

POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Juin 2016

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| Mot du maire..... | 5 |
| Mot du responsable du transport | 6 |
| RÉSUMÉ | 7 |
| PRÉAMBULE..... | 10 |
| 1 LA MISE EN CONTEXTE | 13 |
| 1.1 La mobilité à Montréal | 13 |
| 1.2 Le Plan de transport de 2008..... | 17 |
| 1.3 Le partage des compétences et la gouvernance..... | 19 |
| 2 LE PORTRAIT ET LE DIAGNOSTIC DU STATIONNEMENT | 20 |
| 2.1 Le stationnement sur rue | 20 |
| 2.2 Le stationnement hors rue | 24 |
| 2.3 Le stationnement au centre-ville | 25 |
| 2.4 La réglementation | 34 |
| 3 LA VISION, LES PRINCIPES DIRECTEURS ET LES STRATÉGIES | 35 |
| 3.1 La vision..... | 35 |
| 3.2 Les principes directeurs..... | 37 |
| 3.3 Les stratégies | 43 |
| 4 LE PLAN D’ACTION | 53 |
| 4.1 Les actions prioritaires | 53 |
| 4.2 Les mesures de mise en œuvre | 54 |
| ANNEXE..... | 67 |
| Méthodologie de collecte de données..... | 67 |

LISTE DES FIGURES

- Figure 1** Évolution du taux de motorisation des ménages
- Figure 2** Évolution de la motorisation et de l'usage de l'auto, de 1998 à 2013
- Figure 3** Localisation des places de stationnement sur rue tarifées à l'échelle de la ville
- Figure 4** Offre en stationnement dans le centre-ville
- Figure 5** Répartition du stationnement hors rue et tarifé sur rue au centre-ville
- Figure 6** Occupation du stationnement tarifé au centre-ville, entre 12 h et 15 h
- Figure 7** Offre et occupation maximale des stationnements sur rue tarifés et hors rue, au centre-ville
- Figure A** Localisation des zones d'échantillonnage

LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1** Évolution démographique, de 1998 à 2013, dans la région de Montréal
- Tableau 2** Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine – secteurs d'échantillonnage (de 9 h à 21 h)
- Tableau 3** Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la fin de semaine – secteurs d'échantillonnage (samedi, de 9 h à 18 h; dimanche, de 12 h à 18 h)
- Tableau 4** Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine – centre-ville
- Tableau 5** Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la fin de semaine – centre-ville
- Tableau 6** Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine – secteur De Maisonneuve–Peel–Sainte-Catherine–Robert-Bourassa
- Tableau 7** Tableau synoptique des mesures proposées

MOT DU MAIRE

Comme citoyen, et à plus forte raison comme premier magistrat de la Ville, je reconnais l'importance que revêt l'enjeu du stationnement dans le développement et le bon fonctionnement de notre métropole.

C'est un enjeu majeur pour toute ville et ce l'est d'autant plus pour une ville intelligente comme Montréal qui souhaite accorder une place plus grande aux modes de transport actifs et collectifs, mais aussi aux modes alternatifs pour lesquels d'énormes investissements ont été réalisés et sont à venir.

L'élaboration d'une nouvelle politique de stationnement passait d'abord par la réalisation d'un diagnostic de l'état du stationnement à Montréal. Cet exercice nous a donné une connaissance plus approfondie de la situation et une meilleure compréhension des défis auxquels nous faisons face.

Nous sommes également conscients que plusieurs facteurs militent en faveur d'une révision du rôle du stationnement dans l'environnement urbain. Pensons, par exemple, à la croissance soutenue du parc automobile, au renouveau démographique observé dans les quartiers plus denses, à la compétitivité des artères commerçantes et à l'adhésion plus marquée de la population à la mobilité durable.

C'est à cette nouvelle conjoncture et à celle qui se dessine à l'horizon que doit répondre la nouvelle politique. Conformément à ses orientations stratégiques en matière de mobilité et de développement durable, la Ville de Montréal entend dorénavant gérer le stationnement de façon stratégique afin de réduire la dépendance à l'auto, favoriser les modes de transport collectif et actif et assurer un partage plus équilibré du domaine public.

Pour assurer un changement rapide au bénéfice des citoyens, la Ville entend mettre en place trois actions prioritaires visant l'harmonisation des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement, la création d'un organisme municipal de gestion du stationnement et la simplification de la signalisation du stationnement sur rue.

Nous sommes persuadés que la mise en œuvre des mesures avant-gardistes proposées par la politique offrira un cadre renouvelé en matière de gestion du stationnement, cohérent, innovateur, adapté aux besoins spécifiques des usagers et qui assurera une meilleure qualité de vie à l'ensemble des citoyens tout en encourageant le dynamisme économique de la métropole.



Denis Coderre
Maire de Montréal

MOT DU RESPONSABLE DES TRANSPORTS

Le stationnement est un aspect de la mobilité d'une grande complexité. Auparavant, l'offre de stationnement suivait généralement le taux de motorisation. Les enseignements tirés du passé et les préoccupations actuelles ont démontré que cette façon de faire n'était pas viable, tant elle consommait de l'espace public.

Le stationnement est un domaine complexe en raison de ses caractéristiques spécifiques et des clientèles à desservir, comprenant à la fois des résidents, des navetteurs, des visiteurs, des consommateurs et des livreurs. Chaque groupe vit des problématiques différentes et consomme l'espace public de façon différente selon l'heure du jour, la journée de la semaine ou même la saison de l'année.

La Politique de stationnement s'appuie sur six stratégies déclinées en plusieurs mesures visant notamment à créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable et à migrer vers le stationnement intelligent.

La Politique donnera lieu à des actions concrètes avec des mesures visant à simplifier différentes facettes du stationnement, que ce soit la tarification, la réglementation ou la signalisation. Ces actions assurent une offre équilibrée du stationnement à l'échelle de la ville, contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de Montréal, à la vitalité de nos artères commerciales, tout en réduisant l'impact de la voiture sur l'environnement.



Aref Salem
Membre du comité exécutif, responsable du transport

RÉSUMÉ

Par sa Politique de stationnement, la Ville de Montréal veut faire du stationnement un outil de gestion stratégique répondant à ses orientations en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de développement économique. Elle veut également mettre les citoyens au cœur des priorités.

Le stationnement est un domaine complexe et d'une grande sensibilité. S'y attaquer entraîne inévitablement des réactions émotives de la part d'une foule d'acteurs concernés puisque, dans bien des cas, des intérêts divergents sont mis en lumière.

Au fil des ans, diverses solutions ont été implantées. Certaines de ces solutions présentent un réel intérêt, alors que d'autres ont suscité de vives critiques.

Par le passé, le stationnement n'a pas fait l'objet d'une planification globale. Sauf exception, les exercices de planification ont davantage été réalisés à petite échelle.

Avec les années et en tenant compte de l'évolution des préoccupations en matière d'environnement et de qualité de vie, une révision en profondeur de la gestion du stationnement est devenue essentielle. En effet, les pressions se sont accentuées sur le stationnement en milieu urbain. La croissance soutenue du parc automobile, le renouveau démographique observé dans les quartiers denses, la compétitivité des artères commerçantes, l'adhésion de plus en plus marquée de la population à la mobilité durable et à un partage mieux équilibré du domaine public sont autant de facteurs qui militent en faveur d'une révision du rôle du stationnement dans l'environnement urbain. À cela s'ajoutent l'abondance de la signalisation et du morcellement de la gestion administrative du stationnement qui sont devenues une source de frustration pour les citoyens et les commerçants.

La vision de la Politique de stationnement consiste à :



Assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement.



L'équilibre recherché vise à s'assurer que les besoins des citoyens ont été pris en considération, sans pour autant accroître la quantité de places de stationnement au point d'encourager les gens à délaisser les transports actifs et collectifs.

Dans le cadre de l'élaboration de cette politique, un portrait et un diagnostic ont été réalisés. Ils ont permis d'établir de grands constats, à savoir que pour la plupart des arrondissements, le stationnement sur rue constitue l'essentiel de l'offre, alors que les places tarifées sont principalement concentrées dans le centre de l'île, notamment sur les artères commerçantes.

Malgré l'existence de stationnements sur rue réservés aux résidents (SRRR), le stationnement pour les résidents est difficile dans les quartiers multifonctionnels plus denses, regroupant des commerces et des pôles d'emplois.

Au centre-ville, les places tarifées sur rue sont souvent occupées à plus de 85 %, et ce, au-delà des périodes tarifées. La signalisation est devenue très complexe dans certains cas. En moyenne, nous trouvons 1,29 panneau par poteau, mais il arrive qu'un poteau compte jusqu'à six panneaux.

Pour ce qui est du stationnement hors rue au centre-ville, qui représente plus de 75 % de l'offre totale, il est contrôlé par le secteur privé à près de 99 %, ce qui empêche le développement d'une stratégie tarifaire favorisant la rotation et, par conséquent, l'utilisation des places de stationnement par un plus grand nombre d'utilisateurs.

Le portrait et le diagnostic qui ont été produits ont également abordé les exigences réglementaires en matière de stationnement, le partage des compétences et la gouvernance.

La vision de la Politique de stationnement illustre la complexité du stationnement dans le système de transport d'une ville. Elle tient compte de la diversité des secteurs, de la différence des besoins des utilisateurs et de la multitude d'acteurs en présence, tant privés que publics. La politique aborde donc le stationnement comme un élément déterminant du plan de mobilité en voie d'élaboration. Elle s'appuie sur quatre principes directeurs :

Principes directeurs

- 1** Simplifier et harmoniser les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement.
- 2** Moduler le stationnement en fonction de l'offre en transports collectifs et actifs et des caractéristiques locales, notamment la densité de population et le volume d'emplois.
- 3** Optimiser le stationnement au centre-ville et sur les artères commerçantes afin de favoriser la vitalité économique.
- 4** Satisfaire les besoins des résidents dans les secteurs denses afin d'offrir un véritable choix en ce qui concerne les modes de transport collectif et actif.

Ces principes directeurs visent à répondre aux différents besoins en stationnement des résidents, des navetteurs, des visiteurs et des consommateurs, sans oublier les activités de livraison.

Bénéficiant d'une meilleure connaissance de l'état du stationnement à Montréal, basée sur une vision claire et des principes directeurs, la Politique de stationnement s'articule autour de six stratégies :

Stratégies

- 1 Migrer vers le stationnement intelligent.
- 2 Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable.
- 3 Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire.
- 4 Mettre en place une nouvelle approche tarifaire.
- 5 Réviser l'encadrement réglementaire.
- 6 Revoir la gouvernance et la gestion des activités.

La gestion stratégique du stationnement passe inévitablement par une révision du rôle des différents acteurs municipaux concernés, car le morcellement actuel des responsabilités entraîne des iniquités au sein même de la ville. L'idée n'est certes pas de proposer des solutions uniformes à l'échelle de la ville afin de respecter les caractéristiques des différents milieux en présence. Cependant, il va de soi que certaines pratiques gagneront à être mieux encadrées.

La gestion stratégique du stationnement passe inévitablement par une révision du rôle des différents acteurs concernés au sein de l'administration municipale, car le morcellement actuel des responsabilités entraîne des iniquités au sein même de la Ville.

Ces stratégies cherchent à satisfaire les besoins des différentes clientèles, tout en respectant la vision du Plan de transport et des différents documents stratégiques adoptés par la Ville et l'agglomération, notamment le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme et le Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise. Elles impliquent le déploiement de plusieurs mesures bien concrètes qui s'échelonneront dans le temps. Toutefois, Montréal s'engage à mettre en œuvre prioritairement les actions suivantes :

Actions prioritaires

- 1 La simplification et l'harmonisation des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement.
- 2 La création d'un organisme municipal de gestion du stationnement.
- 3 La simplification de la signalisation du stationnement sur rue.

PRÉAMBULE

Selon l'Union internationale des transports publics (UITP) et les spécialistes des questions de stationnement, une automobile est immobilisée pendant plus de 90 % de sa durée de vie. Et pourtant, le stationnement est souvent négligé par les villes dans la planification des transports. Dans la perspective où la Ville de Montréal et ses partenaires publics misent sur la valorisation et l'accroissement des transports collectifs et actifs, la gestion du stationnement devient un atout majeur de la stratégie de gestion de la mobilité. En fait, le stationnement est un des cinq piliers de la gestion de la mobilité en milieu urbain, avec les transports collectifs, les transports actifs, le transport routier et le transport des marchandises.

Historiquement, à Montréal comme ailleurs dans le monde, les décisions en matière de stationnement ont souvent favorisé une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande sans cesse croissante. Les enseignements tirés du passé nous indiquent qu'une telle façon de faire n'apporte pas une solution durable au défi posé par le stationnement.

Le stationnement est un des cinq piliers de la gestion de la mobilité en milieu urbain, avec les transports collectifs, les transports actifs, le transport routier et le transport des marchandises.

La gestion du stationnement est un domaine complexe et d'une grande sensibilité. Plusieurs acteurs sont concernés par le stationnement et, parfois, des intérêts divergents s'opposent, sans compter que la problématique du stationnement diffère substantiellement d'un quartier à l'autre.

Par ailleurs, au cours des dernières années, la croissance de la motorisation des ménages a entraîné une pression énorme sur la demande en stationnement dans les secteurs résidentiels denses. Des solutions audacieuses devront être mises de l'avant pour satisfaire cette demande sans accroître indûment le parc automobile, et encore moins son utilisation.

La gestion du stationnement doit aussi composer avec une pression accrue sur le partage de la rue. De nouvelles formes de mobilité plus durables, notamment l'autopartage, les véhicules en libre-service et le système de vélos en libre-service (BIXI), ont des effets sur l'offre de places de stationnement sur rue pour assurer leur expansion. D'autres facteurs ont milité en faveur du retrait de nombreuses places de stationnement, entre autres, l'arrivée des autobus articulés, l'expansion du réseau de voies réservées pour autobus, l'expansion du réseau cyclable, le respect du dégagement d'un rayon de cinq mètres exigé par le Code de sécurité routière (CSR) ainsi que la multiplication des terrasses et d'autres occupations du domaine public.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

L'augmentation des investissements pour rendre les transports actifs et collectifs plus attrayants a produit une pression supplémentaire, durant la journée, dans les quartiers bien desservis par ces modes, puisque la population, bien qu'elle soit davantage motorisée au fil des ans, se tourne de plus en plus vers les modes de transport durables. Cela suppose donc que ces personnes motorisées requièrent une place pour laisser leur voiture le jour afin de pouvoir utiliser le transport en commun, le vélo ou la marche.

À cela s'ajoute une signalisation devenue trop complexe. Les technologies récentes permettent une information rapide et beaucoup plus conviviale, au bénéfice des usagers. Un effort de simplification est donc requis et, pour y parvenir, il faut mettre à profit les meilleures pratiques développées ailleurs dans le monde en les adaptant au contexte montréalais.

La pression accrue sur le stationnement fait également ressortir des difficultés associées à sa gestion, notamment la fragmentation administrative à l'échelle de l'agglomération. La multiplication des pratiques d'un arrondissement à l'autre et le manque de cohérence qui en découle, non seulement nuisent aux possibilités de faire de la gestion du stationnement un outil efficace de régulation de la mobilité, mais constituent aussi une source de contrariété – et d'iniquité – pour les citoyens et les commerçants et exacerbent les tensions.

La gestion stratégique du stationnement passe inévitablement par une révision du rôle des différents acteurs concernés et milite en faveur d'une prise en charge, par la Ville de Montréal, de la gestion du stationnement dans une perspective de cohérence avec les autres mesures de transport.

Pour bien comprendre la problématique du stationnement, la section 1 présente une mise en contexte de l'évolution de la mobilité à Montréal au cours des 15 dernières années. On y trouve aussi une référence au Plan de transport adopté en 2008 et à la gouvernance actuelle du stationnement.

