



PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS AMBIONER/STGM

Plan d'action

Version finale

Janvier 2019

Produit par



Rédaction et révision

Véronique Samson – Coordinatrice

Camille Cyr – Chargée de projets

Marie-Hélène Coll – Directrice

Collaboration

Jean-Robert Wells – conseiller stratégique en développement durable (Ambioner)

Laurence Pagé-St-Cyr – Architecte, associé écologique LEED (STGM)

Participation financière

Ambioner

STGM

Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	2
1. MISE EN CONTEXTE.....	3
STRUCTURE DE L'ÉTUDE	4
2. PRINCIPAUX CONSTATS DU DIAGNOSTIC.....	5
3. SCÉNARIOS DE TRANSFERTS MODAUX ANTICIPÉS.....	8
POTENTIEL DE TRANSFERT MODAL SELON LES DONNÉES DU SONDAGE.....	8
4. MESURES PROPOSÉES.....	9
AXE 2 : COMMUNICATIONS.....	20
AXE 3 : TRANSPORT EN COMMUN	33
AXE 4 : TRANSPORTS ACTIFS.....	40
AXE 5 : STATIONNEMENT	52
AXE 6 : COVOITURAGE.....	59
AXE 7 : DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	65
3. CONCLUSION.....	73
4. ANNEXES	74
ANNEXE 1 – ORGANIGRAMME DES MESURES	74
ANNEXE 2 – TYPES DE SUPPORTS À VÉLO À PRIORISER	75
ANNEXE 3 – TYPES DE SUPPORTS À VÉLO À ÉVITER.....	78
ANNEXE 4 – DÉTAILS SUR LES SERVICES DE COMMUNAUTO	79

Mise en contexte

Dans un contexte de travaux d'agrandissement où une réduction de la proportion des cases de stationnement est prévue, les firmes Ambioner et STGM ont entrepris la réalisation d'une démarche en gestion des déplacements en collaboration avec l'organisme Mobili-T, le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain. Les deux entreprises devaient rester dans le même édifice tout en croisant. Depuis l'été 2018, les plans ont changé et Ambioner déménagera ses bureaux ailleurs dans la région de Québec alors que STGM restera dans l'édifice actuel et agrandira ses bureaux. Le plan d'action est tout de même présenté dans sa forme prévue, puisque les mesures développées pourront être implantées dans le nouveau contexte de STGM et d'Ambioner.

Le bâtiment abritant les activités actuelles d'Ambioner/STGM est certifié LEED, et est donc équipé d'infrastructures et d'installations favorisant les saines habitudes de vie et les habitudes de transport plus durables. De plus, Ambioner/STGM profite de cet agrandissement pour se doter de la certification Well, qui se concentre sur le bien-être des utilisateurs du bâtiment. Suite aux rénovations majeures, l'édifice devrait accueillir davantage d'employés (plus de 120 employés), mais n'offrira pas plus d'espace de stationnement. Le transfert modal de certains employés vers les modes de transports alternatifs à l'auto solo est donc un objectif clé pour l'entreprise.

Dans la première phase de diagnostic, une attention particulière a été apportée aux habitudes de déplacement des employés actuels. La moitié (50,0 %) des employés d'Ambioner/STGM utilise une variété de mode de transport pour leurs déplacements domicile-travail. Il s'agit d'un excellent potentiel de transfert modal vers les modes de transport durables, puisque cela démontre une ouverture envers les modes durables. D'autre part, une très forte proportion des employés utilise l'automobile en solo (46,5 %), alors que les parts des transports en commun (1,2 %) et actifs (2,3 %) sont beaucoup plus faibles.

Le présent rapport constitue la deuxième phase du plan de gestion des déplacements. Ce document décrit en détails les mesures qui ont été présentées dans le plan d'action préliminaire remis en date du 6 juillet 2018, ainsi que celles ajoutées dans une perspective d'adaptation à moyen et à long terme suite aux changements occasionnés par les travaux d'aménagement. Les mesures du plan d'action préliminaire sont clairement identifiées pour éviter un dédoublement de la lecture. Celles-ci sont tout de même applicables après les travaux. Afin d'atteindre un taux de transfert modal substantiel, des incitatifs forts devront être mis en place. Plus les mesures seront variées, plus Ambioner/STGM aura l'opportunité d'accroître la pratique de la mobilité durable chez ses employés.

Structure de l'étude

Dans ce document, les principaux constats du diagnostic (phase 1) sont d'abord rappelés. Est ensuite présentée une section abordant les changements anticipés des habitudes en transport basés sur les intentions des employés recueillies dans le sondage. Le cœur du plan d'action présente les différentes mesures à développer dans le cadre de la démarche en gestion des déplacements. Ces mesures sont développées sous forme de fiches thématiques descriptives qui en présentent les objectifs et détaillent les suggestions d'actions à entreprendre. Un potentiel d'utilisation et une estimation des coûts ou des autres ressources à prévoir sont également présentés pour chaque mesure, lorsque possible.

Afin de guider Ambioner/STGM dans l'implantation de ces mesures, un organigramme suggérant un ordre de mise en œuvre de certaines mesures est proposé en **annexe 1**. Ce dernier considère la situation prévue suite aux travaux d'agrandissement de l'édifice.

Phase 1 Diagnostic	Phase 2.1 Plan d'action préliminaire	Phase 2.2 Plan d'action	Phase 3 Mise en oeuvre
▪ Analyse de l'offre en transport et des programmes internes ▪ Analyse des sondages sur les habitudes de déplacement des employés ▪ Analyses cartographiques des codes postaux des employés	▪ Élaboration de mesures à court terme en vu des travaux d'agrandissement ▪ Élaboration d'indicateurs de suivi pour les mesures à mettre en place ▪ Choix des mesures préliminaires par l'équipe d'Ambioner/STGM	▪ Élaboration de mesures à long terme en vu des travaux d'agrandissement ▪ Scénarios de transferts modaux en vue du déménagement ▪ Élaboration d'une stratégie de priorisation de mise en place des mesures	▪ Mise en place des mesures choisies par Ambioner/STGM ▪ Suivi des indicateurs suggérés ▪ Rétroaction et ajustement des mesures mises en place

1. Principaux constats du diagnostic

Voici un rappel des principaux constats établis suite au rapport de diagnostic (phase 1) réalisé dans le cadre du mandat.

	Avantages / Forces	Défis / Opportunités
	▪ La présence d'infrastructures de qualité (marquage au sol, feu de signalisation piéton) dans le secteur de l'édifice assure une certaine sécurité pour les piétons; ▪ L'ajout prévu de douches et d'installations sanitaires permettra de rendre plus attrayante l'utilisation de la marche, de la course ou du vélo pour les déplacements domicile-travail des employés du nouveau site.	▪ Seulement 2 employés demeurent à moins d'un kilomètre des bureaux; ▪ Selon l'outil Walkscore, seuls 5% des employés peuvent se rendre au bureau à pied en moins de 30 minutes.
	▪ La bonification et l'ajout de supports à vélo dans un local sécurisé permettront d'accroître l'attractivité des lieux pour les cyclistes ; ▪ Les voies cyclables présentement aménagées assurent une connexion entre plusieurs secteurs de la ville et le lieu d'emploi; ▪ Actuellement, plusieurs employés résident à une distance cyclable raisonnable des bureaux d'Ambioner/STGM; ▪ 38,7% des employés demeurent à 5 kilomètres (distance cyclable facile) ou moins du site et 59,5% des employés demeurent à 10 kilomètres (distance cyclable raisonnable) ou moins du site; ▪ Selon l'outil Walkscore, 50,5% des employés peuvent se rendre au bureau en moins de 30 minutes à vélo.	▪ La morphologie urbaine du secteur peut donner une perception d'insécurité quant à l'utilisation du vélo pour se rendre au travail; ▪ Le secteur élargi du futur édifice comporte plusieurs intersections accidentogènes pour les cyclistes; ▪ Les bonifications prévues au réseau cyclable dans le secteur ne seront pas réalisées avant quelques années encore.



- La proximité des bureaux au terminus Beauport assure une bonne desserte en transport collectif pour les employés d'Ambioner/STGM;
- 46,6 % des employés actuels résident à moins de 30 minutes en transport en commun des bureaux;
- Actuellement, 11,6% des employés utilisent déjà le transport en commun au moins une fois par semaine pour leurs déplacements domicile-travail;
- Selon le sondage mené par Ambioner/STGM, 28% des répondants seraient prêts à utiliser le transport en commun si certains incitatifs étaient implantés en entreprise.

- Le niveau de connaissance du réseau de transport en commun est assez faible au sein des employés d'Ambioner/STGM.



- La diminution de l'offre en stationnement sur le site des bureaux d'Ambioner/STGM pourra encourager certains employés à utiliser un mode de transport alternatif à l'automobile en solo pour se rendre vers leur lieu d'emploi;
- D'après les commentaires récoltés dans le sondage, les employés semblent réceptifs à la mise en place de mesures touchant le stationnement.

- La réduction du nombre de places de stationnements disponibles pour les employés représente un enjeu de taille pour les déplacements vers le futur lieu de travail. Il s'agit d'un élément sensible, qui doit être traité avec délicatesse et compréhension;
- Environ 40% des employés demeurent à une distance trop élevée pour utiliser les modes de transports actifs ou collectifs.



- Le pôle D'Estimauville offre la possibilité d'un grand bassin de covoitureurs. La mise en place de mesures conjointes avec d'autres employeurs pourrait favoriser l'utilisation permanente ou occasionnelle du covoiturage dans le secteur et limiter la pression sur les stationnements;

- Le nombre d'employés travaillant chez Ambioner/STGM n'offre pas un grand bassin de covoitureurs, surtout pour les gens résidant en périphérie de la zone urbaine;



- 44,3% des répondants au sondage se disent intéressés au covoiturage conditionnellement à la mise en place de certains incitatifs;
- La mise en valeur des cases de stationnement réservées donne une valeur ajoutée au covoiturage.

- Plusieurs répondants au sondage ont énoncé devoir faire un arrêt entre la maison et le travail, ce qui les empêcherait de faire du covoiturage;
- Les cases de covoiturage actuelles ne sont pas contrôlées et bien utilisées.

- Les employés ont déjà la possibilité d'avoir un horaire flexible, ce qui peut faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'auto solo;
- Plusieurs répondants au sondage ont mentionné un fort intérêt à disposer d'une voiture de compagnie pour les déplacements professionnels afin de pouvoir utiliser un mode de transport durable pour leurs déplacements domicile-travail;
- Les travaux d'agrandissement joueront un rôle charnière pour le changement des habitudes de transport : il faut s'assurer que les nouvelles habitudes demeureront une fois les travaux terminés.

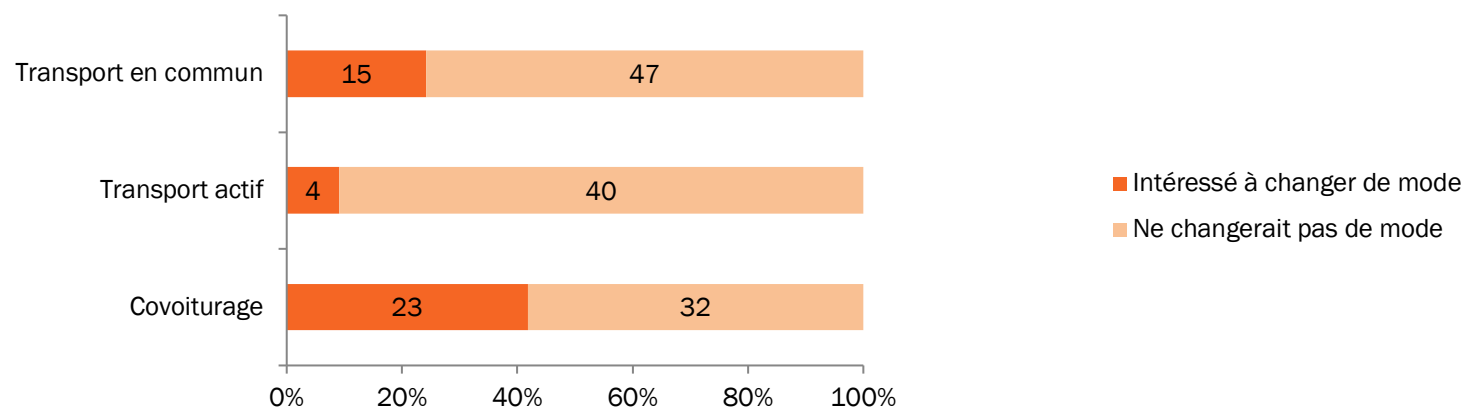
- Pour le moment, il n'existe aucun programme d'incitatifs aux transports actifs ou collectifs en entreprise;
- Presque tous les employés ont à effectuer des déplacements professionnels.

2. Scénarios de transferts modaux anticipés

A. Potentiel de transfert modal selon les données du sondage

À partir des données compilées du sondage réalisé, des parts modales potentielles ont été estimées pour les déplacements vers Ambioner/STGM.

Graphique 1. Intérêt de transfert modal par mode de transport durable parmi les usagers n'utilisant pas déjà ce mode



Actuellement, tel que présenté dans le rapport de diagnostic, la moitié des employés d'Ambioner/STGM utilisent plusieurs modes de transport pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. Par contre, les parts modales des usagers exclusifs du covoiturage, du transport actif et du transport en commun sont très faibles. La mise en place de mesures en mobilité durable diversifiées et axées sur chacun de ces modes est donc importante afin d'encourager un transfert modal soutenu.

Lorsqu'ils ne sont pas déjà utilisateurs de modes de transport durables comme mode principal, 42% des employés seraient intéressés à faire du covoiturage, c'est-à-dire qu'ils ont noté leur intérêt envers ce mode à 8-10/10, 9% seraient intéressés par l'usage des transports actifs et 24% seraient intéressés à emprunter le transport en commun. Ces données ne permettent cependant pas d'estimer la fréquence probable d'utilisation de ces modes par les employés.

** Les potentiels de transfert ont été rapportés sur l'ensemble des employés d'Ambioner/STGM, soit 101 personnes. Il est à noter que puisque le sondage était réalisé à partir d'échantillons non probabilistes (sur base volontaire), il est possible que les intérêts envers les modes durables soient surreprésentés.*

4. Mesures proposées

Les mesures présentées dans ce plan d'action visent à favoriser l'utilisation des modes de transport collectifs et actifs pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels des employés d'Ambioner/STGM. Elles ont pour principal objectif d'encourager le transfert modal à long terme des autosolistes vers des modes de transport durables, notamment par la mise en place de programmes incitatifs. En d'autres termes, ces mesures visent à encourager et à faciliter l'utilisation de la marche, du vélo, de l'autobus ou du covoiturage par les automobilistes, autant sur le court que le long terme, pendant et après les travaux. Elles visent également à fidéliser les employés qui utilisent déjà ces modes de transport, que ce soit de manière soutenue ou occasionnelle.

Les mesures qui sont proposées pour Ambioner/STGM sont divisées en sept axes d'intervention :



Gestion interne



Communications



Transport en commun



Transports actifs



Covoiturage



Gestion du stationnement



Déplacements professionnels

Pour chacune des mesures suggérées, Mobili-T a inclus une brève description, des objectifs, et des actions concrètes à réaliser pour mener à bien l'implantation de la mesure. Lorsque cela est possible, des coûts approximatifs, des exemples d'application dans d'autres organisations, ainsi que des indicateurs pour mesurer le taux de réussite et le potentiel d'utilisation sont également présentés. Les mesures détaillées dans le plan d'action préliminaire sont clairement identifiées afin d'alléger la lecture du document.

L'annexe 1 présente un tableau de priorisation des mesures suite aux travaux d'agrandissement. Ambioner/STGM pourra effectuer un choix parmi les mesures proposées en fonction de ses besoins et contraintes. Pour faciliter la sélection, les mesures de chacun des volets ont été classées par ordre de priorité, c'est-à-dire selon leur propension à inciter les employés à modifier leurs comportements en transport, ainsi que par la pertinence des mesures dans le contexte particulier de la firme.

Pour des points LEED supplémentaires...

Suite à l'adoption d'un Plan de gestion des déplacements (PGD), une preuve de réduction de 25% ou 50% du nombre de déplacements en auto solo mène respectivement à l'obtention de **3 et 6 points LEED**.



Axe 1 : Gestion interne



Afin d'assurer l'efficacité et la continuité du programme de gestion des déplacements, des mesures de gestion structurantes doivent être implantées et formalisées dans l'organisation. Cette section adresse les mesures devant se retrouver dans les politiques de l'organisation et dans la planification. Les mesures proposées dans ce volet visent ainsi à :

- Formaliser et assurer une continuité dans les mesures en mobilité ;
- Développer des mesures incitatives aux modes de transport collectifs et actifs ;
- Mettre en place des éléments structurants en gestion de déplacements pour tous les modes confondus.

Voici l'ensemble des mesures proposées qui touchent la gestion interne :

Mesures	Pages
1.1 Attirer une ressource ou un comité à la mise en place des mesures en gestion des déplacements	11
1.2 Planter un programme de retour garanti à domicile (RGD) en cas d'urgence	12-13
1.3 Allouer un budget aux mesures en mobilité durable	14-15
1.4 Offrir des formations aux gestionnaires sur les mesures en mobilité durable	16-17
1.5 Développer et mettre en place une politique de télétravail	18
1.6 Collaborer avec des partenaires afin d'optimiser les efforts en gestion des déplacements	19

POUR ALLER PLUS LOIN...



