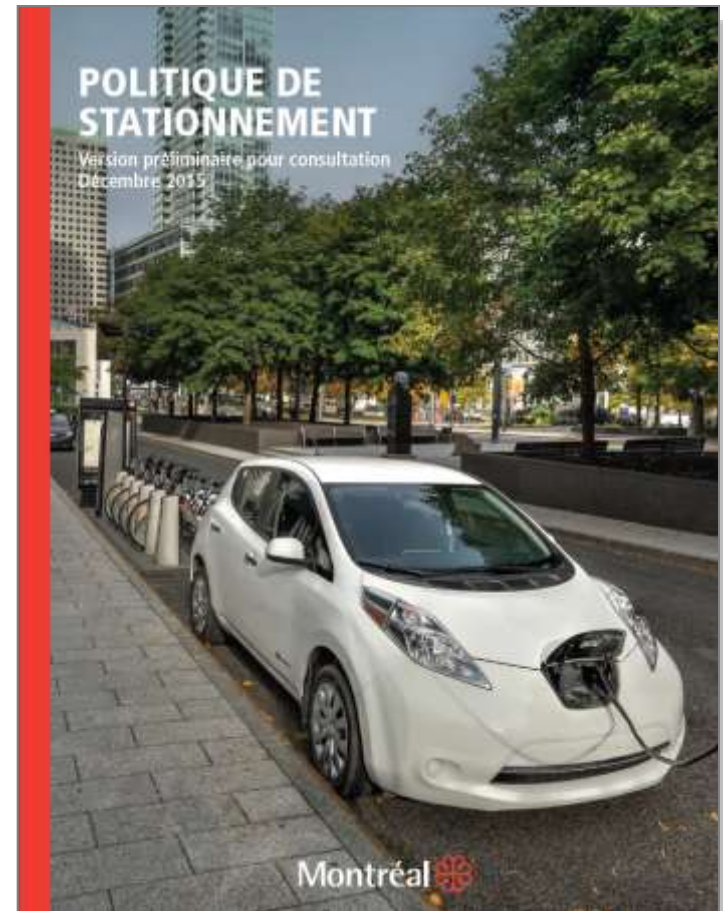


# La Politique de stationnement de la Ville de Montréal

*Un outil pour mieux gérer la mobilité*

Rozenn AIGNEL, ingénieure  
Chargée de projet, Planification des transports et circulation, Canada-Est  
AECOM

Luc COUILLARD  
Conseiller à l'électrification des transports et aux véhicules intelligents  
Ville de Montréal  
Service de la mise en valeur du territoire



# Contenu de la présentation

- Mise en contexte
- Portée de la Politique de stationnement
- Portrait et diagnostic
  - ✓ Ensemble du territoire
  - ✓ Centre-ville
- Vision, principes directeurs et stratégies
- Mesures
- Actions prioritaires
- Plan d'action

# Mise en contexte

- Projet inscrit dans le *Plan de transport* de 2008, avec 3 objectifs :
  - ✓ Moduler l'offre en stationnement en fonction du transport en commun
  - ✓ Adapter l'offre en stationnement afin de répondre aux besoins des commerces
  - ✓ Faciliter le stationnement des résidents dans les secteurs denses
- Dernier relevé exhaustif du stationnement avait été réalisé en 1994
- Démarche d'élaboration s'est appuyée sur :
  - ✓ Portrait et diagnostic du stationnement sur rue et hors rue (2014 – 2015)
  - ✓ Collaboration des partenaires :
    - ✦ *Services de la Ville*
    - ✦ *Arrondissements*
    - ✦ *Société en commandite Stationnement de Montréal*
    - ✦ *Chaire mobilité (École polytechnique)*
    - ✦ *Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-MTL)*

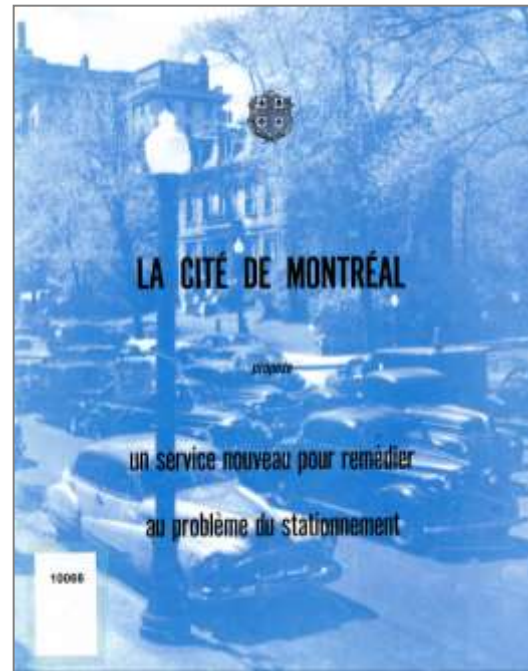
# Mise en contexte

Premier **document stratégique** par lequel la Ville vient **encadrer** le stationnement en intégrant les notions suivantes :

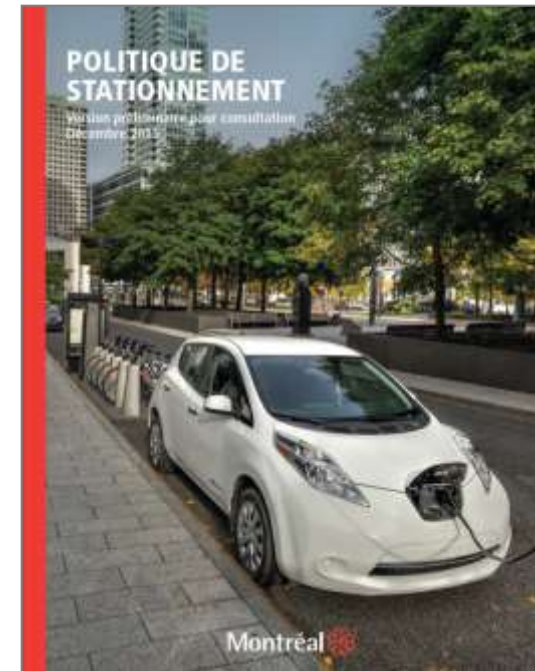
- mobilité durable
- réduction des émissions de GES
- aménagement du territoire
- développement économique
- innovation technologique



1946



1957



2016

# Mandataires du projet de Politique de stationnement



En collaboration avec :  
*Chaire de recherche sur l'évaluation  
et la mise en œuvre de la durabilité en transport*

