



Environment
Canada

Environnement
Canada

Rapport concernant les programmes canadiens sur les moyens de transport alternatifs

Mars 2005

Division de la politique et de l'analyse
Direction des systèmes de transport
Environnement Canada

Rapport concernant les programmes canadiens sur les moyens de transport alternatifs

Mars 2005

Préparé par :

l'Association canadienne pour le transport du navetteur (ACT Canada)

Pour le compte de :

Environnement Canada

Autorité contractante :

Don Stewart
Chef, Division de la politique et de l'analyse
Direction des systèmes de transport
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph, 10^e étage
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Autorité du Ministère :

Sharon Philpott
Division de la politique et de l'analyse
Direction des systèmes de transport
Environnement Canada
351, boul. St-Joseph, 10^e étage
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Avertissement

Le présent rapport a fait l'objet d'une révision technique limitée de la part d'Environnement Canada. Son contenu ne reflète par forcément les opinions et les politiques d'Environnement Canada. La citation de marques de commerce ou de produits commerciaux ne signifie pas que le Ministère appuie leur emploi.

Toute question ou toute demande de renseignements complémentaires doit être adressée à :

Sharon Philpott
Division de la politique et de l'analyse
Direction des systèmes de transport
Environnement Canada
351, boul. St-Joseph, 10^e étage
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Remerciements

L'Association canadienne pour le transport du navetteur (ACT Canada) souhaite remercier sincèrement tous les participants ayant fourni des renseignements et apporté leur aide en marge de cet effort national visant à recueillir de l'information sur les programmes et les initiatives actuellement en place au Canada dans le domaine des moyens de transport alternatifs. L'enthousiasme et l'intérêt que vous avez manifestés pour le projet ont été importants et des plus appréciés. Sans votre participation active, le projet n'aurait pu être réalisé. Merci à Environnement Canada de nous avoir prodigué conseils et directives tout au long du projet, ainsi qu'aux gestionnaires des programmes d'Environnement Canada, de Ressources naturelles Canada et de Transports Canada qui nous ont été d'un précieux appui.

Table des matières

Résumé	i
INTRODUCTION.....	1-1
En quoi consiste la GDT et pourquoi est-elle si importante? .	1-1
Objectifs.....	1-2
En quoi consiste un programme sur les moyens de transport alternatifs?	1-3
Avantages des programmes sur les moyens de transport alternatifs....	1-5
Avantages sur les plans environnemental, communautaire, social et économique.....	1-5
Avantages pour les employeurs et les employés	1-6
Avantages sur les plans local et national	1-6
Développement des moyens de transport alternatifs au Canada.....	1-7
Ressources existantes sur les moyens de transport alternatifs au Canada	1-8
Guides des programmes	1-9
Programmes de financement.....	1-10
Organisations de soutien.....	1-10
VUE D'ENSEMBLE DE LA PRESTATION DES PROGRAMMES SUR LES MOYENS DE TRANSPORT ALTERNATIFS.....	2-1
Description des types de programmes.....	2-1
Programmes de soutien.....	2-4
Choix de moyens de transport alternatifs et services de soutien.....	2-4
Jumelage des trajets.....	2-5
Transport d'urgence à la maison	2-5
Transport en commun.....	2-5
Transport actif.....	2-6
Réaménagement des horaires de travail.....	2-6
Usage de l'automobile	2-7
Gestion des stationnements	2-8
Déplacements locaux pour affaires	2-8
Mesures de soutien.....	2-8
Mesures financières.....	2-8
Mesures de promotion	2-9
Mesures administratives.....	2-9
Mécanismes de financement.....	2-9

PROGRAMMES, INITIATIVES ET SOUTIEN	3-1
Méthodologie de la recherche	3-1
Sondage en ligne.....	3-1
Liste de contacts.....	3-2
Collecte de données.....	3-2
Programmes et initiatives des employeurs.....	3-6
Vue d'ensemble.....	3-6
Résumé des programmes d'employeurs au Canada.....	3-6
Analyse des endroits	3-6
Résumé par type d'employeur.....	3-7
Description des éléments de programmes.....	3-7
Profils des programmes des employeurs.....	3-11
Programmes et initiatives jeunesse.....	3-29
Vue d'ensemble.....	3-29
Résumé des programmes au Canada.....	3-29
Provinces	3-30
Profils des programmes jeunesse.....	3-30
Programmes et initiatives institutionnels	3-35
Vue d'ensemble.....	3-35
Résumé des programmes au Canada.....	3-35
Description des éléments des programmes	3-35
Laissez-passer universels de transport en commun (U-PASS)	3-35
Autres principaux éléments du programme sur les moyens de transport alternatifs	3-37
Profils des programmes institutionnels.....	3-39
Programmes et initiatives communautaires	3-50
Vue d'ensemble.....	3-50
Résumé des programmes au Canada.....	3-50
Description des éléments des programmes	3-51
Profils des programmes communautaires.....	3-53
Programmes et initiatives d'associations en gestion des transports	3-66
Vue d'ensemble.....	3-66
Résumé des programmes d'AGT au Canada	3-66
AGT par province/ville	3-67
Description des éléments des programmes des AGT.....	3-67
Profils des programmes des AGT	3-69
Programmes, services et initiatives de soutien	3-74
Vue d'ensemble.....	3-74

Les programmes de soutien doivent tenir compte des conducteurs	3-74
Services de jumelage des trajets.....	3-74
Fournisseurs de service de fourgonnettes collectives (ou de cofourgonnage)	3-77
Multivoiturage	3-77
Soutien au transport actif.....	3-77
Soutien au télétravail	3-78
Groupes d'intervention	3-78
Événements ou activités	3-78
Vue d'ensemble.....	3-78
Défi transport.....	3-78
Journée de l'air pur et Semaine canadienne de l'environnement	3-81
Le Défi d'un tonne	3-82
Semaine internationale Marchons vers l'école	3-82
Journée Marchons vers l'école.....	3-82
Semaine/mois vélo-boulot	3-83
Programme Clean Air Commute	3-83
Journée sans voiture	3-83
Sondages auprès des navetteurs.....	3-83
Prix et récompenses.....	3-85
Foires en matière de transport	3-85
OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS	4-1
RESSOURCES ET CONTACTS	5-1
Élaboration de programmes	5-1
Transport actif.....	5-1
Transport en commun	5-1
Covoiturage	5-1
Multivoiturage	5-2
Télétravail.....	5-2
Associations	5-2
Associations en gestion du transport.....	5-2
Autres ressources.....	5-3
Ressources fédérales.....	5-3
Liste des organisations.....	5-3

Résumé

Le présent document est le fruit des recherches réalisées en vue de rendre compte des programmes et des initiatives actuellement en place au Canada dans le domaine des moyens de transport alternatifs. Il est soumis au Comité fédéral-provincial-territorial de coordination des mesures conjointes (CCMMC), qui est chargé de coordonner des initiatives dans le but d'atteindre les standards pancanadiens relatifs aux particules et à l'ozone troposphérique.

Plus précisément, le rapport a pour but de présenter de l'information sur les programmes, les initiatives et les services de soutien qui, au Canada, encouragent des moyens de déplacement domicile-travail réduisant le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules et font la promotion d'autres moyens de déplacement que les véhicules à un seul occupant. Ce rapport vise à favoriser la réduction des émissions de particules et d'ozone troposphérique en sensibilisant les Canadiens à l'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs, afin de leur permettre d'y participer et d'y puiser de l'information et des idées.

Le rapport s'adresse aux employeurs, qui pourraient vouloir instaurer un programme sur les moyens de transport alternatifs en milieu de travail, aux agents de prestation des programmes et à tous les paliers de gouvernement. Les sommaires et les profils fournis contribueront à mieux faire comprendre et connaître les programmes et les initiatives actuels et faciliteront l'établissement de priorités et la prise de décisions.

Souvent appelés « programmes d'options pour les navetteurs » ou « programmes de réduction des déplacements domicile-travail », les programmes sur les moyens de transport alternatifs procurent des avantages d'une portée considérable sur les plans environnemental, économique, social et communautaire. La réduction des émissions et l'efficacité accrue des transports ont des effets bénéfiques sur la qualité de vie, la santé et la durabilité du système de transport.

Les deux premiers chapitres du rapport décrivent les avantages des programmes, des initiatives et des services de soutien liés aux moyens de transport alternatifs. Le troisième présente divers organismes qui offrent des programmes et des initiatives liés aux moyens de transport alternatifs selon les catégories suivantes :

- Les programmes et initiatives pour employeurs
- Les programmes et initiatives jeunesse
- Les programmes et initiatives institutionnels
- Les programmes et initiatives communautaires
- Les programmes et initiatives d'associations en gestion du transport (AGT)
- Les programmes, services et initiatives de soutien
- Les événements ou activités

La recherche révèle que les organisations mettent en œuvre des programmes sur les moyens de transport alternatifs parce qu'elles veulent assumer leurs responsabilités face à l'environnement,

améliorer la qualité de l'air, offrir des avantages sociaux aux employés, réduire les émissions de gaz à effet de serre et exercer un leadership. Les lignes qui suivent résument les observations émanant de cette recherche et les recommandations connexes.

Observations

- Les programmes et incitatifs liés aux moyens de transport alternatifs sont principalement offerts par des organisations qui ont une vision et une compréhension des avantages de la promotion du transport durable et souhaitent exercer un leadership institutionnel et communautaire en faisant la promotion de ces avantages. En général, les programmes sur les moyens de transport alternatifs sont principalement mis sur pied dans les trois situations suivantes :
 - Dans les grands centres urbains confrontés à des problèmes liés aux transports, comme la congestion, la pollution atmosphérique ou les contraintes de capacité de l'infrastructure. Un programme sur les moyens de transport alternatifs peut servir à atténuer ces problèmes, voire les réduire au minimum.
 - Dans les secteurs urbains en croissance où on commence à se rendre compte que de tels problèmes surviendront si on ne prend aucune mesure pour les éviter. Un programme sur les moyens de transport alternatifs contribue à empêcher que ces problèmes deviennent une réalité.
 - Dans les collectivités relativement stables ou petites qui ont tout simplement compris les avantages des moyens de transport alternatifs et qui encouragent d'autres solutions pour les déplacements domicile-travail et en font la promotion, afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens.
- Les programmes sur les moyens de transport alternatifs varient selon l'endroit et le public cible. En général, le programme idéal fournit de l'information, des ressources et des outils liés à chaque mode de déplacement domicile-travail, souvent dans le cadre d'un programme sur les moyens de transport alternatifs. En proposant aux travailleurs un menu complet ou un éventail de modes de déplacement, on lui donne la possibilité de prendre une décision éclairée. Le programme mettra l'accent sur un ou plusieurs éléments, selon la culture institutionnelle ou les besoins particuliers du public cible. Les organisations pourraient souhaiter tenir compte des facteurs suivants :
 - Le service de transport en commun doit être pratique et accessible pour devenir un choix de transport intéressant pour les déplacements domicile-travail.
 - Les laissez-passer universels de transport en commun au Canada (*U-Pass*) qu'offrent certaines institutions sont un exemple de programme qui entraîne de véritables changements de comportements. Cette façon dynamique d'encourager l'utilisation du transport en commun obtient généralement un fort taux de succès grâce aux importantes réductions des tarifs et au grand nombre de personnes ayant accès au programme.
 - Le télétravail permet d'éliminer les déplacements domicile-travail. Il convient d'examiner la possibilité d'encourager ce mode de travail à la lumière des avantages pour l'employeur et l'employé.
 - Le jumelage des trajets est un outil de promotion qui est employé par nombre d'organisations et qui contribue à faire mieux connaître et accepter le covoiturage ou le concept des fourgonnettes collectives.

- La promotion des transports actifs contribue à améliorer la santé de la population canadienne et la qualité de vie de tous les citoyens par l'amélioration des aménagements routiers destinés aux piétons et aux cyclistes.
- Les prestataires de services de transports alternatifs qui ont le plus de succès sont ceux qui disposent des ressources financières les plus importantes. Faute de ressources suffisantes, les agents de prestation (municipalités, organismes locaux, sociétés de transport en commun ou ONG) ont beaucoup de mal à garder leurs programmes opérationnels. Par ailleurs, les stratégies de communication des agents de prestation porteraient davantage si un palier supérieur de gouvernement rehaussait de son côté la visibilité des choix de déplacement domicile-travail. Les programmes qui sont financés par le gouvernement dès les premières étapes de leur élaboration ou tout au long de leur existence ont plus de succès et amènent les changements de comportements voulus, nécessaires à long terme. Un programme sur les moyens de transport alternatifs doit disposer d'un financement stable pour bien se développer. Comme pour les services de transport en commun, il faut un financement stable pour exécuter un programme sur les moyens de transport alternatifs, favoriser son expansion et le faire accepter par la collectivité.
- Le taux de pénétration des programmes sur les moyens de transport alternatifs chez les employeurs est encore faible. Peu d'employeurs font activement la promotion d'un éventail complet de moyens de transport alternatifs dans leur milieu de travail ou leur organisation. Bon nombre d'employeurs, d'institutions et de gouvernements ont adopté des éléments d'un programme sur les moyens de transport alternatifs. Ils sont toutefois minoritaires en regard du nombre d'entreprises qui existent au Canada et qui méritent à cet égard des félicitations pour leur esprit d'initiative.
- La promotion de différents moyens de déplacement domicile-travail s'inscrit souvent dans le cadre d'autres programmes ou d'initiatives de sensibilisation qui contribuent à renforcer, équilibrer et valider la promotion des moyens de transport alternatifs. Le programme *Canada Moves* fait la promotion d'habitudes de vie qui sont bonnes pour le cœur et encourage les transports actifs, notamment pour les déplacements liés au travail. Une ville saine, où il fait bon vivre grâce à des stratégies de croissance bien pensées, envoie naturellement des messages quant aux choix de déplacements domicile-travail. À titre d'exemple, mentionnons la localité aménagée selon des principes qui incitent les gens à se rendre à pied au magasin du quartier et qui encouragent l'établissement de commerces de proximité dans les quartiers résidentiels.
- Les programmes sur les moyens de transport alternatifs qui s'adressent aux jeunes gagnent en popularité, jouissent d'appuis solides et sont bien accueillis, principalement dans l'optique de la santé et des transports actifs.

Recommandations

- Reconnaître que les programmes et les incitatifs sur les moyens de transport alternatifs peuvent s'appliquer dans toutes les collectivités canadiennes.
- Fournir des ressources pour permettre à chaque collectivité d'offrir un programme sur les moyens de transport alternatifs adapté à ses besoins.
- Améliorer les services de transport en commun vers les lieux de travail dans les grands centres urbains en autorisant des retenues salariales pour les laissez-passer, en offrant des laissez-passer exonérés d'impôt, en proposant des laissez-passer à prix réduit au lieu d'espaces de stationnement fournis par l'employeur et en améliorant le service dans les secteurs congestionnés.

- Accroître le financement stable disponible pour les programmes sur les moyens de transport alternatifs afin de pouvoir offrir un choix de moyens de transport aux travailleurs, en autorisant chaque collectivité à choisir son agent de prestation. Les programmes doivent disposer de ressources permanentes et stables pour pouvoir prendre de l'expansion et évoluer au Canada.
- Étudier plus à fond le modèle provincial des programmes sur les moyens de transport alternatifs.
- Forger des alliances pour aller chercher un maximum de ressources. Les partenariats sont un indicateur de réussite et méritent d'être examinés plus sérieusement.
- S'inspirer des réussites et reconnaître les efforts. Si une organisation offre ne serait-ce qu'un élément d'un programme sur les moyens de transport alternatifs, servez-vous de cet élément pour « mettre le pied dans la porte ». Une fois qu'une organisation a adopté un élément de programme ou un incitatif, elle sera plus encline à élaborer des programmes plus globaux sur les moyens de transport alternatifs.
- Profiter de toutes les occasions pour mobiliser les employeurs. Forger des alliances. Se servir de programmes de sensibilisation gratuits pour promouvoir les moyens de transport alternatifs.
- Collaborer avec les provinces et les administrations locales pour étudier la possibilité de recourir davantage à la réglementation ou à des ententes sur l'aménagement des lieux pour mobiliser les employeurs et les propriétaires fonciers.
- Souligner les efforts des entreprises qui assument leurs responsabilités et exercent un leadership.
- Multiplier les efforts pour rejoindre les jeunes afin d'améliorer leur niveau de sensibilisation, leur connaissance et leur compréhension des avantages du transport durable.

INTRODUCTION

Le présent chapitre définit ce qu'est un programme sur les moyens de transport alternatifs, comment un tel programme s'inscrit dans le domaine plus large de la gestion de la demande en transport (GDT) et pourquoi il est si avantageux dans l'ensemble pour l'environnement, l'économie et la société au Canada.

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs décrivent un ensemble d'initiatives et de stratégies efficaces pour changer les comportements en matière de transport, principalement pour que les conducteurs de véhicules à un seul occupant puissent délaïsser la conduite solo pour passer à d'autres modes de transport. Ces modes de transport pourraient être la marche, la bicyclette, le transport en commun, le covoiturage et les fourgonnettes collectives, surtout dans les périodes de déplacement de pointe en semaine du domicile au travail ou du domicile à l'école, ou encore, le télétravail, qui ne nécessite pas de déplacement. Le recours aux programmes sur les moyens de transport alternatifs aide à réduire le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules, à améliorer la qualité de l'air et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

En quoi consiste la GDT et pourquoi est-elle si importante?

La gestion de la demande en transport (GDT) est une approche intégrée de la planification des transports qui met l'accent sur l'amélioration de l'efficacité de l'infrastructure existante de transport et une plus grande durabilité du réseau par la gestion de la demande en transport et l'intégration modale. Par l'emploi d'une approche multimodale, des stratégies de GDT éprouvées augmentent la viabilité des transports et atténuent les besoins d'amélioration à long terme de l'infrastructure des transports pour les véhicules à un seul occupant, ce qui permet de réaliser des économies substantielles sur le plan des coûts. La GDT appuie et aborde de nombreux objectifs à long terme des administrations locales et régionales et des gouvernements

provinciaux et fédéral. Elle soutient des éléments ou des systèmes d'infrastructure, tels que les voies de circulation réservées au transport en commun, les voies réservées aux véhicules à occupants multiples, la tarification routière (routes à péage), les systèmes de transports intelligents (STI) et les points d'intégration modale (terminaux, parcs de stationnement incitatifs, etc.). La GDT soutient aussi les politiques et les outils permettant de réaliser un système de transport durable, tels que les politiques sur l'aménagement du territoire et sur le stationnement, l'aménagement durable des lieux et les programmes orientés destinés à maximiser la qualité de vie d'une collectivité en favorisant les changements de comportement.

L'intégration d'un ensemble complet de stratégies de GDT dans la planification des transports et les politiques d'aménagement du territoire influe sur les choix de moyens de déplacement domicile-travail et procure des avantages à toutes les personnes concernées sur les plans économique, environnemental, communautaire et social.

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs s'inscrivent dans le cadre du concept de la gestion de la demande en transport (GDT) qui englobe les programmes, les services, les outils, les ressources, les politiques et les produits contribuant à améliorer, à promouvoir et à encourager le choix de modes de déplacement domicile-travail. Ils favorisent la réduction de l'engorgement des routes, la réduction des émissions des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et de la mobilité grâce à un système de transports plus équilibré et plus équitable. Le choix des modes de déplacement domicile-travail ou les stratégies d'un programme sur les moyens de transport alternatifs visent à atténuer le plus possible l'impact des déplacements en réduisant le nombre de déplacements en auto-solo par la mise en place et la promotion de programmes comme le covoiturage, le transport en commun, l'usage de la bicyclette, la marche et le télétravail.

Objectifs

Les programmes de gestion de la demande en transport visent notamment les objectifs suivants :

- Offrir des choix de modes de transport durables à toute la population canadienne.
- Réduire, reporter ou parfois supprimer le besoin d'aménager d'autres infrastructures de transport destinées aux véhicules à un seul occupant, telles que des routes ou des parcs de stationnement, en maximisant le recours aux installations existantes de transports par :
 - des stratégies de développement intelligent (Smart Growth)

- le soutien à une intégration accrue du transport en commun et à des investissements à cet effet
- l'intégration multimodale et le soutien aux liens intermodaux.
- Réduire ou ralentir le rythme de croissance de l'engorgement des routes et les retards ainsi occasionnés, de manière à réaliser des économies sur les coûts attribuables à la congestion.
- Réduire ou ralentir le rythme de croissance des effets sur l'environnement en diminuant les émissions liées aux transports, le bruit et la consommation d'énergie par :
 - la promotion de l'air pur;
 - la réduction des activités qui contribuent aux changements climatiques.
- Améliorer la santé par :
 - une meilleure qualité de l'air;
 - une réduction des émissions de GES
 - une activité physique accrue.
- Aider au développement de collectivités durables.
- Offrir de meilleurs choix de modes de déplacement et en favoriser l'accès aux citoyens qui appuient par :
 - l'amélioration de l'accès à l'emploi
 - l'amélioration de la qualité de vie.

En quoi consiste un programme sur les moyens de transport alternatifs?

Des programmes, des initiatives ou des services de soutien relatifs à des moyens de transport alternatifs visant à inciter les conducteurs de véhicules à un seul occupant à délaissier la conduite solo pour passer à d'autres modes de transport, surtout en périodes de déplacement de pointe en semaine du domicile au travail ou du domicile à l'école.

Un programme sur les moyens de transport alternatifs est aussi appelé programme d'options pour les navetteurs ou programme de réduction des déplacements domicile-travail. Le choix de modes de déplacement domicile-travail, ou options pour les navetteurs, dans le cadre d'un programme sur les moyens de transport alternatifs comprend des modes de transport actif (marche, bicyclette, patins à roues alignées, etc.), le jumelage des trajets (covoiturage ou fourgonnettes collectives), l'usage du transport en commun et le télétravail.

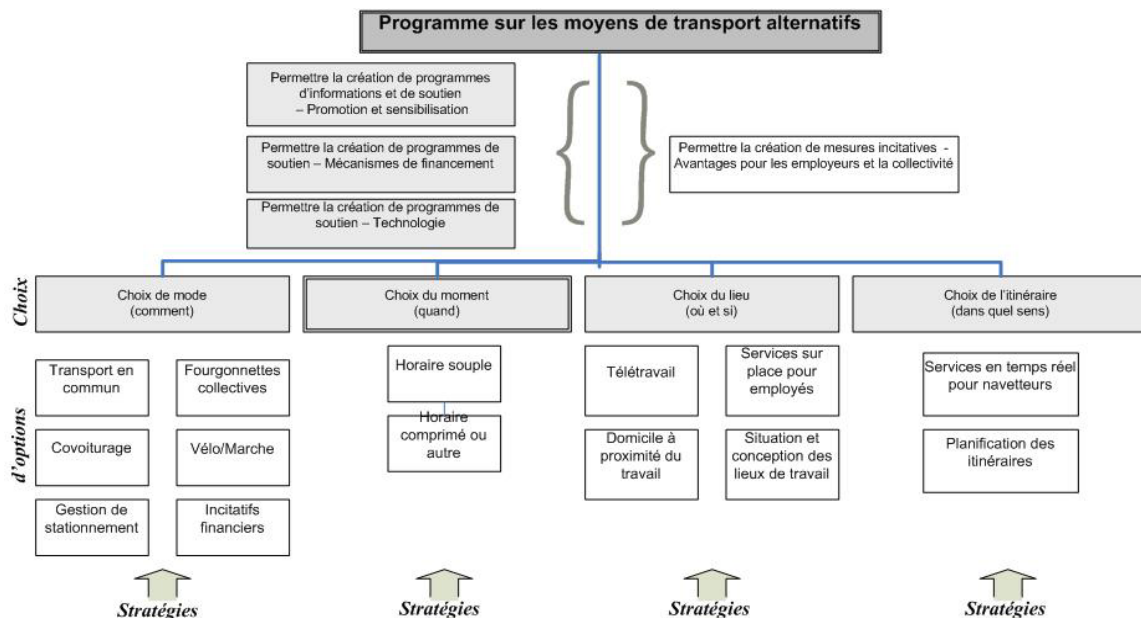
Le but d'un programme sur les moyens de transport alternatifs est d'atteindre un ou plusieurs des objectifs mentionnés ci-dessous.

- Choix du mode : Les navetteurs sont encouragés à délaissier la conduite solo et à passer à un mode offrant une capacité de réserve ou ayant moins d'impact

sur l'environnement et l'économie. S'ils optent pour la conduite solo, ils sont encouragés à adopter une conduite peu dommageable pour l'environnement (pas de marche au ralenti, pneus gonflés à la bonne pression, etc.).

- Choix de l'heure : Encourager les navetteurs à se déplacer en dehors des heures de pointe.
- Choix du lieu d'habitation :
 - Réduction des déplacements domicile-travail – Réduction du nombre de déplacements ou de la longueur des déplacements (mesurée en kilomètres parcourus par véhicule (VKP)) (p. ex., l'employé habite à proximité de son lieu de travail).
 - Élimination des déplacements domicile-travail – Éliminer certains déplacements domicile-travail, voire tous (p. ex., par le télétravail).
- Choix de l'itinéraire : Combiner les trajets courts ou planifier les déplacements de manière à réduire le nombre de trajets courts, optimiser le recours au covoiturage ou aux fourgonnettes collectives pour favoriser l'efficacité des déplacements. La technologie liée au choix de l'itinéraire est souvent en rapport avec les systèmes de transport intelligents.

Le schéma suivant montre les objectifs d'un programme sur les moyens de transport alternatifs (*Source : www.commuterchoice.com*)



Les programmes sur les moyens de transport alternatifs varient grandement selon le prestataire du programme, les objectifs propres du programme, l'endroit où il est offert et le financement disponible. Il n'y a pas de programme sur les moyens de transport alternatifs « meilleur qu'un autre ». Tous comprennent des éléments semblables ou communs, mais chacun possède des éléments uniques – incitatifs, services, outils, ressources, message livré par le programme et style – qui en font un programme adapté aux besoins de son public cible. Tous les programmes sur les moyens de transport alternatifs visent à étendre ce concept à l'ensemble de la société canadienne.

Avantages des programmes sur les moyens de transport alternatifs

Les avantages des programmes sur les moyens de transport alternatifs sont de grande portée et servent à donner l'impulsion nécessaire aux changements de comportement qui auront des répercussions sur les générations futures. Les avantages sont considérables aussi bien au niveau de l'environnement global qu'à celui du quartier, du lieu de travail, de l'école ou de la personne.

Avantages sur les plans environnemental, communautaire, social et économique

L'adoption et la mise en place d'un programme sur les moyens de transport alternatifs offrent de nombreux avantages dont ceux mentionnés ci-après.

- Avantages sur les plans environnemental et économique
 - réduction des émissions à l'échappement de manière à atténuer les effets de la pollution atmosphérique;
 - réduction des activités contribuant aux changements climatiques;
 - réduction de la pollution des eaux de surface causée par les combustibles et les sels de voirie;
 - réduction des perturbations des écosystèmes et de la destruction des habitats naturels découlant de la construction ou de l'élargissement de routes et de parcs de stationnement ;
 - diminution de la consommation des ressources;
 - réduction de l'engorgement des routes et hausse de l'efficacité des systèmes de transport.
- Avantages sur les plans communautaire et social
 - diminution des effets de la circulation routière, notamment le bruit et la congestion;
 - maintien / réduction du temps de déplacement dans les zones urbaines;
 - amélioration de l'accès aux lieux de travail et à d'autres destinations;
 - sécurité accrue, diminution des risques de blessures et de décès attribuables à l'usage de véhicules automobiles;
 - hausse de l'activité physique et meilleure santé;
 - hausse de la qualité de vie par l'aménagement de pistes cyclables et de nouveaux espaces verts;
 - amélioration de la vie communautaire – plus de gens dans les rues – et occasions de contacts sociaux et de bon voisinage.

Avantages pour les employeurs et les employés

Les personnes et les entreprises peuvent profiter des avantages d'un programme sur les moyens de transport alternatifs par :

- une hausse de la productivité des employés, de leur maintien en poste et de leur niveau de satisfaction;
- exercice du leadership de l'entreprise;
- réduction des coûts de stationnement pour l'entreprise;
- réduction des coûts de location d'espaces de bureau;
- possibilité d'accroissement des heures de service sans avoir à embaucher des employés supplémentaires;
- plus grande souplesse dans les heures de travail;
- réduction pour les entreprises des coûts liés à la congestion des routes.

Avantages sur les plans local et national

Les gouvernements et la population en général profitent des avantages des programmes sur les moyens de transport alternatifs lorsque ceux-ci permettent de gérer la demande de déplacements domicile-travail en :

- maintenant ou en réduisant les dépenses nécessaires à l'infrastructure de stationnement;
- réduisant les dépenses pour les routes et les coûts connexes (police, entretien, intervention d'urgence);
- créant de nouvelles industries axées sur la mobilité et les télécommunications;
- cheminant vers l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- améliorant la santé des personnes et en réduisant ainsi les coûts des soins de santé.

Développement des moyens de transport alternatifs au Canada

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs évoluent rapidement au Canada et sont presque exclusivement axés sur une participation volontaire. On encourage les institutions et les navetteurs à y participer par des incitatifs qu'offrent les administrations locales ou des associations sans but lucratif. L'application de mesures dissuasives comme le « programme de frais d'engorgement » à Londres, au Royaume-Uni, est extrêmement rare au Canada. Les mesures les plus couramment employées pour dissuader la conduite automobile sont les frais de stationnement et les péages routiers.

Des ministères fédéraux, tels que Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, font preuve de leadership dans le développement du secteur de la gestion de la demande en transport. Ces ministères ont mené divers projets de recherche et mis au point plusieurs outils ou programmes à l'intention des employeurs et des administrations locales. Ils ont subventionné la mise en place de projets, de projets pilotes et de programmes en GDT. Le document de Transports Canada intitulé *Les options pour les navetteurs: Guide complet à l'intention des employeurs canadiens* est un exemple d'outil mis au point. Les programmes offerts appuient le concept de moyens de transport alternatifs et favorisent l'emploi rationnel des véhicules, notamment le *Programme de démonstration en transport urbain*, le programme *Sur la route du transport durable*, le programme *Éco-action* d'Environnement Canada, les programmes *Le Défi d'une tonne* du gouvernement du Canada, ainsi que les initiatives *Action contre la marche au ralenti*, *Gardez vos pneus en forme* et *Le Bon Sens au volant* de Ressources naturelles Canada.

Il n'est pas étonnant de constater que les provinces où on retrouve les plus importantes zones urbaines du pays sont celles qui offrent le plus de programmes et de services sur les moyens de transport alternatifs. Le Colombie-Britannique et le Québec sont les chefs de file dans la participation directe et indirecte au niveau des provinces et financent, coordonnent et dispensent des programmes en ce sens. TransLink en C.-B. et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) au Québec sont devenues les porte-parole de programmes régionaux sur les moyens de transport alternatifs dans leurs secteurs respectifs. Le gouvernement de l'Ontario ne participe pas directement à l'élaboration de programmes sur les moyens de transport alternatifs, mais, depuis plus de dix ans, des municipalités et d'autres organisations de l'Ontario travaillent à la mise

en œuvre de mesures relatives aux transports alternatifs et en font la promotion. L'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba travaillent de plus en plus à la préparation de programmes sur les moyens de transport alternatifs; on n'a qu'à penser aux initiatives de sensibilisation d'organisations et d'administrations comme la Ville de Calgary et Resource Conservation Manitoba.

Dans les provinces de l'Atlantique, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et le Labrador et les Territoires du Nord, on mise surtout sur des programmes ou sur la sensibilisation aux moyens de transport alternatifs dans des secteurs faisant la promotion d'initiatives jeunesse ou encourageant le transport actif.

En outre, de nombreux programmes sur les moyens de transport alternatifs ont été élaborés dans les régions et sont en place dans des villes telles que Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, London, Toronto (et sa région métropolitaine), Peterborough, Ottawa, Waterloo, Montréal, Québec et Halifax.

Ressources existantes sur les moyens de transport alternatifs au Canada

L'Internet est une ressource utile et pratique pour accéder rapidement à un réseau mondial de connaissances concernant des programmes, des services et des outils sur les moyens de transport alternatifs. Il arrive de plus en plus souvent que des guides de ressources et de l'information soit affichés « gratuitement » et soient accessibles immédiatement pour téléchargement. Des guides de programmes, des modèles promotionnels, des conseils sur les politiques et des renseignements sur la façon de procéder sont facilement accessibles. Des études de cas sur l'efficacité de certains programmes canadiens sur les moyens de transport alternatifs sont maintenant affichées sur de nombreux sites Internet. Le chapitre 3 du présent rapport décrit certains des programmes au Canada.

Des ressources canadiennes sur les moyens de transport alternatifs sont offertes par l'entremise de guides de programmes, de programmes de financement, d'organisations de soutien et d'exemples marquants partout au pays. Certaines des principales ressources au Canada sont mises en évidence ci-dessous, mais on reconnaît que cette liste ne tient pas compte de toutes les ressources en ligne sur les transports alternatifs au Canada. Il importe de savoir que le réseau d'information en ligne évolue et s'élargit constamment et qu'il constitue un outil indispensable aux praticiens et aux organisations dans le secteur des transports alternatifs. Chacune des ressources mentionnées offre des liens vers d'autres sources pertinentes de renseignements, tant au Canada qu'à l'étranger. Les guides de programmes, les programmes de financement et les organisations de soutien mentionnés dans la liste suivante comprennent aussi des zones de ressources et donnent accès à des renseignements à jour sur des programmes, des événements, des nouvelles sur les programmes, des études d'exemples de réussites et à des liens vers d'autres sources pertinentes de renseignements.

Guides des programmes

- *Les options pour les navetteurs: Guide complet à l'intention des employeurs canadiens* de Transports Canada
 - www.tc.gc.ca/Programmes/Environnement/Navetteur/menu.htm
- Programme Better Environmentally Sound Transportation (BEST), cours Go Green Coordinator et matériel didactique à l'intention des employés
 - www.Vertlaction.ca/
- Programme *S.M.A.R.T Movement: Saving Money and the Air by Reducing Trips* Guide d'Enquête Pollution
 - www.pollutionprobe.org
- Réseau d'information de Transports Canada
 - www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/reseaudinformation.htm
- Trousse Allégo, Agence métropolitaine de transport (AMT)
 - www.amt.qc.ca
- Transports Québec www.mtq.gouv.qc.ca

Programmes de financement

Il existe de nombreux modèles et possibilités de financement au Canada. Les programmes municipaux et régionaux de sensibilisation sont généralement financés par les municipalités. Des associations en gestion des transports (AGT) sont souvent financées par des partenariats formés par le gouvernement provincial ou fédéral, les administrations locales ou régionales, des ONG et le secteur privé. Des programmes privés pour les employeurs sont couramment autofinancés. Tous ces groupes peuvent rechercher du soutien, de l'aide financière pour des projets particuliers ou un financement stable en marge de leurs initiatives. Les d'un projet unique amènent souvent la mise en place de nouvelles initiatives ou de programmes pilotes, mais la réussite d'un programme ou d'une initiative sur les moyens de transport alternatifs est dépendante d'un financement durable et stable.

