

PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

STRATÉGIE DE GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

Développement SMART CENTRES
Site de la Carrière Saint-Michel



Avril 2008
L02282F

Document réalisé par :

Mobiligo
Centre de Gestion des Déplacements

Claude d'Anjou

Directrice générale

3510A, av. Lacombe

Montréal (Québec)

H3T 1M1

(514)739-0463

claudedanjou@videotron.ca

Et par :

CIMA+

Geneviève Lefebvre, ing., directrice de projet

Marc-André Tousignant, ing., chargé de projet

Myrriamme Vilmont, ing., ingénieure de projet

740, rue Notre-Dame Ouest

Montréal (Québec) H3C 3X6

(514) 337-2462

www.cima.ca

TABLE DES MATIÈRES

1. Le projet.....	1
2. Historique du projet – Volet circulation.....	2
3. Le mandat.....	2
4. La gestion de la demande en transport.....	2
5. La stratégie et les principes directeurs retenus.....	3
6. Le programme allégo.....	5
7. Les recommandations et les mesures.....	7
8. Stratégies de gestion de la demande.....	6

Annexes

A Le programme allégo détaillé

B Figures 1 à 4

C Analyse en stationnement

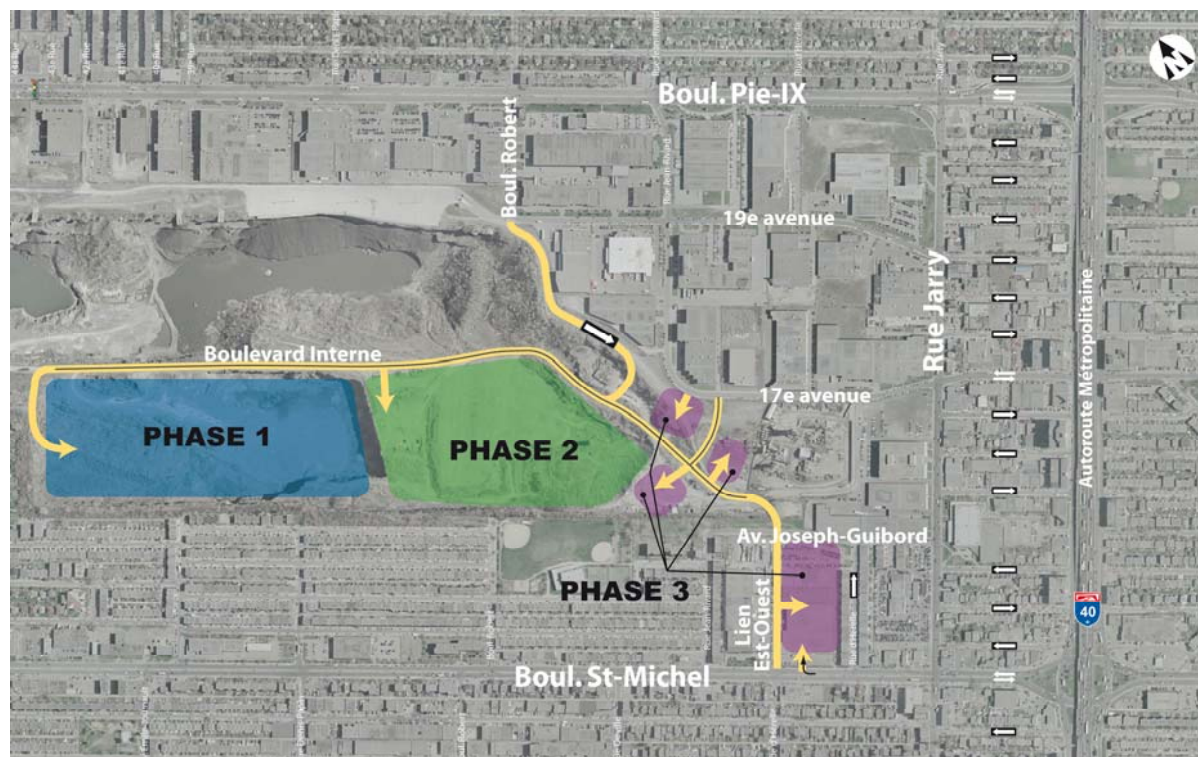
D Audit de sécurité

1. Le projet

Smart Centres souhaite planifier le développement d'une partie du site de la carrière Saint-Michel. Le projet prévoit des espaces commerciaux ainsi que l'intégration d'espaces verts thématiques et de lieux à caractère public.

Trois phases de développement sont prévues au projet. Les phases 1 et 2 sont localisées plus au Nord du site sur des plateaux inférieurs alors que la phase 3 est située entre la 17e avenue et le boulevard Saint-Michel. Plusieurs points d'accès sont proposés à la clientèle pour accéder au site :

- Le boulevard Saint-Michel à l'Ouest via un nouveau lien Est-Ouest positionné en face de la rue d'Hérelle;
- La rue Jarry au Sud via l'avenue Joseph-Guibord (15e avenue), la 17e avenue et la 19e avenue;
- Le boulevard Pie-IX à l'Est via le boulevard Robert et la rue Jean-Rivard.



2. Historique du projet – Volet circulation

- Réalisation de relevés terrain: comptages, signalisation, configuration routière (novembre et décembre 2006);
- Étude d'impact sur la circulation et le stationnement (août 2007);
- Complément d'étude (novembre 2007);
- Nouvelles exigences de la Ville de Montréal reliées au Plan de transport, dont les objectifs sont :
 - Augmenter l'achalandage du transport collectif de 8 % en 5 ans;
 - Accroître la sécurité des déplacements;
 - Doubler le réseau cyclable de Montréal en 7 ans;
- Élaboration d'un plan de gestion des déplacements – PGD (avril 2008).

3. Le mandat

Dans le cadre des nouvelles exigences en matière d'études d'impact sur la circulation s'adressant aux promoteurs de projets d'envergure, la Ville de Montréal et Smart Centres ont sollicité la réalisation d'un plan de gestion des déplacements pour le développement de la carrière Saint-Michel. Cette étude vise à proposer une stratégie qui favorise l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile en solo, notamment du transport collectif, du covoiturage, de la marche et du vélo. Mobiligo - Centre de gestion des déplacements a été chargé d'émettre des recommandations dans la gestion de la demande en transport du site exploité et de ses futurs locataires.

