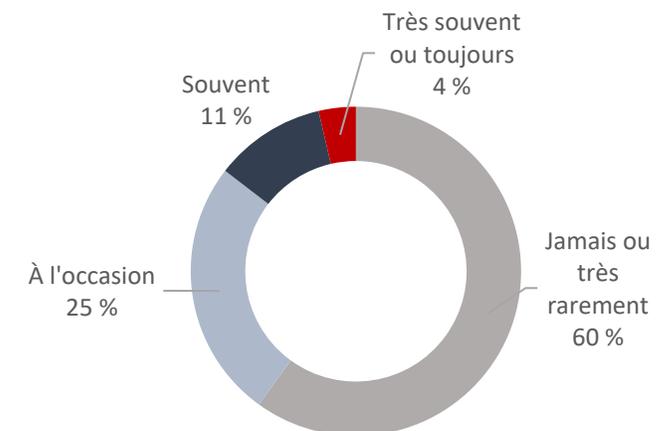
- La communauté étudiante est généralement satisfaite des aménagements piétonniers dans les stationnements du collège.

Aménagement	Satisfait-es	Insatisfait-es
Présence de traverses piétonnes	60 %	15 %
Vitesse et respect des automobilistes	46 %	24 %
Éclairage	53 %	18 %
Aménagements extérieurs	51 %	23 %
Déneigement	33 %	14 %
Présence de traverses piétonnes	60 %	15 %

Endroit où les étudiant·es se stationnent (n=131)



Difficulté à trouver un stationnement au pavillon principal (n=55)



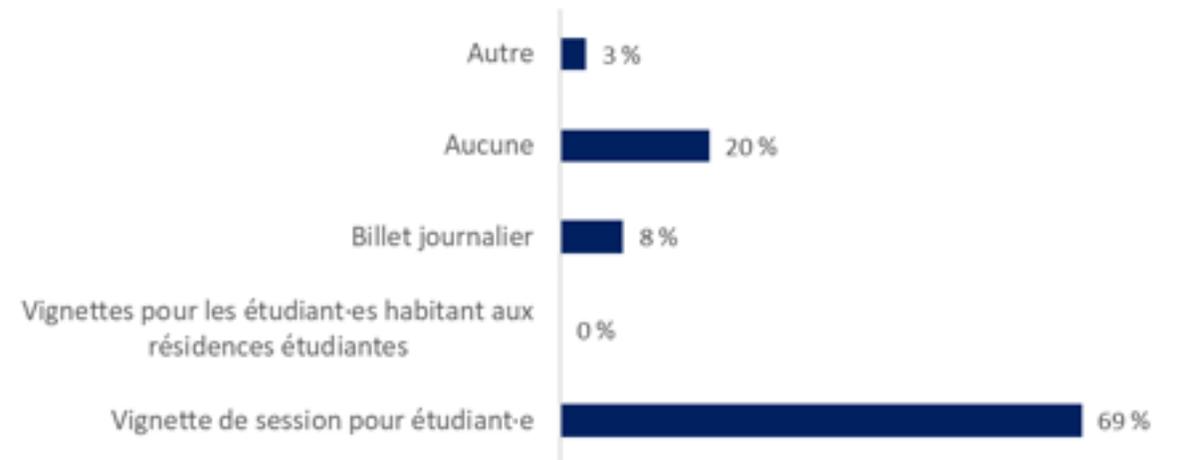
Automobile – étudiant·es

- 69 % des étudiant·es qui se stationnent dans l'enceinte du collège possèdent une vignette de session.
- 38 % des répondant·es sont **plutôt d'accord, voire tout à fait d'accord**, avec la proposition d'ajouter un montant réservé à un Fonds de développement durable à même la tarification du stationnement.

Pourcentage d'accord à l'augmentation du coût des vignettes en fonction du montant (actuellement à 100\$) (n=272)

Montant de l'augmentation	%
1\$ à 10\$	74 %
10\$ à 20\$	38 %
20\$ à 30\$	14 %
30\$ à 40\$	6 %
40\$ à 50\$	4 %
Plus de 50\$	3 %
Je ne suis pas d'accord avec l'augmentation du tarif des vignettes	26 %

Type de vignette possédée par les étudiant·es (n=61)



