

## La gestion de la demande en transport dans les établissements postsecondaires du Canada

### Aperçu

De nombreux collèges et universités du Canada ont mis en place des programmes de gestion de la demande en transport (GDT) sur leurs campus ces dernières années. Les programmes de GDT aident les établissements d'enseignement postsecondaire à neutraliser les coûts des infrastructures de transport, à offrir davantage d'options de transport aux étudiants, aux membres du corps enseignant et aux employés, à réduire les émissions de GES, à améliorer la qualité de l'air local et à aider les entreprises locales de transport en commun à atteindre leurs objectifs en matière d'usagers.

Ce document de fond analyse certains des nombreux programmes de GDT dans les établissements d'enseignement postsecondaire du Canada, les obstacles et les avantages de leur mise en œuvre et ce que les planificateurs des campus doivent savoir lorsqu'ils mettent en place un programme de GDT.

### Ressources

Carpool.ca : *Campus Carpooling: A Pollution Solution, Leadership Training Manual*, disponible sur demande à l'adresse [www.carpool.ca](http://www.carpool.ca).

TravelSmart Australia's Resource Kit, [www.travelsmart.gov.au/universities/understanding.html](http://www.travelsmart.gov.au/universities/understanding.html).

Victoria Transport Policy Institute, *Campus Transport Management*, [www.vtppi.org/tdm/tdm5.htm](http://www.vtppi.org/tdm/tdm5.htm).

### Contexte

Les universités et collèges sont bien plus que des lieux où l'on s'instruit. Avec plus d'un million d'étudiants inscrits aujourd'hui dans un type quelconque d'établissement d'enseignement postsecondaire (Statistique Canada, 2008) – et des milliers d'autres gens qui y travaillent comme employés –, les universités et les collèges du Canada représentent une occasion d'offrir des solutions de transport à un public diversifié.

Les programmes de GDT sur les campus constituent une solution efficace aux problèmes locaux de circulation et de stationnement. De plus, étant donné que les universités et

les collèges font partie de la plupart des localités de grande importance et d'importance moyenne au Canada, les retombées des programmes de GDT sur les campus peuvent aller bien au-delà du milieu scolaire et atteindre la collectivité dans son ensemble.

En général, les programmes de GDT sur les campus contribuent à améliorer les options de transport et à réduire les déplacements en voiture. Ils peuvent comporter :

- une amélioration des transports en commun et des rabais sur les tarifs, par exemple des laissez-passer universels de transport en commun pour les étudiants (U-Pass) ou des laissez-passer de transport en commun à rabais pour les employés (E-Pass);
- le covoiturage;
- des services de navette;
- la tarification et la gestion des stationnements;
- des initiatives de réduction des trajets de navettage qui englobent des horaires de travail de rechange, le télétravail et des programmes de retour d'urgence à la maison;
- la modération de la circulation et la planification sans voiture;
- les campagnes de commercialisation et de promotion;
- des aménagements et des améliorations pour les piétons et les cyclistes, par exemple des installations sécurisées de stationnement des bicyclettes, des voies réservées aux bicyclettes, des programmes de vélopartage, etc.;
- des programmes qui visent la sécurité des cyclistes et des piétons;
- la gestion du transport pour des activités de loisir et des événements spéciaux.

## Obstacles

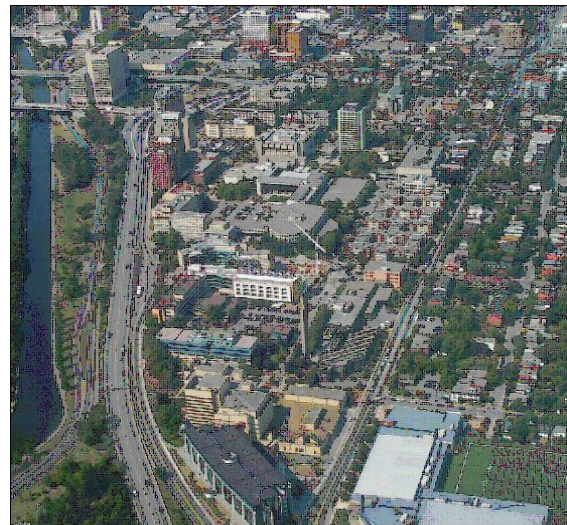
Les établissements d'enseignement postsecondaire se heurtent à bon nombre des mêmes obstacles aux transports durables que d'autres organismes, même si certains sont propres aux universités et aux collèges. Parmi ces obstacles, mentionnons :

- l'absence de coordination entre plusieurs partenaires, par exemple les planificateurs et les administrateurs des campus, les administrations locales et les commissions de transport en commun, les groupes d'usagers et les associations de quartier;
- la résistance aux programmes de la part des employés ou des étudiants, en particulier si les mesures de GDT utilisent les hausses des prix de stationnement ou une partie des droits de scolarité des étudiants pour régler la facture des programmes;
- l'absence de financement;
- l'insuffisance des transports en commun, faute de services ou de capacité;
- les problèmes de stationnement :
  - o des droits de stationnement artificiellement bas peuvent entraîner une hausse de la demande de places de stationnement;
  - o un excédent de places de stationnement bon marché ou subventionnées incite peu les gens à modifier leurs habitudes de conduite à un seul occupant. Dans *Ride.Share Review*, par exemple, Carpool.ca affirme que la commodité et la disponibilité de places de stationnement sont des facteurs qui motivent plus les automobilistes que les coûts;
  - o étant donné que de nombreux établissements d'enseignement postsecondaire comptent sur les droits de stationnement comme source de revenu, les décideurs estiment sans doute qu'en majorant les droits de stationnement, les gens iront stationner leur véhicule ailleurs;
- la perception qu'il n'y a pas de problème immédiat. Les universités et les collèges peuvent estimer qu'ils n'ont pas grande raison de mettre en place des programmes de GDT à moins qu'il n'y ait des problèmes urgents;
- l'absence d'options de transport entre les campus pour les universités ou les collèges qui comptent plusieurs campus;
- d'autres membres de la collectivité qui utilisent les places de stationnement de l'université destinées aux employés ou aux étudiants;
- l'absence d'aménagements pour les transports actifs comme des supports à bicyclettes, des douches et des

