

POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Version préliminaire pour consultation
Décembre 2015



Montréal 

La Politique de stationnement de la Ville de Montréal

*Un outil pour mieux
gérer la mobilité*

Luc COUILLARD

**Commissaire à l'électrification des
transports et aux véhicules intelligents
Ville de Montréal**

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

Mandataires du projet de Politique de stationnement

AECOM Montréal

Élaboration de la politique de stationnement
Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique
Rapport de diagnostic sur le stationnement

Version finale - Révision 3
Octobre 2015



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

ANALYSE COMPARATIVE
DE POLITIQUES DE
STATIONNEMENT

PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
CONSERVATION
EXPÉRIMENTATION
RENOUVELLEMENT DE L'ENVIRONNEMENT DURABLE
VILLE DE MONTREAL
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
PROJECTION

RAPPORT FINAL
remis au:
Service de la mise en valeur du territoire
Direction de l'urbanisme
Ville de Montréal

cremtl.qc.ca

7 août 2015

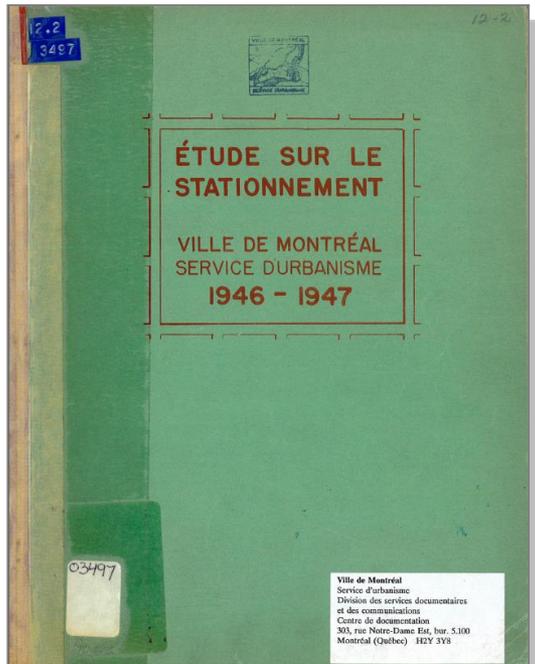
En collaboration avec :
*Chaire de recherche sur l'évaluation
et la mise en œuvre de la durabilité en transport*



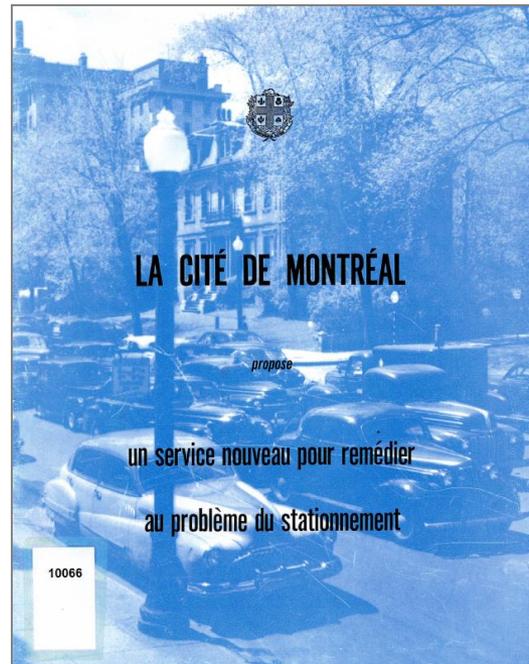
Mise en contexte

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

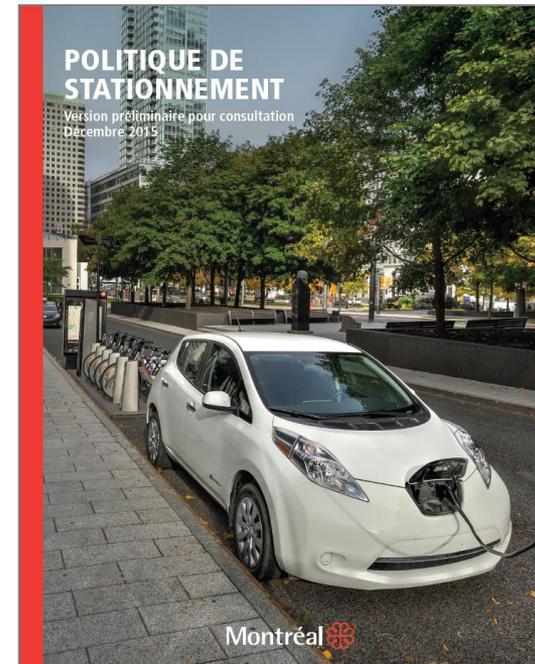
- mobilité durable
- réduction des émissions de GES
- aménagement du territoire
- développement économique
- innovation technologique