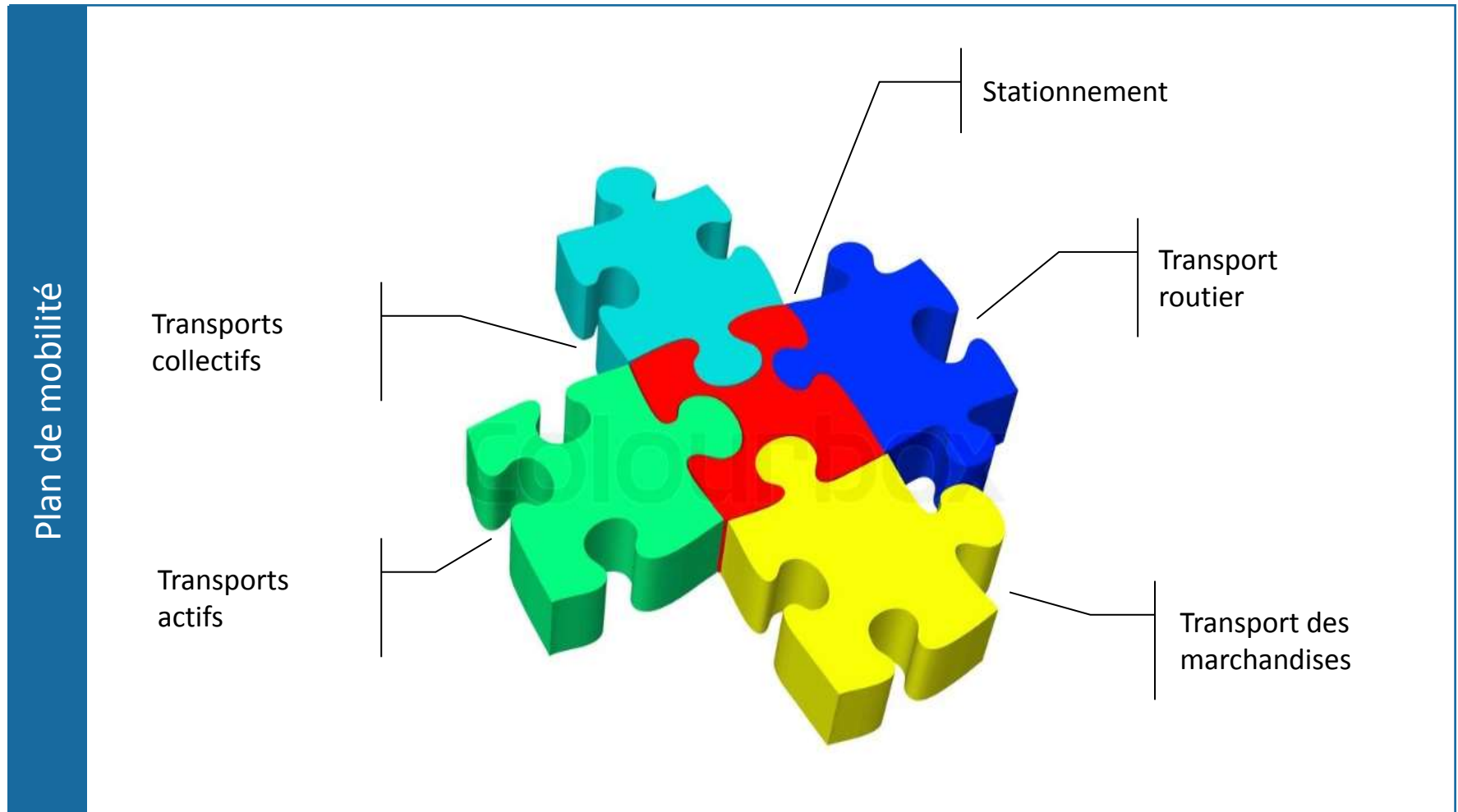


# Portée de la Politique de stationnement

- **Outil de gestion** visant à assurer une offre équilibrée en stationnement à l'échelle de la ville, prioritairement au centre-ville et dans les quartiers centraux, afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique
- En lien avec les **orientations municipales** en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire, de développement économique et de réduction des émissions de GES
- Occasion de tirer profit des **technologies émergentes** et de consolider la place de Montréal dans les rangs des villes intelligentes

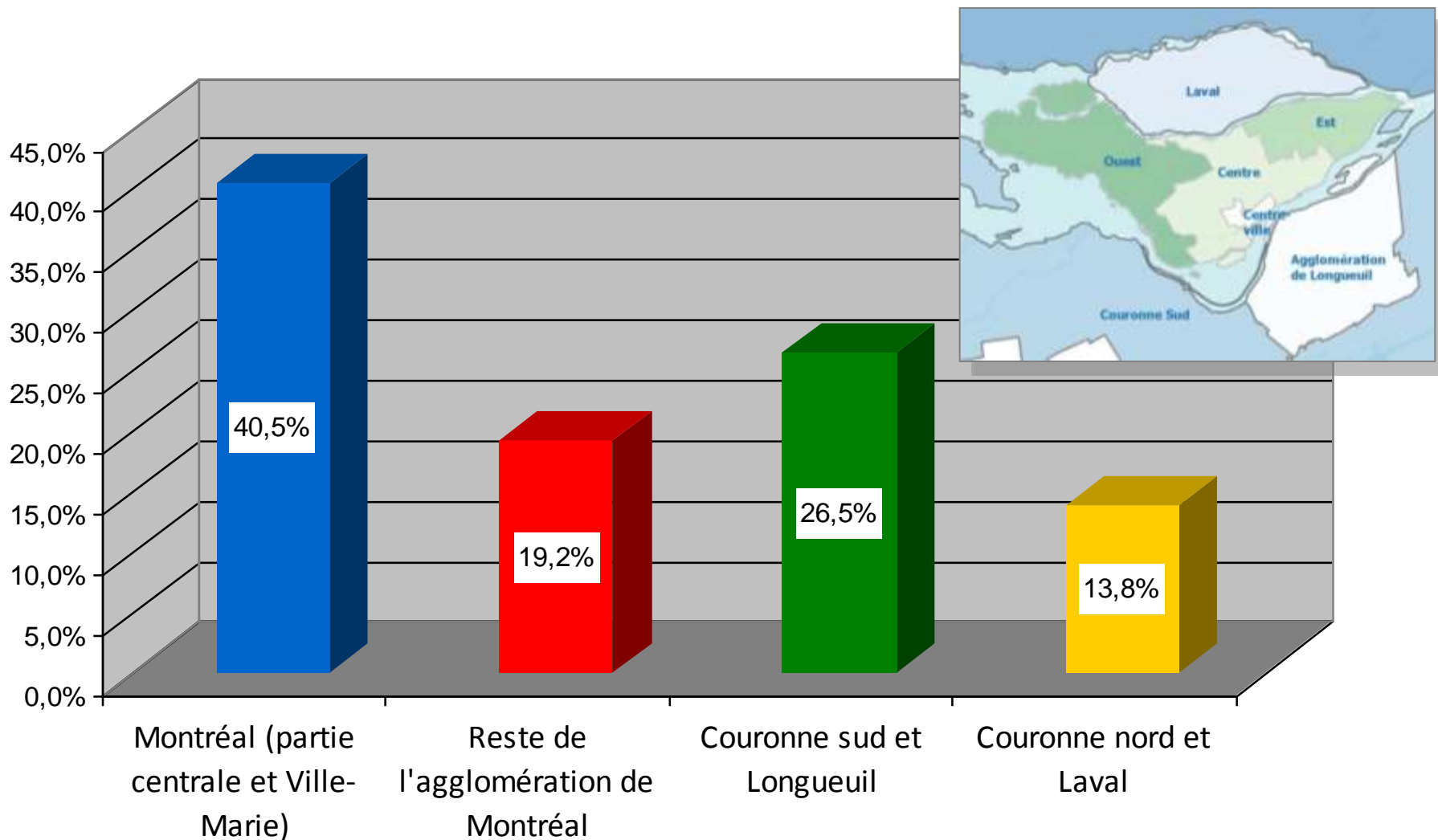
# Portée de la Politique de stationnement