La firme CIMA+ s'est chargé d'intégrer les éléments techniques proposés au plan d'aménagement du site. Les figures élaborées se trouvent en annexe du document et sont introduites lorsque pertinent. CIMA a également réalisé l'estimation des besoins en stationnement et un audit de sécurité sommaire, présentés en annexe.

4. La gestion de la demande en transport

La gestion de la demande en transport (GDT) englobe une série de mesures et de programmes visant à influencer les comportements de déplacement des individus et à les orienter vers des choix durables autres que l'automobile en solo. Selon Transports Canada, ces mesures peuvent se classer en deux catégories, soient l'éducation, la promotion et la sensibilisation ou les mesures incitatives et dissuasives au transport¹. D'autre part, les mesures d'apaisement de la circulation et d'aménagement durable sont complémentaires aux mesures de GDT puisqu'elles influent directement sur la demande de transport.

1. <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/GDTIntro.htm#questce>

Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal a intégré le concept de gestion de la demande et s'est engagée à soutenir et à développer de telles mesures au niveau métropolitain et à s'assurer que les grands projets mettent sur pied des plans de gestion des déplacements.

Il est à noter que le présent plan de gestion proposé pour le projet s'appuie sur des programmes existants (tels allégo) et que sa réalisation est supportée par Smart Centres, qui prévoit une somme d'argent pour en financer la réalisation.

5. La stratégie et les principes directeurs retenus

La stratégie de gestion de la demande de transport retenue pour le présent projet a été élaborée en collaboration avec les représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement Villeray – St-Michel – Parc-Extension, de la firme CIMA+ et de Smart Centres. Elle vise principalement à réduire l'utilisation de l'automobile en solo et à maximiser l'utilisation des modes de transport alternatifs, tels que le transport en commun, le covoiturage, la marche et le vélo.

Cette stratégie repose sur les principes directeurs suivants :

- Mettre en place les infrastructures nécessaires à la réalisation des objectifs retenus;
- Créer un développement attrayant, confortable, sécuritaire et accessible qui facilite et encourage l'usage des modes de transport alternatifs à l'automobile en solo par les différentes catégories d'usagers (employés, clients, visiteurs);
- Faire un projet novateur en matière de promotion des transports durables de façon à créer une image positive et devenir une référence pour de futurs développements;
- Assurer la multimodalité de l'accessibilité des différents usagers (employés, clients, visiteurs);
- Répondre aux orientations du Plan de Transport de Montréal, telles qu'augmenter l'achalandage du transport collectif de 8 % en 5 ans et de doubler le réseau cyclable de Montréal en 7 ans.

6. Le programme allégo

Les mesures proposées sont offertes dans le cadre du programme allégo, qui a été développé, entre autres, par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et sont mises en place par les Centres de gestion des déplacements de Montréal (une description plus détaillée du programme est fournie à l'annexe A).

Les entreprises et institutions du Québec qui souhaitent mettre en place ce programme sont admissibles à une subvention du ministère des Transports du Québec (MTQ). Cette subvention peut couvrir jusqu'à 50 % (maximum 35 000 \$) des frais d'études, d'évaluation des besoins, de développement, de promotion, de mise en place et d'évaluation de mesures facilitant les déplacements.

Le programme allégo présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Il se veut être un véritable projet d'entreprise, qui peut s'inscrire au sein d'une Charte de responsabilité sociale d'entreprise, soit dans une démarche « Qualité » ou encore dans un système de gestion environnementale.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des employés, des collaborateurs, des clients et des partenaires. L'employeur ne sera plus un simple gestionnaire de stationnement. Il deviendra, avec l'appui des CGD (Centre de Gestion des Déplacements), un gestionnaire de l'accessibilité.

Le programme allégo s'adresse principalement aux employés qui auront à se déplacer afin de travailler dans les commerces présents sur le site. Avec plus de 1 500 emplois créés, allégo s'avère un outil indispensable afin de diminuer les déplacements en auto-solo du futur développement de ce projet.



7. Recommandations et mesures

Afin de rejoindre ces principes directeurs, plusieurs recommandations tant au niveau des infrastructures qu'au niveau des mesures de gestion de la demande en transport sont proposées, prenant en considération l'occupation future du site et l'amélioration de la desserte en transport collectif. Elles s'appuient sur le respect de normes environnementales et de normes d'aménagement existantes et s'inspirent dans certains cas, des recommandations émises par le « Canadian Institute of Transportation Engineers (ITE) » dans son guide intitulé : « Promoting sustainable transportation through site Design »².

Afin d'assurer une viabilité du projet dans un contexte d'augmentation de l'utilisation des transports alternatifs et de l'offre en transport en commun (ex : le futur train de l'Est) les recommandations présentées prévoient l'aménagement d'infrastructures qui impliquent le promoteur et l'accompagnement des futurs locataires dans la mise en place du programme allégo et des mesures suivantes.

1. Favoriser l'utilisation du transport collectif :

- Encourager l'utilisation du transport en commun pour les employés, les clients et les visiteurs (familles et enfants).

2. Favoriser l'usage collectif de l'automobile :

- Favoriser l'usage de l'autopartage (Communauto) et du covoiturage.

3. Effectuer une gestion durable du stationnement :

- Adopter une politique de stationnement responsable autant pour les employés que les clients et les visiteurs (familles et enfants).

4. Favoriser la marche :

- Faciliter les déplacements à pied des employés, des clients et des visiteurs;
- Assurer la sécurité des piétons sur le site;
- Assurer la sécurité des piétons des rues accédant au site ;
- Assurer le confort et l'attrait du site pour les usagers.

2. Institute of Transportation Engineers, - (October 2004) – Promoting Sustainable transportation through site design, An ITE proposed recommended practice , IBI Group in Association with Noxon Associates Limited and DPL Consulting.

5. Favoriser le vélo :

- Faciliter les déplacements à vélo vers le site;
- Faciliter les déplacements à vélo sur le site.

6. Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des résidents et des citoyens :

- Assurer une accessibilité des résidents et des citoyens au site par des moyens de transport autres que l'automobile;
- Atténuer l'impact de la circulation automobile sur les résidents et les citoyens.

7. Informier et sensibiliser :

- Susciter l'envie d'utiliser les modes de transport alternatifs et sensibiliser les différentes catégories d'utilisateurs aux bénéfices qu'ils procurent.