Mesure 1.1 : Attitrer une ressource ou un comité à la mise en place des mesures en gestion des déplacements

DESCRIPTION

La prise en charge du plan de gestion des déplacements par une ressource à l'interne est un gage de succès du programme. Une connaissance des pratiques organisationnelles et un contact direct avec le personnel sont en effet des facteurs de réussite non négligeables. Dans le cas d'Ambioner/STGM, un comité de mobilité durable est déjà en place pour traiter les questions de transport des employés. Il serait d'autant pertinent de désigner une (ou plusieurs) personne(s) pour la mise en place des mesures et surtout, pour en effectuer la gestion quotidienne et répondre aux questions des employés. Conséquemment, le contenu de la présente mesure est intimement lié à la quasi-totalité des mesures présentées dans ce plan préliminaire. Par ailleurs, l'investissement et l'engagement de l'employeur dans la démarche reflètent le niveau d'importance accordé au programme et peuvent être associés au niveau d'engagement des employés.

OBJECTIFS

- Acquérir une expérience en gestion des déplacements à l'interne
- Accompagner les employés qui changeront de mode de déplacement
- Assurer le suivi et la rétroaction des mesures qui seront implantées

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION ET DÉTAIL	RESPONSABLES	COÛT
Déterminer le fonctionnement le plus adéquat relativement au contexte de l'organisation (personne-ressource pour l'ensemble du programme ou tâches attribuées au membre du comité) et établir un budget, par exemple un nombre d'heures hebdomadaires, à y attitrer	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines à l'interne</i>
Définir et attitrer les tâches liées à la mise en place et au suivi des mesures sélectionnées <i>N.B. La définition des tâches est fortement liée aux choix des mesures à planter. Mobili-T peut accompagner Ambioner/STGM dans la définition de tâches.</i>	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	- <i>Temps de ressources humaines à l'interne</i> - Accompagnement de Mobili-T sur banque d'heures

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de ressources responsables des mesures à mettre en place
- Nombre d'heures par semaine attribuées à la gestion des mesures choisies
- Respect des échéanciers
- Nombre de mesures mises en place et évolution du programme



Mesure 1.2 : Planter un programme de retour garanti à domicile (RGD) en cas d'urgence ou d'imprévu (1 sur 2)

DESCRIPTION

L'employeur peut, afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs, offrir des coupons de taxi pour les retours à domicile en cas d'urgence ou d'imprévu aux employés qui se déplacent en autobus, à pied, à vélo ou en covoiturage. Cela permet de rassurer ces usagers et de leur permettre d'utiliser le mode qu'ils désirent en toute tranquillité, sans devoir s'inquiéter des possibles imprévus. Il a été démontré que cette mesure est peu coûteuse et s'avère très rassurante pour les usagers des transports durables¹.

Afin qu'un tel programme soit un succès, il doit être correctement balisé : les règlements pour le RGD sont ainsi à définir clairement avant l'application de la mesure (nombre de trajets permis, mode de paiement, compagnies de taxi, partenaires, etc.) et à ajuster au besoin.

OBJECTIFS

- Rassurer et valoriser les usagers des divers modes de transports durables
- Favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs par les automobilistes pouvant occasionnellement faire face à des situations urgentes ou imprévues

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛT
Élaborer une politique qui détaille les modalités d'un programme de RGD: ▪ Type d'approbation requise pour l'utilisation (gestionnaire, sur la bonne foi, remise du coupon à la réception, etc.) ▪ Fonctionnement : coupons de taxi sur le lieu de travail, remboursement sur preuve de facturation, etc.	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines à l'interne</i>
Faire la promotion de la mesure auprès des employés et gestionnaires	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines à l'interne</i>

¹ Menczer, W.B. (2007). *Guaranteed Ride Home Programs : A Study of Program Characteristics, Utilization, and Cost*. Federal Transit Administration. Journal of public transportation Vol. 10 (4). 131-151.



Mesure 1.2 : Implanter un programme de retour garanti à domicile (RGD) en cas d'urgence ou d'imprévu (2 sur 2)

COÛTS MOYENS D'UN PROGRAMME DE RGD

MOYENNE D'UN REMBOURSEMENT	MÉDIANE D'UN REMBOURSEMENT	MOYENNE ANNUELLE PAR ABONNÉ	MÉDIANE ANNUELLE PAR ABONNÉ
42,75\$	32,05\$	1,81\$	16,88\$

Ces données sont tirées de l'étude de Menczer (2007) qui fait une revue de 55 programmes de RGD aux États-Unis. À noter que les montants ont été convertis en dollars canadiens selon le taux de change de 2007.

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de coupons de taxi distribués ou montant des remboursements effectués
- Impact du programme sur le choix modal des employés

EXEMPLE D'APPLICATION

L'Université Laval a implanté un programme de retour garanti à domicile en cas d'urgence pour ses employés. Toutes les modalités sont présentées sur le site web de l'organisation : <https://www.ssp.ulaval.ca/deplacements/sur-le-campus/programme-de-retour-garanti/>

Le Mouvement Desjardins a mis en place cette mesure il y a cinq ans pour les covoitureurs et depuis, moins de 500 \$ ont été dépensés, sur un bassin de plus de 1 500 employés visés. Des sondages internes permettent de s'assurer que la mesure est bien connue de l'ensemble du personnel



Mesure 1.3 : Allouer un budget aux mesures en mobilité durable

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Pour assurer l'efficacité de son plan de gestion des déplacements et devenir un *leader* en matière de transport durable, Ambioner/STGM devra évaluer la bonification des mesures déjà existantes et mettre en place de nouvelles mesures qui auront un impact significatif sur le transfert modal des autosolistes. Ces ajustements et nouvelles mesures nécessiteront des ressources financières suffisantes afin d'assurer leur réussite et leur continuité dans le temps. Le financement de ces mesures ne devrait pas être perçu comme une dépense, mais plutôt comme un investissement :

- Pour un employeur, le coût par employé est généralement moindre pour ceux utilisant les transports collectifs et actifs que pour financer des cases de stationnement (construction et entretien);
- Ces mesures sont de plus en plus vues comme un argument d'attraction et de rétention d'employés puisqu'elles visent à la fois la réduction de la pression sur le stationnement, l'amélioration de la santé physique et mentale ainsi que la conciliation travail-famille

Les mesures demanderont un financement variable d'une année à l'autre, d'où la nécessité de s'assurer des sources de revenus récurrentes. Un fonds dédié à ces dépenses pourrait s'arrimer à un fonds existant en développement durable ou en promotion des saines habitudes de vie.

OBJECTIFS

- Assurer un financement récurrent et adéquat pour la promotion des transports durables afin de mettre en place des actions porteuses
- Permettre un suivi des mesures mises en place et de leurs retombées

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Définir les modalités pour constituer le fonds qui financera les initiatives en mobilité durable Plusieurs scénarios sont à envisager : ▪ Dans le cas où Ambioner/STGM déciderait de tarifier son stationnement (mesure 5.3.), les frais récoltés pourraient être ajoutés au fonds ▪ Utiliser des fonds liés au programme de qualité de vie au travail pour les employés ou au recrutement de la main-d'oeuvre	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Somme annuelle identifiée comme étant en lien avec les transports durables ou étant allouée au fonds en transports durables ;
- Réalisations effectuées grâce au budget provenant du fonds instauré



Mesure 1.3 : Allouer un budget aux mesures en mobilité durable

(2 sur 2)

ESTIMATION DE REVENUS POTENTIELS POUR UN MONTANT PRÉLEVÉ SUR LA VIGNETTE DE STATIONNEMENT

MODALITÉS		REVENUS POTENTIELS	
		MENSUELS	ANNUELS
Nombre d'espaces de stationnement sur le terrain d'Ambioner/STGM (59)	1 \$ par mois	59 \$	708 \$
	2 \$ par mois	118 \$	1 416 \$
	3 \$ par mois	177 \$	2 124 \$
	4 \$ par mois	236 \$	2 832 \$
	5 \$ par mois	295 \$	3 540 \$

EXEMPLES D'APPLICATION

- Au **Cégep de Drummondville**, 15 \$ sur les 86 \$ que coûte annuellement une vignette de stationnement sont placés dans un Fonds pour le développement durable afin de financer des actions porteuses.
- À l'**Université Laval**, les revenus de stationnement sont recueillis par la Fondation de l'Université, qui octroie ensuite un budget au programme de transport durable à partir de ces fonds.
- À l'**Université Simon Fraser**, à Vancouver, 0,27 \$ pour chaque dollar payé en stationnement sert à financer des initiatives en transport alternatif, principalement le transport en commun (laissez-passer universel, amélioration aux arrêts d'autobus, etc.)²
- **iA Groupe Financier** à Québec a diminué ses frais liés au recrutement et à l'acquisition de talent grâce à ses mesures attractives en mobilité durable. Ces fonds ont été réinvestis dans le programme en mobilité durable.

² Source: <https://www.sfu.ca/parking/parking-blog/2015/where-does-your-parking-dollar-go.html>



Mesure 1.4 : Offrir des formations aux gestionnaires sur les mesures en mobilité durable

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Dans un programme en gestion des déplacements, les gestionnaires peuvent être impliqués à plusieurs niveaux dans le déploiement des mesures. Ceux-ci jouent un rôle important dans la promotion des programmes, vu leur proximité avec les employés. De plus, lors de l'accueil de nouveaux employés, il est important qu'ils puissent transmettre l'information sur les programmes en vigueur, par exemple L'abonne BUS Travailleur.

Les gestionnaires initiés aux enjeux de mobilité durable ont d'ailleurs plus de chance de choisir de se déplacer eux-mêmes au moyen d'un mode de transport alternatif à l'auto solo. Dans les entreprises, les comportements des leaders peuvent grandement influencer le reste de l'équipe. Ils sont donc des acteurs clés dans la réussite des mesures.

OBJECTIFS

- Sensibiliser les gestionnaires à l'utilisation des transports durables pour les déplacements domicile-travail et professionnels
- Favoriser la diffusion de l'information sur les mesures déployées à l'ensemble des employés de l'organisation

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES
Déterminer les éléments à inclure dans la formation ▪ Procédures à suivre et modalités pour chaque mesure mise en place ▪ Personne-ressource à contacter pour chaque mesure ▪ Avantages des transports durables pour la société, l'environnement et la santé économique d'Ambioner/STGM	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)
Déterminer le meilleur moyen de rejoindre les gestionnaires ▪ Définir si les formations sont obligatoires ou optionnelles ▪ Choisir le moment le plus propice pour la tenue des formations (heure du dîner, heures de travail, etc.)	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)
Réaliser les formations périodiquement ▪ Définir le nombre de formations sur une période donnée (annuelle, trimestrielle, etc.) ▪ Assurer un suivi récurrent et la remise de la documentation appropriée suite aux formations.	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)



Mesure 1.4 : Offrir des formations aux gestionnaires sur les mesures en mobilité durable

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Proportion des gestionnaires formés
- Taux de connaissance des mesures mises en place par les employés

POUR ALLER PLUS LOIN...

La santé des employés est un des nombreux bénéfices que l'employeur peut retirer d'une démarche en gestion des déplacements. Pour aller plus loin et améliorer la qualité de vie de ses équipes, Ambioner/STGM pourrait s'inscrire dans une démarche de santé en entreprise. Des programmes tels que la norme *Entreprise en santé*³ et *VIVA Programme santé en entreprise*⁴ font la promotion de la santé et du mieux-être dans les milieux de travail. Ces initiatives constituent des avantages distinctifs pour l'employeur en témoignant de son engagement envers le bien-être au travail. Les gestionnaires pourraient alors être les porteurs de l'initiative et pourraient faire des liens avec la démarche en gestion des déplacements.

³ <https://www.groupeentreprisesensante.com/fr/>

⁴ <https://viva.lacapitale.com/fr>



Mesure 1.5 : Développer et mettre en place une politique de télétravail

DESCRIPTION

L'implantation du télétravail est une mesure qui permettrait de diminuer sensiblement la pression sur le stationnement d'Ambioner/STGM. Cette pratique permet d'offrir un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle, et peut même mener à une augmentation de la productivité des employés qui en bénéficient. Bien coordonnée, cette mesure peut réduire les coûts d'exploitation de l'entreprise relativement aux ressources matérielles en mettant à profit l'utilisation des systèmes de visioconférence et de télécommunications.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Diminuer la pression sur le stationnement et les coûts qui découlent des déplacements professionnels et personnels quotidiens
- Favoriser la conciliation travail-famille des employés et encourager une plus grande productivité
- Favoriser l'attractivité et la rétention de la main-d'œuvre compétente dans un pôle en croissance

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Définir les modalités et les types d'emploi pouvant avoir accès au télétravail : ▪ Déterminer les moments où la présence physique sur les lieux de travail est obligatoire ou les plages horaires durant lesquelles les employés doivent être joignables ▪ Déterminer la proportion de l'horaire pouvant être effectuée à distance ▪ Déterminer les outils à utiliser dans le cadre du travail à distance	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Ajuster le système de validation des horaires et des heures travaillées		
Former les gestionnaires à l'application de cette mesure auprès de leurs divisions respectives		
Faire la promotion de la mesure auprès des employés de l'organisation		

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre d'employés faisant du télétravail
- Nombre de cases de stationnement occupées



Mesure 1.6 : Collaborer avec des partenaires afin d'optimiser les efforts en gestion des déplacements

DESCRIPTION

Dans le but de maximiser ses efforts en gestion des déplacements, Ambioner/STGM devrait considérer de nouer des partenariats avec des acteurs clés. D'abord, le rapport de diagnostic – ou du moins les données sur l'utilisation du transport en commun – pourrait être remis au RTC afin de les informer du potentiel d'usagers dans le secteur. Ensuite, l'entreprise pourrait entrer en contact avec les organisations avoisinantes afin d'agrandir son bassin de covoitureurs (la CNESST déménagera prochainement ses bureaux à moins de 200 mètres de ceux d'Ambioner/STGM, et aura, elle aussi, des défis de stationnement à surmonter). L'entreprise aurait également intérêt à se tenir au courant des prochaines étapes de développement du secteur D'Estimauville afin de saisir les opportunités de partenariats. Cette collaboration est d'autant plus intéressante dans un contexte de programme en covoiturage où le bassin de covoitureurs doit être important pour offrir le plus de possibilité de jumelage possible.

OBJECTIFS

- Bonifier les services offerts et les mesures par le biais du partage de l'information
- Être à l'affut de nouvelles possibilités de partenariat

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES
Remettre les données sur l'utilisation du transport en commun au RTC et autres autorités organisatrices de transport concernées	Mobili-T
Entrer en contact avec les organisations actuellement présentes dans le secteur, ou qui y déménageront dans les prochaines années ▪ Aborder les responsables de la CNESST en vue de leur déménagement ▪ Réfléchir ensemble à l'outil de jumelage utilisé pour le covoiturage	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)
Rester à l'affut de consultations publiques ou de tout événement portant sur le développement du secteur D'Estimauville	Ambioner/STGM



Axe 2 : Communications



La communication interne des mesures mises en place est essentielle pour que les employés s'approprient le contenu du programme et puissent en profiter. Il est également nécessaire que l'information sur les alternatives à l'automobile en solo soit facilement accessible et claire pour ces derniers. Dans une optique de communication externe, publiciser les programmes et les manières d'accéder aux lieux d'emploi peut également favoriser le recrutement. Les mesures proposées dans ce volet visent ainsi à :

- Faciliter l'accès à l'information sur l'accès au site par des modes de transports collectifs et actifs ;
- Faire connaître et rendre visibles les mesures qui seront mises en place chez Ambioner/STGM.

Voici l'ensemble des mesures proposées qui touchent les communications :

Mesures	Pages
2.1 Produire des outils d'information sur l'accessibilité au site par les modes de transport durables et sur la mise en place des mesures de gestion des déplacements	21-22
2.2 Réaliser de manière récurrente des activités de sensibilisation et d'information sur les transports collectifs et actifs	23-25
2.3 Réaliser des plans de déplacement personnalisés pour les employés	26
2.4 Mettre en place des concours à l'interne afin de donner une dimension ludique à l'utilisation des modes de transport durables	27-29
2.5 Mettre en place un programme de marketing personnalisé	30-31
2.6 Élaborer une stratégie de communication et créer une identité visuelle pour le programme	32



Mesure 2.1 : Produire des outils d'information sur l'accessibilité au site par les modes de transport durables et sur la mise en place des mesures de gestion des déplacements (1 sur 2)

DESCRIPTION

La connaissance des réseaux de transport desservant le lieu d'emploi est cruciale afin que les employés empruntent un ou des modes de transport durables. Le réseau de pistes cyclables de la Ville de Québec est assez étendu, permettant de se déplacer de part et d'autre de la ville. La Vision des déplacements à vélo de la Ville de Québec engendre des modifications importantes du réseau chaque saison estivale. Le réseau de transport en commun évolue sans cesse afin de répondre à l'évolution des dynamiques territoriales. Il est donc important de rappeler aux gens de s'informer sur les itinéraires qui s'offrent à eux. Qui plus est, les mesures qui seront choisies à l'issue de ce plan préliminaire doivent être communiquées, expliquées et répétées afin d'engendrer un transfert modal important.

