



POLYTECHNIQUE
MONTRÉAL

LE GÉNIE
EN PREMIÈRE CLASSE

Université 
de Montréal

HEC MONTRÉAL

Plan de mobilité durable du Campus de l'UdeM

Qu'est-ce que c'est ?

Le plan de mobilité durable est un outil de planification territoriale développé à l'échelle de villes, de quartiers ou d'organisations et qui a pour fonction d'identifier les actions à entreprendre pour mettre en œuvre les orientations stratégiques ciblées pour que le transport des personnes et des marchandises évolue de façon durable.

Pourquoi un plan de mobilité ?

L'Université de Montréal, Polytechnique Montréal et HEC Montréal forment le premier pôle d'enseignement supérieur du Québec. Regroupant quelque 80 000 individus et étant établi sur le flanc nord du mont Royal, le campus principal est littéralement une ville dans la ville. Les trois institutions ont décidé d'unir leurs efforts afin de dégager une vision cohérente et d'intégrer la mobilité durable sur le Campus en identifiant les grands axes d'intervention pour répondre aux besoins de leurs communautés.

Comment ?

L'élaboration du plan de mobilité durable est divisée en six phases (figure1). La première étape a fait l'objet d'enquêtes auprès des usagers des campus [Programme Allégo (HEC 2008) et Enquête OD (UdeM et Poly 2011)]. Une synthèse des résultats est présentée dans les pages suivantes. Ce diagnostic a été réalisé par :

- la Chaire MOBILITÉ de Polytechnique;
- l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal;
- l'Observatoire de la mobilité durable de l'Université de Montréal;
- le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport.

Coordonnateurs de cette démarche, les conseillers en développement durable des trois institutions, en partenariat avec l'Institut EDDEC, le CIRODD et la Chaire MOBILITÉ, vous invitent maintenant à passer à l'étape suivante : les forums d'échanges.

L'idée est de faire du Campus un laboratoire vivant de la mobilité durable : mettre à profit l'expertise de la communauté pour optimiser nos pratiques, maximiser le rayonnement de nos institutions et démontrer notre savoir-faire en matière de mobilité durable.

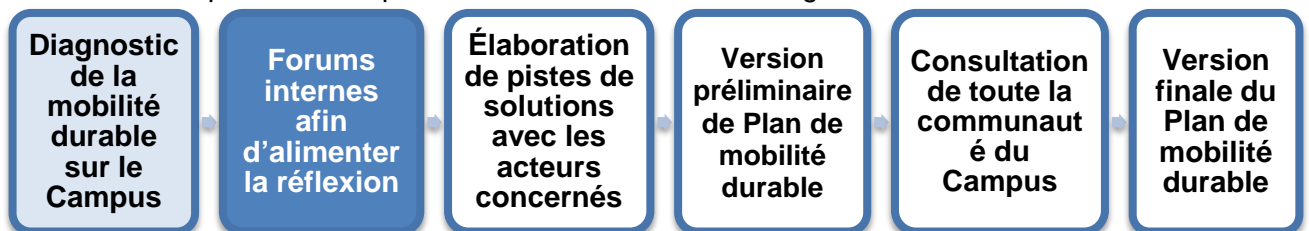


Figure 1 - Phases du plan de mobilité

Premiers constats

- La part modale du vélo pour les déplacements domicile-Campus est actuellement de **3%**.
- **1200** supports à vélos sont disponibles, nombre qui est sous les recommandations de Vélo Québec.
- **12%** de la communauté vient à pied sur le campus.
- **2 à 3 %** des étudiants et de **7 à 8 %** des employés du Campus sont abonnés à un programme de covoiturage.
- **64 %** des personnes qui ont pris l'auto pour aller au Campus possèdent un permis de stationnement.