1946

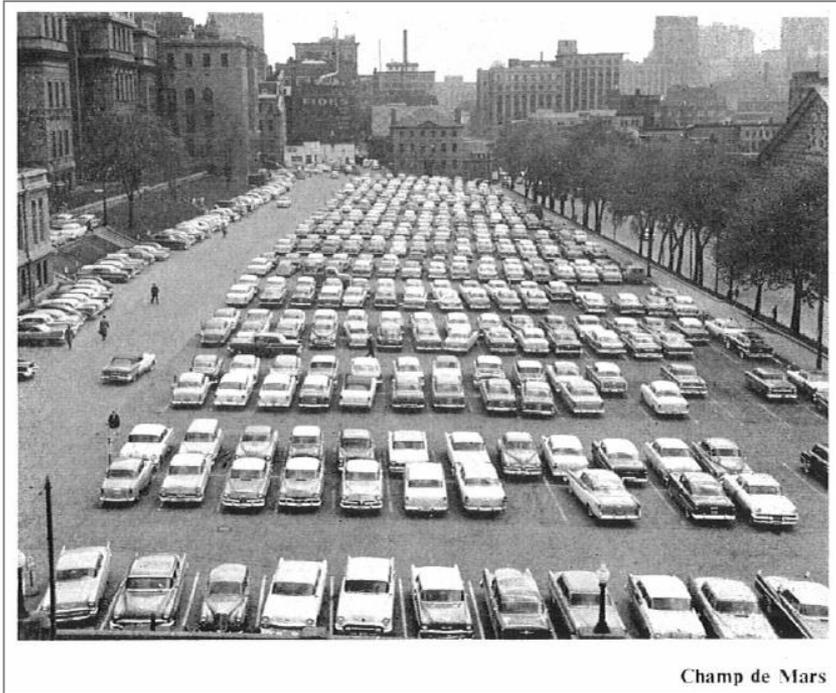


1957



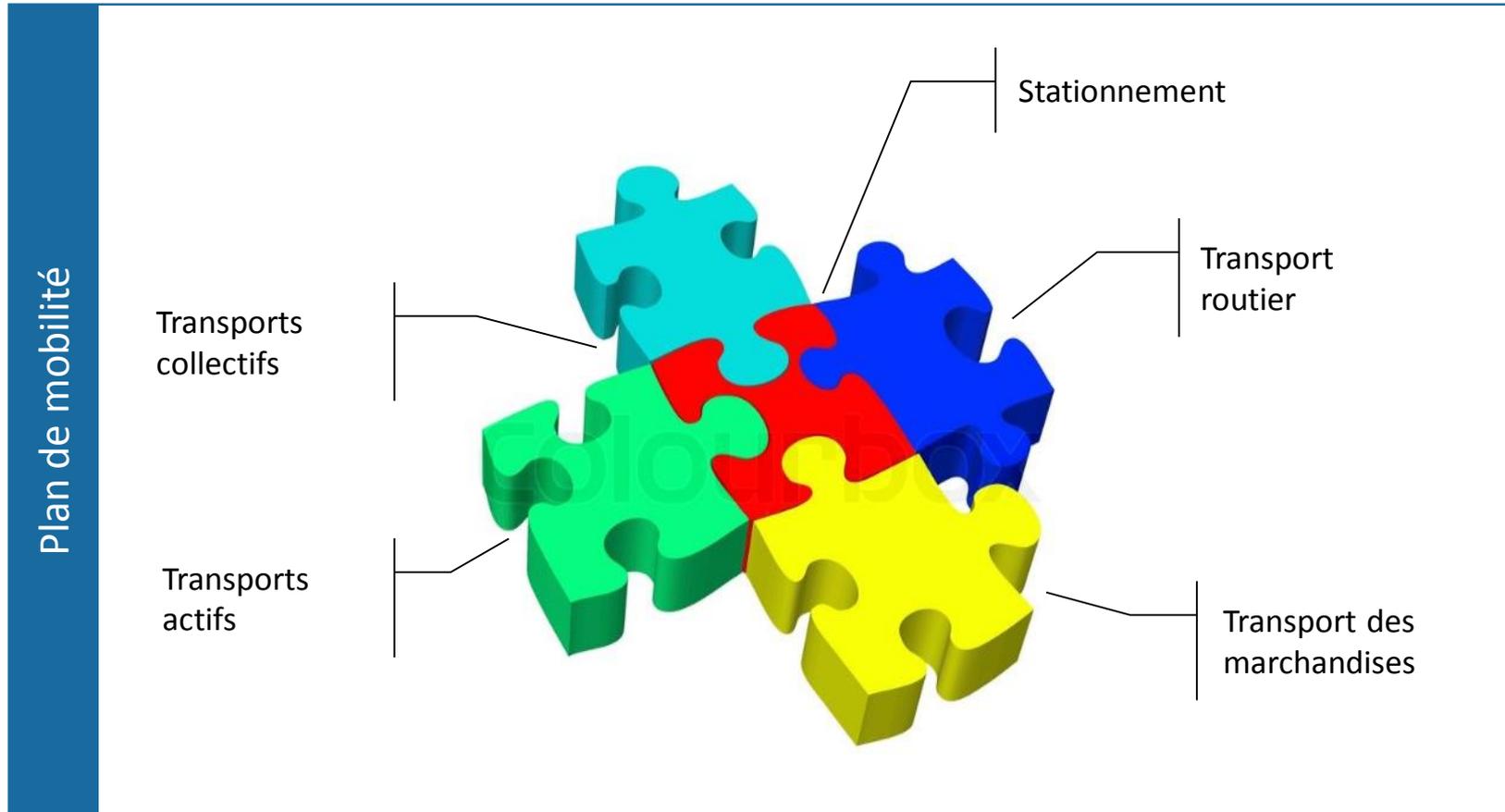
2016

Mise en contexte

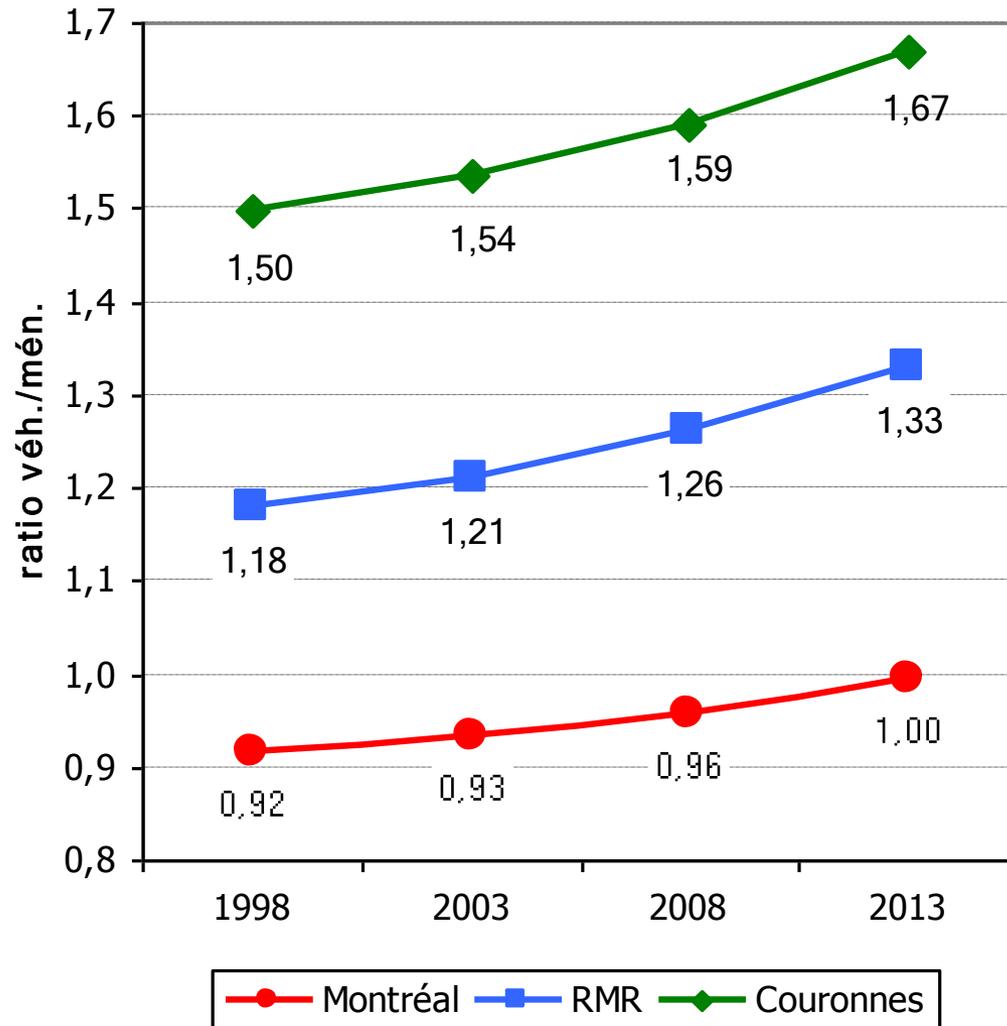


Portée de la Politique de stationnement

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

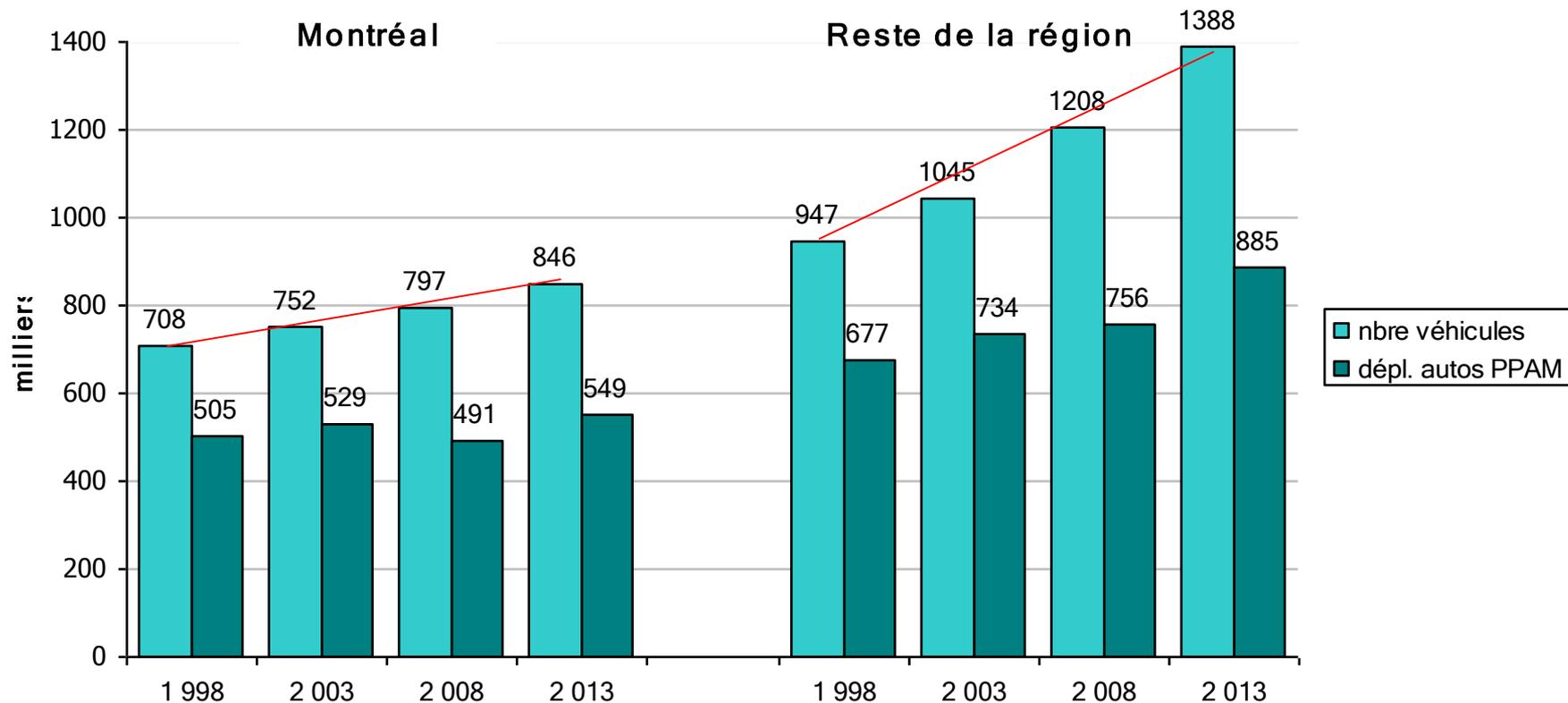


Évolution du taux de motorisation des ménages



Portrait et diagnostic

Croissance de la motorisation et des déplacements (PPAM) – 1998 - 2013



Taux d'occupation à bord des véhicules est de 1,20 (2013), soit une légère décroissance depuis 1998 (1,23 Pers. Véh.)