Élément important du *Plan de mobilité* en cours d'élaboration



# Mise en contexte

## Origine des déplacements auto (sans TC) à destination du centre-ville





# Mise en contexte

La Ville n'a pas annoncé qu'elle se lançait dans une opération de diminution de l'offre en stationnement... mais dans les faits, depuis 10 ans, plusieurs places ont été éliminées

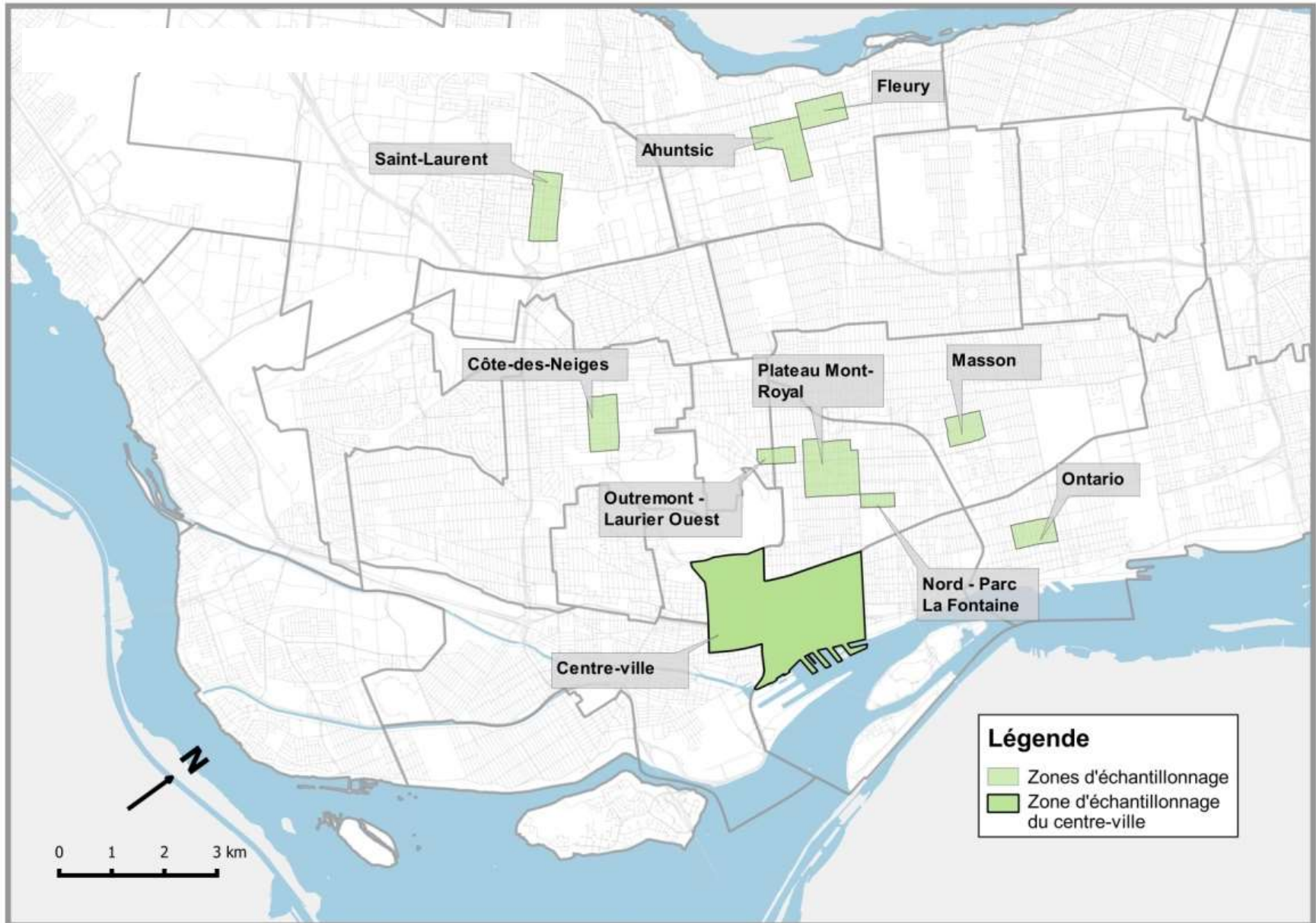


# Portrait et diagnostic – Étapes

## Grandes étapes réalisées en support à l'élaboration de la Politique de stationnement

- Dispositions réglementaires
- Signalisation et livraison
- Tarification
- Offre en stationnement à l'échelle de l'île et du centre-ville
  - Stationnement sur rue (gratuit, tarifé, résidents)  
Sources: Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM), base de données SIGNALEC
  - Stationnement hors rue (gratuit, tarifé)  
Sources : Service de modélisation de la Ville, Service des finances, CMM, *OpenStreet Map*, Opérateurs privés
- Occupation du stationnement à l'échelle de l'île et du centre-ville
  - Stationnement sur rue (gratuit, tarifé, résidents)  
Sources: Stationnement de Montréal (SCSM), Enquête OD, relevés
  - Stationnement hors rue (gratuit, tarifé)  
Sources : Sources: Enquête OD, relevés

# Portrait et diagnostic – Zones d'échantillonnage (relevés)



# Portrait et diagnostic – *Dispositions réglementaires*

## Dispositions réglementaires existantes

- Nombre maximal de cases de stationnement
- Secteurs denses
- Aménagement de cases de stationnement à l'intérieur et l'aménagement paysager
- Exigences à proximité des points d'accès au transport en commun

## Grands constats

- Variations réglementaires importantes selon les arrondissements
- Moins de cases de stationnement sont exigées dans la partie centrale de l'île
- Volonté de passer d'un paradigme d'abord fonctionnaliste à celui d'une meilleure mise en valeur de l'environnement urbain