Principaux programmes de financement liés aux moyens de transport alternatifs :

- Sur la route du transport durable www.tc.gc.ca/programs/environment/srtd
- Programme de démonstration en transport urbain www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu
- Fonds municipaux verts www.fcm.ca
- Le Défi d'une tonne www.climatechange.gc.ca/onetonne/francais
- Programme de financement communautaire ÉcoAction www.ec.gc.ca/ecoaction/index_f.html
- Infrastructure Canada www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/KOA

Organisations de soutien

Certaines des plus importantes organisations canadiennes de soutien des transports alternatifs :

- TransLink www.translink.bc.ca
- Agence métropolitaine de transport (AMT) www.amt.qc.ca
- Resource Conservation Manitoba www.resourceconservation.mb.ca
- Ecology Action Centre (TRAX) www.trax.ca
- Better Environmentally Sustainable Transportation (B.E.S.T.) www.best.bc.ca et www.gogreen.com
- Enquête Pollution www.pollutionprobe.org
- Go for Green www.vertlaction.ca
- Association canadienne pour le transport du navetteur (ACT) www.actcanada.com

VUE D'ENSEMBLE DE LA PRESTATION DES PROGRAMMES SUR LES MOYENS DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Le présent chapitre présente une vue d'ensemble et une description des types de programmes sur les moyens de transport alternatifs et des façons de les offrir aux divers publics cibles.

Description des types de programmes

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs sont tout aussi diversifiés et particuliers que les employeurs, les écoles et les institutions qui les offrent. Il n'y a pas de méthode normalisée pour présenter un programme sur les moyens de transport alternatifs, mais sa prestation est habituellement fonction du public visé et (ou) de la région géographique. Ces publics sont normalement des employés, des étudiants ou la collectivité en général. La prestation d'un programme peut aussi tenir compte de la région géographique où il est possible de réaliser des économies d'échelle lorsque des institutions ou des entreprises du secteur se regroupent et partagent les ressources.

Programmes sur les moyens de transport alternatifs pour les employeurs et les employés

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs visant directement les employeurs et leurs employés sont les plus répandus et sont axés sur les déplacements domicile-travail. Souvent, des enjeux tels que l'engorgement des routes, la pénurie de stationnement, la qualité de l'air ou les inquiétudes que suscitent les émissions de GES ou encore la volonté de faire preuve de leadership au niveau de la communauté ou de l'entreprise sont des éléments qui favorisent la mise en place de programmes sur les moyens de transport alternatifs.

Le succès des employeurs dans leur démarche visant à changer les modes de déplacement domicile-travail ou à éliminer ces déplacements repose principalement sur la disponibilité des moyens de transport alternatifs tels que le transport en commun, qui sont axés sur ces types de déplacements. La capacité des employeurs à offrir de meilleures installations à destination, par exemple des douches, des casiers-vestiaires et des stationnements sélectifs, est aussi utile. Enfin, les employeurs possèdent un public captif et disposent d'outils de communication intégrés comme le courrier électronique, des sites Intranet, des babillards et des postes d'affichage centralisés contribuant à sensibiliser les employés.

Les types d'entreprises qui encouragent l'emploi de moyens de transport alternatifs, et leur taille varient. Les organismes privés, ceux du secteur public et les institutions peuvent tous offrir des choix de modes de transport, mais les programmes qu'ils offrent tendent à différer. Par exemple, la rentabilité économique d'un organisme privé peut influencer sur la prestation d'un programme interne de transport alternatif – en période de restrictions budgétaires, ces programmes sont les premiers à disparaître. Au sein d'un organisme public, toutefois, la situation économique peut n'y avoir aucune répercussion. De la même façon, la mise en place de nouveaux programmes fédéraux de financement axés sur les transports durables peut entraîner la création de nombreux nouveaux programmes et initiatives dans le domaine.

Programmes sur les moyens de transport alternatifs pour les étudiants

Les efforts pour assurer la gestion de la demande en transports des étudiants varient selon l'âge de ces derniers. Les élèves d'écoles élémentaires sont encouragés à participer à des programmes tels que *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école*, alors que les étudiants du niveau secondaire disposent de leurs propres programmes, tels *Off-Ramp*. Les étudiants de niveau post-secondaire sont visés par une autre approche, qui est semblable à un programme pour employeurs-employés, mais souvent axée sur le transport par le truchement de programmes comme celui des laissez-passer universels de transport en commun (*U-Pass*). Lorsque l'étudiant s'inscrit au programme U-Pass, ses frais de scolarité comprennent un laissez-passer pour l'utilisation du transport en commun pendant toute l'année scolaire.

Le programme *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école* est la principale façon d'inciter les élèves du niveau élémentaire à participer à un programme sur les moyens de transport alternatifs à leur intention. Des programmes de ce genre sont offerts par divers intervenants. Des initiatives ont été lancées pour inciter les parents à accompagner bénévolement un groupe d'élèves jusqu'à l'école en marchant ou en bicyclette. En plus de la marche ou de l'emploi de la bicyclette, on encourage les enfants et leurs parents à utiliser les autobus scolaires, à faire du covoiturage ou à éviter de faire tourner les moteurs des véhicules au ralenti dans les zones d'embarquement des élèves.

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs à l'intention des étudiants du niveau secondaire sont moins bien élaborés pour décourager l'usage de la voiture. Cela est particulièrement attribuable au groupe d'âge visé et aux pressions sociales voulant qu'il faille conduire une automobile, une sorte de « rite de passage à l'âge adulte ». Des programmes destinés aux étudiants du niveau secondaire visent à abandonner cette idée traditionnelle bien ancrée en faisant la promotion du transport en commun d'une manière amusante et créative.

Lorsque les étudiants passent à des niveaux supérieurs d'instruction, d'autres pressions s'exercent pour modifier leur attitude face aux transports. En raison de leur situation financière précaire, bon nombre de ces navetteurs utilisent déjà des modes de transport alternatifs. La capacité limitée de stationnement, surtout sur les campus dans les grandes villes, fait en sorte que de plus en plus d'étudiants doivent envisager le covoiturage. Les préoccupations environnementales constituent aussi un incitatif sur de nombreux campus menant à la prise de mesures pour assainir l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Enfin, comme de nombreux établissements d'enseignement post-secondaire emploient beaucoup de personnes, les employés participant au programme sur les moyens de transport alternatifs représentent un élément extrêmement important dans la réduction de la demande en transport.

Approche collective aux programmes sur les moyens de transport alternatifs

Un programme sur les moyens de transport alternatifs ne se limite pas forcément à un lieu de travail d'un employeur ou au périmètre d'un campus universitaire ou d'une école. Si plusieurs organismes sont confrontés à des problèmes similaires de transport, une collaboration peut contribuer à maximiser le recours aux ressources d'un programme sur les moyens de transport alternatifs. Lorsque des entreprises et des institutions se regroupent, ils forment souvent ce qu'on appelle une « association en gestion des transports » (AGT). L'AGT est normalement un organisme tiers, habituellement sans but lucratif, qui s'occupe d'offrir le programme aux membres participants. Parfois, on désigne aussi ces organismes sous les appellations d' « organisme en gestion du transport (OGT) » ou de « centre de gestion des déplacements (CGD) ».

La décentralisation ou des bureaux à de nombreux emplacements peuvent poser des difficultés pour la prestation d'un programme sur les moyens de transport alternatifs, car chaque région locale peut avoir des besoins différents. La prestation d'un programme peut être plus efficace si ce dernier contient un ensemble d'éléments de base qui peuvent être adaptés à chaque endroit.

Inciter les navetteurs à se déplacer toute juste en dehors des heures de pointe permet de réduire les effets de la congestion. Certains employeurs ou certaines institutions épars, tels que des hôpitaux et des écoles, peuvent former des partenariats en vue

d'offrir des programmes communs sur les moyens de transport alternatifs. Cela est particulièrement intéressant lorsque des enjeux communs, par exemple le travail par quart, jouent un rôle significatif dans toutes les organisations. À titre d'exemple courant : le décalage des heures de départ des écoles afin de favoriser une efficacité optimale du transport par autobus.

Programmes communautaires sur les moyens de transport alternatifs

Il existe des programmes communautaires sur les moyens de transport alternatifs essentiellement axés sur l'ensemble de la collectivité. Dans certains cas, on retrouve un organisme prestataire principal dans une région donnée qui voit à rejoindre à la fois les employeurs, les institutions et la population de la communauté. Ces organismes jouent un rôle semblable à celui d'une AGT, sauf que c'est toute la communauté qui est desservie et non seulement une partie de celle-ci. Par exemple, le programme *Go Green Choices* à Vancouver vise les employeurs et leurs employés, tandis que le programme *SageVirage* de la Ville d'Ottawa est destiné à l'ensemble de la population.

Programmes de soutien

Trois types de groupes distincts appuient les programmes de transports alternatifs.

Les gouvernements – Aux niveaux municipal, régional, provincial et fédéral, les gouvernements et administrations et leurs agences offrent une gamme étendue de services, notamment des outils, des mesures incitatives et dissuasives, du financement et du soutien visant des programmes sur les moyens de transport alternatifs aux employeurs, aux écoles et à d'autres organisations. Des gouvernements offrent aussi des services ou des infrastructures de transport de base pouvant servir à adapter l'offre aux objectifs à long terme de passage au transport modal.

Organismes sans but lucratif / non gouvernementaux (ONG) – Ces groupes offrent des services similaires à ceux des gouvernements et le font parfois pour le compte des gouvernements. Des organismes sans but lucratif peuvent aussi mener des campagnes de nature politique visant à modifier les politiques et les modes de transport offerts en faveur de modes de transport alternatifs.

Secteur privé – Divers organismes du secteur privé participent à la prestation de programmes sur les moyens de transport alternatifs, depuis leur planification jusqu'à leur mise en œuvre et à leur évaluation. Des entreprises privées parrainent aussi les efforts d'organismes sans but lucratif et de gouvernements visant à changer les comportements face au transport.

Choix de moyens de transport alternatifs et services de soutien

Les choix de moyens de transport alternatifs et les services ou mesures visant à accroître et à soutenir les choix offerts pour les déplacements domicile-travail sont des facteurs importants à considérer. La plupart des programmes sur les moyens

de transport alternatifs aborderont ou comprendront certains des éléments suivants.

Jumelage des trajets

Le jumelage des trajets signifie que deux personnes ou plus partagent un même véhicule pour les déplacements domicile-travail. Cette forme de transport est idéale dans les banlieues et pour les navetteurs qui se déplacent sur de longues distances. De nombreux programmes sur les moyens de transport alternatifs encouragent le jumelage des trajets en offrant un système automatisé pour aider les navetteurs à trouver des personnes en compagnie desquelles ils peuvent voyager, ainsi que des aires de stationnement préférentielles pour les covoitureurs et les personnes qui optent pour les fourgonnettes collectives.

- Le covoiturage est une entente informelle convenue entre les personnes qui voyagent ensemble à bord de la voiture d'une de ces personnes (normalement le conducteur). Des modalités financières et (ou) de partage des responsabilités sont aussi convenues entre les personnes.
- La fourgonnette collective est un autre moyen qui comprend le service porte-à-porte du covoiturage et la sécurité et la régularité du transport en commun. Dans ce cas, l'entente est plus formelle entre les personnes voyageant ensemble à bord du véhicule, normalement une fourgonnette, qui appartient à un tiers. Les conducteurs sont des personnes membres du groupe et ils paient une part réduite du transport ou voyagent gratuitement. Les membres du groupe qui voyagent ainsi paient une cotisation obligatoire pour couvrir les frais tandis que le propriétaire du véhicule peut être l'employeur, une municipalité, une AGT ou encore une entreprise privée. Dans certains cas, l'employeur pourrait même financer le coût du transport par fourgonnette collective des employés ou compenser le coût d'une place libre en attendant qu'un autre navetteur l'occupe.

Transport d'urgence à la maison

Un programme de retour à la maison en cas d'urgence ou de retour à la maison garanti permet à toute personne qui utilise un moyen de déplacement domicile-travail autre que la conduite solo de pouvoir profiter d'un transport gratuit pour retourner chez elle (normalement par taxi, voiture louée ou véhicule de parc). Un programme de retour à la maison en cas d'urgence est destiné à éliminer les excuses telles que « Et si mon enfant tombe malade! » ou « Et si je dois m'occuper d'une situation d'urgence! » qu'emploient souvent les personnes qui n'ont pas recours à un moyen de transport durable pour leurs déplacements domicile-travail. Un programme de retour à la maison en cas d'urgence peut être offert directement par l'employeur, par l'entremise d'une AGT ou d'une initiative communautaire de sensibilisation.

Transport en commun

Toutes les grandes villes du Canada offrent un service de transport en commun de quelque nature, et dans les grands centres urbains, des moyens de transport

rapides peuvent amener les navetteurs et les étudiants au travail ou à l'école bien plus rapidement qu'en voiture. La plupart des sociétés de transport en commun empruntent des itinéraires fixes, mais sont ouvertes à des allègements pour satisfaire aux besoins des navetteurs.

Le transport en commun est une source d'économie pour les navetteurs et permet de réduire le nombre d'espaces de stationnement dans les lieux de travail et les institutions. Les employeurs peuvent faciliter le recours au transport en commun grâce à des programmes de retenues automatiques sur la paie pour des laissez-passer mensuels d'autobus, au versement à l'employé d'une allocation pour le transport en commun, à la fourniture d'horaire d'autobus et de cartes routières et à l'amélioration de l'accès aux arrêts d'autobus.

Transport actif

Le transport actif est une expression générale pour désigner toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain, notamment la marche, la bicyclette et les patins à roues alignées. Ces méthodes de déplacement pour se rendre au travail ou à l'école sont saisonnières pour certaines personnes et sont idéales pour remplacer l'automobile sur de courts trajets. Combiné au transport en commun, toutefois, le transport actif peut offrir les avantages de l'activité physique aux personnes qui se déplacent sur de plus grandes distances.

Disposer de bonnes installations à destination est essentiel pour les navetteurs actifs. Des douches, des casiers-vestiaires, des stationnements pour bicyclettes (sûrs ou couverts) aident les employés ou les étudiants à passer à des modes de transport comme la marche, les patins à roues alignées, le jogging ou la bicyclette tout en leur permettant de pouvoir revêtir une tenue appropriée pendant la journée.

Réaménagement des horaires de travail

La modification des horaires de travail peut aider à démanteler les barrières rigides des lieux de travail qui rendent difficiles sinon impossibles les changements dans les habitudes de déplacement. Le réaménagement des régimes de travail peut comprendre le télétravail (travail à la maison), les horaires souples et la semaine de travail comprimée.

- On parle de télétravail lorsqu'un employé remplit ses fonctions d'un lieu à distance à l'aide de moyens techniques de télécommunication, souvent à la maison, mais aussi à partir d'un centre local de télétravail ou d'un bureau satellite. Ces dispositions réduisent, voire éliminent, les déplacements domicile-travail et peuvent constituer une source d'économie pour l'employeur, qui n'a pas à payer la location d'espaces à bureaux pour ses employés. En réduisant les dépenses de location d'espaces, de nombreux employeurs peuvent payer en partie ou en totalité les coûts du matériel de télécommunication et l'ameublement connexe des employés. Le télétravail

peut être une solution à temps plein, ou à temps partiel si le poste exige une interaction physique de personne à personne. De nombreux établissements d'enseignement post-secondaire offrent une « formation à distance » dont le principe s'appuie sur une méthode similaire.

Le nouveau « bureau mobile » que favorisent les technologies de branchement sans fil et de protocoles vocaux sur Internet (VOIP) accroît rapidement la tendance à « travailler n'importe où, n'importe quand ». Cela pourrait transformer radicalement le concept du lieu de travail au cours des prochaines décennies et modifier à tout jamais la notion que nous connaissons si bien « d'aller ou de se rendre au travail ».

- L'horaire souple (ou les heures flexibles) permet aux employés de commencer et de terminer leur journée de travail n'importe quand à l'intérieur d'une plage horaire établie, sans modification du nombre total d'heures travaillées. Par exemple, si un employeur exige que ses employés travaillent de 9 h à 17 h, il pourrait les autoriser à commencer entre 7 h et 9 h et de terminer entre 15 h et 17 h, selon le nombre correspondant d'heures à faire. De cette façon, les employés peuvent éviter les déplacements aux heures de pointe et étaler le trafic sur une plage d'heures plus large dans la journée.
- Une semaine comprimée de travail permet à un employé de travailler le même nombre d'heures que dans une semaine normale, mais en moins de jours. Dans un cas type de semaine comprimée, l'employé prolonge ses journées de travail et accumule l'équivalent d'une demi-journée de congé. Après deux semaines, il peut bénéficier d'une journée complète de congé. La semaine comprimée de travail encourage les employés à se déplacer en dehors des heures de pointe, surtout le matin, et à éliminer entièrement les déplacements domicile-travail.

Les horaires souples et la semaine comprimée de travail sont avantageux pour l'employeur car ils lui permettent de prolonger ses heures d'ouverture à l'intention des clients sans avoir à embaucher de personnel additionnel ni à payer des heures supplémentaires aux employés.

Usage de l'automobile

On combine souvent les mesures de réduction des effets de l'automobile sur l'environnement à des programmes sur les moyens de transport alternatifs pour deux raisons. D'abord, ces initiatives permettent à tout le monde de participer au programme, y compris les conducteurs de véhicules en solo et ceux qui sont tenus d'utiliser une voiture au travail. Ensuite, comme de nombreux programmes sur les moyens de transport alternatifs se préoccupent de réduire la pollution et les dommages causés à l'environnement, des efforts sont aussi faits pour rendre les voitures plus efficaces. Ces programmes peuvent comprendre des campagnes pour éviter de faire fonctionner les véhicules au ralenti, des cliniques sur le gonflage des pneus, des conseils sur la réduction de la consommation de

carburant, des mesures incitatives relatives à l'achat et à l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement, ainsi que des programmes d'inspection et d'entretien et des programmes anti-modifications.

Gestion des stationnements

Le stationnement peut être une raison de se rendre au travail en voiture ou non. Or, la gestion des stationnements joue un rôle essentiel dans le fait d'inciter les navetteurs à opter pour d'autres moyens de se déplacer. Par la réduction du nombre de places de stationnement offertes, une organisation peut automatiquement créer une mesure dissuasive à la conduite, mais elle doit être en mesure d'offrir des solutions de rechange raisonnables aux navetteurs. Le prix du stationnement est une mesure dissuasive importante. Si les navetteurs doivent payer pour stationner leur véhicule, bon nombre d'entre eux rechercheront d'autres options moins coûteuses. Enfin, à titre de mesure incitative au covoiturage, les meilleurs espaces de stationnement sont souvent réservés à l'usage exclusif des personnes qui optent pour ce mode de transport. En résumé, la gestion efficace des stationnements peut se faire en fonction des facteurs qui influent le plus sur le choix des modes de transport.

Déplacements locaux pour affaires

L'inclusion des déplacements pour affaires dans un programme sur les moyens de transport alternatifs n'est pas courante, mais certaines organisations incluent ces déplacements dans le cadre de l'ensemble de leur programme. Les employés qui doivent se déplacer pendant la journée choisissent souvent de prendre leur voiture ou sont encouragés par leur employeur à le faire. Si l'employé a le choix d'utiliser des billets de taxi, des laissez-passer d'autobus prépayés ou des véhicules de l'employeur, il pourrait songer davantage à opter pour un autre moyen de transport pour ses déplacements domicile-travail. Certains employeurs réduisent leurs besoins de déplacements courts (ou longs) pour affaires en faisant appel à la technologie et encouragent vivement la téléconférence ou la vidéoconférence à la place de la tenue de réunions en personne.

Mesures de soutien

En plus des services et des programmes pour encourager les navetteurs à envisager diverses solutions à la conduite solo, diverses mesures de soutien aident les navetteurs à opter dès le départ pour un mode de transport alternatif. Des programmes sur les moyens de transport alternatifs peuvent comprendre les éléments suivants :

Mesures financières

Des mesures incitatives monétaires et des mesures dissuasives aident les employés et les étudiants à songer aux avantages d'opter pour un changement dans leurs habitudes de déplacement. Ces mesures comprennent celles qui permettent à un employé de se faire « rembourser » les coûts de l'espace de stationnement que lui

fournit l'employeur, le versement d'une allocation correspondant au tarif d'un laissez-passer d'autobus, et l'imputation de frais pour une place de stationnement.

Mesures de promotion

Des campagnes de promotion sont essentielles pour sensibiliser les navetteurs et les aider à repenser leur choix de mode de transport. Des événements spéciaux, tels que le *Défi Transport national*, sont une occasion amusante de se rendre au travail par un autre moyen de transport, tout en ajoutant une pression sociale visant à le faire. Les efforts de promotion de la plupart des programmes sur les moyens de transport alternatifs s'appuient sur une marque de commerce telle que *Smart Commute*, *Éconavette*, *On Board*, *SageVirage*, *Travel Smart*, *GoGreen Choices*, *Allégo*, etc., pour mieux véhiculer les messages au sujet des choix de modes de transport.

Mesures administratives

Dans le cas des gros employeurs et des écoles, le milieu organisationnel est souvent plus complexe. En abordant les obstacles aux transports alternatifs par l'entremise de politiques de soutien, telles que des codes de tenue vestimentaire décontractée, ou des horaires de travail plus souples, il est possible de réduire, voire d'éliminer certains obstacles administratifs. L'intégration du programme sur les moyens de transport alternatifs à même les politiques de l'entreprise permet d'enrichir le programme dans la culture organisationnelle et d'en faire simplement un autre avantage offert.

Mécanismes de financement

Presque tous les programmes font appel à un partenariat quelconque auquel participent l'employeur ou l'école, l'administration municipale et des organismes extérieurs.

Une certaine aide financière du gouvernement est offerte, généralement sous forme de mise de fonds pour la mise en oeuvre d'un programme sur les moyens de transport alternatifs ou par l'entremise d'initiatives axées sur le projet. Des gouvernements offrent aussi des ressources en nature, soit directement, soit par le truchement d'organismes sans but lucratif, telles que de l'aide continue, des événements spéciaux et des outils pour la prestation du programme.

Des programmes de subvention sont offerts pour des programmes sur les moyens de transport alternatifs tant par les paliers supérieurs de gouvernement que par des sources caritatives. Ces subventions visent aussi à assurer une mise de fonds ou se fondent sur des projets particuliers. Il est rare que des sources extérieures financent de manière stable et uniforme des programmes sur les moyens de transport alternatifs, sauf dans le cas d'associations en gestion des transports qui peuvent recueillir des cotisations de leurs membres pour demeurer viables.

PROGRAMMES, INITIATIVES ET SOUTIEN

Le présent chapitre présente un résumé des résultats de travaux de recherche exhaustifs et d'un sondage pancanadien sur les programmes, les initiatives et les services de soutien offerts au Canada et qui font la promotion des moyens de transport alternatifs pour ainsi réduire le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules. Des profils de programmes et d'initiatives sur les moyens de transport alternatifs sont inclus afin de mettre en évidence les expériences du Canada en ce sens.

Méthodologie de la recherche

Des travaux complets et approfondis de recherche ont été menés afin de recueillir de l'information et des données concernant les programmes et les initiatives sur les moyens de transport alternatifs au Canada. La principale méthode de recherche employée a été de recueillir des données au moyen d'un sondage détaillé en ligne. D'autres méthodes ont aussi été utilisées, notamment une recherche approfondie sur Internet, le dépouillement de documents et des appels téléphoniques ciblés.

Sondage en ligne

Comme complément de travaux de recherche plus étendus, un sondage préparé par ACT Canada a servi à connaître et à décrire en détail les programmes sur les moyens de transport alternatifs et les contacts pertinents au Canada.

Le sondage en ligne était destiné à intégrer les principaux éléments suivants :

- facilité à remplir en ligne
- capacité d'extraire des résultats normalisés sous une forme courante
- utilisation de termes généraux du domaine du transport pour faciliter les comparaisons
- présentation de questions ouvertes pour l'ajout de renseignements détaillés et de descriptions de projets, lorsque cela était justifié
- possibilité de contacts multiples au sein d'une organisation
- logique de pointe par saut permettant aux répondants de visualiser uniquement les sections qui les concernent

Liste de contacts

Une liste de contacts étendue relatifs aux programmes et aux initiatives sur les moyens de transport alternatifs au Canada a été dressée avec l'aide d'Environnement Canada et le recours au réseau de spécialistes de la GDT d'ACT Canada.

La liste de contacts a été augmentée grâce à des recherches sur Internet et des actions directes au moyen de contacts par téléphone et par courriel d'organisations et de personnes en vue d'obtenir des renseignements sur d'autres contacts qu'elles pourraient connaître ailleurs au Canada.

Une organisation était ajoutée à la liste si elle répondait à des critères donnés, c'est-à-dire encourager activement, préconiser ou soutenir le transport alternatif ou des services de soutien connexes. Autrement dit, un élément d'un programme sur les moyens de transport alternatifs devait être en place pour soutenir les moyens de transport alternatifs. Par exemple, une organisation qui participe à un service de covoiturage prend une décision active afin de soutenir le transport alternatif. En revanche, une organisation dont certains employés empruntent le transport en commun, mais qui n'encourage pas activement ce mode de transport par l'entremise d'un programme, de mesures incitatives ou d'initiatives de sensibilisation, n'est pas considérée comme offrant, soutenant ou préconisant des moyens de transport alternatifs. Par conséquent, de telles organisations n'ont pas été appelées à répondre au sondage.

Collecte de données

Des travaux intenses et concentrés de recherche ont été faits pour garantir que toutes les organisations connues offrant ou soutenant des programmes, des initiatives ou des services de soutien sur les moyens de transport alternatifs, ou y participant activement, connaissaient le projet et avaient été encouragées à remplir le sondage en ligne. De plus, on a effectué des recherches sur Internet et dans des documents pour valider les renseignements par des sources et (ou) des études de cas portant sur des programmes sur les moyens de transport alternatifs. Un courriel personnalisé a été envoyé à chaque personne figurant sur la liste de contacts. Le message contenait un hyperlien pour garantir la sécurité du sondage en ligne. Des messages de suivi par courriel ont été

envoyés par deux fois aux non-répondants. Les méthodes suivantes ont aussi été employées pour atteindre des organisations canadiennes susceptibles d'offrir des programmes sur les moyens de transport alternatifs :

- Affichage d'un avis du sondage sur le serveur de liste internationale de GDT du National TDM and Telework Clearinghouse (www.nctr.usf.edu/clearinghouse). Le centre d'échange d'information (« Clearinghouse ») fait partie du National Center for Transit Research (centre national pour la recherche sur les transports) qui se trouve au Center for Urban Transportation Research à l'Université du sud de la Floride (University of South Florida).
- Affichage d'un avis sur le serveur de liste de Go for Green Active Transportation (AT).
- L'envoi de l'avis de sondage d'ACT Canada ainsi qu'une demande ponctuelle du contact de GDT de l'administration régionale/locale pour que les organisations suivantes puissent remplir le sondage :
 - Ville de Calgary
 - Municipalité de Markham
 - Région de Waterloo
 - Municipalité régionale de Halifax
- L'envoi par courriel de l'avis de sondage d'ACT Canada par les organisations suivantes à leurs membres ou leurs contacts :
 - Association canadienne du transport urbain (ACTU)
 - Resource Conservation Manitoba (RCM)
 - Better Environmentally Sound Transportation (BEST)
 - Ecology Action Centre (TRAX)
 - Enquête Pollution
- Contact par téléphone et par courriel de chacune des unions provinciales des municipalités.
- Contact d'organisations participant à des projets dans le cadre du *Défi d'une tonne*.
- Emploi poussé du téléphone et du courriel pour obtenir des renseignements et pour localiser la source de programmes ou d'initiatives moins connus sur les moyens de transport alternatifs.
- Un lien direct au sondage a été fourni sur le site Web d'ACT Canada.
- Recherches sur Internet et dans des documents pour localiser la source des renseignements et (ou) des études de cas concernant des programmes sur les moyens de transport alternatifs.

Dans le cadre des travaux de recherche, 174 organisations ont répondu au sondage et fourni des renseignements sur leurs programmes et initiatives. Les travaux ont aussi

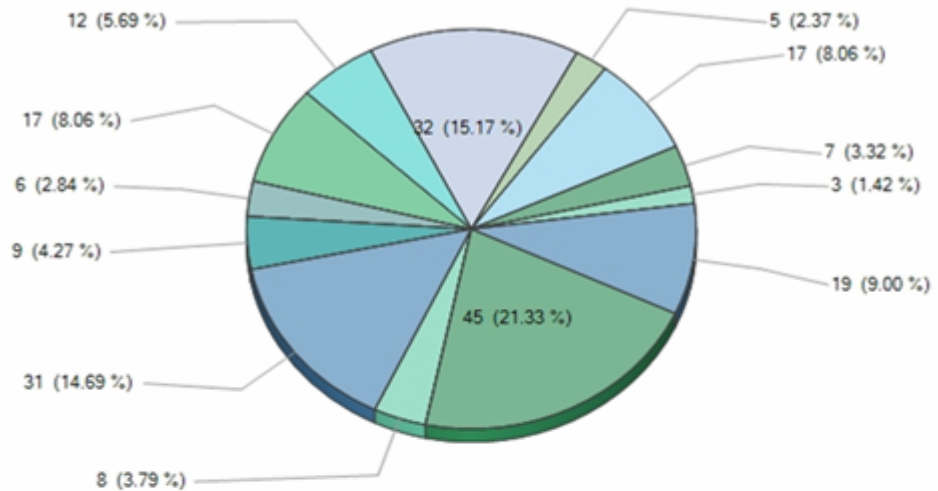
permis de recueillir d'autres renseignements sur de nombreuses organisations localisées par d'autres moyens.

Il est reconnu et tenu compte du fait que les travaux de recherche n'ont peut-être pas permis d'atteindre toutes les organisations au Canada qui offrent des programmes sur les moyens de transport alternatifs, ou en font la promotion. Les organisations contactées n'ont pas toutes participé au sondage. Tous les efforts ont été faits pour documenter l'information par d'autres méthodes. En revanche, des organisations ont probablement mis en place des programmes sur les moyens de transport alternatifs qui ne sont pas « visibles » pour le public ou qui n'en sont qu'à leurs débuts.

D'après la recherche menée, on a constaté que la plupart des programmes sur les moyens de transport alternatifs sont offerts dans les grands centres urbains de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et de la Nouvelle-Écosse. Des grands centres tels que Vancouver, Victoria, Calgary, Winnipeg, la région métropolitaine de Toronto, Waterloo, Ottawa, Montréal et Halifax ont mis en œuvre des programmes sur les moyens de transport alternatifs.

Comme l'indique le tableau suivant, les efforts de sensibilisation ont fait que 211 personnes ont participé au sondage (représentant 174 organisations provenant de plusieurs secteurs d'activités). Le nombre de réponses par type d'organisation concerne aussi bien les programmes que les activités liés aux moyens de transport alternatifs.

Veuillez indiquer laquelle des catégories suivantes représente le mieux votre organisation



Couleur	Répondant	Nombre	Proportion
	Administration municipale/régionale	45	21,33 %
	Gouvernement provincial	8	3,79 %
	Gouvernement fédéral	31	14,69 %
	Organisation de transport en commun	9	4,27 %
	Association en gestion des transports (AGT)	6	2,84 %
	ONG locale (organisation non gouvernementale)	17	8,06 %
	ONG provinciale/nationale	12	5,69 %
	Employeur du secteur privé	32	15,17 %
	Hôpital ou centre de soins de santé	5	2,37 %
	Collège, université, institution	17	8,06 %
	S. O. Ecole élémentaire ou secondaire (ou conseil scolaire)	0	0,0 %
	Spécialiste ou fournisseur de service de covoiturage	7	3,32 %
	Spécialiste ou fournisseur de service (jumelage des trajets, ou covoiturage, ou fourgonnette collective)	3	1,42 %
	Divers/autres - Spécialiste ou fournisseur de service autre	19	9,00 %
	Total des répondants	211	100,00 %



Programmes et initiatives des employeurs

Vue d'ensemble

Les programmes des employeurs sont le cœur des programmes sur les moyens de transport alternatifs; ils visent à encourager des méthodes de déplacement domicile-travail permettant de réduire le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules et à promouvoir des moyens de rechange pour les véhicules à un seul occupant. Les programmes et les mesures incitatives des employeurs s'adressent directement aux employés dans un effort pour motiver les changements de comportement face aux déplacements domicile-travail en vue de réduire l'engorgement des routes et les répercussions de la conduite solo sur les plans social, économique et environnemental.

Les programmes et les mesures incitatives des employeurs que le sondage a permis de relever sont offerts par des employeurs des secteurs public et privé. Les spécialistes individuels, les associations en gestion des transports (AGT) ou les ONG ayant moins de 15 employés ont été exclus du résumé des programmes des employeurs car ces types d'organisations sont axés sur la prestation de programmes ou de conseils en matière de transport alternatif. Les entreprises (employeurs) des secteurs public et privé, peu importe leur taille, ont été incluses dans le résumé des données. Ce chapitre présente un résumé des résultats de la recherche et trace un profil des employeurs offrant des programmes et des initiatives au Canada.

Résumé des programmes d'employeurs au Canada

Les 104 employeurs qui ont répondu au sondage ont indiqué que leur organisation offrait des mesures incitatives ou des programmes pour inciter leurs employés à changer leurs habitudes en matière de transport.

Analyse des endroits

La ventilation par province des programmes d'employeurs montre que près de la moitié de ces programmes sont offerts en Ontario, les autres étant répartis entre l'Alberta, le Québec et la Colombie-Britannique. Il est à noter que cette ventilation découle du taux de pénétration et de réponse au sondage par province.

Selon les travaux de recherche plus approfondis menés en marge du projet, on constate toutefois que la grande majorité des programmes des employeurs sont effectivement offerts en Alberta, en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec, les programmes les plus connus étant offerts dans les plus grands centres urbains du Canada. D'autres éléments de programme (selon l'endroit) sont partagés par des organisations offrant des programmes sur des moyens de transport alternatifs pour navetteurs, par exemple :

- La plupart des organisations disposent des installations suivantes dans leur collectivité :
 - un réseau de sentiers cyclables ou pédestres et des pistes cyclables sur route;
 - un accès à Internet haute vitesse;

- des stationnements incitatifs pour usagers du transport en commun.
- Environ le tiers des organisations ont indiqué disposer des services suivants :
 - un réseau de GDT ou un programme de sensibilisation visible dans leur communauté;
 - l'administration locale offre des services de GDT à la collectivité;
 - un service de jumelage des trajets à la grandeur de la collectivité;
 - un service de covoiturage.

Résumé par type d'employeur

La plupart des secteurs d'emploi sont représentés dans les travaux de recherche. Des recherches et des évaluations ont été menées dans le cas des employeurs des secteurs public et privé, ainsi que des ONG offrant des programmes sur les moyens de transport alternatifs.