Portrait et diagnostic – *Ensemble du territoire*

Stationnement sur rue non tarifé

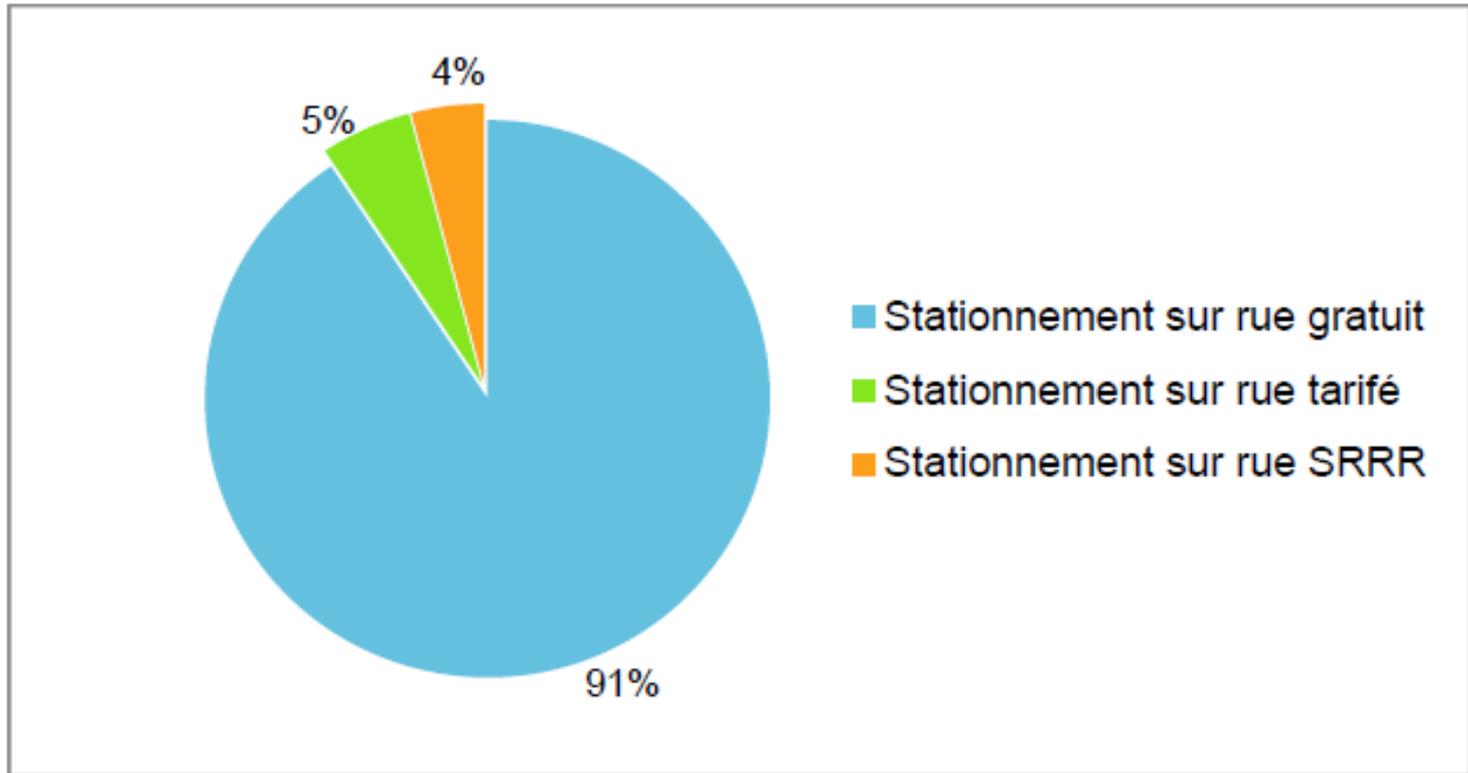
- Au minimum 320 000 places au sein des arrondissements recensés
- Constitue l'essentiel de l'offre (91 %), stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) (4%) et tarifé (parcomètres) (5%)
- Stationnement pour résidents difficile dans les quartiers multifonctionnels

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
- Tarification actuelle du stationnement sur rue incite davantage à une utilisation de moyenne durée plutôt que de courte durée (moins de 2 heures)
- 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 du territoire*

Répartition de l'offre en stationnement sur rue



Source : Chaire de recherche Mobilité (2014), traitement AECOM 2015

Portrait et diagnostic – *Ensemble du territoire*

Stationnement hors rue non tarifé

- 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
- Tarification très variable entre les opérateurs, et ce dans un même secteur
- Tarification des stationnements gérés par Stationnement de Montréal inférieure à celle des gestionnaires privés
- Tarification des stationnements hors rue favorisant le stationnement de longue durée (prix maximum rapidement atteint, souvent en moins de 2 heures)

Portrait et diagnostic – *Centre-ville*

48 926 places:

- ✓ 76% hors rue tarifées
- ✓ 14% sur rue tarifées sur rue
- ✓ 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

