

**POLITIQUE
DE DÉVELOPPEMENT ET DE GESTION
DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS**

**POLITIQUE
DE DÉVELOPPEMENT ET DE GESTION
DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS**

I DÉFINITION

Un stationnement incitatif métropolitain est un équipement, reconnu par l'AMT, dont la fonction est de rabattre et d'accueillir des automobilistes de toutes les parties du territoire de l'AMT, afin de favoriser un transfert modal efficace vers une station de métro, une gare de train ou un autobus, sur des axes métropolitains.

II RECONNAISSANCE DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS

Les critères suivants sont utilisés pour reconnaître un stationnement métropolitain :

- Pour les stationnements incitatifs associés aux lignes de train de banlieue :
 - être accessibles, sans restriction aux résidents du territoire de l'AMT ; et
 - être situés à une distance de marche de la gare de train de banlieue ; et
 - à moins d'une entente spécifique avec un partenaire, les stationnements doivent être à l'usage exclusif des usagers des trains de banlieue ; et
 - offrir un nombre important de places de stationnement par rapport aux objectifs visés de desserte métropolitaine ; et
 - avoir un rapport coût/bénéfice raisonnable.

- Pour les stationnements incitatifs associés à une station de métro :
 - être accessibles sans restriction aux résidents du territoire de l'AMT ; et
 - être intégrés, hors rue, à une station en bout de ligne du métro ou une station en avant des points de congestion ; et
 - accueillir des usagers effectuant un déplacement métropolitain¹; et
 - à moins d'une entente spécifique avec un partenaire, les stationnements doivent être à l'usage exclusif des usagers du métro ; et
 - être situés à une distance de marche de la station de métro ; et
 - offrir un nombre important de places de stationnement par rapport aux objectifs visés de desserte métropolitaine ; et
 - avoir un rapport coût/bénéfice raisonnable.

- Les stationnements incitatifs permettant l'utilisation optimale des voies de circulation réservées peuvent être reconnus comme équipements métropolitains, aux conditions suivantes :
 - être accessibles sans restriction aux résidents du territoire de l'AMT ; et
 - accueillir les usagers effectuant un déplacement métropolitain ; et
 - être situés à une distance de marche d'un mode de transport collectif ; et
 - offrir un nombre important de places de stationnement par rapport aux objectifs visés de desserte métropolitaine ; et
 - avoir un rapport coût/bénéfice raisonnable.

¹ Un déplacement métropolitain est défini comme étant un déplacement intermunicipal, si les municipalités ne font pas partie d'une même AOT.

- Les stationnements incitatifs autres que ceux décrits aux points précédents peuvent être reconnus comme équipements métropolitains, aux conditions suivantes :
 - être accessibles sans restriction aux résidants du territoire de l'AMT ; et
 - accueillir les usagers effectuant un déplacement métropolitain ; et
 - être situés à une distance de marche d'un mode de transport collectif ; et
 - offrir un nombre important de places de stationnement par rapport aux objectifs visés de desserte métropolitaine ; et
 - avoir un rapport coût/bénéfice raisonnable.

Après consultation des municipalités et organismes de transport concernés, et selon les disponibilités budgétaires et la planification de l'AMT, le conseil d'administration de l'AMT a le pouvoir d'octroyer le statut de métropolitain à des stationnements incitatifs existants ou nouveaux. Les stationnements peuvent être la propriété de l'AMT, ou demeurer la propriété des municipalités, autres organismes publics et entreprises privées. Les critères d'utilisation et modalités peuvent alors varier.

III UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS

Les stationnements incitatifs métropolitains sont acquis et/ou aménagés, grâce à des fonds financés par les citoyens de la région métropolitaine, et en général, par le MTQ, pour des fins de transport collectif. En conséquence, l'ordre de priorité d'utilisation est étroitement relié à leur mode de financement et aux principes de tarification de leur accès.

3.1 Priorités d'utilisation

La première priorité est accordée aux automobilistes dont le lieu de résidence est sur le territoire de l'AMT, et utilisant le stationnement pour faire un transfert modal vers le métro, train ou autobus.

La deuxième priorité est accordée aux automobilistes résidant à l'extérieur du territoire de l'AMT, et utilisant le stationnement pour faire un transfert modal vers le métro, train ou autobus.

La troisième priorité est consacrée aux mesures de mitigation pour lesquelles l'usage des stationnements est important.