OBJECTIFS

- Sensibiliser et informer les employés sur leurs alternatives en transport
- Faciliter l'accès à l'information quant aux mesures mises en place
- Affirmer l'engagement de l'entreprise envers les transports durables

Norme WELL

La documentation doit inclure les choix de sélection du site du bâtiment, les concepts WELL (air, eau, alimentation, lumière, activité physique et esprit) ainsi que des plans pour la maintenance du bien-être dans le milieu de travail.

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION ET DÉTAIL	RESPONSABLE	INDICATEURS DE SUIVI SUGGÉRÉS	COÛTS
Créer une carte interactive consultable par les employés qui centralise les informations sur l'accès en transport durable	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin) - Fournisseur web	- Nombre de visiteurs uniques sur la page hébergeant la carte - Niveau de connaissance des réseaux par les employés (note sur 10)	Création d'une carte en ligne par Mobili-T : environ 5 h de travail
Regrouper les informations relatives à l'accès au site en transport durable dans une trousse de bienvenue qui sera remise aux nouveaux employés lors de leur entrée en poste.	Ambioner/STGM	- Nombre de trousse de bienvenue distribuées	<i>Temps de ressources humaines</i>



Mesure 2.1 : Produire des outils d'information sur l'accessibilité au site par les modes de transport durables et sur la mise en place des mesures de gestion des déplacements (2 sur 2)

DÉMARCHE SUGGÉRÉE (SUITE)

ACTION ET DÉTAIL	RESPONSABLE	INDICATEURS DE SUIVI SUGGÉRÉS	COÛTS
Sur les sites web d'Ambioner et de STGM, indiquer les divers moyens d'accéder à l'édifice Sur la page « Nous joindre », ajouter une section « Se rendre à nos bureaux » et y détailler les diverses options en transport pour accéder à l'édifice (pourrait être jumelé à l'action 1. Carte interactive)	- Ambioner/STGM - Fournisseur du site web	Nombre de visiteurs uniques sur la nouvelle page web (depuis l'adresse IP interne)	À définir avec le fournisseur web
Créer une page, et/ou un document, présentant les mesures en gestion des déplacements et les procédures à suivre Y insérer : ▪ Carte interactive ▪ Politique de déplacements professionnels ▪ Politique de stationnement ▪ Informations sur les incitatifs financiers et les programmes de fidélisation ▪ Toutes autres mesures entreprises par Ambioner/STGM	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	- Nombre de consultations de la page - Taux de connaissance des mesures	Temps de ressources humaines
Convoquer une rencontre formelle avec tous les employés pour leur communiquer l'existence et les modalités des mesures Organisation d'une rencontre sur place ou par webdiffusion sur l'heure du dîner, ou à un autre moment propice	Ambioner/STGM	Nombre de personnes présentes à la rencontre obligatoire	Temps ayant été nécessaire pour la rencontre pour tous les employés



Mesure 2.2 : Réaliser de manière récurrente des activités de sensibilisation et d'information sur les transports collectifs et actifs (1 sur 3)

DESCRIPTION

Dans le cadre d'une démarche visant des changements de comportements, il faut inévitablement prévoir des activités d'information sur les bénéfices potentiels que les principaux intéressés peuvent en retirer. C'est pourquoi la promotion et la sensibilisation récurrentes sont des composantes essentielles à la mise en place de mesures en gestion des déplacements. Qui plus est, selon les informations récoltées dans le cadre du sondage sur les habitudes de déplacements, les employés d'Ambioner/STGM ont une connaissance de base généralement faible des réseaux de transports durables, et pourraient fortement bénéficier d'informations supplémentaires.

OBJECTIFS

- Informer les employés sur leurs alternatives en transport
- Inciter les autosolistes à faire l'essai des modes de transport durables
- Fidéliser les utilisateurs actuels des transports durables et valoriser leurs habitudes de déplacement

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Établir un plan des activités à réaliser sur l'année et leurs modalités : ▪ Types d'activités ▪ Nombre par année ▪ Mode(s) de transport visé(s) ▪ Coûts	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre d'activités réalisées
- Nombre de participants aux événements/campagnes
- Nombre d'employés récompensés/rencontrés

PERSONNES-RESSOURCES POUR PLANIFIER LES ACTIVITÉS

Mobili-T

Marie-Hélène Coll
marie-helene.coll@mobili-t.com,
(418) 522-0006, poste 3092

RTC

Nicole Baribeau, coordonnatrice en développement de marché et enquêtes
nicole.baribeau@rtcquebec.ca (418) 627-2351, poste 4983



Mesure 2.2 : Réaliser de manière récurrente des activités de sensibilisation et d'information sur les transports collectifs et actifs (2 sur 3)

LISTE D'ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION POUVANT ÊTRE RÉALISÉES

ACTIVITÉ	MODE DE TRANSPORT CIBLÉ	PRÉCISIONS	FOURNISSEURS POTENTIELS	COÛTS	PÉRIODE(S) IDÉALE(S)
Actions de promotion ludiques, concours	Tous les modes durables	L'organisation de concours permet d'encourager les employés à faire l'essai d'un mode, ou encore de récompenser les usagers actuels de ce dernier	- Ressources internes - Mobili-T (au besoin)	À déterminer selon l'activité	Toute l'année

EXEMPLE D'APPLICATION

L'entreprise Optel Vision a organisé en 2016 un concours podométrique auprès de tous ses employés : les employés qui marchaient le plus en cours de journée ont ainsi été récompensés suite à un mois de concours. Ce type d'activité s'organise bien lors d'une semaine thématique sur la santé et peut être l'occasion de mettre de l'avant les transports actifs dans les déplacements professionnels.

Mouvement Vélosympathique	Vélo	Cette certification de Vélo Québec souligne l'engagement des organisations et collectivités envers le vélo comme transport et loisirs pour tous.	Mobili-T	Gratuit (coût en ressources humaines pour remplir la demande)	Dates limites pour application : - 29 mars 2019 - septembre 2019
Conférence sur les transports durables	Tous les modes durables	Conférence ou séance d'information visant à informer les employés sur diverses thématiques (plusieurs thèmes possibles, au choix du client)	Mobili-T	275 \$ pour 1 heure	Toute l'année
Formations à l'entretien mécanique d'un vélo	Vélo	Activité expliquant les bases de la mécanique vélo dans le but de rendre les employés autonomes lors de leur trajet en cas de problème (crevaisson, etc.)	- Mobili-T - Coop Roue-Libre - MEC - Etc.	Pour Mobili-T : 275 \$ pour 1 heure de formation avec matériel remis Autres fournisseurs : À valider	Printemps, été Le Mois du vélo (mai), plusieurs activités sont offertes à faible coût



Mesure 2.2 : Réaliser de manière récurrente des activités de sensibilisation et d'information sur les transports collectifs et actifs (3 sur 3)

ACTIVITÉ	MODE DE TRANSPORT CIBLÉ	PRÉCISIONS	FOURNISSEURS POTENTIELS	COÛTS	PÉRIODE(S) IDÉALE(S)
Kiosque d'information personnalisée sur les parcours à vélo	Vélo	Kiosque au cours duquel les employés peuvent consulter un conseiller spécialisé en trajet vélo et obtenir des informations sur les parcours qui leur conviennent le mieux	Mobili-T	Pour Mobili-T : 275 \$ pour 2 heures de présence de conseillers (avec matériel remis)	Printemps
Service de mise au point mécanique des vélos	Vélo	Présence de mécaniciens qui font une mise au point de base, qui permettra à l'employé d'utiliser son vélo de façon sécuritaire au cours de la saison	Mobili-T Coop Roue-Libre Vélocentrix	Pour Mobili-T : 35 \$ par vélo + 70 \$ de frais de service par atelier <i>Autres fournisseurs : À valider</i>	Printemps, été
Défi sans auto solo	Tous les modes durables	Compétition amicale organisée annuellement au niveau de la province qui incite les employés à faire l'essai d'un mode de transport durable sur une semaine en septembre	Mobili-T	Gratuit, les entreprises peuvent s'inscrire en ligne	A lieu en septembre annuellement
Kiosque et escouades de promotion de L'abonne BUS Travailleur	Transport en commun	Le RTC offre gratuitement un service de kiosque au cours duquel les gens peuvent s'informer sur les parcours et obtenir des titres gratuits (2 billets) Pour les autres AOT de la région, Mobili-T peut présenter les services disponibles.	RTC Mobili-T (pour les autres sociétés de transport)	Gratuit (RTC) 140 \$ pour 2 heures de présence (Mobili-T)	
Kiosque de distribution de titres à l'essai sur 2 semaines (pour les automobilistes)	Transport en commun	Le RTC offre la possibilité aux automobilistes qui le souhaiteraient de faire l'essai du transport en commun pour une période de 2 semaines	RTC	Gratuit	Ce type de kiosque est proposé aux mois d'avril/mai et d'octobre/nov.



Mesure 2.3 : Réaliser des plans de déplacement personnalisés pour les employés

DESCRIPTION

Dans le cadre des travaux d'agrandissement, Mobili-T conseille de réaliser des plans personnalisés de déplacements pour les employés afin de leur faire connaître toutes leurs options d'itinéraires et de leur permettre d'exprimer leurs questionnements. Les plans personnalisés peuvent se faire sous une formule de kiosque, où les employés intéressés se présentent sur place pour consulter un conseiller de Mobili-T, ou bien sur rendez-vous, suite à la conception des plans pour les employés ayant manifesté de l'intérêt pour ce service. Cette mesure est encore plus intéressante pour les employés qui déménageront des bureaux actuels aux futurs bureaux d'Ambioner et devront changer leurs habitudes de déplacement.

OBJECTIFS

- Informer personnellement les employés sur leurs alternatives en transport
- Affirmer l'engagement de l'entreprise dans la recherche de solutions concrètes pour les déplacements de leurs employés

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Prévoir à l'avance le moment du déroulement du kiosque ou des rendez-vous personnalisés (sur inscription)	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Fournir les codes postaux des employés inscrits et les données nécessaires pour la conception des plans	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Faire la promotion du kiosque (ou de l'activité dans la forme choisie)	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de plans réalisés
- Nombre de personnes rencontrées
- Impact sur les habitudes de déplacements des employés ayant pris part à la démarche
- Niveau de satisfaction des employés



Mesure 2.4 : Mettre en place des concours à l'interne afin d'inciter les employés à l'utilisation des modes de transport durables (1 sur 3)

DESCRIPTION

Les concours permettent de donner une dimension ludique et amusante à la mobilité durable et de faire participer les employés en leur faisant essayer différents modes de transport. Que ce soit pour l'utilisation d'un mode spécifique, ou pour tous les modes de transport durables, un concours entre employés peut agir comme catalyseur. Aussi, l'aspect ponctuel et non définitif du concours peut encourager les gens à essayer d'autres modes de déplacement. L'essai d'un nouveau mode peut, par la suite, générer un réel changement d'habitudes. Les employés déjà usagers des modes de transport durables pourraient alors jouer le rôle de parrain pour les nouveaux utilisateurs.

OBJECTIFS

- Inciter les autosolistes à faire l'essai des modes de transport durables
- Favoriser l'esprit d'équipe et un climat de travail agréable dans un contexte ludique
- Fidéliser les utilisateurs actuels des transports durables et valoriser leurs habitudes de déplacement
- Favoriser la santé des employés par l'adoption de saines habitudes de transport

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Définir l'objectif et les modes de transport touchés par le concours	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Organiser le concours : règles, identité visuelle, inscription, promotion, prix, etc. <i>Accorder une importance à l'originalité du concours (festif et ludique)</i>	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i> Achat de matériel au besoin

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre d'activités réalisées
- Nombre de participants aux concours
- Engouement des employés autour du concours



Mesure 2.4 : Mettre en place des concours à l'interne afin d'inciter les employés à l'utilisation des modes de transport durables (2 sur 3)

EXEMPLE DE CONCOURS EN ENTREPRISE



EXEMPLE D'APPLICATION

La compagnie LG2 en partenariat avec le restaurant Valentine a lancé un concours podométrique par le biais d'une application mobile. Plus un participant marche, plus il gagne des points. Ces points sont finalement échangeables contre une poutine gratuite.

Cet exemple est présenté pour montrer qu'une campagne originale peut avoir comme effet d'inciter les employés à se déplacer autrement. Le but n'est pas d'encourager la malbouffe, mais bien de démontrer l'efficacité d'une campagne accrocheuse et ludique!



Mesure 2.4 : Mettre en place des concours à l'interne afin d'inciter les employés à l'utilisation des modes de transport durables (3 sur 3)

EXEMPLE DE CONCOURS EN ENTREPRISE



EXEMPLE D'APPLICATION

Le Groupe Optel a développé l'application hOp! afin d'encourager l'activité physique chez ses employés. Il s'agit d'une application qui récolte les données liées à l'activité physique et décerne des badges selon les points accumulés. Ces points peuvent également être échangés contre des récompenses offertes par l'entreprise. En se connectant sur l'application, on est mis en relation avec la communauté hOp!, ce qui permet de concurrencer ses collègues de travail de façon ludique.

Il est possible de télécharger l'application et de l'utiliser même en n'étant pas employé chez Optel. C'est l'accès au « marché » de cadeaux qui n'est disponible que pour les employés d'Optel. Les autres entreprises peuvent donc s'inscrire afin de distribuer des récompenses à leurs employés actifs, tels que des cafés gratuits ou des rabais sur l'abonnement à un gym, par exemple et donc créer leur propre marché de récompenses.

Pour télécharger l'application : <https://hop.optelgroup.com/en/index.html>



Mesure 2.5 : Mettre en place un programme de marketing personnalisé

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Le marketing personnalisé consiste à adapter un message précis à une audience ciblée afin d'avoir un plus grand impact. Par exemple, il pourrait s'agir d'adresser une campagne sur le transport en commun aux gens résidant à moins de 45 minutes de l'édifice par les axes du réseau de transport collectif actuel, ce qui représente 54,5% des employés ayant répondu au sondage. Ces campagnes se prévoient généralement grâce aux codes postaux des employés et aux analyses cartographiques. La campagne doit inclure une plus-value pour inciter les employés à prendre un autre mode de transport : un concours, une prime, etc.

Une campagne pourrait aussi être menée afin de valoriser les employés ayant déjà des habitudes de transport durable. En les identifiant clairement, ceux qui le souhaitent pourraient devenir les ambassadeurs de la mobilité durable au sein de leur équipe respective.

OBJECTIF

- S'assurer que les campagnes marketing réalisées ciblent des publics appropriés pour maximiser un transfert modal soutenu

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Définir le(s) mode(s) de transport durable(s) ciblé(s) pour la campagne ▪ Transport en commun, vélo, covoiturage, etc	Ambioner/STGM	Temps de ressources (à l'interne)
Définir le public ciblé pour la campagne selon les critères les plus appropriés ▪ Situation géographique (codes postaux des employés) ▪ Utilisateurs de l'automobile en solo	Ambioner/STGM	Temps de ressources (à l'interne)
Planifier et créer la campagne de promotion selon ce public, par exemple : ▪ Réaliser un plan (idéalement cartographique) du trajet de transport en commun à emprunter vers et depuis le site d'Ambioner/STGM ▪ Faire la distribution de titres de transport gratuits à l'essai aux personnes intéressées	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin) - RTC	- Temps de ressources (à l'interne) - Mobili-T : 90\$ par rencontre individuelle ou sur banque d'heure pour la tenue de kiosques
Utiliser les canaux de communication spécifiques au public ciblé par la campagne ▪ Envoi postal ▪ Courriel personnalisé ▪ Diffusion via la plateforme intranet	Ambioner/STGM	Temps de ressources (à l'interne)



Mesure 2.5 : Mettre en place un programme de marketing personnalisé

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre d'employés rejoints par les différentes campagnes de marketing personnalisé
- Évolution de l'utilisation des modes de transport alternatifs
- Évolution des pressions sur le stationnement – Nombre de personnes sur la liste d'attente pour le stationnement

EXEMPLE D'APPLICATION

Le marketing personnalisé permet aussi de miser sur le sentiment de fierté et d'appartenance associé à un mode de transport. L'hôpital **Vancouver Coastal Health** l'a bien compris et a profité d'une campagne de sensibilisation pour imprimer des autocollants avec le slogan « *I bike to Vancouver Coastal Health, Ask me how!* » pour que les employés puissent s'identifier à leurs bonnes habitudes en apposant l'autocollant sur leur tasse à café ou leur ordinateur, par exemple. Une telle mesure peut être incluse dans un programme plus large de mise en valeur de la mobilité durable et des saines habitudes de vie.



Mesure 2.6 : Élaborer une stratégie de communication et créer une identité visuelle pour le programme

DESCRIPTION

Cette mesure, qui englobe les autres, vise à bien réussir la diffusion de l'information sur le programme de gestion des déplacements. Une bonne stratégie de communication doit bien cibler le message qu'elle cherche à envoyer, dans ce cas-ci l'adoption de saines pratiques de mobilité en entreprise. Complémentairement, avoir un visuel distinctif et associé à la démarche entreprise renforcerait la perception des employés quant à l'engagement de l'employeur envers la mobilité durable. Une identité visuelle contribue à la légitimité des mesures adoptées.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Mettre en évidence les programmes et les infrastructures mis en place chez Ambioner/STGM
- Envoyer un message clair aux employés quant à l'engagement de l'entreprise envers les enjeux de mobilité durable

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Définir une stratégie de communication ▪ Message à envoyer ▪ Canaux de diffusion à utiliser ▪ Arrimer avec les différentes étapes de mise-en-œuvre des mesures	- Ambioner/STGM - Graphiste	<i>Temps de ressources à l'interne</i> Coûts liés à l'élaboration du graphisme
Définir un visuel distinctif pour le programme et l'apposer à tous les éléments relatifs à la mobilité durable chez Ambioner/STGM ▪ Supports à vélo sécurisés et autres infrastructures ▪ Programmes d'incitatifs ou de mise en valeur des modes de transport alternatifs ▪ Campagnes de communication ou de marketing personnalisé	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources à l'interne</i>

EXEMPLE D'APPLICATION

Le Mouvement Desjardins a mis en place un programme de mobilité durable. L'organisation a misé sur un programme unique, facilement identifiable, auquel chaque mesure implantée se rattache. Cette initiative a permis de mettre en valeur l'implication de l'organisation à grande échelle ainsi que de permettre aux employés de facilement reconnaître les programmes ou infrastructures en lien avec le programme.