8. Innover et se démarquer :

- Privilégier les modes de transport à faible production de gaz à effet de serre;
- Mettre en valeur le site et ses attributs physiques;
- Diminuer l'offre en stationnement par rapport aux normes des centres commerciaux nord-américains.

8. **Stratégie de gestion de la demande**

Les pages qui suivent présentent les grandes orientations stratégiques, qui se déclinent en un ou plusieurs objectifs spécifiques. Ces objectifs nécessitent un minimum d'infrastructures afin de permettre l'implantation des mesures du programme allégo qui s'adressent aux différentes catégories d'utilisateurs du site.

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS		
Objectifs spécifiques	Infrastructures recommandées	Mesures recommandées L= locataire SC= Smart Centres A= Allégo		Employés	Clients	Visiteurs
1. Favoriser l'utilisation du transport collectif						
1.1 Encourager l'utilisation du transport en commun pour les employés, les clients et les visiteurs (incluant les familles et les enfants)	1.1.1 Favoriser la formation d'un comité permanent de suivi et d'évaluation du plan de gestion des déplacements dès le début des travaux, incluant des représentants de la communauté et des différentes instances impliquées dans le projet (promoteur, représentants municipaux, sociétés de transport, locataires, employés, résidents)	– Création d'un comité transport	SC+L	X		
		– Encourager les locataires (commerces) à adopter des mesures incitatives à l'utilisation d'alternatives à l'automobile pour leurs employés et à devenir membre du Centre de gestion des déplacements	SC	X		
		– Transmettre aux locataires un guide définissant les mesures de gestion de la demande en transport applicables sur le site	SC	X		
		– Accompagner les locataires dans la mise en place de mesures de la gestion de la demande en transport	SC+A	X		
		– Proposer des mécanismes de financement du plan et des mesures proposées : crédits d'impôt sur les titres de transport des employés payés par les employeurs, subvention du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour la mise en place du programme allégo.	L+A	X		

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS			
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= Allégo		Employés	Clients	Visiteurs	
Favoriser l'utilisation du transport collectif							
1.1 Encourager l'utilisation du transport en commun pour les employés, les clients et les visiteurs (incluant les familles et les enfants)	1.1.2	En collaboration avec les organismes de transport, participer à l'amélioration de la desserte en transport collectif (optimisation des fréquences et amélioration des parcours)	– Implantation d'une navette afin de desservir le site	SC	X	X	X
			– Favoriser les liens de correspondance entre les modes de transports collectifs	SC	X	X	X
	1.1.3	Développer des aménagements qui favorisent l'intégration du réseau de transport collectif dans la trame de rues du site	– Programme de titres à l'essai (titres de transport à rabais pour une période d'essai de 3 mois)	L+A	X		
			– Programme d'abonnement annuel (12 titres pour le prix de 11)	L+A	X		
	1.1.4	Prévoir des espaces pour l'installation des abribus éclairés, couverts ou partiellement couverts et ayant au moins un banc à chaque arrêt	– Tirage de titres de transport	L+A	X	X	X
			– Plans de transports personnalisés	L+A	X		
	1.1.5	Prévoir l'installation de tableaux et/ou bulletins d'information sur les itinéraires et horaires de chaque autobus	– Trousses de mobilité aux employés incluant un abonnement au transport collectif	L+A	X		
	1.1.6	Limiter à 500 mètres la distance à pied entre les arrêts d'autobus et les bâtiments du site	– Subvention du tarif des cartes mensuelles de transport collectif des nouveaux employés pour une période de temps prédéterminée	L+A	X		
		<i>Les figures 1 et 2 (annexe B) montrent le parcours proposé pour la navette (discussions avec la STM entamées), les arrêts d'autobus proposés et les distances de marche pour atteindre les portes des principaux édifices.</i>	– Promotions tarifaires associées à l'utilisation du transport collectif offerte aux clients des commerces, aux employés et aux visiteurs du site	L+A	X	X	X

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS		
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= allégo		Employés	Clients	Visiteurs
2. Favoriser l'usage collectif de l'automobile						
2.1 Favoriser l'usage de l'autopartage (Communauto) et du covoiturage	2.1.1 Aménager à proximité des entrées principales des commerces des espaces de stationnements réservés pour covoitureurs, véhicules d'autopartage (Communauto)	– Publiciser les services d'autopartage dans les documents d'accueil des employés des commerces	SC+L	X		
		– Offrir des places de stationnement réservées aux employés qui covoiturent	SC	X		
		– Faciliter le jumelage entre les employés grâce à un programme de covoiturage multi locataires	L+A	X		
3. Effectuer une gestion durable du stationnement						
3.1 Adopter une politique de stationnement responsable autant pour les employés que les clients et les visiteurs (familles et enfants)	3.1.1 Diminuer de 27 % l'offre de stationnement par rapport aux normes des centres commerciaux nord-américains (Le nombre maximal d'unité de stationnement proposé est d'une unité par 23 m ² de superficie de plancher de bâtiments – voir annexe C)		L+A	X	X	X
	3.1.2 Aménager à proximité des entrées principales des commerces des espaces de stationnements réservés pour covoitureurs, véhicules d'autopartage (Communauto) et pour les familles					
	3.1.3 Aménager le stationnement afin d'éviter les dépassements de vitesse					

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS		
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= allégo		Employés	Clients	Visiteurs
4. Favoriser la marche						
4.1 Faciliter les déplacements à pied des employés, des clients et des visiteurs	4.1.1 Développer des liens piétonniers entre les différents édifices, les différents points d'activités, les services de transport et entre les liens piétonniers sur le site et ceux permettant d'accéder au site 4.1.2 Évaluer la possibilité d'aménager des infrastructures légères afin de protéger les piétons des intempéries (ex. : arbres) <i>La figure 3 (annexe B) montre le réseau piétonnier proposé sur le site et son arrimage avec le réseau municipal</i>	– Itinéraires de marche adaptés aux employés : domicile travail ou autour du lieu de travail	L+A	X		
		– Groupes d'employés prêts à marcher ensemble	L+A	X		
		– Programme de récompenses (selon le kilométrage parcouru)	L+A	X		
		– Retours garantis à domicile (coupons de taxi)	L+A	X		
		– Horaire de travail flexible	L	X		
4.2 Assurer la sécurité des piétons sur le site	4.2.1 Respecter les principes d'aménagement de la Charte du piéton ³ en matière de largeur de trottoirs (incluant les rayons de courbure), de traverses piétonnes, d'éclairage et d'accès pour les personnes à mobilité réduite (voir annexe D)		SC	X	X	X
4.3 Assurer la sécurité des piétons des rues accédant au site	4.3.1 Minimiser le nombre de points de conflits entre les automobilistes, piétons et cyclistes (design)		SC	X	X	X
4.4 Assurer le confort et l'attrait du site pour les usagers	4.4.1 Aménager les voies piétonnes de façon attrayante et confortable pour les usagers		SC	X	X	X