• 37 404 places réparties en 229 emplacements

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

• Taux d'occupation moyen de 74 %

Stationnement sur rue tarifé

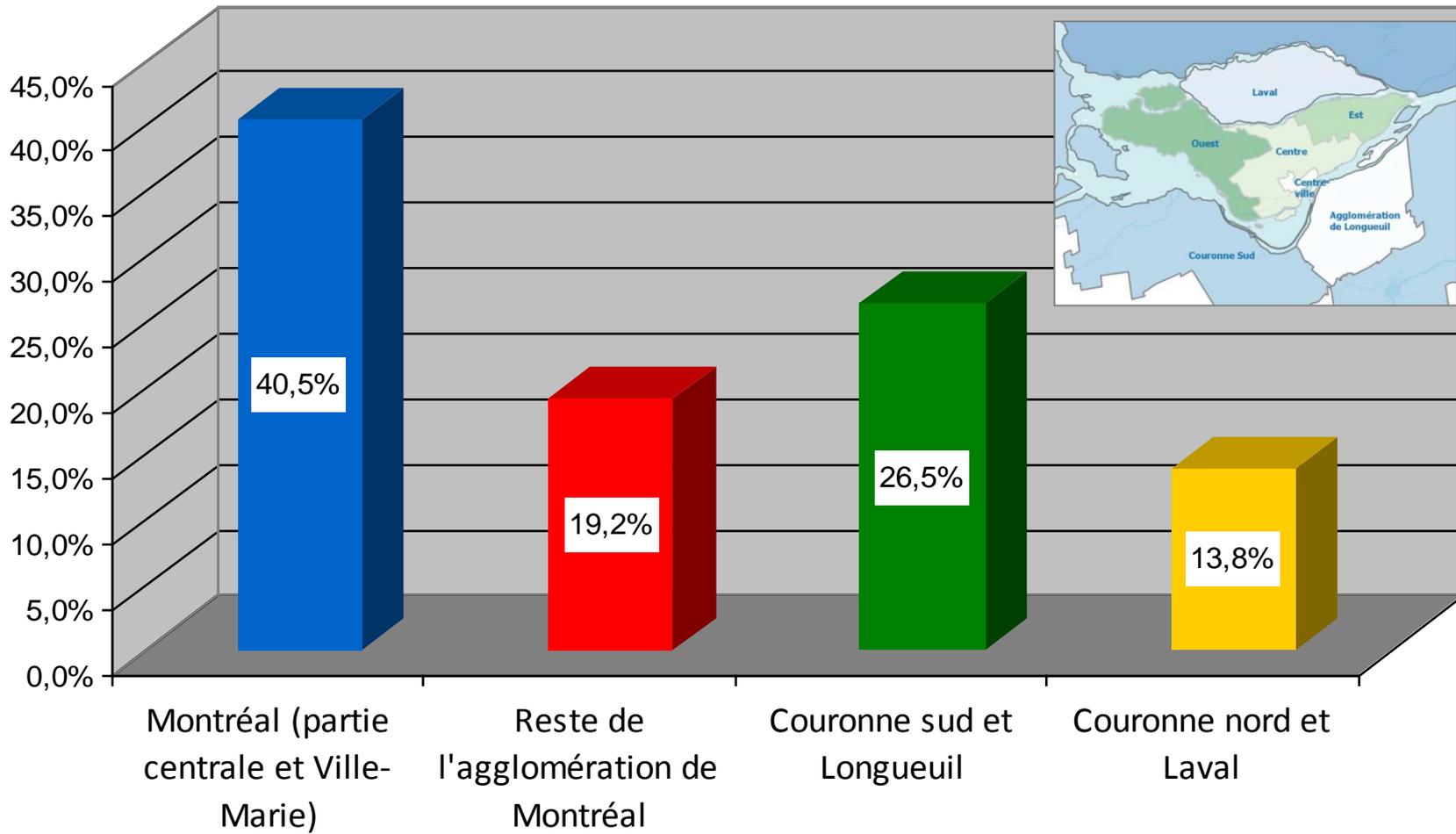
• 6 848 places

• 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

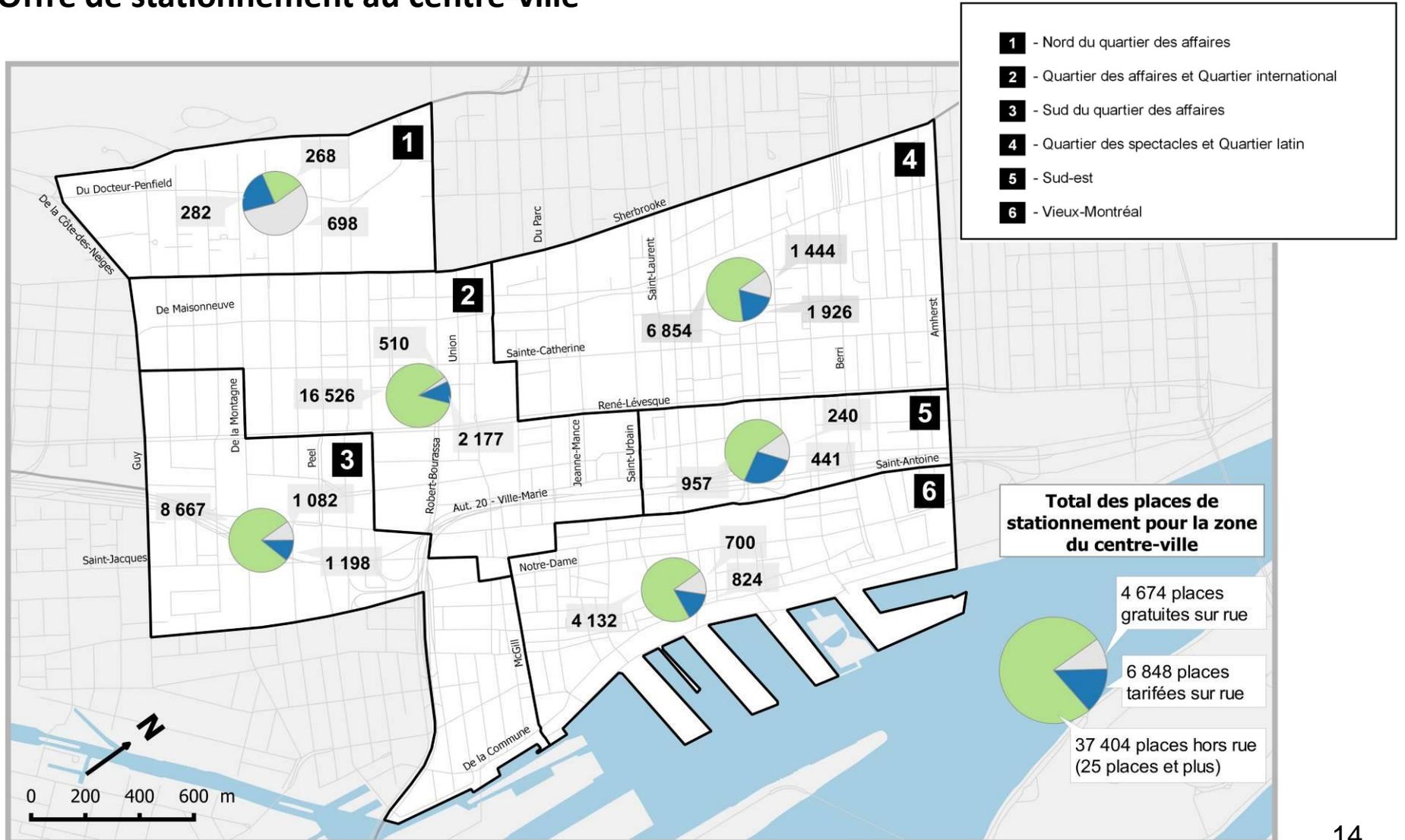
Portrait et diagnostic – Centre-ville

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



Portrait et diagnostic – Centre-ville

Offre de stationnement au centre-ville



Portrait et diagnostic – Centre-ville

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

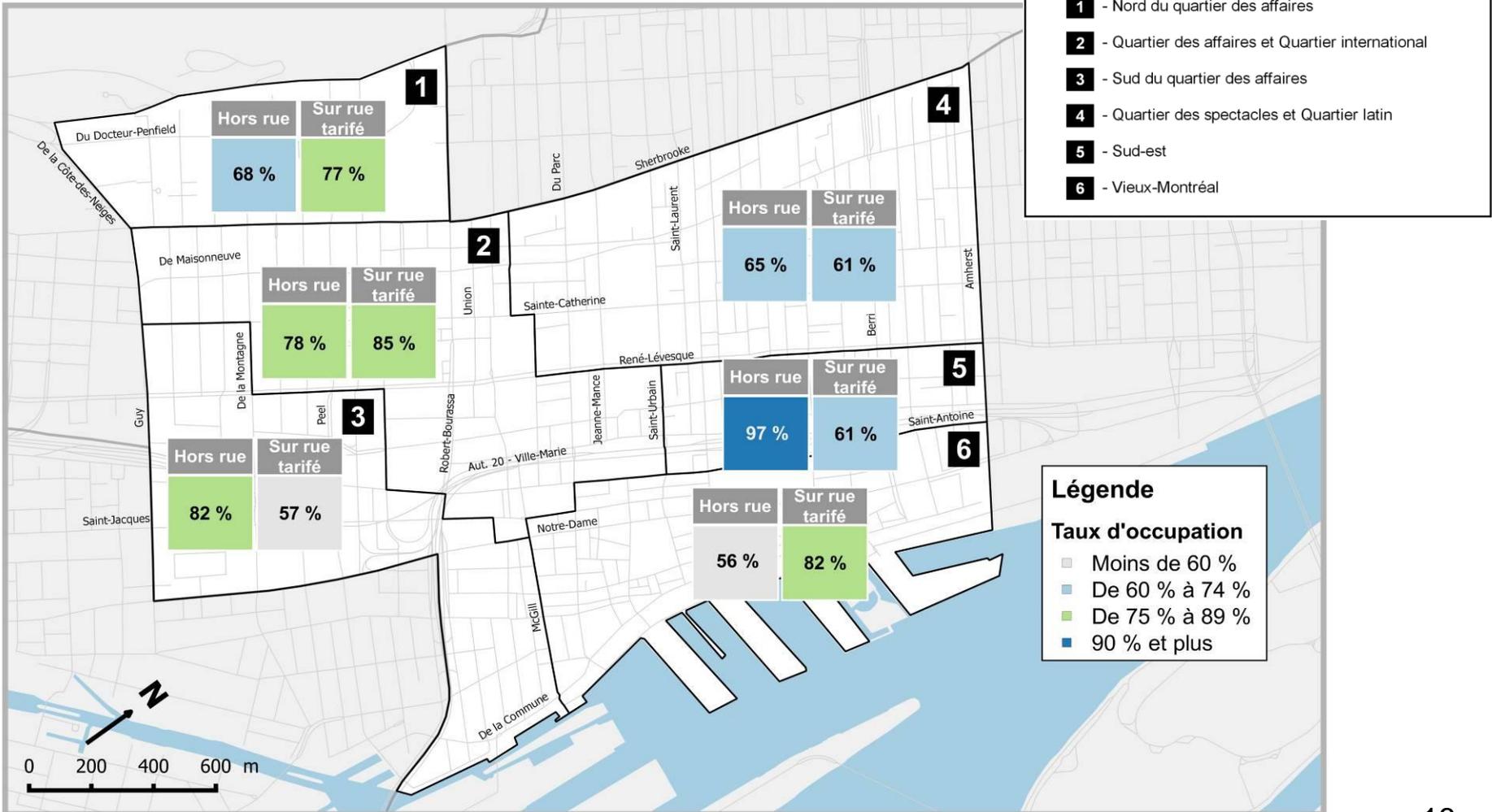
Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période (jour de semaine)				Taux d'occupation moyen De 9 h à 21 h
		De 9 h à 12 h	De 12 h à 15 h	De 15 h à 18 h	De 18 h à 21 h	
1 : Nord du quartier des affaires	282	76 %	77 %	58 %	55 %	66 %