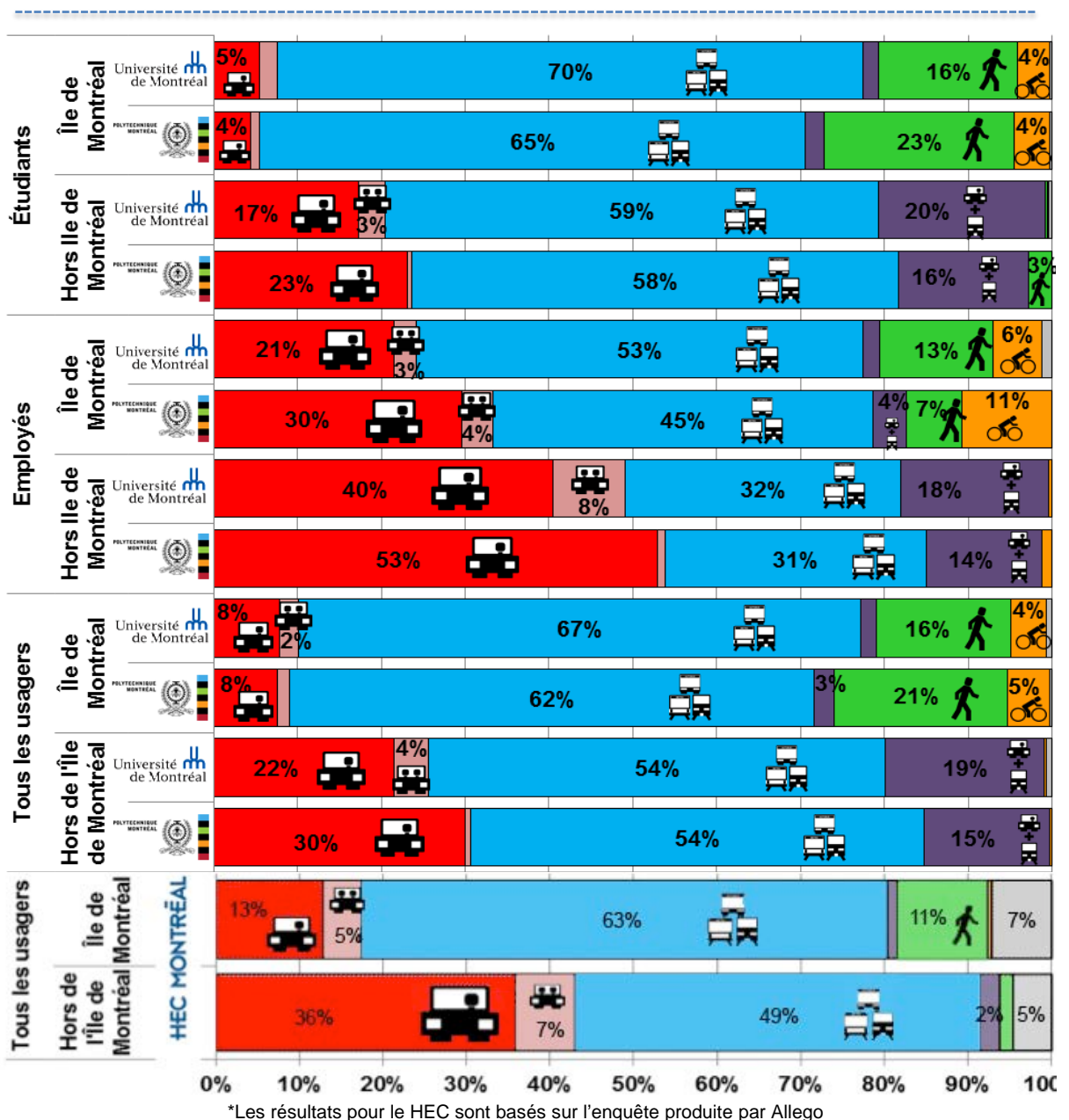


Figure 2 - Part modale pour le déplacement domicile-campus selon l'origine

Premiers constats

- ❑ 20% des utilisateurs de l'auto-solo disent choisir ce moyen de transport car il est plus rapide.
- ❑ Une forte proportion des déplacements en automobile sont réalisés par des individus qui habitent les zones les mieux desservies en transport collectif.
- ❑ 45 % de la communauté du Campus de la montagne réside à 5.2 km et moins de son institution d'attache.
- ❑ 55% des membres de notre communauté habitent proche d'une station d'autopartage.
- ❑ Certaines initiatives permettent déjà d'améliorer le niveau de durabilité des déplacements sur le Campus: promotion du **transport actif** par Ma santé au Sommet, calcul et rachat des **GES** émis par les déplacements, **encouragement au covoiturage** et à l'utilisation des **modes alternatifs** lors des déplacements professionnels, etc.