Axe 3 : Transport en commun



Le site d'Ambioner/STGM est présentement bien desservi par les services de transport collectif régionaux. Divers parcours de plusieurs autorités organisatrices de transport (AOT) passent à proximité des bureaux sur l'avenue d'Estimauville. Rappelons que ce secteur est voué à voir ses activités se densifier et doit accueillir un pôle d'échange du futur réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. Durant l'agrandissement et après les travaux, une partie importante des employés d'Ambioner/STGM n'aura plus accès à une case de stationnement et devra donc réfléchir à un nouveau moyen pour se rendre au travail. Afin de favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun, il faut valoriser la force du réseau qui dessert actuellement le pôle d'Estimauville.

Les mesures proposées dans ce volet visent entre autres à :

- Encourager un transfert modal important vers le transport collectif pour les automobilistes actuels d'Ambioner/STGM;
- Augmenter la satisfaction des employés.

Voici l'ensemble des mesures proposées relatives au transport en commun :

Mesures	Pages
3.1 Distribuer des titres de transport à l'essai (2 semaines ou 3 mois)	34-35
3.2 Mettre en place un programme de fidélisation au transport en commun	36
3.3 Rembourser une partie ou la totalité des titres de transport en commun	37-38
3.4 Améliorer l'accès à l'information relative au transport collectif sur le site des bureaux d'Ambioner/STGM	39



Mesure 3.1 – Distribuer des titres de transport à l'essai (2 semaines ou 3 mois)

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Le RTC offre la possibilité aux employés automobilistes des organisations de la région d'essayer gratuitement, ou à frais réduits, le transport en commun sur l'ensemble de son réseau. Comme 15 répondants au sondage ayant mentionné être très intéressés par le transport collectif sont des automobilistes, un tel programme pourrait les encourager à faire le saut vers l'autobus comme mode de déplacement.

Les deux programmes offerts par le RTC sont les suivants :

- Programme d'essai sur 2 semaines (offert gratuitement, sous forme de kiosques, selon la disponibilité des ressources du RTC)
- Programme d'essai de 3 mois : coûts assumés en parts égales par le RTC, l'employeur et l'employé. Ce programme permet d'encourager l'utilisation du transport collectif sur une plus longue période et de familiariser les employés à leur trajet et leur horaire. Les données démontrent qu'une utilisation sur une plus longue période est susceptible d'engendrer un plus grand transfert modal.

À noter : Un scénario de coût pour le programme de titres à l'essai de 3 mois se retrouve à la page suivante.

Ces programmes sont théoriquement accessibles uniquement aux employés qui utilisent actuellement la voiture comme mode de déplacement principal. Il serait important d'arrimer de telles mesures avec l'échéancier des travaux d'agrandissement de l'édifice afin de permettre aux employés d'essayer leur nouveau trajet gratuitement ou à faible coût. Dans la cadre de la mise en place d'une tarification du stationnement, il est important de faire cet essai avant l'achat des vignettes de stationnement.

OBJECTIF

- Permettre l'essai du transport en commun sans obligation financière importante

DÉMARCHE SUGGÉRÉE – À ARRIMER AVEC LE COMMENCEMENT DES TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT

ACTION	RESPONSABLES
Cibler des lieux propices et un moment opportun à la tenue d'un kiosque de distribution de titres à l'essai	Ambioner/STGM
Faire des démarches avec les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) desservant l'édifice d'Ambioner/STGM et les inviter à venir tenir un kiosque d'information sur les sites actuels et à remettre aux employés qui le désirent un titre d'essai gratuit d'une durée déterminée <i>Mobili-T peut tenir un kiosque pour présenter les services des plus petites AOT de la région.</i>	- Ambioner/STGM - AOT de la région - Mobili-T
Évaluer la possibilité de participer à un programme de titres à l'essai sur 3 mois pour les employés admissibles	- Ambioner/STGM - RTC
Évaluer le taux de rétention suite à ces périodes d'essai	Ambioner/STGM



Mesure 3.1 – Distribuer des titres de transport à l'essai (2 semaines ou 3 mois)

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de titres à l'essai distribués
- Taux de rétention suite à l'essai

SCÉNARIOS DE COÛTS – TITRES À L'ESSAI SUR 3 MOIS

Le RTC offre aux employeurs de la région la possibilité d'inscrire leurs employés à un programme de titres à l'essai de plus longue durée, soit 3 mois consécutifs. Le coût du programme est réparti en trois parts égales acquittées par le RTC, l'employeur et l'employé. En se basant sur les données obtenues dans le sondage sur les automobilistes intéressés par le transport en commun (15), le coût du programme serait de 1327,50\$ pour Ambioner/STGM. Il est cependant important de souligner que ce montant pourrait augmenter vu l'attrait du programme.

Le programme pourrait également être balisé pour autoriser un nombre maximal d'essais (par exemple offrir 50 titres à l'essai sur 3 mois offerts par Ambioner/STGM, sur le principe du premier arrivé, premier servi).

EXEMPLES D'APPLICATION

Le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) a offert, en partenariat avec le RTC, un programme d'essai sur 3 mois à ses employés. Sur 50 participants à la première année d'essai, le taux de rétention au transport collectif a été d'environ 65 %, soit 32 personnes.



Mesure 3.2 – Mettre en place un programme de fidélisation au transport en commun

DESCRIPTION

En collaboration avec les sociétés de transport de la région, il est possible de mettre en place un programme de fidélisation au transport en commun. Seul le RTC a un programme formel : par contre, il est possible de prendre entente avec les autres fournisseurs de services en transport de la région.

Le programme L'abonne BUS Travailleur du RTC permet aux employés d'obtenir un rabais de 10 % sur leur laissez-passer mensuel de transport collectif. De plus, le laissez-passer est préencodé évitant ainsi aux abonnés d'avoir à se présenter à un point de service à chaque début de mois. Le paiement peut alors être prélevé mensuellement sur la paie de l'employé, ou selon d'autres modalités selon les préférences de l'entreprise. Le rabais de 10 % offert par le RTC pourrait également être bonifié par l'employeur afin d'encourager un plus grand nombre d'employés à utiliser ce mode et ainsi réduire le nombre d'autosolistes (voir mesure 3.3.). Le programme est gratuit pour l'employeur, mais il doit assurer une gestion minimale (mise en place de la retenue sur la paie, promotion, abonnements et désabonnements, etc.).

OBJECTIF

- Encourager l'utilisation du transport en commun chez les employés

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Mettre en place le programme L'abonne BUS Travailleur	- Ambioner/STGM - RTC	<i>Temps de ressources à l'interne</i>
Évaluer la possibilité d'étendre le programme aux autres services de transport de la région (PLUMobile, STLévis, TCJC, etc.)	- Ambioner/STGM - AOT régionales	<i>Temps de ressources à l'interne</i>
Faire la promotion du programme à l'ensemble des employés d'Ambioner/STGM	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources à l'interne</i>



Mesure 3.3 – Rembourser une partie ou la totalité des titres mensuels de transport collectif pour les employés (1 sur 2)

DESCRIPTION

Le rabais de 10 % offert par le RTC dans le cadre du programme L'abonne BUS Travailleur pourrait être bonifié par l'employeur afin d'encourager un plus grand nombre d'employés à utiliser ce mode et réduire le nombre d'autosolistes. La bonification du rabais au transport collectif est généralement l'une des mesures qui engendrent le plus grand transfert modal. Les opportunités de financement de cette mesure sont à évaluer par Ambioner/STGM: le prélèvement d'un montant sur la vignette de stationnement est souvent privilégié par les organisations qui décident d'aller de l'avant avec cette initiative.

Il est important de noter que cette mesure donne accès à une déduction fiscale doublée au provincial et une déduction fiscale simple au fédéral sur le montant payé pour l'employeur⁵. Il ne s'agit pas d'un avantage imposable pour l'employé.

OBJECTIFS

- Encourager l'usage du transport en commun chez les employés
- Diminuer la pression sur le stationnement et apaiser la circulation routière
- Redistribuer les revenus fiscaux dans le programme de gestion des déplacements

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Évaluer les différents scénarios de coûts selon la proportion additionnelle des frais de transport collectif couverte par l'employeur (ex. 10 %, 25 %, 50 %, 100 %)	Ambioner/STGM	Varie selon le taux de remboursement choisi ainsi que le nombre d'employés qui adhèrent au programme de L'abonne BUS Travailleur (scénarios de coûts présentés en page suivante)
Faire la promotion du programme et du rabais supplémentaire à l'ensemble des employés d'Ambioner/STGM lors de la distribution des formulaires pour l'attribution des vignettes de stationnement	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources à l'interne</i>

EXEMPLES D'APPLICATION

En 2013, l'entreprise iA Groupe financier a bonifié de 50 % le rabais offert par L'abonne BUS Travailleur et, suite à cette mesure, le nombre d'abonnés au programme a augmenté de 163 %. - L'arrondissement Saint-Laurent (Montréal) octroie 25 % de rabais à ses employés. La Ville de Montréal a annoncé en 2018 qu'elle octroiera un rabais sur le transport en commun à tous ses employés.

⁵ Raymond Chabot Grant Thornton (2018). URL : <http://www.planiguide.ca/planiguide/module-6-personnes-en-affaires/depenses-generales-dentreprise/#transport-collectif-des-employes-quebec> [En ligne] Consulté le 6 juillet 2018.



Mesure 3.3 – Rembourser une partie ou la totalité des titres mensuels de transport collectif pour les employés (2 sur 2)

POTENTIEL D'UTILISATION DE LA MESURE

- Actuellement, seulement 4 employés utilisent l'autobus 4 à 5 jours par semaine.
- Selon les données du sondage, 29 personnes ont mentionné qu'ils utiliseraient le transport en commun si le titre mensuel était remboursé et si une voiture était disponible pour les déplacements professionnels. Néanmoins, cette donnée découle du contexte actuel : dans l'éventualité de l'octroi d'un rabais additionnel par Ambioner/STGM, cette proportion pourrait considérablement augmenter (tout dépendant du rabais accordé) et du développement du réseau de transport en commun.

SCÉNARIOS DE COÛTS – AUGMENTATION DU VOLUME D'USAGERS DE L'ABONNE BUS TRAVAILLEUR ET RABAIS ACCORDÉ

RABAIS ADDITIONNEL OCTROYÉ PAR AMBIONER/STGM *		COÛTS MENSUELS APPROXIMATIFS PAR SCÉNARIO D'AUGMENTATION DU NOMBRE D'ABONNÉS À L'ABONNE BUS TRAVAILLEUR	
En %	En \$	Nombre d'employés actuellement inscrits (n=4) **	Tous les employés ayant un fort intérêt pour le transport en commun (n=29)
10 %	7,97 \$	31,88 \$	231,13 \$
25 %	19,91 \$	79,64 \$	577,39 \$
50 %	39,83 \$	159,32 \$	1 155,07 \$
100 %	79,65 \$	318,60 \$	2 309,85 \$

* Basé sur le coût actuel d'un laissez-passer mensuel de transport en commun (88,50\$) – le rabais de l'employeur est calculé sur 90% du coût du laissez-passer puisque le RTC octroie déjà 10 % de rabais

** Basé sur les données de l'utilisation du transport en commun et sur l'intérêt à l'utiliser, recueillies dans la démarche

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Retombées financières du programme pour l'entreprise
- Nombre d'abonnés à L'abonne BUS Travailleur
- Évolution de la part modale du transport collectif lié à l'implantation de cette mesure
- Taux de connaissance et de satisfaction par rapport au programme

Norme WELL

Les incitatifs financiers à l'utilisation des transports collectifs et actifs sont considérés comme étant un programme valide menant à l'obtention de points pour la Norme WELL. La forme acceptée des incitatifs est flexible.



Mesure 3.4 – Améliorer l'accessibilité à l'information relative au réseau de transport collectif

DESCRIPTION

Afin de conserver la part actuelle du transport collectif et d'encourager le transfert modal des automobilistes vers ce mode, il est nécessaire de mettre à leur disposition de l'information claire sur les options qui s'offrent à eux. Cette mesure profiterait autant aux employés qu'aux visiteurs et consultants d'Ambioner/STGM. L'information doit être facilement accessible : les canaux de diffusion doivent être adaptés au contexte de l'entreprise.

OBJECTIFS

- Informer les employés et les visiteurs sur l'ensemble des options qui s'offrent à eux en matière de transport collectif
- Faciliter l'accès à l'information des passages en temps réel du RTC et des horaires des autres AOT et limiter les freins à leur utilisation
- Afficher l'engagement d'Ambioner/STGM qui désire s'afficher comme acteur de changement dans sa communauté

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

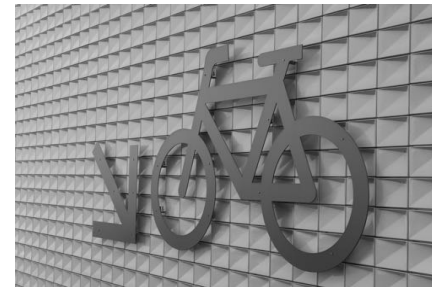
ACTIONS	RESPONSABLES	COÛTS
Cibler les lieux et/ou les plateformes propices pour faire diffuser les heures de passage et la localisation des arrêts du transport en commun: ▪ Afficher plus clairement les divers trajets à proximité des entrées des bâtiments et la localisation des arrêts les plus près (information en temps réel, carte du réseau, etc.) ▪ Utiliser l'ensemble des canaux de communication destinés aux employés pour diffuser l'informations relative au réseau de transport en commun et son utilisation (babillards, écrans, intranet, etc.)	- Ambioner/STGM - RTC	<i>Temps de ressources à l'interne</i> Coût du matériel (affiches, panneaux, etc.) à définir selon le fournisseur

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail vers et depuis les bureaux d'Ambioner/STGM
- Taux de satisfaction des employés et des visiteurs quant aux installations et à l'affichage sur le site



Axe 4 : Transports actifs



Actuellement, 41% des employés d'Ambioner/STGM utilisent à l'occasion le transport actif pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est cependant 50 % des employés qui résident à moins de 30 minutes en vélo des bureaux. Il existe donc un potentiel supplémentaire d'utilisation du transport actif, que ce soit par l'augmentation du nombre d'utilisateurs, ou par l'intensification de la pratique chez les utilisateurs occasionnels. Une attention spécifique doit être portée à l'amélioration de la sécurité et de la convivialité des déplacements, des services et des infrastructures.

Les mesures proposées dans ce volet visent entre autres à :

- Favoriser l'utilisation des modes de transport actifs en misant sur divers incitatifs;
- Bonifier les infrastructures proposées aux usagers des transports actifs afin de maximiser leur utilisation;
- Améliorer la localisation des infrastructures et les rendre visibles de tous.

Voici l'ensemble des mesures proposées qui touchent les transports actifs :

Mesures	Pages
4.1. Installer et prévoir des stationnements à vélo adéquats sur le lieu de travail	41
4.2. Prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos	42-43
4.3. Prévoir des installations sanitaires de qualité et en nombre suffisant pour les navetteurs actifs (douches, vestiaires)	44
4.4. Mettre en place un incitatif financier à l'utilisation des transports actifs	45-47
4.5. Rendre disponibles des outils de réparation pour les vélos	48-49
4.6. Prévoir des aménagements piétons et cyclistes conviviaux sur le site	50



Mesure 4.1. Installer et prévoir des stationnements à vélo adéquats sur le lieu de travail

DESCRIPTION

Dans le cadre de l'agrandissement de ses bureaux, Ambioner/STGM a prévu l'installation d'un support à vélo sécurisé. Par contre, aucun support n'est prévu pour les employés durant les travaux de l'édifice. Selon le sondage, 40 employés utilisent les transports actifs, que ce soit comme mode principal ou de façon occasionnelle, pour venir travailler. Il est donc important de prévoir des endroits où il sera possible d'ajouter des supports à vélo si la demande vient à surpasser l'offre.

OBJECTIFS

- Optimiser les installations cyclistes en place
- Encourager les employés et les visiteurs à utiliser des modes de transport actifs
- Diminuer la pression sur le stationnement et apaiser la circulation routière

Pour des points LEED supplémentaires...