Par ailleurs, un usage partagé peut être conclu par l'AMT avec un partenaire pour les fins suivantes, et par ordre de priorité :

- ◆ Activités socio-récréatives ou sportives d'une municipalité en dehors des heures d'utilisation par transport collectif ;
- ◆ Activités commerciales limitrophes au stationnement en dehors des heures d'utilisation par transport collectif ;
- ◆ Résidants du secteur connexe au stationnement en dehors des heures d'utilisation par transport collectif.

L'AMT conclut des ententes avec les organismes impliqués pour établir les conditions d'usages et de partage des coûts.

3.2 Principes de tarification

Le conseil d'administration de l'AMT établit, annuellement, lors de l'adoption des budgets, les critères de tarification et les tarifs en vigueur dans les stationnements métropolitains en s'inspirant des principes suivants :

- ◆ Les stationnements étant incitatifs à l'utilisation du transport collectif, l'usage en est gratuit pour les automobilistes qui stationnent pour faire un transfert modal.
- ◆ Dans le cas de partage avec un organisme public ou un organisme privé, en dehors des heures d'usage pour fins de transport collectif, l'AMT peut s'entendre sur un partage des coûts d'entretien ou un loyer avec l'organisme concerné pour que ses usagers en aient un usage gratuit ou une tarification payée par ses usagers. L'entente financière est reliée aux services partagés et traduit le plus grand partage possible des coûts quand il s'agit d'un organisme privé.
- ◆ Une tarification est établie par l'AMT pour les autres usagers, que le transport collectif.

Cette tarification peut varier, selon l'ordre de priorité d'utilisation ci-dessus, et les ententes intervenues, s'il y a lieu avec les partenaires.

Le conseil d'administration de l'AMT peut, lors des décisions budgétaires annuelles, imposer une tarification minimale en lieu et place de l'usage gratuit, aux fins de transport collectif.

IV DESSERTE DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS PAR AUTOBUS

L'AMT établit pour et avec les AOT ou les transporteurs concernés les modalités de desserte de chaque stationnement incitatif desservi par autobus.

Ces modalités doivent inclure :

- le type de service offert ;
- les horaires de service ;
- les destinations desservies ;
- l'usage ou non de voies réservées ;
- la tarification aux usagers du stationnement ;
- la tarification, s'il y a lieu, qui s'applique aux voyageurs des autobus qui desservent le stationnement ;
- l'aide métropolitaine accessible ;
- etc.

L'AMT peut choisir l'AOT ou le transporteur par appel d'offres, quand il s'agit d'une desserte métropolitaine par autobus.

V GESTION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS DONT L'AMT EST PROPRIÉTAIRE

Acquisition

L'AMT acquiert, à la valeur établie par une firme d'expertise en évaluation ou à une valeur moindre, les terrains correspondant aux critères de reconnaissance et localisés dans les endroits stratégiques pour fins d'accroissement du transport collectif et de décongestion routière.

Le MTQ peut exproprier les terrains requis, sur demande de l'AMT. Le gouvernement peut aussi, en cas de mésentente, en confier la gestion à l'AMT (art. 38).

L'AMT peut signer des emphytéoses pour une période d'au moins vingt ans, à un prix raisonnable.

Les coûts sont assumés par le Fonds d'immobilisations de l'AMT et, dans la mesure du possible, subventionnés par le programme d'aide du MTQ.

Aménagement et signalisation

L'AMT fait préparer les concepts, plans et devis et aménager les stationnements incitatifs métropolitains, ainsi que les accès, en collaboration avec la municipalité concernée. L'éclairage doit être suffisant. Chaque stationnement incitatif doit être signalisé (sol et directionnel), offrir au moins un abribus, et un téléphone public à proximité. Les aires d'arrêt des autobus doivent être planifiées et identifiées par l'AMT.

Les coûts sont assumés par le Fonds d'immobilisations de l'AMT et, dans la mesure du possible, subventionnés par le programme d'aide du MTQ.

Les services connexes aux passagers peuvent être offerts sur le site : machines à monnaie, machines distributrices d'aliments, machines à titres, garderies, etc.

Chaque stationnement incitatif métropolitain est identifié par une pancarte portant son nom, le sigle de l'AMT et le nombre de places disponibles.

La signalisation directionnelle est uniformisée pour les stationnements incitatifs.

Une copie du règlement de gestion du stationnement est disponible à l'entrée de chaque stationnement. Les horaires et destinations des autobus desservant le stationnement sont affichés.