vestiaires. Par exemple, l'absence de supports sécurisés à bicyclettes (et ainsi la crainte que les bicyclettes soient volées) peut dissuader les gens d'utiliser leur bicyclette. Statistique Canada affirme que plus de 44 000 bicyclettes ont été volées au Canada en 2007 (12 000 dans la seule ville de Toronto). Toutefois, les services de police et les défenseurs des cyclistes s'accordent à penser que le nombre de vols est plus proche de 100 000, car de nombreuses bicyclettes volées ne sont pas signalées à la police (Imprint, 2008).

## Les programmes de GDT dans les universités canadiennes

Un certain nombre d'établissements d'enseignement postsecondaire du Canada ont adopté une forme quelconque de GDT sur leurs campus.



Vue aérienne du campus de l'Université d'Ottawa. Photo, gracieuseté de l'Université d'Ottawa.

L'une des initiatives les plus courantes est le laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants, ou « U-Pass ». Les programmes U-Pass sont obligatoires et tous les étudiants versent une partie de leurs droits de scolarité pour régler la facture du programme. Cela permet à tous les étudiants d'emprunter les transports en commun à prix réduit tout au long de l'année scolaire. Plus d'une dizaine d'établissements d'enseignement postsecondaire du Canada offrent de tels programmes.

Pour plus de précisions sur un certain nombre de programmes U-Pass dans trois universités canadiennes, consulter le document de fond du PDTU, *Laissez-passer universels de transport en commun au Canada*.

### Université d'Ottawa (UOttawa)

Le campus principal de l'Université d'Ottawa est situé au centre-ville d'Ottawa et compte une population totale d'environ 42 600 personnes (35 600 étudiants). En tant que l'un des principaux arrêts le long du service d'autobus

rapide Transitway de la ville, l'Université d'Ottawa est bien desservie par les transports en commun (environ 50 % des étudiants de l'université déclarent emprunter les transports en commun régulièrement), avec près de 2 700 trajets en autobus effectués à destination et en provenance de l'université les jours de semaine.

L'université s'est lancée dans la conception de son programme de GDT (*Faites le saut!*) en 1999 en réponse à deux grands facteurs. Premièrement, l'offre de places de stationnement à l'Université d'Ottawa déclinait; deuxièmement, l'Université devait se préparer à un afflux d'étudiants provenant de l'année de la « double cohorte »<sup>1</sup>.

*Faites le saut!* relève des Services de protection de l'université, dont le mandat est d'améliorer la sécurité, de concevoir d'autres modes de transport, d'assurer le respect des droits de la communauté universitaire et de protéger les actifs de l'université et de sa communauté.

*Faites le saut!* offre toute une gamme de services de GDT, notamment :

- Des laissez-passer pour les employés. Depuis le lancement du programme en 2000, l'adhésion des employés a plus que doublé, puisque moins de 200 employés se prévalaient du programme cette année-là et qu'il y en a environ 600 en 2008.
- Un écopass pour les étudiants offert par OC Transpo, la commission locale de transport en commun. Les étudiants se sont prononcés en faveur d'un programme U-Pass, mais les négociations entre l'université, la ville d'Ottawa et OC Transpo sur le prix définitif n'ont pas encore abouti.
- Un service de navette gratuit entre le campus principal et trois campus satellites, et entre l'Université d'Ottawa et l'Université Carleton. L'université a réglé la note des autobus de navette et les Services de protection s'occupent de la gestion du service.
- Des places de stationnement préférentielles et un programme de retour à la maison d'urgence pour les covoitureurs. Le programme coûte à peine 115 \$ par an à assurer, essentiellement pour les panneaux de stationnement.
- Un programme de covoiturage avec le concours de RideShark, entreprise locale de covoiturage. RideShark s'occupe de construire le site Web de covoiturage de l'Université d'Ottawa au prix d'environ 5 000 \$, alors que l'université dépense 400 \$ par mois pour assurer la

<sup>1</sup> La province d'Ontario a éliminé la 13<sup>e</sup> année en 2003. Cela veut dire que la dernière promotion de 13<sup>e</sup> année et la première promotion de 12<sup>e</sup> année en vertu des nouvelles règles ont obtenu leur diplôme de fin d'études secondaires et présenté des demandes aux établissements d'enseignement supérieur la même année.

mise à jour du site. L'Université d'Ottawa a réussi à réduire les coûts de construction du site Web en offrant à RideShark des services de traduction en nature.

- Un programme d'autopartage, avec la collaboration de Vrtucar, entreprise locale d'autopartage. Un véhicule de Vrtucar est situé sur le campus, stationné de façon pratique à côté de la principale gare de transport en commun.
- Des aménagements et des programmes pour les cyclistes, comme des supports à bicyclettes, des ateliers de réparation, des programmes de prévention des vols, un programme de vélopartage et des cours de cyclisme. Le programme de vélopartage propose huit bicyclettes qui sont prêtées dans quatre endroits. En 2000, lorsque le programme de prévention des vols a été mis en place, 75 bicyclettes ont été volées sur le campus; en 2008, les vols avaient diminué de plus de moitié.



*Un atelier de réparation des bicyclettes à l'Université d'Ottawa. Photo, gracieuseté de l'Université d'Ottawa.*

Depuis 2002-2003, l'Université d'Ottawa a commencé à majorer ses frais de stationnement, qui étaient gelés depuis 1994. Aujourd'hui, le prix d'un permis de stationnement varie de 1 021 \$ par an pour une place de stationnement à l'extérieur à 1 515 \$ pour une place de stationnement dans un garage intérieur.

