

ÉTUDE DES BESOINS EN STATIONNEMENT DU CENTRE
COMMUNAUTAIRE INTERGÉNÉRATIONNEL (CCI) D'OUTREMONT ET
DU NOUVEAU PARC DE QUARTIER

Présentation au Conseil
Rapport final

27 septembre 2017

Table des matières

1. LE MANDAT
2. DIAGNOSTIC
 - 2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE
 - 2.2 SITUATION PROJETÉE
 - 2.3 ESTIMATION DU BESOIN EN STATIONNEMENT
 - 2.4 ENJEUX
3. ÉVALUATION DES SCÉNARIOS
 - 3.1 SCÉNARIOS
 - 3.2 CRITÈRES D'ÉVALUATION
 - 3.3 ÉVALUATION MULTI-DOMAINES
4. RECOMMANDATIONS

1. LE MANDAT

1. LE MANDAT

Objectifs du mandat

- Dresser un portrait de la situation actuelle.
- Analyser l'offre en stationnement des projets en cours de planification.
- Estimer les besoins en stationnement public du CCI/aréna, du nouveau parc de quartier et des bâtiments résidentiels.
- Produire une estimation budgétaire (indicative) de catégorie « D » pour l'aménagement d'un stationnement sous le parc de quartier
- Assister l'arrondissement dans le choix du scénario de stationnement optimal.
- Colliger les données, énoncer les recommandations et produire un rapport.

1. LE MANDAT

Démarche proposée

Étape 1 : Démarrage

Étape 2 : Analyse de la situation actuelle et identification des besoins

- Activité 2.1 : Portrait de la situation actuelle
- Activité 2.2 : Description de la situation projetée
- Activité 2.3 : Estimation des besoins en stationnement public

Étape 3 : Identification et évaluation de scénarios possible

Étape 4 : Production du rapport et recommandation

1. LE MANDAT

Comité de suivi du mandat

M. André Brideau, Directeur – Direction des travaux publics

M. René Girard, Directeur - Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine

Mme Sophie Laberge, Chef de division - Études techniques

M. Jean-François Lusignan, Conseiller en aménagement - Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine

Mme Sonia St-Laurent, Chef de division – Sports et loisirs

2. DIAGNOSTIC

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE

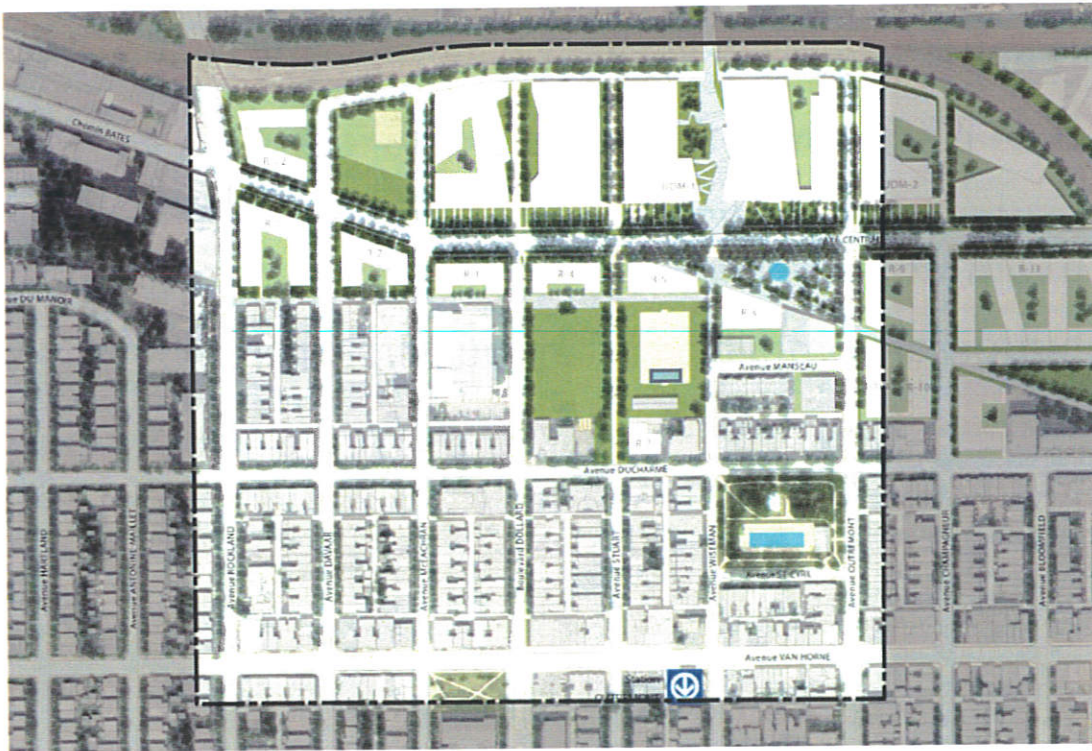
2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Activités réalisées