- ✓ Offrir des supports à vélo pour au minimum 5% des occupants réguliers du bâtiment, mais pas moins de 4 espaces par édifice en plus du stationnement pour les visiteurs
- ✓ Offrir des supports à vélo pour au moins 2.5% des visiteurs (période de pointe)
- ✓ Les supports doivent être à moins de 30 mètres de l'entrée principale

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Cibler les endroits à privilégier pour l'installation de supports à vélo sur le site lors de l'agrandissement	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>
Installer des supports à vélo de qualité et de modèle recommandé (voir annexe 1 du diagnostic)	Ambioner/STGM	Entre 500 \$ et 750 \$ selon les modèles de supports choisis et les fournisseurs
Prévoir et assurer l'entretien régulier des supports à vélo tout au cours de l'année afin de maximiser leur utilisation : ▪ Assurer la gestion (maintenance, déneigement, etc.) des supports actuels ▪ Prévoir de l'espace afin d'ajouter des espaces en cas de croissance de la demande	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>

INDICATEURS SUGGÉRÉS.

- Taux d'occupation des supports à différents moments de l'année
- Nombre de vols ou de bris des vélos sur le site d'Ambioner/STGM
- Taux de satisfaction des employés et des visiteurs



Mesure 4.2. Prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos

(1 de 2)

DESCRIPTION

Les stationnements sécurisés sont populaires auprès des cyclistes puisqu'ils assurent une plus grande sécurité pour les vélos en permettant de les protéger contre les intempéries, le vandalisme et le vol. Il s'agit donc d'une mesure offrant une valeur ajoutée pour les cyclistes lors de la période hivernale, ou encore pour ceux qui possèdent un vélo de performance de grande qualité qui seraient réticents à le laisser à l'extérieur, à la vue de tous.

Les emplacements répondants aux critères suivants sont considérés comme étant les plus sécuritaires: une salle sécurisée accessible seulement aux détenteurs de la clé, un endroit sous surveillance d'un gardien de sécurité, une aire surveillée par des caméras et/ou un endroit visible du lieu où les employés travaillent.

OBJECTIFS

- Répondre aux besoins des employés quant à la sécurité des équipements pour les vélos
- Encourager l'utilisation du vélo sur une plus grande période en assurant sécurité et confort
- Diminuer la pression sur le stationnement et apaiser la circulation routière

RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SUPPORTS À VÉLOS

Les recommandations suivantes sont émises par Vélo Québec comme seuil minimal en l'absence de données sur l'utilisation des transports actifs. Dans le contexte précis d'Ambioner/STGM, les données démontrent que la demande est supérieure à ce que conseille Vélo Québec : le nombre d'installations prévu par l'organisation est donc tout à fait adéquat.

Nombre de places

Une place par tranche de 10 à 40 employés est recommandée pour une entreprise de services. Pour Ambioner/STGM, cela représente environ 3 à 10 places pour les employés. Par contre, nous savons déjà que 40 personnes utilisent parfois, ou souvent, le vélo pour venir au travail. Aussi, un support pour les visiteurs peut être mis à l'avant de l'édifice pour qu'il soit facilement accessible et pour combler la demande pour les supports pour les employés.

Type de support

Le modèle de support choisi devrait permettre de barrer à la fois la roue et le cadre et être assez large pour accommoder plusieurs modèles de vélo. Des modèles recommandés et à éviter sont présentés, respectivement aux annexes 2 et 3. Il est également recommandé de couvrir les supports si possible.

Localisation

Vélo Québec recommande d'installer les supports à une distance de moins de 15 mètres des entrées principales et au plus à 50 mètres et également de les installer près des entrées se trouvant à proximité des infrastructures sanitaires, lorsque possible.

Sécurité

Des supports non sécurisés devraient idéalement être installés près de lieux passants ou visibles (surveillance informelle). Il est démontré que la surveillance par caméra a un effet limité sur les risques de vol : une bonne localisation devrait ainsi être priorisée par rapport à cette option.



Mesure 4.2 : Prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos

(2 de 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Taux d'occupation des supports à différents moments de l'année
- Niveau de satisfaction des employés et des visiteurs
- Impact de la mesure sur l'évolution des parts modales

Norme WELL

Des stationnements sécurisés doivent être fournis pour au minimum 5% des occupants de l'immeuble et doivent être situés à moins de 200 mètres de l'entrée principale.

AUTRES MODÈLES DE SUPPORTS À VÉLO SÉCURISÉS

Dans la mesure où Ambioner/STGM désire améliorer l'offre en infrastructures cyclables sur le site des futurs bureaux, plusieurs options novatrices peuvent être utilisées afin d'offrir de bonnes conditions aux cyclistes utilitaires. Le tableau ci-dessous présente des alternatives aux espaces de stationnement à vélo traditionnels pouvant maximiser l'utilisation de l'espace, optimiser la sécurité ou favoriser une utilisation sur une période plus longue.

AUTRES EXEMPLES D'INTERVENTIONS POSSIBLES

Les casiers individuels ou pouvant accueillir deux vélos assurent une plus grande protection à la fois contre les intempéries et les vols. Des abris complètement fermés peuvent être privilégiés pour la saison hivernale. Selon la popularité et la rentabilité du service, la construction d'un stationnement sécurisé à l'extérieur pourrait être envisagée.



Crédit photo : Vélurbanisme 2016



Crédit photo : Altinnova 2017

Les supports à vélo superposés ou suspendus peuvent être envisagés afin d'optimiser l'espace disponible dans un stationnement souterrain ou dans un local restreint, par exemple.



Crédit photo : La ville à vélo



Crédit photo : Le Cœur de la ville



Mesure 4.3 : Prévoir des installations sanitaires de qualité et en nombre suffisant pour les navetteurs actifs (douches, vestiaires)

DESCRIPTION

La présence d'installations sanitaires (douches, vestiaires) est l'un des facteurs les plus fortement corrélés à l'utilisation des transports actifs pour se rendre au travail : une étude réalisée en 2012 et publiée dans la revue *Transportation Research Record* a démontré que des douches, casiers et supports à vélo au travail rendent les employés 4,9 fois plus susceptibles de venir travailler en vélo, alors que ce facteur est de seulement 1,8 lorsque les employés ont seulement accès à des supports à vélo⁶. À titre indicatif, les ratios suivants peuvent être utilisés pour calculer un nombre de douches à implanter dans un édifice de travail pour favoriser l'utilisation des transports actifs et la pratique de l'activité physique :

Actuellement, les navetteurs actifs peuvent être au nombre de 40 lors des jours de beaux temps. Mobili-T recommande donc au minimum deux douches pour les hommes et deux douches pour les femmes, pour éviter l'attente aux heures d'arrivée.

OBJECTIFS

- Encourager les employés à utiliser un mode de transport actif ou à pratiquer l'activité physique sur le lieu de travail
- Assurer le confort des navetteurs actifs lors de l'utilisation des installations sanitaires

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTIONS	RESPONSABLES	COÛTS
Assurer l'aménagement d'installations sanitaires (vestiaires et douches) en nombre suffisant pour l'ensemble des employés d'Ambioner/STGM selon la demande en transports actifs : ▪ Considérer les proportions de femmes et d'hommes afin d'offrir suffisamment d'espace pour tous ▪ Privilégier des emplacements clairement indiqués, près des entrées équipées de supports à vélo	-Ambioner/STGM	Temps de ressources à l'interne Coûts de construction des installations

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Taux d'utilisation des installations sanitaires par les employés
- Niveau de satisfaction des employés quant aux nouvelles installations

Pour des points LEED supplémentaires...

- ✓ Offrir au moins une douche et un vestiaire pour les 100 premiers occupants réguliers du bâtiment et une douche supplémentaire par tranche de 150 occupants.

Norme WELL

La norme LEED pour les douches reste la même. Pour les casiers, la norme WELL exige 1 casier pour chaque tranche de 5 occupants du bâtiment.

⁶ Buehler, R. (2012). Determinants of bicycle commuting in the Washington, DC region: The role of bicycle parking, cyclist showers, and free car parking at work. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17(7), 525-531.



Mesure 4.4 : Mettre en place un incitatif financier pour les usagers des transports actifs

(1 sur 3)

DESCRIPTION

Les mesures incitatives offrant une récompense à l'adoption d'un mode de transport durable sont les plus à même de provoquer un transfert modal chez les employés qui hésitent à faire le saut vers l'utilisation d'un mode de transport alternatif à l'automobile. Les incitatifs financiers à l'utilisation des modes de transport actifs consistent à remettre un montant déterminé à l'avance exclusivement aux employés qui se déplacent à pied, à vélo ou par tout autre mode de transport actif pour se rendre à leur lieu de travail. Le montant offert peut être fixe ou variable selon la fréquence ou la distance parcourue par les employés. De plus, offrir un incitatif à l'utilisation des modes de transports actifs représente généralement des coûts bien moindres que la location, la construction ou la subvention du stationnement pour les employés. Différents scénarios de coût sont présentés à la page 47.

OBJECTIFS

- Encourager l'usage des transports actifs chez les employés
- Fidéliser les utilisateurs actuels des transports actifs et valoriser leurs habitudes de déplacement
- Diminuer la pression sur les stationnements

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Définir les modalités de la mesure ▪ Montant de l'incitatif aux employés (selon la distance, montant fixe, etc.) ▪ Établir la fréquence minimale d'utilisation pour avoir droit à l'incitatif (nombre de jours par semaine, nombre de jours total par mois, selon les saisons, etc.)	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>
Valider le mode de gestion à l'interne et de remise des incitatifs ▪ Prime établie dans la grille salariale ▪ Remboursement basé sur la complétion d'un formulaire (indemnité kilométrique pour les cyclistes, par exemple)	Ambioner/STGM	Voir scénarios de coûts à la page 32
Établir un mode de validation de l'utilisation des modes de transport actifs ▪ Validation par le supérieur immédiat ▪ Principe de bonne foi ▪ Formulaire à remplir sur une base hebdomadaire	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>
Faire la promotion de la mesure auprès de l'ensemble des employés admissibles	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>



Mesure 4.4 : Mettre en place un incitatif financier pour les usagers des transports actifs

(2 sur 3)

TYPES DE PRIMES POSSIBLES À IMPLANTER

TYPE DE PRIME OU INCITATIF	DÉTAILS
Prime aux transports actifs définie dans les avantages sociaux (Montant forfaitaire fixe par année)	- Si une grille salariale est en place, la contribution de l'employeur aux transports actifs peut être définie dans celle-ci; - En début d'année, l'employé peut choisir s'il désire une contribution aux transports actifs (équivalent en argent, imposable); - Le montant de cette contribution est à la discrétion de l'employeur : afin de rendre la mesure efficace, il est suggéré qu'il s'arrime, en proportion, à la valeur marchande du coût mensuel du stationnement dans le secteur et au tarif mensuel du transport en commun; - Cet avantage peut être donné en échange de la remise de la vignette de stationnement de l'employé pour la période d'utilisation.
Indemnité kilométrique pour les cyclistes, les coureurs, les marcheurs et utilisateurs d'autres modes de transport actifs	- Montant versé au kilomètre à tous les employés qui utilisent le vélo pour se rendre au travail - Modalités à prévoir : - Montant octroyé au kilomètre (montant suggéré : 0,25 \$/km) - Un montant maximal par année peut être établi - Mesure du kilométrage (sur la bonne foi, kilométrage domicile-travail, estimation de l'employé, carnet à compléter, etc.) - Mode de remboursement

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre d'employés adhérents au programme d'incitatifs
- Montant annuel remboursé par Ambioner/STGM
- Évolution du nombre de personnes sur la liste d'attente du stationnement
- Évolution des parts modales au cours des saisons

Norme WELL

Les incitatifs financiers à l'utilisation des transports collectifs et actifs sont considérés comme étant un programme valide menant à l'obtention de points pour la Norme WELL. La forme acceptée des incitatifs est flexible.



Mesure 4.4 : Mettre en place un incitatif financier pour les usagers des transports actifs

(3 sur 3)

MÉTHODE ET DÉTAILS DU TABLEAU SUR LES ESTIMATIONS DE COÛTS

Plusieurs données ont été utilisées pour effectuer les calculs de coût des incitatifs financiers aux transports actifs. Veuillez noter qu'il s'agit d'estimations à la hausse, faites à partir des données disponibles. Une analyse plus approfondie, avec les données complètes, serait nécessaire afin de déterminer le coût réel de l'application de la mesure.

L'analyse cartographique des codes postaux des employés a permis de définir les distances approximatives parcourues vers le lieu de travail. Les employés effectuant des distances de moins de 5 km ont été regroupés afin d'établir la moyenne de kilomètres parcourus par ceux-ci. Cette moyenne a ensuite été multipliée pour faire les calculs selon la distance moyenne de l'aller-retour.

La position géographique des lieux de résidence des employés (tranche de 5 km et moins, respectivement 39 personnes), le temps des déplacements en vélo jusqu'au lieu de travail de 30 minutes et moins (51 personnes), et la part modale du transport actif (36 personnes) ont été utilisés. Les montants sont approximatifs et visent principalement à avoir une idée générale des coûts qu'une telle mesure pourrait engendrer.

Les scénarios suivants considèrent une utilisation moyenne de 3 jours par semaine et de 6 mois par année :

ESTIMATION DES COÛTS POUR AMBIONER/STGM

Type de prime	Utilisateurs selon le sondage (36 personnes)	5 km et moins (39 personnes)*	30 minutes et moins sur les réseaux (51 personnes)
Indemnité kilométrique 0,25\$/km	N/D	4 958,46 \$	7 558,20 \$
Montant forfaitaire 250\$ (an)	4 500,00 \$	4 875,00 \$	6 375,00 \$
Montant forfaitaire 500\$ (an)	9 000,00 \$	9 750,00 \$	12 750,00 \$
5\$ par jour d'utilisation	14 040,00 \$	15 210,00 \$	18 360,00 \$

*Les calculs du coût relatif à la prime au kilomètre ont été estimés en utilisant la moyenne de la distance entre le domicile et le lieu de travail. Ces chiffres sont approximatifs et à titre indicatif seulement.



Mesure 4.5: Rendre disponibles des outils de réparation pour vélos

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Cette mesure vise à offrir, aux employés qui utilisent le vélo pour se rendre au travail, la possibilité d'entretenir et d'effectuer des ajustements à leur vélo directement sur leur lieu de travail.

Ambioner/STGM peut choisir de mettre à la disposition des employés des trousse de réparation avec le matériel nécessaire aux réparations mineures, ou d'installer des bornes de réparation et d'entretien près du nouvel édifice. L'installation de bornes de réparation extérieures peut également servir à l'ensemble de la communauté et faire rayonner l'image d'Ambioner/STGM comme organisation engagée dans les enjeux de mobilité durable.

OBJECTIFS

- Assurer aux cyclistes la possibilité d'effectuer des réparations mineures et d'entretenir leur vélo sur leur lieu de travail
- Augmenter la satisfaction des cyclistes et améliorer la qualité des services offerts par l'employeur

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTIONS	RESPONSABLES	FOURNISSEURS POTENTIELS	COÛTS
Évaluer si l'organisation souhaite plutôt fournir des trousse ou des stations de réparation	Ambioner/STGM	-	<i>Temps de ressources à l'interne</i>
Identifier les outils à inclure dans les stations de réparation (dans les stationnements pour vélo) et/ou dans les trousse (à disposition à l'accueil par exemple)	Ambioner/STGM Fournisseur choisi	- Halt-inc - Biciborne - JC Roy	- Environ 65 \$ par trousse - Pompe à vélo - Outil multifonction pliant (ou clés Allen) - Nettoyeur de chaîne - Lubrifiant - Démonte pneus - Trousse de réparation pour chambre à air Selon le fournisseur choisi (MEC, Vélo Roy-O, Falardeau, etc.) - Entre 1 800 \$ et 2 500 \$ par borne, selon le fournisseur
Rendre les stations ou les trousse accessibles aux employés, prévoir les modalités et lieux d'emprunt et promouvoir la mesure	Ambioner/STGM	-	<i>Temps de ressources à l'interne</i>



Mesure 4.5: Rendre disponibles des outils de réparation pour vélos

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de troussees accessibles sur le lieu de travail
- Nombre de pièces/troussees utilisées par saison
- Taux d'utilisation de la (des) borne(s)
- Niveau de satisfaction des employés

PARTENAIRE INTÉRESSANT

Pour la mise en place de cette mesure, Ambioner /STGM pourrait profiter de la proximité géographique avec l'organisation Le Vélo Vert afin de nouer un partenariat.

Pour entrer en contact avec Le Vélo Vert :

Luis Villamizar

T : 418-661-1661 poste 102

Luis.villamizar@levelovert.com

www.levelovert.com

EXEMPLES DE BORNES DE RÉPARATION ET DE SIGNALISATION



Norme WELL

Des outils de base pour la maintenance des vélos, tels qu'une pompe à pneu, une trousse de réparation et des clés hexagonales doivent être fournis et doivent être situés à moins de 200 mètres de l'entrée principale.



Mesure 4.6 : Prévoir des aménagements piétons et cyclistes conviviaux sur le site

(1 sur 2)

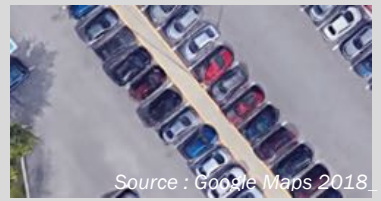
DESCRIPTION

Tous les usagers de la route sont, à un moment ou à un autre, piétons lors de leur déplacement. Que ce soit les automobilistes lorsqu'ils se rendent du stationnement à l'édifice, ou encore les usagers du transport en commun, de l'arrêt à l'édifice. Les suggestions d'interventions suivantes visent donc à bonifier la sécurité des déplacements à pied aux abords des édifices et dans le stationnement pour tous les employés. Aménager des sentiers piétonniers et cyclables permet non seulement de sécuriser les déplacements vers et depuis l'édifice, mais envoie également un signal fort quant au partage de l'espace, visible de tous.