La section 2 dresse le portrait du stationnement sur rue et hors rue, qu'il soit tarifé ou non tarifé. La situation spécifique du centre-ville fait l'objet d'une attention particulière compte tenu de son importance sur le plan économique. Les exigences de la réglementation d'urbanisme afférente au stationnement sont présentées dans cette section.

À partir des informations recueillies sur l'offre et la demande en stationnement, tant sur rue que hors rue, le diagnostic du stationnement qui a été établi est présenté brièvement.

Le portrait complet du stationnement et le diagnostic qui en découle font l'objet d'un document distinct, non inclus dans la politique. Il en est de même pour l'étude comparative réalisée auprès de quelques villes étrangères.

La section 3 fait état de la vision du stationnement préconisée par la Ville et des principes directeurs qui ont guidé l'élaboration des six stratégies retenues.

Enfin, la section 4 présente le plan d'action qui permettra de déployer les différentes mesures retenues, dont certaines sont prioritaires.

Dorénavant, le stationnement fera l'objet d'une meilleure harmonisation à l'échelle de la ville, tout en respectant les spécificités locales. De plus, les mesures retenues et leur déploiement placeront les citoyens au cœur des préoccupations.

La Politique de stationnement est inspirée des meilleures pratiques étrangères et basée sur une étude comparative réalisée auprès de quelques villes. Les mesures ambitieuses qui y sont proposées s'inscrivent dans le respect des orientations municipales visant à faire de Montréal une des villes les plus intelligentes au monde.

Le recours aux technologies innovantes améliorera la qualité de vie des citoyens. Et comme il s'agit d'un domaine en pleine effervescence, toutes les avancées technologiques seront analysées et, si elles présentent un intérêt pour Montréal, elles pourront être greffées à la politique, laquelle sera en constante évolution.

Mais le stationnement intelligent va bien au-delà des innovations technologiques connues et en développement. Intégrer la notion de stationnement intelligent aux pratiques actuelles, c'est aussi, et surtout, gérer le stationnement de façon intelligente, ce que fera la politique au moyen des mesures ambitieuses qu'elle propose.

Dorénavant, le stationnement fera l'objet d'une meilleure harmonisation à l'échelle de la ville, tout en respectant les spécificités locales. De plus, les mesures retenues et leur déploiement placeront les citoyens au cœur des préoccupations.

1 LA MISE EN CONTEXTE

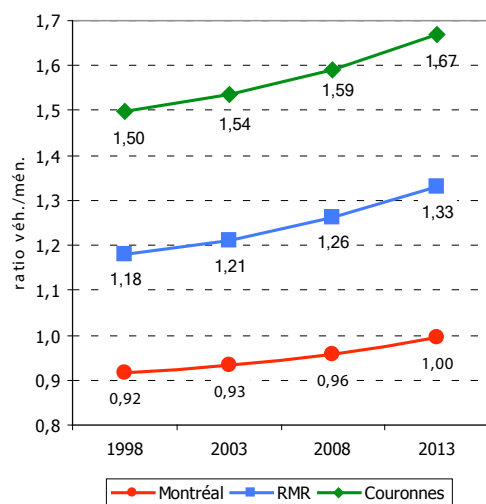
1.1 La mobilité à Montréal

Au cours des 15 dernières années, la mobilité a connu de profondes transformations dans la région métropolitaine de Montréal. Certes, des tendances lourdes ont été observées, notamment en ce qui a trait à l'étalement urbain et à la motorisation des ménages, toujours en croissance. Cependant, ces phénomènes se sont manifestés en même temps que le transport collectif et l'offre liée aux transports actifs ont pris leur essor.

De nouvelles formes de mobilité comme l'autopartage et les véhicules en libre-service ont également connu une croissance importante, laquelle se poursuit et sera encouragée davantage, notamment avec l'arrivée, dès 2016, de centaines de véhicules électriques en libre-service. Les divers constats qui se dégagent rendent donc la problématique du stationnement urbain plus complexe.

Ainsi, l'un des faits des plus marquants reste la hausse soutenue de la motorisation, en particulier dans la périphérie de Montréal. Pendant que le nombre de véhicules augmentait de près de 20 % entre 1998 et 2013 dans l'agglomération, il bondissait de 47 % dans le reste de la région¹. Ces chiffres doivent être confrontés à la croissance relative du nombre de ménages pour apprécier l'impact de la motorisation (voir la figure 1)².

Figure 1 Évolution du taux de motorisation des ménages



Par ailleurs, la dynamique démographique des couronnes a surpassé celle de l'agglomération de Montréal : celle-ci a connu une croissance de 6 % de sa population et de 10 % de ses ménages entre 1998 et 2013, alors que dans le reste de la région, ces taux étaient respectivement de 22 % et de 32 %. En 2013, 49 % de la population de la région métropolitaine habitait l'agglomération de Montréal (voir le tableau 1).

1 Enquête Origine-Destination 2013 : la mobilité des personnes dans la région de Montréal, Faits saillants, mars 2015.

2 À des fins de comparaison, le territoire métropolitain est constant, soit celui de l'enquête O-D 1998. Par conséquent, les données ne témoignent pas totalement de l'ampleur de l'étalement de la région. Toutes les données de cette section sont établies sur cette base comparable.

Tableau 1 Évolution démographique, de 1998 à 2013, dans la région de Montréal

| | Population | | | Nombre de ménages | | |
|----------------------------------|------------|-----------|------------------------|-------------------|-----------|------------------------|
| | 1998 | 2013 | Écart (%) 1998-2013 | 1998 | 2013 | Écart (%) 1998-2013 |
| Agglomération de Montréal | 1 775 000 | 1 887 000 | 6,3 % | 772 000 | 849 000 | 10,0 % |
| Région sauf Montréal | 1 717 000 | 2 098 000 | 22,2 % | 632 000 | 832 000 | 31,6 % |
| Région métropolitaine * | 3 492 000 | 3 985 000 | 14,1 % | 1 404 000 | 1 681 000 | 19,7 % |

*Limite de la région de l'enquête O-D 1998.

Source : Enquête Origine-Destination 2013 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal.

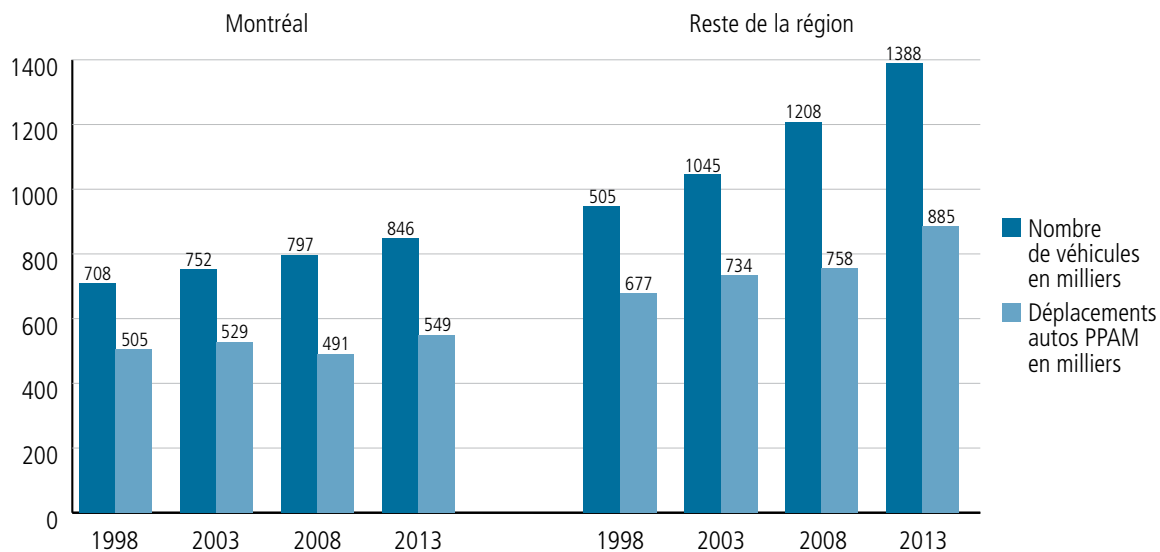
Notons également que le taux de motorisation des ménages n'a cessé de grimper. En 2013, les ménages de l'agglomération de Montréal ont un taux de motorisation moyen d'un véhicule par ménage, contre 0,9 en 1998, tandis que, ailleurs dans la région, ce ratio est de l'ordre de près de 1,7 véhicule par ménage, contre 1,5 en 1998.

Les données de mobilité nous révèlent toutefois une nouvelle tendance : la motorisation des ménages (ou le nombre moyen de véhicules par ménage) est en croissance, alors que le taux d'utilisation de l'automobile augmente à un rythme moindre. En effet, entre 1998 et 2013, les déplacements des résidents de Montréal ont crû de 9 % et ceux des couronnes, de 31 %, alors que les taux de croissance liés à la possession automobile ont été beaucoup plus élevés (voir la figure 2).

Cela peut laisser supposer que l'on fait moins usage des véhicules possédés ou qu'on les utilise autrement³, ce qui ne diminue pas toutefois la demande de stationnement qui, au contraire, se trouve amplifiée. En effet, une baisse de l'utilisation des véhicules par leurs propriétaires alors que le taux de possession est en hausse signifie que les véhicules sont souvent immobilisés durant le jour, d'où une pression accrue sur le stationnement.

3 Les données disponibles sur les déplacements en 2013 concernent seulement la période de pointe du matin.

Figure 2 Évolution de la motorisation et de l'usage de l'auto, de 1998 à 2013



*Limite de la région de l'enquête O-D 1998.

Source : Enquête origine-destination 2013 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal.

La plus récente enquête origine-destination (O-D 2013) révèle que 69 % de la croissance quinquennale des déplacements en auto provient de l'extérieur de l'île de Montréal. La motorisation plus élevée des ménages en périphérie n'est pas la seule cause. Outre un accroissement démographique plus soutenu, le reste de la région accapare une part toujours plus grande de l'activité économique. D'ailleurs, entre 1998 et 2013, la hausse de l'emploi s'est établie à 34 % en dehors de l'île, tandis qu'elle était de 10 % sur l'île. La prédominance de Montréal en matière d'emplois est toutefois maintenue – à 66 % du total régional –, et ce, bien qu'elle soit en baisse de 4 points de pourcentage depuis 1998.

Signalons par ailleurs qu'environ 90 % de la main d'œuvre qui réside dans l'agglomération de Montréal occupe un emploi sur l'île de Montréal. En contrepartie, la main d'œuvre du reste de la région est tenue dans une plus forte proportion à se déplacer vers l'île de Montréal ou vers d'autres secteurs de la région métropolitaine, à des fins d'emploi. La dispersion progressive de l'activité économique paraît comme un sérieux incitatif à l'utilisation de l'automobile.

Malgré tout, le transport en commun a bien tiré son épingle du jeu, et ce, encore plus en périphérie de Montréal. En effet, de 1998 à 2013, les déplacements en transport en commun en période de pointe du matin, incluant les déplacements bimodaux (auto et transport collectif, par exemple), ont augmenté de 39 % dans la région métropolitaine, soit de 24 % sur l'île et de 83 % dans le reste de la région. La forte croissance du transport collectif hors de l'île s'explique notamment par les déplacements bimodaux, qui ont doublé durant cette quinzaine d'années. Rappelons aussi qu'en période de pointe du matin, les résidents de l'agglomération de Montréal utilisent dans une proportion de 48 % les transports collectifs et actifs pour se déplacer.

Entre 2008 et 2013, les transports actifs ont affiché une croissance de 16 % (en pointe du matin) à l'intérieur de l'île, alors que les déplacements totaux gagnaient près de 13 %⁴. En ce qui a trait au vélo, son utilisation est en plein essor, en particulier sur l'île de Montréal, où le nombre de déplacements cyclistes a plus que doublé depuis 1998.



Un examen plus précis de la mobilité montréalaise montre également une multiplication des chaînes complexes de déplacements, c'est-à-dire des parcours dont la séquence va au-delà du simple aller-retour entre le domicile et la destination. À titre d'exemple, la plus récente enquête O-D 2013 révèle une forte hausse des déplacements destinés à reconduire ou chercher quelqu'un. Les nouvelles habitudes de vie – loisirs, garderie, écoles spécialisées – incitent à des comportements de mobilité différents.



⁴ La marche reste tout de même majoritaire, représentant environ les 5/6 des déplacements actifs.

En ce qui a trait aux motocyclettes, leur nombre est passé de 13 768 en 2004 à près de 20 000 en 2013, soit une croissance dépassant 40 %. De tels chiffres démontrent la nécessité de prévoir des mesures pour mieux encadrer le stationnement lié à cet usage qui a, jusqu'à présent, toujours été considéré comme un peu marginal, ce qui n'est plus le cas.

De même, Montréal tient à renforcer l'attractivité d'activités métropolitaines qui la caractérisent sur le plan de l'emploi, d'activités culturelles et commerciales et d'événements à grands rassemblements. L'ensemble de ces activités est intimement lié à la facilité de déplacement vers le centre de Montréal ou vers les principaux lieux d'emplois ou d'activités. Le défi réside notamment dans la capacité d'assurer un déplacement efficace des personnes vers ces lieux par transports collectifs et actifs. Cependant, certains de ces lieux sont parfois plus facilement accessibles en voiture, selon les heures de la journée ou selon le lieu d'origine des personnes, ce qui entraîne des besoins en stationnement auxquels il faut répondre de façon adéquate et efficace.

Dans l'ensemble, la problématique du stationnement urbain se montre donc plus complexe qu'auparavant et présente les caractéristiques suivantes :

- Des véhicules plus nombreux avec un usage relatif moindre, ce qui implique des durées de stationnement allongées.
- Une utilisation importante des transports collectifs et actifs par des ménages motorisés qui entraîne une pression accrue sur le stationnement résidentiel, problème qui se pose avec plus d'acuité dans les secteurs résidentiels denses.
- Une complexification de la mobilité – nouveaux modes, bimodalité, chaîne de déplacements – qui engendre de nouveaux défis : aménagement de stationnements incitatifs et d'espaces réservés, partage de la chaussée pour modes de transport actifs, etc.

1.2 Le Plan de transport de 2008

Le Plan de transport de Montréal, adopté en 2008 à la suite d'une vaste consultation publique, propose d'assurer les besoins de mobilité des Montréalais en faisant de l'agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, la Ville de Montréal compte réduire de manière importante la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif et faire de Montréal une ville qui mise sur le développement durable. Le Plan de transport s'est aussi traduit par une nouvelle stratégie de la rue en matière de piétonnisation et de transports actifs, laquelle trouve écho dans les différents projets d'aménagement des rues montréalaises.

En 2005, la Ville de Montréal s'est aussi fixé comme objectif, de concert avec des centaines de partenaires, de réduire d'ici 2020 les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 %, c'est-à-dire de les ramener sous les niveaux de 1990.

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, en vigueur depuis avril 2015, indique, dans la même veine, la volonté de l'agglomération de réduire la dépendance à l'automobile et vise à ce que 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération soient faits par transports collectifs ou actifs, en pointe du matin, d'ici 2020. Le schéma annonce un ensemble de mesures à cet effet, en accord avec le plan stratégique de la Société de transport de Montréal (STM). Qu'il y ait plus de gens dans les transports collectifs et actifs suppose donc plus de véhicules stationnés durant la journée près des lieux de résidence.

La Politique de stationnement s'inscrit dans cette vision de la mobilité. Elle intègre également un volet portant sur les innovations technologiques, dans la volonté de faire de Montréal une ville de plus en plus intelligente.

Par ailleurs, la politique deviendra un élément indispensable du futur plan de mobilité de Montréal, en voie d'élaboration.