Un système de signalisation automatique intelligent et visible du réseau routier indiquera si le stationnement est plein ou si des places sont encore disponibles, dans les grands axes métropolitains, quand la technologie sera disponible et applicable et selon les ressources disponibles.

Entretien

L'AMT confie à des sous-traitants la gestion, l'entretien, le déneigement et la sécurité. Des ententes peuvent être conclues avec les villes ou des AOT pour prendre en charge ces fonctions et leurs coûts.

Les coûts sont assumés par le Fonds d'exploitation de l'AMT ou, selon les ententes, par l'organisme concerné.

Contrôle des accès

Afin de pouvoir différencier les usagers des stationnements incitatifs métropolitains et prévoir l'implantation d'une tarification, un système de contrôle et de paiement sera implanté progressivement, prioritairement, sur les stationnements appartenant à l'AMT et desservis par autobus.

Les fonctions suivantes devront être disponibles, dans la mesure du possible, à l'intérieur du système d'information :

- lieux de résidence des utilisateurs (dans et hors territoire AMT) ;
- usages autorisés ;
- heures d'arrivée et de sortie ;
- perception des recettes des passages et émission des tickets ;
- lecture de carte ou de ticket de transport collectif ;
- nombre de places remplies et disponibles ;
- correspondance avec un système de gestion central permettant la gestion à distance du remplissage et la signalisation dynamique sur les axes routiers. Cette fonction doit être possible mais sera utilisée quand un système de signalisation automatique sera disponible à coût raisonnable ;
- etc.

D'ici la mise sur pied du contrôle des accès, les mesures suivantes seront progressivement mises en place pour permettre la différenciation des usages :

- Entente avec la SAAQ, ou avec l'organisme impliqué le plus adéquat pour distribuer une vignette aux résidents du territoire de l'AMT, accompagnée d'une note promotionnelle de l'AMT présentant les avantages de l'accès gratuit aux stationnements incitatifs. Cette vignette accordera un accès prioritaire aux stationnements incitatifs.
- Installation de machines à tickets, qui seront plus chers le jour que le soir et les fins de semaine, pour faire payer des usages autres que le stationnement incitatif.
- Ententes avec les villes ou des partenaires privés pour partager les coûts des stationnements en échange d'un accès gratuit à leurs utilisateurs.
- Vente d'abonnements de stationnement à des résidents en dehors des heures de stationnement incitatif.

Promotion et publicité

L'AMT assure la publicité adéquate du réseau du stationnement incitatif et organise périodiquement des campagnes de promotion avec ses partenaires, auprès du grand public. L'AMT peut, en s'entendant avec la municipalité concernée, faire de l'affichage commercial de dimensions raisonnables sur son site.

Vente et disposition des terrains de stationnements incitatifs métropolitains

Lorsqu'un stationnement incitatif métropolitain ne correspond plus aux besoins pour lesquels il a été conçu, le conseil d'administration de l'AMT peut en décider la fermeture pour fins de transport collectif.

Les municipalités et organismes de transport concernés sont consultés au préalable.

L'AMT, si elle est propriétaire, dispose de ces biens, par appel d'offres public ou selon les ententes conclues, et retourne les ressources dans le Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT.

VI GESTION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS DONT L'AMT N'EST PAS PROPRIÉTAIRE

L'AMT conclut des ententes avec le propriétaire impliqué et s'assure de la gratuité pour les usagers du transport collectif.

VII PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

Le conseil d'administration de l'AMT adopte la politique, identifie les stationnements incitatifs métropolitains, approuve la tarification et les budgets.

Le président-directeur général s'assure que les consultations requises soient effectuées auprès des partenaires, que les subventions soient obtenues et que cette politique soit appliquée.

Le vice-président, Administration et finances propose les modalités de tarification et les budgets.

Le vice-président, Planification et innovations assure les études des besoins, de faisabilité, coûts/bénéfices, localisation et concept des futurs stationnements, ainsi que les modalités de desserte par autobus.

Le secrétaire général négocie l'acquisition des terrains ou ententes nécessaires à l'implantation de stationnements incitatifs métropolitains.

La vice-présidente, Trains de banlieue est responsable de la construction, les ententes de la gestion et de l'opération des stationnements incitatifs métropolitains à proximité des stations de train.

Le vice-président, Équipements métropolitains est responsable de la construction, les ententes de la gestion et de l'opération des stationnements incitatifs métropolitains, pour autobus ou à proximité des stations de métro.