3. Ville de Montréal, Charte du piéton, Document de consultation, juin 2006,

STRATÉGIE RETENUE				USAGERS		
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= allégo	Responsable	Employés	Clients	Visiteurs
5. Favoriser le vélo						
5.1 Faciliter les déplacements à vélo vers le site	5.1.1 Raccorder les voies cyclables du site au réseau municipal existant et futur	– Effectuer la promotion du vélo auprès des clients et des employés	L+A	X	X	X
	5.1.2 Mettre à la disposition des résidents, employés, visiteurs et clients un service de vélo en libre service spécifique au site ou aux abords du site avec des bornes à proximité de l'entrée principale du site	– Organiser des tirages	L+A	X	X	X
	<i>La figure 4 (annexe B) montre le réseau cyclable proposé sur le site et son arrimage avec le réseau municipal</i>	– Tenir des ateliers de mécanique vélo	L+A	X	X	X
5.2 Faciliter les déplacements à vélo sur le site	5.2.1 Installer des supports à vélos sécuritaires et en quantité suffisante pour les employés et la clientèle à des endroits stratégiques en prenant en considération les normes de Vélo-Québec. ⁴	– Effectuer la promotion du vélo auprès des employés	L+A	X	X	X
	5.2.2 Encourager les locataires à aménager des douches et des casiers pour les employés dans les principaux commerces ou envisager l'aménagement d'une station multifonctionnelle facilement accessible pour les employés et les clients	– Organiser des tirages	L+A	X	X	X
	5.2.3 Aménager des espaces sécuritaires à des endroits stratégiques pour les usagers du vélo	– Tenir des ateliers de mécanique vélo	L+A	X	X	X

4. Vélo Québec recommande pour les centres commerciaux une place de stationnement vélo pour 300 mètres de superficie de plancher.

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS		
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= allégo		Employés	Clients	Visiteurs
6. Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des résidents et des citoyens						
6.1 Assurer une accessibilité des résidents et citoyens au site par des moyens de transport autres que l'automobile	6.1.1 Aménager des accès sécuritaires et confortables au site (ex: aménagement de voies piétonnes, escaliers ou ascenseurs assurant un lien vertical entre les rues du quartier et le site)		SC	X	X	X
6.2 Atténuer l'impact de la circulation automobile sur les résidents et les citoyens	6.2.1 Créer un comité ad hoc pour assurer les communications entre Smart Centres, les locataires et les résidents		SC+L	X	X	X

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS		
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= allégo		Employés	Clients	Visiteurs
7. Informer et sensibiliser						
7.1 Susciter l'envie d'utiliser les modes de transport alternatifs et sensibiliser les différentes catégories d'usagers aux bénéfices qu'ils procurent	7.1.1 Encourager la mise sur pied de campagnes de sensibilisation et de promotion du transport durable auprès des différentes clientèles du site	– Installer un panneau d'information à l'entrée du site et devant la porte d'entrée principale des commerces sur la quantité de gaz à effet de serre, d'énergie ou de déchets réduits par les commerces et les visiteurs	SC	X	X	X
		– Faire valoir les mesures novatrices et la facilité d'accès au site dans les campagnes publicitaires et les outils marketing reliés au projet	SC	X	X	X
	7.1.2 Accompagner les futurs locataires dans leur démarche afin d'adhérer au programme allégo	– Développer des outils d'information et de sensibilisation à l'attention des nouveaux employés (kit de bienvenue, site internet dédié au projet, cartes d'accès au site, etc.)	SC+A	X		
	7.1.3 Assurer une accessibilité des résidents au site par des moyens de transport autres que l'automobile	– Assurer la viabilité des infrastructures et des services de transport en place par l'installation d'une signalisation appropriée et de l'information sur les services	SC	X	X	X
		– Soutenir les commerces dans la mise en place de campagnes de promotion (rabais, ventes) pour des journées thématiques en transport alternatif (transport collectif, covoiturage, marche, vélo)	L+A	X	X	X

STRATÉGIE RETENUE			Responsable	USAGERS		
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INFRASTRUCTURES RECOMMANDÉES	MESURES RECOMMANDÉES L= Locataire SC= Smart Centres A= allégo		Employés	Clients	Visiteurs
8. Innover et se démarquer						
8.1 Privilégier les modes de transport à faible production de gaz à effet de serre	8.1.1 Étudier l'opportunité de mettre en place un poste de taxis écologiques (moteurs hybrides) et/ou un service de vélo-taxi	SC	X	X		
	8.1.2 Réserver des espaces de stationnement pour les véhicules éco-énergétiques et microvoitures	SC	X	X	X	
	8.1.3 Rester ouvert et attentif aux innovations technologiques dans le domaine des transports	SC + A	X	X	X	
	8.1.4 Étudier la possibilité que les locataires offrent un service de livraison à domicile avec une flotte de véhicules verts (voiturettes électriques) ou une flotte de vélos	L	X	X		
8.2 Mettre en valeur le site et ses attributs physiques	8.2.1 Faire la promotion du site au niveau local, municipal et régional	SC	X	X	X	
8.3 Diminuer l'offre de stationnement par rapport aux normes des centres commerciaux nord-américains	8.3.1 Diminuer de 27 % l'offre de stationnement par rapport aux normes des centres commerciaux nord-américains (Le nombre maximal d'unité de stationnement proposé est d'une unité par 23 m ² de superficie de plancher de bâtiments – voir annexe C)	SC	X	X	X	

ANNEXE A

Le programme allégo détaillé

Le programme allégo : L'entreprise au cœur du transport durable

Le programme allégo présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Il se veut être un véritable projet d'entreprise, qui peut s'inscrire au sein d'une **Charte de responsabilité sociale d'entreprise**, soit dans une démarche « Qualité » ou encore dans un système de gestion environnementale.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des employés, des collaborateurs, des clients et des partenaires. L'employeur ne sera plus un simple gestionnaire de stationnement. Il deviendra, avec l'appui des CGD (centre de gestion des déplacements), un gestionnaire de l'accessibilité.

