

1. Identification du candidat

Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2W2

Site internet : www.amt.qc.ca

Personne-ressource : Martin Brossoit
Téléphone : (514) 287-2464 poste 4935
Courriel : mbrossoit@amt.qc.ca

2. Identification de la catégorie

Innovation

3. Projet soumis

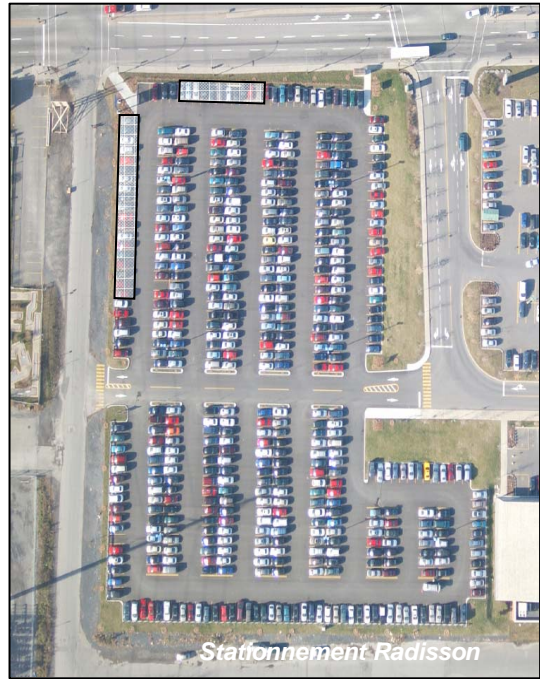
Mise sur pied d'un projet-pilote offrant des places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs de l'AMT

4. Description du projet

L'AMT a lancé à l'automne 2005 un nouveau projet de places réservées dans les stationnements incitatifs pour les usagers qui pratiquent le covoiturage. L'originalité de ce projet réside dans le fait que le véhicule utilisé par les covoitureurs est stationné non pas dans un endroit de destination mais plutôt à un point de transfert modal. De ce fait, ce projet vise à améliorer, à moindre coût, les correspondances multimodes.

Le projet comporte deux volets distincts, qui peuvent se conjuguer selon la nature des stationnements incitatifs visés :

- la réservation de places de stationnement à proximité des aires d'embarquement des autobus et des trains et des édicules du métro pour les covoitureurs prenant les transports collectifs (type 1) ;
- la réservation de places de stationnement à proximité des voies d'accès facilitant le jumelage d'unités de covoiturage sur le site, pour la poursuite du trajet en voiture, en limitant les déplacements en auto-solo (type 2).



Par ce projet, l'AMT compte accroître la mobilité et l'efficacité des transports, augmenter l'intégration modale en améliorant les correspondances entre les moyens de transport, et promouvoir l'intégration des principes de transport durable. Le projet permet aussi d'optimiser les superficies de stationnements occupées aux abords des points de desserte en transport collectif.

Des observations ont été effectuées sur le terrain afin de dénombrer le taux d'occupation véhiculaire pour chacun des stationnements et de déterminer la demande minimale et optimale en covoiturage dans les sites retenus. Pour chaque stationnement, l'AMT réserve habituellement le nombre de places équivalent au nombre d'équipages inscrits, y ajoutant une réserve de deux places. Ce nombre s'ajuste en fonction de la demande.

5. Ampleur et pertinence du public cible rejoint

L'AMT est responsable de près de 25 000 places de stationnement de longue durée, réparties dans 58 stationnements incitatifs, soit 19 qui ont une interface avec des services de transport collectif par autobus (plus de 10 600 places) et 37 autres qui sont adjacents aux cinq lignes de train de banlieue de la région de Montréal (plus de 14 000 places).

À l'heure actuelle, les stationnements incitatifs sont utilisés en moyenne à près de 85 % de leur capacité. Plusieurs ont fait l'objet d'agrandissements répétés, et pourtant, plus de 40 % affichent encore un taux d'occupation supérieur à 90 % sur une base régulière.

Dès lors, la réservation de places à proximité des aires d'embarquement et de débarquement peut constituer un incitatif significatif pour favoriser le covoiturage dans le cadre de déplacements d'accès aux stationnements incitatifs (type 1). Or, on observe un tel niveau d'occupation dans plus d'une vingtaine de stationnements incitatifs sous la responsabilité de l'AMT.

Pour l'autre type de covoiturage envisagé (type 2), c'est-à-dire lorsque les stationnements incitatifs servent de points de relais aux covoitureurs, dans le cadre de déplacements ayant une autre destination, les places réservées sont localisées davantage près des accès aux stationnements incitatifs, de façon à limiter l'impact pour les autres usagers qui y effectuent un transfert modal vers un mode de transport collectif (autobus, métro ou train).