# Portrait et diagnostic – *Signalisation et livraison*

## Signalisation

- 1,29 panneau en moyenne par poteau, parfois jusqu'à six (6) panneaux par poteau
- Signalisation très rapprochée
- Nombreuses interdictions ponctuelles de stationner → oblige les automobilistes à déplacer sans cesse leur auto
- Périodes d'entretien très variables d'une rue à l'autre
- Grande quantité d'information compliquant la lisibilité

## Livraison

- Heures autorisées très variables au sein d'un même secteur
- Tolérance pour les stationnements en double file (impact sur la fluidité de la circulation, la régularité des horaires des autobus et la sécurité des cyclistes)



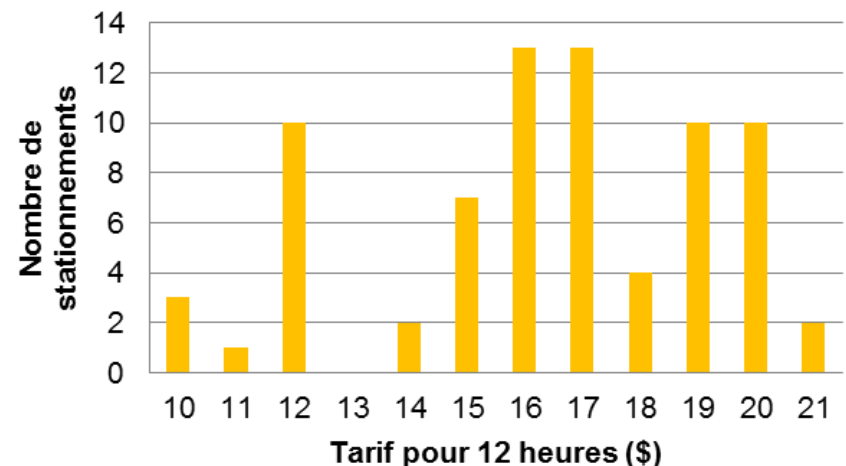
# Portrait et diagnostic – *Tarifification*

## Stationnement sur rue

- Tarification fixe (1 \$/h à 3 \$/h)

## Stationnement hors rue

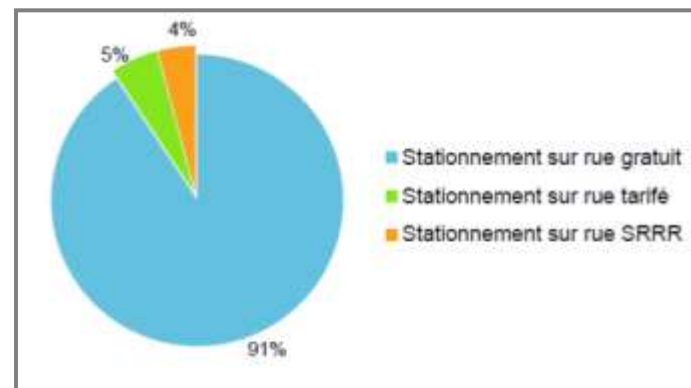
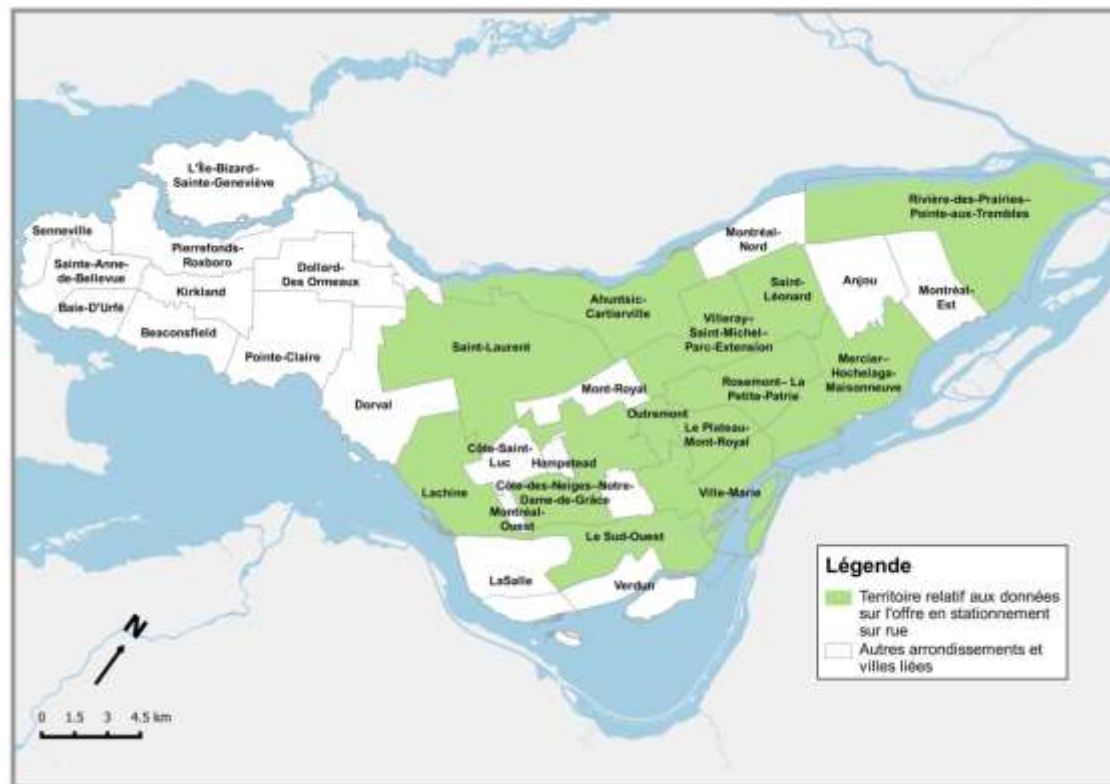
- Taxe applicable aux stationnements hors rue → supérieure pour les stationnements extérieurs
- Très forte disparité des tarifs à l'échelle de l'île
- Tarifs très variables entre les opérateurs, et ce dans un même secteur
- Tarification hors rue favorise le stationnement de longue durée (max. souvent atteint en 2 heures)
- Majorité des stationnements appartiennent au secteur privé



# Portrait et diagnostic – Ensemble de l'île

## Stationnement sur rue non tarifé

- Au minimum 320 000 places au sein des 13 arrondissements recensés
- Constitue l'essentiel de l'offre (91 %), stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) (4%) et tarifé (parcomètres) (5%)
- Stationnement pour résidents difficile dans les quartiers multifonctionnels