A) Les principales mesures du programme allégo

Ces solutions simples et pratiques pouvant être utilisées seules ou combinées selon le besoin du participant, se complètent afin d'optimiser l'expérience transport de l'employé tout en demeurant respectueux de l'environnement.

A) Transports collectifs

Une des étapes de cette mesure propose l'amélioration du service de transports collectifs en harmonisant, par exemple, l'offre en fonction des horaires de travail des employés. Une autre étape permet d'inciter et de fidéliser les employés à l'utilisation du transport en commun à travers ces incitatifs :

- Titres à l'essai (essai de 3 mois du transport collectif);
 - 1^{er} mois gratuit, offert par l'AMT;
 - 2^{ème} mois gratuit, 50 % de rabais offert par l'employeur ;
 - 3^{ème} mois gratuit, 25 % de rabais offert par l'employeur ;
- Abonnement annuel au transport collectif;
- Rabais du prix des cartes de transport offert par l'employeur;
- Tirages de titres de transport (Train, autobus, métro).



B) Covoiturage

Le programme de covoiturage inter-entreprise ou intra-entreprise permet de faciliter le jumelage entre les personnes qui se rendent vers une même destination et il comprend les étapes suivantes :

- Mise sur pied d'incitatifs;
- Stationnements réservés pour les covoitureurs;
- Retours garantis à domicile (coupons de taxi);
- Tirages mensuels auprès des équipages formés de covoitureurs.



C) Aménagement du stationnement-auto

Cette mesure constitue le cœur du programme allégo, elle met en place les incitatifs suivants :

- Tarification au prix du marché;
- Allocation-transport au lieu du stationnement;
- Places réservées au covoiturage;
- Financement d'alternatives à l'auto-solo avec les revenus de stationnement.



D) Accès Vélo

Cette mesure saisonnière a pour but de promouvoir le transport actif grâce à :

- La mise en place d'une flotte de vélos en libre service;
- L'aménagement de supports à vélos, des casiers et des douches;
- L'accès sécuritaire et à l'abri des intempéries;
- Des ateliers de sensibilisation (opération Vélo-boulot) en partenariat avec Vélo-Québec;
- Des retours garantis à domicile (coupons de taxi).



E) Marche

Pourquoi ne pas récompenser ceux qui marchent déjà et encourager ceux qui voudraient le faire en se servant des incitatifs suivants :

- Itinéraires de marche adaptés aux employés : domicile-travail ou autour du lieu de travail;
- Groupes d'employés prêts à marcher ensemble;
- Programme de récompenses (selon le kilométrage parcouru);
- Retours garantis à domicile (coupons de taxi) ;
- Horaire de travail flexible.



B) Autres mesures en transport durable

La gestion du temps de travail (horaires flexibles, semaine compressée de travail, télétravail, téléconférences), la gestion du stationnement à distance, les événements éco-responsables et la compensation carbone sont d'autres exemples de mesure pouvant faire partie des solutions en transport durable ayant une influence importante sur les habitudes de déplacement des employés.

Les forces du programme ALLÉGO

Les avantages de ce programme sont nombreux!

- Le diagnostic permet l'identification des besoins réels des employés liés à l'offre de transport.
- Les mesures implantées sont validées par le biais du diagnostic et mises en place en partenariat avec les organismes de transport.
- Les stratégies de promotion sont adaptées aux besoins des employés et le suivi vient boucler le programme avec l'application d'ajustements pertinents visant la satisfaction et le rendement du programme allégo.
- L'utilisation d'un logiciel de covoiturage et l'expertise extensive des 3 CGD sont des valeurs ajoutées certaines à tout projet de transport durable.

Les bénéfices engendrés par le programme allégo

Les employés

- Diminution du stress, augmentation de l'activité physique et amélioration de la santé globale;
- Diminution du temps attribué aux déplacements;
- Le transport durable coûte moins cher que la voiture solo (coût annuel moyen d'utilisation d'une automobile: 10 000\$ - selon SAAQ).

Les employeurs

- Diminution des dépenses reliées au stationnement, davantage de compétitivité et de productivité;
- Une meilleure accessibilité au site amène une diminution des retards/absences, rétention du personnel et un bassin de main-d'œuvre et du recrutement bonifiés;
- Image d'une entreprise reconnue par sa responsabilité corporative et son implication sociale (à travers plusieurs prix/concours en développement durable).

La communauté

- Réduction de la circulation automobile et des risques d'accidents;
- Diminution du bruit et de la pollution, amélioration de la qualité de l'air;
- Amélioration de la qualité de vie de la communauté en général;
- Meilleure cohabitation entre les résidents, les entreprises et les visiteurs.

Comment mettre en œuvre un programme allégo ?

La mise en œuvre d'un programme allégo se fait principalement à l'interne, avec l'accompagnement spécialisé du centre de gestion des déplacements. L'implantation des mesures en transport durable comprend ces six (6) étapes :

1. **Démarrage** : définition des besoins du client en transport durable, développement d'un échéancier et d'un budget, soumission d'une demande de subvention auprès du Ministère des Transports du Québec et aide à la constitution d'un Comité de transport (équipe d'employés chargée de coordonner le programme allégo).
2. **Diagnostic** : détermination de la situation réelle de l'employeur en termes de transport à l'aide d'un profil d'accessibilité, d'une carte de localisation de résidence des employés, d'un sondage sur les habitudes de transport et d'une analyse des données.
3. **Plan d'action** : élaboration d'un catalogue d'actions et de mesures en transport durable, assorti d'un budget et d'un calendrier.
4. **Promotion** : élaboration et diffusion d'outils de communication destinés aux utilisateurs potentiels du programme allégo afin de convaincre chacun de l'intérêt de la démarche et ainsi pérenniser les actions dans un processus d'évolution continue.
5. **Implantation** : accompagnement lors de la mise en œuvre du plan d'action en collaboration avec les différents intervenants.
6. **Formation, suivi et évaluation** : Formation du personnel de gestion des déplacements, suivi du programme et évaluation de la mise en œuvre du programme allégo afin de cerner les besoins d'ajustement éventuels et les possibilités d'extension de certaines actions.

Quels sont les avantages pour votre institution ou entreprise?