- Définition de la zone d'étude (rayon de ± 300 mètres)
- Relevé de l'offre en stationnement public
- Relevés du taux d'occupation des stationnements (matin, pm, soir)
- Distribution et compilation d'un questionnaire aux usagers
- Synthèse et constats

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Zone d'étude



2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Taux d'occupation des stationnements publics actuels

AM – 13 septembre	Offre	Utilisés	Libres	Taux (%)
Hors-rue - CCI/aréna	96	19	77	20
Sur rue - longue durée	498	410	88	82
Sur rue - courte durée	96	43	53	45
Total	690	472	218	68
PM – 12 septembre	Offre	Utilisé	Libre	Taux (%)
Hors-rue - CCI/aréna	96	16	80	17
Sur rue - longue durée	490	421	69	86
Sur rue - courte durée	96	39	57	40
Total	682	476	206	70
Soir – 14 septembre	Offre	Utilisé	Libre	Taux (%)
Hors-rue - CCI/aréna	96	25	71	26
Sur rue - longue durée	498	412	86	83
Sur rue - courte durée	96	45	51	47
Total	690	482	208	70

CIMA+ a observé un taux d'occupation de 85%

2.1 Portrait de la situation

Synthèse et constats relatif au taux d'occupation

- Le taux d'occupation observé des stationnements sur rue au cours de la semaine du 11 septembre varie entre 82% et 86% dans la zone d'étude. (75 cases de disponibles/498 cases)
- Le taux d'occupation observé des stationnements hors rue du CCI/aréna au cours de la semaine du 11 septembre est bas (entre 17% et 26%)
- Bien que le tarif du stationnement du CCI/aréna soit de seulement 0,50\$/heure, les usagers qui se destinent au CCI/aréna en voiture choisissent pour la plupart en priorité les stationnements sur rue à proximité lorsqu'ils sont disponibles pour éviter d'avoir à utiliser les horodateurs
- Certains usagers ont mentionné que le stationnement du CCI/aréna était parfois entièrement occupé par les participants aux événements de l'église localisée sur l'avenue Ducharme

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Le questionnaire

- Distribué les 3, 4 et 6 juillet, ainsi que les 12, 13 14, 15 et 16 septembre 2017
- 642 répondants
- Le questionnaire comportait cinq (5) questions
 - Le motif de fréquentation du CCI
 - Le mode de transport utilisé
 - Les conditions d'accessibilité
 - Le groupe d'âge
 - Le code postal

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Résultats du questionnaire

QUESTION 1 - MOTIF	%
Loisir au centre communautaire	43%
Loisir à l'aréna	40%
Travail	8%
Autres	9%
TOTAL	100%

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Résultats du questionnaire

QUESTION 2 – MODE DE TRANSPORT	%
Automobile - conducteur	51%
Automobile - passager	7%
Transport en commun	7%
Vélo	3%
À pied	33%
TOTAL	100%

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Résultats du questionnaire

QUESTION 3 – CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ	%
Très bonnes	56%
Bonnes	35%
Médiocres	8%
Très médiocres	1%
TOTAL	100%

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Résultats du questionnaire

QUESTION 4 – GROUPES D'ÂGE	%
13 à 18 ans	9%
19 à 35 ans	14%
36 à 55 ans	46%
56 ans et plus	31%
TOTAL	100%

