



**MESURES INCITATIVES
POUR LA MOBILITÉ DURABLE
AU CENTRE-DU-QUÉBEC**

VOLET COVOITURAGE

**GUIDE SOMMAIRE POUR L'IMPLANTATION
D'UN STATIONNEMENT INCITATIF**

MAI 2017



CRECQ
Conseil régional de
l'environnement
du Centre-du-Québec

1. CONCEPT

1.1. Définition

Selon le Gouvernement du Québec, un stationnement incitatif est un « *parc de stationnement aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, généralement en dehors de la zone centrale d'une agglomération, et destiné à inciter les automobilistes à y garer leur véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun* »¹. Cette définition reflète davantage la dynamique de mobilité vécue dans les couronnes des grands centres urbains où les services de transport en commun sont concurrentiels par rapport à l'automobile. Selon une analyse du CRECQ, pour le Centre-du-Québec, le transport en commun et le transport collectif au Centre-du-Québec ne représentent pas une alternative avantageuse pour la majorité des travailleurs, alors que le transport actif (marche, vélo) et le covoiturage constituent les avenues les plus intéressantes à court terme pour développer la mobilité durable.² Évidemment, le covoiturage peut être envisagé dans une perspective intermodale et ainsi contribuer à rendre plus intéressant et facile les autres modes de transports comme le transport collectif, le vélo, etc.

Un stationnement incitatif au Centre-du-Québec correspondrait davantage à la définition suivante :

Parc de stationnement destiné à inciter des automobilistes à y garer leur véhicule pour utiliser ensuite un mode de transport collectif (covoiturage, transport collectif).



1.2. Caractéristiques

Une aire de stationnement réservée pour le covoiturage devrait idéalement être située à un point de confluence du trafic routier et être facile d'accès. Les intervenants municipaux connaissent déjà souvent des emplacements utilisés, de façon « clandestine » ou non, comme stationnement pour faciliter le covoiturage. Ces emplacements « squattés » servent parfois d'indice pouvant orienter la localisation d'un stationnement incitatif.

¹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Thésaurus de l'activité gouvernementale, en ligne : <http://www.thesaurus.gouv.qc.ca/tag/terme.do?id=12017>

² CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU CENTRE-DU-QUÉBEC (2012). Analyse du potentiel de développement de la mobilité durable au Centre-du-Québec, réalisée dans le cadre du projet « Au boulot sans ma voiture », 109 p.

On peut faire ressortir certaines autres caractéristiques clés d'une aire de stationnement incitatif³ :

- Être située à proximité de grands centres, du réseau routier supérieur (autoroutes, routes nationales, etc.) et idéalement d'autres réseaux de transport (ex. arrêts d'autobus, voies cyclables, etc.).
- Être ouverte, voire disponible, idéalement en tout temps.
- Être déneigée en hiver en entier et selon le besoin.
- Avoir un minimum de maintenance et de surveillance.
- Disposer d'au moins une poubelle.
- Être visible (signalisation).

1.3. Types de stationnement incitatif

Une aire de stationnement incitatif peut être aménagée sur un terrain vacant ou sur des emplacements libres dans un stationnement existant, ce qui permet, dans ce dernier cas, de réduire considérablement les coûts d'implantation et de maximiser l'utilisation du stationnement.

On peut également l'établir sur un terrain public ou privé. Ces options comportent chacune des avantages et des désavantages (Tableau 1).

³ CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SAGUENAY – LAC-SAINTE-JEAN (2015). Présentation du projet pour le développement d'un réseau de stationnement réservé pour le covoiturage, Par notre PROPRE énergie, février 2015, 17 p

Tableau 1 Avantages-désavantages selon le type de propriété du terrain, ou statut foncier, du stationnement incitatif (adapté de Conseil régional de l’environnement et du développement durable du Saguenay – Lac-Saint-Jean, 2015)⁴

Terrain	Avantages	Désavantages
Public	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Librement accessibles au public (édifices municipaux, etc.). ➤ Coûts moindres pour l’implantation d’une aire réservée au covoiturage puisque ces terrains sont généralement entretenus. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Moins de possibilités d’avoir un terrain dans un endroit stratégique (proche d’un carrefour routier) et facile d’accès.
Privé	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plus de possibilités d’avoir un terrain dans un endroit stratégique (proche d’un carrefour routier) et facile d’accès. ➤ Possibilité de créer des synergies avec le propriétaire du terrain et des organismes partenaires. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Généralement moins accessibles au public, sauf dans le cas d’une entente d’accessibilité avec le propriétaire. ➤ Une entente peut engendrer des coûts importants pour l’entretien, le déneigement, l’assurance responsabilité, le dédommagement, etc.