Automobile – stationnement – employé·es

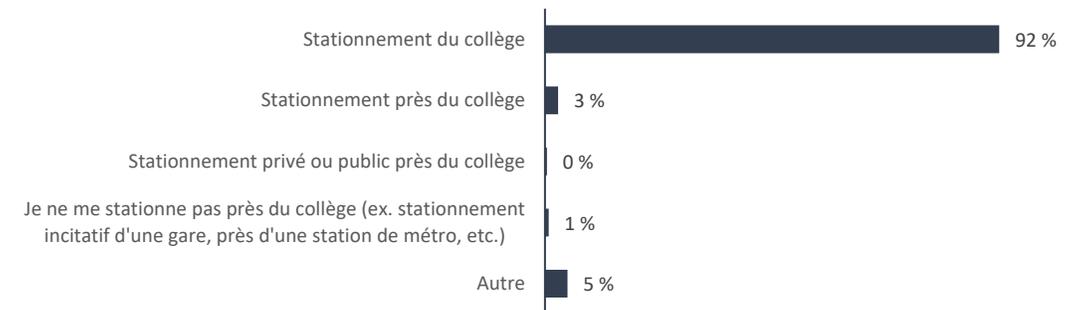
- 92 % des employé·es se stationnent directement dans le stationnement du collège. 86 % de ce nombre n'ont aucune difficulté à trouver un stationnement. Les heures ciblées comme plus complexes pour se trouver une case de stationnement sont celles-ci:

entre 9h et 12h (66 %) et entre 15h30 et 17h (44 %)

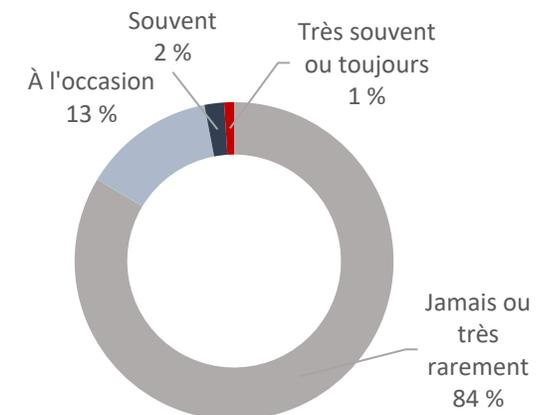
- Les aménagements piétons du stationnement sont considérés généralement satisfaisants.

Aménagement	Satisfait	Insatisfait
Présence de traverses piétonnes	44 %	34 %
Vitesse et respect des automobilistes	44 %	33 %
Éclairage	51 %	14 %
Aménagements extérieurs	44 %	37 %
Déneigement	50 %	16 %
Présence de traverses piétonnes	44 %	34 %

Endroit où les employé·es se stationnent (n=210)



Difficulté à trouver un stationnement au pavillon principal (n=201)



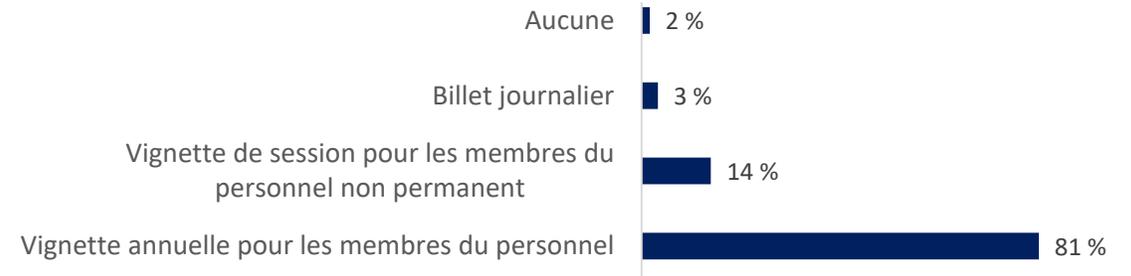
Automobile – employé·es

- 81 % des employé·es détiennent une vignette annuelle et 14 % une vignette de session.
- 61 % des répondant·es sont **plutôt d'accord, voire tout à fait d'accord**, avec la proposition d'ajouter un montant réservé à un Fonds de développement durable à même la tarification du stationnement.