#### *Coûts et économies*

Un contrat de sept ans entre les Services de protection et l'université a récemment été renégocié au prix de 1,7 million de dollars. Bon nombre des initiatives de GDT de l'université ne coûtent pas grand-chose ou rien du tout, de sorte que la majeure partie de cet argent va aux salaires et aux frais de bureau.

Les mesures de GDT ont permis à l'Université d'Ottawa d'éviter de construire de nouvelles places de stationnement et l'université possède aujourd'hui un excédent de places de stationnement. En 2002-2003, l'université offrait

2 353 places de stationnement sur ses deux campus; en 2007-2008, en dépit des agrandissements majeurs des édifices de l'université, elle propose 3 760 places dans quatre lieux.

Danny Albert, coordonnateur de la GDT à l'Université d'Ottawa, estime que chacune des places de stationnement coûte, durant son cycle de vie, environ 43 000 \$. En évitant le coût de construction de nouvelles places de stationnement, il estime que l'Université a économisé environ 1 million de dollars.

### Université McMaster

L'Université McMaster à Hamilton (Ontario) dessert une population de 19 113 étudiants de premier cycle et de 7 500 employés.

En juillet 2002, l'Université McMaster a créé *ACT (All-modes Commuting & Transportation)*, qui a pour mission de réduire la demande de places de stationnement à l'université et dans les quartiers avoisinants en sensibilisant les gens aux autres options de transport et en modernisant les services et les infrastructures.



*Chris Marriott, du département de médecine, parcourt à bicyclette le trajet entre Waterdown et McMaster sous la pluie, la neige ou le soleil, et se rend dans trois sites hospitaliers à bicyclette. Photo, gracieuseté de l'Université McMaster.*

À l'instar de l'Université d'Ottawa, McMaster est elle aussi bien desservie par les transports en commun, notamment par une gare de trains légers de GO Transit qui dessert le couloir entre McMaster et l'Université York à Toronto. Environ 36 % des étudiants affirment emprunter les transports en commun comme principal moyen de transport (12 % pour ce qui est des employés), alors qu'environ 35 % des étudiants utilisent la marche ou la bicyclette comme mode de locomotion régulier.

*ACT* comporte :

- Un programme U-Pass pour les étudiants. Le laissez-passer coûte 142,20 \$ pour une période de huit mois.
- Un programme de covoiturage qui comporte un site Web de jumelage de covoitureurs pour les étudiants, les membres du corps enseignant et les employés, des places de stationnement préférentielles et un programme de retour à la maison d'urgence. Plusieurs covoitureurs de McMaster font également don de leur temps comme « consultants » à ceux et celles qui veulent en savoir plus long sur le covoiturage. En outre, les covoitureurs se sont vu offrir à l'origine des bons de stationnement à prix réduit comme mesure d'incitation. Kate Whalen, coordonnatrice du bureau d'*ACT*, affirme qu'après avoir constaté toute l'importance que les covoitureurs attachaient à ces bons, le bureau d'*ACT* a décidé de remettre à chaque covoitureur 12 bons supplémentaires gratuits.
- Les programmes pour les cyclistes offrent 12 casiers sécurisés à bicyclettes, des supports à bicyclettes dans tout le campus qui peuvent accueillir plus de 1 600 bicyclettes, des douches et des vestiaires où les amateurs du transport actif peuvent se changer, ainsi que des CARGOcart (des remorques gratuites de grande capacité qui permettent de transporter son épicerie ou d'autres charges importantes). L'université propose également une coopérative de vélo dirigée par des étudiants, MACycle Co-op. MACycle, parrainée par l'université, le syndicat des étudiants, la ville de Hamilton et d'autres entités, offre des réparations et des ateliers de bicyclette. Le vélo est devenu si populaire à l'Université qu'en 2008, *ACT* s'apprêtait à passer commande d'un plus grand nombre de casiers et de supports à bicyclettes pour répondre à la demande.
- Des produits d'information comme des cartes pour les déplacements à pied et à bicyclette sur le campus et les lieux de toute la ville. *ACT* offre également un service de planification des déplacements à ceux qui visitent le campus pour la première fois, ou qui y reviennent après plusieurs années. *ACT* fournit des précisions sur les déplacements à destination et en provenance de l'université, et reçoit en moyenne cinq demandes de renseignements chaque jour.

Parmi les programmes et les services futurs qu'*ACT* espère pouvoir offrir, mentionnons :

- un complexe sécurisé d'entreposage des bicyclettes qui sera surveillé par la sécurité du campus et sera accessible au moyen d'une carte intelligente;
- une gare mixte de transport en commun et un laissez-passer de transport en commun à rabais pour les employés;

- un service d'autopartage;
- le stationnement sur le gazon dans toutes les zones de stationnement des bicyclettes afin de réduire la superficie asphaltée et d'augmenter les espaces verts.

### Université de Colombie-Britannique (UCB) – Campus de Vancouver

Lancé en 1997, le programme *TREK* de l'UCB est l'une des plus anciennes initiatives de GDT sur les campus du Canada. Le campus de Vancouver de l'UCB dessert une population globale d'environ 55 000 personnes (44 000 étudiants, 11 000 membres du corps enseignant et du personnel).

Contrairement à d'autres programmes de GDT sur les campus, qui sont généralement tributaires de problèmes de stationnement, *TREK* a été créé en raison de l'emplacement géographique du campus.

Le campus de Vancouver de l'UCB fonctionne à la manière d'une ville, de sorte qu'à l'instar de toute autre municipalité située dans le périmètre de la région de Metro Vancouver<sup>2</sup>, il doit se doter d'un plan de gestion de la croissance qui cadre avec la vision globale de la région.