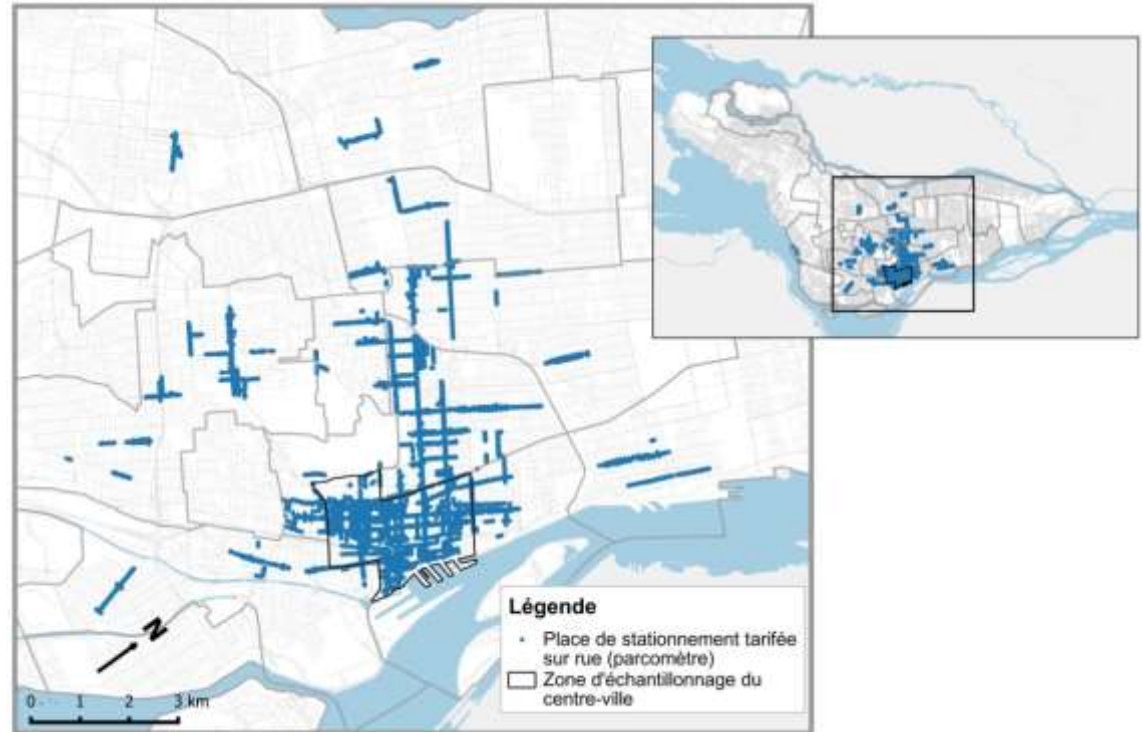


Sources : Chaire Mobilité (2014), traitement AECOM 2015

# Portrait et diagnostic – *Ensemble de l'île*

## Stationnement sur rue tarifé

- Environ 60 % des places de stationnement sur rue tarifées (parcométrées) sont utilisées durant la journée, la semaine et la fin de semaine
- Forte variation du taux d'occupation dépendamment de la localisation et de la période
- Pas de limitation de durée d'utilisation du stationnement tarifé sur rue, ce qui affecte la rotation des véhicules et la disponibilité
- Montant fixe, peu importe la saison, la demande et la période (jour, soir, fin de semaine)





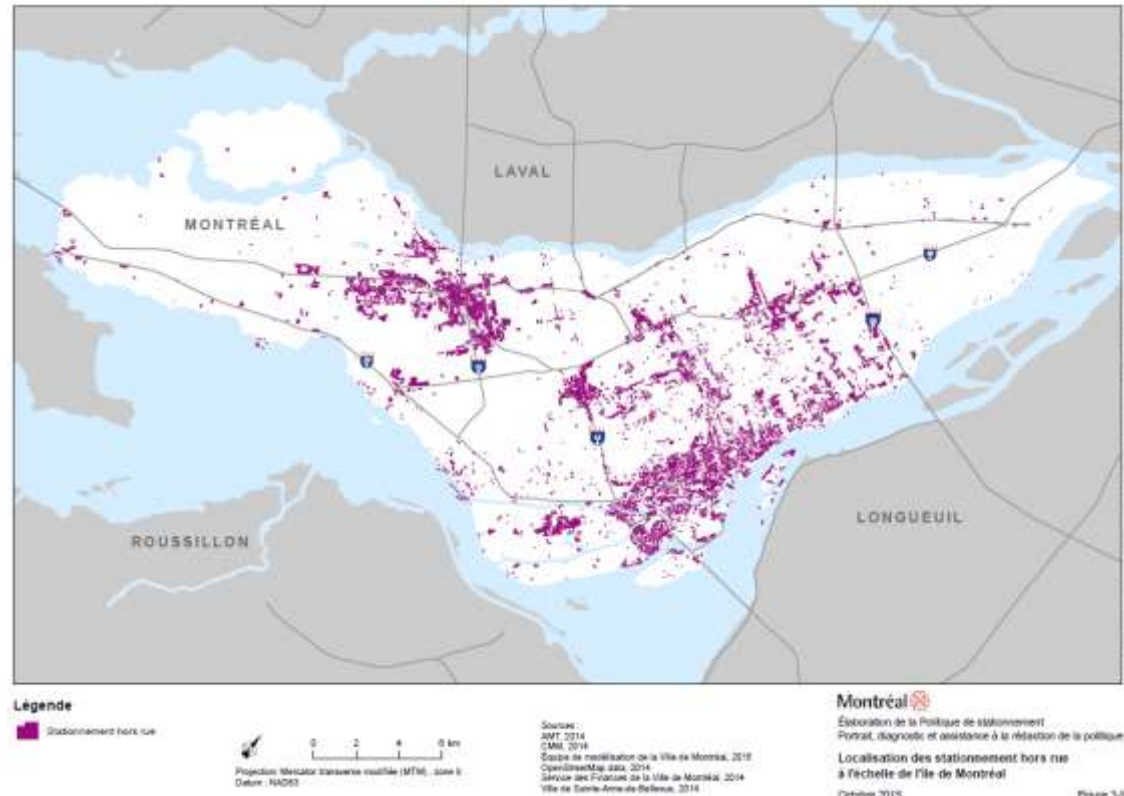
# Portrait et diagnostic – Ensemble de l'île

## Stationnement hors rue

- Au minimum 470 000 places de stationnement recensées à l'échelle de l'île de Montréal
- Offre recensée dédiée:
  - ✓ à 31 % aux secteurs commerciaux, incluant les stationnements des grandes surfaces
  - ✓ à 27 % aux stationnements ouverts au public (incluant les stationnements incitatifs)
  - ✓ à plus de 40 % partagée entre les stationnements réservés aux industries, aux institutions, aux bureaux et aux résidents

## Stationnement hors rue tarifé

- Principalement au centre-ville
- Stationnement de Montréal ne contrôle que 0,8 % du stationnement hors rue, ce qui ne favorise pas l'établissement d'une stratégie tarifaire



# Portrait et diagnostic – *Centre-ville*

48 930 places:

- ✓ 76% hors rue tarifées
- ✓ 14% sur rue tarifées
- ✓ 10% sur rue non tarifées (corps diplomatiques, débarcadère, secteurs SRRR, calèches, etc.)