Pourcentage d'accord avec l'augmentation du coût des vignettes en fonction du montant (actuellement à 100\$) (n=399)

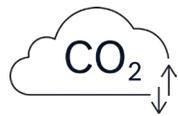
Montant de l'augmentation	%
1\$ à 10\$	89 %
10\$ à 20\$	60 %
20\$ à 30\$	32 %
30\$ à 40\$	21 %
40\$ à 50\$	17 %
Plus de 50\$	12 %
Je ne suis pas d'accord avec l'augmentation du tarif des vignettes	11 %

Type de vignette possédée par les employé·es (n=242)



Émissions de GES et coût des déplacements

Impact annuel des déplacements (basé sur 180 jours de travail par année)



6 989 tonnes de CO² émis



26,1 millions de dollars engendrés

Moyenne quotidienne d'émissions de GES et de coûts liés aux déplacements, selon le mode utilisé

	 AUTO-SOLO	 TRANSPORTS EN COMMUN	 VÉLO	 MARCHE
	6,28 kg	0,81 kg	0 kg	0 kg
	20,87 \$	5,53 \$	0,99 \$	0 \$

Méthodologie

Les facteurs suivants sont pris en compte dans le calcul des gaz à effet de serre (GES) :

- Les modes utilisés
- Le type de motorisation du véhicule
- La distance du trajet
- Les transferts modaux été-hiver

Au niveau des coûts des déplacements, tous les frais liés à l'utilisation du véhicule (carburant, achat, dépréciation, entretien, permis et immatriculation, assurances), les tarifs de transport en commun et d'entretien de vélo sont pris en compte.

SOURCE DE DONNÉES

1. Fonds d'action québécois pour le développement durable (2020)
2. Calculateur de CAA-Québec (2022)
3. ARTM
4. Magazine Protégez-vous

Incitatifs populaires

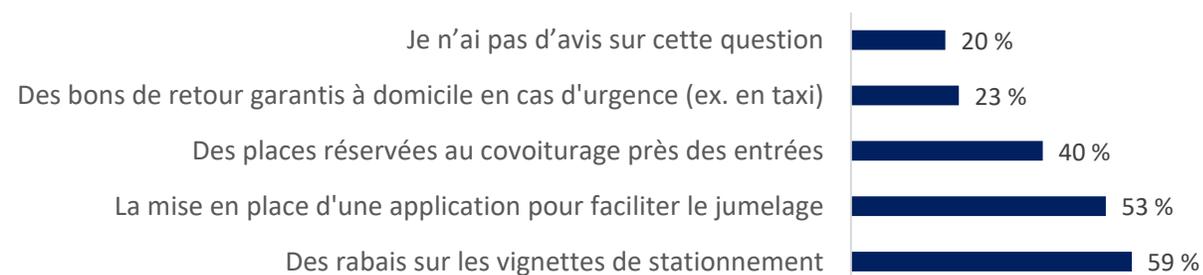
COVOITURAGE

- Les mesures qui inciteraient les employé-es et les étudiant-es à pratiquer le covoiturage sont :
 - la mise en place d'une **application mobile** pour faciliter le jumelage (65 % et 40 %)
 - un rabais sur la vignette** de stationnement (54 % et 65 %)
 - plus de **places réservées au covoiturage** près des entrées (31 % et 51 %).

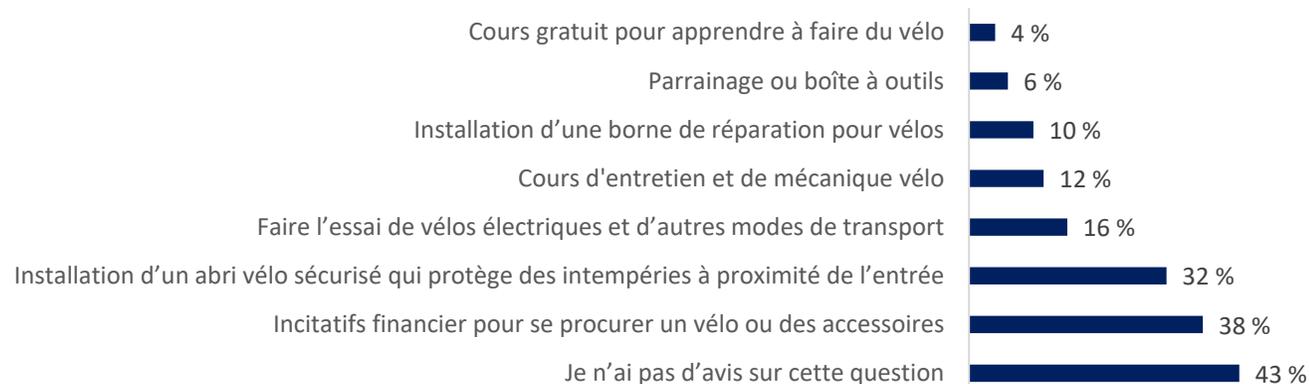
MODES ACTIFS (VÉLO ET MARCHÉ)