« Le campus de Vancouver de l'UCB n'est techniquement pas situé dans une ville; il fait partie d'une circonscription électorale, » déclare Carole Jolly, coordonnatrice de *TREK*.

Le plan de l'UCB, conçu à l'origine dans les années 1990, contient des objectifs sur l'aménagement du territoire et des engagements en matière de transport et autres engagements spécifiques qui appuient les initiatives de GDT. En vertu de son plan, l'objectif de l'UCB est de réduire de 30 % par personne la conduite des véhicules à un seul occupant, objectif qui a été atteint et même dépassé en 2008. De nouvelles cibles seront fixées en 2010.

M<sup>me</sup> Jolly affirme que l'initiative U-Pass est celle qui a eu l'impact le plus profond. « La première année de sa mise en œuvre, soit 2003, nous avons constaté une hausse de 53 % du nombre d'utilisateurs des transports en commun. »

Parmi les nombreuses prestations du programme de GDT, *TREK* comprend :

- un E-Pass. Environ 10 % des 11 000 employés de l'UCB se servent de l'E-Pass;
- une coopérative de bicyclettes sur le campus qui permet aux membres d'emprunter un vélo sur un parc de 50 vélos et de bénéficier d'un rabais de 10 % sur les pièces pour bicyclettes. Le campus de Vancouver offre également des aménagements pour les cyclistes, comme des casiers, des supports à bicyclettes et des douches, et *TREK* collabore avec Cycling Metro

Vancouver pour offrir des renseignements sur la planification des itinéraires;

- l'autopartage, en partenariat avec ZipCar, compagnie locale d'autopartage. Deux ZipCars sont disponibles sur le campus. En outre, un programme d'autopartage devrait être lancé en 2008 ou en 2009. Contrairement aux programmes types d'autopartage, les employés de l'université qui se rendent au campus en voiture pourront ajouter leur véhicule à une liste de véhicules disponibles pour un prêt;
- un programme CanCart, qui prête gratuitement des chariots tout usage à l'intention des piétons et des cyclistes.



Photo du CanCart, gracieuseté de l'Université de Colombie-Britannique.

#### Partenariats

M<sup>me</sup> Jolly affirme que *TREK* entretient de solides relations avec les groupes étudiants et communautaires, les administrations locales et le ministère provincial des Transports.

Sa relation sans doute la plus importante est avec TransLink, la commission de transport en commun de Metro Vancouver. « Nous collaborons de près avec TransLink et organisons avec ce groupe des réunions régulières, affirme M<sup>me</sup> Jolly. Elle est au courant de nos problèmes et s'efforce d'attribuer ses ressources en conséquence. » Par exemple, en 2003, TransLink a inauguré deux itinéraires de navette communautaire pour servir le campus de Vancouver et le quartier résidentiel avoisinant, itinéraires qui ne pouvaient pas être bien desservis par les lignes d'autobus régionales.

#### Financement

Les programmes de *TREK* sont financés partiellement par les revenus de stationnement (6 millions de dollars depuis que *TREK* a vu le jour en 1997), son programme U-Pass subventionné (les étudiants règlent la majeure partie de la note et l'université prend en charge le manque à gagner de 1,2 million de dollars chaque année), et une taxe générale sur les services municipaux, taxe que chaque département d'une université doit payer.

#### Université McGill

L'Université McGill a une population de 33 522 étudiants et de 9 459 professeurs et membres du personnel. Ses mesures de GDT relèvent de la campagne environnementale de l'université intitulée *Repenser McGill*, qui couvre de nombreuses activités, depuis le recyclage jusqu'à la consommation d'énergie et aux transports de substitution.

<sup>2</sup> Anciennement connu comme Greater Vancouver Regional District, Metro Vancouver comprend 21 municipalités.

Partie intégrante de *Repenser McGill*, les initiatives de GDT de l'université englobent un programme de prêt de bicyclettes et un U-Pool, un service de covoiturage de même que des renseignements en ligne sur la bicyclette, les transports en commun, la marche au ralenti et le covoiturage.

Lancé en 2003, le programme de prêt de bicyclettes est offert au campus MacDonald de McGill situé à l'extrémité ouest de l'île. Quiconque est titulaire d'une carte d'identité de McGill en cours de validité peut emprunter l'une des dix bicyclettes pendant jusqu'à trois heures. C'est ainsi que plus de 1 000 bicyclettes sont prêtées chaque année.

#### *Défis de la GDT*

McGill a éprouvé des difficultés cependant à offrir d'éventail plus complet de mesures de GDT. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'un des obstacles à la GDT est l'idée qu'il n'existe pas de problèmes urgents de transport. L'Université McGill tient lieu d'exemple classique.

Son plus vaste campus est situé au cœur du centre-ville de Montréal, et la plupart des étudiants et des professeurs empruntent les transports en commun, ou se rendent au campus et en repartent à bicyclette ou à pied. « Nous avons déjà une importante population qui ne conduit pas seule, de sorte que la GDT n'est pas une priorité absolue », déclare Kathleen Ng, agente environnementale de McGill.

Mais la perception n'est pas la seule difficulté. Un partenariat prometteur conclu en 2004 entre McGill et l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui est la commission de transport en commun de Montréal, en vue de prendre des mesures de GDT pour l'université et la collectivité en général a été mis en veilleuse, en raison du fait que l'AMT a atteint le maximum de son potentiel sur le plan de son parc et qu'elle ne peut pas accroître ses services de transport en commun.

L'absence de transports en commun suffisants a été particulièrement difficile pour les étudiants du campus MacDonald. « Il peut falloir jusqu'à une heure et demie pour s'y rendre par les transports en commun », affirme M<sup>me</sup> Ng.