2 : Quartier des affaires et Quartier international	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 %
Total et moyennes pondérées	6 848	62 %	71 %	56 %	61 %	63 %

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 sur rue tarifés (parcométrés) et hors-rue au centre-ville (Semaine)



Capacité résiduelle des stationnements hors-rue au centre-ville en semaine

Moins de
5%

Capacité résiduelle
en semaine

Portrait et diagnostic – Centre-ville

Taux d'occupation des stationnements tarifés (parcométrés) sur rue – fin de semaine (9 h – 18 h) Centre-ville

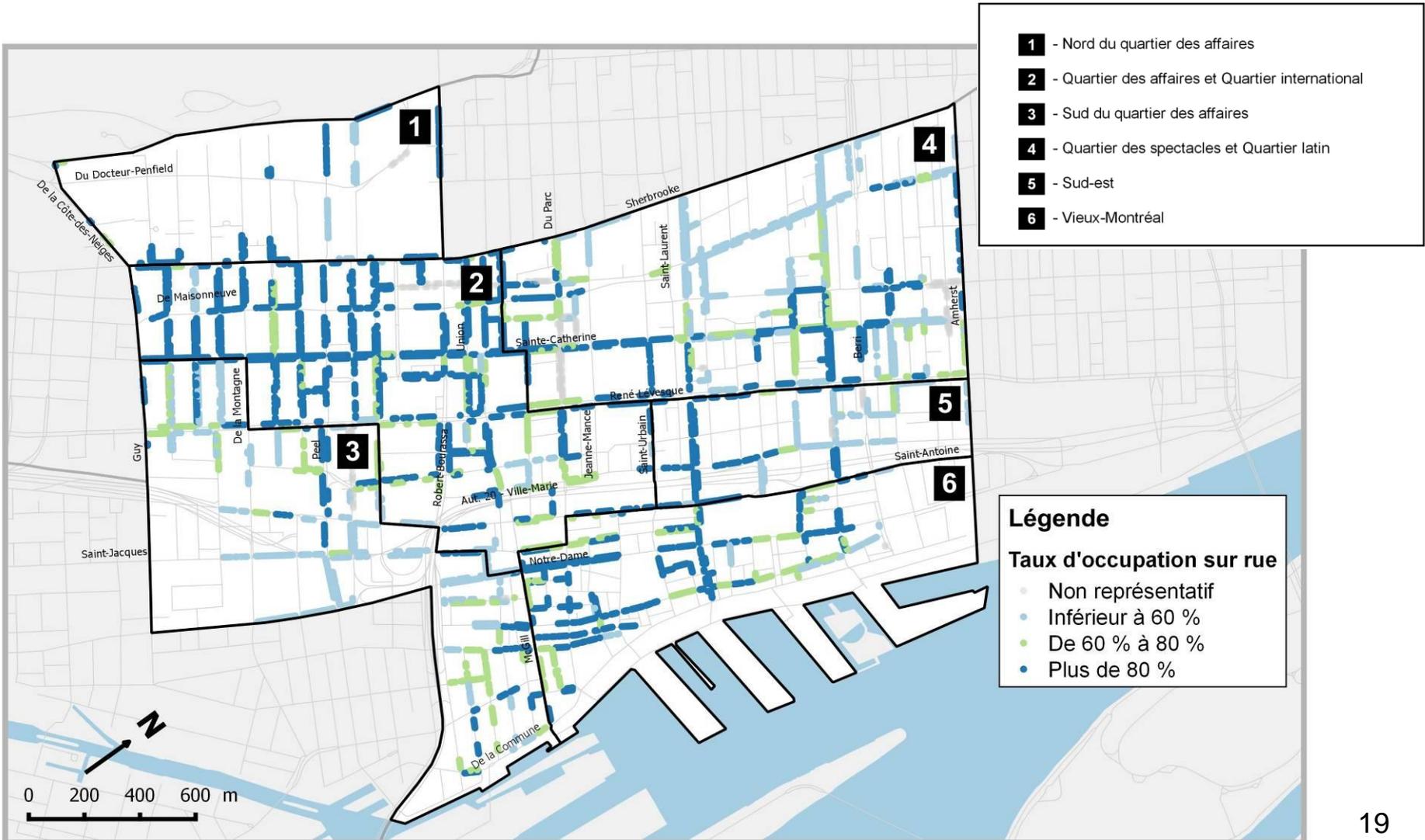
Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période le samedi			Taux d'occupation moyen le samedi	Taux d'occupation moyen le dimanche De 13 h à 18 h
		De 9 h à 12 h	De 12 h à 15 h	De 15 h à 18 h		
1 : Nord du quartier des affaires	282	45 %	65 %	59 %	56 %	63 %
2 : Quartier des affaires 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)