Un outil pour réduire la dépendance à l'automobile

Les instituts de recherche en transport et les spécialistes dans ce domaine s'entendent pour dire qu'une automobile est immobilisée pendant plus de 90 % de sa durée de vie. Beaucoup de villes négligent cet aspect dans la planification des transports, bien que cela constitue un atout majeur de toute stratégie de gestion des déplacements.

Le domaine du stationnement est complexe et sensible, notamment dans une ville de la taille de Montréal. En effet, nous y trouvons un centre-ville dynamique où résident de plus en plus de gens qui côtoient quotidiennement des centaines de milliers de travailleurs, des quartiers centraux denses, construits à une période où le taux de motorisation était peu important, des quartiers périphériques conçus essentiellement autour de la voiture, ainsi que des secteurs industriels où le stationnement est abondant et gratuit. Sans compter la demande croissante pour les usages autres que l'auto en solo, notamment les véhicules en libre-service et l'autopartage, mais aussi les vélos, qu'ils soient en libre-service ou privés.

La gestion stratégique du stationnement requiert donc de revoir la place occupée par le stationnement sur le domaine public. Historiquement à Montréal, comme ailleurs dans le monde, les décisions en matière de stationnement ont souvent favorisé une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande en croissance. Cela a eu comme répercussion de faciliter l'utilisation de la voiture, rendant difficile la promotion du transport en commun et des transports actifs.

1.3 Le partage des compétences et la gouvernance

Depuis le 1^{er} janvier 2015, un nouveau partage des compétences en matière de stationnement entre la Ville et les arrondissements a été mis en place, dans le cadre de la réforme du financement des arrondissements.

Certains objets ont ainsi été rapatriés par le conseil municipal (tarification du stationnement sur rue; application de la réglementation pour la délivrance de constats d'infraction sur le réseau de voirie locale) ou délégués aux arrondissements sur avis du directeur du Service des infrastructures, de la voirie et des transports (désignation des endroits où le stationnement est contrôlé par parcomètres, distributeurs ou bornes de stationnement; plages horaires pour l'application des tarifs de stationnement; durée de stationnement maximale qu'un parcomètre, un distributeur ou une borne peut enregistrer; suppression, ajout ou détermination de places tarifées et détermination des périodes tarifées).

La Politique de stationnement fournit l'occasion d'ajuster l'opérationnalisation des activités résultant de ce nouveau partage des compétences. Elle offre également l'occasion de réfléchir sur la gestion, le développement et la gouvernance du stationnement pour l'ensemble du territoire.

2 LE PORTRAIT ET LE DIAGNOSTIC DU STATIONNEMENT

Le portrait du stationnement sur rue et hors rue à l'échelle de l'île de Montréal a permis de dégager différents constats. Il accorde une attention particulière au centre-ville.

2.1 Le stationnement sur rue

Dans la plupart des arrondissements, le stationnement sur rue constitue l'essentiel de l'offre. Ce type de stationnement compte, selon les estimations, entre 475 000 et 515 000 places sur le territoire de Montréal, en incluant le stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR). Par ailleurs, l'offre en stationnement non tarifé est très importante dans les arrondissements, et ce, même dans les secteurs résidentiels denses du centre de l'île.

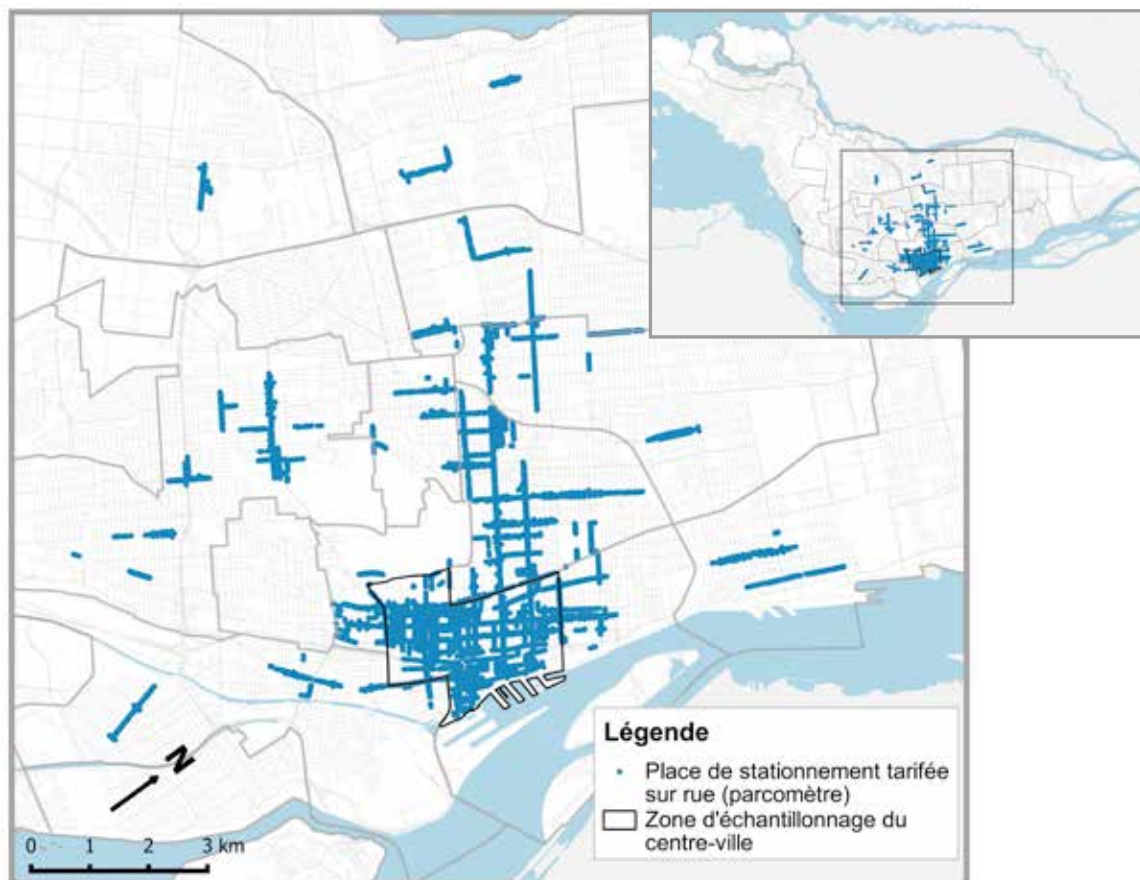
Le stationnement sur rue

- L'offre en stationnement non tarifé dans les arrondissements étudiés varie entre 250 000 et 320 000 places.
- Plus de 90 % de l'offre totale au sein des arrondissements prend la forme de places non tarifées.
- Les places tarifées avec parcomètres représentent 5 % de l'offre totale en stationnement sur rue.
- Les places de SRRR comptent pour 4 % de l'offre totale recensée.
- Le SRRR est surtout offert dans les secteurs denses de l'agglomération.
- La tarification des vignettes de SRRR varie selon plusieurs critères : localisation, arrondissement, type et nombre de véhicules.
- Jusqu'à 11 000 vignettes de SRRR sont émises annuellement.
- Des ratios dépassant 1 vignette/place sont observés dans une majorité d'arrondissements.
- Le stationnement pour les résidents est difficile dans les quartiers multifonctionnels regroupant des commerces et des pôles d'emploi.
- La conversion de stationnements publics hors rue en projets immobiliers pourrait avoir un impact sur l'adéquation entre l'offre et la demande et accroître la pression sur le stationnement sur rue, si les exigences pour les bâtiments résidentiels ne tiennent pas compte du taux de motorisation du secteur environnant.

Le stationnement tarifé sur rue avec parcomètres

- Ces stationnements sont principalement concentrés dans le centre de l'île (arrondissements de Ville-Marie, du Plateau-Mont-Royal et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce), à proximité des grands pôles générateurs de déplacements (bureaux, commerces, institutions) et sur les artères commerçantes (voir la figure 3).
- La tarification est variable sur le territoire :
 - dans la zone centrale (arrondissement de Ville-Marie), le tarif horaire est de 3 \$;
 - dans les autres secteurs centraux, le tarif horaire varie de 1,50 \$ à 3 \$.
- Sur certains tronçons du centre-ville, les stationnements sont occupés à plus de 85 %.

Figure 3 Localisation des places de stationnement sur rue tarifées à l'échelle de la ville



Sources : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), 2015, Ville de Montréal, 2015.
Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM), 2014.

Les deux tableaux qui suivent présentent les taux d'occupation des places de stationnement tarifées sur certaines artères commerçantes situées dans les secteurs d'échantillonnage. Les axes transversaux sont aussi présentés. Dans la plupart de ces cas, ce ne sont que les amorces des rues qui sont tarifées, soit quelques places.

On remarque, dans le tableau 2, que le chemin de la Côte-des-Neiges, la rue Masson et l'avenue Laurier sont les rues les plus achalandées à l'extérieur du centre-ville. Le taux d'occupation des stationnements des rues transversales témoigne aussi de celui des axes commerçants.

En ce qui a trait à la fin de semaine, le tableau 3 montre que les stationnements de l'avenue du Mont-Royal et des rues Saint-Denis et Masson sont plus occupés que durant la semaine, alors que ceux des rues Ontario et Fleury ainsi que de l'avenue Laurier présentent une occupation similaire en semaine et durant la fin de semaine.

Avec un taux d'occupation de 86 %, les stationnements de la rue Masson dépassent le seuil critique établi selon les spécialistes en stationnement. En effet, au-delà de 85 %, les chercheurs s'entendent pour qualifier la situation de problématique. Le chemin de la Côte-des-Neiges, avec un taux d'occupation de 81 %, s'approche également du seuil critique reconnu.

Tableau 2 Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine – secteurs d'échantillonnage (de 9 h à 21 h)

| Axes commerciaux | Taux d'occupation des axes commerciaux | Taux d'occupation des axes transversaux |
|--------------------------------------|--|---|
| Avenue du Mont-Royal Rue Saint-Denis | 50 % | 53 % |
| Chemin de la Côte-des-Neiges | 81 % | 79 % |
| Rue Ontario | 47 % | 40 % |
| Rue Masson | 76 % | 56 % |
| Rue Fleury | 57 % | 34 % |
| Boulevard Décarie | 55 % | 45 % |
| Avenue Laurier Ouest | 76 % | 53 % |

Source : SCSM (novembre 2014).

Tableau 3 Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la fin de semaine – secteurs d'échantillonnage (samedi, de 9 h à 18 h; dimanche, de 12 h à 18 h)

| Axes commerciaux | Taux d'occupation des axes commerciaux | Taux d'occupation des axes transversaux |
|--------------------------------------|--|---|
| Avenue du Mont-Royal Rue Saint-Denis | 60 % | 53 % |
| Chemin de la Côte-des-Neiges | 62 % | 50 % |
| Rue Ontario | 45 % | 37 % |
| Rue Masson | 86 % | 74 % |
| Rue Fleury | 57 % | 31 % |
| Boulevard Décarie | 33 % | 18 % |
| Avenue Laurier Ouest | 76 % | 55 % |

Source : SCSM (novembre 2014).

La signalisation

- Plus de la moitié des panneaux (58 %) sont situés à moins de 19 mètres d'un autre poteau comportant un panneau de stationnement.
- Un poteau compte en moyenne 1,29 panneau, mais il peut y avoir jusqu'à six panneaux par poteau.
- Six types de panneaux constituent l'essentiel de l'inventaire effectué; ils indiquent des restrictions générales, appliquées en tout temps ou sur une plage horaire fréquente.
- La grande quantité d'informations affichée sur les panneaux complique leur lisibilité.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

Les activités de livraison

- Un peu moins de 800 places sont disponibles entre 10 h et 12 h, dans les secteurs étudiés; beaucoup moins, en dehors de ces heures.
- La réglementation est très variable au sein d'un même secteur.
- Une tolérance a été notée pour les stationnements en double file, ce qui nuit considérablement à la fluidité de la circulation sur certaines artères.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

2.2 Le stationnement hors rue

L'analyse du stationnement hors rue a permis de dresser les principaux constats suivants.

L'offre et la demande

- Un minimum de 470 000 places de stationnement hors rue a été estimé à l'échelle de l'île de Montréal (cette estimation est toutefois incomplète en raison de l'absence de données pour certains secteurs de l'île).
- Les stationnements payants hors rue sont majoritairement situés dans le centre-ville ou à proximité des générateurs de déplacements à vocation institutionnelle (établissements de santé et d'enseignement supérieur).
- En dehors du centre-ville, les stationnements hors rue sont majoritairement gratuits et réservés aux commerces, aux employés des entreprises et aux résidents.
- L'offre de stationnements recensée est destinée aux commerces (31 %) et au public (27 %) (incluant les stationnements incitatifs). Le reste de l'offre, soit plus de 40 %, comprend les stationnements réservés aux industries, aux institutions, aux bureaux et aux résidents.
- De très fortes disparités sont observées en ce qui a trait à la tarification.

Les places tarifées

- La tarification est très variable d'un exploitant à l'autre, et ce, dans un même secteur.
- La tarification est beaucoup plus élevée dans le centre-ville qu'en périphérie.
- La tarification des stationnements gérés par Stationnement de Montréal est inférieure à celle des gestionnaires privés.
- La tarification des stationnements hors rue favorise le stationnement de longue durée, car le prix maximum est rapidement atteint, souvent en moins de 2 heures.
- La tarification du stationnement sur rue incite à l'utilisation du stationnement de moyenne durée plutôt que celui de courte durée (moins de 2 heures), comme cela est souhaité.
- L'île de Montréal compte plus de 20 stationnements incitatifs offrant près de 8 300 places, dont la majorité est offerte gratuitement. Le taux moyen d'occupation de ces stationnements est de 91 %.

Par ailleurs, l'impact environnemental des stationnements hors rue de surface constitue une source de préoccupation, notamment en raison des îlots de chaleur artificiels générés par les grandes surfaces minéralisées qui y sont associées.

Enfin, sur le plan des technologies innovantes, un système de jalonnement dynamique a été implanté dans le Vieux-Montréal. Toutefois, pour la grande majorité du territoire, il n'est pas possible actuellement, avec les systèmes en place, d'indiquer aux usagers si des places sont disponibles en temps réel. L'intégration de nouvelles technologies innovantes permettra d'obtenir des données fiables quant à l'utilisation du stationnement, tout en offrant de l'information de qualité aux utilisateurs.

2.3 Le stationnement au centre-ville

Sur la base des informations obtenues, l'offre globale en stationnement au centre-ville serait de 48 926 places. Plus de 76 % de l'offre est constituée de stationnements hors rue (37 400 places), 14 %, de places tarifées sur rue et 10 %, de places de stationnement non tarifées sur rue (espaces pour corps diplomatiques, débarcadères, secteurs de SRRR, places pour calèches, etc.).

Pour bien comprendre la problématique du stationnement au centre-ville, celui-ci a été scindé en six secteurs (figure 4). Le découpage de ces secteurs tient compte de différents critères associés à la typologie et au gabarit des bâtiments, aux activités qui s'y trouvent et aux projets immobiliers en cours de réalisation ou annoncés.

Figure 4 Offre en stationnement dans le centre-ville



Sources : CMM, 2015, Ville de Montréal, 2015, SCSM, 2014, Service des finances de la Ville de Montréal, 2014, Polytechnique, 2014-2015.