Indépendamment du statut foncier du terrain, le mode de gestion (accès, surveillance, contrôle) du stationnement incitatif peut prendre plusieurs formes allant d’un accès contrôlé par la présence d’une guérite ou d’un agent de sécurité et d’une surveillance par caméra, à un accès gratuit sans surveillance. Les coûts d’exploitation et le taux d’utilisation seront tributaires du mode de gestion choisi.

2. GESTION

2.1. Protocole d’engagement

Pour s’assurer d’une bonne gestion et du bon fonctionnement d’une aire de stationnement incitatif, il s’avère généralement important de conclure une entente entre le propriétaire du terrain, le

⁴ Ibid.

responsable du service et, au besoin, avec les autres partenaires. Plusieurs aspects de la gestion du site devraient se retrouver dans un tel protocole d'engagement dont, entre autres⁵:

- Horaire d'accès à l'aire de stationnement
- Assurance responsabilité civile
- Entretien de l'aire réservée
- Gestion des matières résiduelles
- Déneigement
- Surveillance minimale
- Signalisation

L'annexe 1 montre un exemple de protocole d'engagement pour un propriétaire public. Cet exemple provient d'un document du Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay – Lac-Saint-Jean qui présente un projet de mise en place d'un réseau de stationnements incitatifs pour le covoiturage.⁶

2.2. Règles de bonne conduite

L'utilisateur doit aussi collaborer au bon fonctionnement du stationnement incitatif. Pour ce faire, il convient d'élaborer les règles de bonne conduite et de les transmettre aux utilisateurs par l'affichage sur le site même et, s'il y a lieu, dans les outils de communication et de promotion.

Voici quelques exemples de ces règles simples⁷ :

1. L'aire de stationnement vise à encourager les automobilistes à pratiquer le covoiturage et est donc réservée aux covoitureurs;
2. Il y est interdit de stationner son véhicule à certaines heures de la journée, certains jours ou durant une certaine période de l'année (selon les règlements en vigueur sur le territoire);
3. On ne doit pas laisser des déchets ou autres objets sur le site;
4. Il faut stationner son véhicule exclusivement à l'intérieur de l'espace réservé au covoiturage et suivre les consignes de positionnement des véhicules. (Montrer un plan sur l'affiche, s'il y a lieu);
5. On est invité à faire preuve de courtoisie.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

2.3. Contrôle réglementaire

Une municipalité peut régir par règlement le stationnement. Ses pouvoirs lui permettent de délivrer un constat d'infraction en cas d'infraction à une disposition d'un règlement municipal relatif, entre autres, au stationnement. Elle peut aussi permettre à une autre personne de délivrer un tel constat d'infraction.⁸

2.4. Sécurité

Des discussions avec certains intervenants (SQ, comité transport, etc.) ont mis en évidence l'importance de tenir compte des risques de vol et dommage liés à la présence d'espaces spécifiquement dédiés au covoiturage. Ces stationnements pourraient devenir de véritables trappes à voleurs s'ils étaient localisés dans des lieux isolés et loin de toute surveillance. Il convient donc de privilégier des emplacements en zone habitées où s'exercent des activités humaines durant la journée. Certains pourront même envisager l'installation de caméras de surveillance sur le site.

3. SIGNALISATION

3.1. Modèles

On peut distinguer trois principaux groupes de panneaux de signalisation pour orienter les utilisateurs des stationnements incitatifs. Tout d'abord, sur un axe routier, à l'approche d'un stationnement incitatif, des panneaux peuvent guider l'automobiliste vers l'entrée du stationnement (Figure 1 et Figure 2). Ensuite, un panneau permet d'identifier le stationnement incitatif et offre des informations générales (no. de téléphone des gestionnaires, responsabilité civile, etc.) (Figure 3). Enfin, au besoin, des panneaux peuvent servir à délimiter les cases de stationnement réservées aux covoitureurs (Figure 4).

⁸ CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN, op. cit.