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

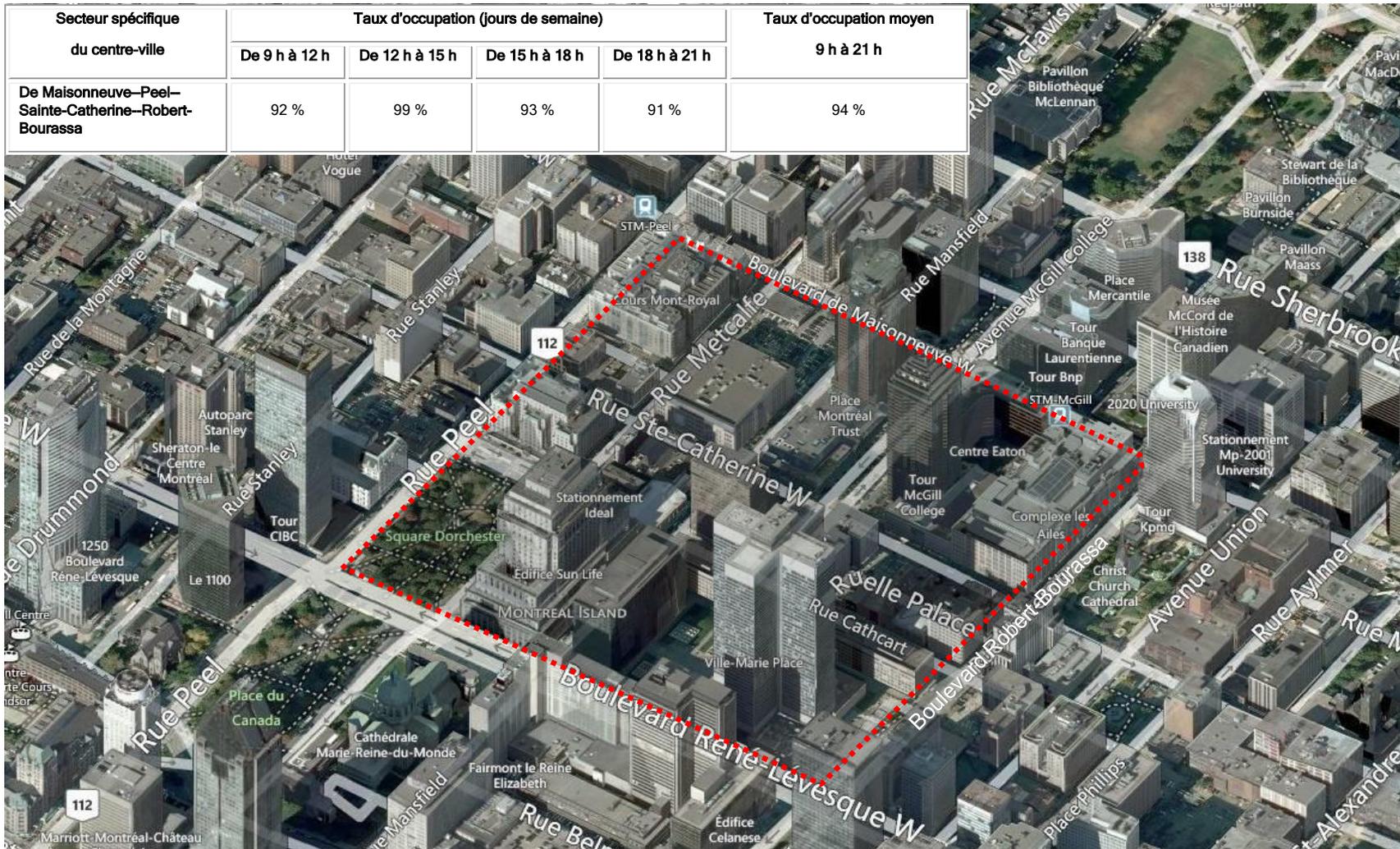
Occupation du stationnement tarifé (parcométré) sur rue au centre-ville entre 12 h et 15 h



Portrait et diagnostic – Centre-ville

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 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 %



Portrait et diagnostic – Artères commerçantes

Taux d'occupation des stationnements tarifés - semaine (9 h – 21 h) - Artères commerçantes

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 %

Taux d'occupation des stationnements tarifés - fin de semaine (samedi 9 h – 18 h / dimanche 12 h – 18 h) - Artères commerçantes

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)

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 – *Signalisation et livraison*

Signalisation

- 1,29 panneau par poteau, parfois jusqu'à six (6) panneaux par poteau
- Six (6) types de panneaux constituent l'essentiel de l'inventaire
- 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