Secteurs de la zone d'échantillonnage

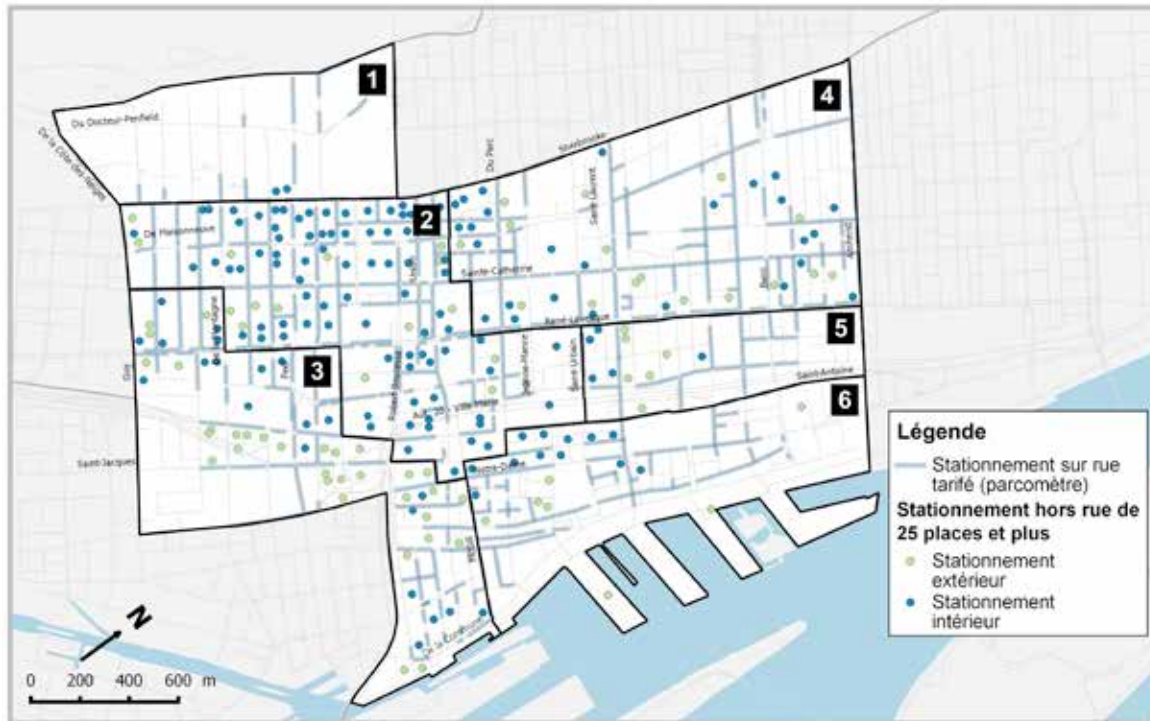
- 1** Nord du quartier des affaires
- 2** Quartier des affaires et Quartier international
- 3** Sud du quartier des affaires
- 4** Quartier des spectacles et Quartier latin
- 5** Sud-est
- 6** Vieux-Montréal

Le stationnement sur rue et hors rue au centre-ville

- La Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM) ne contrôle que 0,8 % du stationnement hors rue au centre-ville, ce qui rend, en somme, impossible l'établissement d'une stratégie tarifaire complémentaire pour le stationnement hors rue et sur rue.
- Les gestionnaires privés ne respectent pas toujours la réglementation quant au nombre de places maximum, ce qui contrevient à la réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie.
- Le stationnement sur rue compte 11 522 places, dont plus de la moitié (59 %) sont des places tarifées.
- Les places de stationnement hors rue (37 404 places⁵), réparties en 229 stationnements, constituent l'offre la plus importante dans chacun des secteurs du centre-ville, à l'exception de celui situé au nord du quartier des affaires (voir la figure 5).
- La tarification du stationnement sur rue est de 3 \$/h, peu importe la saison et la demande.
- Les tarifs exigés pour l'utilisation des stationnements privés sont généralement plus élevés que ceux demandés par la SCSM.
- Les écarts entre les tarifs proposés hors rue par le secteur privé sont très importants au centre-ville, quelle que soit la base de tarification (horaire, quotidien, mensuel).

5 Ce nombre n'inclut pas les stationnements de moins de 25 places, ni les stationnements hors rue réservés aux résidents et aux institutions.

Figure 5 Répartition du stationnement hors rue et tarifé sur rue au centre-ville

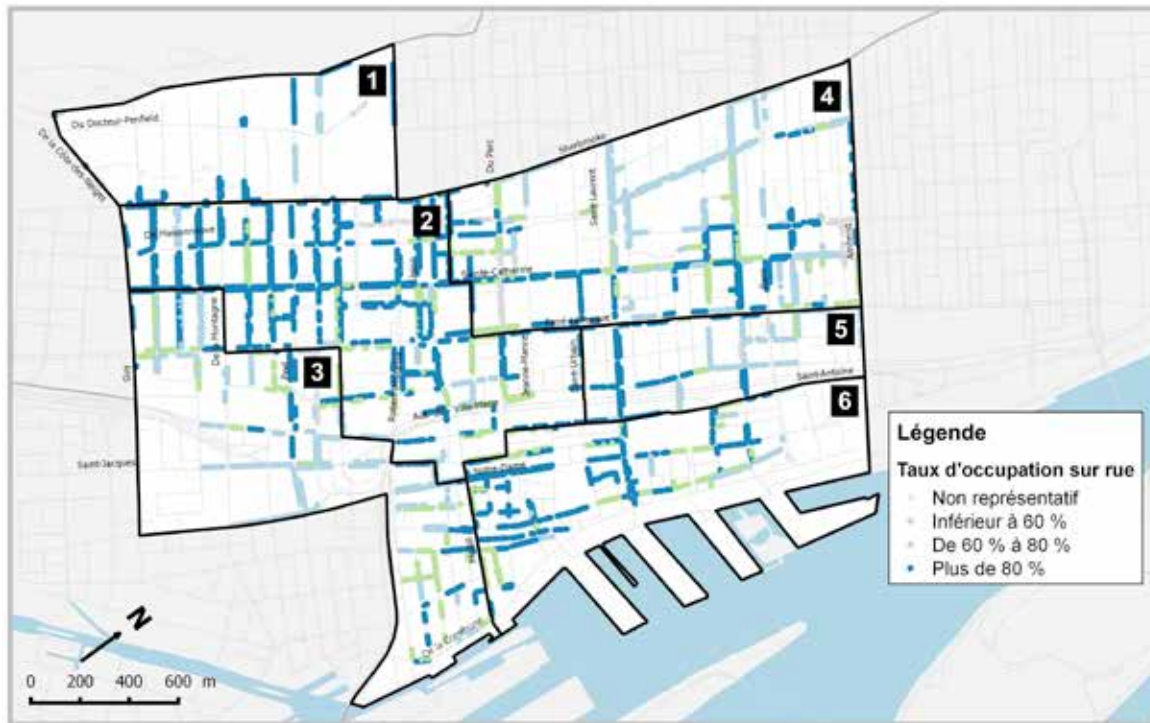


Sources : CMM, 2015, Ville de Montréal, 2015, SCSM, 2014.

Secteurs de la zone d'échantillonnage

- 1** Nord du quartier des affaires
- 2** Quartier des affaires et Quartier international
- 3** Sud du quartier des affaires
- 4** Quartier des spectacles et Quartier latin
- 5** Sud-est
- 6** Vieux-Montréal

Figure 6 Occupation du stationnement tarifé au centre-ville, entre 12 h et 15 h



Sources : CMM, 2015, Ville de Montréal, 2015, SCSM, 2014.

Secteurs de la zone d'échantillonnage

- 1** Nord du quartier des affaires
- 2** Quartier des affaires et Quartier international
- 3** Sud du quartier des affaires
- 4** Quartier des spectacles et Quartier latin
- 5** Sud-est
- 6** Vieux-Montréal

La demande en stationnement varie grandement selon les secteurs. Le tableau 4 présente l'occupation des stationnements sur rue tarifés en semaine, au centre-ville. La période comprise entre 12 h et 15 h présente un taux d'occupation dépassant 70 %. Le taux d'occupation maximal est observé dans la zone regroupant le quartier des affaires et le Quartier international (85 % entre 12 h et 15 h). La figure 6 illustre le taux d'occupation du stationnement tarifé sur rue, selon les secteurs, entre 12 h et 15 h.

Tableau 4 Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine – centre-ville

| Secteur d'échantillonnage | Nombre de places | Taux d'occupation par période (jours de semaine) | | | | Taux d'occupation moyen De 9 h à 21 h |
|---|------------------|--|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------|
| | | De 9 h à 12 h | De 12 h à 15 h | De 15 h à 18 h | De 18 h à 21 h | |
| 1 Nord du quartier des affaires | 282 | 76 % | 77 % | 58 % | 55 % | 66 % |
| 2 Quartier des affaires et Quartier international | 2 177 | 78 % | 85 % | 76 % | 71 % | 78 % |
| 3 Sud du quartier des affaires | 1 198 | 46 % | 57 % | 41 % | 47 % | 48 % |
| 4 Quartier des spectacles et Quartier latin | 1 926 | 49 % | 60 % | 45 % | 61 % | 54 % |
| 5 Sud-est | 441 | 57 % | 61 % | 39 % | 37 % | 49 % |
| 6 Vieux-Montréal | 824 | 77 % | 82 % | 60 % | 66 % | 71 % |
| Total et moyennes pondérées | 6 848 | 62 % | 71 % | 56 % | 61 % | 63 % |

Source : SCSM (novembre 2014)

Le tableau 5 présente les taux d'occupation au centre-ville, la fin de semaine. Le samedi, le taux d'occupation moyen est au maximum entre 15 h et 18 h, alors que plus de 60 % des places sont occupées. Dans le cas du secteur 2, soit le quartier des affaires et le Quartier international, l'occupation frôle les 80 %, ce qui s'approche du seuil critique reconnu par les spécialistes. Le même constat s'applique pour ce secteur le dimanche.

Tableau 5 Taux d'occupation des stationnements tarifés sur rue durant la fin de semaine – centre-ville

| Secteur d'échantillonnage | Nombre de places | Taux d'occupation par période le samedi | | | Taux d'occupation moyen le samedi | Taux d'occupation moyen le dimanche De 13 h à 18 h |
|--|------------------|---|----------------|----------------|-----------------------------------|--|
| | | De 9 h à 12 h | De 12 h à 15 h | De 15 h à 18 h | | |
| 1 Nord du quartier des affaires | 282 | 45 % | 65 % | 59 % | 56 % | 63 % |
| 2 Quartier des affaires et Quartier international | 2 177 | 54 % | 79 % | 79 % | 70 % | 78 % |
| 3 Sud du quartier des affaires | 1 198 | 24 % | 43 % | 47 % | 38 % | 41 % |
| 4 Quartier des spectacles et Quartier latin | 1 926 | 30 % | 50 % | 52 % | 44 % | 52 % |
| 5 Sud-Est | 441 | 30 % | 52 % | 44 % | 42 % | 45 % |
| 6 Vieux-Montréal | 824 | 30 % | 58 % | 64 % | 51 % | 55 % |
| Total et moyennes pondérées | 6 848 | 37 % | 59 % | 61 % | 52 % | 59 % |

Source : SCSM (novembre 2014).

Par ailleurs, au sein du quartier des affaires, dans le quadrilatère De Maisonneuve–Peel–Sainte-Catherine–Robert-Bourassa, le taux d’occupation moyen est de 94 % sur une période de 12 heures, atteignant même 99 % entre 12 h et 15 h, comme l’indique le tableau 6.

Tableau 6 Taux d’occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine – secteur De Maisonneuve–Peel–Sainte-Catherine–Robert-Bourassa

| Secteur spécifique du centre-ville | Taux d’occupation (jours de semaine) | | | | Taux d’occupation moyen De 9 h à 21 h |
|--|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------|
| | De 9 h à 12 h | De 12 h à 15 h | De 15 h à 18 h | De 18 h à 21 h | |
| De Maisonneuve–Peel–Sainte-Catherine–Robert-Bourassa | 92 % | 99 % | 93 % | 91 % | 94 % |

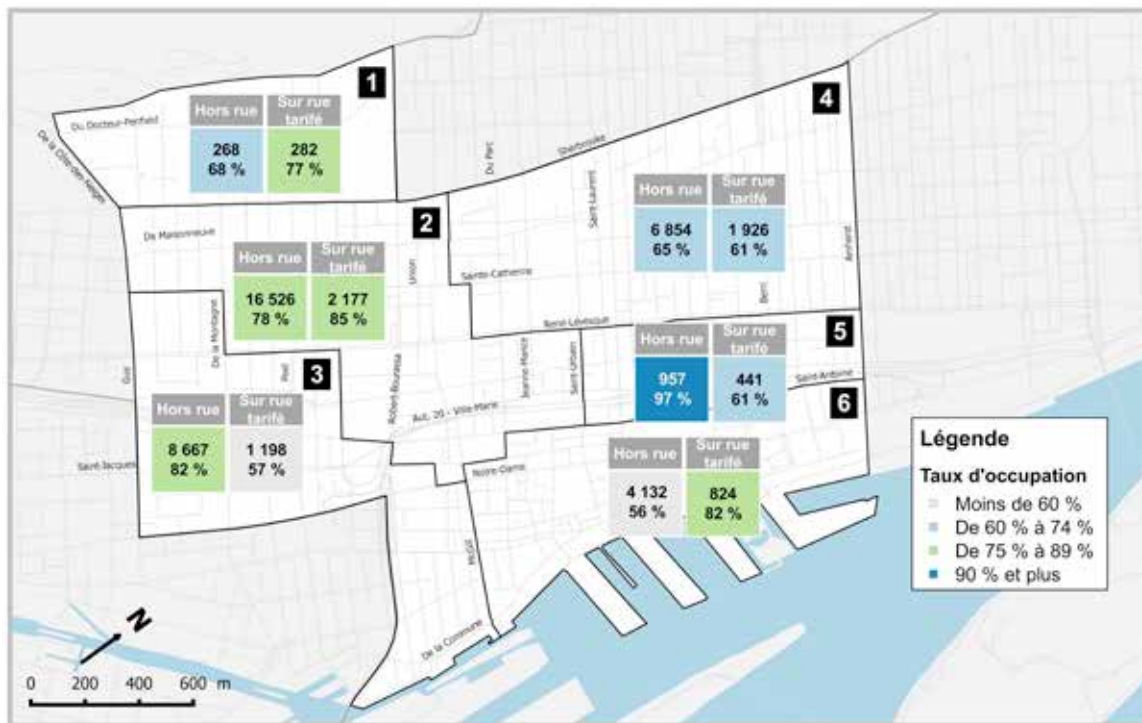
Source : SCSM (novembre 2014).

La zone du centre-ville compte une forte concentration en stationnements hors rue (intérieurs et extérieurs), même si elle jouit d’une forte desserte de transport en commun (métro, trains de banlieue, services d’autobus réguliers et express, etc.) et que le nombre minimal de places de stationnement exigé par la réglementation d’urbanisme est généralement réduit de moitié pour les constructions situées à proximité du réseau de métro.

La majorité des stationnements hors rue étant des propriétés privées, il est impossible d’ajuster les prix afin d’encourager les utilisateurs à délaissé le stationnement sur rue pour le stationnement de longue durée hors rue. Par ailleurs, la tarification uniforme pour de grands secteurs limite les possibilités d’intervention quant à la gestion de la demande en stationnement.

La figure 7 présente, pour chacun des secteurs, l’offre en stationnement hors rue (25 places et plus) et sur rue tarifé ainsi que l’occupation maximale observée. Les secteurs 3 (sud du quartier des affaires) et 5 (sud-est) présentent des taux d’occupation des stationnements hors rue plus élevés que ceux tarifés sur rue. Le secteur 6 (Vieux-Montréal) affiche un taux d’occupation nettement inférieur pour le stationnement hors rue, quoique cet écart soit moins prononcé en saison touristique, étant donné une utilisation accrue des stationnements situés dans le Vieux-Port

Figure 7 Offre et occupation maximale des stationnements sur rue tarifés et hors rue, au centre-ville



Sources : CMM, 2015, Ville de Montréal, 2015, SCSM, 2014, Service des finances de la Ville de Montréal, 2014, Polytechnique, 2014-2015.