Un service de navette a allégé une partie des problèmes. Des navettes relient toutes les 45 minutes le centre-ville et le campus MacDonald, entre 7 h et 18 h 15, durant l'année universitaire régulière, avec des dessertes supplémentaires ajoutées durant les périodes d'examen. Les étudiants se procurent un autocollant spécial qu'ils apposent sur leur carte d'étudiant, ce qui leur permet d'emprunter gratuitement la navette.

Même lorsque des modes de transport durables sont disponibles, des problèmes peuvent survenir. La bicyclette, par exemple, est l'un des modes de locomotion les plus populaires pour se rendre à l'université. Des supports à bicyclettes sont disponibles devant chaque grand pavillon

et le long des principales artères du campus, mais M<sup>me</sup> Ng affirme que l'université n'a plus d'espace pour en ajouter d'autres.

McGill est également à court de places de stationnement pour les voitures. Plusieurs pavillons de l'université en bordure de la rue Sherbrooke (une importante artère publique) offrent des places de stationnement dans la rue; les gens qui ne sont pas rattachés à McGill utilisent ces places, ce qui force les employés de l'université et les étudiants à aller se garer ailleurs.

En guise de réponse, M<sup>me</sup> Ng affirme que le service du stationnement de McGill s'évertue à trier ceux et celles qui ont vraiment besoin d'une place de stationnement. Ceux qui vivent dans un rayon de 5 km du campus, par exemple, ne peuvent pas demander une carte de stationnement (à quelques exceptions près).

#### **Université de Victoria (UVic)**

Le programme de GDT *Travel Choices* de l'UVic sert une population totale de 23 500 personnes (19 000 étudiants et 4 500 employés). Il offre bon nombre des mêmes services de GDT que les autres universités dont il est question dans



*Un employé vient ramasser son E-Pass. Photo, gracieuseté de l'Université de Victoria.*

ce document, y compris des programmes U-Pass et E-Pass, des initiatives d'autopartage et de covoiturage, et des programmes et des aménagements pour les cyclistes.

Le programme bénéficie d'un budget annuel de 325 000 \$ qui est financé par l'université. L'université verse 170 000 \$ de plus par an au programme U-Pass.

« Dans le cadre de notre plan d'action sur la durabilité, nous voulons ramener les véhicules à passager unique à

30 % de la part modale du campus d'ici à 2014 », déclare Sarah Webb, coordonnatrice de la durabilité à l'UVic. L'UVic est également investie d'un mandat conféré par la province de C.-B. pour devenir neutre en carbone d'ici à 2010, de sorte qu'il y a un stimulant financier à vouloir réduire les émissions. Autrement, déclare M<sup>me</sup> Webb, l'université serait obligée d'acheter des droits de compensation par l'entremise de la province dont le prix débute à 25 \$/tonne et pourrait atteindre 100 \$/tonne d'ici quelques années.

Pour s'acquitter d'une partie de son mandat, M<sup>me</sup> Webb escompte commencer à quantifier les émissions produites par les déplacements d'affaires de l'université d'ici à 2012.

L'UVic a déjà pris une longueur d'avance dans la réduction des émissions des déplacements d'affaires grâce à ses services de vidéoconférence, offerts par le département des services média de l'université. Chacune des trois salles de vidéoconférence de l'université est équipée de caméras, de microphones et d'écrans. La vidéoconférence a acquis une telle popularité que l'université manque d'espace et espère multiplier ces services à l'avenir.

#### *Programmes de vélopartage et d'autopartage*

Avec plus de 2 900 places de stationnement pour les bicyclettes, dont 68 casiers à bicyclettes à louer, l'UVic est un campus convivial pour les bicyclettes. Les cyclistes peuvent également se prévaloir d'abris couverts à bicyclettes, de vestiaires où ranger leurs vêtements, d'installations de douche et de changement, de tuyaux à air sous pression et d'un service de serviettes.

Le comité des usagers du vélo de l'UVic cherche également à multiplier le nombre de casiers à bicyclettes disponibles sur le campus.

En septembre 2008, l'UVic a construit quatre postes de chargement électrique des bicyclettes. Même s'il n'y a actuellement qu'une dizaine de bicyclettes électriques sur le campus, M<sup>me</sup> Webb pense que la présence de ces infrastructures incitera un plus grand nombre de gens à recourir à cette technologie.

En plus de son partenariat avec ZipCar, une compagnie locale d'autopartage, l'Université offre un programme d'autopartage pour les employés. Grâce aux véhicules du parc des départements, les employés qui utilisent déjà des modes de transport durables et actifs peuvent se prévaloir d'un véhicule pour leur usage personnel ou leurs activités professionnelles durant la journée. En septembre 2008, l'UVic a également mis sur pied un programme d'autopartage pour les étudiants. Les étudiants qui ne possèdent pas de véhicule peuvent adhérer gratuitement à la Victoria Car Share Co-Op. En tant que membres, les étudiants ont accès à 15 véhicules d'autopartage dans l'agglomération de Victoria, dont trois sur le campus.

#### *La preuve est dans le déplacement modal*

*Travel Choices* a obtenu plusieurs résultats impressionnants :

- M<sup>me</sup> Webb estime qu'en 2007, environ 65 % des gens qui se déplacent à destination et en provenance du campus ont emprunté des modes de transport durables;
- le taux d'utilisation de l'U-Pass est d'environ 80 %, les étudiants utilisant le laissez-passer au moins quatre jours par semaine;
- environ 600 employés se prévalent du programme E-Pass.

En outre, au cours de l'automne 2008, l'UVic a parachevé son contrôle de la circulation de 2008, qui révèle que *Travel Choices* a eu un impact considérable sur les changements de mode à destination et en provenance de l'université.