Description des éléments de programmes

Les programmes d'employeurs sur les moyens de transport alternatifs varient sensiblement. Certains offrent de nombreux éléments importants de choix en matière de déplacements ou des mesures incitatives connexes, d'autres en offrent quelques-uns, et d'autres un seul. Les principales mesures incitatives des programmes sur les moyens de transport alternatifs qu'offrent les répondants à leurs employés sont résumées ci-dessous :

- 89 % disposent de stationnements pour bicyclettes sur place
- 75 % participent au Défi Transport
- 60 % offrent un horaire souple à leurs employés
- 59 % offrent sur place des renseignements sur le transport en commun
- 52 % ont mené un sondage sur les déplacements domicile-travail
- 52 % disposent d'un coordonnateur en GDT à temps plein ou à temps partiel
- 49 % vendent ou distribuent des billets d'autobus sur place
- 49 % offrent la semaine comprimée de travail à leurs employés
- 45 % offrent un service de jumelage des trajets aux employés
- 42 % ont en place un programme de télétravail à temps partiel
- 41 % ont fait des calculs ou mené des sondages pour évaluer les arrivées de personnes
- 37 % ont baptisé leur programme sur les moyens de transport alternatifs
- 33 % disposent d'un site Web interne sur les moyens de transport alternatifs
- 28 % ont aménagé un stationnement réservé aux covoitureurs
- 27 % possèdent un plan stratégique de GDT
- 21 % ont entrepris des mesures d'évaluation
- 17 % ont un groupe d'employés qui utilisent la bicyclette
- 16 % offrent un programme de retour à la maison en cas d'urgence ou de retour garanti à la maison
- 16 % offrent un programme de télétravail à temps plein
- 9 % ont recours à un service de fourgonnettes collectives.

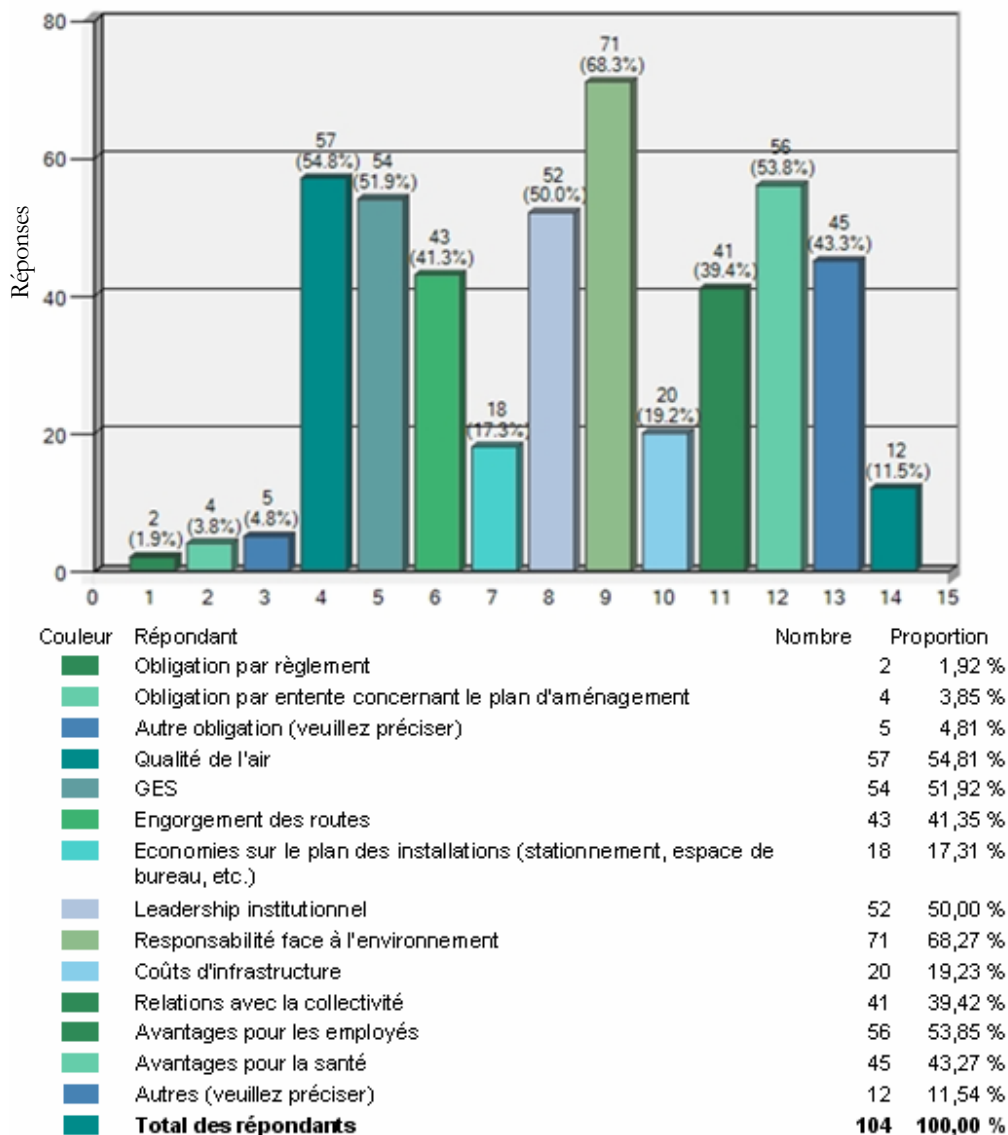
Les employeurs offrent des programmes et des mesures incitatives pour diverses raisons dont les plus importantes sont :

- la responsabilité face à l'environnement
- la qualité de l'air
- des avantages pour les employés
- la réduction des émissions de GES
- le leadership institutionnel.

Selon les travaux de recherche effectués, très peu d'employeurs offrent des programmes sur les moyens de transport alternatifs parce qu'ils y sont tenus en raison d'une entente concernant le plan d'aménagement, d'un règlement ou de toute autre raison qui leur est « imposée » (par exemple, « faire ce qui est dit », priorités du conseil, etc.).

Un résumé plus détaillé des raisons incitant les employeurs à dire pourquoi ils ont mis en place un programme ou des mesures incitatives sur les moyens de transport alternatifs est présenté dans le tableau suivant.

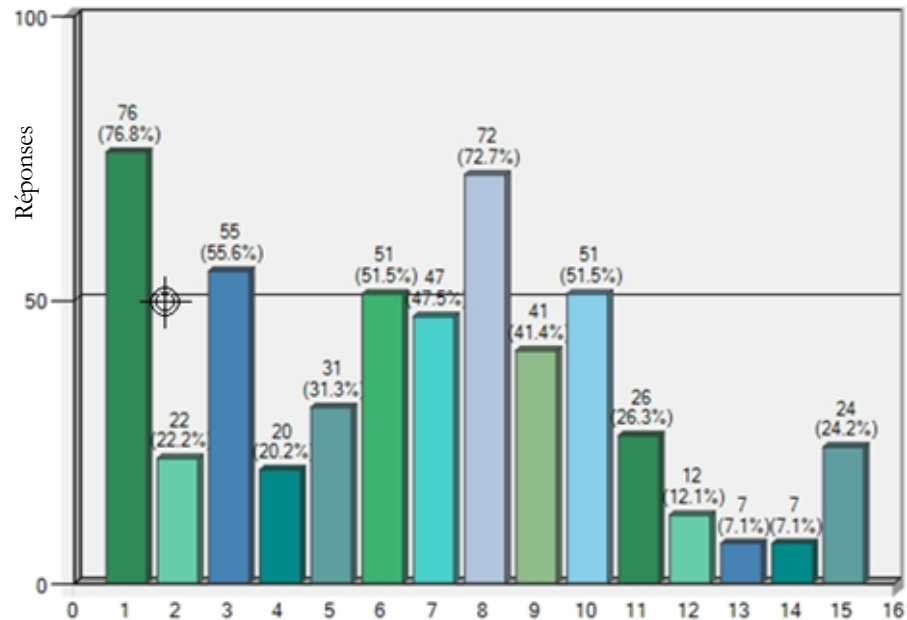
Pour quelle raison votre organisation est-elle intéressée à la GDT pour ses employés ou pourquoi met-elle en place un tel programme ?



Les éléments de soutien d'un programme sur les moyens de transport alternatifs comprennent le type et la disponibilité d'installations sur place, l'atténuation du besoin de quitter les lieux de travail pendant la journée ou de l'obligation de pouvoir disposer d'un véhicule. Les résultats de la recherche indiquent que des installations telles une cantine, des services de téléconférence et des guichets automatiques sont monnaie courante sur les lieux de travail et près de la moitié des organisations d'employeurs offrant un programme sur les moyens de transport alternatifs disposent également de points de vente de billets et (ou) de laissez-passer d'autobus, d'équipement de conditionnement physique et d'un parc de véhicules. Le tableau ci-dessous indique

certaines installations courantes disponibles sur les lieux de travail où des programmes sur les moyens de transport alternatifs sont en place.

Veuillez vérifier si les installations suivantes sont disponibles sur place.



Couleur	Répondant	Nombre	Proportion
■	Restaurant, salle de repas, cantine	76	76,77 %
■	Garderie	22	22,22 %
■	Guichet automatique	55	55,56 %
■	Service de nettoyage à sec	20	20,20 %
■	Boutique d'articles divers	31	31,31 %
■	Vente de billets/laissez-passer d'autobus	51	51,52 %
■	Salle/équipement de conditionnement physique	47	47,47 %
■	Service de téléconférence	72	72,73 %
■	Service de vidéoconférence	41	41,41 %
■	Parc de véhicules à l'usage des employés	51	51,52 %
■	Taxis à l'usage des employés	26	26,26 %
■	Navette (campus ou arrêt d'autobus le plus près)	12	12,12 %
■	Parc de véhicules à l'usage personnel des employés	7	7,07 %
■	Usage partagé de véhicules (frais en fonction de l'utilisation)	7	7,07 %
■	Autres (veuillez préciser)	24	24,24 %
	Total des répondants	99	100,00 %

Selon les résultats de la recherche, parmi les organisations offrant un programme sur les moyens de transport alternatifs, moins du quart ont pris des mesures pour évaluer les résultats de leurs initiatives en matière de transport. Les éléments le plus souvent mesurés sont le trafic, les niveaux de participation et l'utilisation du mode de transport choisi. La plupart des organisations qui prennent des mesures en ce sens ont aussi inclus les avantages mesurables pour l'environnement dans le programme sur les moyens de transport alternatifs.

Profils des programmes des employeurs

Comme le montre la recherche, au Canada, un petit nombre d'employeurs offrent à leurs employés des programmes, des mesures incitatives et des services de soutien en matière de transport alternatif, mais leurs efforts sont significatifs. Cela montre aussi qu'il y a amplement de possibilités pour la mise en place d'autres programmes sur les moyens de transport alternatifs au Canada.

À partir des résultats des travaux menés, il semble bien que les programmes d'employeurs sur les moyens de transport alternatifs n'en soient qu'à leurs débuts au Canada, les premiers programmes de ce genre n'ayant fait leur apparition qu'à la fin des années 1990. Il faut donc rendre hommage aux employeurs mentionnés dans le présent chapitre pour leur leadership et leur responsabilité face à la collectivité et l'environnement. Ils servent d'exemples aussi bien pour leur collectivité locale que pour l'ensemble du Canada.

Employeurs du secteur privé

Programme GreenCommute de Nortel

Nom de l'organisation : Nortel (Ottawa)

Date de lancement du programme : 1998

Vue d'ensemble : Le programme GreenCommute de Nortel est un programme de gestion de la demande de transport (GDT) qui a d'abord été mené en 1998 à son complexe de la rue Carling à Ottawa (d'une superficie de 2,3 millions de pieds carrés). Le programme a été lancé dans le cadre d'un projet de Nortel qui s'est allié à la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, à la ville de Nepean (qui a fusionné depuis avec la ville d'Ottawa) et à la Commission de la capitale nationale en vue d'atténuer les impacts possibles des travaux majeurs d'agrandissement du complexe. Le programme GreenCommute de Nortel visait à encourager et à promouvoir activement d'autres solutions de transport que les véhicules à un seul occupant, et ce, dans le but de réduire le nombre de trajets véhicules à destination du complexe.

Une des premières étapes en vue de l'élaboration du programme a été de recueillir auprès des employés des renseignements de base sur les profils de transport, leurs comportements et leurs habitudes de déplacements domicile-travail. Un sondage exhaustif en direct comprenait des questions portant sur le comportement des conducteurs, les modes existants de déplacement domicile-travail, les attitudes, les intérêts, les obstacles et les facteurs incitatifs en matière de transport alternatif. On a aussi procédé à un comptage de la circulation pour recueillir des renseignements sur les moyens de transport utilisés à des

fins ultérieures de mesure et d'évaluation. Les résultats des exercices de collecte de données ont ensuite servi à l'élaboration du programme GreenCommute de Nortel.

Lancé initialement à l'intention des employés du complexe de la rue Carling à Ottawa, en mars 1999, le programme a été étendu à d'autres lieux de travail ailleurs au Canada (à Toronto et à Montréal) et aux États-Unis. Le complexe de Nortel sur la rue Carling à Ottawa emploie quelque 6 000 personnes. L'un des principaux éléments de la réussite du programme GreenCommute est qu'il touche tous les modes de déplacement.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Site Intranet complet et réservé sur le programme GreenCommute
- Participation au Défi Transport
- Programme de jumelage des trajets et de covoiturage autonome (adapté) sur Intranet
- Système de gestion du stationnement (y compris inscription en ligne au covoiturage)
- Promotion active par messages électroniques, communiqués en ligne, foires et salons sur les transports, trousse d'information
- Stationnement réservé pour covoitureurs (à proximité ou abrité)
- Programme de télétravail de pointe – Solutions de télétravail, distinctes du programme GreenCommute auquel elles sont liées
- Amélioration des services de transport et de soutien (point central de transbordement, simplification des itinéraires d'autobus, abribus, service accru, affichage de renseignements sur les arrivées d'autobus)
- Soutien aux cyclistes (supports à bicyclettes un peu partout, haute sécurité, stationnement abrité, douches, casiers-vestiaires, groupe d'utilisateurs de la bicyclette)
- Sondages, comptages, évaluation et mesures continues

Source : extraits de www.fbio.gc.ca; www.nortel.com et (ou) réponses au sondage

Mountain Equipment Co-Op – Magasin de Vancouver

Nom de l'organisation : Mountain Equipment Co-op (MEC), magasin de Vancouver (200 employés et quelque 250 autres en C.-B. au siège social, au centre de service, au centre de distribution et au magasin de Vancouver-Nord)

Date de lancement du programme : officiellement depuis les années 1980; officieusement depuis le lancement de MEC en 1971

Vue d'ensemble : Mountain Equipment Co-op est une entreprise reconnue pour se soucier de l'environnement et elle a mis en place un programme proactif sur les moyens de transport alternatifs. Le programme encourage et soutient l'utilisation de la bicyclette. Par conséquent, 76 % des employés voyagent en vélo, à pied, empruntent le transport en commun ou se rendent au travail par d'autres moyens en évitant les déplacements solo en voiture. MEC soutient activement les moyens de transport alternatifs en construisant des magasins à proximité des pistes cyclables et des itinéraires de transport en commun et en offrant à son personnel des installations d'entreposage de bicyclettes, des douches, des casiers-vestiaires et des outils de réparation des vélos. MEC n'offre toutefois pas la gratuité de stationnement des véhicules à son personnel.

MEC a aussi mis sur pied un fonds pour l'environnement (le Store Environment Fund), qui vise à soutenir des initiatives locales en matière de transport alternatif, dont les fêtes du mois de la bicyclette et la création d'un School Cycling Policy Guide (guide sur la politique pour se rendre à l'école à vélo).

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur / représentant de la GDT à temps partiel
- Participation au Défi Transport à tous les magasins
- Installations sur place dans les magasins (guichet automatique, boutique d'articles divers)
- Douches, espace intérieur verrouillé pour le rangement des bicyclettes, casiers-vestiaires à tous les magasins
- Rabais aux employés sur l'achat de chaussures, de vêtements et d'accessoires
- Outils de réparation des vélos : un atelier et des manuels d'entretien ainsi que des produits de nettoyage et de lubrification sont disponibles à tous les employés
- Des accessoires de cyclotourisme sont prêtés aux employés
- Information aux employés sur la disponibilité de services de transport par fourgonnette collective offerts par d'autres organisations
- Les employés profitant du télétravail ont accès au même soutien en SI que les autres employés
- Cliniques d'entretien des bicyclettes à l'intention des membres : les magasins offrent des séances d'entretien de bicyclettes aux membres pour qu'ils puissent garder leur vélo en bon état et en assurer le bon fonctionnement

Source : Extraits de www.mec.ca/vancouver (sous la rubrique social and environmental responsibility) et (ou) réponses au sondage

Financière Sunlife

Nom de l'organisation : Financière Sunlife (Waterloo) – 4 000 employés

Date de lancement du programme : 1997

Vue d'ensemble : La Sunlife est fière de faire partie de sa collectivité, tant locale qu'internationale, et elle continue de soutenir des programmes qui sont essentiels à la bonne santé de l'environnement.¹

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Participation au Défi Transport
- Installations sur place (guichets automatiques, boutique d'articles divers, installations de conditionnement physique)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Navette (campus ou arrêt d'autobus le plus près)
- Foires et événements en matière de transport
- Vente de billets et de laissez-passer d'autobus
- Système de jumelage des trajets
- Stationnements désignés et préférentiels pour covoitureurs
- Discussions face à face avec les nouveaux employés au sujet des avantages des moyens de transport alternatifs
- Télétravail à temps partiel
- Programme de retour à la maison en cas d'urgence

Source : Réponses au sondage

¹ Sunlife : www.sunlife.com

Vancity Credit Union

Nom de l'organisation : Vancity Credit Union (Vancouver) – 1 900 employés

Date de lancement du programme : 1991

Vue d'ensemble : L'institution financière Vancity encourage les modes de transport soucieux de l'environnement par le truchement de programmes et de mesures incitatives, notamment des stationnements prioritaires pour les covoitureurs, des horaires souples, des retenues sur la paie pour le paiement de laissez-passer d'autobus, un siège social situé à une gare d'aérotrain. Toutes les succursales disposent de supports à bicyclettes et le siège social de Vancity est doté de salles verrouillées pour les bicyclettes, de casiers-vestiaires et de douches. Ces initiatives se sont révélées très efficaces. En 2003, 55 % des employés de Vancity ont choisi des modes de transport alternatifs pour se rendre au travail. L'objectif pour 2005 est de 60 %. Vancity s'engage à obtenir l'attestation « carbone zéro » d'ici 2010*².

*Carbone zéro -- réduire les émissions globales de CO₂ provenant des activités et des choix de modes de transport des employés autant que possible, et dans le cas des émissions qui ne peuvent être réduites, elles seront neutralisées ou compensées par des investissements dans des projets communautaires qui permettent de réduire les émissions de sorte que notre impact net soit nul.

Éléments du programme actuel :

- Participation au Défi Transport depuis 1992
- Stationnements désignés et préférentiels et rabais (50 %) pour covoitureurs
- Retenues mensuelles sur la paie pour paiement de laissez-passer d'autobus (participation au programme de laissez-passer TransLink's Employer Pass)
- Salle de rangement des bicyclettes, casiers-vestiaires et douches au siège social
- Horaire souple pour réduire les déplacements domicile-travail des employés
- Sondage biennuel sur les moyens de transport. 55 % des employés ont recours à des moyens de transport alternatifs (2003); objectif pour 2005 : 60 %.
- Objectif à long terme : obtenir l'attestation « carbone zéro » d'ici 2010.

Source : www.vancity.com; www.best.bc.ca; www.gogreen.com; et réponses au sondage

Enbridge Gas Distribution

Nom de l'organisation : Enbridge Gas Distribution. (Scarborough) – 850 employés

Date de lancement du programme : 2000

Vue d'ensemble : Enbridge a mis en place un programme pour les navetteurs appelé « Enbridge Commutes ». L'entreprise prépare actuellement une analyse de rentabilisation visant à louer les services d'un autobus-navette au GN que les employés pourraient emprunter depuis la station de métro Don Mills/Sheppard pour se rendre au travail et ensuite y revenir.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Installations sur place (conditionnement physique)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos

² Vancity : www.vancity.com

- Jumelage des trajets (Carpool.ca)
- Stationnement désigné et préférentiel pour covoitureurs
- Politique de l'entreprise sur le télétravail (à la discrétion du superviseur)
- Foires et événements en matière de transport

Source : www.enbridge.com et réponses au sondage

Exhibition Place

Nom de l'organisation : Exhibition Place (Toronto) – 200 employés

Date de lancement du programme : 2003

Vue d'ensemble : Exhibition Place est une entreprise qui participe au programme SMART Movement d'Enquête Pollution. Exhibition Place occupe une grande superficie, soit 196 acres. Elle est bien desservie par le transport en commun, soit deux lignes de tramways, une ligne d'autobus de la TTC et un arrêt de train GO. Même si on y trouve des trottoirs, les aires de stationnement sont nombreuses. Le personnel essaie d'obtenir de nouvelles douches pour les employés afin d'encourager les déplacements à vélo. Les employés ont à leur disposition trois bicyclettes qu'ils peuvent utiliser pour se déplacer sur les lieux. L'usage du vélo est encouragé et des cartes de routes cyclables de la ville sont disponibles. Exhibition Place a récemment installé 40 nouveaux postes de stationnement pour bicyclettes. Un barbecue annuel a lieu dans le cadre de la semaine du vélo parrainée par la ville de Toronto, tout comme des ateliers de réparation des vélos. Exhibition Place s'est associée à Moving the Economy et à Bikeshare (CBN) dans un projet qui sera lancé en juillet ou en août 2005 sous l'appellation de New Mobility Hub, operation test.

Éléments du programme actuel:

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel (coordonnateur du programme Smart)
- Installations sur place (guichets automatiques, installations de conditionnement physique)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos
- Groupe d'utilisateurs de bicyclettes
- Jumelage des trajets (CarpoolTool.com)
- Espaces de stationnement préférentiels pour les covoitureurs (employés) prévus en 2005
- Bicyclettes communes, voiturettes électriques
- Renseignements sur place sur le transport en commun
- Parc de véhicules à l'usage des employés, taxis à l'usage des employés
- Sondages à l'intention des navetteurs pour documenter la répartition des modes de transport utilisés pour se rendre sur place

Source : www.explace.on.ca www.pollutionprobe.com et réponses au sondage

Suncor Energy

Nom de l'organisation : Suncor Energy. (Calgary) – plus de 3 500 employés

Date de lancement du programme : 2004

Vue d'ensemble : Le programme de Suncor Energy sur les moyens de transport alternatifs a été lancé dans le cadre du programme Le Défi d'une tonne. Des cartes d'engagement personnel ont été préparées à l'intention des employés pour les aider à atteindre leur objectif « d'une tonne ».

Éléments du programme actuel :

- Installations sur place (guichets automatiques, cantine)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Jumelage des trajets (programme interne carpool.ca)
- Stationnement pour covoitureurs
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Navette

Source : www.suncor.com et réponses au sondage

West Jet

Nom de l'organisation : West Jet (Calgary)

Date de lancement du programme : 1997

Vue d'ensemble : West Jet a lancé son programme de « réservation à domicile » en 1997. Environ 10 % du personnel affecté aux réservations assument leurs fonctions depuis leur domicile. Sur le plan des affaires, le programme HomeRes réduit les besoins en espaces de bureau, facilite le rétablissement des services en raison de sinistres par l'emploi d'un réseau à distance et donne la possibilité aux employés de West Jet de réduire le temps qu'ils consacrent à leurs déplacements domicile-travail en éliminant le stress dû à ces déplacements et en réduisant les coûts associés aux véhicules.³

Source : www.calgary.ca

Employeurs du secteur privé de la ville de Calgary

Nom de l'organisation : Ces organisations sont nombreuses

- Engstrom
- TransCanada
- Chevron Texaco
- Shell Canada Ltd.
- NOVA Chemicals
- IBM
- TransAlta Corporation
- ENMAX Corporation

Date de lancement du programme : 2002 à 2004

Vue d'ensemble : La ville de Calgary a lancé une campagne de sensibilisation de grande envergure visant à mettre en place un système en ligne de jumelage des trajets, carpool.ca. L'initiative a connu un énorme succès, de nombreuses organisations y adhérant. Les sociétés ont ainsi pu élargir la portée de leurs propres programmes internes en y intégrant d'autres éléments comme les suivants (ces éléments ne sont cependant pas offerts par toutes les organisations) :

Éléments du programme actuel :

- Jumelage des trajets (carpool.ca) – comme élément motivateur du programme

³ www.calgary.ca

- Installations sur place (guichets automatiques, cantine, installations de conditionnement physique)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Stationnement pour covoitureurs
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Participation au Défi Transport

Source : www.buskyenergy.ca; www.enmax.com; www.shell.ca; www.transalta.com; www.novachem.com; www.ibm.com; www.chevrontexcaco.com, www.carpool.ca et réponses au sondage

Employeurs du secteur privé de la municipalité de Markham

Nom de l'organisation : IBM Canada Ltd. et URS Canada Ltd

Date de lancement du programme : 2001

Vue d'ensemble : La municipalité de Markham et l'AGT Smart Commute 404-7 travaillent actuellement à faire des démarches auprès de sociétés comme IBM Canada Ltd et URS Canada Ltd pour y établir une AGT et pour mettre en œuvre des programmes et des initiatives d'employeurs sur les moyens de transport alternatifs au sein des sociétés membres. Jusqu'à maintenant, on procède à instaurer les éléments suivants aux programmes.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur /représentant de la sensibilisation à la GDT, à temps plein
- Accès à l'information du site Web de Smart Commute 404-7
- Promotion des choix de modes de déplacement domicile-travail
- Jumelage des trajets

Source : www.smartcommute404-7.ca; www.markham.ca et réponses au sondage

Employeurs du secteur public

Gouvernement fédéral

Dans la RCN (Région de la capitale nationale), il existe un programme en vertu duquel tous les employés de tous les ministères peuvent acheter des laissez-passer d'autobus au moyen de retenues sur leur paie. De plus, la plupart des lieux de travail disposent de stationnements pour bicyclettes, et certains immeubles sont aussi dotés de douches et de vestiaires. Par conséquent, tous les ministères fédéraux dans la RCN offrent des éléments de programme sur les moyens de transport alternatifs.

Programme Éconavette de Transports Canada

Nom de l'organisation : Transports Canada, Ottawa (2 300 employés)

Date de lancement du programme : 1999

Vue d'ensemble : Le programme Éconavette de Transports Canada a été le deuxième programme d'employeurs offert à Ottawa en matière de moyens de transport alternatifs. Il a été préparé au départ pour aborder tous les modes de transport des navetteurs et offrir un programme complet aux employés de Transports Canada. Une des principales leçons retenues depuis la mise en place du programme, il y a 5 ans, est que les services offerts doivent être extrêmement pratiques et constituer une solution gagnante autant pour les employés que pour l'employeur de sorte que tous puissent modifier leurs habitudes de voyager pour se rendre au travail. Le programme Éconavette est un exemple à suivre pour tous les autres ministères fédéraux et peut être pris en compte quand vient le temps d'élaborer un programme sur les choix de modes de transport à l'intention des navetteurs.

Éléments du programme actuel :

- Système de jumelage des trajets (élaboré à l'interne à partir des codes postaux)
- Site Web du programme Éconavette
- Installations sur place (guichets automatiques, cantine, installations de conditionnement physique)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Sondages auprès des employés
- Stationnement pour covoitureurs
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Taxis à l'usage des employés
- Participation au Défi Transport
- Foires et événements en matière de transport
- Laissez-passer de transport en commun pour les employés (retenues sur la paie) (p. ex. programme EcoPass)
- Aide stratégique au développement d'autres programmes
- Préparation et partage d'articles et de matériel promotionnels

Source : www.tc.gc.ca et réponses au sondage

Environnement Canada – Initiative fédérale Prêcher par l'exemple

Nom de l'organisation : Environnement Canada, Ottawa (2 300 employés)

Date de lancement du programme : 2002

Vue d'ensemble : Le Défi du leadership est un projet parrainé par l'initiative fédérale « Prêcher par l'exemple » pour encourager tous les ministères, organismes et sociétés d'État à entreprendre leurs propres programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à faire rapport, volontairement, sur leurs résultats.⁴ En 2002 – 2003, l'initiative fédérale « Prêcher par l'exemple » a préparé un plan stratégique de GDT et mené un sondage sur les modes de déplacement domicile-travail dans le but d'aider à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un programme et d'initiatives sur les moyens de transport alternatifs.

Éléments du programme actuel :

- Installations sur place (guichets automatiques, cantine, installations de conditionnement physique)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Sondages auprès des employés
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Taxis à l'usage des employés
- Service de navette rapide
- Participation au Défi Transport
- Foires et événements en matière de transport
- Laissez-passer de transport en commun pour les employés (retenues sur la paie) (p. ex. programme EcoPass)
- Aide stratégique au développement d'autres programmes au gouvernement fédéral
- Leadership

Source : www.fhio.gc.ca et réponses au sondage

Environnement Canada - Montréal

Nom de l'organisation : Environnement Canada, Montréal (180 employés)

Date de lancement du programme : 2000

Vue d'ensemble : Depuis plus de 5 ans, le bureau d'Environnement Canada à Montréal fait la promotion active des moyens de transport alternatifs. Le programme « Voyager autrement » s'adresse aux employés et est un exemple pour la communauté locale et pour toute la grande région de Montréal. Le programme vise surtout à encourager les employés à utiliser des modes de transport alternatifs pour leurs déplacements d'affaires.

⁴ www.fhio.gc.ca

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Service de prêt de bicyclettes pour les employés (y compris un vélomoteur électrique)
- Politique sur les déplacements d'affaires
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Sondages auprès des employés
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Billets d'autobus plutôt que des billets de taxis pour les déplacements d'affaires locaux
- Foires et événements en matière de transport
- Jumelage des trajets

Source : www.ec.gc.ca et réponses au sondage

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa

Nom de l'organisation : TPSGC

Date de lancement du programme : 2000

Vue d'ensemble : TPSGC offre à ses employés de la Région de la capitale nationale des laissez-passer qu'ils peuvent payer par des retenues sur leur paie, des espaces de stationnement pour vélos, des douches, des vestiaires et des casiers, des services de téléconférence et de vidéoconférence, des postes de vente de billets et de laissez-passer d'autobus, ainsi qu'un parc de véhicules à leur usage. TPSGC a aussi été chargé de mettre en œuvre un programme pilote de télétravail au sein du gouvernement fédéral, et il a, plus particulièrement :

- parrainé le programme du logiciel TélécART permettant de mesurer les émissions de GES et la réduction des émissions de GES découlant des programmes de télétravail des employés;
- parrainé le Registre du télétravail pour favoriser la création de programmes de télétravail ;
- mis au point un bureau satellite (centre de télétravail) à Montréal.

Éléments du programme actuel : (à la Phase III, Place du Portage, Gatineau)

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Installations sur place (équipement de conditionnement physique)
- Supports à vélos, douches
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Vente de billets et (ou) de laissez-passer d'autobus sur place
- Foires et événements en matière de transport
- Programme général de sensibilisation des employés
- Stationnement pour covoitureurs

Source : réponses au sondage

Affaires indiennes et du Nord Canada, Gatineau

Nom de l'organisation : Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC)

Vue d'ensemble : La politique du ministère exige l'élaboration et la mise en œuvre d'une campagne globale de sensibilisation à l'environnement pour soutenir les modes alternatifs de navettage des employés. Un programme visant à offrir des laissez-passer que les employés peuvent payer au moyen de retenues sur la paie (EcoPASS) sera bientôt mis en place.

Éléments du programme actuel : (à l'administration centrale d'AINC à Gatineau, au Québec)

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Installations sur place (guichets automatiques, garderie, boutique d'articles divers, équipement de conditionnement physique)
- Supports à vélos, douches
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Activités annuelles dans le cadre de la Semaine de l'environnement, telles que des ateliers de mise au point de bicyclettes
- Outils d'accès à distance pour le télétravail
- Outil didactique sur Intranet pour promouvoir la sensibilisation d'opérations internes durables

Source : www.ainc-inac.gc.ca et réponses au sondage

Industrie Canada

Nom de l'organisation : Industrie Canada

Date de lancement du programme : 2004

Vue d'ensemble : Industrie Canada a mis en place de nombreuses politiques et a élaboré une initiative de recherche visant à soutenir les transports alternatifs. La recherche comprend une étude sur la santé par la bicyclette menée par l'Université d'Ottawa et Industrie Canada.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Installations sur place (guichets automatiques, boutique d'articles divers)
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Casiers/douches
- Participation au Défi Transport
- Groupe d'utilisateurs de bicyclettes
- Sondages auprès des navetteurs
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Site Web Coin vert
- Éco-conseils mensuels à l'intention de tous les employés
- Trousse d'outils et soutien financier d'Environnement Canada
- Politique des hôtels verts, stratégie de développement durable

Source : www.ic.gc.ca et réponses au sondage

Ressources naturelles Canada (RNCAN)

Nom de l'organisation : Ressources naturelles Canada (RNCAN)

Vue d'ensemble : Ressources naturelles Canada offre un programme interne à ses employés et leur donne accès à de nombreuses initiatives de soutien extérieures. RNCAN est chargé d'offrir des politiques et des programmes au public sur l'efficacité des moyens de transport, ou y participer, et ses activités internes doivent refléter ces politiques.

Éléments du programme actuel :

- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Installations sur place (guichets automatiques, garderie, boutique d'articles divers, équipement de conditionnement physique)
- Laissez-passer de transport en commun pour les employés (retenues sur la paie) (p. ex. programme EcoPass)
- Participation au Défi Transport
- Sondages auprès des navetteurs
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Jumelage des trajets (son propre programme)
- Taxi à l'usage des employés
- Foires et événements en matière de transport

Source : www.rncan.gc.ca et réponses au sondage

Commission de la capitale nationale (CCN)

Nom de l'organisation : Commission de la capitale nationale (CCN)

Date de lancement du programme : Années 1990

Vue d'ensemble : La Commission de la capitale nationale est une société d'État qui a pour mandat et mission d'édifier une capitale pour les Canadiens et de faire en sorte que toute la région de la capitale soit une source de fierté pour la population. Elle doit s'occuper en priorité des principaux événements qui ont lieu dans la capitale ainsi que programmer et planifier ces événements avec tous les paliers de gouvernement. Le programme interne de la CCN sur les moyens de transport alternatifs est présentement en cours d'élaboration.

Éléments du programme actuel :

- Trousse d'outils pour aider à la tenue d'événements spéciaux
- Vente de billets et de laissez-passer d'autobus
- Services de téléconférence
- Taxis à l'usage des employés

Source : www.canadacapital.ca et réponses au sondage

Gouvernements provinciaux

Ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse

Nom de l'organisation : Ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse

Date de lancement du programme : 2000

Vue d'ensemble : Le ministère de l'Énergie de la N.-É. encourage ses employés à participer à des projets communautaires et offre de l'aide financière à cet effet.