Secteurs de la zone d'échantillonnage

- 1** Nord du quartier des affaires
- 2** Quartier des affaires et Quartier international
- 3** Sud du quartier des affaires
- 4** Quartier des spectacles et Quartier latin
- 5** Sud-est
- 6** Vieux-Montréal

2.4 La réglementation

De façon générale, les arrondissements et les villes situés dans la partie centrale de l'île de Montréal exigent moins de cases de stationnement que ceux situés en périphérie. Au cours des dernières années, plusieurs des arrondissements et des villes liées situés dans la partie centrale de l'île ont d'ailleurs intégré à leur réglementation des seuils maximaux de cases de stationnement. Cela s'explique notamment par une meilleure offre en transport en commun et une intensité d'occupation du sol plus élevée dans le secteur central, deux éléments qui s'avèrent moins compatibles avec l'aménagement de nombreuses aires de stationnement en surface.

Nous observons aussi une tendance à l'adoption de normes favorisant les stationnements intérieurs plutôt que ceux de surface. De telles normes ont surtout été adoptées pour les projets de plus forte densité, dans des arrondissements ou villes liées situés dans la partie centrale de l'île. Cette capacité à intégrer du stationnement intérieur a aussi incité certaines municipalités à adopter des ratios plus élevés en matière de nombre minimal de cases de stationnement pour les usages résidentiels de plus forte densité.

Suivant les directives du Plan d'urbanisme de Montréal, adopté en 2004⁶, plusieurs arrondissements ont pris des dispositions visant à favoriser une réduction du nombre de cases de stationnement hors rue aménagées à proximité d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. Selon les secteurs, la construction de nouveaux projets immobiliers selon ces nouveaux paramètres pourrait avoir un impact sur la disponibilité du stationnement sur rue pour les résidents.

L'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal⁷ rend nécessaire l'adoption de telles normes dans les autres villes liées qui sont desservies par le train de banlieue ou le métro. Le schéma exige aussi de la part des règlements d'urbanisme locaux qu'ils incorporent des dispositions réglementaires visant une plus grande performance environnementale et paysagère des aires de stationnement, notamment par l'augmentation de la canopée, la lutte contre les îlots de chaleur et l'aménagement de stationnements pour vélos.

6 Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal, 2004.

7 Agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015.

3 LA VISION, LES PRINCIPES DIRECTEURS ET LES STRATÉGIES

3.1 La vision

Montréal entend dorénavant gérer le stationnement de façon stratégique afin de réduire la dépendance à l'auto, sans pour autant nuire au dynamisme économique et à l'atteinte de ses objectifs en matière de développement durable.

La Politique de stationnement vise différentes clientèles, soit les résidents, les navetteurs, les visiteurs et les consommateurs. Cette différenciation est importante, car elle commande des actions spécifiques. Ainsi, en ce qui a trait au stationnement lié aux déplacements domicile-travail, l'objectif est d'inciter le maximum de navetteurs à migrer vers les transports collectifs et actifs, ce qui implique d'agir sur le stationnement de longue durée, particulièrement au centre-ville et près des secteurs bien desservis par le transport en commun.

Pour les visiteurs et les consommateurs, l'offre doit privilégier le stationnement de courte durée afin de favoriser la vitalité économique, en assurant à ces clientèles une place de stationnement près de leur destination. Pour ce qui est des résidents, les actions doivent leur permettre de garer leur véhicule près de leur lieu de résidence afin qu'ils puissent utiliser les transports collectifs et actifs. Cela implique donc d'agir aussi bien sur l'offre en transports collectifs et actifs que sur l'offre en stationnement, les interdictions de stationnement et la réglementation d'urbanisme.

La politique doit également être adaptée en fonction des caractéristiques propres aux différents secteurs d'intervention, notamment le centre-ville, le centre de l'agglomération et ses quartiers plus denses, les artères commerçantes et, enfin, l'ensemble de l'agglomération pour tout ce qui est de nature plus générale.

Ainsi, la vision de la gestion du stationnement préconisée par Montréal consiste à :



Assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement.



La vision exprime bien la complexité du stationnement dans le système de transport d'une ville. Elle tient compte de la diversité des secteurs, de la différence des besoins des usagers et de la multitude d'acteurs en présence, tant privés que publics. Tout cela avec, en toile de fond, des intérêts parfois divergents qui semblent difficiles à fédérer. La politique aborde donc le stationnement comme un élément déterminant du plan de mobilité en voie d'élaboration.

Cette approche globale tient compte de tous les modes de déplacement et, également, des volets financier et réglementaire. Elle s'intéresse aussi à l'impact visuel et environnemental, notamment aux îlots de chaleur, qui sont associés aux vastes espaces minéralisés qui sont requis pour les stationnements hors rue, et à la très importante consommation d'espace découlant des différents types de stationnements, que ce soit sur rue ou hors rue.

Enfin, en accord avec la Stratégie montréalaise 2014-2017 – Montréal ville intelligente et numérique, la Politique de stationnement accorde une attention toute particulière au stationnement intelligent. Toutes les possibilités offertes par les technologies innovantes seront évaluées en vue d'un déploiement rapide pour optimiser la mobilité des usagers sur le territoire montréalais.

Le déploiement des technologies innovantes constituera un changement en profondeur qui améliorera le quotidien des gens. Dans ce contexte, la société civile, le monde universitaire et les entreprises auront l'occasion de mettre à profit leurs connaissances. Pour ce faire, ils bénéficieront de la collaboration de la Ville qui rendra disponible l'information dont elle dispose sur son portail de données ouvertes.

Les données ainsi libérées et réutilisées généreront à la fois des bénéfices dans les sphères économique et technologique ainsi que de nombreux gains au sein de l'appareil administratif. Il s'agit d'un puissant moteur qui stimulera le foisonnement d'idées, l'entrepreneuriat et l'innovation ouverte.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

3.2 Les principes directeurs

La Politique de stationnement veut faire du stationnement un outil de gestion stratégique répondant aux orientations municipales en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de développement économique. Elle veut également mettre les citoyens au cœur des priorités.

Elle s'appuie sur quatre principes directeurs :

Principes directeurs

- 1** Simplifier et harmoniser les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement.
- 2** Moduler le stationnement en fonction de l'offre en transports collectifs et actifs et des caractéristiques locales, notamment la densité de population et le volume d'emplois.
- 3** Optimiser le stationnement au centre-ville et sur les artères commerçantes afin de favoriser la vitalité économique.
- 4** Satisfaire les besoins des résidents dans les secteurs denses afin d'offrir un véritable choix en ce qui concerne les modes de transport collectif et actif.

Ces principes directeurs visent à répondre aux différents besoins en stationnement des résidents, des navetteurs, des visiteurs et des consommateurs.

Principe 1 Harmoniser et simplifier les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement

La pression accrue sur le stationnement engendrée par une hausse de la motorisation des ménages, une vitalité démographique des quartiers denses et l'essor de la mobilité durable a fait ressortir les lacunes associées à sa gestion au sein de l'appareil municipal, notamment une fragmentation administrative à l'échelle de l'agglomération qui illustre un certain manque de cohérence.

Le stationnement est un domaine complexe et d'une grande sensibilité. Oser s'y attaquer entraînera inévitablement tout un lot de réactions émotives de la part d'une foule d'acteurs concernés puisque, dans bien des cas, des intérêts divergents sont mis en lumière. Si, dans certains cas, les solutions avancées présentent un intérêt certain et méritent d'être analysées avec soin, dans d'autres cas, elles n'ont fait qu'exacerber les tensions et susciter de vives réactions.

La gestion stratégique du stationnement passe inévitablement par une révision du rôle des différents acteurs concernés au sein de l'administration municipale. Le morcellement actuel des responsabilités entraîne des iniquités au sein même de la Ville. En l'absence de directives claires, les arrondissements gèrent le stationnement sans qu'il y ait d'harmonie d'un territoire à l'autre, ce qui sème parfois la confusion chez les citoyens et peut susciter le mécontentement chez les commerçants. L'idée n'est certes pas de proposer des solutions uniformes à l'échelle de la Ville. L'uniformisation n'étant pas souhaitable pour conserver le caractère distinct des arrondissements, il va de soi que certaines pratiques gagneront tout de même à être mieux encadrées.

La multiplication des pratiques observées d'un quartier à l'autre et le manque de cohérence qui en découle font en sorte que les citoyens ont l'impression que le stationnement est devenu un véritable casse-tête.

Dans le cas du stationnement sur rue pour les résidents, par exemple, certains arrondissements ont adopté un système de bonus-malus en ce qui a trait aux tarifs afin d'encourager leurs citoyens à acquérir des véhicules écoénergétiques, ce qui constitue une mesure intéressante. Or, de tels tarifs ne sont pas offerts dans tous les arrondissements offrant des vignettes de stationnement sur rue pour résidents. En ce qui a trait aux tarifs des vignettes, ceux-ci varient d'un arrondissement à l'autre, ce qui suscite du mécontentement. Enfin, le nombre de vignettes vendues en fonction du nombre de places disponibles est très variable d'un arrondissement à l'autre.

Ce ne sont là que quelques exemples illustrant la diversité des mesures de gestion actuelles et la nécessité d'harmoniser les pratiques au bénéfice des citoyens et des commerçants.

Principe 2 Moduler le stationnement en fonction de l'offre en transports collectifs et actifs et des caractéristiques locales, notamment la densité de population et le volume d'emplois

La modulation du stationnement en fonction de l'offre en transport durable (transports collectifs et actifs) et des caractéristiques locales vise à favoriser une utilisation plus judicieuse de l'automobile au profit des modes qui sont plus compatibles avec les orientations municipales énoncées dans divers documents stratégiques. Elle respecte notamment les orientations en matière d'aménagement du territoire et de réduction des GES. Il s'agit donc de s'assurer que la voiture n'est pas avantagée au détriment des autres modes, particulièrement dans les secteurs bien desservis par le transport en commun.

Cela suppose qu'une meilleure intégration des modes alternatifs à l'utilisation de l'automobile devra s'articuler à l'échelle de l'agglomération, notamment en ce qui a trait au vélo, au covoiturage, à l'autopartage et aux véhicules en libre-service. Cela ne sera possible qu'en acceptant collectivement de revoir le partage de la chaussée pour favoriser le transport en commun et les modes de transport actifs, que ce soit en aménageant des stationnements pour vélos, en élargissant les trottoirs ou en intégrant des pistes cyclables dans tous les nouveaux aménagements routiers.

Cette modulation du stationnement sera adaptée aux caractéristiques locales. Ainsi, le centre-ville et les artères commerçantes feront l'objet d'une attention particulière. Les mesures qui seront proposées tiendront compte de l'évolution de l'offre commerciale à l'échelle métropolitaine, des possibilités offertes par les technologies innovantes pour faciliter les déplacements et des attentes des commerçants.

Enfin, dans les secteurs résidentiels denses, la priorité sera accordée au stationnement des résidents. L'évolution récente du tissu résidentiel et la hausse de la motorisation nous amènent à agir pour faire en sorte que les résidents des quartiers centraux puissent avoir accès à une alternative en matière de mobilité. Les changements attendus par la population passent par des ajustements apportés à la réglementation d'urbanisme, par la révision des pratiques d'entretien et de déneigement, par la refonte du système de vignettes, voire par l'implantation de stationnements hors rue. Dans l'éventualité où de tels stationnements seraient érigés en structure, l'intégration architecturale devrait être assurée par divers spécialistes du design urbain. Ces stationnements, qu'ils soient étagés ou souterrains, ne seraient implantés que là où cela est pertinent et économiquement rentable.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

Principe 3 Optimiser le stationnement au centre-ville et sur les artères commerçantes afin de favoriser la vitalité économique

Le stationnement est un enjeu important pour la vitalité des secteurs commerciaux. Montréal en est consciente et c'est pourquoi elle compte améliorer la gestion du stationnement dans ces secteurs. Les technologies innovantes seront mises à profit, ce qui semble plus judicieux qu'une simple augmentation de l'offre en stationnement, bien que dans certains cas, notamment au centre-ville, la saturation observée à certaines périodes de la journée milite en faveur de nouvelles installations. Le cas échéant, ces nouvelles installations auront une signature architecturale soignée.

En ce qui a trait aux livraisons et aux collectes, si leur importance est indéniable, force est de constater qu'elles génèrent d'énormes impacts sur la fluidité de la circulation, notamment par le stationnement en double file. Ces activités ont été analysées et de nouvelles façons de faire seront proposées aux principaux acteurs.

Pour ce qui est des technologies innovantes, elles ouvrent la porte à de nouvelles approches. Que ce soit la possibilité de réserver une place à distance en temps réel ou de nouvelles stratégies tarifaires basées sur la demande, les possibilités offertes par les avancées technologiques changeront le portrait du centre-ville et des rues commerçantes au cours des prochaines années. À cet effet, le Bureau de la ville intelligente et numérique sera appelé à jouer un rôle majeur dans le déploiement de nouvelles technologies qui permettront à Montréal de devenir un véritable leader dans ce domaine.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

Par ailleurs, la tenue de nombreux événements culturels et sportifs, combinée à l'intense activité touristique, commande des solutions spécifiques qui tiennent compte de ces particularités, notamment au centre-ville. De plus, la présence d'une population résidante au centre-ville requiert une approche particulière. Contrairement à plusieurs centres-villes nord-américains, le centre de Montréal est actif et animé tous les jours et en soirée, notamment durant l'été, alors que le centre-ville grouille d'activités et que les visiteurs y affluent en grand nombre pour assister aux spectacles offerts par de nombreux festivals.

Montréal veut également poursuivre la densification de son centre-ville afin d'optimiser l'utilisation des transports collectifs. Cependant, une approche pragmatique devra tenir compte du fait que les résidents du centre-ville, s'ils utilisent moins la voiture au quotidien, sont malgré tout motorisés, du moins une bonne partie d'entre eux. Ce bon usage de la voiture doit trouver un écho dans l'offre de stationnement des nouveaux projets résidentiels. L'ignorer aurait comme conséquence de transférer sur le domaine public une activité qui devrait être privée, limitant du coup les possibilités d'affecter ce même espace public à des usages plus respectueux de la mobilité durable, notamment les transports actifs et collectifs.

Enfin, la toile commerciale de Montréal se déploie sur plusieurs artères au sein des arrondissements. Les besoins en stationnements de courte durée y sont bien présents, bien que la problématique diffère considérablement du centre-ville et se manifeste de façon beaucoup moins importante. Dans ce contexte, une approche distincte est de mise pour ces secteurs et la pertinence d'y déployer des technologies innovantes est malgré tout bien réelle.

Principe 4 Satisfaire les besoins des résidents dans les secteurs denses afin d'offrir un véritable choix en ce qui concerne les modes de transport collectif et actif

Pour satisfaire les besoins en stationnement des résidents dans les quartiers denses, il s'agit principalement de trouver les mécanismes qui permettront aux citoyens de laisser leur voiture à la maison pour utiliser les transports collectifs et actifs.

Différentes façons de faire se sont développées au fil des ans. Si certains sont d'avis que la réduction des exigences en matière de stationnement dans la réglementation d'urbanisme entraînera une diminution du taux de motorisation et, conséquemment, une utilisation accrue des modes de transport durables, d'autres considèrent qu'en ne sachant pas où laisser leur véhicule durant la journée, plusieurs citoyens sont plutôt contraints d'utiliser leur véhicule. Un endroit où garer son véhicule doit donc être offert aux résidents, ce qui ne signifie pas que l'on encourage l'utilisation de l'automobile.

L'approche retenue vise à rechercher un équilibre entre les exigences minimales et maximales en matière de réglementation d'urbanisme. Cette approche doit tenir compte du milieu d'insertion et de l'offre en transport en commun. Ainsi, ce qui est approprié au centre-ville est fort différent de ce qui est nécessaire dans les quartiers centraux ou ailleurs dans l'agglomération, notamment à proximité des grands générateurs de déplacements et des lieux d'embarquement des transports en commun.