<b>Mode de transport</b>	<b>2004</b>	<b>2006</b>	<b>2008</b>
VPU	47 %	44,1 %	37,5 %
Covoiturage (2 ou plusieurs personnes)	Chiffres non disp.	11,9 %	12,7 %
Transports en commun	26 %	27,4 %	31 %
Bicyclette	Chiffres non disp.	5,3 %	7,1 %
Marche à pied	9 %	11,2 %	11,2 %
Planche à roulettes	Chiffres non disp.	0,1 %	0,3 %

« Lorsque nous comparons ces chiffres aux statistiques de 1996 sur la circulation, nous constatons un déplacement modal de 20 % aux dépens de la conduite d'un VPU, bien que la population du campus ait continué de croître », ajoute M<sup>me</sup> Webb.

## **Avantages**

Les avantages des programmes de GDT sur le campus intéressent principalement l'université, mais il y a d'autres avantages accessoires pour la collectivité avoisinante.

### **Utilisation des transports en commun**

Les universités et les collèges abritent des milliers de gens (étudiants, professeurs et employés), ce qui fait de leurs campus des plaques tournantes des transports en commun. À ce titre, les étudiants sont un important marché des transports en commun et les commissions canadiennes de transport en commun ont réagi à cela en répondant à leurs besoins en matière de déplacements.

Par exemple, depuis la création du programme *TREK* à l'UCB en 1997, l'utilisation des transports en commun a connu une véritable envolée. Compte tenu de la croissance démographique, l'utilisation des transports en commun a augmenté de 115 %, alors que la conduite d'un véhicule à passager unique a diminué de 35 %.

TransLink a également élargi son service « night owl » (autobus qui circulent tard dans la nuit), lequel profite à l'université et à la collectivité en général.

M<sup>me</sup> Whalen, de l'Université McMaster, a également constaté une hausse de l'utilisation de GO Transit. Les données recueillies par GO Transit en 2002 montrent qu'environ 300 déplacements ont été effectués les jours de semaine à destination et en provenance de l'université du lundi au jeudi, et près de 600 le vendredi. En date de janvier 2006, les déplacements du lundi au jeudi avaient augmenté à 2 000 et à environ 2 700 le vendredi.

### Réduction des émissions de GES

Huit sur dix navetteurs de l'Université d'Ottawa empruntent un mode quelconque de transport durable pour se rendre au campus et en repartir. M. Albert estime que les 8 500 personnes qui se rendent au campus en voiture émettent environ 12 000 tonnes de dioxyde de carbone chaque année; les 17 000 qui utilisent des modes de transport durable n'émettent que 8 000 tonnes.

M<sup>me</sup> Jolly déclare que, grâce au programme *TREK* de l'UCB, les émissions de GES ont diminué d'environ 16 000 tonnes par an.

### Besoins de stationnement

À l'UCB, les besoins de stationnement ont diminué de 25 % depuis 1997, ce qui, à son tour, a réduit les embouteillages sur le campus.

### Finances

M<sup>me</sup> Jolly estime que les étudiants économisent environ 800 \$ par an en frais de transport grâce au programme U-Pass de l'UCB.

M. Albert estime qu'en réduisant ses besoins de stationnement, l'Université d'Ottawa a économisé environ 1 million de dollars en coûts évités.

### Réduction des incidents dus à l'alcool au volant

Même s'il n'existe pas de données de référence, sur le plan anecdotique, M<sup>me</sup> Joly estime que le programme U-Pass de l'UCB, son programme de retour à la maison garanti et le fait que TransLink ait élargi son service « night owl » ont contribué à réduire l'incidence de l'alcool au volant chez les étudiants.

### Intervenants

Le principal intervenant de tout programme de GDT fructueux sur un campus est l'université proprement dite, généralement un coordonnateur spécialisé dans la GDT qui travaille en collaboration avec d'autres services de l'université et des intervenants de l'extérieur. Parmi ces intervenants, il peut y avoir :

- des commissions de transport en commun;
- des administrations municipales;

- des syndicats étudiants et enseignants et des groupes étudiants;
- des organismes locaux comme des coopératives de bicyclettes et de véhicules, des groupes écologiques et communautaires;
- les ministères provinciaux des transports.

## Paramètres qui entrent en ligne de compte dans la mise en place d'un programme de GDT sur les campus

Les coordonnateurs de la GDT sur les campus interrogés pour ce document de fond ont été invités à réfléchir à leurs expériences et à fournir des conseils à d'autres planificateurs des campus sur la façon d'appliquer la GDT dans les universités et les collèges.

### Cerner les enjeux

M<sup>me</sup> Ng, de l'Université McGill, affirme que, pour déceler les problèmes, les planificateurs de la GDT sur les campus doivent commencer par étudier la collectivité avoisinante, ses habitudes de navettage et les transports en commun disponibles.

« Certains commencent par trouver des solutions sans même chercher à savoir s'il existe de véritables problèmes, affirme-t-elle. Il est préférable de se concentrer sur les éléments à améliorer plutôt que de consacrer des ressources à des choses que les gens n'utiliseront même pas. »

À l'UVic, des contrôles de la circulation ont lieu tous les deux ans pour déterminer le moyen de transport; ces données éclairent alors la façon dont l'université façonne ses mesures de GDT. Par exemple, les contrôles cherchent à déterminer les lignes d'autobus qui sont les plus utilisées par les titulaires d'un U-Pass et d'un E-Pass, les campus qui comptent le plus grand nombre de piétons et de cyclistes, le nombre de véhicules qui traversent le campus et l'impact que les véhicules de construction ont sur les modes de transport durant les projets d'immobilisations.