OBJECTIFS

- Améliorer la convivialité de la circulation piétonne et cyclable aux abords des édifices et dans le stationnement
- Signaler la présence de navetteurs actifs sur les terrains d'Ambioner/STGM

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

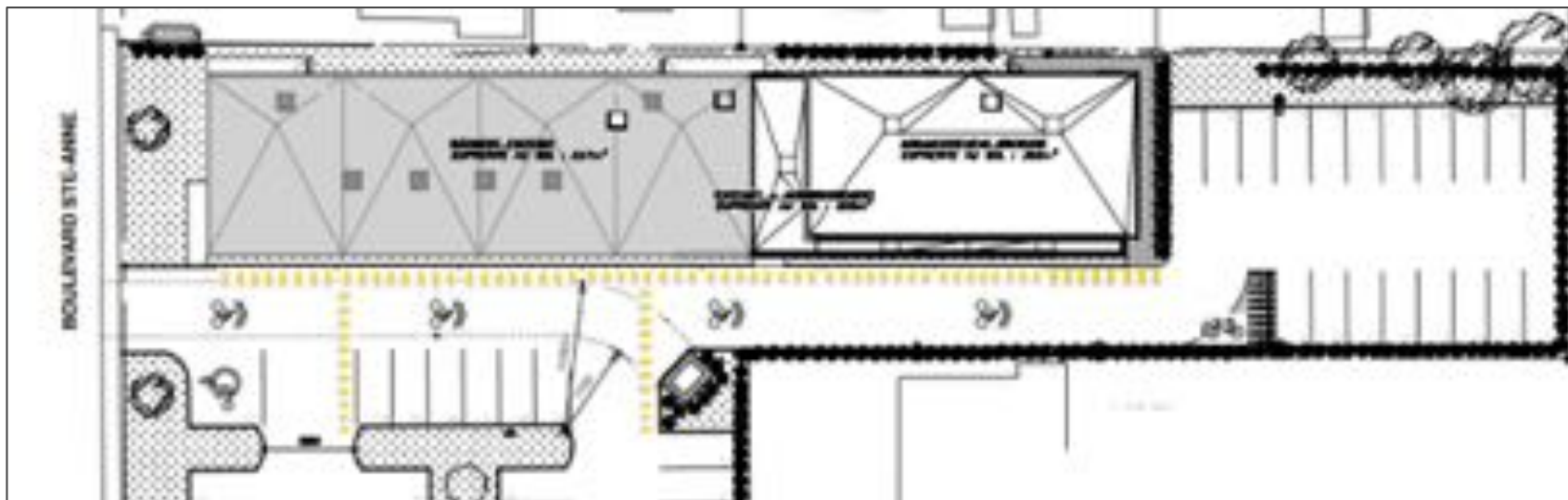
INTERVENTION	EXEMPLE D'APPLICATION	PHOTO
Marquer des cheminements piétonniers et cyclables à travers le stationnement	Le magasin IKEA situé à Boucherville a implanté du marquage au sol clair et des saillies de trottoir dans son stationnement pour indiquer la présence de piétons	 Source : Google Maps, 2015
Ajouter un trottoir <i>Prévoir le déneigement en saison hivernale.</i>	À l'Université Laval, on retrouve des trottoirs dans certains stationnements afin d'assurer un passage sécuritaire, où aucune voiture ne peut passer, pour les piétons.	 Source : Google Maps 2018
Verdir les stationnements (en terre ou en bacs)	Les espaces verts dans les stationnements, en plus d'améliorer la qualité de l'environnement (bâti et naturel), entraînent une diminution de la vitesse des automobilistes, assurant une plus grande sécurité aux piétons. Ambioner/STGM a déjà prévu d'ajouter de la verdure à son stationnement après l'agrandissement de l'édifice.	 Source : www.voinvert.ca, 2018



Mesure 4.6 : Prévoir des aménagements piétons et cyclistes conviviaux sur le site

(2 sur 2)

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT DANS LE STATIONNEMENT D'AMBIONER/STGM



La réfection du stationnement est le moment idéal pour y intégrer des marqueurs de mobilité douce. Un passage piéton devrait être installé le long du bâtiment, ainsi que transversalement au corridor automobile afin de permettre à tous les employés et visiteurs de se rendre sécuritairement à l'entrée de l'édifice. Si ces derniers passages doivent être le plus visibles possible, le long cheminement piétonnier pourrait, lui, avoir un aspect plus ludique. L'ajout d'installations d'atténuation de la vitesse (bollards, dos d'âne, etc.) est également à considérer. Le marquage pour les cyclistes permettra de mieux identifier l'endroit du support à vélo, pour les visiteurs ou pour les nouveaux usagers du vélo, vu sa distance à la porte d'entrée.

Norme WELL

Pour les bâtiments occupant moins de 75% de la superficie de leur terrain, certaines exigences doivent être respectées afin d'obtenir les points WELL.

Près de la porte d'entrée, on doit retrouver un des éléments suivants : un banc, des chaises et des tables, ou un abreuvoir. Aussi, pour encourager les déplacements actifs, deux des éléments suivants doivent se retrouver sur le site de l'entreprise : un abreuvoir, une place à air ouverte pour les employés, un jardin ou des éléments de verdissement, ou de l'art public.



Axe 5 : Stationnement



La gestion du stationnement est une composante essentielle d'un plan de gestion des déplacements. Ambioner/STGM réduira considérablement le nombre de cases de stationnement disponibles pour les employés et doit donc s'assurer d'instaurer des mesures adéquates en matière de gestion du stationnement. De plus, l'absence de stationnement durant les travaux d'agrandissement risque d'être un enjeu sensible pour les employés.

Les mesures proposées dans ce volet visent entre autres à :

- Engendrer un transfert modal important vers les modes de transports durables en misant sur la gestion du stationnement;
- Diminuer les frustrations liées au manque de stationnement en outillant les employés pour un transfert modal;
- Favoriser une utilisation plus flexible du stationnement permettant de minimiser les impacts négatifs.

Voici l'ensemble des mesures proposées qui touchent le stationnement :

Mesures	Pages
5.1 Développer une politique de stationnement octroyant les vignettes selon des priorités établies	53-54
5.2 Offrir des cases de stationnement flottantes pour les usagers des transports collectifs et actifs	55
5.3 Prévoir une politique de tarification modulable pour le stationnement	56
5.4 Mettre en place un programme de « parking cash-out »	57-58



Mesure 5.1 : Développer une politique de stationnement octroyant les vignettes selon des priorités établies (1 sur 2)

DESCRIPTION

Attribuer les vignettes de stationnement selon des critères établis afin de favoriser ceux qui ont certaines contraintes (handicap, raisons familiales, desserte en transport en commun, distance du lieu de travail, utilisation de l'automobile pour le travail, etc.) est une façon d'encourager les modes de transport durables pour les gens qui sont desservis par les réseaux ou qui habitent à proximité du lieu de travail. Cela permet également d'assurer une place aux personnes n'ayant aucune autre option que d'utiliser une automobile pour se rendre au travail.

Il est intéressant de considérer qu'actuellement 50,5 % et 46,6 % des employés habitent respectivement à moins de 30 minutes en vélo et en autobus de l'édifice d'Ambioner/STGM.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Favoriser l'utilisation des modes de transport durables
- Octroyer les vignettes de stationnement en priorité aux employés n'ayant pas d'autres options que la voiture pour les déplacements domicile-travail

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Déterminer les conditions donnant droit à la priorité d'accès : ▪ Personnes ayant un handicap ou une limitation physique; ▪ Équipe de covoiturage; ▪ Lieu de résidence éloigné des réseaux de transport durable; ▪ Besoin d'utiliser un véhicule dans le cadre des fonctions professionnelles; ▪ Etc.	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources à l'interne</i>
Faire connaître la nouvelle politique en matière de stationnement ▪ Assurer la diffusion claire à tous les employés; ▪ Permettre un accès facile et rapide aux modalités concernant la nouvelle réglementation.	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources à l'interne</i>
Lors de la réception des demandes de vignettes, respecter les priorités et les attribuer aux individus répondant aux critères établis d'abord.	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources à l'interne</i>



Mesure 5.1 : Développer une politique de stationnement octroyant les vignettes selon des priorités établies (2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Évolution du nombre de personnes sur les listes d'attente pour une case de stationnement
- Nombre de vignettes attribuées

Pour des points LEED supplémentaires...

- ✓ Réserver des cases de stationnements aux covoitureurs, pour un minimum de 5% du total des cases de stationnement. *Les cases de stationnement réservées aux véhicules d'entreprise ne comptent pas dans le dénombrement.*
- ✓ Désigner 5% des espaces de stationnement pour les véhicules hybrides et électriques, en identifiant clairement leur vocation.

POUR ALLER PLUS LOIN...

Lors des travaux d'agrandissement, le nombre de cases de stationnement disponibles évoluera en fonction de l'avancement des travaux. Si possible, Ambioner/STGM pourrait, en s'entendant avec le promoteur ou le chef de chantier, déterminer le nombre de cases disponibles par période et en mettre une partie à disposition des employés. Ces cases pourraient être disponibles sur réservation afin d'accueillir les employés ayant besoin de se déplacer en voiture lors de journées prédéterminées. Le système de réservation devrait alors être administré par une personne responsable, ou par le comité Développement Durable d'Ambioner/STGM.

EXEMPLES D'APPLICATION

Le **Cégep Garneau** ne remet pas de vignettes de stationnement aux étudiants qui résident à proximité ni à ceux qui sont desservis par le transport en commun. L'**Université McGill**, quant à elle, ne remet pas de vignettes à toutes les personnes qui habitent à moins de 5 km du campus (à quelques exceptions près). Cette méthode de gestion du stationnement permet de mettre l'accent sur les incitatifs proposés par l'organisation à ses employés.



Mesure 5.2 : Offrir des cases de stationnement flottantes pour les usagers des transports collectifs et actifs

DESCRIPTION

Certains employés qui font usage des transports durables peuvent occasionnellement avoir besoin d'utiliser une voiture (rendez-vous, obligation familiale, etc.). Qui plus est, 14,7% des répondants du sondage ont indiqué qu'une des principales raisons qui font qu'ils utilisent la voiture pour aller au bureau est le besoin d'utiliser une voiture pour les déplacements personnels. En réservant des cases à cet usage, l'organisation enverrait un message fort en faveur de la promotion des modes de transport durables. Cette mesure pourrait avoir comme effet d'entraîner une hausse de l'utilisation des modes de transports durables par les employés. Joindre cette mesure avec d'autres incitatifs permettrait de maximiser l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile tout en permettant aux employés d'utiliser occasionnellement leur voiture.

OBJECTIFS

- Permettre aux usagers des modes de transport durables d'utiliser une voiture, lorsque nécessaire
- Rassurer les utilisateurs des modes de transport durables en leur offrant une alternative sécurisante dans le cadre de leurs déplacements

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Déterminer le nombre de cases à réserver: ▪ Lors des travaux d'agrandissement; ▪ Une fois les travaux terminés.	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Déterminer le mode de réservation des cases : ▪ Responsable à l'interne; ▪ Calendrier de réservation (en ligne); ▪ Etc.	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Assurer la gestion de la mesure et réévaluer les besoins périodiquement	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>

EXEMPLE D'APPLICATION

iA Groupe financier réserve deux cases flottantes de son stationnement extérieur aux adhérents à *L'abonne BUS Travailleur* ayant occasionnellement besoin d'un espace de stationnement. Pour effectuer la réservation d'un espace de stationnement, l'employé n'a qu'à contacter le service d'administration du personnel, ce qui évite tout conflit d'horaire et permet de sécuriser les usagers.

Selon la responsable, cette mesure est très appréciée des employés et a permis d'inciter plusieurs personnes qui hésitaient à adhérer à *L'abonne BUS Travailleur*. L'organisation songe même à ajouter une troisième case à l'offre en place.



Mesure 5.3 : Prévoir une politique de tarification modulable pour le stationnement

DESCRIPTION

Actuellement, le stationnement est gratuit pour les employés d'Ambioner/STGM. Ceci étant, le phénomène de rareté ainsi que la forte croissance du secteur justifieront fort probablement l'instauration d'une politique de tarification pour les cases. L'entreprise pourrait envisager de favoriser le paiement à la journée afin de permettre aux employés ayant une vignette de payer seulement pour les jours où ils stationnent leur voiture. Ce type de paiement pourrait encourager les automobilistes à emprunter moins souvent leur voiture pour se rendre au travail. Il s'agit ici de diviser le coût mensuel par le nombre de jours ouvrables, le montant pour un utilisateur mensuel reste le même, mais l'argument du paiement total de la vignette comme raison d'utiliser son véhicule n'est plus valable.

Pour Ambioner/STGM, cela signifierait d'installer une barrière à l'entrée du stationnement où les employés s'identifieraient à l'aide d'une carte magnétique liée directement à leur compte de stationnement. Il faut garder à l'esprit que le secteur D'Estimauville vivra une forte densification de ses activités dans un avenir assez proche. Ce type de gestion des stationnements offrirait un plus grand contrôle sur l'accès au stationnement, enjeu qui se compliquera avec le temps.

OBJECTIF DE LA MESURE

- Favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'automobile en solo à l'ensemble des employés
- Offrir une plus grande flexibilité dans l'utilisation du stationnement

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Déterminer le coût du stationnement sur une base quotidienne ou sur d'autres périodes : ▪ Prix à la journée, demi-journée, passe de 2 jours par semaine, etc. ▪ Limiter les achats mensuels des vignettes ▪ Prévoir une modulation des prix pour augmenter graduellement le coût de la vignette, selon les prix du marché	- Ambioner/STGM	Temps de ressources à l'interne
Faire l'annonce des tarifs de stationnement prévus en même temps que les autres mesures déployées pour favoriser l'utilisation du transport en commun et du transport actif		
Prévoir le mode de paiement du stationnement (carte rechargée, paiement automatique à la sortie du stationnement, etc.)	- Ambioner/STGM - Fournisseur de service	Selon le fournisseur

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Évolution du nombre de personnes sur la liste d'attente du stationnement
- Évolution de l'utilisation générale du stationnement au fil des saisons



Mesure 5.4 : Mettre en place un programme de « parking cash-out »

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Le « parking cash-out » consiste à offrir une récompense (argent, congé, cadeaux, rabais en transport en commun, etc.) aux employés en échange de leur vignette de stationnement. Les modalités doivent être clairement définies par l'employeur. Des mesures complémentaires doivent également être mises en place afin de rassurer les employés qui accepteraient de se départir de leur vignette. L'instauration d'un retour garanti à domicile en cas d'urgence (mesure 1.2) ou d'incitatifs supplémentaires à l'utilisation des modes de transport alternatifs peut maximiser les retombées d'une telle mesure.

Pour Ambioner/STGM, le nombre d'employés est le double du nombre de cases de stationnement. Même si la méthode du binôme est utilisée par Ambioner, une mesure de ce type pourrait avoir un impact très important sur la demande en cases de stationnement.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Récompenser les alternatives à l'utilisation de la voiture en solo
- Susciter une réflexion quant au mode de transport choisi par les employés
- Diminuer la pression sur le stationnement

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Définir les modalités d'accès au programme et les incitatifs remis, par exemple : ▪ Remise en argent ▪ Rabais sur un vélo régulier ou un vélo électrique ▪ Laissez-passer de transport en commun	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i> <i>Selon les incitatifs choisis</i>
Prévoir la gestion du programme et le système de point (au besoin): calendrier en ligne, sur le module d'achat de vignettes ou via une application mobile, etc.		<i>- Temps de ressources humaines (à l'interne)</i> <i>- Coût selon les fournisseurs s'il y a lieu</i>
Prévoir la gestion de la remise des incitatifs (sur la paie, par chèque, par le gestionnaire, etc.)		<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>
Faire la promotion de la mesure à l'ensemble des employés détenteurs d'une vignette de stationnement		<i>Temps de ressources humaines (à l'interne)</i>



Mesure 5.4 : Mettre en place un programme de « parking cash-out » (2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

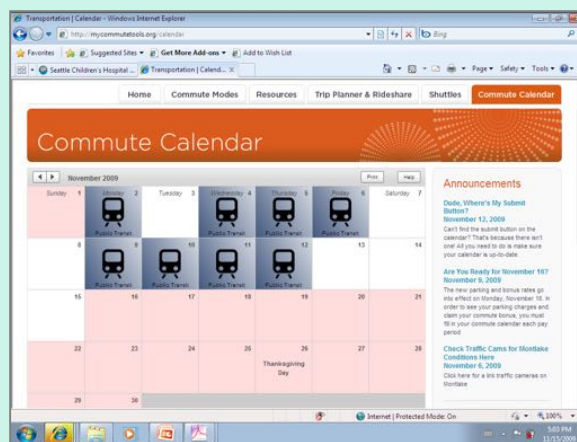
- Nombre de demandes de vignettes de stationnement
- Nombre (ou valeur) des récompenses remises
- Évolution des parts modales due à l'implantation de cette mesure

EXEMPLES D'APPLICATION

Le **Fonds de solidarité FTQ** offre un montant forfaitaire de 400 \$ par année, pour deux ans, à tous les automobilistes qui rendent leur vignette de stationnement. Pendant ces deux ans et par la suite, ils ont accès à 50 % de rabais sur leur laissez-passer mensuel de transport en commun. Depuis le début récent du programme, plus de 40 employés ont délaissé leur automobile. Un incitatif financier au transport actif est présentement à l'étude. Couplée aux autres initiatives du programme en gestion des déplacements, l'organisation a réduit de 17 % ses émissions de GES en trois ans.