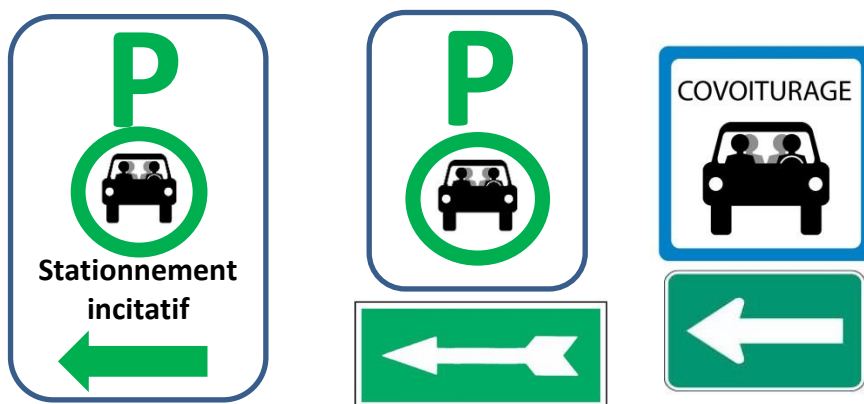


Figure 1 Exemples de panneaux pour annoncer sur l'axe routier l'approche ou la présence du stationnement incitatif et indiquer la direction à prendre pour y accéder.

Pour la signalisation le long des voies de circulation sous juridiction provinciale, le ministère des Transports de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) utilise la signalisation normalisée représentée à la Figure 2⁹. Il est recommandé d'utiliser cette signalisation normalisée, même sur les chemins municipaux.

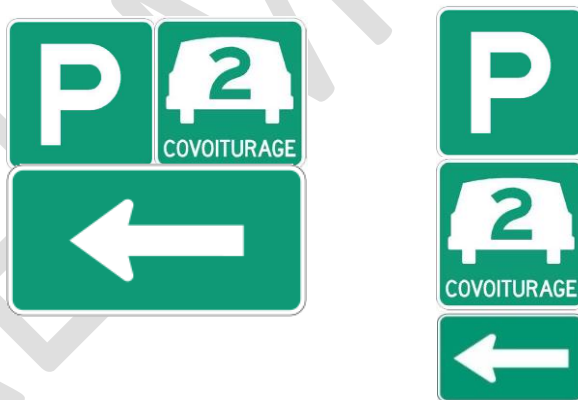


Figure 2 Exemples de panneaux normalisés par le MTMDET pour annoncer sur l'axe routier l'approche ou la présence du stationnement incitatif et indiquer la direction à prendre pour y accéder.

⁹ LÉVEILLÉ, PATRICK (2017). Technicien travaux publics, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction territoriale Mauricie – Centre-du-Québec, Conversation téléphonique, 3 mai 2017.

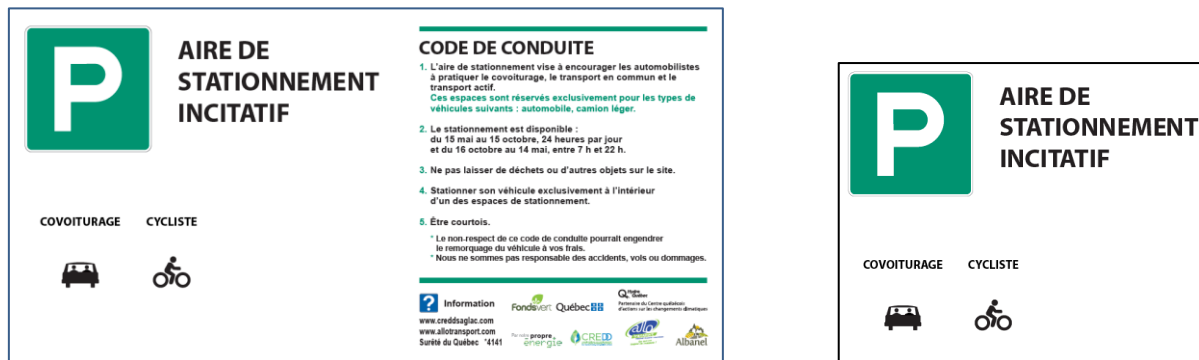


Figure 3 Exemple de panneaux d'identification (CREDD du Saguenay – Lac-Saint-Jean, 2015).

En plus du marquage de la chaussée, des panneaux permettent de bien délimiter les espaces dédiés au stationnement incitatif, même en hiver lorsqu'une couche de neige recouvre la surface du stationnement (Figure 4). Ces panneaux correspondent également à la signalisation normalisée du MTMDET sur laquelle on ajoute simplement le texte « Stationnement incitatif » ou « Covoiturage ».