De plus, toutes les solutions retenues à cet égard devront tenir compte des besoins spécifiques des familles et des visiteurs, de même que des besoins particuliers des utilisateurs institutionnels, notamment le personnel en soins et services de santé qui assure le maintien à domicile des personnes âgées ou vulnérables.

Ainsi, au-delà des exigences réglementaires à respecter lors des nouvelles constructions, les solutions préconisées porteront aussi sur la gestion du stationnement sur rue, ce qui suppose une adaptation des pratiques actuelles aux différents besoins identifiés.

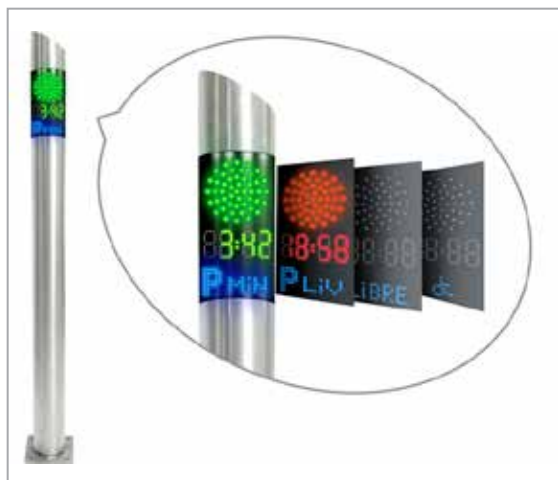
3.3 Les stratégies

Différentes stratégies découlent de la vision proposée. Ces stratégies comportent plusieurs mesures qui seront déployées progressivement. Les mesures visent à répondre aux besoins variés des clientèles précisées préalablement, soit les résidents, les navetteurs, les visiteurs et les consommateurs. Elles placent le citoyen au cœur des priorités.

En ce qui a trait aux résidents, les mesures proposées visent à satisfaire la demande, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les modes de transport actif et collectif.

Ainsi, toutes les solutions seront examinées pour assurer aux résidents une place de stationnement à proximité de leur lieu de résidence, et cela, en favorisant l'utilisation des réserves de capacité dans les stationnements existants (mutualisation du stationnement), voire en autorisant la construction de stationnements en structure, à la condition qu'il y ait une harmonie architecturale et que l'intégration au milieu d'insertion soit optimisée pour les stationnements étagés.

Pour ce qui est des navetteurs, la politique visera à mieux encadrer l'offre afin de limiter l'usage de la voiture dans les quartiers denses, particulièrement près des grands générateurs de déplacements. Cette approche est respectueuse de la vision du Plan de transport et devrait inciter les travailleurs et les étudiants à profiter des investissements consentis dans les transports collectifs pour en faire bon usage.



Crédit : MAGSYS



Crédit : MAGSYS

Enfin, pour les visiteurs et les consommateurs, la politique contribuera à renforcer l'attractivité du centre-ville et des artères commerçantes.

Les mesures préconisées sont proposées en fonction des différentes dynamiques territoriales observées et elles visent à répondre aux besoins des clientèles concernées. Les trois milieux suivants sont visés par la politique :

- Le centre-ville et les artères commerçantes.
- Les secteurs résidentiels denses.
- L'ensemble du territoire de Montréal.

Ces stratégies cherchent à satisfaire les besoins des différentes clientèles, tout en respectant les visions du Plan de transport et des différents documents stratégiques adoptés par la Ville et l'agglomération, notamment le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme et le Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise.

Ces six stratégies et les mesures qui en découlent visent à :

Stratégies

- 1** Migrer vers le stationnement intelligent.
- 2** Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable.
- 3** Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire.
- 4** Mettre en place une nouvelle approche tarifaire.
- 5** Réviser l'encadrement réglementaire.
- 6** Revoir la gouvernance et la gestion des activités.

Stratégie 1 Migrer vers le stationnement intelligent

L'intégration des technologies innovantes permet d'optimiser la gestion du stationnement et l'occupation de l'espace public. Cela permettra également aux automobilistes de trouver une place plus facilement, ce qui facilitera grandement les déplacements.

Différentes technologies existent pour optimiser l'offre en stationnement (contrôle de gestion par plaque, information en temps réel, affichage dynamique, etc.), sans pour autant accroître l'espace public destiné à l'usage de la voiture. Ces technologies seront évaluées et les plus efficaces seront déployées progressivement afin de faire de Montréal une référence en matière de stationnement intelligent. Le Bureau de la ville intelligente et numérique jouera un rôle de premier plan dans le déploiement de cette stratégie.

Un des premiers projets prévus par Montréal est la poursuite de l'implantation d'un affichage dynamique au centre-ville, tout particulièrement dans le Quartier des spectacles et le Vieux-Montréal. Ce projet vise à informer les automobilistes en temps réel de la disponibilité des espaces de stationnement.

Par ailleurs, Montréal souhaite contribuer au développement de différentes applications qui proposeront, en plus de la disponibilité du stationnement, les différentes options à l'utilisation de l'auto.

Stratégie 2 Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable

L'intégration des modes de transport alternatifs à l'automobile suppose la remise en question de la place réservée au stationnement sur le domaine public. L'espace consacré au stationnement sera réévalué afin de prioriser des modes de transport plus durables, notamment le transport en commun, mais aussi les nouvelles façons d'utiliser la voiture (autopartage et véhicule en libre-service) ainsi que le vélo et la marche.

En faisant le choix de mieux équilibrer le partage de l'espace public, Montréal favorise l'adoption de saines habitudes de vie et encourage la population à réduire sa dépendance à la voiture.

La modulation des espaces de stationnement en fonction des saisons ouvre aussi une avenue intéressante pour la réappropriation du domaine public par d'autres usages. Ainsi, des espaces destinés au stationnement des véhicules durant l'hiver pourront servir à d'autres fins durant l'été.

Pour ce qui est des livraisons, si elles sont essentielles au bon fonctionnement des activités commerciales, force est d'admettre que les pratiques actuelles génèrent des impacts sur la circulation, particulièrement lorsque des véhicules stationnent en double file. La gestion des livraisons et des collectes sera donc revue.

Afin de faciliter tant les livraisons que les collectes, Montréal déterminera des endroits où devront s'exercer ces activités, même pour un court laps de temps. Le recours aux technologies innovantes informera les différents acteurs des places disponibles en temps réel.



Crédit : Walker Parking Consultants

Stratégie 3 Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire

En matière d'aménagement du territoire, la Ville préconise une approche plus rationnelle de l'occupation de l'espace, où les réseaux de transport doivent être plus structurants, plus efficaces et mieux intégrés au tissu urbain. Cette orientation, exprimée tour à tour dans le Plan d'urbanisme, le Plan de transport et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, mise, entre autres, sur la densification et la diversification des activités urbaines. Or, dans certains secteurs de la ville, les stationnements extérieurs occupent une part importante du sol, au-delà de 10 % de la superficie urbanisée dans les secteurs d'emplois. Une allocation plus judicieuse, voire une réduction de l'empreinte au sol des espaces affectés aux stationnements permettront de mettre le territoire davantage en valeur.

Divers moyens peuvent être déployés pour soumettre le stationnement aux objectifs municipaux d'aménagement. Outre l'élimination pure et simple d'espaces de stationnement extérieurs, la construction de stationnements souterrains ou en structure peut réduire l'empreinte au sol, une solution valable si elle s'intègre adéquatement au cadre bâti existant et n'augmente pas indûment la capacité de stationnement. Plusieurs villes ont développé des critères d'intégration architecturale pour les stationnements étagés et les bâtiments qui en ont résulté sont une réussite.

Une réflexion semblable doit être entreprise à l'égard des stationnements incitatifs, un équipement complémentaire de l'offre de transport en commun. Toutefois, l'aménagement de stationnements incitatifs entre en compétition avec les autres utilisations du sol aux abords des nœuds de transport collectif, là même où des initiatives de densification sont souhaitées.

La construction des stationnements en structure devront répondre à certaines conditions, en fonction des besoins et des situations particulières des secteurs visés, notamment au centre-ville. Ces nouvelles constructions devront s'insérer harmonieusement dans le cadre bâti.

Stratégie 4 **Mettre en place une nouvelle approche tarifaire**

La tarification du stationnement permet de mieux gérer la demande et de favoriser la rotation des véhicules. Cela permet également d'éliminer le stationnement de longue durée, du moins lorsqu'il y a une forme de complémentarité entre les tarifs sur rue et hors rue. Cet aspect de la gestion du stationnement a subi de grands bouleversements au fil des ans, notamment grâce à l'évolution technologique.

Développée grâce aux technologies mobiles de télédétection, la tarification basée sur la demande, ou tarification dynamique, permet de répondre aux enjeux de surutilisation des stationnements tarifés sur rue. Cette approche vise à optimiser l'utilisation des places, et non à maximiser les revenus tirés du stationnement. Les tarifs sont déterminés en fonction de l'occupation. Dans certains secteurs, il pourrait donc y avoir une hausse tarifaire, alors que d'autres secteurs verraient les prix diminuer afin de tendre vers un taux d'occupation maximum, soit autour de 85 %, une référence mondialement reconnue.

Par ailleurs, afin de dissuader les navetteurs d'utiliser le stationnement sur une longue période, la Ville étudiera différents moyens d'implanter une tarification progressive, c'est-à-dire que le tarif horaire augmentera après la première heure d'utilisation.

Dans certains secteurs, notamment sur certains tronçons des artères commerçantes, des périodes gratuites de très courte durée pourraient être offertes pour favoriser l'achat local. De même, la gratuité pourrait être offerte durant certaines périodes (certaines heures le dimanche, par exemple), mais la durée de la gratuité serait tout de même limitée afin d'assurer l'utilisation optimale des places. Des bornes arrêt minute pourraient contrôler la durée du stationnement afin de favoriser la rotation des véhicules, un mode de gestion adopté par plusieurs grandes villes pour leur centre-ville.

De plus, l'activité commerciale débordant largement la période de tarification actuelle, la Ville évaluera la pertinence d'étendre la période de tarification au-delà de ce qui est tarifé, notamment après 21 h.

L'offre du secteur privé en stationnement hors rue est beaucoup plus importante que celle gérée par la Société en commandite Stationnement de Montréal. La SCSM gère moins de 1 % du stationnement hors rue. Ce faisant, la Ville peut difficilement appliquer une stratégie tarifaire incitant les gens qui se stationnent pour une longue période à utiliser davantage ces stationnements plutôt que le stationnement sur rue. Montréal propose donc une démarche avec le secteur privé afin de développer, notamment au centre-ville, une offre de stationnement de courte durée hors rue qui serait associée à l'affichage dynamique.

Stratégie 5 Réviser l'encadrement réglementaire

Les exigences réglementaires en matière de stationnement pour les secteurs situés à proximité du réseau de transport en commun doivent assurer un équilibre entre les besoins des résidents et des commerçants et la réduction de l'utilisation de l'automobile, particulièrement chez les navetteurs.

En adaptant la réglementation selon les quartiers, on répond mieux à la demande des citoyens, tout en respectant l'esprit des différents documents de planification stratégique adoptés par la Ville au fil des ans. Néanmoins, il y a lieu d'établir certaines règles communes, applicables à l'ensemble de la ville.

En ce qui a trait à la réglementation relative aux interdictions de stationnement sur rue, la Ville souhaite revoir en profondeur cet aspect de la gestion du stationnement et simplifier la signalétique pour en améliorer la lisibilité. À cet effet, une diminution du nombre de panneaux est incontournable. Encore une fois, les technologies innovantes permettront une meilleure compréhension des prescriptions, au bénéfice de l'ensemble de la population de la région métropolitaine et, aussi, des touristes.

Par ailleurs, la Ville poursuivra l'élimination des places de stationnement aux intersections afin de respecter les prescriptions du Code de sécurité routière (CSR). Enfin, les places de stationnement pour personnes à mobilité réduite seront analysées avec les parties prenantes afin d'optimiser leur utilisation, ces places étant souvent localisées dans le rayon de 5 mètres prescrit par le CSR.

Stratégie 6 Revoir la gouvernance et la gestion des activités

La Société en commandite Stationnement de Montréal a la responsabilité de gérer le stationnement tarifé sur le territoire de la ville de Montréal, mandat résultant de l'entente intervenue en 1995 entre la Ville et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM). La CCMM a formé la Société en commandite Stationnement de Montréal, représentée par la société Accessum inc., dont elle est l'actionnaire unique.

Les principaux objectifs de cette décision consistaient à accroître les liquidités de la Ville par la vente d'actifs et à rendre le stationnement tarifé plus rentable. L'entente actuelle se termine le 31 décembre 2024.

La Politique de stationnement a offert l'occasion de réfléchir sur la gestion, le développement et la gouvernance de cette activité pour l'ensemble du territoire. Ainsi, la Ville a établi les objectifs qui devraient sous-tendre la gestion du stationnement à Montréal et a évalué le fonctionnement actuel de cette gestion. Il en ressort que pour jouer pleinement son rôle, l'instance responsable de la gestion du stationnement sur le territoire de Montréal doit assurer :

- La mise en œuvre de la politique de stationnement en l'arrimant aux orientations stratégiques de la Ville.
- Un rendement financier des activités.
- Une gestion efficiente et transparente des activités.
- Un cadre flexible permettant de s'adapter à de nouveaux mandats.
- L'implantation de l'innovation technologique en lien avec les orientations municipales.
- Le respect et l'application des politiques et des règlements municipaux.

La gestion du stationnement doit permettre de répondre à l'ensemble des orientations stratégiques de la Ville, notamment celles reliées à la mobilité et au développement durable. La Politique de stationnement définit une série de mesures pour atteindre ses objectifs, lesquelles sont liées aux clientèles, aux secteurs d'intervention, à la tarification, à l'introduction des nouvelles technologies ou à l'implantation de véhicules libre-service, etc. Le succès de la politique se confirmera dans la mesure où les actions sont définies, mises en place et contrôlées dans une perspective globale. Cette approche milite en faveur de la mise en place d'une instance municipale responsable de l'ensemble des actions, permettant d'en assurer la cohérence et l'opérationnalisation selon les orientations retenues. Le mandat actuel de SCSM, axé principalement sur des objectifs de gestion et de rentabilité du stationnement, auxquels la société répond avec succès, ne permet cependant pas jouer entièrement ce rôle.

La structure choisie doit également permettre une gestion efficiente et transparente des activités. Actuellement, les décisions sont prises sans lien direct avec les orientations stratégiques de la Ville, si ce n'est par la présence de deux représentants de la Ville au conseil d'administration. Dans ce contexte, les décisions de la SCSM et leur suivi s'avèrent limités.

Dans un contexte où l'environnement d'affaires évolue rapidement et où de nouvelles opportunités se présentent, l'instance doit aussi pouvoir réagir promptement aux mandats qui pourront lui être confiés. Nous pensons, par exemple, au déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques en libre-service, alors que la gestion des bornes et des vignettes pourra être confiée à l'instance responsable. Le cadre actuel n'offre pas cette flexibilité.

En fonction des objectifs retenus, une instance municipale responsable du stationnement plutôt qu'une société gérée par un tiers paraît donc la mieux placée pour permettre l'arrimage des actions à l'ensemble des orientations municipales ainsi que l'utilisation du stationnement comme levier de développement de l'économie, du transport en commun et d'autres services à la mobilité.

Par ailleurs, à la suite du nouveau partage des compétences mis en place en 2015 dans le cadre de la réforme du financement des arrondissements, la Ville entend harmoniser la gestion et la tarification du stationnement sur l'ensemble du territoire, dans un esprit de cohérence pour les pratiques observées d'un arrondissement à l'autre et de simplification pour le citoyen et l'utilisateur.

Le conseil municipal sera appelé à définir les objectifs et les encadrements communs en matière de stationnement. La gestion de certaines activités pourra, quant à elle, être prise en charge par les arrondissements ou par le nouvel organisme municipal de gestion du stationnement.