En 2007, le **CHU Ste-Justine** a mis en place un programme de « parking cash-out » : les employés qui échangeaient leur droit de stationnement obtenaient l'un des avantages suivants : 1 an de transport en commun gratuit, 50 \$ par mois pour les covoitureurs ou une combinaison vélo-bus (un vélo gratuit combiné à 6 mois de transport collectif gratuit). Quelques mois plus tard, 23 personnes avaient changé de mode de transport.

Le **Seattle Children's Hospital** a un « *commute calendar* » sur le portail des employés. Cette plateforme permet aux employés d'indiquer leurs modes de déplacement chaque jour dans un calendrier et ainsi être récompensés selon leur utilisation des modes de transports durables. Les employés reçoivent chaque mois un bonus selon les modes de transport utilisés directement sur leur paie.





Axe 6 : Covoiturage



Le covoiturage est une alternative intéressante pour les personnes qui résident dans des secteurs éloignés, qui n'ont pas accès à un service de transport en commun efficace, ou qui ont besoin d'utiliser leur voiture en raison de leurs obligations quotidiennes. Favoriser le covoiturage pourrait avoir un impact sur les parts modales d'Ambioner/STGM, et corolairement sur l'utilisation du stationnement, si les outils adéquats sont mis à la disposition des employés intéressés.

Les mesures proposées dans ce volet visent entre autres à :

- Faciliter la recherche de partenaires de covoiturage parmi les employés d'Ambioner/STGM et les autres organisations et entreprises du secteur;
- Mettre en place des incitatifs à l'utilisation du covoiturage pour limiter les pressions sur le stationnement et en maximiser l'utilisation.

Voici l'ensemble des mesures proposées qui touchent le covoiturage :

Mesures	Pages
6.1 Mettre en place une plateforme de jumelage pour le covoiturage	60-61
6.2 Réserver des cases de stationnement aux covoitureurs	62-63
6.3 Offrir un rabais sur la vignette de stationnement aux covoitureurs	64



Mesure 6.1 – Mettre en place une plateforme de jumelage pour le covoiturage

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Une plateforme de covoiturage est un outil permettant la recherche de jumelages entre employés pour se rendre au travail, sur la totalité ou une partie d'un même trajet. Le covoiturage est un mode de transport collectif dont l'offre n'est pas garantie. Ainsi, plus le bassin de covoitureurs sera grand, plus grandes seront les chances de trouver un coéquipier de covoiturage. Il est donc non seulement essentiel de fournir un outil de jumelage aux employés pour les aider à trouver des partenaires, mais il faut aussi s'assurer que le plus de covoitureurs potentiels possible y soient inscrits. À cet effet, il serait judicieux de faire des démarches avec les entreprises du secteur pour voir les opportunités de partenariats afin d'augmenter l'importance du bassin de covoitureurs.

Lors du sondage, 14 personnes ont mentionné que cette mesure les encouragerait à utiliser le covoiturage plus souvent parmi les gens qui l'utilisent déjà parfois alors que 27 personnes ont mentionné qu'ils seraient ouverts à utiliser le covoiturage si cette mesure était implantée.

La promotion récurrente d'une plateforme de covoiturage à court, moyen et long terme est d'autant plus importante que les utilisateurs ont tendance à se décourager si leur requête de jumelage ne trouve pas de résultat après quelques essais. Il est donc important de rappeler périodiquement d'aller inscrire son déplacement sur la plateforme et ainsi d'accroître le nombre de jumelages potentiels.

OBJECTIFS

- Faciliter la recherche de partenaire(s) de covoiturage chez les employés
- Réduire la pression sur le stationnement

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLES	COÛTS
Choisir l'outil de jumelage. Idéalement, l'outil devrait permettre : ▪ À tous les employés de l'organisation d'être sur une même plateforme ▪ Aux employés de covoiturer avec des personnes d'organisations avoisinantes s'ils le souhaitent ▪ La gestion d'avantages liés au covoiturage (vignettes de stationnement, retour garanti à domicile, etc.) ▪ La validation du covoiturage réel (création d'équipages, validation des trajets)	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	Coût de la plateforme variable selon le fournisseur choisi (voir page suivante)
Mettre en place l'outil de jumelage (voir en page suivante la liste des fournisseurs disponibles dans la région). Intégrer la promotion de la plateforme de covoiturage aux communications du programme en transport durable.	Ambioner/STGM	
Assurer régulièrement des activités de promotion par le biais de kiosques d'information ou d'affichage dans les stationnements, entre autres.	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	Temps de ressources à l'interne

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Évolution du nombre d'employés inscrits sur la plateforme de covoiturage et du nombre de jumelages effectifs (équipages créés)



Mesure 6.1 – Mettre en place une plateforme de jumelage pour le covoiturage

(2 sur 2)

APERÇU GÉNÉRAL DES FOURNISSEURS DE SERVICES EN COVOITURAGE DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

FOURNISSEUR	COÛT	QUELQUES CLIENTS	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	CONTACT
Caribook caribook.ca	▪ N/A	▪ <i>Partenariat avec diverses associations universitaires</i>	▪ Compte administratif possible et personnalisé ▪ Rapport statistique disponible ▪ Transactions entièrement effectuées sur la plateforme	▪ Via application mobile seulement ▪ Plateforme récente, peu de témoignages de clients disponibles	<i>info@caribook.ca,</i> <i>(450) 544-3693</i>
Covik covik.ca	▪ Prix par utilisateurs (forfait corporatif disponible)	▪ <i>Non disponible</i>	▪ Espace personnalisé à l'employeur ▪ Rapport statistique disponible	▪ Pas de clients connus ▪ Plateforme récente, peu de témoignages de clients disponibles	<i>514-756-6869</i> <i>info@covik.ca</i>
Facebook (page d'organisation)	▪ Gratuit	▪ <i>Non applicable</i>	▪ Facile d'accès et d'utilisation ▪ Plateforme connue des usagers	▪ Division du bassin de covoitureurs ▪ Statistiques d'utilisation non disponibles ▪ Difficulté de retracer les offres de covoiturage ▪ Impossible de réaliser un tri selon divers critères (horaire, trajets, etc.)	<i>Non applicable</i>
Netlift netlift.me	▪ Sur offre de services (rapports et données)	▪ Bell ▪ Cogeco ▪ Polytechnique Montréal ▪ Université de Montréal (...)	▪ Convivialité de la plateforme ▪ Transactions entre les usagers gérées par la plateforme (pas d'échange d'argent) ▪ Possibilité de donner des rabais aux employés	▪ Bassin d'utilisateurs moins important dans la région de Québec ▪ Nécessité de posséder un téléphone intelligent ▪ Plusieurs fonctionnalités centrées sur Montréal (partenariats avec des taxi, offre aux entreprises)	Marc-Antoine Ducas <i>ma@netlift.me</i> <i>(514) 804-7454</i>
Réseau de covoiturage covoiturage.ca	▪ Sur offre de services	▪ Industrielle Alliance ▪ Mouvement Desjardins ▪ Régie de l'assurance maladie ▪ SAQ ▪ SAAQ ▪ Université Laval ▪ UQAR (campus de Lévis) (...)	▪ Bassin d'utilisateurs important dans la région de Québec ▪ Page personnalisable à l'employeur ▪ Accès aux statistiques inclus dans le coût ▪ Permet de gérer le retour garanti à domicile via la plateforme ▪ Disponible sur mobile et sur Internet	▪ Tarification pour utilisation en tant qu'entreprise sans garantie de résultats ▪ Difficulté possible de mesurer les résultats (pas nécessairement de confirmation de la part de l'utilisateur)	Pier-Olivier Girard <i>pogirard@covoiturage.ca</i>



Mesure 6.2 – Réserver des cases de stationnement aux covoitureurs

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Réserver des cases de stationnement pour les covoitureurs à proximité des portes d'entrée du lieu de travail représente une valeur ajoutée considérable pour les covoitureurs. De plus, cela permet une utilisation plus optimale d'une même case puisqu'elle dessert plusieurs employés à la fois. Une telle initiative offre également une visibilité accrue aux mesures offertes par l'employeur en matière de covoiturage et peut contribuer au succès de la mesure, et plus largement du programme en gestion des déplacements.

Le ratio suggéré de cases est estimé à 1 case pour 1,2 équipage de covoiturage enregistré dans un programme. Le « surbooking » garantit que les cases ne soient pas vides. L'offre peut ensuite être adaptée selon la demande.

OBJECTIFS

- Offrir un avantage concret aux employés qui covoiturent
- Faire connaître le programme en covoiturage

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Déterminer le nombre de cases nécessaires pour les employés covoitureurs (en fonction du nombre d'équipe de covoitureurs) et leur emplacement (le plus près possible des entrées)	Ambioner/STGM	- Temps de ressources à l'interne
Mettre en place un système d'attribution de vignette pour ces cases (service offert par certaines plateformes de covoiturage)	- Ambioner/STGM - Fournisseur de service	- Temps de ressources à l'interne - Selon le fournisseur
Réserver et identifier les places de stationnement dédiées aux covoitureurs	Ambioner/STGM	- Temps de ressources à l'interne - Production de l'affichage
Prévoir une personne-ressource pour la gestion et la surveillance de l'utilisation des cases	Ambioner/STGM	- Temps de ressources à l'interne



Mesure 6.2 – Réserver des cases de stationnement aux covoitureurs

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de cases de stationnement réservées
- Nombre de vignettes de covoiturage attribuées
- Évolution de l'utilisation du stationnement
- Taux d'occupation des espaces de stationnement réservés
- Évolution des parts modales attribuable à la mesure implantée

EXEMPLE D'APPLICATION

Le **Mouvement Desjardins** a mis en place une plateforme de jumelage, avec le fournisseur Covoiturage.ca. Plusieurs mesures complémentaires ont également été implantées dans ce programme de covoiturage, telles des cases de stationnements réservés, un programme de retour garanti à domicile et un système avancé de validation.

En 2017, environ 1 200 employés étaient inscrits à la plateforme de covoiturage, dont 400 étaient des covoitureurs au quotidien, qui ne possèdent qu'une seule vignette par équipage. Cette proportion de covoitureurs réguliers représente environ 100 véhicules en moins dans le stationnement chaque jour. Un total de 183 cases de stationnement sont réservées aux covoitureurs près des entrées des édifices – les meilleures places – afin d'ajouter un incitatif de plus à l'utilisation du covoiturage.

Pour plus d'informations sur leurs règlements internes et leur façon de fonctionner, voici le guide de l'utilisateur du covoiturage et leur plateforme en ligne :



Crédit photo : Desjardins, 2012

https://www.desjardins.covoiturage.ca/Document/Documents_partenaires/Guide_Usager_Covoiturage_Desjardins_2013_FR.pdf

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



Mesure 5.3 : Offrir un rabais sur le coût de la vignette de stationnement aux covoitureurs

DESCRIPTION

Dans le cas où Ambioner/STGM prendrait la décision de tarifier son stationnement, accorder un rabais sur la vignette pourrait être un incitatif intéressant pour les covoitureurs potentiels. En plus de partager les coûts entre les membres de l'équipage de covoiturage, un rabais supplémentaire leur accorderait un avantage notable.

OBJECTIFS

- Offrir un avantage supplémentaire aux employés qui covoiturent
- Optimiser l'utilisation des stationnements

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Choisir le nombre de vignettes vendues au rabais, le rabais en question (selon le nombre de cases de stationnement réservées aux covoitureurs, par exemple) et définir les modalités d'accès au rabais	- Ambioner/STGM	- Selon le fournisseur
Établir une procédure pour la demande de vignette et une méthode de vérification du réel covoiturage		- Temps de ressources (à l'interne) - Selon le fournisseur
Faire la promotion de ce programme périodiquement		- Temps de ressources (à l'interne)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de vignettes de covoiturage attribuées
- Nombre de véhicules en moins dans les stationnements

EXEMPLE D'APPLICATION

Le **Cégep de Saint-Hyacinthe** a mis en place un système de covoiturage pour ses étudiants. Si deux étudiants covoiturent ensemble plus de 60 % du temps, ils ont accès aux cases de stationnement réservées aux covoitureurs. S'ils sont trois étudiants à covoiturer ensemble, la vignette de stationnement est complètement remboursée par le Cégep. Le **Cégep de Trois-Rivières** offre quant à lui la possibilité aux étudiants qui covoiturent à 3 et plus de se faire rembourser 30 \$ sur leur vignette de stationnement. Le **Seattle Children's Hospital** a une approche différente : plutôt qu'offrir un rabais sur la vignette pour les covoitureurs, le prix de la vignette est augmenté pour les employés qui se déplacent en auto solo.

Axe 7 : Déplacements professionnels



Dans le contexte d'un bureau d'architectes et d'ingénieurs, les employés sont amenés à faire plusieurs déplacements professionnels. Pour ces employés, la nécessité d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements et la fréquence des déplacements peuvent représenter des obstacles à l'utilisation de modes de transport alternatifs pour se rendre au travail. Des mesures visant à faire la promotion des modes de transport alternatifs lors des déplacements professionnels existent et seraient très pertinentes à implanter pour Ambioner/STGM.

Les mesures proposées dans ce volet visent entre autres à :

- Offrir le plus d'options possible quant aux modes de transport pour les déplacements professionnels ;
- Permettre aux employés de délaissier la voiture au profit d'autres modes ;
- Diminuer la pression sur les stationnements et les coûts liés au remboursement des déplacements.

Voici l'ensemble des mesures proposées :

Mesures	Pages
7.1. Favoriser l'autopartage pour les déplacements professionnels	66-67
7.2. Faire l'achat de véhicules d'entreprise pour les déplacements professionnels	68
7.3. Mettre à disposition des titres de transport en commun en libre-service	69-70
7.4. Mettre des vélos en libre-service à la disposition des employés	71
7.5 Formaliser la politique de déplacements professionnels	72



Mesure 7.1: Favoriser l'autopartage pour les déplacements professionnels

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Dans l'éventualité d'un abonnement corporatif d'Ambioner/STGM à Communauto, l'ajout d'un ou de plusieurs véhicules directement sur le site des bureaux permettrait d'offrir ce mode de déplacements aux employés qui choisissent des modes de transport durables pour leurs déplacements domicile-travail. Actuellement une seule station Communauto, qui accueille 2 véhicules, se retrouve dans un rayon de 10 minutes de marche.

Une telle mesure peut se réaliser de plusieurs façons et s'établir dans une démarche plus large de promotion de l'autopartage. D'abord, il est nécessaire de faire la promotion de l'autopartage afin de faire connaître cette pratique. Par la suite, l'ouverture d'un compte corporatif peut devenir plus intéressante, de même que l'ajout de véhicules directement sur le site d'Ambioner/STGM ou en collaboration avec d'autres employeurs du secteur telle que la CNESST.

OBJECTIFS

- Rendre des véhicules disponibles pour tout employé ayant à effectuer des déplacements professionnels
- Encourager l'utilisation des modes de transport durables lors des déplacements domicile-travail

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛT
Intégrer la pratique de l'autopartage et le remboursement des frais qui y sont liés pour les déplacements professionnels des employés ▪ Intégrer cette pratique à la politique de déplacements professionnels ▪ Définir une procédure claire à suivre pour le remboursement des déplacements professionnels	- Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources à l'interne</i> Selon la politique de remboursement
Ouvrir un compte corporatif de Communauto pour Ambioner/STGM - Contacter Communauto afin d'ouvrir un compte corporatif et permettre aux employés de bénéficier de ce service - Définir un mode de gestion des abonnements pour les employés et les modalités d'utilisation	- Ambioner/STGM - Communauto	<i>Temps de ressources à l'interne</i>
Rencontrer le personnel de Communauto afin de définir les conditions de mise en place d'un véhicule dans le stationnement d'Ambioner/STGM - Définir le nombre d'espaces réservés et leur localisation - Faire la promotion de l'utilisation de la mesure auprès des employés qui doivent effectuer des déplacements professionnels	- Ambioner/STGM - Communauto	Selon l'entente avec Communauto



Mesure 7.1: Favoriser l'autopartage pour les déplacements professionnels

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Taux d'utilisation des voitures Communauto pour les déplacements d'affaires
- Diminution de l'utilisation de l'autosolo pour les déplacements domicile-travail

L'ensemble des informations relatives à l'ouverture et l'utilisation d'un compte corporatif pour Communauto sont disponibles à l'annexe 3 du présent rapport. Pour entrer en contact avec Communauto en vue d'accroître l'offre de véhicules à proximité ou sur le terrain d'Ambioner/STGM, il est possible de communiquer avec la personne-ressource en matière de développement et coordination chez Communauto.

PERSONNE-RESSOURCE CHEZ COMMUNAUTO

Nicolas Méthot

Agent aux opérations

C. nmethot@communauto.ca

T. Québec : (418) 525-6509

T. Montréal : (514) 449-8099, poste 6509



Mesure 7.2: Offrir des véhicules pour les déplacements professionnels

DESCRIPTION

Dans le sondage aux employés, plusieurs commentaires ont été émis quant aux déplacements professionnels qui obligent à utiliser la voiture personnelle pour les déplacements domicile-travail. Plus précisément, ce sont 44 commentaires qui suggèrent de rendre disponibles des véhicules d'entreprises pour les déplacements professionnels.