Le projet regroupe donc deux types de clientèle de covoitureurs, soit ceux qui se rencontrent en aval du site et s'y rendent en partageant un véhicule ou ceux qui utilisent le site comme point de regroupement et qui poursuivent en voiture. Dans les deux cas, le projet offre un avantage aux usagers de modes de transport collectif et vise à réduire le nombre d'auto-solo sur les routes en mettant en place des outils pour faciliter le covoiturage et ainsi permettre une augmentation du taux d'occupation véhiculaire des stationnements afin d'en optimiser l'utilisation.

6. Retombées favorables sur l'environnement

Le secteur des transports est responsable de 38 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec. En 1994, les véhicules automobiles de la région métropolitaine de Montréal ont produit 6,6 millions de tonnes de GES. D'ici 2026, il est prévu que les émissions atteignent 8,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 35 %. Cette progression pressentie est imputable à la forte croissance du parc automobile montréalais (autour de 27 000 unités en plus, chaque année) et des déplacements par automobile (environ 3 % de plus par année). Pour cette raison, ce secteur constitue une priorité d'intervention stratégique dans le cadre du plan d'action canadien et québécois pour la lutte aux GES, afin de répondre aux engagements de Kyoto.

Compte tenu de la problématique des déplacements dans la région montréalaise, il faut accroître la mobilité et l'efficacité des transports. L'augmentation du nombre de déplacements par covoiturage permet de diminuer le nombre de véhicules sur les routes, et par conséquent, la congestion et les émissions de GES.

7. Qualité du résultat

Pour le projet-pilote, l'AMT a retenu cinq stationnements incitatifs, soit Radisson, Terrebonne, Chambly, Brossard-Chevrier et Brossard-Panama, selon des critères précis. Le stationnement Repentigny s'est ajouté à la liste en raison d'un problème de sursaturation.¹ En date du 6 février 2006, il y a 168 usagers inscrits et 51 équipages formés et fonctionnels. Sur les six sites, il y a un total de 49 cases réservées dont 30 au seul stationnement Radisson.

Tableau – Nombre d'inscriptions et d'équipages par site

(en date du 6 février 2006)

SITE	ÉQUIPAGES	PLACES RÉSERVÉES
Radisson : situé en milieu urbain dense, à proximité du métro, il est de grandeur moyenne et est rempli à pleine capacité, dès le début de l'heure de pointe du matin.	36	30
Chevrier : situé dans la 1 ^e couronne Sud, attirant aussi les usagers des 2 ^e et 3 ^e couronnes, il a une grande capacité résiduelle et bénéficie d'autobus express.	6	6
Panama : situé dans la 1 ^e couronne Sud, et desservi par des autobus express, il a une très grande capacité d'accueil qui ne peut cependant suffire à la demande : il est saturé dès le début de l'heure de pointe du matin.	4	5
Chambly : situé en 2 ^e couronne, il a une capacité assez réduite et est rapidement saturé.	2	2
Terrebonne : situé dans la 1 ^e couronne Nord, dans un secteur très pro transports collectifs, il bénéficie de la proximité d'une voie réservée au covoiturage à 3 occupants et plus et d'un service rapide de bus ; de grandeur moyenne, il est presque rempli à pleine capacité.	3	4
Repentigny	0	2
TOTAL	51	49
Nombre total d'usagers inscrits : 168 dont 116 déjà regroupés en équipage		

8. Innovation et originalité

Ce projet, qui vise des usagers des transports collectifs, pousse plus loin la démarche d'intégration modale, de transfert modal et de transport durable tout en prenant appui sur les nombreuses expériences existantes. Les automobilistes utilisant les transports collectifs sont invités à réduire l'utilisation solo de leur véhicule, même pour se rendre au stationnement incitatif. À ce titre, le défi de jumelage des covoitureurs est plus grand que celui des entreprises, où les personnes faisant du covoiturage se connaissent de par leur milieu de travail. Les personnes visées par ce projet sont soit des inconnus, soit des voisins de quartier, soit un membre de la famille. Le second défi réside dans le fait que les stationnements incitatifs sont des lieux publics et non privés. Dans ce cas, les mécanismes de contrôle doivent être bien planifiés.

¹ Avant la mise en place des mécanismes d'information, une entente est intervenue entre l'AMT et un commerce avoisinant le stationnement Repentigny pour offrir un espace de stationnement supplémentaire aux usagers, ce qui a eu pour effet de diminuer la pression sur le site, dont le taux d'occupation a baissé à près de 60 %. Deux places sont toujours réservées, en prévision d'un retour éventuel de l'état de saturation du site.

9. Qualité du produit

La promotion du service gratuit

L'inscription au service, obligatoire mais gratuite, se fait facilement par le biais du site Internet de l'AMT. Un outil de jumelage, outil tiré du logiciel « Covoiturage Allégo » et adapté pour les stationnements incitatifs, permet aux usagers, via différents critères, de trouver un partenaire de covoiturage.