- Pour inciter l'utilisation du vélo et de la marche, deux mesures ressortent comme prioritaires :
 - des **incitatifs financiers** pour se procurer un vélo ou des accessoires (46 % pour les employé-es et 27 % pour les étudiant-es)
 - plus d'abris à vélo** qui protègent des intempéries et positionnés près des entrées (36 % pour les employé-es et 27 % pour les étudiant-es)

Mesures à prioriser pour favoriser l'utilisation du covoiturage (ensemble de la communauté collégiale, n=735)



Mesures à prioriser pour favoriser l'utilisation des modes actifs (ensemble de la communauté collégiale, n=735)

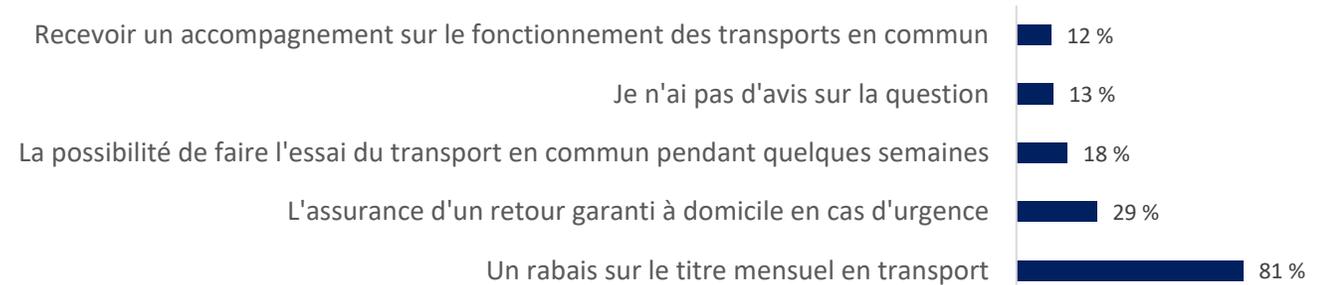


Incitatifs populaires

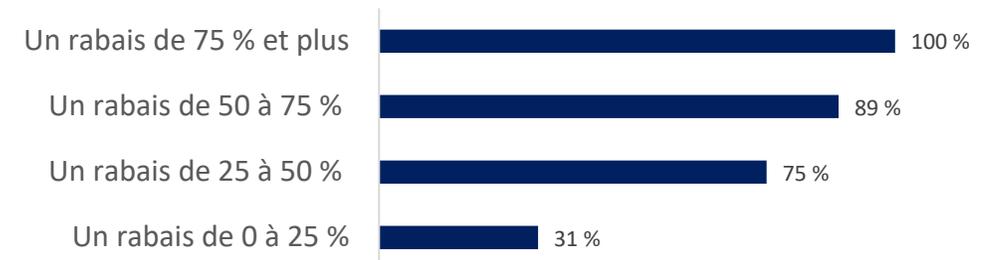
TRANSPORT EN COMMUN

- 77 % des employé·es et 85 % des étudiant·es affirment qu'un **rabais sur le titre mensuel** les inciterait à utiliser les transports en commun.
- Si un rabais de 25 à 50 % sur les titres était offert, le ¾ des répondant·es seraient enclin·es à utiliser le transport en commun.
- 27 % des employé·es et 31 % des étudiant·es classent les retours garantis à domicile comme une priorité.
- 22 % des employé·es souhaitent pouvoir faire **l'essai du transport en commun pendant quelques semaines**, tandis que 20 % des étudiant·es voudrait **recevoir de l'accompagnement sur le fonctionnement** des options disponibles.

Mesures à prioriser pour favoriser l'utilisation des transports en commun (ensemble de la communauté collégiale, n=735)



Proportion des automobilistes, cyclistes et marcheurs·euses enclin·es à prendre le transport en commun, selon le niveau de rabais (n=571)



Citations récurrentes

Je veux absolument une piste cyclable sur le Boulevard Concorde le long du collège. C'est le seul segment du boulevard qui n'a pas de piste.

En général, ça me coûte plus cher le transport en commun que la voiture à essence.