• 75 % de l'offre totale provient du secteur privé

## **Stationnement hors rue tarifé**

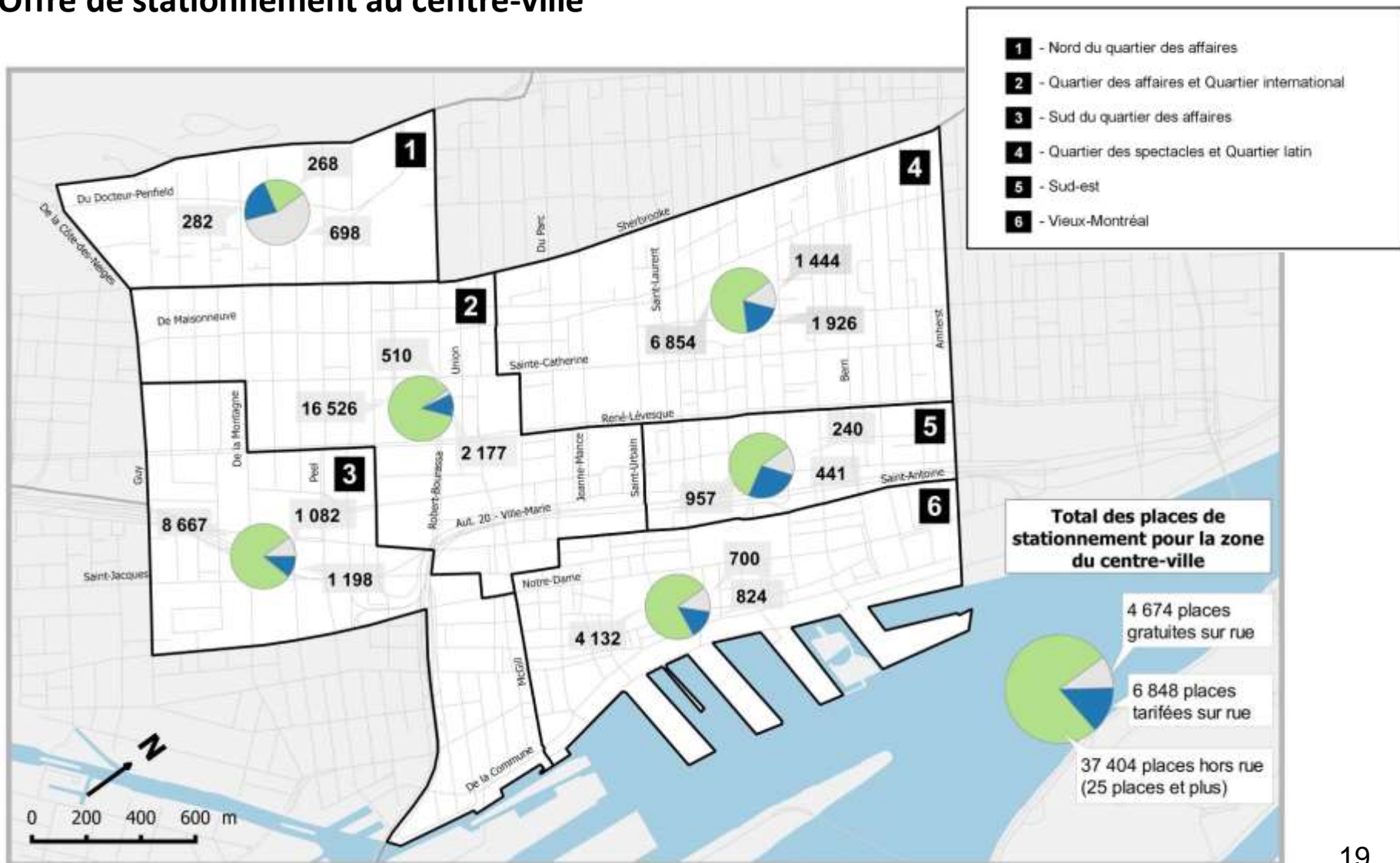
- 37 400 places réparties en 229 emplacements
- Taux d'occupation moyen de 74 %

## **Stationnement sur rue tarifé**

- 6 850 places
- Taux d'occupation variant entre 85% et 99% sur l'heure du midi (centre des affaires)
- Pas de données en temps réel disponibles aux usagers