Éléments du programme actuel :

- Participation au Défi Transport
- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Installations sur place (guichets automatiques)
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Jumelage des trajets (partenaire avec le service régional TRAX, carpool.ca)

Source : www.gov.ns.ca et réponses au sondage

Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse

Nom de l'organisation : Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse

Vue d'ensemble : Le ministère des Transports et des Travaux publics de la N.-É. encourage ses employés à préconiser des moyens de transport alternatifs.

Éléments du programme actuel : (à l'administration centrale à Halifax)

- Participation au Défi Transport
- Installations sur place (guichets automatiques)
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Taxis à l'usage des employés
- Sondage sur le service TRAX
- Jumelage des trajets (partenaire avec le service régional TRAX, carpool.ca)

Source : www.gov.ns.ca et réponses au sondage

Ministère de l'Environnement et du Travail de la Nouvelle-Écosse

Nom de l'organisation : Ministère de l'Environnement et du Travail de la Nouvelle-Écosse

Vue d'ensemble : Le ministère de l'Environnement et du Travail de la N.-É. encourage ses employés à préconiser des moyens de transport alternatifs sous l'égide du Comité sur le transport durable (Sustainable Transportation Committee).

Éléments du programme actuel :

- Participation au Défi Transport
- Vente de billets d'autobus sur place
- Bicyclette du ministère à l'usage des employés
- Mesures incitatives et sensibilisation des employés sur les modes de transports actifs et durables.

Source : www.gov.ns.ca et réponses au sondage

BC Ministry of Water, Land and Air Protection

Nom de l'organisation : BC Ministry of Water, Land and Air Protection

Date de lancement du programme : vers 1995

Vue d'ensemble : En Colombie-Britannique, le Ministry of Water, Land and Air Protection (ministère de la protection des eaux, des terres et de l'air) offre des initiatives de sensibilisation aux modes de transport alternatifs depuis près de dix ans.

Éléments du programme actuel :

- Participation au Défi Transport
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Jumelage des trajets
- Services de téléconférence
- Laissez-passer de transport en commun pour les employés (retenues sur la paie)

Source : www.gov.bc.ca et réponses au sondage

Administrations locales et municipales

C'est l'administration locale ou municipale qui fait preuve de leadership direct dans la collectivité en montrant qu'un programme sur les moyens de transport alternatifs offert par l'employeur est facile à mettre en œuvre, à maintenir et constitue un avantage certain pour les employés. Le leadership par l'exemple est un outil efficace pour encourager d'autres organisations dans la collectivité à offrir de tels programmes à leurs employés. Il est toutefois étonnant de constater que seulement 58 % des administrations locales et municipales consultées dans le sondage ont dit offrir un programme sur les moyens de transport alternatifs à leurs employés.

La ville de Calgary

Nom de l'organisation : La ville de Calgary, (13 000 employés)

Date de lancement du programme : 2002

Vue d'ensemble : Le programme *Staff Commuter Challenge* de la ville de Calgary est le programme interne en matière de transport alternatif qu'offre la ville à ses employés. Le programme interne a été mis en place en vertu d'une exigence prioritaire du conseil municipal en matière de GDT. Le programme Staff Commuter Challenge donne l'exemple à la collectivité en « prêchant par l'exemple ».

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Service de téléconférence
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, service de nettoyage à sec, boutique d'articles divers)
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Sondages auprès des employés
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Foires et événements en matière de transport
- Jumelage des trajets (programme régional carpool.ca)

Source : www.calgary.ca et réponses au sondage

La ville d'Ottawa

Nom de l'organisation : La ville d'Ottawa, (2 000 employés)

Date de lancement du programme : 1998

Vue d'ensemble : Le programme interne et externe de la ville d'Ottawa sur les moyens de transport alternatifs s'appelle *SageVirage* (ou *TravelWise*). Il a été lancé en 1998 à titre de modèle pour le programme externe de sensibilisation. Il existe maintenant depuis près de 7 ans et tous les principaux éléments du programme sont en place.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel (pour le programme interne)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Installations sur place (guichets automatiques, boutique d'articles divers, équipement de conditionnement physique)
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Sondages auprès des employés
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Groupe d'utilisateurs de bicyclettes (participation à 5%)
- Foires et événements en matière de transport

Source : www.ottawa.ca/travelwise et réponses au sondage

La municipalité de Markham

Nom de l'organisation : La municipalité de Markham, (2 000 employés)

Date de lancement du programme : 1998

Vue d'ensemble : La municipalité de Markham se sert de son propre programme interne pour tester et modéliser le type exact de programme qu'elle voudrait voir les employeurs de la région mettre en œuvre. En décembre 2003, la municipalité a mené un projet pilote de voiturage par fourgonnette collective afin de mesurer le degré d'acceptation de ce mode de transport chez les employés. Une étude de faisabilité prévue sur le télétravail est en cours. Tous les principaux éléments d'un programme sur les moyens de transport alternatifs ont été présentés au personnel de la municipalité de Markham.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel (pour le programme interne)
- Système de jumelage des trajets (www.vivacommute.com)
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Installations sur place (guichets automatiques, boutique d'articles divers, équipement de conditionnement physique)
- Stationnement pour vélos, douches, casiers, vestiaires
- Sondages auprès des employés
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Groupe d'utilisateurs de bicyclettes (participation à 5 %)
- Foires et événements en matière de transport

Source : www.markham.ca et réponses au sondage

Municipalité de Richmond Hill

Nom de l'organisation : La municipalité de Richmond Hill

Date de lancement du programme : 1998

Vue d'ensemble : La municipalité de Richmond Hill a lancé une initiative de GDT dans la foulée du plan d'action pour l'assainissement de l'air (Corporate Clean Air Action Plan). En juin 2000, elle a mérité le tout premier Prix des collectivités viables FCM – CH2M Hill, décerné par la Fédération canadienne des municipalités, pour son plan d'action pour l'assainissement de l'air. La FCM reconnaissait ainsi le programme de GDT de Richmond Hill comme étant l'un des meilleurs au pays orienté sur le concept de collectivités durables. Le prix s'est révélé un moyen stimulant de pousser davantage l'initiative sur les modes de transport alternatifs. Richmond Hill participe à l'initiative GTA/Hamilton Smart Commute et a mis en place sa propre AGT locale Smart Commute 404-7.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Rabais de 50 % aux employés de la municipalité sur l'achat de billets d'autobus
- Stationnement pour vélos, douches et vestiaires
- Programme de télétravail pour les employés admissibles
- Programme de jumelage des trajets et aires de stationnement désignées pour covoitureurs
- Journées « au travail en vélo »
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Mise en oeuvre du programme Smart Commute 404-7 avec la municipalité de Markham et la communauté d'affaires locale.

Source : www.richmondhill.on.ca et réponses au sondage

Municipalité régionale de York

Nom de l'organisation : La municipalité régionale de York

Date de lancement du programme : 2004

Vue d'ensemble : La municipalité régionale de York participe à l'initiative Smart Commute, à laquelle prennent aussi part Hamilton et la région métropolitaine de Toronto. L'initiative reçoit une aide financière de Transports Canada en vertu du Programme de démonstration en transport urbain.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Installations sur place (guichets automatiques)
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Foires et événements en matière de transport

Source : www.region.york.on.ca, www.tc.gc.ca/programs/environnement/utsp et réponses au sondage

District régional du Grand Vancouver (DRGV)

Nom de l'organisation : District régional du Grand Vancouver

Date de lancement du programme : n. d.

Vue d'ensemble :

Le DRGV offre présentement aux employés une réduction de 10 % sur le prix d'achat de laissez-passer annuels en plus du rabais de 15 % de TransLink , et un rabais de 25 % sur le prix d'achat de laissez-passer mensuels (« Monthly FareCards ») ou quotidiens (billets « Faresaver »). Les groupes de covoiturage inscrits (employés utilisant leur propre véhicule pour leurs déplacements domicile-travail) profitent d'un rabais de 50 % sur le tarif de stationnement (si deux personnes voyagent ensemble) et leur stationnement est gratuit si trois personnes ou plus voyagent ensemble à bord du même véhicule. Les frais d'un service de jumelage des trajets offert par l'employeur (covoiturage offert aux employés pour leurs déplacements domicile-travail) sont calculés selon une formule de recouvrement des coûts établie présentement comme suit : 0,26 \$/km par employé, distance aller-retour travail-domicile et nombre moyen de jours ouvrables par année (225). Une liste de jumelage des trajets est affichée sur le site Intranet à l'intention des employés intéressés à former un groupe de covoiturage. Un service de retour à la maison garanti est offert gratuitement aux groupes de covoiturage (service de jumelage des trajets de l'employeur et groupes de covoiturage inscrits)⁵

Éléments du programme actuel :

- Mesures incitatives pour encourager le covoiturage et le recours au transport en commun
- Stationnement réservé, horaires de travail souples, service de jumelage des trajets et service de retour à la maison garanti offerts aux covoitureurs
- 7 véhicules de l'employeur à la disposition des employés pour les déplacements domicile-travail
- Laissez-passer d'autobus gratuits pour les déplacements d'affaires locaux
- Casiers à bicyclettes verrouillables, douches et casiers-vestiaires
- Ateliers sur la sécurité à bicyclette et l'entretien des bicyclettes
- Site Web interne donnant accès à des renseignements et à des ressources internes et externes¹

Source : www.gvrd.bc.ca et rapport intitulé GVRD Employee Trip Reduction Report

⁵ Rapport intitulé GVRD Employee Trip Reduction Report

Programmes et initiatives jeunesse

Vue d'ensemble

Les programmes et initiatives jeunesse visent principalement les jeunes avant qu'ils prennent des habitudes de conduite. Ces programmes permettent de sensibiliser les jeunes aux avantages et aux possibilités des moyens de transport alternatifs. En présentant aux jeunes Canadiens une image positive des modes alternatifs de déplacement (marche, bicyclette, transport en commun, covoiturage, fourgonnettes collectives et télétravail, par exemple), par l'entremise de messages vantant leurs mérites (meilleure santé, commodité, bienfaits pour l'environnement), on les aide à mieux comprendre les avantages de ces modes de transport. De nombreux programmes et initiatives jeunesse mettent l'accent sur les avantages du transport actif. Les principaux programmes nationaux visant les élèves de niveau élémentaire comprennent *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école* et *L'autobus scolaire pédestre*. Comme ces programmes s'adressent aux écoles, d'autres avantages s'y greffent en ce sens que les enfants revenant à la maison peuvent remettre de l'information à leurs parents au sujet des bienfaits des moyens de transport alternatifs.

Les programmes et initiatives s'adressant aux écoles de niveau secondaire mettent l'accent sur la sensibilisation aux répercussions de la conduite solo sur l'environnement et sur l'élimination des idées préconçues à propos de la bicyclette et du transport en commun. Ces programmes visent à faire valoir les aspects mobilité et liberté de la marche, du vélo et du transport en commun et la réduction du besoin d'utiliser un véhicule pour certaines activités (conduire ou se faire conduire).

La présente section donne un résumé des résultats de la recherche et le profil des programmes jeunesse de diverses organisations au Canada.

Résumé des programmes au Canada

Les programmes jeunesse sont offerts par des ONG locales et provinciales ou par des administrations locales et (ou) municipales. L'intérêt de promouvoir des programmes jeunesse, que stimule en partie l'attention accrue portée à l'activité physique, est de favoriser la mise en œuvre de programmes axés sur les jeunes à la grandeur du pays.

Deux des principaux programmes répandus sont le programme *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école* (ARASPÉ) qui s'adresse aux élèves du niveau élémentaire et le programme *Off-Ramp* qui s'adresse aux étudiants de niveau secondaire. Une vue d'ensemble de ces programmes est présentée dans la section sur les profils. Des programmes particuliers ou innovateurs à l'intention de la jeunesse ont aussi été créés par d'autres organisations au Canada.

En 2005, l'organisme *Vert l'action* (Go for Green) modifiera l'objectif de l'événement Défi Transport en séparant les activités axées sur l'employeur de celles des écoles axées sur les jeunes.

Provinces

Selon les coordonnateurs nationaux de Vert l'action, divers organismes dans chaque province et territoire font la promotion du programme *ARASPE* au Canada et le coordonne, notamment :

- Alberta : SHAPE (Safe, Healthy, People, Everywhere); Sport and Recreation Branch (gouvernement de l'Alberta);
- Colombie-Britannique : Way to Go!, financé par le programme Autoplan Broker Road Safety;
- Manitoba : Resource Conservation Manitoba;
- Nouveau-Brunswick : Sport, loisirs et vie active, Secrétariat à la Culture et au Sport (gouvernement du Nouveau-Brunswick);
- Terre-Neuve : Department of Tourism, Culture and Recreation (gouvernement de Terre-Neuve); ville de St. John's;
- Territoires du Nord-Ouest : Sport, Recreation and Youth Division of Municipal and Community Affairs (gouvernement des Territoires du Nord-Ouest);
- Nouvelle-Écosse : Ecology Action Centre et Nova Scotia Sport and Recreation Commission (gouvernement de la Nouvelle-Écosse);
- Nunavut : Recreation and Leisure Division (gouvernement du Nunavut);
- Ontario : Greenest City (depuis le 1^{er} décembre 2003 : Green Communities Association);
- Île-du-Prince-Édouard : Sport and Recreation Division du Department of Community and Cultural Affairs (gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard);
- Québec : Kino-Québec et Vélo-Québec;
- Saskatchewan : Saskatchewan Culture, Youth & Recreation Department (gouvernement de la Saskatchewan);
- Yukon : Sport and Recreation Unit (gouvernement du Yukon); Recreation and Parks Association of the Yukon.

Profils des programmes jeunesse

Profils des programmes jeunesse

Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école

Nom de l'organisation : Vert l'action, coordonnateurs nationaux, Ottawa

Vue d'ensemble : *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école* est un programme national qui encourage l'utilisation des modes de transport actif pour aller à l'école et en revenir. Les bénéfices incluent :

- L'augmentation du niveau d'activité physique chez les enfants et les jeunes.
- Un mode de vie plus sain pour toute la famille.

- Une diminution de la circulation automobile autour des écoles.
- Des rues et des voisinages plus sécuritaires et calmes.
- L'amélioration de la qualité de l'air et un environnement plus propre.

Vue d'ensemble des initiatives ARASPÉ :

- Autobus scolaire pédestre pour les jeunes enfants sous la surveillance d'un adulte pour les conscientiser aux problèmes de la sécurité et aux dangers de la circulation.
- Autobus scolaire de cyclistes pour les enfants plus âgés sous la surveillance d'un adulte, avec l'accent sur la sécurité à bicyclette.
- Semaine internationale Marchons vers l'école (SIME).
- Zone près de l'école interdisant de laisser les moteurs tourner au ralenti.
- Zones de débarquement des autobus à un kilomètre environ de l'école et routes/sentiers pédestres sécuritaires à partir de ce point pour que les enfants terminent le trajet à pied
- Points d'embarquement centraux pour les autobus scolaires afin d'accroître l'activité physique des élèves et améliorer l'efficacité du transport par autobus.
- Modifications aux infrastructures urbaines pour accroître la sécurité des piétons, des cyclistes, patins à roues alignées, etc., dans le but de réduire et d'apaiser la circulation ainsi que de diminuer la pollution.
- Changements politiques ⁶

Le programme ARASPÉ est offert dans de nombreuses collectivités partout au Canada par diverses ONG ou administrations locales ou municipales.

Source : www.goforgreen.ca; www.resourceconservationmanitoba.ca; et réponses au sondage

Programme Off-Ramp

Nom de l'organisation : Préparé par Better Environmentally Sound Transportation (BEST), en Colombie-Britannique.

Date de lancement du programme : 1998

Vue d'ensemble : S'adressant aux étudiants de niveau secondaire, le programme Off-Ramp vise à les inciter à adopter la marche, le vélo, la planche à roulettes, les patins à roues alignées, les modes de transport en commun et le covoiturage pour venir à l'école.⁷ Le programme a été préparé par BEST et il existe dans le Grand Vancouver, à Victoria, Kelowna et Whistler, en Colombie-Britannique, à Swift Current, en Alberta, à Whitehorse, au Yukon, et à Winnipeg, au Manitoba (par l'entremise de Resource Conservation Manitoba).

Le programme Off-Ramp de BEST offre un répertoire de 101 stratégies amusantes et novatrices en matière de transport durable pour aider les jeunes à passer à l'action. Chacune des stratégies comprend un résumé sur la façon de mettre un projet en marche.

Source : www.best.bc.ca, www.cutaactu.ca et réponses au sondage

⁶ www.goforgreen.ca

⁷ www.best.bc.ca

Programme Way to Go

Nom de l'organisation : Way to Go

Date de lancement du programme : 1998

Vue d'ensemble : Le programme Way to Go! pour les écoles est un projet de RoadSense qui fait la promotion de modes de transport alternatifs plus sûrs et plus sains pour les élèves de niveau élémentaire et secondaire. Way to Go! offre des outils efficaces destinés à aider les parents à adopter des moyens de transport plus sûrs pour leurs enfants qui se rendent à l'école et en reviennent. L'objectif du programme Way to Go! est de permettre à un plus grand nombre d'enfants de se rendre à l'école et à en revenir à pied, en vélo, par covoiturage ou en empruntant le transport en commun en étant accompagnés de membres de leur famille, d'amis ou de voisins. Jusqu'à maintenant, plus du tiers de toutes les écoles élémentaires et intermédiaires en C.-B. ont fait la demande d'une trousse didactique du programme Way to Go!

Source : extraits du site Web www.waytogo.icbc.bc.ca

Green Communities

Nom de l'organisation : Green Communities

Date de lancement du programme : 1996

Vue d'ensemble : Green Communities Canada est un réseau national d'organismes communautaires sans but lucratif qui offre des programmes et des services novateurs en matière d'environnement et axés plus particulièrement sur les mesures adoptées par les familles et la collectivité. Green Communities appuie les organismes membres en travaillant avec eux pour réaliser un environnement durable (collectivités et écosystèmes en santé, emploi de ressources durables, assainissement de l'air, de l'eau et du sol).

Le programme *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école* administré par Green Communities a été lancé en 1996 à Toronto et, vers 2004, plus de 1 000 écoles élémentaires partout en Ontario y participaient. Le programme encourage l'utilisation des modes de transport actifs et sûrs pour aller à l'école et en revenir, en mettant fortement l'accent sur la santé, la sécurité et l'environnement. Le programme comprend plusieurs éléments, notamment : la Semaine internationale Marchons vers l'école, les mercredis à pied et à vélo, les autobus scolaires pédestres, l'interdiction de laisser les moteurs tourner au ralenti près des écoles, les activités de dessin de cartes (Classroom Mapping), et une nouvelle initiative, le club iwalk. Dans le cadre de ce programme, Green Communities participe aussi à un projet pilote dans les écoles secondaires appelé « Sustainable Transportation Education Program (STEP) » (projet d'enseignement sur le transport durable).

Le projet pilote STEP visait à déterminer comment mieux mettre en oeuvre des initiatives sur le transport durable dans les écoles secondaires. Le programme STEP a vu le jour à la suite de consultations auprès de Better Environmentally Sustainable Transportation (BEST) en marge de son programme Off-Ramp, avec l'appui de la municipalité de Markham, d'Enquête Pollution et du

programme Green-Up de Peterborough, et avec l'aide financière du Fonds d'action pour les changements climatiques⁸. Un programme STEP 2 a été lancé récemment à Toronto avec l'aide financière du programme ÉcoAction d'Environnement Canada, dans le cadre du Défi d'une tonne et avec l'aide de Toronto Heart Health Partnership.

Source : www.saferoutestoschool.ca, www.gca.ca et réponses au sondage

Recreation and Parks Association of the Yukon

Nom de l'organisation : Recreation and Parks Association of the Yukon

Vue d'ensemble : La Recreation and Parks Association of the Yukon offre, dans le cadre de son « Active Yukon Schools Program », des programmes qui encouragent les déplacements à pied et en vélo pour se rendre à l'école et en revenir, notamment *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école*, l'outil pédagogique *Trouver son chemin dans la jungle urbaine*, la Semaine internationale *Marchons vers l'école*. En 2004, 8 écoles élémentaires et 5 écoles secondaires ont participé à la Journée internationale *Marchons vers l'école*. La participation à une campagne Défi transport, un bulletin de nouvelles et du matériel de sensibilisation sont aussi des éléments du programme.

Source : www.rpay.org et réponses au sondage

Défi Transport dans les écoles

Nom de l'organisation : Vert l'action, Ottawa

Date de lancement du programme : L'événement a été lancé en 1991 et Vert l'action en est l'organisateur national depuis 2000.

Vue d'ensemble : Le Défi Transport a fait connaître l'événement national de Défi Transport aux étudiants et aux jeunes pour les inciter, eux et leurs parents, à y participer. Les écoles ont par conséquent manifesté un intérêt croissant à participer au Défi Transport et dans le but de mieux cibler le message véhiculé à l'intention des employeurs et des écoles, Vert l'action organise maintenant des événements distincts du Défi Transport pour les employeurs et pour les écoles. En vue de l'édition 2005 du Défi Transport, les étudiants et les écoles s'inscriront dans leur propre section du site Web de Défi Transport. Cette façon de procéder permettra une participation plus ciblée et la préparation d'un programme séparé.

Source : www.commuterchallenge.ca et réponses au sondage

⁸ www.gca.ca

Région de Waterloo – Complément au programme scolaire de troisième année You Can Clear the Air

Nom de l'organisation : Région de Waterloo

Date de lancement du programme : 2003

Vue d'ensemble : Le programme « You Can Clear the Air » est un complément au programme d'enseignement de l'Ontario et fait partie du programme TravelWise (Sage Virage) de la région de Waterloo. Il s'adresse à la future génération de conducteurs automobiles et sensibilise les enfants, les enseignants et les parents sur les choix en matière de modes de transport. Le message est véhiculé par des jeux, des activités, des renseignements et des exercices au sujet des enjeux découlant des effets possibles des modes de déplacement adoptés sur l'air, la santé et l'aménagement des terres.

L'enseignant demande aux élèves et aux membres de leur famille de remplir un questionnaire à propos de leurs déplacements au cours d'une période de 7 jours afin d'évaluer les modes de transport des familles et de cerner les points qui pourraient être changés. Les élèves voient la quantité d'émissions que produisent les véhicules en plaçant une vieille chaussette à l'extrémité d'un tuyau d'échappement de manière à former un « piège à pollution ». Les enseignants chargés de ce module peuvent réserver un autocar de Grand River Transit pour amener les enfants dans la région afin qu'ils puissent observer à quoi sont utilisées les terres et voir les impacts que peuvent causer les modes de transport qu'ils choisissent. Le point saillant du module est un exercice dans lequel on demande aux élèves de montrer à d'autres ce qu'ils ont appris. Chaque année des projets de création artistique sont sélectionnés dans le cadre de la campagne « Our Kids Say...Travelwisely » et ses œuvres d'art sont affichées sur les autobus de Grand River Transit.

Le projet découle d'une demande du conseil régional afin de sensibiliser le public à propos de la diminution de l'usage des voitures et des initiatives de GDT (Action 8 du plan directeur sur le transport régional). Le module a été préparé avec la participation d'une équipe interdisciplinaire de la région de Waterloo (du personnel du service de planification du transport et de Grand River Transit), de deux conseils scolaires locaux, d'un conseiller pédagogique, d'enseignants et d'élèves des classes pilotes. Un exemplaire du Guide de l'enseignant se trouve à la bibliothèque des ressources de l'enseignant de toutes les écoles élémentaires de la région et peut être consulté sous forme électronique à partir de chacun des serveurs des conseils scolaires. Les sociétés de transport en commun et les conseils scolaires pourront obtenir sur demande de la région de Waterloo la documentation sur le programme.

Source : www.region.waterloo.on.ca et réponses au sondage

Allégo – Do you have 2 legs or...4 wheels?

Nom de l'organisation : Agence métropolitaine de transports (AMT)

Date de lancement du programme : 2004

Vue d'ensemble : L'Agence métropolitaine de transports (AMT) a préparé un programme Allégo à l'école qui se compose d'un jeu-questionnaire et d'un trajet en autobus que les enseignants peuvent planifier avec la classe.

Source : www.amt.qc.ca et recherche

Programmes et initiatives institutionnels

Vue d'ensemble

Les programmes institutionnels axés sur les étudiants, les employés et les enseignants d'un collège, d'une université ou d'un autre établissement d'enseignement constituent un exemple tout autant pour la collectivité, que pour les entreprises et le public. Dans la prestation de leurs programmes sur les moyens de transport alternatifs, les universités et les collèges doivent viser un large éventail d'intervenants, de tous revenus, de tous milieux et ayant recours à toutes sortes de modes de transport. En étant les centres d'apprentissage dans la collectivité, les institutions sont très importantes en vue de l'établissement de programmes visibles sur les moyens de transport alternatifs, auxquels il faut tenter de rallier les étudiants – les futurs employés des entreprises.

Résumé des programmes au Canada

Comme dans le cas des programmes pour employeurs, la plupart des programmes institutionnels contenant des programmes et des mesures incitatives sur les moyens de transport alternatifs sont offerts dans les grands centres urbains de l'Ontario, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Québec.

Description des éléments des programmes

Laissez-passer universels de transport en commun (U-PASS)

Grâce au laissez-passer universel (U-Pass), tous les étudiants ont accès au transport en commun pendant toute la durée de l'année scolaire et le prix du laissez-passer fait obligatoirement partie des frais de scolarité. Le coût du laissez-passer peut être considérablement plus bas que celui du laissez-passer mensuel ordinaire des sociétés de transport en commun. Les programmes de laissez-passer universels peuvent favoriser grandement la hausse du nombre d'utilisateurs du transport en commun qui se rendent aux campus universitaires ou collégiaux. À l'université de la C.-B. par exemple, le nombre de passagers s'est accru de 48 % au cours de la première année d'application du programme de laissez-passer U-Pass.⁹

L'association canadienne du transport urbain (ACTU) a récemment publié une Trousse d'information sur les laissez-passer universels (U-PASS) qui est offerte en ligne à l'adresse www.cutaactu.ca. Depuis mars 2005, les établissements d'enseignement suivants participent à un programme de laissez-passer universels¹⁰. S'il y a lieu, le tarif mensuel est indiqué.

⁹ www.trek.ubc.ca

¹⁰ www.cutaactu.ca

Calgary (partenaire Calgary Transit)

- Southern Alberta Institute of Technology (SAIT): 35 \$/semestre *facultatif
www.sait.ca/international/fees.htm
- Bow Valley College : 20 \$/mois www.bowvalleycollege.ca/courses_programs/bit/office_admin_cert.htm
- Nazarene University College : 100 \$/8 mois www.auc-nuc.ca/pdf/NUC_pre-reg_package_returning_students.pdf
- Alberta College of Art and Design : 72 \$/semestre www.acad.ab.ca/calendar/tuition.html
- Université de Calgary : 60 \$/semestre www.ucalgary.ca/UPASS/

Guelph (partenaire Guelph Transit)

- Université de Guelph : 47,62 \$/semestre www.uoguelph.ca/undergrad_calendar/c06/c06-university.shtml

Halifax (partenaire Metro Transit)

- Université St. Mary's www.smu.ca/administration/businessoffice/stufees.htm

Hamilton (partenaire Hamilton Street Railway)

- Université McMaster : 65 \$/année scolaire www.msu.mcmaster.ca/hsr/

Kamloops (partenaire BC Transit)

- Collège universitaire de Cariboo : 40 \$/semestre www.cariboo.bc.ca/stusoc/programs/upass.doc

Kingston (partenaire Kingston Transit)

- Université Queen's : 39,50 \$/ 8 mois www.queensu.ca/registrar/fees/AMS-fees.html
- Collège St. Lawrence : 49 \$/terme ou 71,25 \$/terme www.sl.on.ca/fulltime/index.htm

London (partenaire London Transit Commission)

- University of Western Ontario : 110,81 \$/8 mois
www.registrar.uwo.ca/FinancialServices/2004_2005AncillaryFees.pdf
- Fanshawe College : www.fanshawec.on.ca/registrar/fees.asp

North Bay (partenaire North Bay Transit)

- Collège Canadore : - laissez-passer de transport en commun inclus dans les frais de résidence (s'applique uniquement aux étudiants habitant sur le campus)
- Université Nipissing : 115 \$/8 mois www.nipissingu.ca/documents.cfm?itemid=5466

Peterborough (partenaire Peterborough Transit)

- Université Trent : www.trentu.ca

St. Catharines (partenaires St. Catherine Transit, Niagara Falls Transit, Welland Transit, Coach Canada)

- Université Brock : 120 \$/8 mois www.busu.net/upass.asp

Vancouver (partenaire Translink)

- Université Simon Fraser : 92 \$/semestre <http://students.sfu.ca/fees/>
- Université de la Colombie-Britannique : 160 \$/8 mois www.upass.ubc.ca/

Victoria (partenaire BC Transit)

- Collège Camosun : 50 \$/semestre www.camosun.bc.ca/library/u_pass.php
- Université de Victoria : 56 \$/semestre www.uvic.ca www.stas.uvic.ca/photoid/upass.htm

Autres principaux éléments du programme sur les moyens de transport alternatifs

Les résultats du sondage montrent les caractéristiques suivantes dans le cas des institutions qui ont répondu et qui offrent des programmes sur les moyens de transport alternatifs. Parmi les institutions,

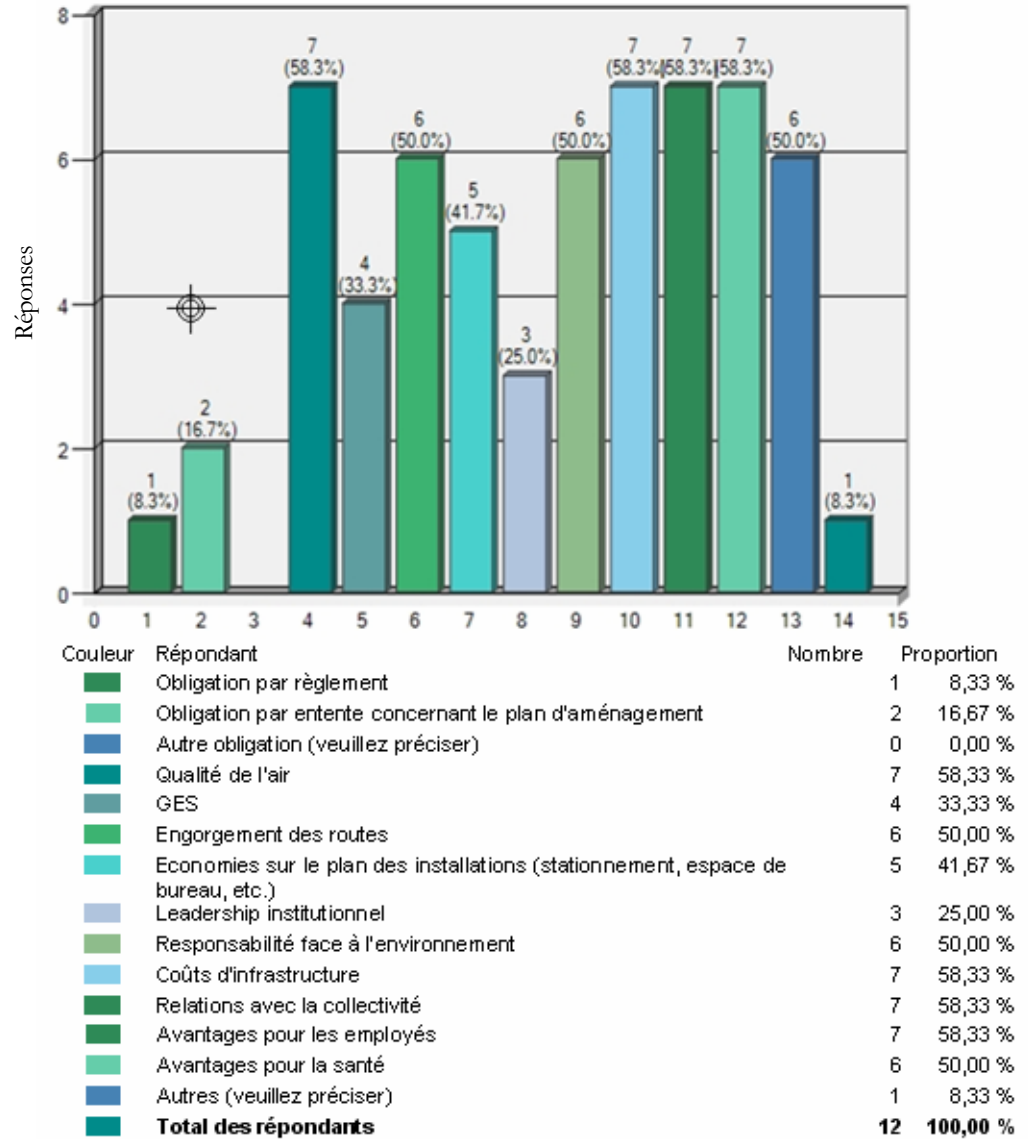
- toutes ont indiqué que leur emplacement géographique était facile d'accès par le transport en commun et 90 % ont indiqué que le service était excellent
- 75 % offrent un programme de jumelage des trajets, réparti également entre celui d'un fournisseur de services et leur propre système
- 67 % disposent d'un coordonnateur de la GDT à temps partiel
- 67 % ont effectué un sondage sur les façons de se déplacer
- 50 % disposent d'un plan stratégique de GDT
- 25 % offrent un programme de retour à la maison en cas d'urgence
- 33 % offrent des stationnements désignés pour covoitureurs

Le tableau suivant donne un résumé des raisons pour lesquelles les répondants institutionnels s'intéressent à des initiatives de transport alternatif ou à leur mise en place.

Les principales raisons mentionnées concernant la mise en place d'un programme comprennent notamment :

- Les coûts d'infrastructure
- Les relations avec la collectivité
- Les avantages pour les employés
- La qualité de l'air

Pour quelle raison votre organisation est-elle intéressée à la GDT pour ses employés ou pourquoi met-elle en place un tel programme ?



Profils des programmes institutionnels

Universités ou collèges

Programme TREK de l'université de la C.-B.

Nom de l'organisation : Université de la Colombie-Britannique (UBC)

Date de lancement du programme : 1997

Vue d'ensemble : L'UBC se trouve à la pointe ouest de Vancouver et compte plus de 50 000 étudiants, employés et enseignants. On y trouve des centaines d'immeubles d'enseignement, résidentiels et administratifs. En 2003, on a établi à environ 60 000 le nombre quotidien de trajets simples à destination de l'UBC. Au printemps de 1997, le conseil d'administration a décidé que l'UBC devait servir de modèle dans la région pour la promotion, la recherche et l'adoption de programmes sur des moyens de transport alternatifs durables. L'UBC a décidé de lancer son propre programme. C'est ainsi qu'a été créé le Centre du programme TREK de l'UBC (UBC TREK Program Centre). Le programme TREK est maintenant un modèle pour les institutions canadiennes et témoigne de la réussite d'une telle initiative en matière de transport alternatif. Les nombreux partenaires sur le campus et en dehors (BEST, TransLink, Jack Bell RideShare) contribuent à la réussite du programme.