M<sup>me</sup> Webb a fait une découverte intéressante sur la façon dont les transports durables sont perçus par différents employés de l'université. « Les employés plus jeunes n'hésitent pas à régler leurs droits de stationnement ou à essayer différents modes de transport durables, déclare-t-elle. L'une de nos principales difficultés consiste donc à obtenir de ceux et celles qui sont sur le campus depuis des années – et qui pensent que la conduite et le stationnement sont des droits – modifient leurs habitudes. »

### Obtenir des appuis de haut niveau

M<sup>me</sup> Jolly affirme que le programme *TREK* de l'UCB bénéficie de l'appui des plus hauts rangs des décideurs de l'université. Cela s'explique bien entendu par le fait que



l'université est tenue de se doter d'un plan de gestion de la croissance qui cadre avec la vision de Metro Vancouver.

De même, le programme de GDT de l'Université d'Ottawa bénéficie de l'aide financière de l'université et constitue une antenne enchâssée des Services de protection.

### **Programmes pilotes**

Bon nombre des programmes de GDT de l'Université d'Ottawa ont débuté sous la forme de projets pilotes, qui ont permis à l'université d'ajuster le programme durant son évolution et de faciliter l'adoption des changements par les intéressés.

Dans une même veine, M<sup>me</sup> Jolly prévient que les programmes pilotes doivent être surveillés de près et que leurs résultats doivent être mesurés pour déterminer les incidences que les programmes ont eues et ajuster certains paramètres au besoin.

### **Offrir des options**

M<sup>me</sup> Whalen déclare qu'elle procure aux étudiants, aux professeurs et aux employés de l'Université McMaster le plus grand nombre d'options possible, afin d'optimiser l'attrait des modes de transport durables sur le plan de la commodité, de la facilité et des coûts.

« Certaines gens n'ont même pas le choix d'enjamber une bicyclette ou d'emprunter les transports en commun, et, dans ces cas, il faut leur offrir des options comme des incitatifs de covoiturage et des autobus navette, affirme-t-elle. Ou un programme de vélopartage conviendrait parfaitement à ceux et celles qui ne possèdent pas de bicyclette. »

### **Faire attention à la conception**

M. Albert affirme que des rondes régulières sur le campus peuvent souvent résoudre de nombreux problèmes relatifs à la GDT. Par exemple, des inspections régulières peuvent déceler des problèmes comme l'absence ou l'insuffisance de trottoirs ou de bretelles d'accès ou d'autres infrastructures qui peuvent obstruer l'accès des piétons ou des cyclistes.

M<sup>me</sup> Webb affirme que l'éclairage extérieur des abribus, des pistes et des casiers à bicyclettes doit toujours entrer en ligne de compte pour des raisons de sécurité. De nombreux collèges et universités collaborent déjà avec les forces de police locales aux programmes de PCAM (prévention du crime par l'aménagement du milieu). Les contrôles de PCAM peuvent souvent déceler de nombreux problèmes de sécurité et de sûreté pour les piétons et les cyclistes.

En outre, M<sup>me</sup> Webb recommande aux planificateurs des campus de collaborer avec les responsables des édifices et d'ingénierie de l'université aux projets de rénovation et d'immobilisations afin d'y incorporer des aménagements en fin de déplacement.

« Si vous ajoutez des toilettes à un édifice existant, par exemple, il faut également songer à y ajouter une douche et un vestiaire, des casiers et un poste de remplissage de bouteilles d'eau », affirme-t-elle.

La conception des infrastructures de transport actif doit également entrer en ligne de compte. « Nous avons des casiers à bicyclettes qui sont d'une laideur repoussante, déclare M<sup>me</sup> Webb. Nous devons donc faire plus attention au détail et les rendre plus agréables à l'œil. »

### **Écouter les besoins et les avis des gens**

Dans certains cas, les étudiants décèlent des problèmes avant l'université. Par exemple, un signal sonore pour les piétons a été installé à un carrefour à forte densité de circulation du campus d'Ottawa après qu'un étudiant malvoyant l'eut signalé à l'attention du bureau de GDT.

M<sup>me</sup> Whalen fait observer que de nombreux échecs des programmes peuvent être évités si l'on sollicite un deuxième avis auprès de plusieurs groupes différents.

« J'ai constaté de nombreux cas où des plans ont été mis en œuvre pour s'apercevoir plus tard qu'il existe des problèmes majeurs sur le plan de la sécurité ou de l'accessibilité, affirme-t-elle. Prenez le temps de demander leur avis à d'autres groupes sur d'éventuels changements pour déterminer s'ils anticipent des problèmes. »

### **Faciliter l'accès aux informations**

L'Internet est de loin le premier choix de la plupart des planificateurs du campus pour diffuser les renseignements sur la GDT. Le fait de fournir des renseignements en ligne est le moyen le plus rentable pour les universités de commercialiser et de promouvoir leurs programmes de GDT. En outre, c'est l'un des modes de communication les plus courants utilisés par les étudiants. Plus de 90 % de tous les étudiants à temps plein âgés de moins de 25 ans affirment qu'ils consultent l'Internet depuis l'école (Statistique Canada, 2006).

Des affiches aux activités étudiantes et communautaires, des articles publiés dans des journaux locaux ou d'étudiants et des brochures et des prospectus sont également d'excellents moyens de diffuser des renseignements sur la GDT.

Par exemple, l'Université d'Ottawa distribue un CD de tous les services du campus, notamment de son programme de GDT, à tous les étudiants qui s'inscrivent en première année.

M<sup>me</sup> Webb recommande par ailleurs aux universités de diffuser des renseignements sur la façon de se rendre à l'université en empruntant les transports en commun, à bicyclette ou à pied et non pas seulement en voiture.

## Création d'instruments financiers

Le financement des programmes de GDT sur les campus est souvent assuré par l'université elle-même, grâce aux revenus de stationnement et aux droits de scolarité (dans le cas des programmes U-Pass).