La mise en œuvre d'un programme allégo répond à une logique de **développement durable**, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental

- **Économique**, car le programme allégo permet à l'institution de diminuer les coûts imputés aux transports et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements et la gestion efficace de ses espaces, donc d'augmenter sa productivité et sa rentabilité. Une telle démarche, responsable et citoyenne, est également une valeur ajoutée en termes d'image.
- **Social**, car le programme allégo entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort). Le programme allégo est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise.
- **Environnemental**, car le programme allégo, en favorisant les solutions alternatives à la voiture solo et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit...), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

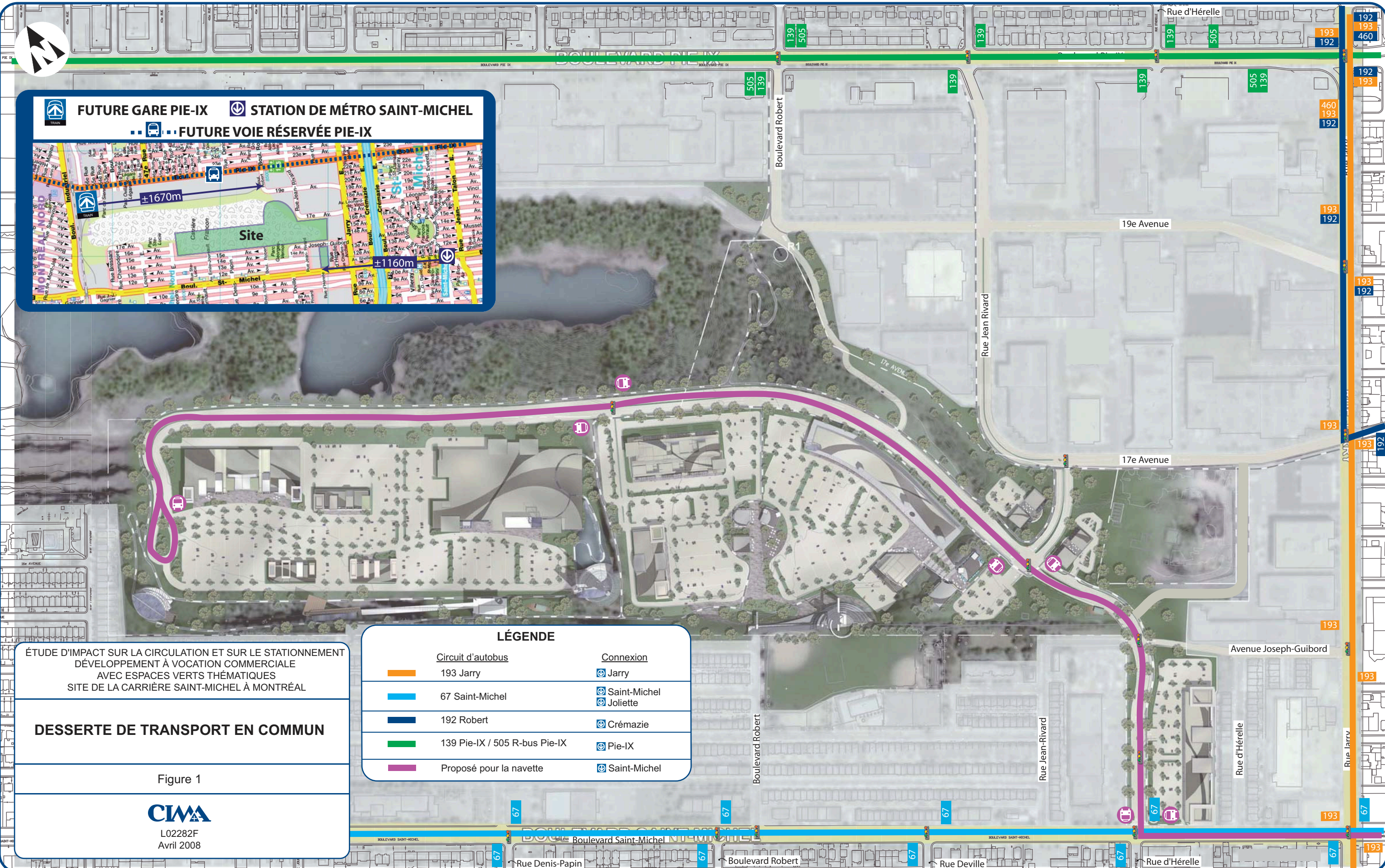
De quels soutiens vous bénéficiez ?

En plus de l'expertise et de l'accompagnement du centre de gestion des déplacements, vous bénéficierez d'une offre de **subvention** pour l'implantation du programme allégo offerte par le Ministère du Transport du Québec. Cette subvention peut couvrir jusqu'à 50 % (maximum 35 000 \$) des dépenses pour l'évaluation des besoins, le développement, la promotion, la mise en place et l'évaluation de mesures facilitant les déplacements incluant les sommes investies en ressources humaines et matérielles.

N.B. Les coûts liés aux infrastructures pour l'implantation des mesures et les sommes accordées aux utilisateurs ne sont pas admissibles à la subvention.