Éléments du programme actuel :

- Le personnel du TREK Program Centre est dévoué au programme
- Élaboration d'un programme de transport et promotion du programme
- Programme de jumelage des trajets de covoiturage (Commuter Connections)
- Babillard en ligne « RideBoard » - alternative en ligne au babillard courant pour faire connaître les occasions de transport en provenance ou à destination du campus, de la ville et d'ailleurs.
- Service CanCart Loaners – Il s'agit de petits chariots à main ou à fixer sur le vélo qui sont offerts gratuitement aux membres de la communauté de l'UBC et qui permettent aux usagers des transports alternatifs de transporter leur épicerie, leurs livres ou leur matériel audiovisuel, enfin presque tout objet trop lourd ou trop encombrant pour être porté ou placé dans un sac.
- Programmes de bicyclette :
 - « Bike Right » est un atelier interactif gratuit d'une durée de quatre heures qui aide les participants à améliorer ou à perfectionner leur technique de conduite d'un vélo en toute sécurité.
 - Groupe d'utilisateurs de bicyclettes (BUG) – Le groupe BUG est un groupe de discussion informel composé d'étudiants, d'employés, d'enseignants et d'autres intervenants qui se déplacent à vélo régulièrement pour se rendre à l'UBC ou se promener aux alentours. Le groupe, de concert avec AMS Bike Co-op, partage des renseignements et agit à titre consultatif, et il présente des commentaires et des suggestions aux parties concernées sur des moyens à prendre pour améliorer l'usage du vélo sur le campus de l'UBC ou à proximité.

- Installations terminales
 - Casiers et douches sont disponibles
 - Supports à vélos – abrités ou non – situés à l’extérieur de chacun des principaux bâtiments
- Service de retour à la maison en cas d’urgence (ERH) – Ce service est offert aux navetteurs qui font du covoiturage (voitures et fourgonnettes collectives), qui se déplacent à pied ou en vélo ou qui empruntent le transport en commun, comme moyen fiable de retourner à la maison en cas d’urgence (par taxi). Le programme TREK rembourse 90 % du tarif de la course (pourboire en sus).
- Programmes de navette :
 - Des navettes se déplacent sur des routes fixes sur le campus.
 - Un service quotidien gratuit de navette est offert aux étudiants résidant sur le campus de l’UBC pour se rendre au marché d’alimentation.
- Programme de transport en commun :
 - Programme de laissez-passer pour les employés (EPP). Le personnel et les enseignants de l’UBC bénéficient d’un rabais de 15 % sur le tarif du transport en commun (selon un engagement d’une durée minimale de 12 mois consécutifs).
 - Carte d’identité électronique.
- Projet pilote de voiture partagée (Shared Vehicle Program Pilot Project) : Ce programme est façonné à partir du système de réservation de Cooperative Auto Network et offre un système de réservation sur Internet propre à l’UBC, à l’usage des facultés. Les facultés qui disposent de leurs propres véhicules ont la possibilité de recouvrer une partie des coûts de propriété et celles qui ont besoin occasionnellement d’utiliser un véhicule ont la possibilité d’en réserver un du réseau du campus, limitant ainsi le besoin pour les utilisateurs de prendre leur propre véhicule personnel pour se déplacer occasionnellement hors du campus pendant la journée.
- « ComPASS » : Programme de laissez-passer pour la collectivité de l’université –Façonné sur le modèle du laissez-passer universel pour les étudiants, le programme devrait être lancé en 2005/2006 et permettra à tous les résidents de l’UBC qui ne sont ni employés, ni enseignants, ni étudiants d’obtenir un laissez-passer universel pour le transport en commun et d’avoir accès à d’autres avantages en matière de transport.
- Laissez-passer universel (U-Pass Card)
 - Le laissez-passer universel a été approuvé dans le cadre d’un référendum en février 2003. Il s’agit d’un laissez-passer obligatoire pour les étudiants au coût de 20 \$/mois pour une durée de 8 mois. Le laissez-passer donne droit aux étudiants de l’UBC d’utiliser sans restrictions les services de TransLink’s bus, SkyTrain et Seabus et de bénéficier de rabais sur les services de West Coast Express.

Résultats : Les résultats du programme TREK sont significatifs. Le rapport sur la situation des transports de mars 2003 met en évidence les points suivants :

- Le recours au transport en commun a doublé en 6 ans. Entre 1997 et 2003, le nombre de trajets quotidiens par personne à l’UBC a augmenté de 99 %. L’implantation du laissez-passer universel en 2003 a entraîné une hausse de 48 % du nombre de trajets quotidiens.
- Le recours à la conduite en solo a diminué de près de 20 %.
- Le volume quotidien de circulation a diminué de 7 % entre 1997 et 2003.
- L’usage du vélo a augmenté de près de 4 %

Source : extraits de www.trek.ubc.ca et réponses au sondage

Université d'Ottawa

Nom de l'organisation : Université d'Ottawa (Ud'O)

Date de lancement du programme : 2003

Vue d'ensemble : L'Université d'Ottawa se trouve presque au cœur du centre-ville d'Ottawa et constitue l'un des principaux employeurs de la capitale nationale. On y compte 3 000 employés et plus de 30 000 étudiants à temps plein et à temps partiel. Le programme sur les moyens de transport alternatifs de l'Ud'O a été lancé dans le cadre du développement d'un service de jumelage des trajets à l'intention des employés, des enseignants et des étudiants. L'Ud'O encourage activement sa collectivité à se déplacer en vélo, en patins, à pied ou en autobus. Le serveur de liste de l'université fait la promotion de ces moyens de transport alternatifs, tout comme les trois journaux de l'université qui encouragent également la participation de la collectivité dans des activités organisées.

L'Université d'Ottawa a été la première organisation à créer un partenariat avec les programmes EcoPass et Passe-Partout Plus offerts par OC Transpo (ville d'Ottawa) et la STO (Société de Transport de l'Outaouais) à l'intention du personnel de soutien et du personnel enseignant de l'Université d'Ottawa. Les programmes ont été mis en place en janvier 2000 et ont constamment gagné en popularité auprès des enseignants et du personnel de soutien. Par exemple, la participation à ces programmes entre mai 2003 et mai 2004 a connu une hausse de 32 %, et de nouveaux adhérents se manifestent constamment.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT désigné à temps plein (depuis juin 2004)
- Sondage sur le navettage mené en novembre 2003; un sondage de suivi est prévu en mai 2005
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique)
- Travaux sur l'élargissement du service de navette existant sur le campus
- Deux points de vente de laissez-passer et de billets d'autobus sur le campus
- Douches sur place, disponibles pour les employés et les étudiants
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnements abrités et sûrs pour vélos, un peu partout
- De concert avec la ville d'Ottawa, l'université d'Ottawa a aidé financièrement à l'aménagement d'autres pistes cyclables menant au campus.

Source : www.uottawa.ca et réponses au sondage

Université Carleton

Nom de l'organisation : Université Carleton

Date de lancement du programme : 2003

Vue d'ensemble : L'Université Carleton se trouve le long du canal Rideau et de la rivière du même nom. L'université compte environ 4 500 employés et enseignants et 23 000 étudiants. Le point saillant du programme sur les moyens de transport alternatifs de l'Université Carleton est la station de train léger (O-Train) qui se trouve au centre du campus. L'avènement du service O-Train en 2001 a constitué une amélioration de taille en matière de transport en commun sur place. Lors de la première année

d'exploitation en 2001, environ 3 300 étudiants et employés ont emprunté quotidiennement le service O-Train et ce nombre s'est accru à 5 250 en 2004. Le service O-Train, commode et facile d'accès, a favorisé un meilleur accès au campus et atténué le besoin de conduire pour s'y rendre. De plus, quatre importants circuits d'autobus desservent le campus. L'Université Carleton a été l'une des trois organisations d'Ottawa à mériter le prix « Ottawa's Best Workplaces for Commuters » en 2004.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Sondage sur le navettage mené en janvier 2005
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, banque, centre médical, installations de conditionnement physique, sécurité sur le campus)
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Vente sur place de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus
- Retenues sur la paie pour l'achat de laissez-passer d'autobus (ECOPASS) d'OC Transpo
- Services de téléconférence et de vidéoconférence
- Stationnement pour vélos et installation de caméras à des endroits déterminés
- Accès à de nombreux sentiers de marche et de course, ainsi qu'à des terrains de jeux

Source : www.carleton.ca, www.cutaactu.ca et réponses au sondage

Université de Victoria

Nom de l'organisation : Université de Victoria (UVIC)

Date de lancement du programme : Septembre 2002

Vue d'ensemble : L'Université de Victoria, qui se trouve sur l'île de Vancouver, compte environ 17 000 étudiants et 4 800 employés. Le campus est entouré d'un vaste réseau de sentiers pédestres et de pistes cyclables. Afin de préserver l'ambiance unique du campus, la GDT est un élément essentiel de la planification et du développement à long terme du campus.

Le plan du campus de l'UVIC décrit l'engagement de l'université à réduire le nombre de véhicules à un seul occupant et à soutenir des programmes abordables de transport durable. Le plan soutient aussi d'autres principes, notamment le concept de « croissance intelligente » (smart growth), la construction de nouveaux immeubles sur des aires de stationnement, un engagement à ne pas construire de nouveaux stationnements de surface et la protection des espaces verts. L'objectif en matière de transport et de stationnement figurant dans le plan du campus 2003 (2003 Campus Plan) est de réduire la circulation automobile sur le campus et encourager l'usage accru du transport en commun, de la bicyclette et de la marche. Principaux objectifs :

1. Remplacer la conduite en solo de véhicules par le recours à des véhicules à plusieurs passagers (covoiturage, jumelage des trajets, transport en commun, etc.) ou à des moyens de transport actifs (bicyclette, marche, patins à roues alignées, etc.).
2. Réduire le nombre de déplacements que font les étudiants, les enseignants et les employés pour se rendre à l'université de Victoria et en revenir.
3. Se déplacer en dehors des heures de pointe afin de réduire l'engorgement des routes et d'améliorer la qualité de l'air.
4. Faire preuve de leadership dans le district régional de la capitale en vue de transformer la culture sociale.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Vérification complète en matière de trafic, menée tous les 4 ans.

- Installations sur place (garderie, cinéma, pharmacie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence et de vidéoconférence)
- Programme de laissez-passer universels d'autobus à l'intention des étudiants de premier et de deuxième cycles (56,00 \$ par semestre, par étudiant)
- Important soutien pour les cyclistes : plus de 1 000 espaces de stationnement pour vélos, 6 abris couverts, plus de 100 casiers à vélos, plus de 500 casiers-vestiaires, tuyau d'air comprimé, kiosque d'information sur les pistes cyclables, cours gratuit de conduite à vélo à l'intention des enseignants et des employés, comité d'utilisateurs du vélo de l'UVIC (UVic Bicycle User's Committee), campagne annuelle de visibilité des cyclistes, participation et parrainage de l'activité annuelle « Greater Victoria Bike to Work Week ».
- Vente sur place de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Service de covoiturage sur place
- Programme de covoiturage et aires de stationnement désignées
- Les véhicules électriques disposent d'espaces de stationnement désignés et les coûts de branchement électrique sont défrayés par l'université.
- Zones interdisant la marche au ralenti des moteurs sur tout le campus
- Parc de bicyclettes et de voiturettes électriques pour la gestion des installations : plutôt que de recourir à des véhicules à essence, les employés se déplacent en bicyclette et en voiturette électrique pour aller exécuter leurs tâches.
- Laissez-passer Pro-pass de BC Transit à l'intention des employés
- Tous les nouveaux édifices sont dotés de douches et de vestiaires (soutien au transport actif).
- Programme de bourses « SPOKES Bike Bursary » à l'intention des étudiants de premier cycle
- Les droits de stationnement ont connu une hausse de 47,5 % au cours des 4 dernières années.

Ajouts au programme à venir pour septembre 2005 :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Élaboration d'un programme interne en ligne de jumelage des trajets à l'intention des étudiants, des enseignants et des employés
- Mise en place d'un programme de laissez-passer d'autobus pour les employés de l'université (au tarif de 38,00 \$ par mois, comparativement à 60,00 \$ par mois pour un laissez-passer d'adulte pour les autobus à Victoria)
- Création d'un permis de stationnement pour les utilisateurs du service de jumelage des trajets, donnant priorité au stationnement jusqu'à 10 h.
- Préparation d'un projet de laissez-passer de stationnement de 3 jours ; les participants doivent s'engager à prendre des moyens de transport alternatifs 2 jours par semaine
- Amélioration des passerelles et des traverses pour piétons sur le campus
- Amélioration des abribus sur le campus (avec le concours de BC Transit)
- Création d'une politique de télétravail à l'université
- Ajout d'abris pour vélos
- Mise en place progressive d'un parc de véhicules hybrides pour le personnel de sécurité sur le campus (sur une période de 5 ans)
- Répertoire des émissions de gaz à effet de serre
- Construction de stationnements additionnels pour scooters et vélomoteurs
- Développer une stratégie d'image de marque et de communication visant le programme de GDT sur le campus afin de mettre les initiatives en commun et les ramener au plan (programme Commutes de l'UVIC)

En plus, l'université travaille actuellement avec les employés et les élus municipaux en vue de modifier la réglementation sur le stationnement à la suite de l'application des nouvelles initiatives sur le campus.

Changements mesurables dans l'usage des modes de transport :

Mode de déplacement	Vérification 2000	Vérification 2004
Conducteurs (auto)	54,4 %	47,1 %
Passagers (auto)	11,0 %	11,8 %
Passagers (transport en commun)	17,8 %	26,2 %
Cyclistes	5,5 %	6,0 %
Piétons	11,3 %	8,7 %
Planche à roulettes ou patins à roues alignées	S. O.	0,2 %

Source : www.uvic.ca/fmot et réponses au sondage

Université York

Nom de l'organisation : Université York

Date de lancement du programme : 2001

Vue d'ensemble : L'Université York compte environ 7 000 employés et enseignants et 50 000 étudiants répartis sur les deux campus de la région métropolitaine de Toronto (RMT). Il s'agit du plus important campus universitaire au Canada. En outre, plus de 85 % des étudiants et 90 % des employés résident dans la RMT. Ainsi, plus de 1 000 autobus par jour desservent l'université, ce qui en fait le plus grand centre terminal dans la RMT sans station de métro. L'Université York a été un élément déclencheur de la mise en place de la Black Creek Regional Transportation Management Association (association en gestion du transport régional) et a joué un rôle essentiel dans la durabilité continue de l'AGT. L'Université York a adopté et mené plusieurs programmes et mesures incitatives sur les moyens de transport alternatifs dans la GTA et continue d'être un exemple en matière de transports alternatifs durables. L'Université York est à planifier un projet pilote de transport par fourgonnettes collectives qui assurera la navette entre Barrie et le campus Keele.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence, de vidéoconférence)
- Vente sur place de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus
- Programme du Grand River Hospital (GRH) et de jumelage des trajets par l'entremise de la Smart Commute Association de Black Creek
- Service d'autobus achalandé (1 000 autobus se rendent au campus quotidiennement; nouveau service régional d'autobus express, nouvelle station de train GO à proximité du campus et rabais sur les laissez-passer de train)

Source : www.csbo.yorku.ca/transportation, www.cutaactu.ca; www.bcrta.ca et réponses au sondage

Université de Waterloo

Nom de l'organisation : Université de Waterloo

Date de lancement du programme : 1991

Vue d'ensemble : L'Université de Waterloo compte environ 2 900 employés et enseignants et 21 000 étudiants. L'université participe au Défi Transport depuis l'an 2000 et des compétitions sur le campus se déroulent entre les étudiants de chaque faculté et les enseignants et les employés. De nombreuses innovations au programme font suite à des documents de recherche publiés par les étudiants. Par



exemple, un projet de recherche mené en 1995 a révélé que les étudiants conduisaient de chez eux au campus, puis changeaient d'espaces de stationnement pour se rapprocher de leurs salles de classe. Depuis ce temps, les services de stationnement n'émettent qu'un laissez-passer de stationnement par personne, de manière à réduire le nombre de courts trajets sur le campus.

Éléments du programme actuel :

- « Turnkey Ride Board » : comité de jumelage des trajets, se trouvant au « Student Life Centre », et qui assure le jumelage des conducteurs et des passagers depuis 1987
- Ride Exchange Inc. : une entreprise privée qui met en contact conducteurs et passagers
- Service de covoiturage gratuit, CarpoolTool.com – Navettage dans Kitchener-Waterloo - Cambridge : Guelph
- UW's Bike Centre : atelier de réparation de vélos sur le campus
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence, de vidéoconférence)
- Bicycle Resource Centre : Recyclage de vélos, vente de bicyclettes remises à neuf et atelier de réparation de vélos.

Source : www.uwaterloo.ca ; www.adm.uwaterloo.ca/infowast/Transportation/transportation.html et réponses au sondage

Université de Calgary

Nom de l'organisation : Université de Calgary

Date de lancement du programme : 1991

Vue d'ensemble : L'Université de Calgary compte environ 4 800 employés et enseignants et 29 000 étudiants. Elle participe activement à l'initiative de sensibilisation de la ville de Calgary sur les moyens de transport alternatifs et à la campagne de promotion Carpool.ca. La publicité dans les médias et l'effet de levier de ce programme à l'échelle collective ont aidé l'université dans son initiative de covoiturage. Grâce à la mise en place d'un programme de laissez-passer universels, l'achalandage du transport en commun a connu une hausse de 35 %, la demande d'espaces de stationnement sur place diminuant d'autant.

Éléments du programme actuel :

- Service de jumelage des trajets par l'entremise de l'initiative Carpool.ca de la ville de Calgary
- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence et de vidéoconférence)
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Supports à vélos gratuits et casiers à vélos de luxe à péage
- Laissez-passer universels pour les étudiants à temps plein
- Foires en matière de transport

Source : www.ucalgary.ca/parking et réponses au sondage

Université Wilfrid Laurier

Nom de l'organisation : Université Wilfrid Laurier

Date de lancement du programme : N. D.

Vue d'ensemble : L'Université Wilfrid Laurier (WLU), qui se trouve dans la ville de Waterloo, compte environ 1 100 employés et enseignants et 9 500 étudiants. Avec le concours de la collectivité et de la région, l'université fait la promotion de l'usage du transport en commun et de la bicyclette. Il est prévu d'aménager une aire de vélos sûre, d'installer davantage de supports à vélos et de lancer un programme de location de vélos. La WLU a mis en place une initiative de gestion du stationnement afin de réduire le nombre de stationnements sur le campus pour les étudiants qui résident suffisamment près pour se rendre facilement à l'université à pied, à vélo ou en autobus. Par exemple, les étudiants qui habitent dans un rayon de 4 km du campus ne sont pas admissibles à un laissez-passer de stationnement. L'université parraine des activités étudiantes comme le Car Free Day (Journée sans voiture), en faisant don d'articles comme des casques de cycliste en guise de prix. Elle invite aussi les sociétés de transport en commun et les ateliers de réparation de vélos à présenter des séances de formation d'une journée dans un endroit central pour que toute la collectivité puisse y assister. Cette année, il y aura un référendum des étudiants au sujet du laissez-passer universel.

Éléments du programme actuel :

- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence et de vidéoconférence)
- Activités de planification de voyage (ateliers de sociétés de transport en commun et d'ateliers de réparation de vélos, groupes d'intérêt)
- Programme de location de vélos, bientôt en vigueur
- Les étudiants résidant dans un rayon de 4 km du campus ne sont pas admissibles à un laissez-passer de stationnement
- Parc de véhicules à l'usage des employés
- Foire en matière de transport

Source : www.wlu.ca et réponses au sondage

Collège Algonquin

Nom de l'organisation : Collège Algonquin

Date de lancement du programme : 2003

Vue d'ensemble : Le Collège Algonquin se trouve dans l'ouest de la ville d'Ottawa, tout juste à côté d'une station de transport en commun. Il compte environ 2 400 employés et enseignants et 47 000 étudiants, qui, à 70 % (janvier 2005), empruntent le transport en commun existant pour s'y rendre. Malgré le taux élevé d'achalandage du transport en commun, le Collège Algonquin reconnaît les mérites de soutenir et d'encourager le transport alternatif.

Éléments du programme actuel :

- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence et de vidéoconférence)
- Taxis à l'usage des employés
- Stationnement pour covoitureurs

Source : www.algonquincollege.com et réponses au sondage

Université McMaster

Nom de l'organisation : Université McMaster

Date de lancement du programme : 2002

Vue d'ensemble : L'Université McMaster se trouve à Hamilton et compte environ 3 500 employés et enseignants et 22 000 étudiants. Un bureau de transport et de navettage par des moyens alternatifs (Alternative Commuting & Transportation (ACT) Office) a été créé en juillet 2002 dans le but d'inciter les employés, les enseignants et les étudiants de l'université à se rendre sur le campus à vélo, à pied, en empruntant le transport en commun ou en ayant recours au covoiturage. Le mandat du bureau ACT est de réduire la demande en stationnement à l'université et dans le voisinage par une sensibilisation accrue aux moyens de transport alternatifs et à l'amélioration des services et de l'infrastructure. Actif dans la planification d'activités, la recherche et l'élaboration de programmes, le coordonnateur de la GDT travaille de concert avec des partenaires sur le campus et dans la collectivité, y compris les agences de transport en commun desservant le campus et favorisant le recours aux moyens de transport alternatifs.

Éléments du programme actuel :

- Vente de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus sur place
- Promotion directe du transport en commun
- Excursions gratuites en autobus pour les nouveaux étudiants pendant la « Journée de bienvenue » afin de les familiariser avec les services de transport en commun et avec la ville de Hamilton.
- Laissez-passer universels pour les étudiants de premier et de deuxième cycles (négociés par l'entremise des organismes étudiants)
- Essais de nouveaux circuits d'autobus
- Mesures incitatives (billets d'autobus gratuits) pour les nouveaux étudiants afin de visiter le campus et dans le cas d'activités de soutien au transport alternatif telles que la Journée de la Terre, le Défi Transport et la Journée sans voiture
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence et de vidéoconférence)
- Service de jumelage des trajets de covoiturage (carpool.ca)
- Le campus en priorité aux piétons; exclusion de tous les véhicules sauf ceux qui sont autorisés (véhicules autorisés, notamment: autobus, bicyclettes, véhicules de service/de livraison, navettes du campus)
- Stationnement pour covoitureurs
- Soutien important au cyclisme, formation en conduite de vélos, liste de distribution électronique au sujet de l'usage du vélo
- Programme de cyclisme en équipe (Bike buddy program) permettant de jumeler cyclistes novices et expérimentés
- Le McMaster Cycling Committee conseille l'université et le bureau ACT sur les questions touchant l'usage du vélo

Source : <http://act.mcmaster.ca>; www.mcmaster.ca et réponses au sondage

Southern Alberta Institute of Technology (SAIT Polytechnic)

Nom de l'organisation : SAIT Polytechnic

Date de lancement du programme : 2001

Vue d'ensemble : Le SAIT occupe un endroit stratégique au centre de la ville de Calgary. Son programme sur les moyens de transport alternatifs a débuté par l'initiative du laissez-passer universel à l'intention des étudiants, avec le concours de la Calgary Transit. En 2002, l'initiative communautaire de sensibilisation de la ville de Calgary, Carpool.ca, s'est greffée au programme.

Éléments du programme actuel :

- Installations sur place (garderie, guichets automatiques, installations de conditionnement physique, service de téléconférence et de vidéoconférence)
- Laissez-passer universels pour les étudiants et les employés
- Vente sur place de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus
- Rangement pour vélos
- Service de jumelage des trajets par l'entremise de l'initiative Carpool.ca de la ville de Calgary

Résultats : L'élément clé du programme de GDT du SAIT a été la popularité du laissez-passer universel. Parmi les étudiants et les employés, le recours au transport en commun s'est accru de 38 % la première année et a sans cesse progressé depuis.

Source : www.sait.ab.ca et réponses au sondage

Hôpitaux

Grand River Hospital

Nom de l'organisation : Grand River Hospital, Kitchener

Date de lancement du programme : 2002

Vue d'ensemble : Le Grand River Hospital (GRH) a travaillé en étroite collaboration avec la région de Waterloo pour mettre en place un programme sur les moyens de transport alternatifs pour employeurs. La collaboration amorcée au début de l'an 2000 a évolué jusqu'à la création du programme « GRH Commutes ».

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Installations sur place (garderie, guichets automatiques)
- Vente sur place de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus
- Covoiturage
- Laissez-passer d'autobus payé par l'employeur
- Casiers verrouillables pour vélos, accessibles seulement aux employés
- Frais de stationnement réduits pour covoitureurs et espaces désignés abrités
- Service de retour à la maison garanti

- Renseignements sur les choix de modes de navettage contenus dans la trousse du nouvel employé
- Trousse à l'intention des employés du GRH

Source : www.grh.on.ca et réponses au sondage

St. Mary's General Hospital

Nom de l'organisation : St Mary's General Hospital, Kitchener

Date de lancement du programme : 2002

Vue d'ensemble : Le St. Mary's General Hospital (SMGH) a travaillé en étroite collaboration avec la région de Waterloo pour mettre en place un programme sur les moyens de transport alternatifs pour employeurs. La collaboration amorcée au début de l'an 2000 a évolué jusqu'à la création du programme St. Mary's Advocates Responsible Transportation (SMART).

Éléments du programme actuel:

- Coordonnateur de la GDT à temps partiel
- Installations sur place (guichets automatiques)
- Vente sur place de laissez-passer et (ou) de billets d'autobus
- Taxis à l'usage des employés
- Jumelage des trajets (carpool.ca)
- Babillard renseignant sur le programme SMART

Source : www.smgh.ca et réponses au sondage

Programmes et initiatives communautaires

Vue d'ensemble

Les programmes communautaires de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs qu'offrent les administrations municipales ou les ONG, locales ou régionales, s'adressent surtout aux employeurs, aux jeunes et au grand public. Comme ils visent normalement un large auditoire (employeurs, institutions, jeunesse et grand public), les programmes et les initiatives communautaires servent à hausser l'image, l'importance et le degré d'acceptation des modes de transport alternatifs.

Les programmes communautaires les plus répandus sont ceux qu'offrent les ONG locales ou régionales, telles que Better Environmentally Sound Transportation (BEST), Ecology Action Centre (TRAX) et Resource Conservation Manitoba, ou les programmes dirigés par des sociétés régionales de gestion du transport, tels que On Board de TransLink ou Go Green Choices (avec le concours de BEST) et le programme Allégo de l'AMT.

Résumé des programmes au Canada

Les programmes sur les moyens de transport alternatifs les plus efficaces et les mieux financés sont ceux qui sont offerts dans le cadre du mandat des sociétés régionales de gestion du transport. Le personnel, le mandat et le financement stable de ces programmes en assurent la réussite. Deux initiatives de ce genre au Canada sont administrées par TransLink à Vancouver (C.-B.) et par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) à Montréal (QC). Les programmes, les initiatives, les services et les outils sur les moyens de transport alternatifs qu'offrent ces organisations sont reconnus internationalement.

Les types suivants de programmes communautaires sont ceux qu'offrent les ONG locales et régionales oeuvrant dans le secteur de l'environnement. Certains des principaux programmes de ce genre au Canada sont offerts par Resource Conservation Manitoba, à Winnipeg, Ecology Action Centre (TRAX), à Halifax (N.-É.) et Better Environmentally Sound Transportation (BEST), à Vancouver (C.-B.). Ces programmes sont axés sur l'environnement et proposent une action directe, la coordination d'événements et un contact avec les employeurs, les écoles et le grand public à chaque endroit. En tant qu'initiateur de projets de sensibilisation au transport alternatif au Canada, BEST appuie TransLink dans son programme de sensibilisation des employeurs *Go Green Choices* et son programme *On Board*.

Enfin, des programmes, des initiatives, des services et des outils ayant trait aux moyens de transport alternatifs sont souvent offerts directement par les administrations locales ou municipales et souvent avec le concours ou la collaboration d'autres intervenants.

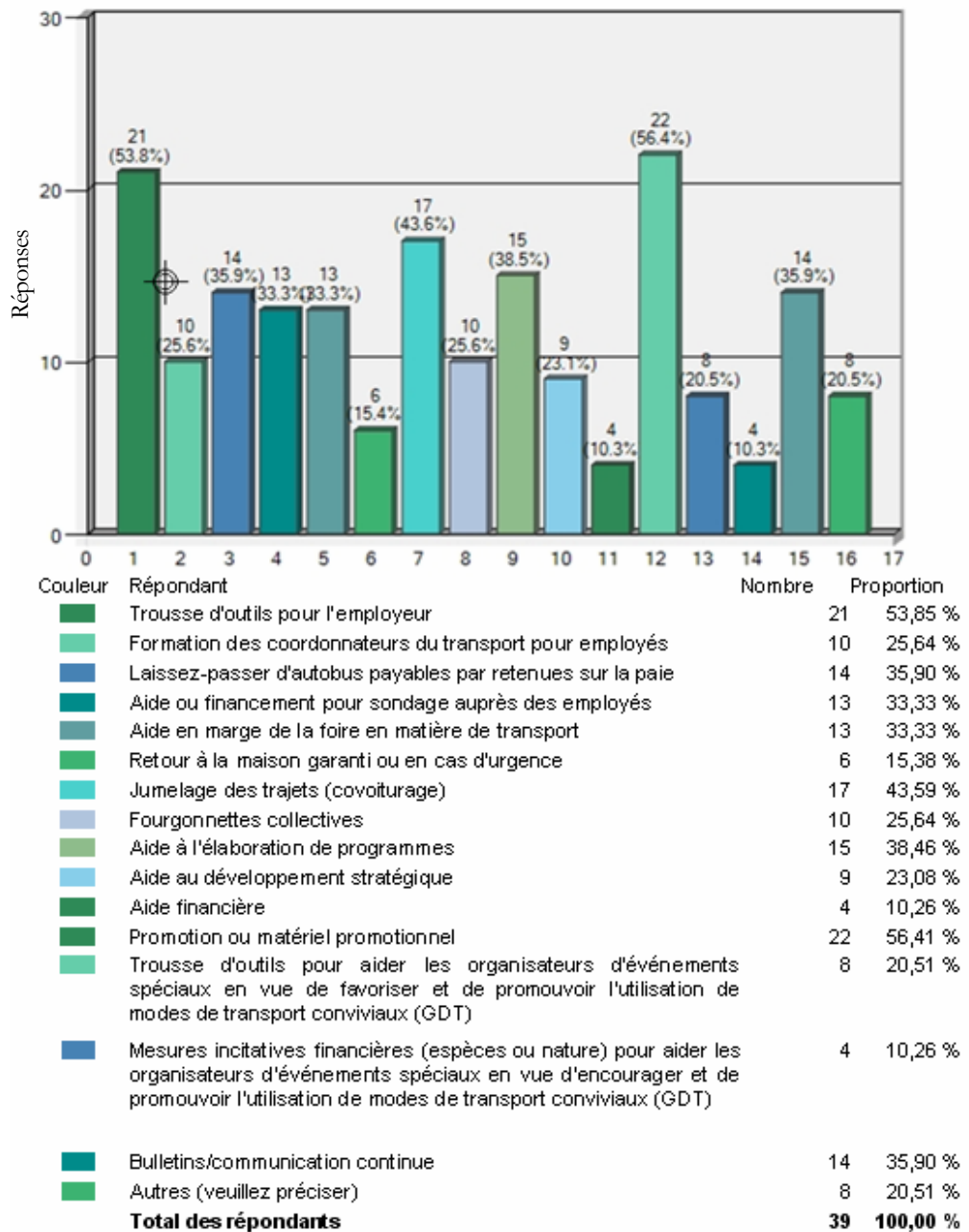
Description des éléments des programmes

La prestation d'un programme sur les moyens de transport alternatifs dans la collectivité est généralement axée sur les principaux points suivants :

- Coordination d'événements : Défi Transport, la Semaine de la bicyclette, la Semaine Marchons vers l'école, Journée sans voiture
- Sensibilisation des employeurs : programme de réduction du nombre de trajets, éducation et sensibilisation, sondages, évaluation des lieux, aide pour le jumelage des trajets, trousse d'outils, etc.
- Sensibilisation dans les écoles : Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école.

Plus particulièrement, les éléments suivants sont offerts à la collectivité par ces groupes.

Lesquels des outils et services suivants votre organisation offre-t-elle aux employés?



Profils des programmes communautaires

Profils communautaires – Sociétés régionales de gestion du transport

TransLink – Programme On Board

Nom de l'organisation : TransLink (C.-B.)

Date de lancement du programme : 1992 (le programme OnBoard a commencé en 2002)

Nombre d'employeurs participant activement : 160 employeurs participants, 50 actifs

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 750 000 \$

Vue d'ensemble : Le programme OnBoard de TransLink fait la promotion des moyens de transport alternatifs et encourage leur utilisation à la place de la conduite de véhicules en solo. Il donne l'occasion aux employeurs et à TransLink d'identifier des modes de transport plus rentables vers les lieux de travail de l'employeur, d'en faire la promotion et de les mettre en œuvre. TransLink offre aussi une aide financière en marge du programme Go Green Choices de BEST. TransLink appuie également les initiatives de covoiturage, les fourgonnettes collectives et le jumelage des trajets Jack Bell RideShare (JBR) ainsi que Cooperative Auto Network (CAN) (coopérative de covoiturage).

Avantages pour les employeurs et les employés :

- Économies de temps et d'argent
- Options/choix de modes de déplacement domicile-travail
- Réduction de l'engorgement des routes
- Amélioration de la qualité de vie et des lieux de travail
- Meilleure image publique d'une entreprise socialement responsable par le recours à des initiatives telles que :
 - Rabais de l'employeur sur les laissez-passer d'autobus
 - Jumelage des trajets / covoiturage / fourgonnettes collectives
 - Véhicules pour jumelage des trajets / covoiturage pour déplacements domicile-travail
 - Usage de la bicyclette
 - Télétravail
 - Stratégies de gestion des stationnements
 - Autobus-navettes

En marge du programme OnBoard, on analyse les résultats d'un sondage auprès des employés, d'entrevues de gestionnaires et on évalue les lieux en vue de la production d'un rapport et de recommandations adaptées à chaque organisation et à ses employés.

Source : Sites Web www.translink.bc.ca/Commuting_Options ; résultats du sondage

Agence Métropolitaine de Transport (AMT)

Nom de l'organisation : Agence Métropolitaine de Transport (AMT), Montréal

Date de lancement du programme : 2000

Vue d'ensemble : L'AMT, avec l'appui de Transports Québec (TQ), a administré la mise en œuvre de programmes sur les moyens de transport alternatifs dans la région métropolitaine de Montréal. Le

programme Allégo (lancé en 2003) a permis la réalisation de quelque 20 projets pilotes de gestion de la demande en transport en ayant recours à deux approches :

- L'approche dite « individuelle » : des mesures sont mises en place par une entreprise ou une institution sur les lieux de travail ou les lieux d'études.
- L'approche dite « de regroupement » : des mesures s'appliquent à une zone d'emploi pour répondre aux besoins des entreprises et des institutions qui s'y trouvent; les mesures sont organisées par un centre de gestion des déplacements (CGD).