Figure 4 Exemples de panneaux pour délimiter les espaces (cases) de stationnement incitatifs

3.2. Règles et normes

Une municipalité est responsable de l'installation de panneaux de signalisation sur les chemins municipaux, tandis que sur les routes de juridiction provinciale, l'installation doit être exécutée exclusivement par le ministère des Transports de la Mobilité durable et de l'électrification des transports (MTMDET)¹⁰.

Lorsque la signalisation pour acheminer une clientèle cible vers une infrastructure doit être installée sur un chemin public entretenu par le MTMDET et sur un chemin public entretenu par une municipalité, elle doit d'abord être installée sur le chemin public entretenu par la municipalité. Ensuite, pour l'installation sur la route provinciale, la municipalité concernée doit faire une demande au MTMDET en lui faisant parvenir une résolution municipale à cet effet.¹¹ **Pour bénéficier d'un acheminement complet à partir d'une route provinciale, il faut que la municipalité utilise, sur les routes dont elle a la responsabilité, l'affichage normalisée du MTMDET** (Figure 2). Dans le cas contraire, le ministère ne pourra pas procéder à l'installation de panneaux de signalisation sur les routes provinciales. Dans une perspective d'uniformisation à travers l'ensemble du Québec, il est ainsi fortement recommandé d'utiliser les panneaux normalisés du MTMDET.¹²

¹⁰ LÉVEILLÉ, PATRICK (2017). Technicien travaux publics, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction territoriale Mauricie – Centre-du-Québec, courriel, 3 mai 2017.

¹¹ Ibid.

¹² LÉVEILLÉ, PATRICK (2017). Technicien travaux publics, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction territoriale Mauricie – Centre-du-Québec, conversation téléphonique, 5 mai 2017.

La signalisation routière doit être installée selon les normes usuelles du MTMDET telles qu'illustrées dans la figure ci-dessous.

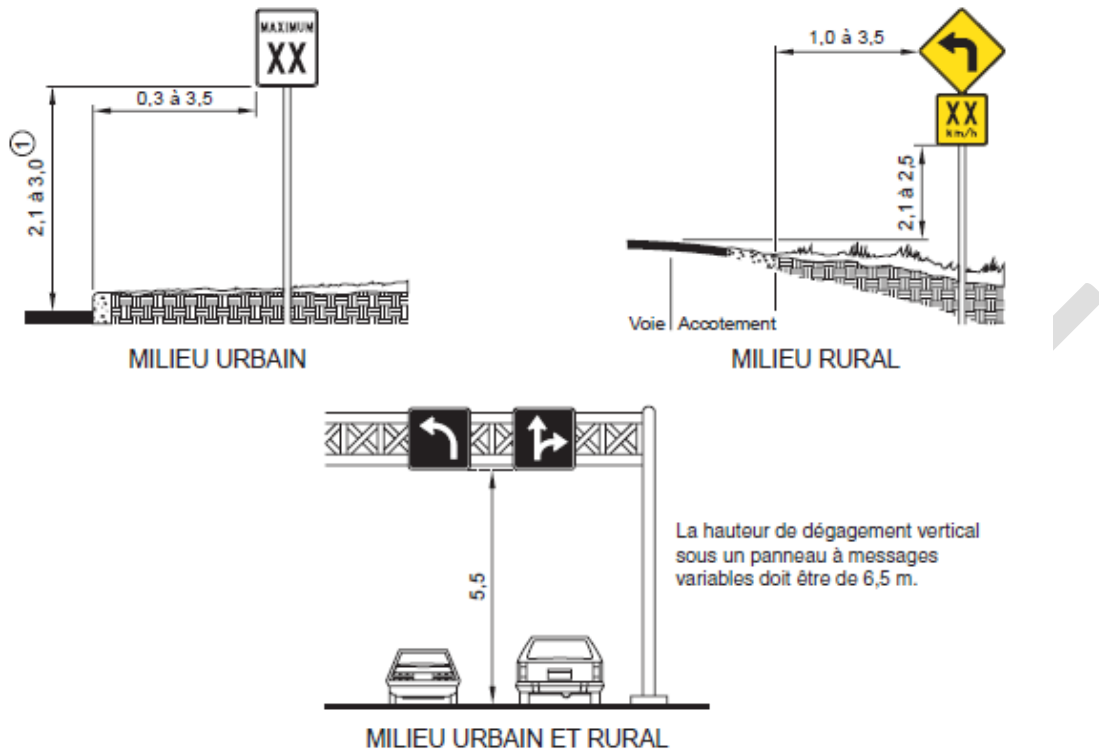


Figure 5 Exemples de normes pour l'installation de panneaux sur les routes (adapté de MTQ, 2005)¹³.