Pour faire connaître le service, des agents d'informations ont été postés durant les périodes de pointe pendant quelques jours sur chacun des sites, profitant du transfert modal des usagers pour leur distribuer en mains propres des dépliants d'information. Parallèlement, des affiches ont été installées dans les stationnements concernés.

Le projet a officiellement démarré le 3 octobre 2005. Tout d'abord, des panneaux informatifs ont été installés aux emplacements prévus afin d'indiquer aux usagers les futures places réservées, tout en leur laissant un peu de temps pour modifier leurs habitudes et de les inciter à s'inscrire au projet.



Stationnement Chambly (lors de l'ouverture du projet)

Les garanties de succès

L'analyse des expériences similaires menées ailleurs dans le monde ont permis de mettre en lumière les écueils à éviter : une confusion par rapport aux règles d'usage, une signalisation inadéquate et un contrôle inexistant.

Une étude pointue a permis une mise en route efficace du projet-pilote de l'AMT. Des panneaux indiquent clairement l'emplacement de chaque place réservée. Une vignette obligatoire permet un contrôle de chaque véhicule garé aux emplacements réservés. De plus, les techniciens infrastructure de l'AMT profitent de leurs visites d'inspection technique pour vérifier l'occupation des places réservées.

Par ailleurs, des inspecteurs de l'AMT, et, sur le territoire de la Ville de Montréal, des agents de stationnement, effectuent régulièrement des rondes. Sur un total de 3 250 constats distribués en 2005, seulement 22 (soit 0,68 %) sont reliés à l'usage inadéquat des places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs, soit 15 touchant l'absence de vignette et 7 pour le non-respect de la consigne de deux passagers minimum. L'analyse des constats montre aussi que la majorité ont été émis au cours du premier mois d'implantation du projet. La stratégie de mise en place semble donc avoir bien fonctionné, et le projet bénéficier d'une perception positive de la clientèle des stationnements.

10. Effet catalyseur et généralisable

Dans un contexte où on cherche à accroître l'intégration modale et surtout améliorer les correspondances entre les moyens de transport, les espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs constituent un élément bénéfique et motivant pour les usagers des modes de transport collectif puisque leur correspondance vers l'autre mode, ou véhicule, s'en trouve améliorée. Ils n'ont plus la nécessité de chercher une place à travers les allées de stationnement, souvent remplies à pleine capacité.

S'appuyant sur des résultats de sondage sur le niveau de satisfaction des usagers pour ajuster le services aux besoins, et vu les résultats encourageants, l'AMT désire augmenter le nombre d'équipages dans les sites déjà opérationnels et le taux d'occupation véhiculaire des équipages déjà formés. Elle a aussi la volonté d'étendre graduellement ce projet aux stationnements incitatifs ayant les caractéristiques similaires aux premiers ciblés. Dans l'année qui vient, le projet devrait d'ailleurs être implanté dans plusieurs stationnements, parmi lesquels ceux de Sainte-Julie, La Prairie, Namur Est et Ouest et Châteauguay.

11. Contribution au développement durable

De manière générale, le projet vise à promouvoir l'intégration des principes de transport durable. En effet, l'utilisation accrue des transports collectifs est directement liée à plusieurs de ces principes, notamment par la réduction des GES. Pour ce faire, l'idée développée est de contrer le concurrent direct des transports collectifs : l'auto-solo ! L'emplacement envisagé des places à l'intérieur des stationnements favorise les correspondances multimodes (auto-bus, auto-train et auto-métro).

12. Utilisation rationnelle et durable des ressources

Un des objectifs du projet est d'optimiser les superficies de stationnements occupées aux abords des points de desserte en transport collectif. Rappelons qu'à l'heure actuelle, les 58 stationnements incitatifs sont utilisés en moyenne à près de 85 % de leur capacité, que plusieurs ont fait l'objet d'agrandissements répétés, et que pourtant, plus de 40 % affichent encore un taux d'occupation supérieur à 90 % sur une base régulière. Du point de vue de l'AMT, l'accès à ses stationnements incitatifs par des véhicules ayant un taux d'occupation plus élevé permet d'optimiser l'utilisation des places de stationnement disponibles, et peut retarder, le cas échéant, l'agrandissement d'un ou de plusieurs stationnements incitatifs.

13. Contribution au développement social et économique

Avec la hausse du prix de l'essence, de l'ordre de 13,9 % en 2005, le coût d'utilisation d'un véhicule ne cesse de monter en flèche. En faisant du covoiturage, les citoyens peuvent considérablement baisser leurs frais de déplacements. En le combinant avec les transports collectifs, l'avantage se fait encore plus sentir.

Ce projet peut également entraîner une diminution de la circulation automobile aux abords de certains sites et améliorer les conditions de congestion aux entrées/sorties rendant ainsi plus sécuritaires les voies de circulation tant piétonnières que routières.