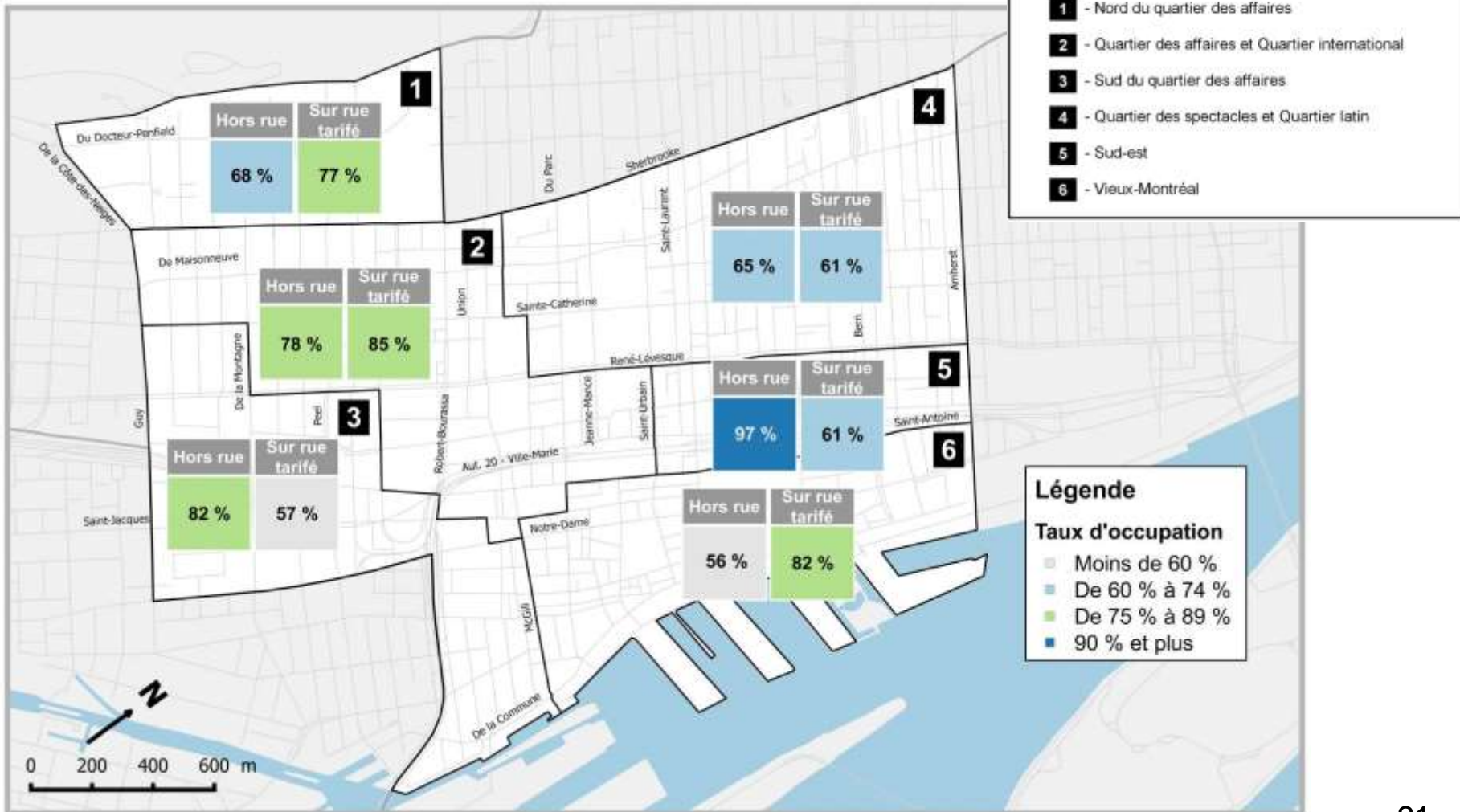
# Portrait et diagnostic – Centre-ville

## Offre de stationnement au centre-ville



# Portrait et diagnostic – Centre-ville

## Occupation des stationnements sur rue tarifés (parcométrés) et hors-rue au centre-ville (semaine)



# Portrait et diagnostic – Centre-ville

## Taux d'occupation des stationnements tarifés (parcométrées) sur rue – en semaine (9 h – 21 h) Centre-ville

Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période (jour 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 %
<b>Total et moyennes pondérées</b>	<b>6 848</b>	<b>62 %</b>	<b>71 %</b>	<b>56 %</b>	<b>61 %</b>	<b>63 %</b>

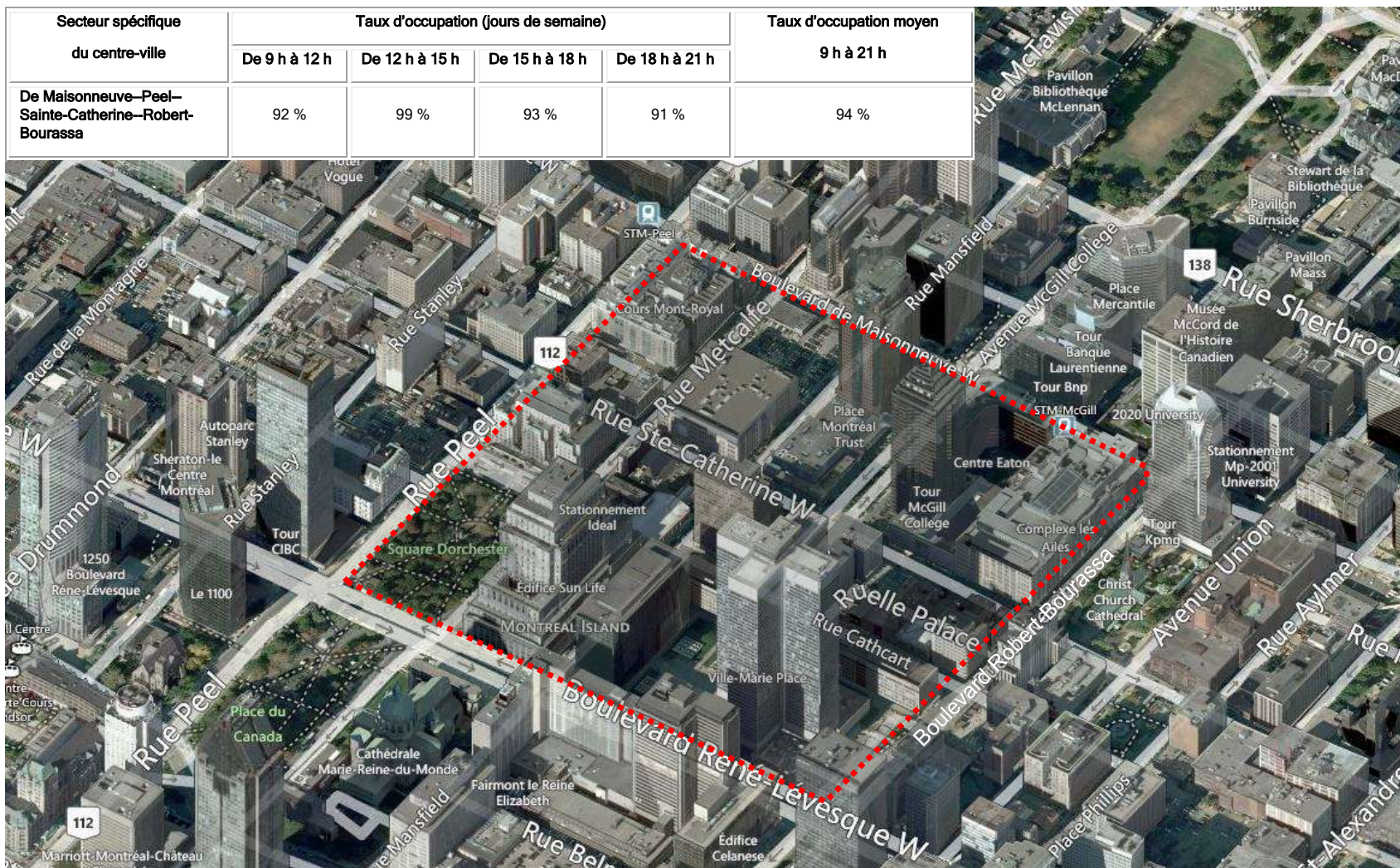
Source : SCSM (novembre 2014)

Le taux d'occupation est calculé selon le nombre de minutes payées par rapport au nombre de minutes disponibles. Un facteur de correction est appliqué sur la base des renseignements obtenus à partir des capteurs intelligents installés au centre-ville qui fournissent des renseignements en temps réel. Le taux d'occupation ne tient pas en compte des permis d'occupation du domaine (ODP). Par conséquent, il peut être plus élevé que le taux indiqué dans ce tableau.