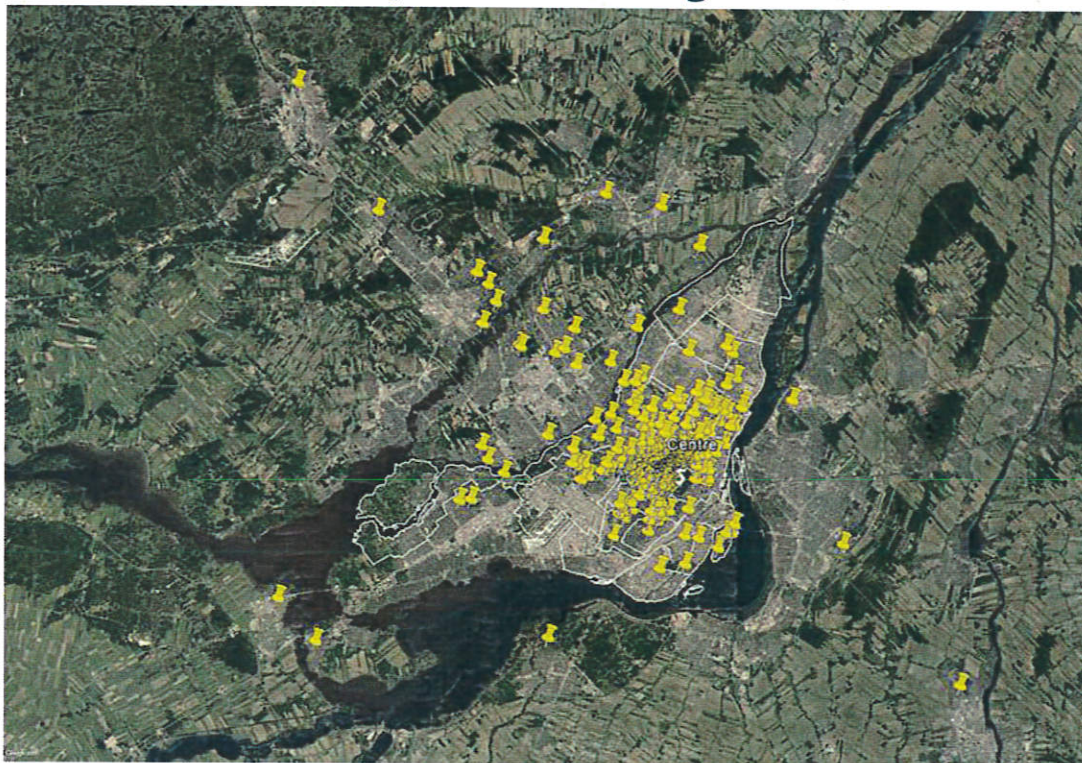
2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Résultats du questionnaire

QUESTION 5 – CODE POSTAL	%
Outremont	40%
Autres	60%
TOTAL	100%

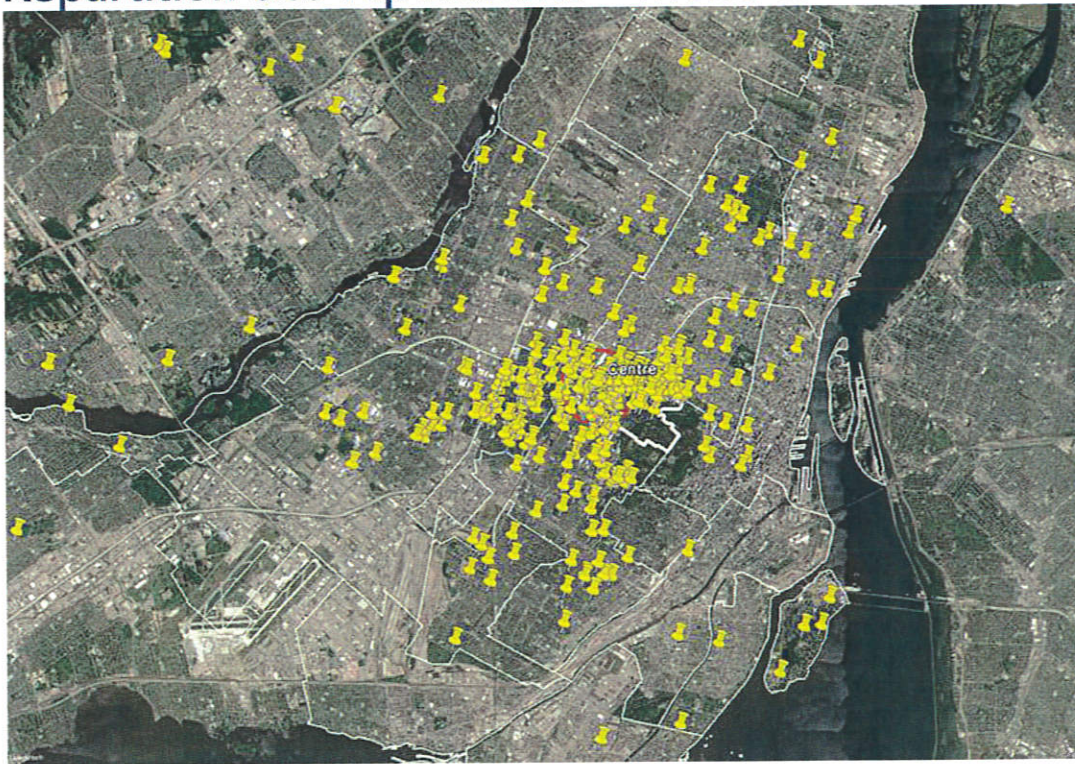
2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Répartition des répondants– Région de Montréal