4 LE PLAN D'ACTION

Sur la base de la vision et des principes retenus, la Politique de stationnement propose un plan d'action visant à mettre en œuvre les stratégies établies. Plus spécifiquement, la politique met de l'avant trois actions prioritaires afin d'assurer une meilleure gestion municipale du stationnement et, de façon prioritaire, des services aux usagers adéquats et efficaces.

4.1 Les actions prioritaires

1. La simplification et l'harmonisation des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement

Définir un cadre de pratiques commun en matière de stationnement applicable à l'ensemble des arrondissements, notamment en ce qui concerne les types de vignettes et l'harmonisation de la tarification.

2. La création d'un organisme municipal de gestion du stationnement

Visant à doter la Ville d'une instance responsable de l'ensemble des actions en matière de stationnement, dans une perspective de cohérence avec les orientations stratégiques municipales :

- En modifiant la Charte de la Ville de Montréal à cette fin.
- En transférant les activités de la Société en commandite Stationnement de Montréal au nouvel organisme.
- En mettant à profit l'expertise développée par la SCSM et ses employés.

3. La simplification de la signalisation du stationnement sur rue

Par une réduction du nombre de panneaux, tant globalement sur le domaine public que sur un même poteau, par une meilleure lisibilité des interdictions qui y sont inscrites, ainsi que par la révision de la façon dont les informations sont inscrites sur les panneaux et du graphisme qui y est associé, comme l'ont fait avec succès certaines villes américaines.

Les actions prioritaires seront déployées dès 2016 et s'échelonneront jusqu'en 2017.

4.2 Les mesures de mise en œuvre

Aux trois principales actions prioritaires s'ajoutent diverses mesures de mise en œuvre reliées aux technologies innovantes, à la mobilité durable et au partage de la rue, à la tarification, à l'encadrement réglementaire et à la signalisation, de même qu'à la gouvernance et au partage des compétences. Celles-ci sont décrites ci-après et sont suivies d'un tableau résumant les mesures prioritaires proposées, les cibles à atteindre et l'échéancier prévu.

Les technologies innovantes

La réalisation du projet d'affichage dynamique et d'information en temps réel des places disponibles sera la pièce maîtresse de ce volet. La mise en place d'un système de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI) est aussi importante, mais elle implique une révision complète du mode d'opération du contrôle du stationnement actuellement en vigueur.



Crédit : Stationnement de Montréal

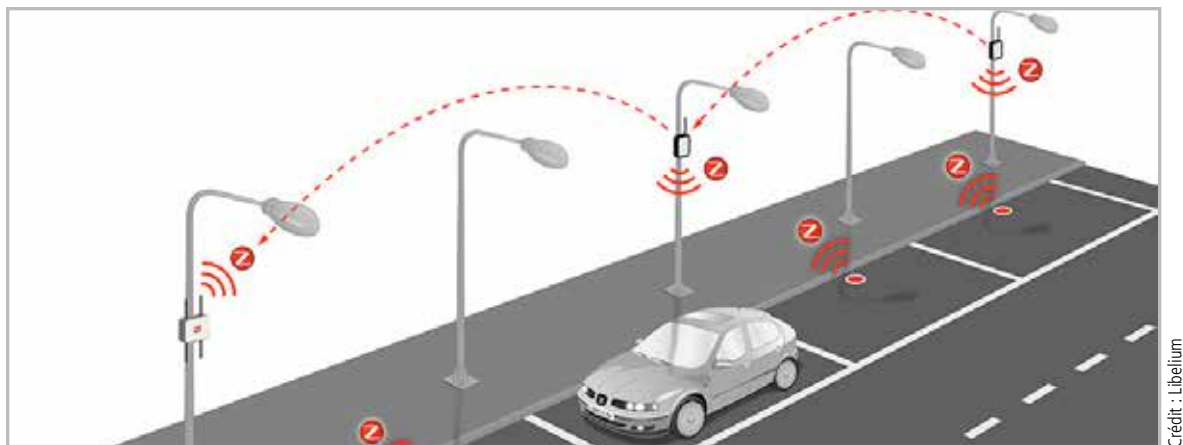
Le développement d'applications indiquant les places disponibles sur rue est tributaire de l'installation de capteurs qui fourniront des informations en temps réel.

Les informations afférentes aux interdictions de stationnement supposent une mise à jour de la base de données relevant des arrondissements (Signalec). Ceux-ci seront mis à contribution et devront mettre à jour les informations touchant leur territoire. Cependant, ce travail aura été devancé par la simplification de la signalisation et la révision des pratiques au sein des arrondissements, notamment en ce qui concerne les activités d'entretien.

Une des mesures qui changera considérablement le visage du stationnement consistera à renforcer le contrôle de la durée d'utilisation en ayant recours, par exemple, à des bornes arrêt minute. Un des irritants majeurs en matière de stationnement, notamment sur les artères commerciales, découle de l'utilisation des places pour une durée prolongée, ce qui complique la vie aux consommateurs et produit un maraudage ayant des répercussions sur la circulation et l'émission des GES.

La tarification du stationnement sur rue, introduite il y a plus de 50 ans, visait à favoriser la rotation. Or, l'absence de limitation de durée et l'introduction du paiement par mobile, une solution très appréciée des utilisateurs comme en témoignent les plus récentes statistiques – 532 000 abonnés dans la région de Montréal – ont entraîné une utilisation étendue des places tarifées, causant une pénurie, dans certains secteurs.

Grâce au déploiement de bornes arrêt minute couplées aux capteurs qui fourniront des informations en temps réel, il sera possible de mettre en place des stratégies tarifaires avant-gardistes, au bénéfice des citoyens. Ces stratégies seront analysées et développées dans le cadre du volet sur la tarification.



L'objectif est de faire en sorte que les technologies innovantes améliorent la gestion du stationnement et facilitent la vie des citoyens.

Mesures prioritaires :

- Le déploiement de l'affichage dynamique.
- Le développement d'applications indiquant la disponibilité de stationnement, tant sur rue que hors rue, ainsi que les interdictions.
- L'installation de capteurs intelligents pour la collecte et la diffusion d'informations en temps réel.
- La diffusion de données ouvertes.
- L'extension des applications pour téléphones intelligents liées aux opérations de déneigement.

Autres mesures :

- Le renforcement du contrôle de la durée d'utilisation des places de stationnement par des bornes arrêt minute.
- La mise en place d'un système de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI).

La mobilité durable et le partage de la rue

Ce volet est consacré à la révision de la place occupée par le stationnement. Les mesures qui y sont associées visent à rééquilibrer l'occupation du domaine public, trop longtemps sacrifié au profit de l'automobile.

Les améliorations qui découleront de la Politique de stationnement constitueront un véritable levier pour le futur plan de mobilité. Elles deviendront ainsi le vecteur des changements qui permettront de mettre en œuvre les orientations municipales en matière de mobilité durable et d'aménagement du territoire.

Pour encourager les citoyens à moins utiliser la voiture, des pôles de mobilité durable seront implantés à quelques endroits. Autour de ces pôles, les modes suivants seront favorisés : vélos, BIXI, taxis électriques, véhicules en libre-service, autopartage et véhicules électriques. Les pôles de mobilité durable nécessiteront le retrait de quelques places de stationnement sur rue. Ils pourraient aussi être jumelés aux abris-vélo prévus aux abords de certaines stations de métro.

Ces pôles de mobilité durable seront complémentaires des nombreuses places de stationnement pour véhicules électriques, équipées de bornes de recharge, qui seront aménagées. Le déploiement de 1 000 bornes de recharge et de véhicules électriques en libre-service positionnera Montréal au rang des villes les plus avancées en matière d'électrification sur la scène internationale.

Par ailleurs, là où cela est pertinent, des stationnements réservés aux modes durables seront aménagés. Dans de tels cas, l'empreinte au sol sera beaucoup plus réduite, mais porteuse, car elle fera la promotion d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

La reconquête du domaine public passe également par l'adaptation de l'espace qui est réservé au stationnement en fonction des saisons. Ainsi, la Ville continuera d'encourager l'implantation de « placottoirs », de supports à vélo, de terrasses et d'autres initiatives telles que le *Parking Day*, organisé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, qui propose la transformation de certaines places de stationnement en lieux de rassemblement ludiques et conviviaux, de même que la tenue d'événements sensibilisant la population aux effets positifs d'un partage équitable de la rue.



Depuis l'adoption du Plan de transport en 2008, le secteur de la livraison a subi des transformations majeures. Le développement du commerce électronique a entraîné une fragmentation des livraisons, ce qui amène à repenser le « dernier kilomètre ». En effet, le commerce électronique amène une multiplication des livraisons qui, dans plusieurs cas, se font directement à domicile. Différentes recherches font également état de la diminution de la taille des colis. On parle désormais de cyberlogistique, tant ce domaine est en expansion dans la plupart des grandes villes.

Pendant des années, plusieurs spécialistes ont cru que le recours aux véhicules électriques afin d'assurer les livraisons serait la meilleure solution aux inconvénients causés par la livraison. Or, les questions d'autonomie et de rentabilité en ont désillusionné plus d'un.



Crédit : Goupil Industrie

L'émergence de la notion de « dernier kilomètre », tant en ce qui a trait au transport en commun qu'au transport des marchandises, ouvre la porte à une redéfinition du rôle des véhicules électriques dans la chaîne logistique. Mais l'électrification ne saurait à elle seule constituer une solution économiquement viable pour les entreprises. La notion de mutualisation apparaît désormais comme la nouvelle voie à suivre. En réduisant le nombre de livraisons, on se trouve à réduire les inconvénients associés aux livraisons.

Ainsi, afin d'améliorer la collecte et la livraison des marchandises, Montréal déterminera, en collaboration avec les acteurs locaux, des endroits sur les rues transversales et non commerçantes où devraient s'effectuer ces activités. Des capteurs intelligents seraient installés afin d'informer en temps réel les professionnels de la disponibilité des places.

En ce qui a trait au concept du « dernier kilomètre », Montréal évaluera la possibilité de mettre en place un projet pilote de centre de distribution urbain (CDU), en collaboration avec les acteurs du domaine de la livraison. Le CDU offrirait une plate forme mutualisée et des véhicules électriques assureraient la livraison dans le « dernier kilomètre ». En limitant le périmètre desservi et les distances à parcourir, le recours aux véhicules électriques devient alors envisageable.

Enfin, les possibilités de mutualisation du stationnement seront examinées de près. Certains stationnements situés sur des terrains privés se prêtent bien à une utilisation conjointe, au bénéfice des citoyens. Nous pensons ici aux opérations de déneigement ou à certains espaces inoccupés durant la journée qui pourraient accueillir les véhicules de citoyens souhaitant faire bon usage du transport en commun ou des transports actifs.



Crédit : Ville de Montréal, Denis Labine

Mesures prioritaires :

- L'aménagement de places de stationnement pour véhicules électriques, équipées de bornes de recharge.
- Le développement de pôles de mobilité durable (vélos, BIXI, taxis, véhicules en libre-service, autopartage).
- L'implantation de stationnements réservés aux modes de transport alternatifs.
- L'adaptation de l'espace destiné au stationnement en fonction des saisons (« placottoirs », vélos, terrasses, etc.).
- La construction d'abris-vélo aux abords des stations de métro.
- La mutualisation du stationnement.
- La détermination de zones de collecte et de livraison et l'harmonisation des horaires.
- L'évaluation de la faisabilité d'un centre de distribution urbain (CDU) afin de faciliter la desserte du « dernier kilomètre ».

Autres mesures :

- L'acquisition ou la construction de stationnements hors rue (étagés ou souterrains).
- L'installation de capteurs intelligents pour informer en temps réel les professionnels de la livraison.
- L'ajout de places pour motocyclettes à proximité des grands générateurs de déplacements.
- L'instauration d'une clause obligeant le développement d'un plan de gestion des déplacements (PGD) lorsqu'un stationnement de 100 places et plus est prévu dans des projets immobiliers à des fins d'emploi.

La tarification

La révision complète de la grille tarifaire en vigueur ainsi que des périodes tarifées est un élément important de la politique. La tarification basée sur la demande et la tarification progressive, de nouvelles façons de gérer la demande en stationnement ayant fait leurs preuves dans des villes américaines, seront implantées progressivement, notamment dans les secteurs du centre-ville où cela est justifié.

De plus, différents mécanismes visant à inciter les gens à utiliser davantage les stationnements hors rue seront élaborés. Une stratégie tarifaire permettant d'optimiser l'utilisation des stationnements privés, notamment pour ce qui est du stationnement de courte durée et du stationnement des résidents dans les secteurs denses, devra être développée.

Le dossier des vignettes de stationnement fera l'objet d'une analyse détaillée et des règles d'harmonisation seront proposées. L'expertise des arrondissements sera mise à contribution.

L'objectif n'est pas de trouver de nouvelles sources de revenus, mais plutôt d'élaborer une stratégie qui favorisera une utilisation plus judicieuse du stationnement tarifé, au bénéfice des résidents et des activités commerciales. L'instauration d'une tarification avantageuse pour les détenteurs de vignettes SRRR sur les artères commerçantes, la gratuité pour les 15 premières minutes sur ces artères et la révision des périodes de gratuité sont des exemples de la nouvelle approche proposée.

Avec l'arrivée de plus de 1 000 bornes de recharge sur rue pour véhicules électriques, une tarification combinée devient incontournable. Celle-ci sera implantée dès l'installation des futures bornes de stationnement.

Dans le but de favoriser une utilisation plus judicieuse des espaces de stationnement hors rue de surface, de tels stationnements feront l'objet d'une surtaxe, à moins qu'ils encouragent les modes de transport durables. Le secteur d'application de cette surtaxe sera défini ultérieurement.

La signature d'ententes de partenariat avec les gestionnaires privés sera une priorité. De telles ententes permettront d'accroître légèrement l'offre dans certains secteurs névralgiques, sans pour autant augmenter l'occupation de l'espace public à des fins de stationnement.

Les projets nécessitant d'avoir recours aux technologies innovantes, bien qu'ils soient prioritaires, seront réalisés progressivement sur un horizon de cinq ans.

Mesures prioritaires :

- La mise en place d'une tarification combinée comprenant la recharge pour les véhicules électriques.
- L'implantation d'un système de bonus-malus (vignettes SRRR).
- La signature de partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors rue pour offrir des espaces de courte durée.
- La signature de partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors rue afin d'équilibrer l'offre municipale et d'offrir des places mensuelles.

Autres mesures :

- La révision des modes de tarification :
 - tarification basée sur la demande et tarification progressive.
 - tarification avantageuse pour les détenteurs de vignette SRRR sur les artères commerçantes.
- La révision des périodes de gratuité pour favoriser l'activité économique.
- L'extension de l'aire d'application de la surtaxe aux stationnements non résidentiels de surface.
- Le développement de mécanismes de taxation plus souples pour les gestionnaires privés qui encouragent les modes de transport durables.

L'encadrement réglementaire et la signalisation

La signalisation revêt une importance capitale pour gérer l'occupation du domaine public. Or, la difficulté à interpréter ce qui est affiché constitue un problème qui concerne toute la population au quotidien. Plusieurs grandes villes font face au problème de l'abondance de panneaux de signalisation, et des solutions intéressantes et prometteuses ont vu le jour dernièrement. La réduction substantielle du nombre de panneaux et l'amélioration de leur lisibilité élimineront un des irritants majeurs en matière de stationnement pour les citoyens.

Par ailleurs, un cadre réglementaire respectueux des principes de mobilité durable sera proposé. Tous les intervenants en transport reconnaissent que les références américaines en matière d'exigences (nombre de places de stationnement requis) lors de nouvelles constructions ou de transformations ne sont pas adaptées à la réalité montréalaise. Une analyse détaillée sera réalisée et une cartographie illustrant les secteurs devant faire l'objet de mesures plus strictes pour les stationnements d'affaires sera établie. Cette cartographie tiendra compte de l'offre actuelle de transport en commun et des projets annoncés.