OBJECTIFS

- Rendre des véhicules disponibles pour tout employé ayant à effectuer des déplacements professionnels
- Encourager l'utilisation des modes de transport durables pour les déplacements domicile-travail

Pour des points LEED supplémentaires...

- ✓ Faire l'acquisition de véhicules d'entreprise hybrides ou électriques

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛTS
Faire l'achat de véhicules d'entreprises	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>
Définir un système de réservation des voitures pour les déplacements professionnels ▪ Intégrer le système et les procédures qui y sont liées à la politique de déplacements professionnels ▪ Intégrer ce système à l'intranet ou aux autres outils de réservation de l'organisation, si possible	Ambioner/STGM	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>
Installer des bornes électriques dans les cases de stationnements désignées à la flotte de véhicules d'entreprises <i>Si les véhicules acquis sont électriques.</i>	- Ambioner/STGM - Fournisseur de bornes	<i>Temps de ressources (à l'interne)</i>

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre de véhicules mis à la disposition des employés
- Nombre d'emprunt des véhicules sur une période donnée
- Part modale des employés



Mesure 7.3 : Offrir des titres de transport en commun en libre-service

(1 sur 2)

DESCRIPTION

Le coût d'un déplacement professionnel local est généralement plus élevé en automobile qu'en transport en commun, surtout en considérant le coût du stationnement à destination. Mettre à la disposition des employés des laissez-passer en libre-service sur leur lieu de travail encouragerait grandement l'utilisation de l'autobus pour effectuer la totalité ou une partie de leurs déplacements professionnels. Le temps passé en transport en commun peut également être mis à profit par l'employé en vue d'une rencontre. Le fait de ne pas être confronté au trafic ou de devoir chercher un stationnement durant plusieurs minutes peut également contribuer à la réduction du stress et à une hausse de la productivité des employés.

OBJECTIFS

- Encourager l'utilisation des modes de transport durables pour les déplacements professionnels
- Réduire les coûts et l'empreinte écologique de l'organisation liés aux déplacements professionnels

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTIONS	RESPONSABLE	COÛTS	
Penser au mode de gestion et de réservation des cartes : - Réservation en ligne; - Emprunt auprès du gestionnaire ou du supérieur immédiat; - À l'accueil ou la réception de l'édifice; - Etc.	Ambioner/STGM	Temps de ressources à l'interne	
Acheter des titres de transport en commun sur carte OPUS et les rendre disponibles aux employés : <i>Ambioner/STGM peut d'abord commencer en achetant des billets afin de promouvoir la mesure. Par la suite, elle peut utiliser son compte L'abonne BUS Travailleur pour obtenir un titre mensuel à coût réduit (10 % de rabais)</i>		Abonnement mensuel* - 88,50 \$ - RTC - 137,90\$ - Métropolitain	Billets individuels 3,00\$ par billet
Assurer une promotion soutenue des titres de transport en commun pour les déplacements professionnels - Impliquer les gestionnaires pour garantir le succès de la mesure - Préciser les modalités d'utilisation dans la politique de déplacements professionnels		Temps de ressources à l'interne	

*Tarif sans l'Abonne BUS Travailleur



Mesure 7.3 : Offrir des titres de transport en commun en libre-service

(2 sur 2)

INDICATEURS SUGGÉRÉS

- Nombre d'emprunts des titres d'autobus fournis
- Part modale des déplacements professionnels effectués en transport en commun attribuable à cette mesure

POUR ALLER PLUS LOIN...

Dans l'éventualité où Ambioner/STGM tarifierait son stationnement, l'entreprise pourrait offrir de rembourser les titres de transport en commun pour les visiteurs et les consultants qui utiliseraient ce mode.



Mesure 7.4 : Mettre des vélos en libre-service à la disposition des employés

DESCRIPTION

Offrir des vélos en libre-service sur le lieu de travail procure aux employés la chance de faire l'essai du vélo, qu'importe leur mode de transport habituel pour se rendre à leur lieu de travail. Les vélos en libre-service peuvent être utilisés pour plusieurs types de déplacements locaux, que ce soit lors d'un itinéraire domicile-travail, d'un déplacement professionnel local ou pour effectuer des commissions sur l'heure du dîner. Cette mesure permet d'assurer un mode de déplacement agréable et facilement accessible aux employés tout en contribuant à la promotion des saines habitudes de vie. Ce faisant, cette initiative pourrait facilement s'arrimer à des programmes de santé au travail. L'acquisition d'un vélo électrique pourrait être à considérer afin d'augmenter l'accessibilité au transport actif.

OBJECTIFS

- Encourager l'utilisation des modes de transport durables lors des déplacements professionnels ou personnels locaux
- Réduire les coûts et l'empreinte écologique de l'organisation liés aux déplacements professionnels
- Favoriser la santé des employés par l'adoption de saines habitudes de transport

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛT
Évaluer l'option à privilégier entre l'achat de vélos ou la location de vélos à un fournisseur local	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	- Selon la formule privilégiée et les partenaires fournisseurs
Prévoir le mode de gestion des emprunts : papier, logiciel de réservation en ligne, etc.		- Temps de ressources à l'interne - Selon la formule privilégiée et les partenaires
Prévoir la promotion de la mesure à l'interne		
Prévoir l'entretien et l'entreposage des vélos en hiver		

*Mobili-T offre un service de mise en place et de gestion de flotte, une offre de service en différents scénarios peut être déposée au besoin.

INDICATEURS

- Évolution du nombre d'emprunts des vélos
- Taux de satisfaction des employés par rapport au service
- Part modale du vélo pour les déplacements d'affaires évalué selon différents moments de la saison

PARTENAIRE INTÉRESSANT

Pour la mise en place de cette mesure, la proximité géographique avec l'organisation Vélo Vert pourrait être un facilitateur.



Mesure 7.5 : Formaliser la politique de déplacements professionnels

DESCRIPTION

Une politique de déplacements professionnels vise à établir les bonnes pratiques à adopter en matière de déplacements d'affaires. Elle fixe les modes de transport à prioriser pour chaque type de déplacement. Mettre de l'avant les diverses options en transport qui s'offrent aux employés dans une politique de déplacements professionnels pourrait accroître la connaissance des réseaux des employés et permettre une utilisation plus marquée des modes de transport alternatifs pour les déplacements professionnels. Cependant, des mesures complémentaires doivent être mises en place afin de favoriser un véritable changement d'habitudes chez les employés et, ultimement, une réduction des coûts liés aux déplacements professionnels en entreprise.

OBJECTIFS

- Encourager l'utilisation des modes de transport durables lors des déplacements professionnels
- Réduire les coûts et l'empreinte écologique de l'organisation liés aux déplacements professionnels
- Formaliser les bonnes pratiques de déplacements professionnels en entreprise

DÉMARCHE SUGGÉRÉE

ACTION	RESPONSABLE	COÛT
Définir les modes de transports à privilégier en fonction des différentes catégories de déplacements professionnels (local – régional) ▪ Spécifier les taux d'indemnité kilométrique selon le mode utilisé et la distance parcourue	- Ambioner/STGM - Mobili-T (au besoin)	<i>Temps de ressources à l'interne</i>

POUR ALLER PLUS LOIN...

Une entreprise désireuse d'adopter de meilleures pratiques en gestion des déplacements pourrait décider de compenser pour les émissions de gaz à effets de serre générés par les déplacements professionnels de ses employés. La Coop FA offre un programme de compensation carbone corporatif qui investit dans la Bourse du carbone Scol'ERE⁷.

EXEMPLE D'APPLICATION

À Toronto, l'entreprise Bursting Silver rembourse 1\$/km pour les employés utilisant le vélo pour leur déplacement professionnel. En effet, après calculs, il s'avère beaucoup plus rentable de rembourser le tarif kilométrique du transport actif que le tarif kilométrique en automobile et le stationnement pour visiter leurs clients, qui se trouvent principalement au centre-ville.

⁷<https://coopfa.com/entreprise/>

3. Conclusion

Ce rapport de plan d'action préliminaire dans le cadre des travaux d'agrandissement d'Ambioner/STGM présente des mesures en transport durable pouvant permettre une adaptation à court, moyen et long terme des déplacements des employés face aux changements imminents. Une combinaison de mesures de sensibilisation et de mesures ayant un impact plus fort (gestion du stationnement, rabais sur le titre de transport en commun, etc.) sera sans nul doute nécessaire afin d'encourager les employés d'Ambioner/STGM à opter pour un mode de transport alternatif à l'auto solo.

Selon les données de l'enquête interne réalisée à l'hiver 2018, les employés sont assez ouverts à l'essai de modes de transport durables. Il est toutefois important de rappeler, comme mentionné dans le rapport de diagnostic, que certaines mesures sont plus populaires que d'autres, et qu'elles risquent donc d'entraîner un transfert modal plus fort.

Précisément, les mesures les plus à même de changer les habitudes de déplacement des employés d'Ambioner/STGM sont les suivantes :

- Incitatif financier au transport en commun
- Voitures d'entreprise pour effectuer les déplacements professionnels
- Plateforme de jumelage pour le covoiturage

Qui plus est, puisque la proportion de stationnements diminuera considérablement une fois les travaux d'agrandissement terminés, il est primordial d'insister sur la nature permanente de ces mesures, et d'encourager les employés à un transfert modal définitif vers les modes de transport durables.

4. Annexes

Annexe 1 – Organigramme des mesures

En tout temps (en continu)			
- Allouer un budget aux mesures en mobilité durable - Attitrer les tâches liées à la mobilité durable à une personne ou un comité - Former les gestionnaires aux mesures en mobilité durable - Tenir de manière récurrente à des activités de sensibilisation et d'information - Promouvoir les mesures mises en place			
Dès maintenant	Pendant les travaux d'agrandissement	À moyen terme	À long terme
- Louer ou acheter des véhicules (2 pour commencer) pour les déplacements professionnels - Offrir des titres de transport à l'essai - Mettre en place un retour garanti à domicile - Collaborer avec les partenaires et employeurs du secteur - Produire des outils sur l'accès au site - Réaliser des plans de déplacement personnalisés - Mettre en place L'abonne BUS Travailleur - Prévoir des stationnements à vélo adéquats - Développer une politique de stationnement octroyant les vignettes	- Mettre en place un incitatif financier aux transports actifs et aux transports collectifs - Mettre en place un programme de parking cash-out - Faire des concours internes - Prévoir des stationnements à vélo sécurisés - Prévoir des installations sanitaires de qualité - Prévoir des aménagements conviviaux pour les cyclistes et piétons sur le site - Mettre en place un outil de jumelage pour le covoiturage - Réserver des cases aux covoitureurs - Favoriser l'autopartage pour les déplacements professionnels - Mettre à disposition des employés des titres de transport en commun pour les déplacements professionnels	- Développer une politique de télétravail - Faire des concours internes - Élaborer une signature visuelle et une stratégie de communication - Améliorer l'information sur le transport en commun sur le site d'Ambioner/STGM - Rendre des outils de réparation disponible pour les vélos - Offrir des cases flottantes aux usagers du transport actif et collectif - Formaliser la politique de déplacements professionnels - Mettre des vélos en libre-service à la disposition des employés	- Faire des campagnes de marketing personnalisé - Prévoir une tarification modulable pour le stationnement - Offrir un rabais sur la vignette de stationnement aux covoitureurs

Annexe 2 – Types de supports à vélo à prioriser

Type	Photo	Capacité du support	Surface d'ancrage	Avantages	Inconvénients	Utilisation
Poteau		2 vélos	Béton	- Faible encombrement au sol - Facilité pour cadener la roue avant et le cadre du vélo	Risque de chute du vélo si la roue avant n'est pas attachée	- Idéal pour une chaussée - Courte période
Arceau	  	2 vélos par arceau	- Béton - Autoportant	- Faible encombrement au sol - Facilité pour cadener la roue avant et le cadre du vélo 2 points d'appui pour le vélo – faible risque de chute du vélo	Veiller au diamètre de l'arceau, qu'il ne soit pas trop large pour être utilisé avec tout type de cadenas	- Idéal pour une chaussée ou pour un large stationnement vélo - Prévoir l'espacement nécessaire entre arceaux

Type	Photo	Capacité du support	Surface d'ancrage	Avantages	Inconvénients	Utilisation
Râtelier ⁸		3 vélos ou plus par support	Autoportant	- Densité des installations - Facilité pour cadener la roue avant et le cadre du vélo - Blocage de la roue – faible risque de chute du vélo	Accumulation de déchets au sol entre les barreaux	- Idéal pour un stationnement vélo - Prévoir espacement nécessaire entre les supports
Support VG		Selon le modèle	Autoportant	- Facilité pour cadener la roue avant et le cadre du vélo - Blocage de la roue avant – faible risque de chute du vélo	Veiller à l'espacement entre les supports pour faciliter l'attache des vélos	- Idéal pour un stationnement vélo - Courte durée
Support mural		Selon le modèle	Mur	- Facilité pour cadener la roue avant et le cadre du vélo - Plusieurs points d'appui – faible risque de chute du vélo	Faible densité de vélos	- Idéal pour stationnement sur rue - Courte période

⁸ Contrairement aux arceaux pour lesquels le cadre du vélo repose sur le support, le râtelier prévoit l'imbrication du vélo dans le support par la roue avant, ce qui rend le vélo plus stable.

Type	Photo	Surface d'ancrage	Avantages	Inconvénients	Utilisation
Suspendu		▪ Plafond ▪ Mur ▪ Intérieur	▪ Densité des installations et faible encombrement des vélos ▪ Tenue du vélo à la verticale ▪ Protection contre les intempéries	▪ Poids du vélo à soulever ▪ Salissant ▪ Un (1) seul point d'attache pour cadenasser le vélo	▪ Idéal pour les espaces restreints
Superposé		▪ Autoportant	▪ Très haute densité des installations ▪ Facilité pour cadenasser la roue avant et le cadre du vélo ▪ Blocage de la roue avant – faible risque de chute du vélo	▪ Manipulation du matériel	▪ Idéal pour les espaces restreints
Casier à vélo		▪ Autoportant	▪ Vélo à l'abri du vandalisme et des intempéries	▪ Coût à l'achat ▪ Emprise au sol	▪ Idéal pour les vélos de valeur élevée

Annexe 3 – Types de supports à vélo à éviter

Type	Photo	Inconvénients
Trombone		▪ Absence de points d'appui pour supporter le cadre du vélo ▪ Risque important de voilage de la roue ▪ Un seul point d'attache pour cadenasser le vélo
Barrière		▪ Absence de points d'appui pour supporter le cadre du vélo ▪ Risque important de voilage de la roue ▪ Un seul point d'attache pour cadenasser le vélo
Vague		▪ Risque de chute ou de déséquilibre du vélo ▪ Peu intuitif pour la plupart des usagers ▪ Faible densité
Mâchoire		▪ Manipulation du matériel ▪ Risque de blessures ▪ Risque de bris sur le vélo ▪ Fragilité du matériel

Annexe 4 – Détails sur les services de Communauto

FRAIS À L'INSCRIPTION

- **Droits d'adhésion remboursables**
1000 \$ incluant 2 comptes
+ 500 \$ par compte additionnel
(100 % remboursable lors de la fermeture du compte)
- **Conducteurs autorisés** : inscription gratuite
- **Rencontres d'information** gratuite

Droits d'adhésion
remboursables

FRAIS ANNUELS

Le forfait doit être choisi en tenant compte de vos besoins en termes de mobilité, soit la fréquence, la durée et la distance parcourue lors de vos trajets. Un seul choix de forfait s'applique à tous les comptes.

Économique Extra

400 \$ par année incluant 2 comptes
+ 200 \$ pour chaque compte additionnel
(ce forfait donne accès au tarif Travail, voir page 7)

Économique Plus

200 \$ par année incluant 2 comptes
+ 100 \$ pour chaque compte additionnel

Économique

80 \$ par année incluant 2 comptes
+ 40 \$ pour chaque compte additionnel

FRANCHISE COMPTES

Possibilité de réduire la franchise par accident de 500 \$ à 0 \$.

0 \$ par accident = 100 \$ par année incluant 2 comptes
+ 50 \$ pour chaque compte additionnel

300 \$ par accident = 70 \$ par année incluant 2 comptes
+ 35 \$ pour chaque compte additionnel

600 \$ par accident = 0 \$ par année

Aucune franchise n'est normalement facturée dans le cas d'un accident non responsable.

COÛTS À L'UTILISATION

Les coûts d'utilisation au tarif de base de nos véhicules sont calculés sur la base d'un tarif horaire ou quotidien auquel s'ajoute un tarif par kilomètre parcouru, tarifs qui varient selon le forfait choisi. Les frais d'essence et d'assurance sont compris dans les prix indiqués.

Nos tarifs de base

INDICATEUR ET ASSURANCE INCLUS

Prix par kilométrage

15 à 10 km
à partir de 17 km

Prix temps

Économique Extra	Économique Plus	Économique
23 ¢	32 ¢ 23 ¢	40 ¢ 30 ¢
2,10 ¢/h 18,90 ¢/h	2,40 ¢/h 21,80 ¢/h	2,70 ¢/h 24,30 ¢/h

= 60 s. Plus = 1,40 \$ cumulés au dimanche

Accès au tarif Travail

20 ¢ par 15 min (40 min inclus, 40 à 1 h en additionnel)

dou non non

*Ajouter 4,20 \$ si le trajet débute le matin avant 6 heures après 12h00 (premier trajet).