# Portrait et diagnostic – Centre-ville

## Occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine - Secteur De Maisonneuve–Robert–Bourassa–René-Lévesque–Peel

Secteur spécifique du centre-ville	Taux d'occupation (jours de semaine)				Taux d'occupation moyen 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 %



« 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

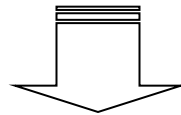
1. Simplifier et harmoniser les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement
2. Moduler le stationnement en fonction de l'offre en transports collectifs et actifs et des caractéristiques locales, notamment la densité de population et le volume d'emplois
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



# 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

**6 stratégies**



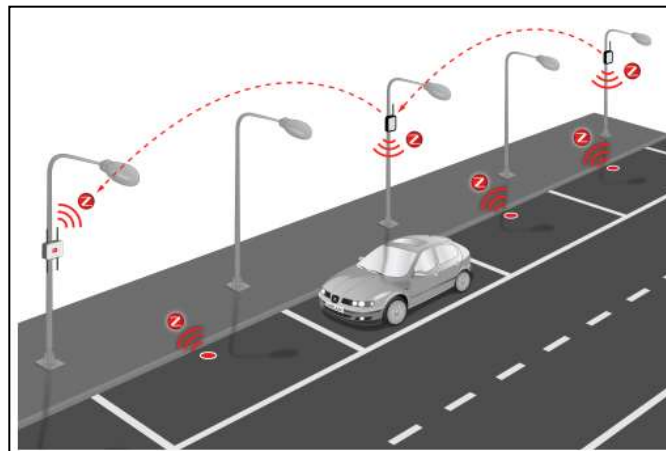
**37 mesures**

**3 actions prioritaires 2016-2017**

# 1. Migrer vers le stationnement intelligent

## Mesures prioritaires

- ✓ 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
- ✓ Disposition de données ouvertes
- ✓ Extension des applications pour téléphones intelligents liées aux opérations de déneigement



# 1. Migrer vers le stationnement intelligent

## Autres mesures

- ✓ 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)



## 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

#### Mesures prioritaires

- ✓ Aménagement de places de stationnements pour véhicules électriques, équipées de bornes de recharge
- ✓ Développement de pôles de mobilité durable (vélos, BIXI, taxi, véhicules en libre-service, autopartage)
- ✓ Implantation de stationnements réservés aux modes de transport alternatifs (autopartage, véhicules en libre-service, covoiturage)
- ✓ Adaptation de l'espace destiné au stationnement en fonction des saisons ( « placottoirs », vélo, terrasse, etc.)
- ✓ Construction d'abris vélo aux abords des stations de métro
- ✓ Mutualisation du stationnement
- ✓ Détermination de zones de collecte et de livraison



## 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

#### Autres mesures

- ✓ Acquisition ou construction de stationnements hors rue (étagés ou souterrains)
- ✓ Évaluation de la faisabilité d'un Centre de distribution urbain (CDU) afin de faciliter la desserte du « dernier kilomètre »
- ✓ 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



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

## Adaptation de l'espace destiné au stationnement en fonction des saisons



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

## Mutualisation des stationnements



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

## Centre de distribution urbain





## 4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire

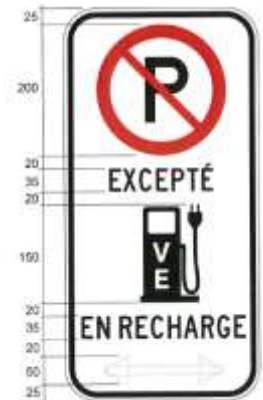
### Mesures prioritaires

- ✓ 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 :
  - ✓ offrir des espaces de courte durée
  - ✓ équilibrer l'offre municipale et offrir des places mensuelles



## 4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire

### Tarification combinée comprenant la recharge pour véhicules électriques



## 4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire

### Autres mesures

- ✓ Révision des modes de tarification :
  - ✓ Tarification basée sur la demande
  - ✓ Tarification 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 sur les stationnements non-résidentiels de surface
- ✓ Développement de mécanismes de taxation plus souples pour les gestionnaires privés qui encouragent les modes de transport durables



## 5. Réviser l'encadrement réglementaire

### Mesures prioritaires

- ✓ 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



## 5. Réviser l'encadrement réglementaire

### Autres mesures

- ✓ Révision de la réglementation d'urbanisme (exigences lors de la construction ou de la transformation de bâtiments) afin de favoriser la mobilité durable
- ✓ Élimination des places de stationnement aux intersections afin de respecter les prescriptions du Code de sécurité routière (CSR), 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



## 5. Réviser l'encadrement réglementaire

### Stratégie sur les stationnements incitatifs et définition de critères d'implantation



## 5. Réviser l'encadrement réglementaire

### Guide d'intégration architecturale des stationnements étagés - Greenway Self-Park (Chicago)



## 6. Revoir la gouvernance et la gestion des activités

### Mesures prioritaires

- ✓ 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 l'offre et de la demande et des mesures mises en place



# Actions prioritaires à mettre en place dès 2016 - 2017

1. La simplification et l'harmonisation des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement
  - ✓ Définition d'un cadre de pratiques commun en matière de stationnement applicable à l'ensemble des arrondissements (vignettes, harmonisation de la tarification, etc.)
2. La création d'un organisme municipal de gestion du stationnement
  - ✓ Instance Ville responsable de l'ensemble des actions en matière de stationnement, dans une perspective de cohérence avec les orientations stratégiques municipales
  - ✓ Transfert des activités de la Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM) au nouvel organisme
  - ✓ Mise à profit de l'expertise développée par la Société.
3. La simplification de la signalisation du stationnement sur rue
  - ✓ Réduction du nombre de panneaux sur le domaine public et sur un même poteau, ainsi qu'une meilleure lisibilité des messages

# Un travail de ~~groupe~~ d'équipe

Un **groupe** est un nombre déterminé, ou non, de personnes qui se côtoient et peuvent travailler ensemble, sans avoir une garantie qu'il s'agisse d'une véritable équipe

Une **équipe** est un ensemble de personnes unies par le désir d'atteindre des objectifs partagés via un processus de coopération

Un **groupe** se forme spontanément alors qu'une **équipe** est une réalité provoquée

**Bref, l'équipe, il faut la fabriquer**

# Groupe versus Équipe



# Démarrage des travaux des Comités de travail

**Comment ?**



**Quoi ?**

- ✓ Objectifs du chantier
- ✓ Échéancier de réalisation
- ✓ Cibles à atteindre
- ✓ Ressources requises (internes et externes)
- ✓ Budget (études, confection, installation, entretien, suivi, etc.)

*« Sous le capitalisme,  
les gens ont davantage de  
voitures. Sous le socialisme,  
ils ont davantage de  
stationnement. »*

**Sir Winston Churchill,  
1874-1965**