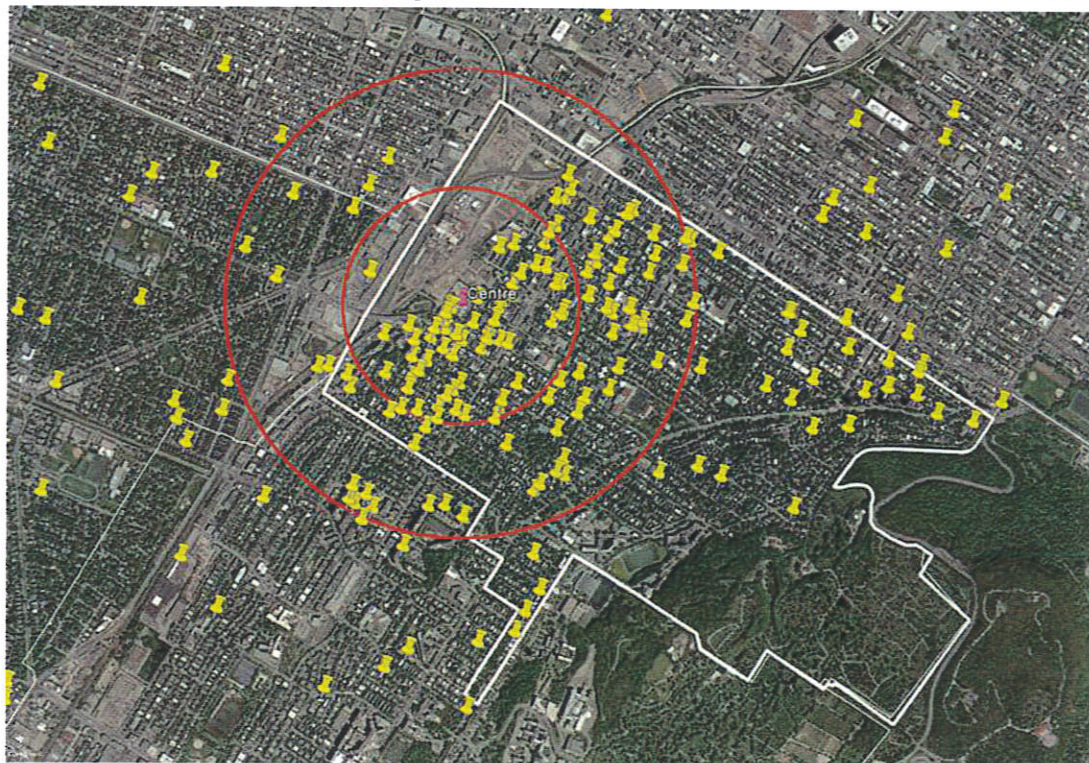
2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Répartition des répondants – Montréal



2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Répartition des répondants – Outremont et environs



2.1 Portrait de la situation

Synthèse et constats relatifs aux questionnaires

- 58% des répondants au questionnaire se sont destinés au CCI/aréna en voiture (51% comme conducteur et 7% comme passager), 8% en transport en commun, alors que 36% s'y ont rendu en transport actif (33% à pied et 3% en vélo)
- 91% des répondants considèrent les conditions d'accessibilité actuelles bonnes ou très bonnes, alors que 9% des répondants considèrent les conditions d'accessibilité médiocres en raison du manque de stationnement
- À l'exception des 13-18 ans, tous les groupes d'âge utilisent l'automobile pour se rendre au CCI/aréna à hauteur de 50% et plus
- Les 36-55 ans représentent presque la moitié des usagers et ce sont eux qui ont le plus fort taux d'utilisation de l'automobile (64%)