Ces projets ont impliqué des déboursés de 1,66 million de dollars, dont 1,0 million de dollars du MTQ et 0,65 million de dollars de l'AMT. Ils ciblent une population de 14 500 entreprises, plus de 50 000 employés et 28 000 étudiants.

Éléments du programme actuel :

- Partage de l'expertise en matière de gestion de la demande en transport
- Réalisation d'études de faisabilité avec les partenaires pour aider à l'élaboration de projets adaptés au milieu
- Accès gratuit à un logiciel de covoiturage, un outil pratique qui aide à constituer les unités de covoiturage
- Kiosque d'information
- Carte TRAM (titre de transport métropolitain) à l'essai, une mesure de marketing ciblant directement les employés qui se déplacent seuls en voiture pour leur permettre d'expérimenter gratuitement le transport en commun pendant un mois
- Trousse Allégo, un outil de référence pour les entreprises et les institutions en plus d'être un outil d'information et de sensibilisation pour les centres de gestion des déplacements
- Formation Allégo à l'intention des entreprises, des institutions, des CGD et des partenaires en transport
- Salon annuel Allégo et remise de Prix d'excellence Allégo
- Projet pilote d'abonnement annuel au transport en commun : service clé en main pour les employeurs permettant aux employés de se procurer 12 titres de transport en commun pour le prix de 11
- Le programme Allégo a parrainé la création de 4 centres de gestion des déplacements (CGD) [(remarque : un CGD fonctionne de la même façon qu'une association en gestion des transports (AGT) ou Transportation Management Association (AGT)].
- Voyagez Futé, le premier CGD à démarrer en janvier 2001 est parrainé par Cité Multimédia, un promoteur immobilier. Il devient un organisme sans but lucratif autonome en mai 2002; son territoire d'intervention s'étend sur tout le centre-ville de Montréal.
- Le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent (CGD) a débuté ses activités en novembre 2001. Il est hébergé par le Service de développement économique de l'arrondissement Saint-Laurent.
- Le Centre de gestion des déplacements de l'Est a débuté ses opérations en décembre 2001 grâce à une initiative de la Société de développement économique Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est (SODEC).
- Allégo Laval a été lancé en mars 2004 à la suite d'un partenariat entre la Chambre de commerce et d'industries de Laval (CCIL) et la Société de transport de Laval (STL).

Résultats

Depuis 1999, une vingtaine de projets Allégo ont été réalisés dans la région métropolitaine de Montréal avec l'aide technique de l'AMT.

- 14 projets initiés par les employeurs qui ont le potentiel de rejoindre directement 51 000 employés et 28 000 étudiants.
- Trois CGD et un partenariat privé-public s'apparentant à un CGD. Ceux-ci ont le potentiel de sensibiliser et de mobiliser environ 14 460 employeurs.

- Deux projets de covoiturage gérés par le Conseil intermunicipal de transport (CIT) des Basses Laurentides et la ville de Châteauguay qui desservent 190 000 citoyens à partir de leurs lieux de résidence.

Source : extraits du site Programme de démonstration en transport urbain www.tc.gc.ca/programs/environnement/UTSP, Études de cas

Profils communautaires d'ONG

Resource Conservation Manitoba

Organisation : Resource Conservation Manitoba, Winnipeg (MB)

Date de lancement du programme : 1997

Nombre d'années d'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs : 5

Personnel : 6

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 40 000 \$

Nombre d'employeurs participant activement : 4

Nombre d'écoles participant activement : 5 (élémentaires et secondaires)

Vue d'ensemble : Green Commuting Initiatives (CGI) de Resource Conservation Manitoba fait la promotion d'habitudes de transport durable et actif dans les milieux de travail et les écoles en encourageant les déplacements à bicyclette, la marche, l'utilisation du transport en commun et le covoiturage.

Resource Conservation Manitoba est une organisation environnementale non gouvernementale qui montre l'exemple par les programmes qu'elle offre dans les collectivités en vue de réduire le nombre de déplacements dans les écoles et les milieux de travail au Manitoba. Elle coordonne actuellement deux programmes sur les moyens de transport alternatifs visant les navetteurs et deux programmes pour les jeunes de la collectivité.

- Défi Transport (Commuter Challenge) – Un projet annuel de sensibilisation et d'information du public dans le cadre duquel on organise des compétitions amicales entre les participants des milieux de travail et des écoles pour les encourager à adopter des modes de transport écologiques pendant la Semaine nationale de l'environnement.
- « Going Green » – Un projet pilote dans le cadre duquel on met à la disposition des milieux de travail de Winnipeg un programme qui met en valeur le potentiel des solutions de remplacement des véhicules à passager unique et des outils de gestion de la demande en transport.
- « Off-Ramp Manitoba » – Une programme de réduction des déplacements par véhicule s'adressant aux écoles secondaires et encourageant les étudiants à participer activement aux initiatives d'éconavette à leur école.

- Aller-retour actif et sécuritaires pour l'école – Un programme de transport actif dans le cadre duquel, en collaboration avec les parents et les enseignants, on assure un aller-retour sécuritaire à l'école aux enfants qui fréquentent l'école primaire et qui utilisent des modes de transport durables, y compris les déplacements à pied et à bicyclette¹¹

Éléments du programme actuel :

RCM offre une gamme complète de services aux employeurs et aux écoles de la région, notamment les suivants :

- Trousse d'outils pour l'employeur
- Formation des coordonnateurs du transport pour employés
- Aide ou financement pour sondage auprès des employés
- Aide en marge de la foire en matière de transport
- Aide à l'élaboration de programmes
- Aide au développement stratégique
- Promotion ou matériel promotionnel
- Trousse d'outils pour aider les organisateurs d'événements spéciaux en vue de favoriser et de promouvoir l'utilisation de modes de transport conviviaux (GDT)
- Mesures incitatives financières (espèces ou nature) pour aider les organisateurs d'événements spéciaux en vue d'encourager et de prévoir l'utilisation de modes de transport conviviaux (GDT)
- Bulletins/communication continue
- Ateliers; appui aux campagnes, aide financière limitée, prix et mesures incitatives

Source : extraits du site études de cas www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp , www.resourceconservationmanitoba.ca et réponses au sondage

Ecology Action Centre (TRAX)

Organisation : Ecology Action Centre, Halifax (N.-É.)

Date de lancement du programme : 1997

Nombre d'années d'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs : 5

Personnel en GDT : 1

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 125 000 \$

Nombre d'employeurs participant activement : 13

Nombre d'écoles participant activement : 125 (élémentaires et secondaires)

Vue d'ensemble : Ecology Action Centre (TRAX) fait la promotion des moyens de transport durable s(transport en commun, bicyclette, marche, covoiturage, fourgonnettes collectives ou une combinaison de ces modes) en Nouvelle-Écosse par l'entremise de programmes de réduction des déplacements, de sensibilisation du public, d'action directe et en prêchant par l'exemple. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de rendre les collectivités plus sûres et justes, et de promouvoir le bien-être de tous les citoyens.¹² TRAX a aussi élaboré le programme « Two Feet » à l'intention des étudiants en sciences infirmières. Il s'agit d'un programme axé sur la santé des employés

¹¹ www.resourceconservationmanitoba.ca; www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp Showcase Case Study

¹² www.trax.ns.ca

qui fait appel à des étudiants en sciences infirmières de Dalhousie et de séances de rencontre personnalisées afin de présenter aux employés les avantages du transport actif dans leurs déplacements quotidiens.

Éléments du programme actuel :

TRAX offre une gamme complète de services aux employeurs et aux écoles de la région, notamment les suivants :

- Trousse d'outils pour l'employeur
- Formation des coordonnateurs du transport pour employés
- Aide ou financement pour sondage auprès des employés
- Aide en marge de la foire en matière de transport
- Aide à l'élaboration de programmes
- Aide au développement stratégique
- Promotion ou matériel promotionnel
- Trousse d'outils pour aider les organisateurs d'événements spéciaux en vue de favoriser et de promouvoir l'utilisation de modes de transport conviviaux (GDT)
- Mesures incitatives financières (espèces ou nature) pour aider les organisateurs d'événements spéciaux
- Bulletins/communication continue
- Jumelage des trajets (carpool.ca)
- Programme de remise de prix dans la région/dans la ville
- Organisation d'événements (Journée sans voiture, Défi Transport, Semaine de la bicyclette, etc.)
- Programmes à l'intention des écoles (ARASPÉ, Semaine Marchons vers l'école)

Source : extraits de www.trax.ns.ca et réponses au sondage

Better Environmentally Sound Transportation (BEST)

Organisation : Better Environmentally Sound Transportation (BEST)

Date de lancement du programme : 1991

Personnel en GDT : 8 à 15

Nombre d'années d'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs : 13

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : N. D.

Nombre d'employeurs participant activement : 150

Nombre d'écoles participant activement : non disponible (élémentaires et secondaires)

Vue d'ensemble : Better Environmentally Sound Transportation (BEST) est la plus importante organisation sans but lucratif au Canada ayant pour mission de promouvoir le transport durable. Il y a plus de 13 ans, BEST a préparé une gamme d'initiatives visant à promouvoir des modes de transport durables au travail, à l'école et dans la collectivité, y compris des programmes tels que « Go Green Choices », « Off-Ramp », « Bike Month » et « Street Reclaiming ». BEST a élaboré en 1997 le premier programme canadien sur les modes de déplacement alternatifs domicile-travail, « Go Green Choices », et organise le Défi Transport dans la région métropolitaine de Vancouver depuis 1996. Best travaille à contrat pour le compte de TransLink, la société régionale en gestion du transport, pour assurer la prestation des programmes sur les modes de déplacement domicile-travail, « Go Green Choices » et « OnBoard ». En 2002, BEST a organisé et tenu la première conférence au Canada sur la gestion de la demande en transport. BEST fait aussi la promotion d'installations qui favorisent des choix santé en

matière de déplacement et elle a coordonné avec succès, avec le concours de partenaires municipaux, le projet Central Valley Greenway, une infrastructure régionale misant sur le transport actif. Depuis sa fondation, BEST a joué un rôle de chef de file dans l'amélioration importante de la politique sur les transports et de la planification dans la région métropolitaine de Vancouver, et partout au Canada. Par le truchement de politiques, de consultations, de recherches et de communications, BEST milite en faveur d'une meilleure planification urbaine, de l'assainissement de l'air et de réseaux de transport durables, équitables et efficaces. Les programmes de BEST sont novateurs et ils ont catalysé la mise en place d'autres initiatives de sensibilisation à la grandeur du Canada.

Éléments du programme actuel :

- Trousse d'outils pour l'employeur
- Formation des coordonnateurs du transport pour employés
- Aide ou financement pour sondage auprès des employés
- Aide en marge de la foire en matière de transport
- Aide à l'élaboration de programmes
- Aide au développement stratégique
- Promotion ou matériel promotionnel
- Conférences publiques
- Ateliers, séminaires et évaluation des lieux
- Services de consultation adaptés
- Présentoirs pour la documentation sur « Go Green Choices »
- Trousse d'outils pour aider les organisateurs d'événements spéciaux en vue de favoriser et de promouvoir l'utilisation de modes de transport conviviaux (GDT)
- Mesures incitatives financières (espèces ou nature) pour aider les organisateurs d'événements spéciaux en vue d'encourager et de prévoir l'utilisation de modes de transport conviviaux (GDT)
- Bulletins/communication continue
- Jumelage des trajets (Jack Bell rideshare)
- Programme de remise de prix dans la région/dans la ville
- Organisation d'événements (Journée sans voiture, Défi Transport, Semaine de la bicyclette, etc.)
- Programmes à l'intention des écoles (ARASPÉ, Semaine Marchons vers l'école)
- Formation des jeunes en leadership
- Conseiller du Cambie Corridor Consortium

Source : extraits de www.best.bc.ca et www.gogreen.com/choix et réponses au sondage

Enquête Pollution (Pollution Probe)

Nom de l'organisation : Enquête Pollution

Date de lancement du programme : 2002

Nombre d'années d'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs : Depuis 2002

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 20 000 \$

Nombre d'employeurs participant activement : 10 et 3 hôpitaux

Vue d'ensemble : Enquête Pollution a préparé un guide sur les moyens de transport alternatifs intitulé « Mouvement D.É.P.A.R.T. : Diminution des émissions et profits accrus par la réduction des trajets »

pour aider les employeurs à mettre des programmes en place. L'organisation travaille activement auprès de plusieurs employeurs dans la région métropolitaine de Toronto (GTA). Enquête Pollution est une ONG reconnue pour son leadership dans l'élaboration de politiques. Elle offre de l'aide pour les lancements dans les médias, l'évaluation des lieux, la liaison entre les coordinateurs, et pour d'autres événements (p. ex., apprentissage du midi, aide et conseils aux fournisseurs de services, etc.). Enquête Pollution est le coordonnateur/initiateur du programme Clean Air Commute dans la région métropolitaine de Toronto.

Éléments du programme actuel :

- Trousse d'outils pour l'employeur (Smart Movement) produite en 2001
- Aide ou financement pour sondage auprès des employés
- Aide en marge de la foire en matière de transport
- Aide au développement stratégique
- Promotion et matériel promotionnel
- Aide pour les lancements dans les médias
- Évaluations des lieux
- Liaison entre les coordonnateurs
- Apprentissage du midi

Source : www.pollutionprobe.ca et résultats du sondage

Clean Air Strategic Alliance (CASA)

Nom de l'organisation : Clean Air Strategic Alliance (CASA)

Vue d'ensemble : La Clean Air Strategic Alliance (CASA) a été créée en mars 1994 pour offrir une nouvelle façon de gérer les problèmes de qualité de l'air en Alberta. La CASA est une association sans but lucratif composée de représentants du gouvernement, de l'industrie et d'organisations non gouvernementales (comme des groupes environnementaux et du domaine de la santé). Les intervenants s'engagent à élaborer et à appliquer un système rigoureux de gestion de la qualité de l'air en Alberta. Tous les intervenants de la CASA emploient des méthodes axées sur le consensus et partagent une vision et une mission communes.

La diminution des émissions des véhicules est un objectif de longue date de la CASA, surtout dans les zones urbaines. L'équipe de contrôle des émissions de véhicules (ECEV) de la CASA – un sous-groupe de la GDT, a récemment demandé la production d'un rapport sur la GDT chez les employeurs en Alberta. À la suite des résultats et des recommandations du rapport, le conseil de la CASA a récemment approuvé plusieurs recommandations qui, il est à espérer, permettront à un plus grand nombre d'Albertains de délaissier leur voiture afin d'opter pour l'autobus et le vélo, et pour demander aux entreprises participantes d'évaluer à quel degré les mesures de GDT en vigueur sont employées, d'envisager la mise en œuvre ou la modification de programmes, selon le cas, et de rendre compte de leurs observations à l'équipe dans trois ans. Les grandes municipalités seront encouragées à promouvoir de tels programmes dans leur région, et le comité de la CASA, sur les communications travaillera avec des partenaires locaux en vue de mettre en œuvre des mesures de GDT pour les employeurs et d'en rendre compte. En février 2005, la CASA a reçu le prix Arthur Kroeger College Award for Policy Leadership 2005 pour ses travaux de regroupement d'intervenants aux positions et aux opinions divergentes et parfois contradictoires afin d'étudier les problèmes de qualité de l'air.

Source : www.casabome.org et résultats du sondage

Profils communautaires d'administrations locales et régionales

Resort Municipality of Whistler

Nom de l'organisation : Resort Municipality of Whistler (municipalité de Whistler)

Date de lancement du programme : 1999

Nombre d'années d'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs :
Depuis 2002

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 20 000 \$

Nombre d'employeurs participant activement : 10

Vue d'ensemble : La municipalité de Whistler (nom officiel, Resort Municipality of Whistler, RMOW) est unique au Canada du fait que son programme sur les moyens de transport alternatifs « Whistler Way » s'adresse à sa communauté touristique dont la population est fortement itinérante (surtout des vacanciers). La RMOW est chargée de la GDT et des modes de transport alternatifs dans toute la collectivité.

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Événement « Whistler Way Commuter Challenge » d'une durée de 2 semaines (qui a lieu en dehors du Défi Transport à l'échelle nationale) et qui s'adresse aux résidents et aux employés à Whistler
- Activité communautaire dans le cadre du Défi d'une tonne
- Programme pilote de laissez-passer d'autobus pour les employeurs
- Service de retour à la maison garanti
- Organisation et prestation de programmes de sensibilisation aux modes de transport alternatifs, tels que le Défi Transport (Commuter Challenge)
- Service de jumelage des trajets (Jack Bell Rideshare)
- Fourgonnettes collectives
- Programmes de remise de prix
- Service de navette express
- Supports à vélos et à skis sur tous les autobus locaux

Source : www.whistler.ca, www.wilsonline.ca, et résultats du sondage

Ville de Calgary (Alberta)

Nom de l'organisation : Ville de Calgary (Alberta)

Date de lancement du programme : 2002

Nombre d'années d'existence de programmes sur les moyens de transport alternatifs : 3

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 100 000 \$

Nombre d'employeurs participant activement : 36

Vue d'ensemble : En 2002, la ville de Calgary a collaboré avec Commuter Connections à l'élaboration, à la mise en oeuvre et à la promotion d'un programme en ligne de covoiturage pour la région de Calgary (carpool.ca). Le programme a été mis à l'essai chez les plus importants employeurs de la ville. À la fin du

mois de mars 2003, près de 1 000 habitants de Calgary s'étaient inscrits au programme Carpool.ca pour profiter du service de jumelage des trajets. Des sondages menés par Commuter Connections indiquent que 143 groupes de covoiturage ont été formés dans les premiers mois d'application; ainsi, environ 250 véhicules ont été retirés de la route chaque jour. Grâce à l'appui financier complémentaire obtenu des programmes fédéraux du Fonds d'action pour le changement climatique et ÉcoAction, ainsi que de Alberta's Climate Change Central, le programme a été élargi pour rendre le service de jumelage des trajets de Carpool.ca accessible à toute la population de l'Alberta. La deuxième phase du projet a été officiellement lancée dans le cadre de la promulgation de la Semaine du jumelage des trajets (Rideshare Week) le 20 octobre 2003.

La promotion du covoiturage s'est faite de plusieurs façons durant cette semaine. Des messages d'intérêt public à la télévision et à la radio ont été préparés et diffusés. Des bannières de Carpool.ca ont été suspendues au-dessus de six des routes les plus achalandées de Calgary. Le message concernant les moyens de transport alternatifs a été véhiculé à trois endroits : Bow Valley Square, l'Université de Calgary et l'exposition sur l'environnement présentée à l'immeuble Harry Hays. Le site Web a été visité 30 000 fois pendant le semaine « Rideshare Week ». Au cours de cette première semaine annuelle dédiée au jumelage des trajets à Calgary (octobre 2003), on signale que 634 groupes de covoiturage ont été formés, la réduction annuelle des déplacements des participants équivalant à 31 millions de kilomètres. On estime à 9,8 millions de dollars par année les économies réalisées au titre des dépenses publiques, sans compter la diminution des émissions de gaz à effet de serre correspondant à plus de 7 000 tonnes par année. Le programme se traduit par une diminution d'environ 2 000 trajets quotidiens en voiture aux heures de pointe à Calgary.¹³ Le programme de jumelage des trajets à Calgary continue de s'étendre à la suite d'une formation d'un partenariat entre les entreprises à l'étape 1 et entre les médias à l'étape 2. En janvier 2005, plus de 2 800 navetteurs à Calgary avaient participé au programme Carpool.ca. En collaboration avec le programme breveté de sensibilisation carpool.ca, la ville de Calgary offre une gamme étendue de programmes, d'outils, de services et d'initiatives sur les moyens de transport alternatifs, notamment :

- Service de jumelage des trajets (carpool.ca)
- Formation dans la conduite à vélo
- Campagne Défi Transport (Commuter Challenge) ou l'équivalent
- Foire en matière de transport
- Service de transport en commun sur demande pour les personnes handicapées (p. ex., service spécialisé, paratransit, DART, etc.)
- Renseignements en temps réel sur le transport en commun
- Capacité de correspondance accrue/étendue (p. ex. temps de correspondance)
- Laissez-passer universel inclus dans les frais de scolarité des étudiants de collèges et d'universités (p. ex., U-Pass)
- Supports à vélos dans la plupart des principales stations d'autobus
- Parc et pistes cyclables le long du réseau de sentiers pour intégrer la conduite automobile et le vélo
- Signalisation prioritaire pour le transport en commun
- Voies de covoiturage
- Stationnement gratuit aux points d'embarquement d'autobus pour les détenteurs de laissez-passer d'autobus
- Matériel promotionnel (messages à la télé et à la radio, etc.)

¹³ www.calgray.ca

La ville de Calgary travaille aussi en collaboration avec des organisations locales, par l'entremise de la Clean Air Strategic Alliance (CASA) pour inciter la participation des organisations membres au programme sur les moyens de transport alternatifs.¹⁴

Source : www.calgary.ca ; www.casahome.org et résultats du sondage

Programme TravelWise de la région de Waterloo

Nom de l'organisation : Programme TravelWise de la région de Waterloo, Waterloo (ON)

Date de lancement du programme : 2000

Vue d'ensemble : Le programme TravelWise de la région de Waterloo (Region of Waterloo's TravelWise program) est un programme de gestion de la demande en transport (GDT) qui vise l'atteinte de l'objectif du plan directeur régional en matière de transport (RTMP), c'est-à-dire réduire de 7 % le nombre total de déplacements en voiture d'ici 2016. Dans le plan d'action en 14 étapes du RTMP, on a identifié plusieurs stratégies de GDT axées sur l'amélioration du transport public, l'aménagement d'installations pour les cyclistes et les piétons et sur un aménagement foncier en accord avec la GDT. On y a aussi cerné le besoin d'embaucher une personne responsable de la GDT pour mettre et maintenir en place des stratégies de GDT dans toutes les municipalités et entre elles.

Une des premières initiatives a été d'aider deux employeurs importants désireux d'assurer la gestion de leur croissance. Le Grand River Hospital et la firme Clarica Insurance (maintenant la SunLife) ont lancé des programmes de GDT pour employeurs dans le cadre d'un projet financé en partie par le programme de Systèmes de transport intelligents de Transports Canada. En ayant à l'esprit la future génération de conducteurs, on a ciblé des initiatives de sensibilisation des élèves, ce qui a permis de mettre en œuvre un complément au programme des élèves du 3^e année, un cours qui a obtenu un prix*. Le programme de la région, axé sur les enfants de l'élémentaire, a suscité l'intérêt d'employés et de décideurs d'autres municipalités (locales et régionales). Il est stimulant de voir que des initiatives pour améliorer l'infrastructure pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun et mettre en place un plan d'urbanisme soucieux de la GDT ont été identifiées et que d'autres secteurs y ont réagi, notamment les services d'ingénierie, de voirie, de construction et de santé.

Éléments du programme actuel, en place ou en cours d'élaboration :

- Planificateur de la GDT à temps plein (services de planification, de logement et communautaires)
- Participation au Défi Transport au cours des 5 dernières années
- Amélioration des services de transport en commun et du soutien (hausse annuelle de 6 % des heures de service depuis 2000, laissez-passer d'autobus pour les entreprises, projet Corridor de transport en commun central Express dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain, évaluation environnementale pour un service de transport en commun de plus haut niveau en cours)
- Amélioration du réseau de pistes cyclables et du soutien [plan directeur régional en matière de cyclisme mis à jour, y compris un réseau prioritaire et des stratégies de soutien; aménagement de 85 km de pistes cyclables dans la région depuis 2000; comité consultatif régional en matière de cyclisme (Regional Cycling Advisory Committee)]
- Travaux en matière de cyclisme – cours en conduite de vélos pour les adultes, supports à vélos sur les autobus, stationnement pour vélos aux stations d'autobus)
- Élaboration d'autres programmes pour employeurs, y compris un en cours pour les employés de la région

¹⁴ www.casahome.org

- Amélioration des aménagements piétonniers (meilleur accès aux stations d'autobus, sensibilisation accrue de la collectivité et des employés aux questions touchant les piétons)
- Utilisations des terres à l'appui de la GDT [examen des possibilités de développement en fonction du respect des objectifs de la GDT, nouvelle stratégie régionale de gestion de l'expansion (RGMS) qui envisage un développement plus concentré et mixte le long du corridor de transport en commun central pour tenir compte de la croissance, le plan officiel étant mis à jour pour tenir compte de la RGMS, Guide canadien du CITE pour la promotion des transports durables par la conception des lieux (*CITE's Canadian Guide to Promoting Sustainable Transportation Through Site Design*) présenté à la collectivité
- Événements communautaires pour sensibiliser la population à la GDT et occasions d'encourager les changements de comportement
- Programme ARASPÉ mis en place dans la communauté par l'entremise d'un groupe multipartite composé notamment d'intervenants dans la santé publique et d'ONG. Le programme ARASPÉ est actuellement en marche dans 5 écoles.

Source : www.waterloo.ca et résultats du sondage

Ville de Peterborough (Ontario)

Nom de l'organisation : Ville de Peterborough (ON)

Date de lancement du programme : 2001

Vue d'ensemble : L'initiative de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs « Peterborough Moves » dans le cadre du programme « Peterborough Green-Up », a été lancée en 2001 pour des raisons environnementales, communautaires et de santé et elle s'adressait initialement aux jeunes. Elle en est maintenant à une étape de développement pour offrir des mesures d'action directe aux employeurs. La ville, les services de santé locaux et Peterborough Green-Up participent maintenant à l'initiative. Un site Web désigné a été préparé et est axé sur tous les choix de modes de déplacements et il comprend un lien vers un site gratuit portant sur le jumelage des trajets. Une activité de Défi Transport d'une durée d'un mois, « Shifting Gears », a été créée en 2004 et a connu beaucoup de succès dès sa première année d'existence. Un programme ARASPÉ ainsi qu'une initiative complémentaire « Active and Safe Community Routes » sont en marche

Éléments du programme actuel :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Partenariat avec une unité de services de santé et une association écologique locale
- Programme incitant aux déplacements à pied et à vélo
- Journée internationale Marchons vers l'école
- Programme interdisant de laisser tourner les véhicules au ralenti
- Jumelage des trajets (carpoolTool.com)
- Activité de Défi Transport d'une durée d'un mois

Travaux pour l'amélioration des choix offerts notamment par :

- l'amélioration du transport en commun en coordination avec des initiatives de GDT
- des travaux sur l'infrastructure pour piétons et cyclistes – aménagement de sentiers hors route, élargissement des pistes cyclables sur route, plan/répertoire des trottoirs

Source : www.city.peterborough.on.ca; www.peterboroughmoves.com et résultats du sondage

Ville de London (Ontario)

Nom de l'organisation : Ville de London (ON)

Nombre d'employeurs participant activement : en préparation

Nombre d'écoles participant activement : environ 120

Vue d'ensemble : La ville de London offre à ses employés des programmes internes et des programmes externes de sensibilisation à la population et aux entreprises de la ville. La ville a récemment tenu un atelier en GDT d'une durée d'une journée. Le programme de la ville est en préparation et les travaux progressent. En marge du programme, le conseil a approuvé la refonte du programme communautaire en GDT sous la forme d'un programme sur les moyens de transport alternatifs appelé « Solution to Help Individuals Find Transportation » ou « SHIFT » dans le cadre de la stratégie pour l'amélioration de la qualité de l'air appelée « Air Quality in London : Moving Forward Locally ».

Éléments du programme actuel pour les employés, les citoyens et les entreprises :

- Coordonnateur de la GDT à temps plein
- Vente de laissez-passer et de billets d'autobus
- Stationnement pour vélos, douches
- Signalisation des routes piétonnières menant aux écoles
- Aide au développement stratégique
- Laissez-passer universels (U-pass)
- Matériel promotionnel
- Participation au Défi Transport
- Foires et événements en matière de transport

Source : www.london.ca et résultats du sondage

Ville de Moncton (Nouveau-Brunswick)

Nom de l'organisation : Ville de Moncton (N.-B.)

Vue d'ensemble : La ville de Moncton offre des programmes internes et externes de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs.

Éléments du programme actuel :

- Plan directeur sur le transport actif
- Normes minimales relatives au stationnement pour vélos
- Programmes jeunesse (11 écoles élémentaires et 3 écoles secondaires)
- Trousse d'outils pour l'employeur
- Formation en conduite de vélo
- Défi Transport
- Festival de la bicyclette
- Supports à vélos sur les autobus

Source : www.moncton.ca et résultats du sondage

Ville d'Abbotsford (Colombie-Britannique)

Nom de l'organisation : Ville d'Abbotsford (C.-B.)

Vue d'ensemble : La ville d'Abbotsford offre des programmes internes et externes de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs.

Éléments du programme actuel:

- Jumelage des trajets
- Fourgonnettes collectives
- Trousse d'outils à l'intention des organisateurs d'événements
- Bulletins/communication continue
- Campagne internationale Marchons vers l'école
- Programme pour inciter les étudiants à se rendre à l'école à pied et à vélo

Source : www.abbotsford.ca et résultats du sondage

Ville de Kelowna (Colombie-Britannique)

Nom de l'organisation : Ville de Kelowna (C.-B.)

Date de lancement du programme : 2000

Budget annuel pour la GDT, personnel en sus : 75 000 \$

Vue d'ensemble : Le programme « i-go » de la ville de Kelowna offre des programmes internes et externes de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs. Pour maintenir le caractère utile des programmes et la mobilité de la population, la ville de Kelowna a établi un partenariat unique avec le District régional du centre de l'Okanagan, et plus tard avec la Première nation de Westbank, afin d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de gestion de la demande en transport (GDT) à la grandeur de la région. Administré par le service des transports de la ville, le programme de GDT est largement perçu comme étant l'un des programmes les mieux préparés en dehors de la région métropolitaine de Vancouver.¹⁵

Éléments du programme actuel :

- Nombre maximum de places de stationnement
- Normes minimales relatives au stationnement pour vélos dans les nouveaux lotissements
- Normes sur les douches dans les nouveaux lotissements
- Trousse d'outils pour aider les organisateurs d'événements spéciaux
- Programme d'encouragement des jeunes
- Campagne internationale Marchons vers l'école
- Service de jumelage des trajets (carpool.ca)
- Participation au Défi Transport

Source : www.kelowna.ca www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP et résultats du sondage

¹⁵ www.tc.gc.ca/

Municipalité de Banff (Alberta)

Nom de l'organisation : Municipalité de Banff (AB)

Date de lancement du programme : 2001

Vue d'ensemble : La municipalité de Banff offre des programmes internes et externes de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs.

Éléments du programme actuel :

- Jumelage des trajets (achat de service auprès d'un fournisseur)
- Vente de laissez-passer et de billets d'autobus

Source : www.banff.ca et résultats du sondage

Programmes et initiatives d'associations en gestion des transports

Vue d'ensemble

Il existe présentement peu d'associations en gestion des transports (AGT) au Canada. En optimisant les avantages de la sensibilisation aux moyens de transport alternatifs et en se concentrant sur une région géographique particulière et normalement définie, les AGT font appel à une approche ciblée pour promouvoir et appuyer des programmes sur les moyens de transport alternatifs. Ces programmes se comparent souvent aux initiatives communautaires quant aux services offerts aux employeurs, mais ils visent normalement une région géographique définie. En outre, les AGT axent normalement leurs programmes et mesures incitatives sur les employeurs et les institutions et ne tiennent pas compte des problèmes de transport des jeunes.

Résumé des programmes d'AGT au Canada

La première AGT au Canada a été le Cambie Corridor Consortium, qui a été constitué en Colombie-Britannique en 1995 pour aborder les besoins particuliers de l'hôpital général de Vancouver. La Black Creek Regional Transportation Management Association (association en gestion du transport régional de Black Creek) a été formée en 2001 en marge d'un projet pilote mené collectivement par de nombreux intervenants de la région métropolitaine de Toronto. Ayant son siège social à l'Université York, l'association a servi de tribune pour la mise en place du nouveau projet « Smart Commute » dans la région métropolitaine de Toronto en vertu du Programme de démonstration en transport urbain. À peu près au même moment dans la région de Montréal, l'AMT a collaboré au lancement de l'AGT de la Cité Multimédia, ce qui a mené à la création de 4 AGT dans cette région.

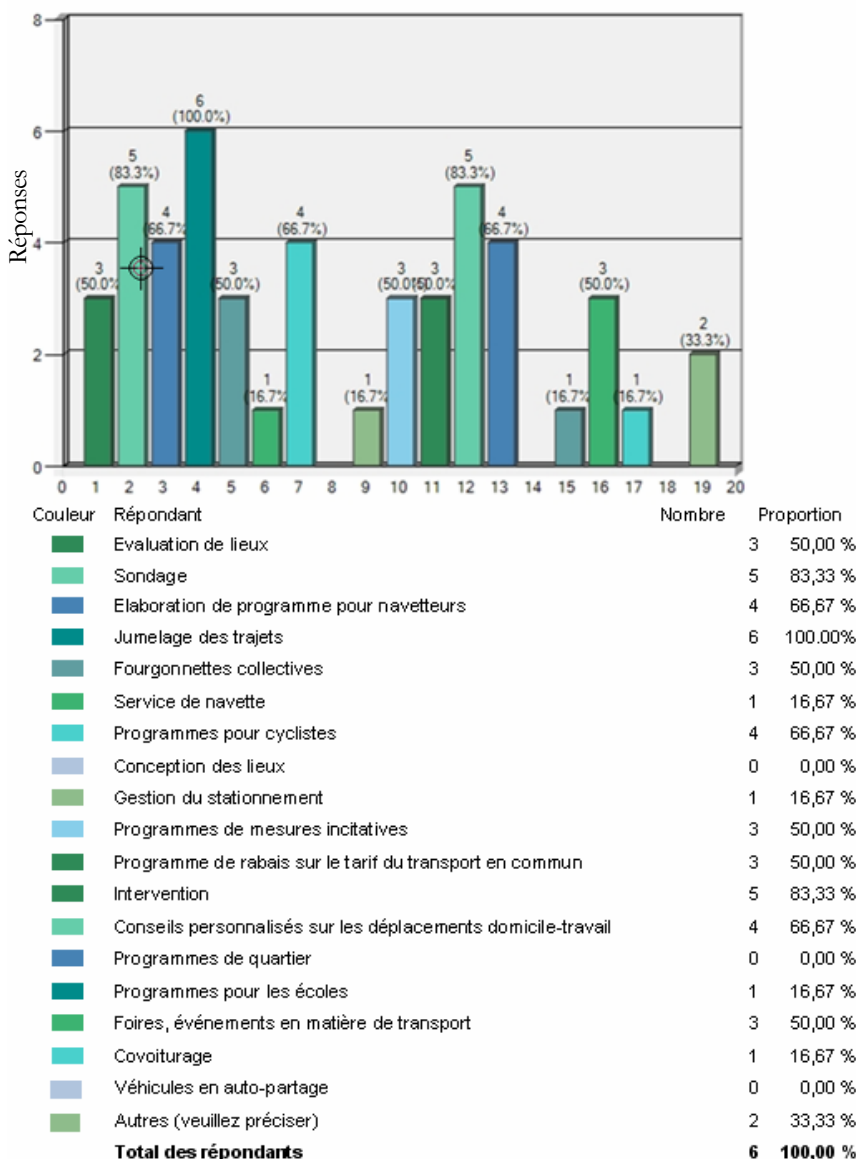
AGT par province/ville

Les AGT au Canada sont regroupées dans les zones urbaines les plus densément peuplées de Montréal, de Vancouver et de la région métropolitaine de Toronto. Trois répondants au sondage sur les AGT provenaient de Montréal, deux de la région métropolitaine de Toronto, et un de Vancouver.