Crédit : car2go

Mesures prioritaires :

- L'harmonisation et la simplification de la signalisation du stationnement sur rue.
- L'obligation d'offrir des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, autopartage, véhicules en libre-service et véhicules électriques), dans les projets immobiliers majeurs.
- L'élaboration d'un guide d'intégration architecturale des stationnements étagés.
- L'adoption d'un règlement visant la végétalisation des stationnements de surface de plus de 25 places, afin de réduire les îlots de chaleur.
- La révision de la réglementation d'urbanisme (exigences lors de la construction ou de la transformation de bâtiments) afin de favoriser la mobilité durable.
- L'élaboration d'un guide d'implantation des placotoirs.

Autres mesures :

- L'élimination des places de stationnement aux intersections afin de respecter les prescriptions du Code de sécurité routière, d'ici 2018.
- La révision des normes afférentes au stationnement pour les personnes à mobilité réduite, en concertation avec les parties prenantes.
- L'adoption d'une stratégie sur les stationnements incitatifs et la définition de critères d'implantation.

La gouvernance et le partage des compétences

La Politique de stationnement a offert l'occasion de réfléchir sur la gestion, le développement et la gouvernance de cette activité pour l'ensemble du territoire. Il en ressort que la création d'un organisme municipal de gestion du stationnement paraît la meilleure solution pour permettre l'arrimage des actions à l'ensemble des orientations municipales ainsi que l'utilisation du stationnement comme levier de développement du transport collectif et d'autres services à la mobilité.

Parmi les mandats qui pourront être confiés à l'organisme de gestion du stationnement, il y aurait, entre autres :

- L'établissement d'un cadre commun de pratiques en matière de gestion et de tarification, applicable à l'ensemble des arrondissements.
- Les mesures afin de répondre aux besoins d'accessibilité universelle.
- La révision de la signalisation en assurant sa lisibilité et sa compréhension.
- Une stratégie de communication, en collaboration avec les associations de commerçants, en vue d'optimiser le stationnement dans les artères commerçantes.
- Le suivi du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques.
- L'évaluation des différents scénarios tarifaires proposés.

Par ailleurs, à la suite du partage des compétences effectué en 2015, la Ville propose d'ajuster l'opérationnalisation des activités qui en résultent par l'harmonisation de la gestion et de la tarification de tout ce qui concerne les vignettes de stationnement sur rue réservée aux résidents.

Enfin, le suivi des mesures mises en place représente une activité importante afin d'observer l'évolution de l'offre et de la demande en stationnement dans les différents secteurs de la ville, d'évaluer l'efficacité des gestes posés et de définir les ajustements requis.

Mesures prioritaires :

- La création d'un organisme municipal de gestion du stationnement.
- L'harmonisation de la gestion et de la tarification des vignettes de stationnement.
- La mise en place d'un suivi de l'offre et de la demande et des mesures mises en œuvre.

Le tableau 7 résume les différentes mesures qui seront mises en place. Certaines sont prioritaires, alors que d'autres seront déployées sur un horizon à moyen terme dont, par exemple, le recours à des équipements à la fine pointe de la technologie, pour lesquels des investissements importants sont requis.

Tableau 7 Tableau synoptique des mesures proposées

Politique de stationnement

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| Vision | Assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement | |
| Principes directeurs | Simplifier et harmoniser les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement | |
| | Moduler le stationnement en fonction de l'offre en transports collectifs et actifs et des caractéristiques locales, notamment la densité de population et le volume d'emplois | |
| | Optimiser le stationnement au centre-ville et sur les artères commerçantes afin de favoriser la vitalité économique | |
| | Satisfaire les besoins des résidents des secteurs denses afin d'offrir un véritable choix en ce qui concerne les modes de transport collectif et actif | |

Stratégies

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| 1. Migrer vers le stationnement intelligent | 2. Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable | 3. Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire | 4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire | 5. Réviser l'encadrement réglementaire | 6. Revoir la gouvernance et la gestion des activités |
|---|--|--|--|--|--|

Actions prioritaires

| | | |
|---|--|--|
| Simplification et harmonisation des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement | Création d'un organisme municipal de gestion du stationnement | Simplification de la signalisation du stationnement sur rue |
|---|--|--|

Mesures prioritaires

| Technologies innovantes | Mobilité durable et partage de la rue | Tarification | Encadrement réglementaire et signalisation | Gouvernance et partage des compétences |
|---|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Déploiement de l'affichage dynamique ▪ Développement d'applications indiquant la disponibilité de stationnement, tant sur rue que hors rue, ainsi que les interdictions ▪ Installation de capteurs intelligents pour la collecte et la diffusion d'informations en temps réel ▪ Diffusion de données ouvertes ▪ Extension des applications pour téléphones intelligents liées aux opérations de déneigement | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement de places de stationnement pour véhicules électriques équipées de bornes de recharge ▪ Développement de pôles de mobilité durable (vélos, BIXI, taxis, véhicules en libre-service, autopartage) ▪ Implantation de stationnements réservés aux modes de transport alternatifs ▪ Adaptation de l'espace destiné au stationnement en fonction des saisons (« placotoirs », vélos, terrasses, etc.) ▪ Construction d'abris-vélo aux abords des stations de métro ▪ Mutualisation du stationnement ▪ Détermination de zones de collecte et de livraison et harmonisation des horaires ▪ Évaluation de la faisabilité d'un centre de distribution urbain (CDU) afin de favoriser la desserte du « dernier kilomètre » | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'une tarification combinée comprenant la recharge pour véhicules électriques ▪ Implantation d'un système de bonus-malus (vignettes SRRR) ▪ Signature de partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors rue pour offrir des espaces de courte durée ▪ Signature de partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors rue afin d'équilibrer l'offre municipale et d'offrir des places mensuelles | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Harmonisation et simplification de la signalisation du stationnement sur rue ▪ Obligation d'offrir des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, autopartage et véhicules en libre-service) et les véhicules électriques, dans les projets immobiliers majeurs ▪ Élaboration d'un guide d'intégration architecturale des stationnements étagés ▪ Adoption d'un règlement visant la végétalisation des stationnements hors rue de surface de 25 places et plus afin de réduire les îlots de chaleur ▪ Élaboration d'un guide d'implantation des placotoirs ▪ Révision de la réglementation d'urbanisme (exigences lors de la construction ou de la transformation de bâtiments) afin de favoriser la mobilité durable | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'un organisme municipal de gestion du stationnement ▪ Harmonisation de la gestion et de la tarification des vignettes de stationnement ▪ Mise en place d'un suivi de des mesures mises en œuvre |

Mesures additionnelles

| | | | |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement du contrôle de la durée d'utilisation des places de stationnement par des bornes arrêt minute ▪ Mise en place d'un système de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Acquisition ou construction de stationnements hors rue (étagés ou souterrains) ▪ Installation de capteurs intelligents pour informer en temps réel les professionnels de la livraison ▪ Ajout de places pour motocyclettes à proximité des grands générateurs de déplacements ▪ L'instauration d'une clause obligeant le développement d'un Plan de gestion des déplacements (PGD) lorsqu'un stationnement de 100 places et plus est prévu dans des projets immobiliers à des fins d'emplois | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Révision des modes de tarification : <ul style="list-style-type: none"> · tarification basée sur la demande et progressive · tarification avantageuse pour les détenteurs de vignette SRRR sur les artères commerçantes ▪ Révision des périodes de gratuité pour favoriser l'activité économique ▪ Extension de l'aire d'application de la surtaxe aux stationnements non résidentiels de surface ▪ Développement de mécanismes de taxation plus souples pour les gestionnaires privés qui encouragent les modes de transport durables | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Élimination des places de stationnement aux intersections afin de respecter les prescriptions du Code de sécurité routière, d'ici 2018 ▪ Révision des normes afférentes au stationnement pour les personnes à mobilité réduite, en concertation avec les parties prenantes ▪ Adoption d'une stratégie sur les stationnements incitatifs et définition de critères d'implantation |
|--|---|--|--|

ANNEXE

Méthodologie de collecte de données

Afin de dresser le portrait du stationnement, plusieurs sources d'information ont été nécessaires.

Stationnement sur rue

L'estimation de l'offre en stationnement sur rue non tarifé repose sur la base de données SIGNALEC de la Ville de Montréal. Celle-ci regroupe l'information relative à la signalisation sur une partie du territoire. Seuls les arrondissements pour lesquels les données étaient complètes ont fait partie du portrait global de l'offre en stationnement.

Les données pour le stationnement tarifé sur rue ont été transmises par la Société en commandite Stationnement de Montréal.

Stationnement hors rue

Les données disponibles liées au stationnement hors rue sont diverses et partielles. À l'échelle de l'île de Montréal, plusieurs sources de données recensent une partie des stationnements hors rue (données géolocalisées), mais de manière très partielle :

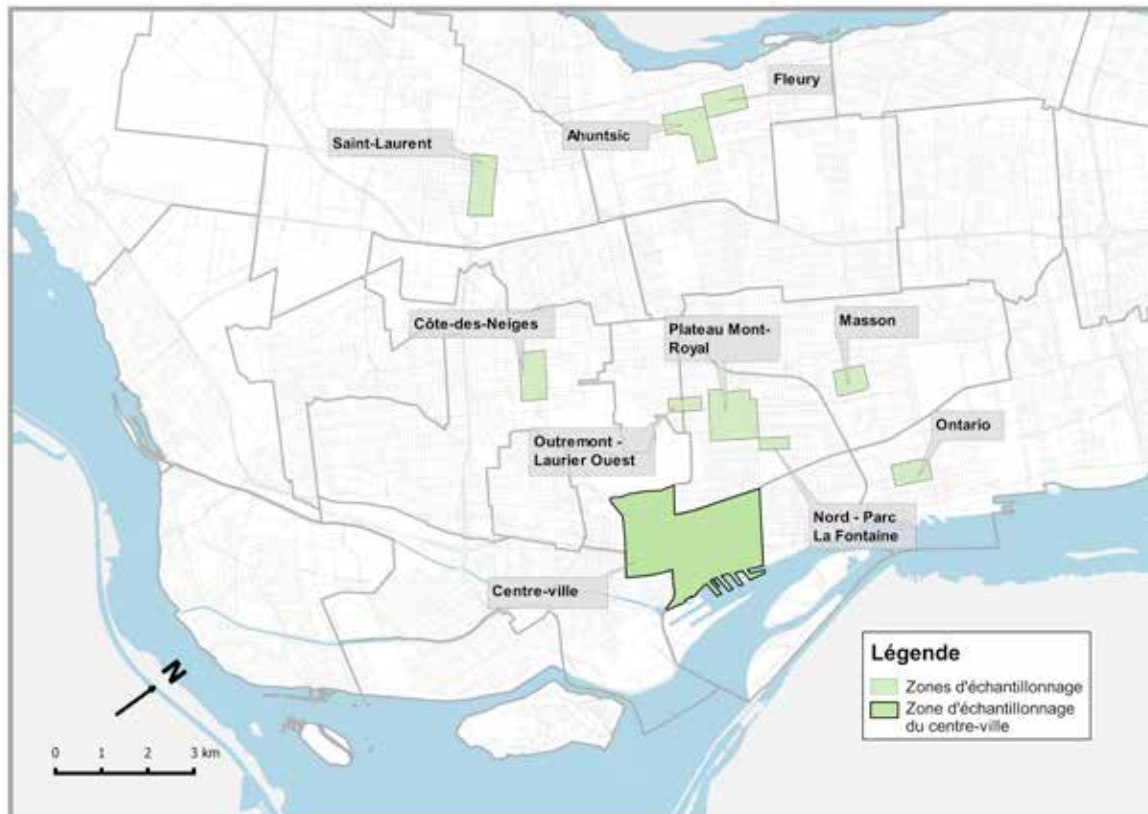
- Service de modélisation de la Ville de Montréal – données recensant l'ensemble des stationnements hors rue (commerciaux, pour bureaux, résidentiels, institutionnels, etc.) des zones géographiques localisées.
- Communauté métropolitaine de Montréal – données recensant de manière non exhaustive les unités d'évaluation dont la fonction est « stationnement ».
- OpenStreet Map – données recensant de manière non exhaustive les stationnements publics.
- En complément :
 - données de l'AMT sur la localisation des stationnements incitatifs;
 - données reçues d'exploitants privés;
 - données transmises par la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Pour la zone du centre-ville, la source principale est le recensement des stationnements effectué par le Service des finances de la Ville de Montréal, sur lequel est basée l'application d'une taxe sur le stationnement. Ces données recensent tous les stationnements hors rue, intérieurs et extérieurs, à l'exception des stationnements résidentiels et institutionnels.

Demande en stationnement

Pour parachever le portrait de l'offre en stationnement, des relevés de terrain ont été effectués sur les neuf zones d'échantillonnage (voir la figure A), ce qui a permis d'estimer la demande en stationnement pour les espaces sur rue et hors rue.

Figure A Localisation des zones d'échantillonnage



Sources : CMM, 2015, Ville de Montréal, 2015.

Dans le cas des stationnements hors rue, les relevés de terrain ont été effectués sur des stationnements de plus de 25 places, dans les zones d'échantillonnage présentées précédemment. Ces relevés ont notamment permis de recueillir des informations sur le taux d'occupation et la tarification des stationnements hors rue. Dans la zone du centre-ville, l'offre en stationnement hors rue a également été relevée à des fins de comparaison avec les données du Service des finances, reçues en intrant. Lorsqu'ils étaient disponibles, des renseignements additionnels ont été relevés concernant le type de stationnement, les services offerts, les restrictions d'accès et le nombre de places allouées à chaque type de clientèle. Au total, 112 stationnements hors rue ont été sondés au centre-ville, ce qui représente un peu plus de 29 000 places, soit 78 % de l'offre totale des stationnements de 25 places et plus.

La période des relevés s'est étendue du 12 novembre 2014 au 12 février 2015. Aucun relevé n'a été réalisé entre le 2 décembre 2014 et le 29 janvier 2015, afin d'éviter la période des Fêtes, caractérisée par un achalandage exceptionnel et non représentatif du reste de l'année, surtout au centre-ville. Considérant la période des relevés, soit du mois de novembre au mois de janvier, l'aspect saisonnier de la demande en stationnement n'a pas pu être apprécié.

Les relevés ont été réalisés uniquement en semaine, entre 10 h et 16 h pour les stationnements sur rue et hors rue. Le stationnement sur rue a également été relevé en soirée, entre 19 h et 22 h. Les données relatives aux espaces de stationnement sur rue réservés aux résidents et aux espaces offerts à tous ont été distinguées.

En ce qui a trait au stationnement tarifé sur rue (espaces avec parcomètres), les analyses ont été réalisées à l'aide des données de la Société en commandite Stationnement de Montréal pour novembre 2014. Les données utilisées touchent tous les espaces tarifés de l'île de Montréal, qui sont concentrés dans certains arrondissements seulement. Enfin, les données de l'Enquête origine-destination de 2008 ont permis d'estimer la demande relative à plusieurs types de stationnement sur le territoire métropolitain, qui correspond à la totalité de l'île de Montréal.

Publié par la Ville de Montréal
Service de la mise en valeur du territoire
Direction de l'urbanisme

303, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 3Y8
Canada

ville.montreal.qc.ca/urbanisme

Dépôt légal
2^e trimestre 2016
Bibliothèques et Archives
nationales du Québec

978-2-7647-1443-0
Politique de stationnement
Imprimé, Français

978-2-7647-1444-7
Politique de stationnement
PDF, Français

Design graphique :
Ville de Montréal
Service des communications
10947 (06-16)

Imprimé au Canada

Ce document est imprimé
sur du papier recyclé