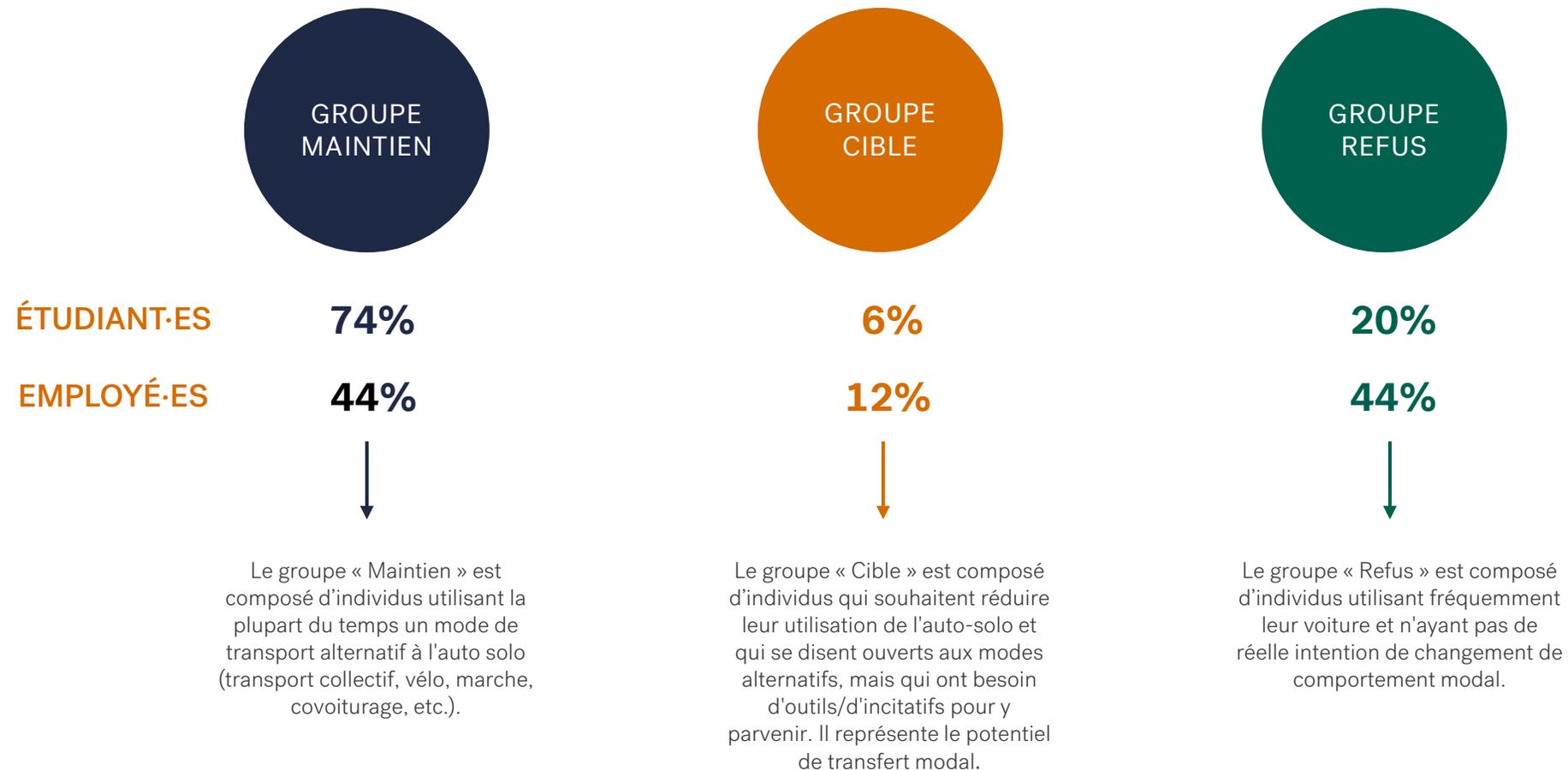
Je suis 100 % auto-solo par nécessité, pas par choix. Prendre l'autobus pour moi serait plus long, plus coûteux, plus polluant (je roule hybride ou électrique), moins malléable dans l'horaire et moins confortable. Toutefois, je donnerais mon approbation à 100 % à une augmentation significative du montant de la vignette de stationnement. Il est anormal qu'un membre de la communauté qui voyage en bus doive payer 150 \$ pour sa passe mensuelle alors que je paie 100 \$ par session pour mon parking.

Aussi, je suis fortement intéressée à me déplacer en vélo (environ 30 minutes du travail au domicile) le printemps/été et au début de l'automne. Cependant je trouve qu'il manque d'espace pour ranger les vélos. Un seul abri n'est pas suffisant, malgré tout je vais opter pour ce moyen de déplacement dès le printemps prochain.