Description des éléments des programmes des AGT

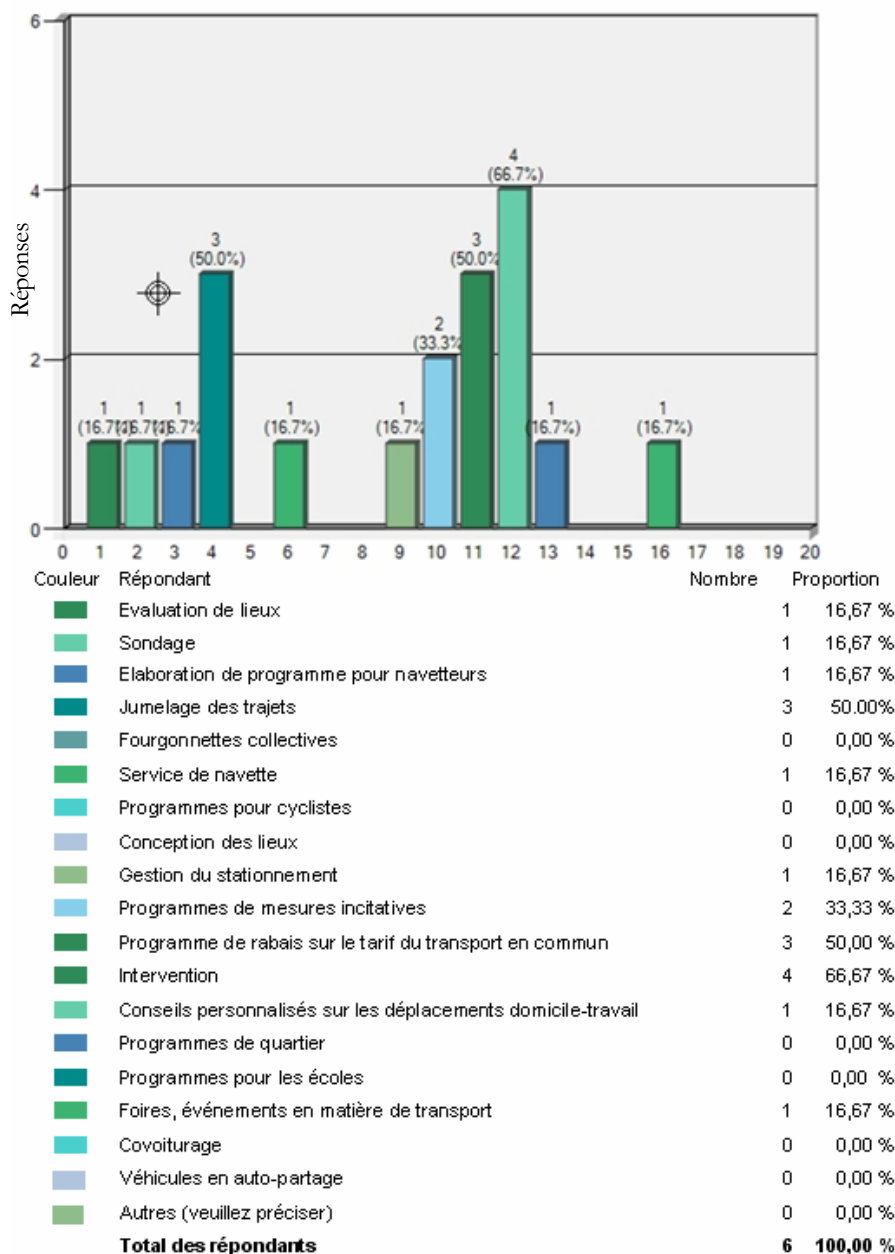
Les services qu’offrent présentement ces AGT sont mis en évidence dans le tableau ci-après.

Quels services/programmes votre AGT offre-t-elle?



Selon les résultats du sondage, les services offerts ayant le plus de valeur sont l'intervention, le jumelage des trajets et les rabais sur le tarif du transport en commun.

Quels services offerts par l'AGT ont le plus de valeur pour les employeurs du secteur privé?



Les AGT ont elles-mêmes constaté que les éléments dont elles avaient besoin pour mieux servir les employeurs étaient : une meilleure formation dans la promotion et les ventes, une formation adaptée en GDT, et des conseils sur la création de partenariats en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes de GDT.

Profils des programmes des AGT

Profils des AGT

Cambie Corridor Consortium

Nom de l'organisation : Cambie Corridor Consortium (Consortium du corridor de Cambie)

Date de lancement du programme : 1995

Nombre d'employeurs participant : 20

Budget, personnel en sus : 30 000 \$

Vue d'ensemble : À titre de première AGT au Canada, le Consortium du corridor de Cambie (CCC) a pavé la voie à d'autres au pays. Les principaux éléments du programme comprennent notamment :

- Un service de navette a été mis en place pour transporter le personnel de l'hôpital entre les différents sites. Aujourd'hui, l'autobus fait environ 2 100 voyages par mois, transportant 9 000 passagers. Le CCC utilise également la navette pour transporter de l'équipement, des fournitures et des documents entre les sites, ce qui représente une économie d'environ 200 000 \$ par année en services de messagerie.
- Des services de covoiturage par fourgonnettes collectives ont été offerts par l'intermédiaire de la Jack Bell Foundation (www.ride-share.com) et sont utilisés par environ 200 employés. Environ 500 employés font du covoiturage.
- Le CCC a travaillé avec B.C. Transit sur un projet pilote de 18 mois qui permettait aux employés de l'entreprise de bénéficier d'un rabais de 15 % à l'achat d'un laissez-passer d'autobus.
- En réponse aux besoins des employés et en raison de certains obstacles mentionnés dans les sondages initiaux, un service de retour à la maison en cas d'urgence a été mis en place. Le CCC a signé un contrat avec une compagnie de taxi locale; les employés reçoivent des coupons de taxi à utiliser en cas d'urgence ou de maladie. Afin d'éviter tout abus, les employés ont le droit d'utiliser seulement quatre transports d'urgence par année.
- De plus, pour répondre aux demandes des employés, des douches et des vestiaires additionnels ainsi que des casiers sécuritaires pour vélos ont été installés dans certains lieux de travail.¹⁶

Source : www.toolsofchange.com; et résultats du sondage

¹⁶ www.toolsofchange.com

Smart Commute GTA and Hamilton Association

Nom de l'organisation : Parmi les partenaires qui contribueront au projet de l'association Smart Commute, mentionnons :

- Région de York
- Région de Peel
- Région de Halton
- Région de Durham
- Ville de Toronto
- Ville de Hamilton
- Municipalité de Markham
- Municipalité de Richmond Hill
- Ville de Mississauga
- Ville de Vaughan
- Ville de Newmarket
- Ville de Brampton
- Ville de Burlington

Date de lancement du programme : 2004

Vue d'ensemble : En 2004, la région métropolitaine de Toronto (RMT) a obtenu une aide financière du Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) afin de mettre en place des AGT locales dans l'arrondissement de la RMT et de Hamilton, toutes étant sous l'égide de l'Association Smart Commute (ou association pour le transport intelligent). Pour le moment, l'organisation principale continue de se développer et son expansion et la gamme de services qu'elle offrira seront significatifs dans les années 2005 à 2007. Une AGT bien en place et une autre qui commence ses activités en vertu du projet Smart Commute sont mises en évidence dans les deux prochaines descriptions.

Source : recherche, www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP, future site Web www.SmartCommute.ca

Smart Commute 404-7 Association

Nom de l'organisation : Smart Commute 404-7 Association

Date de lancement du programme : 2004

Nombre d'employeurs participant : 10

Vue d'ensemble : Les municipalités de Richmond Hill et de Markham ont uni leurs forces à celles de la région de York, de la chambre de commerce de Richmond Hill, de celle de Markham, de chefs d'entreprises locales, de propriétaires terriens et de Transports Canada afin de combattre l'engorgement des routes par l'entremise de la nouvelle association, la Smart Commute 404-7 Association. Présentement, 10 employeurs sont membres de l'AGT, et il est prévu de la constituer en organisme sans but lucratif en 2005.

Éléments du programme actuel :

- Intervention active pour aider les employeurs de Richmond Hill et de Markham à améliorer la qualité de vie de leurs employés, clients et visiteurs par le choix de moyens de transport alternatifs.

- Mise en place d'un site Web désigné qui servira de source de renseignements unique pour aider les employeurs et les employés à recourir au choix des modes de déplacement proposés de manière à économiser temps et argent.
 - Information sur tous les modes de déplacement
 - Site accessible à toutes les organisations dans la région de Markham/Richmond Hill
- Représentant désigné pour représenter auprès des organismes compétents les intérêts de la communauté d'affaires sur des questions de transport.
- Les services de Smart Commute 404-7 comprennent notamment ce qui suit :
 - Évaluations des lieux de travail
 - Sondages
 - Élaboration d'un programme sur les choix de moyens de transport pour navetteurs
 - Jumelage des trajets (www.vivacommute.ca)
 - Programme de rabais sur les tarifs du transport en commun
 - Intervention
 - Foires et événements en matière de transport

Source : www.SmartCommute404-7.ca ; www.markham.ca ; et réponses au sondage

Smart Commute - North Toronto-Vaughan

Nom de l'organisation : Smart Commute - North Toronto-Vaughan

Date de lancement du programme : 2001

Nombre d'employeurs participant : 10

Budget, personnel en sus : 65 000 \$

Vue d'ensemble : La Smart Commute - North Toronto-Vaughan (anciennement la Smart Commute Association of Black Creek et, à l'origine, la Black Creek Regional Transportation Management Association) a été la première AGT en Ontario. Elle a contribué aux gains en matière de GDT et aux améliorations significatives apportées aux installations de transport en commun à l'Université York. La SC-BC a joué un rôle interventionniste de premier plan dans l'accroissement de la visibilité des choix de modes de transport alternatifs dans la région métropolitaine de Toronto.

Éléments du programme actuel :

- Évaluation des lieux
- Élaboration d'un programme sur les choix de moyens de transport pour les navetteurs
- Jumelage des trajets (www.carpool.ca)
- Retour à la maison garanti
- Intervention

Source : www.sc-bc.ca et réponses au sondage

Voyagez Futé Montréal

Nom de l'organisation: Voyagez Futé Montréal

Date de lancement du programme : 2001

Nombre d'employeurs participant : 10

Budget, personnel en sus : 100 000 \$

Vue d'ensemble : En 2001, Voyagez Futé Montréal a été le premier CGD (centre de gestion des déplacements) institué dans la région de Montréal. En 2002, il est devenu un organisme



autonome sans but lucratif dont les activités s'étendent sur la plus grande partie du centre-ville de Montréal. On y offre les services suivants :

Éléments du programme actuel :

- Évaluation des besoins de l'entreprise en matière de transport
- Conseils et suivi dans la mise en place du programme Allégo
- Implantation et gestion de programmes de covoiturage
- Activités de promotion et de sensibilisation en entreprise
- Organisation d'événements
- Mise sur pied de flottes de vélos en libre-service
- Expertise-conseil en gestion écologique du stationnement et aménagements cyclistes
- Représentation des intérêts des entreprises auprès des autorités organisatrices de transport et autres intervenants locaux
- Diffusion gratuite d'un bulletin électronique d'information, Info;-)Futé¹⁷

Source : www.voyagezfute.ca; www.sodec.qc.ca/cgd/; www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp et réponses au sondage

Le Centre de gestion des déplacements de l'Est

Nom de l'organisation : Centre de gestion des déplacements de l'Est

Date de lancement du programme : 2002

Nombre d'employeurs participant : 12 (plus 1 hôpital et 1 école)

Budget, personnel en sus : Subventions gouvernementales sur plusieurs années. Subventions pour des projets spéciaux et droits et contributions du secteur privé

Vue d'ensemble: Le Centre de gestion des déplacements de l'Est a entrepris ses activités grâce à une initiative de la Société de développement économique Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est (SODEC). Les objectifs du centre sont : de favoriser la création d'emplois, de faciliter les déplacements dans l'Est de l'Île de Montréal, de mettre au point des solutions de transport adaptées aux besoins des entreprises, de créer des partenariats, de coordonner les actions entre les employeurs et les sociétés de transports et de promouvoir divers moyens de transport pour réduire la dépendance à l'utilisation de l'auto-solo.¹⁸

Éléments du programme actuel :

- Trousse d'outils pour l'employeur
- Formation des coordonnateurs du transport des employeurs
- Sondage auprès des employés
- Gestion du stationnement
- Retour à la maison garanti
- Jumelage des trajets
- Promotion, bulletin

Source : www.sodec.qc.ca/cgd/; et réponses au sondage

¹⁷ www.voyagezfute.ca

¹⁸ www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP

Allégo Laval

Nom de l'organisation : Allégo Laval

Allégo Laval a été lancé en mars 2004 à la suite d'un partenariat entre la Chambre de commerce et d'industries de Laval (CCIL) et la Société de transport de Laval (STL). Les 110 000 travailleurs de Laval oeuvrant dans plus de 9 815 entreprises, principalement des PME, ont accès à un éventail de modes de transport alternatifs à la fois compétitifs pour l'automobile en solo, économiques et écologiques. Allégo Laval leur offre un service de jumelage, un service de retour garanti en cas d'urgence pour les covoitureurs et une série d'avantages commerciaux pour ceux qui se déplacent autrement que seuls en voiture.¹

Source : www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP, www.stl.laval.qc.ca

Le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent

Nom de l'organisation : Le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent

Le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent (CGD) a commencé ses activités en novembre 2001. Il est hébergé par le Service de développement économique de l'arrondissement Saint-Laurent. Le territoire compte environ 1 500 employeurs, dont près de 650 entreprises manufacturières. Lors du 5^e congrès international sur la gestion de la demande à Montréal, ce centre a reçu le prix du meilleur Centre de gestion des déplacements en Amérique du Nord. Les objectifs du CDG sont : la création d'emplois, le développement de partenariats avec les entreprises et les autorités organisatrices de transport, la conception d'associations interentreprises pour résoudre les problèmes d'accessibilité et le développement de programmes et du réseau de covoiturage.¹

Source : www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP, www.saintlaurent.ville.montreal.qc.ca

Programmes, services et initiatives de soutien

Vue d'ensemble

Les programmes et les initiatives de soutien sont souvent des catalyseurs servant à rehausser et à façonner les efforts de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs. Certains de ces programmes et initiatives sont en fait les éléments les plus visibles et les plus encouragés du programme global sur les moyens de transport alternatifs. Les programmes de soutien abordent directement les questions ou les préoccupations des personnes en matière de transport alternatif, par exemple : « Je ne connais personne avec qui faire du covoiturage », « Et si je dois me déplacer en voiture pour une raison quelconque », ou encore, « Je ne connais pas les pistes cyclables et je ne sais pas comment me comporter dans la circulation »..

La présente section donne une vue d'ensemble de certains programmes et initiatives de soutien au Canada qui appuient les choix et la viabilité des moyens de transport alternatifs et ont un impact direct sur ceux-ci.

Les programmes de soutien doivent tenir compte des conducteurs

Dans un programme efficace sur les moyens de transport alternatifs, il importe de tenir compte autant que possible de toute la population ciblée. Si une personne décide de ne pas recourir à un mode de déplacement durable, le programme sur les moyens de transport alternatifs doit encourager cette personne à adopter des pratiques de conduite écologiques. Si une initiative de sensibilisation aux moyens de transport alternatifs tient compte des conducteurs, ces derniers pourraient être plus réceptifs au message véhiculé quant aux autres modes de transport à leur disposition. Des ressources sur le site de l'Office de l'efficacité énergétique (www.oee.nrcan.gc.ca) de Ressources naturelles Canada (RNCAN) renseignent les navetteurs sur les nombreux programmes de transport durable, notamment :

- Programme contre la marche au ralenti
- Programme sur le gonflage des pneus
- Guide sur la consommation de carburant
- Guide sur les véhicules à carburant de remplacement

Services de jumelage des trajets

Le jumelage des trajets est un concept par lequel des conducteurs recherchent des passagers, ou vice versa, à des fins de covoiturage. Un service de jumelage des trajets diffère essentiellement d'un système d'affichage sur un babillard en ce sens qu'il offre un service complet facilitant le jumelage et fournissant les renseignements nécessaires pour entrer aisément en contact avec un covoitureur. Les types de services de jumelage des trajets offerts varient selon la technologie employée : certains offrent une liste instantanée de jumelage, d'autres transmettent une liste de covoitureurs par courriel. Certains fonctionnent par code postal, carte ou par SIG. Peu importe la technologie

employée, le but reste le même : tenter de jumeler des personnes à des fins de transport partagé (covoiturage, fourgonnettes collectives). La recherche menée a indiqué que les services de jumelage des trajets suivants étaient employés actuellement au Canada.

- Système de jumelage des trajets de l'organisation – un service offert uniquement aux employés de l'organisation.
- Service externe de jumelage des trajets accessible par Internet et offert à diverses organisations.
- Service externe de jumelage des trajets accessible sur Internet ou sur Intranet à l'intention d'une seule organisation.
- Système fonctionnant par code postal.
- Système fonctionnant par carte.
- Service fonctionnant par SIG (système d'information géographique).

Les services externes de jumelage des trajets sont offerts par des ONG ou par des entreprises spécialisées. Il est à remarquer que le projet était axé sur les organisations canadiennes et, par conséquent, les responsables du projet n'ont pas communiqué avec des fournisseurs de service de jumelage des trajets pour obtenir des renseignements. En revanche, il convient aussi de remarquer que les fournisseurs de services de jumelage des trajets sont nombreux au Canada. Le présent document met en évidence uniquement certains des systèmes exploités au Canada dont la plupart sont conçus au Canada.

La recherche a indiqué ce qui suit :

- Parmi les organisations qui ont indiqué offrir des programmes ou des mesures incitatives en matière de modes de transport alternatifs à leurs employés,
 - la moitié offrent une certaine forme de service de jumelage des trajets en marge de leur programme sur les moyens de transport alternatifs;
 - environ 60 % de celles qui offrent un service de jumelage des trajets ont préparé leur propre programme en ce sens ou ont acheté d'un fournisseur un logiciel adapté à leurs besoins;
 - les autres organisations (soit 40 %) ont recours à un service externe de jumelage des trajets.
- 3 fournisseurs canadiens de services de jumelage des trajets ont répondu au sondage :
 - Commuter Connections (www.carpool.ca) – Fonctionnement par code postal
 - Viva Commute (www.vivacommute.com) – Fonctionnement par code postal
 - CarpoolTool (www.CarpoolTool.com) – Fonctionnement par code postal

Viva Commute

Viva Commute offre des programmes (logiciels) interactifs de jumelage des trajets dans toutes les régions du Canada et des États-Unis. Les solutions Web adaptées de Viva Commute sont de conception technique robuste et elles offrent une sécurité d'utilisation, une portabilité géographique et une gamme d'options de configuration.

Nombre de personnes inscrites dans la base de données : 4 000

Nombre d'employeurs ou d'institutions partenaires : 100

www.vivacommute.ca

<http://transaction.vivacommute.com/>

Carpool.ca

Carpool.ca offre un service en ligne, convivial et sûr de jumelage des trajets auquel participent de gros employeurs (35), des établissements d'enseignement post-secondaire (25), des associations en gestion du transport (2) et des administrations régionales (3). Le programme de gestion de covoiturage Carpool.ca dispose d'un service de promotion très actif pour aider ses partenaires à encourager le covoiturage et il offre des stratégies pour aider ses partenaires à mesurer l'efficacité et la croissance du programme.

Nombre de personnes inscrites dans la base de données : 7 500 (au Canada)

Nombre d'employeurs ou d'institutions partenaires : 65 (au Canada)

www.carpool.ca

CarpoolTool.com

Le service bilingue CarpoolTool.com est le premier à offrir gratuitement à la grandeur du Canada un service national illimité de jumelage des trajets fonctionnant par code postal. Ses caractéristiques : covoiturages affichés sur des cartes, et date d'expiration des comptes pour garantir une mise à jour des listes de covoitureurs. Les entreprises et les institutions clientes (notamment Research In Motion et l'Université de Toronto, à Mississauga) y ont leur propre site à accès protégé où on trouve des renseignements sur leurs activités pertinentes. Les clients peuvent adhérer aux services de jumelage d'autres clients de CarpoolTool.com ou de services publics inscrits pour obtenir de meilleurs taux de jumelage.

Nombre de personnes inscrites dans la base de données : 1 500

Nombre d'employeurs ou d'institutions partenaires : 10

www.carpooltool.com

Fournisseurs de service de fourgonnettes collectives (ou de cofourgonnattage)

Il existe un service officiel de fourgonnettes collectives au Canada - Jack Bell Rideshare (www.ride-share.com). Des organisations, y compris la municipalité de Markham, ont mené des projets pilotes pour ce type de service en ayant recours à un véhicule. La fourgonnette était financée et utilisée par la municipalité.

Jack Bell RideShare est le principal fournisseur de service de fourgonnettes collectives au Canada. Le programme de covoiturage (voitures, fourgonnettes collectives) de la Jack Bell Foundation (JBF) a été lancé en 1992. Un philanthrope de l'endroit, Jack Bell, a constaté que l'engorgement des routes et la pollution constituaient les principaux problèmes dans les basses terres et il façonna son programme sur un programme semblable à Seattle (Seattle Metro vanpool- rideshare program). Le 30 mai 2001, JBL possédait et exploitait un parc de 142 véhicules, de nombreux navetteurs inscrits pouvant opter pour divers modes de déplacement (p. ex., covoiturage, fourgonnettes collectives).¹⁹

Multivoiturage

Le multivoiturage (partage de l'utilisation d'un véhicule) gagne rapidement en intérêt et en appui. Un réseau canadien de multivoiturage est en place et des mesures sont prises pour créer officiellement une association de multivoiturage. L'idée sous-tendant le concept est simplement que vous pouvez disposer d'un véhicule quand vous en avez besoin. Ce genre de service prend de l'expansion partout au Canada comme méthode alternative à la possession d'une voiture ou d'un deuxième véhicule. Le multivoiturage soutient le principe d'un programme sur les moyens de transport alternatifs en offrant une alternative à l'usage d'un véhicule personnel tout en tenant compte du choix que fait l'utilisateur de pouvoir également faire appel à d'autres modes de transport pour ses déplacements. Le multivoiturage est offert dans 19 grands centres urbains au Canada : en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec, environ 10 000 personnes ont recours à ce service de soutien au transport alternatif.²⁰

Soutien au transport actif

Au Canada, on constate un soutien important pour la bicyclette et les modes de transport actifs dans les secteurs de la santé, de l'environnement et du transport. Les groupes qui appuient le transport actif misent surtout sur les avantages que procurent ces modes de transport pour la santé des personnes et la viabilité de l'environnement et des transports.

¹⁹ www.ride-share.com

²⁰ www.carsharing.ca

Soutien au télétravail

La mise en œuvre d'un programme de télétravail requiert souvent un appui important sur les plans de la technologie à employer, de l'évaluation ou des modifications à apporter aux politiques de l'organisation. Toutefois, une des méthodes les plus « avancées » ou novatrices qui tend à se répandre au Canada consiste à assurer un « suivi » du nombre d'employés d'une organisation qui font appel au télétravail et de mesurer les avantages qui en résultent en matière d'assainissement de l'air et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mesure du nombre de déplacements évités ou du nombre de déplacements effectués en ayant recours à des modes de transport autres que la conduite d'un véhicule en solo pave le voie à de futurs programmes d'échange de droits d'émission. Il existe présentement au Canada deux principales organisations actives dans ce secteur : Teletrips (www.teletrips.com) et TeleTrac (<http://telework.vcr-mvr.ca>).

Groupes d'intervention

Les groupes d'intervention visent l'atteinte d'objectifs définis d'un mandat particulier, par exemple, l'amélioration d'installations pour les cyclistes, des installations piétonnières, la protection de l'environnement, etc. Chaque groupe joue un rôle important dans le soutien des moyens de transport alternatifs et de la promotion d'améliorations. Dans certains cas, les prestataires de programmes ou de services de transport alternatif ont été initialement des groupes d'intervention.

Événements ou activités

Vue d'ensemble

Les événements et activités ayant trait aux moyens de transport alternatifs attirent l'attention sur les répercussions de la conduite en solo et servent à mettre en évidence les nombreux avantages des choix de modes de déplacement pour les navetteurs. De nombreux événements et activités au Canada soutiennent les programmes sur les moyens de transport alternatifs.

La présente section décrit ces principales initiatives au Canada et en trace les profils.

Défi transport

À l'échelle nationale, le Défi transport est un événement qui se déroule pendant une semaine dans le cadre de la Semaine de l'environnement. On y dispute des compétitions amicales entre des collectivités canadiennes dans le but d'encourager le plus grand nombre possible de personnes à recourir à des modes de transport actif et durable. Des organisations et des personnes prennent note du nombre de jours pendant lesquels elles ont recouru à des modes de transport comme la marche, la bicyclette, le transport en commun, le covoiturage et le télétravail, ainsi que des distances parcourues par ces moyens.

Le Défi transport est le seul événement national mettant l'accent uniquement sur les déplacements domicile-travail et, par conséquent, encourage et appuie les programmes sur les moyens de transport alternatifs. En 2005, les activités visant les écoles seront pour la première fois distinctes de celles destinées aux employeurs. Pour de nombreuses organisations, le Défi transport est la seule activité promotionnelle pour soutenir les moyens de transport alternatifs, tandis que pour d'autres, cet événement constitue un moyen de mesurer le niveau de succès d'un programme sur les moyens de transport alternatifs, par le contrôle et l'évaluation du taux de participation. Le Défi transport constitue aussi une tribune à laquelle peut faire appel une organisation pour montrer son leadership institutionnel et sa responsabilité en matière d'environnement.

Le Défi transport sert de catalyseur utile et nécessaire pour promouvoir les modes de déplacement alternatifs et leurs avantages. Il donne l'occasion aux entreprises, aux médias, à la collectivité locale, aux dirigeants politiques et aux administrations locales de s'impliquer et de collaborer dans un effort de sensibilisation bénéfique pour tous. Le volet national du Défi transport donne une grande visibilité aux questions du transport alternatif et encourage partout au pays l'élaboration de programmes et de moyens de réseautage. Le volet compétition du Défi transport encourage les organisations à favoriser une plus grande participation et à sensibiliser la collectivité aux problèmes liés aux déplacements domicile-travail.

Parmi les organisations offrant des programmes et des initiatives sur les moyens de transport alternatifs, environ 75 % participent au Défi transport.

Les collectivités et les organisations utilisent de nombreux moyens pour promouvoir le Défi transport. Des extraits d'études de cas détaillées mentionnées dans le site Web de Défi transport, à l'adresse <http://www.commuterchallenge.ca>, donnent une vue d'ensemble de certaines activités qui se déroulent au Canada en marge de cet événement²¹

Défi transport de Burlington

C'est en 2000 que le conseil municipal de Burlington adoptait un énoncé de mission environnementale engageant la ville à donner le ton en accordant la priorité à une performance optimale en matière d'environnement dans le cadre de ses politiques, programmes et activités... La première participation de la ville de Burlington au Défi transport remonte à 2003. En 2003, la campagne de sensibilisation de Burlington visant à inciter les automobilistes à couper le moteur a été lancée pendant la semaine du Défi transport de 2003. En 2004, on a fait coïncider la Semaine du vélo avec le Défi transport.

Défi transport de Calgary

Le Défi transport de Calgary fut introduit pour la première fois en 1991 sous forme d'une compétition interministérielle avec l'Alberta Energy Utility Board dans le but de promouvoir les modes de transport alternatifs. C'est à Calgary que le Défi transport national a été lancé. En 2004, la SAA a tenu sa 14^e édition du Défi transport à Calgary. Le Défi transport fut lancé dans le cadre de la Semaine de l'air pur de l'Alberta par l'entremise d'une campagne appuyée par l'Association pulmonaire de l'Alberta. Quatorze entreprises avaient commandité de l'événement en offrant une valeur de plus de 100 000 \$ en produits et services tout à fait uniques en guise de prix. Entre autres, plus de 5 000 passes d'autobus ont été remises par les services de transport en commun de Calgary et au-delà de 6 000 \$ en marchandises et services ont été offerts pour des

²¹ www.commuterchallenge.ca Case Studies

tirages quotidiens par les marchands de vélos de Calgary. Les médias grands médias ont produit, sans frais, des annonces et des spots publicitaires qu'ils ont diffusés pendant deux semaines.

La compétition a attiré 34 entreprises calgariennes de toutes les catégories allant de celles de moins de 50 employés à celles de plus de 2 000. Le taux moyen de participation dans l'ensemble des 34 entreprises (18 400+ employés) participantes fut de 32 %. Ces résultats démontrent clairement que pour beaucoup d'entreprises de Calgary, le transport durable et écologique est devenu une réalité et que ce n'est qu'une question de temps pour que la ville, dans son ensemble, suive le pas.

Défi transport de Gatineau

Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) traite des questions relevant du transport local et régional et veille à l'organisation du Défi transport depuis cinq ans.

Défi transport de Halifax

L'équipe de TRAX veille à la mise en œuvre du Défi transport depuis 2000. En fait, Halifax est la première collectivité dans les Maritimes à proposer l'événement. Le Défi transport coïncide avec la Semaine du vélo de Halifax, ce qui permet aux deux événements de profiter d'une publicité croisée.

Défi transport de Hamilton

Hamilton a récemment célébré le cinquième anniversaire de la réussite de son événement Défi transport. Au cours de ces années, quelque 8 000 personnes se sont engagées activement à améliorer la qualité de l'air dans la ville en ayant recours à des moyens de transport actifs et durables pour se déplacer. En 2004, 38 organisations locales et 1 820 personnes ont participé au Défi. La campagne a été lancée le 13 mai dans le cadre du déjeuner en compagnie des médias.

Défi transport de Kamloops

Le Défi transport est présenté dans la ville de Kamloops depuis au moins 1997. Au fil des ans la ville a organisé de nombreuses activités pour souligner la Journée de l'air pur et du Défi transport. La ville fait la promotion du Défi transport toute l'année durant par le truchement de son bulletin mensuel intitulé The Pollution Solution.

Défi transport de London

Avec les années, la ville de London et l'Association écologique de la région de Thames se sont partagé la promotion du Défi transport. Il y a déjà 10 ans que le Défi transport est connu des citoyens de London. La participation annuelle au Festival du cyclisme et au Défi transport atteint une moyenne de 800 à 1 500 personnes.

Défi transport des Territoires du Nord-Ouest

L'Alliance arctique de l'énergie a pris les rênes du centre d'information sur les changements climatiques fondé en 2001 et, à ce stade, a décidé d'inclure les questions relatives aux transports dans sa mission. La semaine « Don't Drive to Work » (Pas d'auto au boulot) fut lancée en 2001, en ayant recours à des outils de marketing social pour inciter la population de Yellowknife à participer. Sur bien des plans, l'événement rappelait le Défi transport. En 2003, des élus et des athlètes locaux ont demandé de prolonger l'événement au-delà de Yellowknife. C'est ainsi que le Défi transport des Territoires du Nord-Ouest est né. Six communautés y ont participé dès la première année avec 42 employeurs et 241 personnes inscrites. Promouvoir le Défi transport dans le Nord présente son lot de défis tout à fait particulier. Parce que les collectivités sont si petites, il est difficile pour la population de s'identifier à des préoccupations de stress dans les bouchons de circulation et de qualité de l'air. Ainsi, les messages ont plutôt mis sur l'importance de mener une vie saine. L'approche promotionnelle utilisée dans les Territoires du Nord-Ouest diffère aussi en raison du contexte différent où la population se sert beaucoup moins d'ordinateurs et n'a pas accès à Internet. En conséquence, les organisateurs téléphonent aux gens, transmettent les formulaires d'inscription par télécopieur et inscrivent pour d'autres les résultats sur le site Internet du Défi transport. Par ailleurs, des affiches ont dû être conçues tout spécialement pour les Territoires du Nord-Ouest.

Défi transport d'Ottawa

L'EnviroCentre est un organisme local à but non lucratif installé à l'Hôtel de ville de la capitale du Canada. L'édition 2004 du Défi transport a atteint de nouveaux sommets au niveau du nombre de participants. Plus de 17 000 navetteurs de la Région de la capitale nationale ont participé à l'événement, ce qui constitue une hausse significative par rapport aux années antérieures. 432 employeurs ont participé à l'événement, certaines entreprises réussissant à impliquer tous leurs employés. Chaque année le Défi transport est lancé par le relais

écologique « Green commuter ». En 2003, le Ministre de l'Environnement, David Anderson, a donné le coup d'envoi à la course.

Défi transport de Regina

La ville de Regina s'est fermement engagée en faveur de réduire les gaz à effet de serre. Des objectifs ont été fixés pour les entreprises et ensuite pour la collectivité. L'équipe du programme *Cool Down the City*, qui coordonne le Défi transport à Regina, fut mise sur pied dans le but d'atteindre ces objectifs. La ville de Regina coordonne le Défi transport localement depuis 1999. En 2003, 26 employeurs ont participé au Défi transport pour un total de plus de 1 000 participants! Généralement, les lancements ont lieu au Centre-ville de Regina.

Défi transport de Vancouver

Better Environmentally Sound Transportation (BEST) organise le Défi transport chaque année dans le cadre de ses programmes organisés à l'intention des employeurs depuis neuf années consécutives. Tous les ans, plus de 100 compagnies se font concurrence le premier mercredi de juin pour se mériter les prix et marques de reconnaissance du Défi transport. En 2003, 69 entreprises se sont inscrites, soit un total de 9 219 personnes.

Défi transport de Victoria

City Green est un organisme communautaire à but non lucratif qui propose des moyens aux particuliers et aux entreprises d'améliorer leur santé, d'économiser de l'argent et de réduire leur impact sur l'environnement. City Green est l'instigateur d'un programme appelé STEP! (Sustainable Transportation Empowerment Program) qui vise à former les entreprises désireuses de s'engager dans des programmes de réduction des trajets et de leur fournir du soutien en organisant des événements sous le thème du transport durable, notamment la *Walk Week* (semaine des piétons), la Journée de l'air pur et le Défi transport.

Défi transport de la région de Waterloo

Le Groupe d'étude sur les questions d'intérêt public de Waterloo (WPIRG) administre le Défi transport. Le service de planification des transports de la région de Waterloo et la Grand River Transit ont aussi apporté leur soutien au Défi transport depuis 2000, aussi bien financièrement qu'à l'aide de ressources uniques, notamment de la promotion, des conceptions graphiques, des tirages et de l'assistance de coordination. Plus de 100 écoles et entreprises ont participé en 2003, au total 4 100 participants locaux, soit une hausse de plus de 1 400 par rapport à l'année précédente.