ANNEXE B

Les figures 1 à 4



FUTURE GARE PIE-IX **STATION DE MÉTRO SAINT-MICHEL**

FUTURE VOIE RÉSERVÉE PIE-IX

Site

±1670m












±1160m

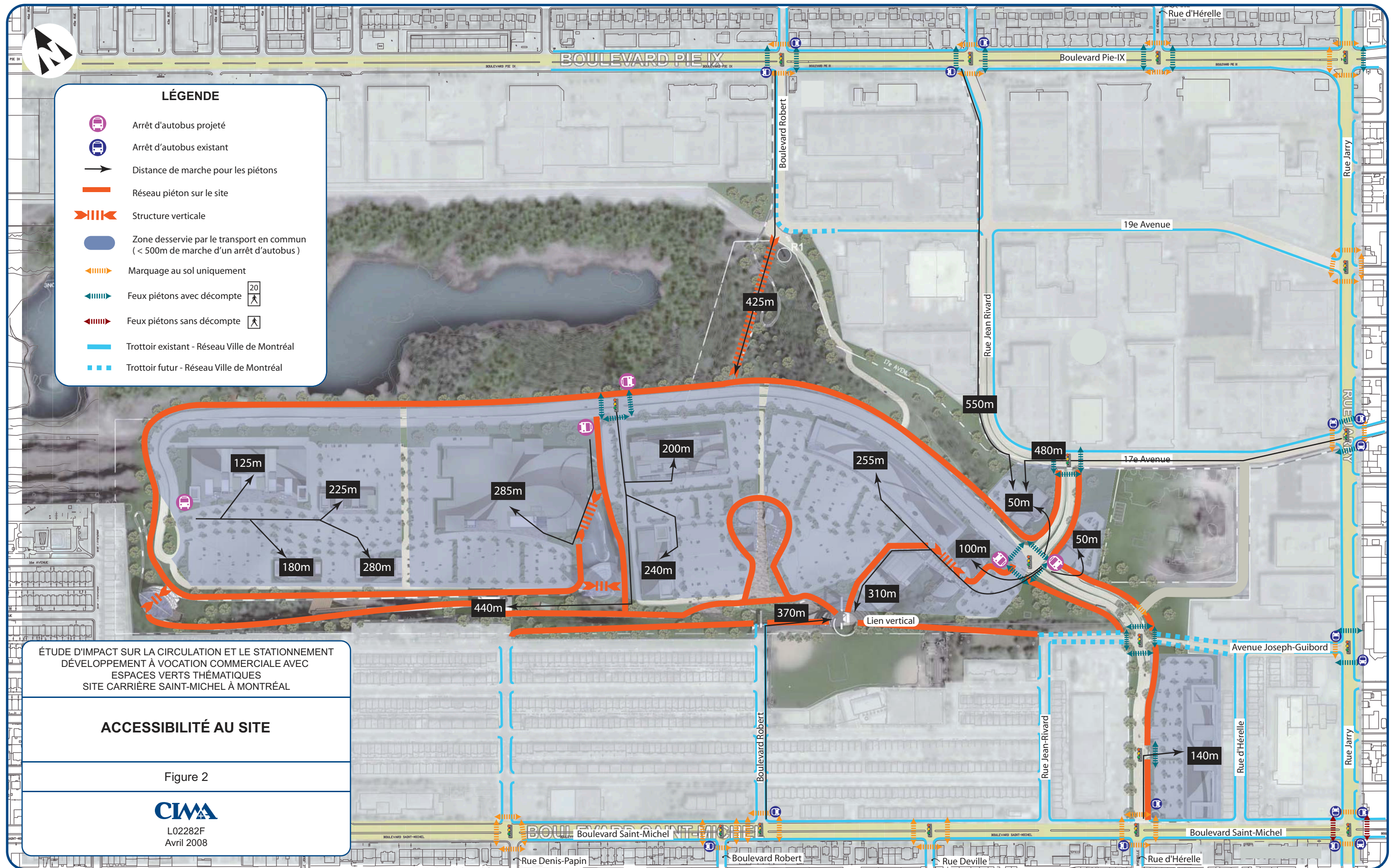
ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION ET SUR LE STATIONNEMENT
 DÉVELOPPEMENT À VOCATION COMMERCIALE
 AVEC ESPACES VERTS THÉMATIQUES
 SITE DE LA CARRIÈRE SAINT-MICHEL À MONTRÉAL

DESSERTE DE TRANSPORT EN COMMUN

Figure 1

CIMA
 L02282F
 Avril 2008

LÉGENDE	
 <u>Circuit d'autobus</u>	<u>Connexion</u>
 193 Jarry	 Jarry
 67 Saint-Michel	 Saint-Michel
 192 Robert	 Crémazie
 139 Pie-IX / 505 R-bus Pie-IX	 Pie-IX
 Proposé pour la navette	 Saint-Michel