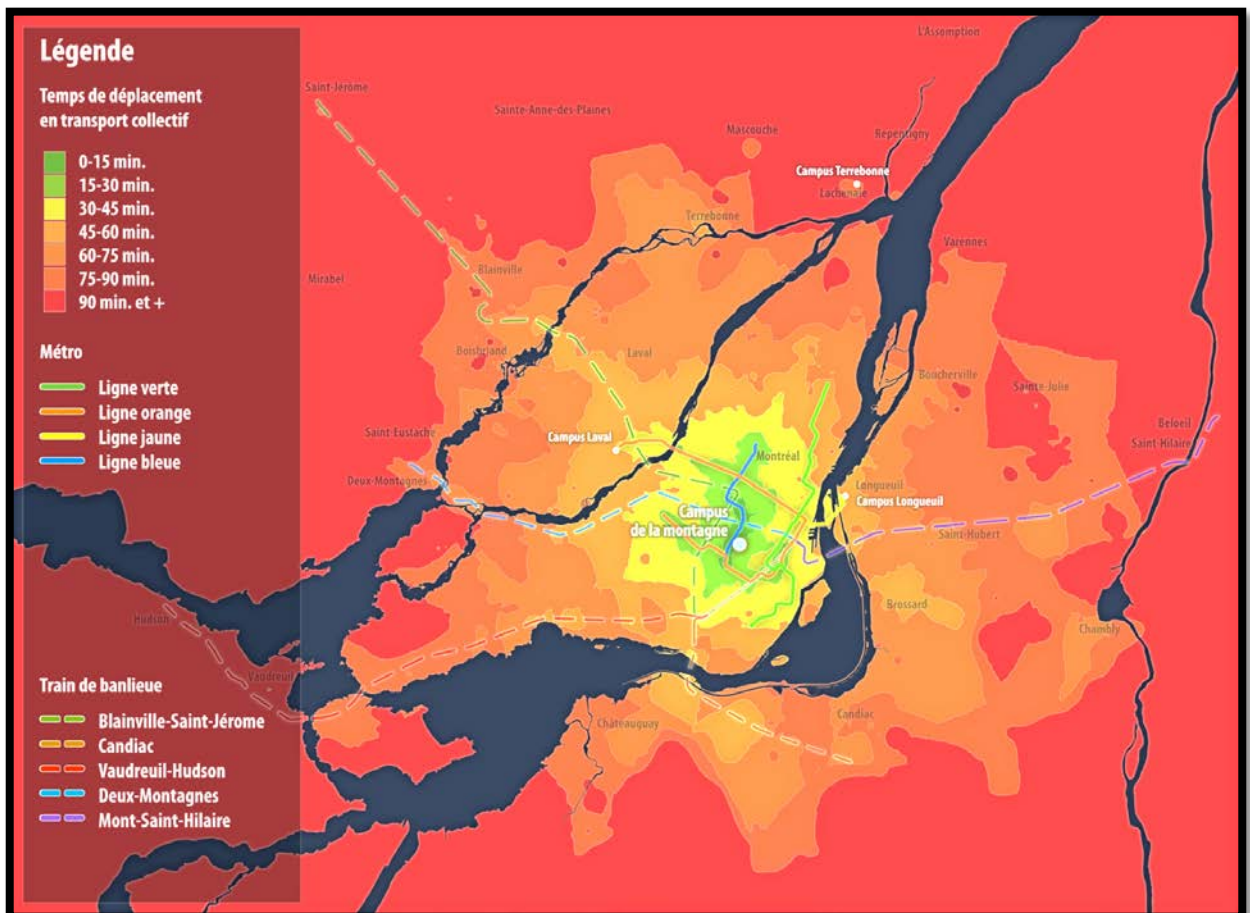


Figure 3 - Temps d'accès au Campus en transport collectif (pointe AM)

Annexe - Table des matières du diagnostic

Le diagnostic complet peut être téléchargé [ici](#)

1 INTRODUCTION

- 1.1 LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
- 1.2 MISE EN CONTEXTE
- 1.3 CONTRIBUTIONS ACADÉMIQUE ET DE RECHERCHE
- 1.4 ENJEUX ET STRUCTURE DU DIAGNOSTIC

2 MÉTHODOLOGIE

- 2.1 MOBILIGO
- 2.2 L'ATELIER D'URBANISME URB 2513
- 2.3 L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION
- 2.4 DONNÉES UTILISÉES

3 LE CAMPUS DE LA MONTAGNE DANS SON MILIEU

- 3.1 LOCALISATION SPATIALE DES INSTITUTIONS
- 3.2 CONTEXTE D'IMPLANTATION DES INSTITUTIONS
- 3.3 PLANIFICATION EN VIGUEUR À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE RECENSEMENT (RMR)
- 3.4 ÉTUDES ET PLANS TOUCHANT LE CAMPUS DE LA MONTAGNE

4 OFFRE EN TRANSPORT

- 4.1 PROFIL D'ACCESSIBILITÉ EXTERNE
- 4.2 PROFIL D'ACCESSIBILITÉ INTERNE

5 DEMANDE EN TRANSPORT

- 5.1 PROFIL DES USAGERS DU CAMPUS
- 5.2 COMPORTEMENT DE MOBILITÉ

6 TRANSPORT DES MARCHANDISES

7 IMPACTS DE LA MOBILITÉ

- 7.1 IMPACTS SOCIAUX
- 7.2 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
- 7.3 IMPACTS ÉCONOMIQUES

8 CONSTATS ET PERSPECTIVES

- 8.1 TRANSPORT ACTIF
- 8.2 TRANSPORT COLLECTIF
- 8.3 COVOITURAGE
- 8.4 AUTOPARTAGE
- 8.5 UTILISATION DE LA VOITURE
- 8.6 TRANSPORT DES MARCHANDISES
- 8.7 LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS
- 8.8 AUTRES

9 PROCHAINES ÉTAPES

10 BIBLIOGRAPHIE

11 ANNEXES