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



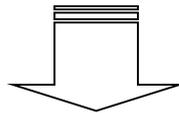
Principes directeurs

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

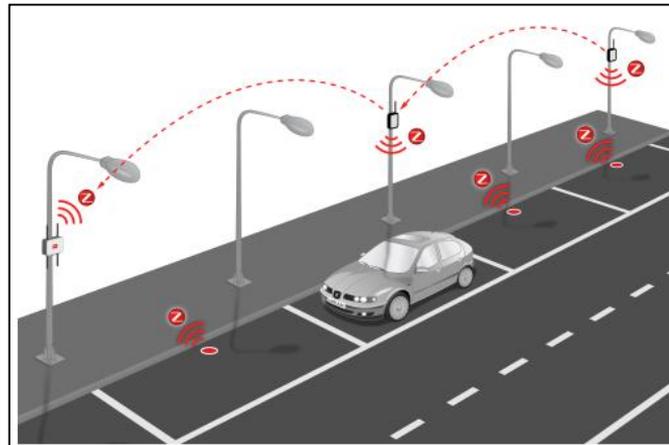


37 mesures

1. Migrer vers le stationnement intelligent

Mesures prioritaires

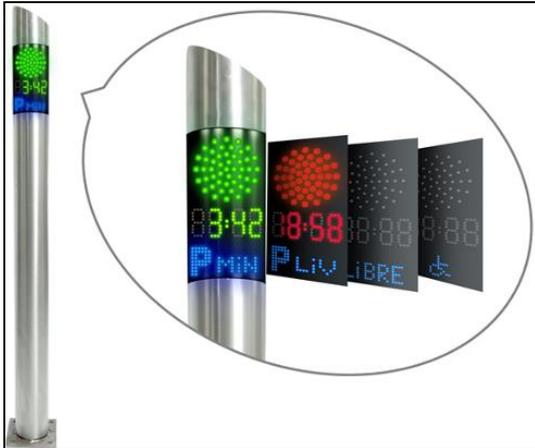
- ✓ Déploiement de l'affichage dynamique
- ✓ Développement d'applications indiquant la disponibilité de stationnement, tant sur rue que hors rue, ainsi que les interdictions
- ✓ Installation de capteurs intelligents pour la collecte et la diffusion d'informations en temps réel
- ✓ Disposition de données 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

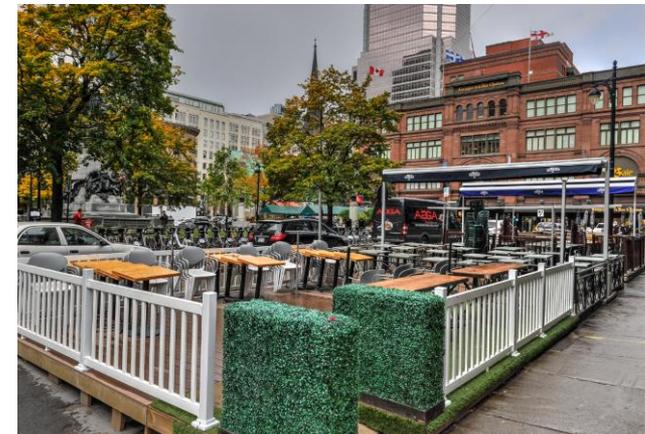
Autres mesures

- ✓ 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



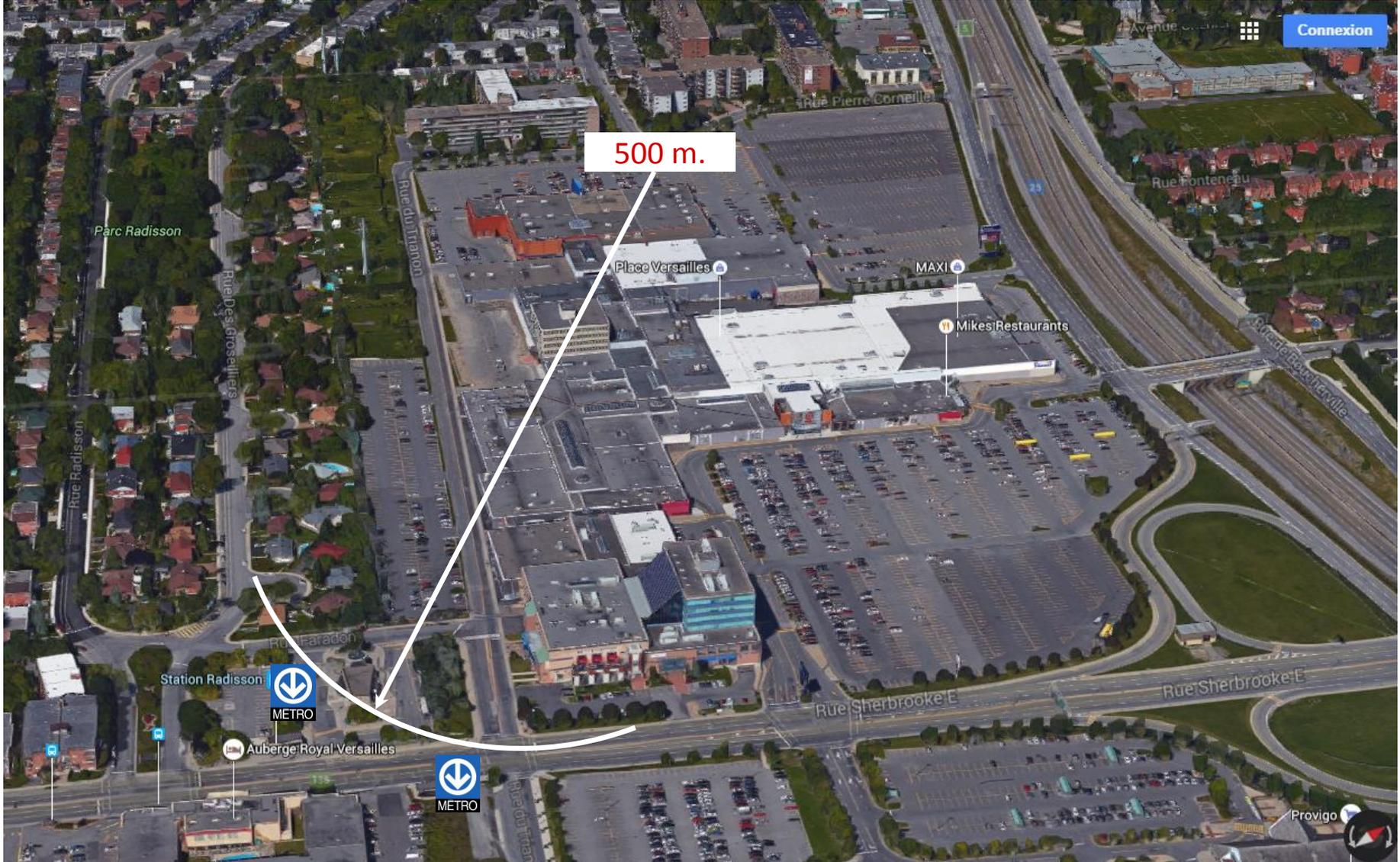
2. Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable
3. Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire

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

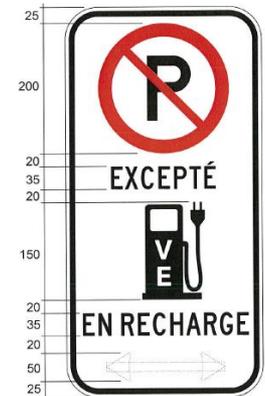
Autres mesures

- ✓ 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



4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire

Tarifcation combinée comprenant la recharge pour véhicules électriques



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 ilots 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)
- ✓ 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