Défi transport de Winnipeg

Le Défi transport de Winnipeg est coordonné par le programme *Green Commuting Initiatives* (GCI) de l'organisme Conservation des ressources au Manitoba. Cet organisme fait la promotion du transport durable dans les écoles et les entreprises du Manitoba et suggère des moyens « verts » et actifs de se déplacer (transport en commun, covoiturage, vélo et marche). Des activités du Défi transport se déroulent à Winnipeg depuis 1999.

Défi transport de Whitehorse

Le Défi transport a lieu à Whitehorse depuis 2002 sous la tutelle des autorités municipales.

Journée de l'air pur et Semaine canadienne de l'environnement

Depuis plusieurs années, Environnement Canada soutient des initiatives de sensibilisation publique et d'action directe qui démontrent comment les choix de modes de transport alternatifs peuvent favoriser une réduction des émissions de GES et de la pollution atmosphérique. Par exemple, la Journée de l'air pur, qui a lieu tous les ans pendant la Semaine de l'environnement, au mois de juin, et avec la collaboration d'organisations nationales et communautaires, est un événement national qui encourage les collectivités, le public et les navetteurs à prendre conscience des problèmes existant en matière de santé, d'environnement et de transport. Il s'agit surtout d'une activité de sensibilisation qui fait appel à une collaboration importante de tous les secteurs d'activités.

Une des principales activités de la Journée de l'air pur et de la Semaine de l'environnement est le Défi transport, un événement d'envergure nationale qui favorise les modes de transport durable tels que le transport en commun, le covoiturage, la marche, la bicyclette et le télétravail. L'édition 2004 du Défi transport a connu un succès sans précédent grâce à la participation de plus de 125 collectivités au Canada, de nombreuses entreprises privées, d'agences et de ministères fédéraux et de près de 61 000 personnes inscrites.

Le Défi d'un tonne

Le programme *Défi d'une tonne* du gouvernement du Canada est une campagne nationale d'action directe de grande visibilité qui vise à promouvoir et à soutenir des initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), telles que des programmes sur les moyens de transport alternatifs. Il sert de complément aux efforts d'une organisation visant à promouvoir des moyens de transport alternatifs, en misant sur l'engagement du gouvernement fédéral et l'importance que ce dernier accorde au transport alternatif. Comme le Défi d'une tonne est un programme qui se déroule pendant toute l'année, il peut servir d'outil intégré de promotion pour favoriser le recours à des modes de transport alternatifs qui s'offrent aux navetteurs.

Semaine internationale Marchons vers l'école

En 2004, plus de 2 000 écoles au Canada et plus de 3 millions de marcheurs dans 36 pays ont participé à la *Semaine internationale Marchons vers l'école*. L'initiative, qui durait auparavant une seule journée, se déroule maintenant pendant toute une semaine et incite les élèves à se rendre à l'école à pied. Le programme a connu une croissance importante depuis ses débuts en 1994, alors qu'un très petit nombre d'écoles participaient à un projet pilote en Angleterre. La Semaine internationale Marchons vers l'école se déroule pendant la première semaine complète d'octobre, la Journée Marchons vers l'école ayant lieu le mercredi de cette semaine.²²

Journée Marchons vers l'école

La Journée internationale Marchons vers l'école a lieu le mercredi de la Semaine internationale Marchons vers l'école, qui se déroule pendant la première semaine complète du mois d'octobre. La promotion de programmes incitant les élèves à se rendre à l'école à pied sert à renforcer les messages véhiculés aux parents et aux collectivités au sujet des moyens de transport alternatifs et permet d'apprécier les bienfaits de l'activité physique toute la vie durant. En voulant accroître le nombre d'élèves qui se rendent à l'école à pied, on vise de nombreux objectifs, notamment ceux-ci :²³

- Encourager l'activité physique

²² www.goforgreen.com

²³ www.iwalktoschool.org

- Sensibiliser la collectivité aux possibilités de déplacements à pied et aux améliorations qui peuvent être apportées
- Soulever des préoccupations concernant l'environnement
- Réduire la criminalité et rendre les quartiers aux piétons
- Réduire l'engorgement des routes, réduire la pollution et limiter la vitesse à proximité des écoles
- Favoriser les échanges entre les dirigeants locaux, les parents et les enfants

Semaine/mois vélo-boulot

La Semaine, ou le Mois, vélo-boulot sont des campagnes visant à encourager les travailleurs à se rendre au travail à bicyclette. Dans certaines villes, la Semaine vélo-boulot est devenue une activité du Défi transport. Il arrive souvent que la Semaine vélo-boulot coïncide avec cet événement.

Programme Clean Air Commute

Le programme Clean Air commute dans la région métropolitaine de Toronto (RMT) est une initiative d'Enquête Pollution. Le programme, qui se déroule pendant la troisième semaine de juin, en dehors de l'événement national Défi transport, donne l'occasion aux AGT de participer ensemble à un grand défi.

Journée sans voiture

La Journée internationale sans voiture, qui a lieu tous les ans le 22 septembre est célébrée par plus de 100 millions de personnes dans quelque 1 500 villes dans le monde. Le Sierra Club (www.sierraclub.ca) participe à la Journée sans voiture au Canada depuis l'an 2000. En 2004, le Sierra Club du Canada a organisé des activités à Ottawa, à Toronto et dans la région de Kitchener-Waterloo, alors que d'autres groupes ont célébré à Halifax, à Hamilton, à Kingston, à Montréal, à Québec, à Victoria et ailleurs.²⁴

Sondages auprès des navetteurs

Les sondages auprès des navetteurs sont un outil essentiel à l'établissement d'une base de données sur les habitudes de déplacement par les modes de transport alternatifs existants, et sont un mécanisme de mécanisme d'évaluation et de mesure des changements de comportement et de la réussite de programmes. Des sondages types auprès des navetteurs doivent être réalisés au début de la mise en place d'un programme sur les moyens de transport alternatifs, ou avant. Ils peuvent ensuite être faits à des intervalles réguliers dans le but d'assurer un suivi et un contrôle de la réussite d'un programme et des changements d'attitude et de comportement.

Les résultats du sondage ont indiqué que :

- 41 % des participants ont effectué des décomptes ou des sondages.
 - 58 %, étaient des institutions

²⁴ www.carfreeday.ca

- 44 %, étaient des organismes du gouvernement fédéral
 - 40 %, étaient des ONG locales
 - 36 %, étaient des administrations municipales/régionales
 - 33 %, étaient des ONG provinciales/nationales
 - 30 %, étaient des employeurs du secteur privé.
- 21 % des participants ont mis en place des mesures pour évaluer les résultats d'initiatives de GDT, les plus courantes étant des sondages ou des décomptes de participants.
 - 20 % des participants ont mentionné que le programme de leur organisation avait procuré un avantage mesurable sur le plan de l'environnement. L'avantage le plus courant était la réduction des émissions de GES par l'entremise d'une participation au Défi transport.

Les profils suivants mettent en évidence des exemples extraits du sondage ou montrent de quelle façon les sondages peuvent constituer un outil utile pour l'obtention de données de base ou l'évaluation de la réussite de programmes.

« Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens »

En 2003, Transports Canada a constaté qu'il était nécessaire de préparer un guide national complet à l'intention des employeurs au sujet des options s'offrant aux navetteurs. Le guide présente des démarches détaillées qui peuvent être utilisées comme telles ou modifiées en fonction des besoins d'un employeur particulier ou d'un organisme de sensibilisation. Le présent sondage a été préparé à partir de nombreux autres sondages menés à l'échelle internationale auprès de navetteurs. Le Guide contient des renseignements sur la façon d'organiser et de présenter un sondage à l'intention des navetteurs et d'en compiler les résultats. Il contient aussi des conseils sur la fréquence des sondages et sur la façon de mesurer et d'évaluer la réussite d'un programme.

Le guide Options pour les navetteurs et le sondage peuvent être consultés sur Internet à l'adresse : www.tc.gc.ca/commuter

Initiative fédérale « Prêcher par l'exemple »

Le Défi du leadership est un projet parrainé par l'initiative fédérale « Prêcher par l'exemple » pour encourager tous les ministères, organismes et sociétés d'État à entreprendre leurs propres programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à faire rapport, volontairement, de leurs résultats. En 2003, dans le cadre de l'initiative fédérale « Prêcher par l'exemple », quatre ministères fédéraux dans la Région de la capitale nationale ont mené des sondages auprès des navetteurs. À Environnement Canada, les résultats du sondage sur les options pour les navetteurs ont servi à l'élaboration d'une stratégie exhaustive sur les moyens de transport alternatifs.

Le sondage utilisé peut être consulté sur Internet à l'adresse : www.fbio.gc.ca

Sondages de Nortel

Nortel procède chaque année à un comptage de la circulation afin de documenter la répartition des modes de transport employés par les navetteurs et effectue des sondages auprès des navetteurs pour établir leurs comportements et vérifier la pénétration et les avantages du programme GreenCommute. Un sondage auprès des employés a révélé les points suivants :

- 90 % des répondants croient que le programme offre des avantages marqués.
- 79 % des répondants pensent que le programme a facilité l'idée de se rendre au travail sans voiture.
- 70% des répondants pensent que le programme les a davantage sensibilisés aux effets que leur mode de transport peut avoir sur l'environnement, la santé et la collectivité.

Prix et récompenses

Les prix servent à souligner l'apport d'employeurs qui font preuve de leadership et à rehausser la visibilité des programmes, des initiatives ou des événements. Les prix certifient la participation à des programmes sur les moyens de transport alternatifs. De nombreux types de prix ou récompenses sont offerts au Canada, notamment :

- Des prix de nature professionnelle (p. ex., pour la conception durable des lieux, etc.)
- Des prix décernés en marge d'événements (p. ex., Défi transport, Semaine vélo-boulot, etc.)
- Des prix spéciaux (p. ex., le prix «Ottawa's Best Workplaces for Commuters», le Prix des collectivités viables FCM – CH2M Hill)
- Des prix de participation (p. ex., Clean Air Commute)

Foires en matière de transport

Les foires (ou salons) en matière de transport constituent un mécanisme par lequel les employés d'une organisation peuvent recevoir de l'information et du soutien concernant divers moyens de déplacement à leur disposition. Les foires en matière de transport sont un moyen efficace de toucher un grand nombre de personnes en raison de leur organisation de type « portes ouvertes ». La composition des participants ou des exposants à une foire de ce genre varie considérablement selon l'endroit où elle a lieu et (ou) en fonction des besoins. L'information et (ou) les exposants qu'il est possible de trouver dans une foire en matière de transport comprennent par exemple :

- Des sociétés de transport en commun – conseils sur la planification de trajets, cartes d'itinéraires, horaires
- Des organismes de sensibilisation aux modes de transport alternatifs (ONG, administrations locales/municipales) – brochures d'information
- Des renseignements sur la santé – avantages de la marche, de la bicyclette
- De l'information sur le transport actif – sécurité à vélo, pistes cyclables, renseignements sur les cours de cyclisme, groupes locaux de cyclisme
- Un groupe d'utilisateurs de bicyclettes

- De l'information sur les programmes de transport alternatifs – avantages, politiques des organisations, rencontre avec le coordonnateur de la GDT des organisations
- De l'information sur le covoiturage - jumelage des trajets, renseignements sur les stationnements
- De l'information du gouvernement – changements climatiques, gonflage des pneus, Défi d'une tonne, programme d'interdiction pour les véhicules de tourner au ralenti
- Des activités spéciales pour attirer le public (kiosques alimentaires, prix, jeux, cadeaux publicitaires, présentateurs spéciaux, etc.)

OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Les importantes observations et recommandations qui suivent découlent de la recherche menée sur les programmes sur les moyens de transport alternatifs au Canada. Les puces mettent en évidence les principales constatations faites pendant la recherche et une mesure recommandée suit chaque ensemble d'observations.

- Les programmes et incitatifs liés aux moyens de transport alternatifs sont principalement offerts par des organisations qui ont une vision et une compréhension des avantages de la promotion du transport durable et souhaitent exercer un leadership institutionnel et communautaire en faisant la promotion de ces avantages. En général, les programmes sur les moyens de transport alternatifs sont principalement mis sur pied dans les trois situations suivantes :
 - Dans les grands centres urbains confrontés à des problèmes liés aux transport, comme la congestion, la pollution atmosphérique ou les contraintes de capacité de l'infrastructure. Un programme sur les moyens de transport alternatifs peut servir à atténuer ces problèmes, voire à les réduire au minimum.
 - Dans les secteurs urbains en croissance où on commence à se rendre compte que de tels problèmes surviendront si on ne prend aucune mesure pour les éviter. Un programme sur les moyens de transport alternatifs contribue à empêcher que ces problèmes deviennent réalité.
 - Dans les collectivités relativement stables ou petites qui ont tout simplement compris les avantages des moyens de transport alternatifs et qui encouragent d'autres solutions pour les déplacements domicile-travail et en font la promotion, afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens.
- Les programmes sur les moyens de transport alternatifs offerts au Canada varient considérablement selon les régions. Dans l'est du Canada en particulier (en dehors de Montréal et de Halifax) et dans le nord, il existe très peu de programmes sur les moyens de transport alternatifs visibles ou reconnus au niveau national.
- La culture locale des gouvernements, des entreprises et des collectivités a un impact sur la nature des programmes offerts sur les moyens de transport alternatifs.

- Les avantages qu'offrent les programmes sur les moyens de transport alternatifs aux plans social, économique et environnemental et pour la qualité de vie sont réalisables dans toutes les collectivités, peu importe leur taille.

Recommandation

⇒ **Reconnaître que les programmes et les incitatifs sur les moyens de transport alternatifs peuvent s'appliquer dans toutes les collectivités canadiennes.**

- Les programmes sur les moyens de transport alternatifs varient selon l'endroit et le public cible. En général, le programme idéal fournit de l'information, des ressources et des outils liés à chaque mode de déplacement domicile-travail, souvent dans le cadre d'un programme sur les moyens de transport alternatifs. En proposant aux travailleurs un menu complet ou un éventail de modes de déplacement, on lui donne la possibilité de prendre une décision éclairée. Le programme mettra l'accent sur un ou plusieurs éléments, selon la culture institutionnelle ou les besoins particuliers du public cible. Les organisations pourraient souhaiter tenir compte des facteurs suivants :
 - Le service de transport en commun doit être pratique et accessible pour devenir un choix de transport intéressant pour les déplacements domicile-travail.
 - Les laissez-passer universels de transport en commun au Canada (*U-Pass*) qu'offrent certaines universités sont un exemple de programme qui entraîne de véritables changements de comportement. Cette façon dynamique d'encourager l'utilisation du transport en commun obtient généralement un fort taux de succès grâce aux importantes réductions des tarifs et au grand nombre de personnes ayant accès au programme.
 - Le télétravail permet d'éliminer les déplacements domicile-travail. Il convient d'examiner la possibilité d'encourager ce mode de travail à la lumière des avantages pour l'employeur et l'employé.
 - Le jumelage des trajets est un outil de promotion qui est employé par nombre d'organisations et qui contribue à faire mieux connaître et accepter le covoiturage ou le concept des fourgonnettes collectives.
 - La promotion des transports actifs contribue à améliorer la santé de la population canadienne et la qualité de vie de tous les citoyens par l'amélioration des aménagements routiers destinés aux piétons et aux cyclistes.

Recommandations

- ⇒ Fournir des ressources pour permettre à chaque collectivité d'offrir un programme sur les moyens de transport alternatifs adapté à ses besoins.
 - ⇒ Améliorer les services de transport en commun vers les lieux de travail dans les grands centres urbains en autorisant des retenues salariales pour les laissez-passer, en offrant des laissez-passer exonérés d'impôt, en proposant des laissez-passer à prix réduit au lieu d'espaces de stationnement fournis par l'employeur et en améliorant le service dans les secteurs congestionnés.
- Les prestataires des services de transport alternatifs qui ont le plus de succès sont ceux qui disposent des ressources financières les plus importantes. Faute de ressources suffisantes, les agents de prestation (municipalités, organismes locaux, sociétés de transport en commun ou ONG) ont beaucoup de mal à garder leurs programmes opérationnels. Par ailleurs, les stratégies de communication des agents de prestation porteraient davantage si un palier supérieur de gouvernement rehaussait de son côté la visibilité des choix de déplacement domicile-travail. Les programmes qui sont financés par le gouvernement dès les premières étapes de leur élaboration ou tout au long de leur existence ont plus de succès et amènent les changements de comportement voulus, nécessaires à long terme. Un programme sur les moyens de transport alternatifs doit disposer d'un financement stable pour bien se développer. Comme pour les services de transport en commun, il faut un financement stable pour exécuter un programme sur les moyens de transport alternatifs, favoriser son expansion et le faire accepter par la collectivité.
 - Ce que nous avons constaté le plus jusqu'à maintenant à partir des résultats de la recherche est que la réussite de programmes est favorisée lorsque les provinces exercent un leadership et (ou) offrent un soutien pour le financement, l'élaboration et (ou) la mise en place des programmes. La réussite de ces programmes est attribuable à la manifestation d'un haut degré de vision et de leadership. Il est important de remarquer que la C.-B. et le Québec offrent des programmes souples dont la prestation est assurée par les organismes les plus compétents en la matière dans chaque collectivité. Le leadership et le soutien de haut niveau du gouvernement permettent une certaine souplesse dans la prestation du programme par les organismes les mieux placés dans chaque collectivité.
 - La réussite de programmes sur les moyens de transport alternatifs est dépendante de la présence de partenariats bien coordonnés. Les partenariats servent à rehausser l'image de marque des programmes et à favoriser l'obtention de ressources financières.
 - Les sources de financement d'un projet unique amènent souvent la mise en place de nouvelles initiatives ou de programmes pilotes, mais la réussite d'un programme ou d'une initiative sur les moyens de transport alternatifs est dépendante d'un financement durable et stable. Si le financement d'un projet unique permet de lancer une initiative, il faut veiller à en assurer la continuité et le soutien. Si

l'initiative ne survit pas, cet échec peut avoir des répercussions sur la crédibilité des programmes sur les moyens de transport alternatifs.

Recommandation

- ⇒ **Accroître le financement stable disponible pour les programmes sur les moyens de transport alternatifs afin de pouvoir offrir un choix de moyens de transport aux travailleurs, en autorisant chaque collectivité à choisir son agent de prestation. Les programmes doivent disposer de ressources permanentes et stables pour pouvoir prendre de l'expansion et évoluer au Canada.**
- ⇒ **Étudier plus à fond le modèle provincial des programmes sur les moyens de transport alternatifs.**
- ⇒ **Forger des alliances pour aller chercher un maximum de ressources. Les partenariats sont un indicateur de réussite et méritent d'être examinés plus sérieusement.**

- Le taux de pénétration des programmes sur les moyens de transport alternatifs chez les employeurs est encore faible. Peu d'employeurs font activement la promotion d'un éventail complet de moyens de transport alternatifs dans leur milieu de travail ou leur organisation. Bon nombre d'employeurs, d'institutions et de gouvernements ont adopté des éléments d'un programme sur les moyens de transport alternatifs. Ils sont toutefois minoritaires en regard du nombre d'entreprises qui existent au Canada et méritent à cet égard des félicitations pour leur esprit d'initiative.
- Des éléments sont souvent intégrés dans un programme sur les moyens de transport alternatifs d'une entreprise à d'autres fins que de corriger des problèmes de transport. Par exemple, certains éléments existent à titre d'avantages pour les employés (p. ex., les horaires souples) ou pour faire valoir l'état actuel de la technologie (p. ex., services de téléconférence ou de vidéoconférence).
- Même si des programmes plus complets connaissent plus de succès, il importe de promouvoir les initiatives autonomes car elles offrent la possibilité d'engager des intérêts pouvant mener à la réalisation d'un programme plus complet. En signalant ces initiatives en plus des programmes, les employeurs pourront obtenir des renseignements sur la façon de mettre en marche des initiatives qui pourraient se transformer à plus long terme en programmes plus complets. Même si une organisation ne participe qu'à une seule initiative, les prestataires de programmes sur les transports alternatifs peuvent en apprendre davantage sur l'organisation en question. Le prestataire peut alors disposer d'un contact avec lequel il peut collaborer en vue de promouvoir d'autres éléments d'un système de transport

multimodal. Par exemple, la participation d'employeurs au Défi transport permet à ces derniers d'être plus au courant et peut servir à les intéresser à la promotion continue de modes de transport pour les navetteurs dans le cadre d'un programme sur les moyens de transport alternatifs. Il peut s'agir du premier point d'entrée dans l'organisation d'un fournisseur de services ou d'un employeur. Le jumelage des trajets est aussi un exemple d'outil pouvant servir de point d'entrée ou de contact auprès d'un employeur.

Recommandation

⇒ **S'inspirer des réussites et reconnaître les efforts. Si une organisation offre ne serait-ce qu'un élément d'un programme sur les moyens de transport alternatifs, servez-vous de cet élément pour « mettre le pied dans la porte ». Une fois qu'une organisation a adopté un élément de programme ou un incitatif, elle sera plus encline à élaborer des programmes plus globaux sur les moyens de transport alternatifs.**

- La promotion de différents moyens de déplacement domicile-travail s'inscrit souvent dans le cadre d'autres programmes ou d'initiatives de sensibilisation qui contribuent à renforcer, équilibrer et valider la promotion des moyens de transport alternatifs. Le programme *Canada Moves* fait la promotion d'habitudes de vie qui sont bonnes pour le cœur et encourage les transports actifs, notamment pour les déplacements liés au travail. Une ville saine, où il fait bon vivre grâce à des stratégies de croissance bien pensées, envoie naturellement des messages quant aux choix de déplacements domicile-travail. À titre d'exemple, mentionnons la localité aménagée selon des principes qui incitent les gens à se rendre à pied au magasin du quartier et qui encouragent l'établissement de commerces de proximité dans les quartiers résidentiels.
- La prestation d'un programme sur les moyens de transport alternatifs va bien au-delà des employeurs, car ces programmes sont maintenant offerts aux jeunes et à la collectivité en général. La promotion de modes de transports pour les navetteurs est motivée par de nombreuses raisons et elle peut se faire de nombreuses façons, mais l'objectif à terme est de soutenir des programmes et des initiatives sur les moyens de transport alternatifs.

Recommandation

⇒ **Profiter de toutes les occasions pour mobiliser les employeurs. Forger des alliances. Se servir de programmes de sensibilisation gratuits pour promouvoir les moyens de transport alternatifs.**

- Au Canada, seuls quelques employeurs ont été tenus de mettre en œuvre des programmes sur les moyens de transport alternatifs à la suite de l'établissement de règlements municipaux ou d'ententes sur l'aménagement des lieux. Les employeurs ainsi tenus de se conformer aux règles offrent les programmes les plus proactifs et complets au Canada.
- Certaines organisations se sont elles-mêmes imposé des obligations en ce sens par des politiques internes et des initiatives pour prêcher par l'exemple. Ces groupes ont mis la table pour favoriser une transformation dans les responsabilités des entreprises envers la collectivité.

Recommandation

- ⇒ **Collaborer avec les provinces et les administrations locales pour étudier la possibilité de recourir davantage à la réglementation ou à des ententes sur l'aménagement des lieux pour mobiliser les employeurs et les propriétaires fonciers.**
- ⇒ **Souligner les efforts des entreprises qui assument leurs responsabilités et exercent un leadership.**

- Les programmes sur les moyens de transport alternatifs pour les jeunes gagnent en popularité, sont bien soutenus et acceptés, surtout sur les plans des avantages pour la santé et des bienfaits du transport actif.
- Les jeunes communiquent à leurs parents les messages véhiculés, soit par leurs travaux, par échanges directs ou par des changements dans leur comportement.

Recommandation

- ⇒ **Le jeunes sont la clé de l'avenir. Multiplier les efforts pour rejoindre les jeunes afin d'améliorer leur niveau de sensibilisation, leur connaissance et leur compréhension des avantages du transport durable.**

RESSOURCES ET CONTACTS

Élaboration de programmes

- Transports Canada *Les Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens* www.tc.gc.ca/commuter
- Better Environmentally Sound Transportation (BEST) www.best.bc.ca
- Ecology Action Centre (TRAX) www.trax.ns.ca
- Resource Conservation Manitoba
- Enquête Pollution www.pollutionprobe.org
 - SmartMovement
- Agence métropolitaine de transport (AMT) www.amt.qc.ca

Transport actif

- Vert l'Action (Go for Green) www.goforgreen.com
- Association cycliste canadienne www.canadian-cycling.com

Transport en commun

- Association canadienne du transport urbain www.cutaactu.ca
 - Trousse d'information sur les laissez-passer universels

Covoiturage

- VivaCommute www.vivacommute.com
- Commuter Connections www.carpool.ca
- CarpoolTool www.CarpoolTool.com
- Jack Bell RideShare www.ride-share.com

Multivoiturage

- Canada :
 - Carsharing Canada www.carsharing.ca
- Ontario :
 - Toronto – AutoShare www.autoshare.com
 - Kitchener/Waterloo - People's Car Co-op www.peoplescar.org
 - Ottawa – Virtucar
- Québec :
 - CommunAuto www.communauto.com
- Colombie-Britannique :
 - Co-operative Auto Network www.cooperativeauto.net
 - Victoria Car-share Co-op www.victoriacarshare.ca/
- Alberta :
 - Calgary – Calgary Alternative Transportation Co-op www.catco-op.org
 - Edmonton – Carsharing Co-operative of Edmonton www.web.net/~cce

Télétravail

- Association canadienne de télétravail (anglais) www.ivc.ca
- TeleTRAC et Canadian Telework Registry http://telework.vcr-mvr.ca/index_e.cfm
- Teletrips www.teletrips.com

Associations

- Association canadienne en transport urbain www.cutaactu.ca
- Fédération canadienne des municipalités www.fcm.ca
- Association des transports du Canada www.tac-atc.ca
- Association for Commuter Transportation of Canada (ACT Canada) www.ACTCanada.com
- Canadian Institute of Transportation Engineers www.cite7.org
- Institut canadien des urbanistes www.cip-icu.ca
- Association canadienne du stationnement www.canadianparking.ca
- Pembina Institute's Climate Change Solutions www.pembina.org
- Le centre pour un transport durable www.cstctd.org
- Registres des GES de l'Association canadienne de normalisation www.ghgmeasures.com
- Institut international du développement durable www.iisd.org

Associations en gestion du transport

Ontario

- Smart Commute Association of Black Creek www.sc-bc.ca
- Smart Commute 404-7 www.smartcommute404-7.ca

Québec

- Voyagez Futé Montréal www.voyagezfute.ca
- Le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent
<http://saintlaurent.ville.montreal.qc.ca>
- Le Centre de gestion des déplacements de l'Est www.sodec.qc.ca/cgd/
- Allégo Laval www.stl.laval.qc.ca/Allego

Colombie-Britannique

- Cambie Corridor Consortium (Consortium du corridor de Cambie)

Autres ressources

- Réseau d'information de Transports Canada
www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp/informationnetwork
Le Réseau d'information national est une tribune permettant aux praticiens des transports et autres observateurs d'échanger des renseignements et des leçons tirées des projets de démonstration, ainsi que d'autres stratégies visant à réduire les émissions de GES provenant du transport urbain.
- Victoria Transport Policy Institute www.vtppi.org
Le *Victoria Transport Policy Institute* est un institut de recherche indépendant qui a comme objectif le développement de solutions pratiques et innovatrices aux problèmes de transport. L'institut offre gratuitement une variété de ressources, qui sont disponible sur leur site Web, notamment sur la gestion de la demande en transport, des études de cas, des programmes sur les moyens de transport alternatifs, ainsi que son encyclopédie en ligne sur la GDT, reconnue mondialement.
- Outils de changement www.toolsofchange.com
Outils de changement et guide de planification pour aider les personnes et les entreprises à agir et à adopter des habitudes qui favorisent la santé et qui sont plus écologiques. Ils reposent sur les principes du marketing social communautaire et offrent de nombreuses études de cas sur les transports alternatifs.
- Défi transport www.commuterchallenge.ca
- Journée sans voiture www.carfreeday.ca et www.sierraclub.ca
- Moving the Economy www.movingtheeconomy.ca
- Équiterre www.equiterre.qc.ca
- TMA Survey (2004) ACT USA www.actweb.org

Ressources fédérales

- Journée de l'air pur www.cleanairday.com
- Air pur www.ec.gc.ca/air
- Changements climatiques www.climatechange.gc.ca
- Efficacité énergétique www.oee.nrcan.gc.ca
- Initiative pour les véhicules personnels www.oee.nrcan.gc.ca/vehicles/
- Initiative fédérale « Prêcher par l'exemple » www.fhio.gc.ca
- Questions en matière de santé www.healthcanada.ca/air
- Semaine canadienne de l'environnement www.ec.gc.ca/e-week
- ÉcoAction www.ec.gc.ca/ecoaction
- Service d'inspection gratuite des émissions des véhicules www.ec.gc.ca/transport/clinics.htm
- Défi d'une tonne www.climatechange.gc.ca/onetonne
- Réseau d'information www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP/informationnetwork

Liste des organisations

Nous tenons à remercier sincèrement les organisations suivantes qui ont participé au sondage. Par l'intérêt qu'elles ont manifesté en participant à cette initiative nationale, ces organisations ont montré qu'elles étaient actives d'une certaine manière dans le transport alternatif. Il a été impossible de dresser un profil de chacune des organisations, mais par leurs efforts visant à établir et à promouvoir des programmes et des initiatives sur les moyens de transport alternatifs, elles font preuve de leadership au Canada.

ACT Office (Alternative Commuting & Transportation), Université McMaster
 Alberta Bicycle Association
 Collège Algonquin
 Association of Yukon Communities
 Autosshare
 BC Hydro
 BC Ministry of Water, Land and Air Protection
 BC Transit
 Better Environmentally Sound Transportation
 BMO Banque de Montréal
 Brampton Transit
 Brantford Transit
 British Columbia Transmission Corporation
 Broadcom Canada Ltd
 Calgary Alternative Transportation Cooperative
 Calgary Health Region
 Calgary International Airport
 Cambie Corridor Consortium
 CAN Co-operative Auto Network
 Société canadienne d'hypothèques et de logement – bureau national
 Société canadienne des postes
 Agence des douanes et du revenu Canada

Registres de GES de l'association canadienne de normalisation
 Association canadienne du transport urbain
 Car Share London
 Université Carleton
 CarpoolTool.com
 Carsharing Cooperative of Edmonton
 Centre de gestion des déplacements de l'Est
 Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent
 CH2M HILL
 ChevronTexaco
 Citizens' Advisory Committee on Air Quality (région de Waterloo)
 Citizens for Safe Cycling
 Ville d'Abbotsford
 Ville de Brandon
 Ville de Calgary
 Ville d'Edmonton
 Ville de Kelowna
 Ville de London
 Ville de Mississauga
 Ville de Moncton
 City of North Bay Transit
 Ville d'Ottawa

Ville de Peterborough
 Ville de Red Deer
 Ville de Regina
 Ville de Richmond
 Ville de Toronto
 Ville de Vaughan
 Clean Air Strategic Alliance
 Clean Calgary Association
 Club Cycliste Vélo Cape Breton
 Community Service Centre
 Commuter Connections
 Commuting Solutions
 ConocoPhillips Canada
 Co-operative Auto Network
 CREDDO
 Cullbridge Marketing and Communications
 CyclingSolutions.ca
 Deloitte & Touche LLP
 Discovery Economic Consulting
 Dundee Realty
 Ecology Action Centre
 Enbridge Gas Distribution
 Enbridge Pipelines
 EnCana Corporation
 Engstrom
 ENMAX Corporation
 EnviroCentre
 Environnement Canada
 EPCOR Utilities Inc.
 EUB
 Exhibition Place
 Expansion des exportations Canada
 Gimli Recreation Authority
 Vert l'Action (Go for Green)
 GO Transit
 Grand River Hospital
 Green Communities
 Municipalité régionale de Halifax
 Hamilton Street Railway
 Santé Canada
 IBM Canada
 Affaires indiennes et du Nord Canada
 Industrie Canada
 Institut international du développement durable
 JLT Canada Inc.
 Komex International Ltd.
 Ministère des Transports du Québec (Transports
 Québec)
 Ministry of Transportation of BC
 Ministry of Transportation, Greater Victoria Cycling
 Coalition
 Collège Mount Royal
 Mountain Equipment Co-op, magasin de Vancouver
 Ministère de l'Énergie de la N.-É.
 Commission de la capitale nationale
 Ressources naturelles Canada
 Nature's Path Foods
 Nelvana
 Nortel
 Northwest Hydraulic Consultants
 NOVA Chemicals
 Ministère de l'Environnement et du Travail de la
 Nouvelle-Écosse (métro)
 Noxon Associates Limited
 Ministère des Transports et des Travaux publics de la
 N.-É.
 Office de l'efficacité énergétique
 One-Tonne Toronto
 Ontario Cycling Association
 Campagne PACT (Promoting Active Community
 Transport)
 Paradigm Transportation Solutions Limited
 People's Car
 Enquête Pollution
 Public Health Agency of Canada/Health Canada
 Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
 Radical Entertainment
 Recreation & Parks Assoc. of the Yukon
 Redden
 Région de Peel
 Région de Peel - TransHelp
 Région de Waterloo
 Municipalité régionale de Durham
 Municipalité régionale de Halton
 Municipalité de Whistler (Resort Municipality of
 Whistler)
 Resource Conservation Manitoba
 Richard Drdul Community Transportation Planning
 SAIT
 Sarnia Transit
 Saskatoon Transit Services
 Schmidt
 Shell Canada Limited
 Smart Commute Association of Black Creek
 Smart Commute Markham Richmond Hill
 St. Mary's General Hospital
 Suncor Energy
 Financière SunLife
 SurveyPeople Corporation
 Telecommuting Consultants International, Inc
 Teletrips
 The Centre for Sustainable Transportation
 Municipalité régionale de York
 Thunder Bay Transit
 Outils de changements
 Municipalité de Banff
 Municipalité de Markham – Services techniques
 Municipalité de Richmond Hill
 TPSGC / SIT
 TransAlta Corporation
 Services de transports en commun, travaux publics et
 services, ville d'Ottawa
 Transit Windsor
 TransLink
 Transports Canada
 Transportation Planning and Engineering Consulting
 TRAX, Ecology Action Centre
 UBC TREK Program Centre
 University Health Network
 Université de Calgary
 Université d'Ottawa
 Université de Victoria
 Université de Waterloo
 URS Canada Inc.
 Vancity Credit Union
 Vancouver Community College
 Vélo NB
 Vélo Québec
 Victoria Car Share Cooperative
 Victoria Transport Policy Institute
 Viva Commute Inc
 Voyagez Futé Montréal
 Western Bus Lines (Port Alberni) Ltd
 Université Wilfrid Laurier
 Winnipeg Transit
 York Region Transit
 Université York