Sur une autoroute, on ne peut afficher la présence d'un stationnement incitatif que si celui-ci comporte 100 cases de stationnement et plus.¹⁴

4. DÉMARCHE D'IMPLANTATION

Voici certaines étapes suggérées en vue de l'implantation d'une aire de stationnement incitatif¹⁵ :

1. Cibler certains terrains potentiels en fonction des caractéristiques recherchées (voir 1.2), des opportunités et des contraintes techniques, financières ou autres. Il convient, dans un premier

¹³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2005). Détails d'installation des panneaux, dessin normalisé, Fiche NORME, décembre 2005.

¹⁴ LÉVEILLÉ, PATRICK, conversation téléphonique, op.cit.

¹⁵ Ibid.

temps, de cibler des espaces de stationnement existants et sous utilisés, ce qui facilite grandement la gestion par la suite (déneigement, entretien, surveillance, assurance).

2. Pour chacun, évaluer le nombre de cases de stationnement pouvant être réservées pour le covoiturage en tenant compte du besoin estimé actuel et de la possibilité d'augmenter le nombre de cases dans le futur.
3. Une fois le meilleur site choisi, rencontrer les partenaires du projet (propriétaire du terrain, responsable du service de stationnement incitatif) et, s'il y a lieu, signer une entente (voir Annexe I).
4. Concevoir et installer la signalisation, au besoin, effectuer le marquage de la chaussée, installer une poubelle, etc.
5. Inaugurer officiellement le stationnement incitatif (communiqué, conférence de presse, etc.)
6. Sensibiliser les utilisateurs potentiels (pancarte sur le terrain, activités de promotion, etc.).
7. Effectuer un suivi de l'utilisation du stationnement à l'aide d'indicateurs de résultats et de suivis à déterminer (visites sur le terrain, mini sondage, etc.).

5. CLIENTÈLES PRIORITAIRES

Dans certaines municipalités, des employés municipaux connaissent déjà, sur leur territoire, des espaces « squattés » servant de stationnements pour des covoitureurs qui vont travailler à l'extérieur. Ces covoitureurs constituent déjà une première clientèle pouvant adopter rapidement les espaces qui seraient spécifiquement dédiés au covoiturage. La localisation des espaces utilisés « clandestinement » comme stationnement pour le covoiturage peut également nous orienter dans le choix de l'emplacement d'un éventuel stationnement incitatif répondant à un besoin actuel.

Il existe de nombreux freins à la pratique du covoiturage, dont le fait de devoir covoiturer avec des inconnus, les horaires de travail incompatibles, l'absence d'outil de jumelage sur Internet spécifique pour le milieu de travail, l'absence de stationnement incitatif sécuritaire, entretenu et dédié au covoiturage, etc. Pour réduire certains de ces freins et faciliter le jumelage de covoitureurs potentiels, il convient de favoriser les travailleurs et clients de grandes entreprises, institutions ou commerces

partageant un même lieu de travail ou d'étude, puisque ces personnes peuvent plus facilement se jumeler avec d'autres personnes partageant un trajet commun et une même destination.

(à compléter...)

6. APPROCHE INTERMODALE

Pour offrir une alternative intéressante à l'utilisation de l'automobile en solitaire (autosolo), les différentes options de mobilité durable (transport collectif, transports actifs, covoiturage) doivent idéalement être envisagées en complémentarité les unes par rapport aux autres, chacune ayant ses avantages et ses désavantages. Cette approche facilite le passage d'un mode de transport à l'autre et la combinaison de plusieurs modes de transports complémentaires procure une meilleure souplesse à l'utilisateur.

6.1. Transport collectif

Souvent, sur un même territoire, plusieurs modes de transport collectif peuvent cohabiter et se compléter. Les systèmes de transport collectif en milieu rural et urbain (transport en commun) fonctionnent selon des horaires fixes et les points d'embarquement ou arrêts d'autobus sont localisés à des endroits précis. L'approche intermodale fait en sorte, par exemple, qu'une organisation favoriserait l'implantation d'un stationnement incitatif pour le covoiturage à proximité d'un arrêt d'autobus ou installerait un nouveau point d'embarquement du transport collectif à l'emplacement choisi comme stationnement incitatif.