Toutefois, comme le fait observer M. Albert, il est possible d'offrir de nombreux services à très bon compte. Le programme de places de stationnement préférentielles et de retour à la maison en cas d'urgence de l'Université d'Ottawa pour les covoitureurs ne coûte par exemple que 115 \$ par an.

Dans le cadre de son plan d'action sur la durabilité, l'UVic tient à créer un fonds renouvelable pour ses programmes et ses services de GDT. L'université versera les capitaux d'amorçage, sans oublier les contributions des étudiants et des entreprises, et l'argent économisé grâce à la diminution des coûts du carburant ou des terrains – argent que l'université devrait autrement payer – sera alors restitué au fonds et réutilisé dans le cadre de programmes futurs.

### *Ressources universitaires de GDT*

Certaines ressources de GDT sont créées expressément pour les établissements d'enseignement postsecondaire. Parmi elles, Carpool.ca offre deux ressources qui s'adressent expressément aux collèges et aux universités :

1. *How to Implement a Campus Rideshare Program* est un guide de consultation rapide de quatre pages sur la façon de créer un régime de covoiturage, avec des conseils sur la promotion, la signalisation, les stratégies et les incitatifs d'offre de gestion du stationnement. <https://www.carpool.ca/pdf/implementPool.pdf>.
2. *Campus Carpooling: A Pollution Solution, Leadership Training Manual* fournit des renseignements sur la façon de prendre diverses initiatives de GDT. Le manuel est disponible sur demande auprès de Carpool.ca.

TravelSmart Australia fournit également une trousse de ressources universitaires en ligne. Cette trousse comporte des stratégies visant à réduire le nombre de déplacements en voiture et à accroître l'utilisation des modes de transport actifs et durables.

[www.travelsmart.gov.au/universities/index.html](http://www.travelsmart.gov.au/universities/index.html).

## Conclusion

Les universités et les collèges offrent des possibilités considérables de fournir des programmes et des services de GDT à un grand nombre de gens. Avec plus d'un million d'étudiants inscrits à l'université ou au collège, les établissements d'enseignement postsecondaire bénéficient d'un public « captif » qui est sans doute beaucoup plus réceptif aux messages liés à l'environnement que la population en général.

Comme l'a démontré ce document de fond, les programmes de GDT sur les campus n'ont pas besoin de coûter cher ou d'être compliqués pour avoir des retombées financières, sociales et environnementales. La commercialisation de modes de transport de substitution est sans doute également plus facile dans les universités et les collèges car une population plus jeune est sans doute plus désireuse de modifier ses habitudes de transport.

Les programmes de GDT sur les campus sont également susceptibles de modifier les habitudes futures de transport. Les étudiants d'université et de collège affichent en général des taux inférieurs de propriété d'un véhicule que les adultes plus âgés. En leur offrant tout un éventail d'options de transport, les programmes de GDT sur les campus profitent aux étudiants à la fois sur le plan des finances et de la mobilité et peuvent contribuer à faire des transports actifs et durables une habitude qui dure toute la vie.

## Ouvrages de référence et ressources

Association des universités et collèges du Canada. [www.aucc.ca](http://www.aucc.ca).

Carpool.ca. *Campus Carpool: A Pollution Solution. A Leadership Training Manual*. Août 2004 (le manuel est disponible sur demande à carpool.ca). *How to Implement a Campus Rideshare Program*. <https://www.carpool.ca/pdf/ImplementPool.pdf>. *RideShare Review*. Été 2002. [https://www.carpool.ca/pdf/rideshare\\_summer02.pdf](https://www.carpool.ca/pdf/rideshare_summer02.pdf).

Imagine Canada. *Enquête nationale auprès des organismes à but non lucratif et des organismes bénévoles*. Consulté dans Planned Giving Solutions Inc. [www.pgsolutionsinc.com/Statistics.aspx](http://www.pgsolutionsinc.com/Statistics.aspx).

Université McGill. *U-Pool. Repenser l'environnement*. [www.mcgill.ca/rethink/initiatives/transport/](http://www.mcgill.ca/rethink/initiatives/transport/).

Université McMaster. *All-modes Commuting & Transportation*. <http://act.mcmaster.ca>.

Mount Royal College. *C-Choices*. [www.mtroyal.ca/AboutMountRoyal/TransportationParking/index.htm](http://www.mtroyal.ca/AboutMountRoyal/TransportationParking/index.htm).

Statistique Canada. *Effectif universitaire*. Le Quotidien. 7 février 2008. [www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/080207a-fra.htm](http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/080207/dq080207a-fra.htm). *Enquête canadienne sur l'utilisation de l'Internet*. Le Quotidien. 15 août 2006. [www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/060815/dq060815b-fra.htm](http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/060815/dq060815b-fra.htm).

Transports Canada. *Les laissez-passer universels de transport en commun au Canada*. <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/PDTU/laissezpasser.htm>.

TravelSmart Australia. *Universities Travelsmart Resource Kit*. 2003. [www.travelsmart.gov.au/universities/understanding.html](http://www.travelsmart.gov.au/universities/understanding.html).

Université de Colombie-Britannique. *TREK*. [www.trek.ubc.ca](http://www.trek.ubc.ca).

Université d'Ottawa. *Faites le saut!* [www.protection.uottawa.ca/fr/alternative.html](http://www.protection.uottawa.ca/fr/alternative.html).

Université de Victoria. <http://web.uvic.ca/vpfn/financialplanning/campusplanning/travelchoicesindex.htm>.

Université de Waterloo. *Imprint*. 24 octobre 2008. [http://imprint.uwaterloo.ca/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3029&Itemid=57](http://imprint.uwaterloo.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=3029&Itemid=57).

Victoria Transport Policy Institute. *Campus Transport Management*. [www.vtpi.org/tdm/tdm5.htm](http://www.vtpi.org/tdm/tdm5.htm).