VERS LE PLAN D'ACTION

Intentions de changement de comportement



Intentions de changement de comportement



Le transport en commun et le covoiturage sont les deux modes de transports alternatifs qui intéressent ceux qui se disent prêts à réduire leur utilisation de l'auto-solo (groupe cible).

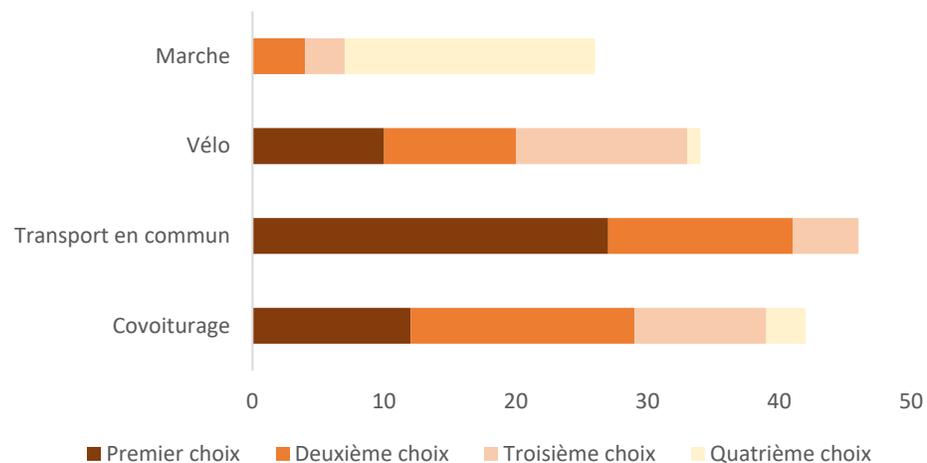
Les incitatifs qui intéressent spécifiquement le groupe cible sont les mêmes qui intéressent l'ensemble des répondants : offrir un rabais sur le titre mensuel de transport en commun (80 %), offrir un retour garanti à domicile en cas d'urgence (33 %), offrir un rabais sur les vignettes de stationnement pour le covoiturage (61 %), mettre en place une application de jumelage (61 %) et offrir des incitatifs financiers pour se procurer un vélo ou des accessoires (45 %).

6% des étudiant·es

12% des employé·es

9 % total

Intérêt pour les modes alternatifs (n=69)



Vers le plan d'action

Transfert modal

Le groupe ciblé est composé de:

- 6 % d'étudiant-es
- 12 % d'employé-es

Les employé-es utilisent principalement l'auto-solo pour se rendre au Collège Montmorency, tandis que les étudiant-es ont pour choix modal principal le transport en commun.

Les principales bonifications souhaitées pour transiter vers les modes de transport durables sont liées à une bonification du réseau de transport collectif.

Prochaines étapes

1. PLAN D'ACTION

visé à sélectionner, prioriser, budgéter et planifier les mesures que l'on souhaite mettre en place pour une période donnée.

2. MISE EN PLACE D'ACTIONS

visé à renforcer les habitudes de déplacement des personnes qui utilisent déjà les modes de transports durables et à convertir notre groupe ciblé.

Vers le plan d'action

FORCES

- Proximité à un hub de transport
- % du groupe de maintien
- % de cyclistes
- Comité CACE et mobilisation du comité de projet
- Aménagements et travaux récents en faveur de la mobilité durable

FAIBLESSES

- Pluralité des sites aux situations différentes (occupation, localisation, desserte, etc.)
- Facilité d'accès en automobile
- Faible coût de la vignette de stationnement

OPPORTUNITÉS

- Partenariats avec le département d'horticulture
- Financements NOMO 2.2 et MobilisActions
- Nouvelle direction et gestion
- La mobilité durable est un volet prioritaire de Laval économique

MENACES

- % élevé de la communauté collégiale résidants à proximité du Collège
- Dépendance à l'auto-solo / culture de l'auto
- Réticence au changement
- Déficience du réseau cyclable à Laval

Un soutien complet pour
optimiser les **enjeux** et
besoins de déplacements
et de **mobilité durable** au
sein d'organisations
diversifiées à des
échelles **variées**.

CONTACT

Myriam Goulet

Chargée de projets en mobilité durable
Myriam.Goulet@moba-cgd.com