6.2. Transports actifs

Si un stationnement incitatif utilisé comme point de départ pour le covoiturage est facilement accessible via un mode de transports actifs comme la marche (surtout en milieu urbain) ou le vélo, un covoitureur pourra plus facilement se passer de sa voiture personnelle pour effectuer ses déplacements. Une telle approche intermodale nécessite toutefois de tenir compte des nombreux freins aux déplacements actifs. Ainsi, on pourrait favoriser l'implantation d'un stationnement incitatif en bordure d'une piste cyclable utilitaire, y installer un support à vélo sécuritaire et sous abri, etc.

6.3. Autres (à venir)

(Station d'autopartage, gare, terminus autobus interurbain, etc.)

7. RÔLE DU CRECQ

Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ) s'est engagé à travailler en faveur de la mobilité durable pour l'ensemble de la région Centre-du-Québec au cours des trois prochaines années.

En vue de l'établissement d'un réseau de stationnements incitatifs pour le covoiturage dans la région, le CRECQ effectuera une concertation des intervenants des municipalités et MRC intéressées, coordonnera la mise en place du réseau et apportera un soutien technique tout au long du projet, principalement lors des étapes suivantes :

- Conception de la signalisation.
- Entente entre les partenaires.
- Inauguration du réseau.
- Sensibilisation des utilisateurs.
- Suivi de l'utilisation des stationnements.

En collaboration avec les organisations intéressées, le CRECQ effectuera une veille (recherche, analyse, transfert de connaissances) sur les mesures et autres outils potentiels pour favoriser le covoiturage (ex : plateforme de covoiturage en ligne).

ANNEXE 1

**MODÈLE DE PROTOCOLE D'ENGAGEMENT
(Modèle du CREDD Saguenay – Lac-Saint-Jean, 2015)**

PRÉLIMINAIRE

PROTOCOLE D'ENTENTE

ENTRE

XXXXX

ET

XXXXX

1. Disponibilité du stationnement

_____ rend disponible l'utilisation d'un espace de stationnement d'une capacité approximative de _____ cases pour véhicule de promenade. Soit l'équivalent d'une surface de _____ pieds par _____ pieds. Ce stationnement est situé _____.

2. Durée de l'entente

L'entente est effective à partir du _____ jusqu'au _____. Les dates de renouvellement annuel automatique sont le _____.

3. Clause d'événements spéciaux

L'espace de stationnement n'est pas disponible pour le covoiturage lors de la tenue d'un événement spécial se déroulant les _____.

4. Déneigement

_____ s'engage à effectuer le déneigement en entier et selon le besoin de l'aire de stationnement.

5. Responsabilité civile

_____ assure l'entière responsabilité civile de ce stationnement.

6. Surveillance hebdomadaire

Le personnel de _____ assurera une surveillance hebdomadaire minimale, et ce, afin d'assurer le respect des règles de base affichées sur le terrain.

7. Maintenance

Le personnel de _____ assurera une maintenance minimale du terrain.

8. Signalisation

La signalisation du stationnement incitatif est fournie par _____. Le personnel de _____ assurera la pose de l'affichage sur le terrain.

9. Compétence en cas d'information

- 9.1. _____ est responsable de répondre à toutes les questions traitant de la maintenance du terrain.
- 9.2. _____ est responsable de répondre à toutes les questions traitant du covoiturage et de la publicité de l'aire de stationnement.
- 9.3. La Sûreté du Québec / Sécurité publique de _____ est responsable de répondre aux plaintes en cas de vols, vandalismes ou autres infractions.

10. Résiliation de l'entente

L'une des deux parties peut résilier l'entente à partir de la date annuelle de renouvellement de la présente entente. Toutefois, un avis écrit d'au moins trois mois est nécessaire pour résilier la présente entente.

En foi de quoi, les parties aux présentes reconnaissant que toutes les stipulations contenues à la présente convention ont été librement discutées entre elles et qu'elles ont reçu les explications adéquates sur leur nature et leur étendue.

_____ LE _____ 20_____

Nom de l'organisation

Représenté par _____

Nom de l'organisation

Représentée par _____