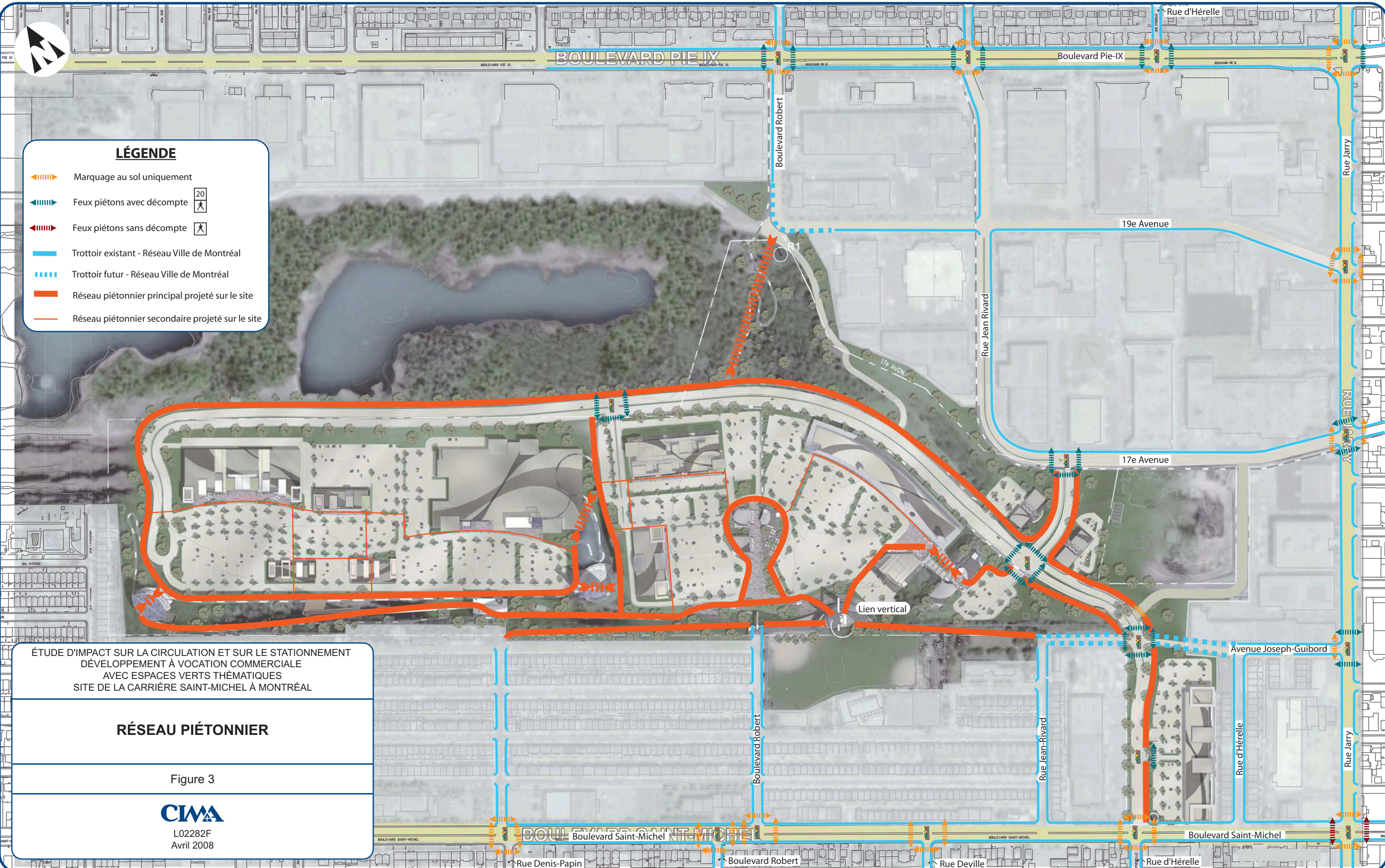


ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT
 DÉVELOPPEMENT À VOCATION COMMERCIALE AVEC
 ESPACES VERTS THÉMATIQUES
 SITE CARRIÈRE SAINT-MICHEL À MONTRÉAL

ACCESSIBILITÉ AU SITE

Figure 2

CIMA
 L02282F
 Avril 2008



LÉGENDE

- Marquage au sol uniquement
- Feux piétons avec décompte 20
- Feux piétons sans décompte
- Trottoir existant - Réseau Ville de Montréal
- Trottoir futur - Réseau Ville de Montréal
- Réseau piétonnier principal projeté sur le site
- Réseau piétonnier secondaire projeté sur le site

ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION ET SUR LE STATIONNEMENT
 DÉVELOPPEMENT À VOCATION COMMERCIALE
 AVEC ESPACES VERTS THÉMATIQUES
 SITE DE LA CARRIÈRE SAINT-MICHEL À MONTRÉAL

RÉSEAU PIÉTONNIER

Figure 3



L02282F
 Avril 2008






ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION ET SUR LE STATIONNEMENT
 DÉVELOPPEMENT À VOCATION COMMERCIALE
 AVEC ESPACES VERTS THÉMATIQUES
 SITE DE LA CARRIÈRE SAINT-MICHEL À MONTRÉAL

RÉSEAU CYCLABLE

Figure 4

CIMA
 L02282F
 Avril 2008

LÉGENDE

-  Jonction vers le réseau cyclable projeté par la Ville
-  Réseau cyclable projeté sur le site
-  Halte et stationnement pour vélo

ANNEXE C

Analyse du stationnement sur le site

Analyse du stationnement sur le site

Le tableau suivant montre dans la colonne « Standards » les besoins en stationnement auxquels le promoteur doit habituellement répondre pour offrir à ses locataires suffisamment de cases de stationnement. Pour la combinaison de commerces attendus au site de la carrière Saint-Michel, le ratio s'établit à près de 6 cases par 1 000 pi².

Besoins en stationnement		
Commerces		Standards
Type	Superficie (pi²)	Ratio
Magasins de marchandise diverses	200 000	5,00
Quincaillerie / Rénovation	85 000	5,50
Alimentation	80 000	5,50
Pharmacie	25 000	5,50
Biens modes	150 000	5,50
Électronique	60 000	5,50
Vêtements et équipements de sport	40 000	5,50
Restauration - Supérieure	55 000	10,00
Restauration - Rapide	35 000	12,00
Service	75 000	5,50
Total	805 000	5,97

Pour apprécier ce ratio, la référence reconnue « Parking¹ » a été consultée. Cette source suggère un ratio de 5,5 cases / 1 000 pi² pour des superficies commerciales de plus de 600 000 pi².

Pour le site de la carrière Saint-Michel, Smart Centres propose de réduire de beaucoup le nombre de cases offertes en support aux efforts consentis pour favoriser les modes actifs. Le ratio est fixé à un maximum de 4,0 cases par 1 000 pi² pour tous les commerces.

Le ratio de 4,0 proposé représente une baisse de 27 % par rapport au ratio de 5,5 suggéré par les références.

¹ Robert A. Weant & Herbert S. Levinson for ENO foundation transportation, *Parking*, p.121.

ANNEXE D

Audit de sécurité

Audit de sécurité

Afin d'assurer une meilleure sécurité des usagers se déplaçant sur le site, un audit de sécurité a eu lieu. Cette démarche, où des experts en géométrie et en sécurité routière se penchent sur le concept proposé, a permis de suggérer quelques modifications à l'aménagement ou des éléments de réflexion pour alimenter les étapes ultérieures de conception.

Général

- Éclairer adéquatement le boulevard interne et les principaux parcours à être utilisés par les piétons et cyclistes la nuit;
- Optimiser l'aménagement pour sécuriser les piétons et pour ralentir les véhicules;
- Respecter l'espace du triangle de visibilité en éliminant tout obstacle aux intersections;
- Prévoir les manœuvres camions pour minimiser les conflits avec les autres usagers.

Bande multifonctionnelle

- Sécuriser les usagers de la bande multifonctionnelle par un aménagement physique (élévation par rapport à la chaussée, bordure bétonnée, glissière de sécurité ou autre);
- Sécuriser les piétons des modes de transport véhiculaires et cyclistes (situation critique en pente descendante);
- Bien délimiter les espaces à proximité de la rue pour sécuriser la descente des autobus;
- Évaluer le type de glissière à utiliser le long de la pente et la position de celle-ci (entre la chaussée et la bande ou à l'extrémité car les véhicules d'urgence peuvent aussi l'emprunter);
- Dans la bande de 6 mètres, matérialiser l'espace réservé aux piétons pour éviter que les cyclistes l'empruntent (par une surface différente moins confortable pour rouler, par exemple);
- Protéger les cyclistes le long de la pente avec une barrière physique adaptée à ces usagers (plus haute qu'une glissière).

Boulevard interne

- Créer une intersection en « T » classique et non une insertion en gain de voie au croisement de la bretelle venant du boulevard Robert et du boulevard interne (mieux gérer les conflits avec la bande multifonctionnelle);
- Aménager une voie seulement en descente pour accéder au plateau le plus bas pour ralentir les véhicules (pas de dépassement à vitesse élevée avant la courbe). Conserver les deux voies en montée pour les véhicules lourds ou plus lents;
- Aménager un dispositif de sécurité (feux de circulation, et/ou lit d'arrêt par exemple) pour cycliste au bas de la pente sur le boulevard interne.