2.1 Portrait de la situation

Synthèse et constats relatifs aux questionnaires

- Le CCI explique 45% de l'ensemble des déplacements comparativement à 38% pour l'aréna
- Les usagers de l'aréna s'y rendent en voiture à 77%; ceux du CCI à 50%
- 40% des répondants proviennent de l'arrondissement d'Outremont
- Près de 70% des outremontais usent du transport en commun ou du transport actif pour se rendre au CCI/aréna; 73% des usagers de l'extérieur usent plutôt de l'automobile
- 50% des usagers du CCI proviennent d'Outremont; 62% de ceux de l'aréna proviennent de l'extérieur

2.1 Portrait de la situation

Synthèse et constats relatifs aux questionnaires

- On constate qu'une part importante des clientèles qui utilisent l'automobile pour se destiner au CCI/aréna pourrait difficilement utiliser un autre mode si l'offre en stationnement était déficiente, telle que:
 - Les usagers de l'aréna, notamment les joueurs de hockey, en raison du poids de l'équipement à transporter;
 - Les parents qui accompagnent leurs enfants aux activités du CCI/aréna;
 - Les personnes à mobilité réduites.

2.2 SITUATION PROJETÉE

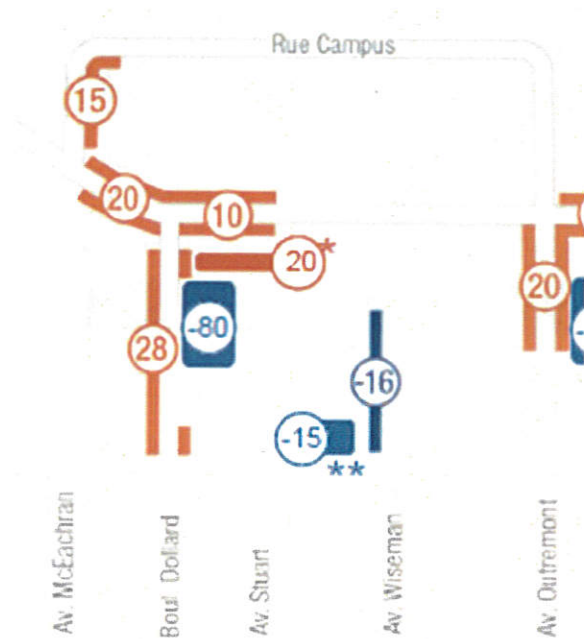
2.1 SITUATION PROJETÉE

Activités réalisées

- Revue de l'étude de circulation de CIMA+
- Estimation de l'offre en stationnement projetée à l'horizon 2028 dans la zone d'étude
- Identification du nombre de logements projetés dans la zone d'étude à l'horizon 2028
- Identification de la superficie de plancher et du nombre de personnes additionnelles (étudiants et travailleurs) dans la zone d'étude à l'horizon 2028
- Analyses et constats

2.1 SITUATION PROJÉTÉE

Écart prévu en nombre de stationnement à l'horizon 2028



Stationnement sur rue

- Gain net de 77 cases (93-16)

Stationnement hors rue

- Perte nette de 60 cases (80-20) du stationnement du CCI/aréna
- Perte de 15 cases du stationnement du poste de police

2.1 SITUATION PROJETÉE

Offre en stationnement à terme

Offre projetés - 2028	offre actuelle	Gain/perte	Offre projetée
Hors-rue – CCI/aréna	96	- 60	36
Sur rue - longue durée	75¹	+77	152
Sur rue - courte durée	96	0	96
Total	267	+ 17	284

(1) 498 cases à un taux d'occupation de 85%

2.1 SITUATION PROJETÉE

Nombre de logements supplémentaires à l'horizon 2028

ZONE	LOGEMENTS PROJETÉS	AJOUT POPULATION
RC-21	95	190
RC-22	96	192
RC-23	64	128
RC-24	125	250
RC-25	200	400
RB-18	47	94
RB-21	40	80
Total	667	1334

- Taux de motorisation à 0,75
 $667 \times 0,75 = 500$ cases hors rue
- Si Taux de motorisation à 0,89⁽¹⁾
 $667 \times 0,89 = 593$ cases
Supprime 93 cases sur rue sur les 152 cases disponibles

(1) Taux de motorisation de l'aire TOD du métro Outremont
Source CMM

Taux de motorisation
Ville Mont-Royal - 1,45
Outremont - 1,01
Rosemont - 0,82
Côte-des-Neiges - 0,78
Villeray - 0,67
Plateau - 0,61

2.1 SITUATION PROJETÉE

Nombre d'étudiants et travailleurs supplémentaires

ZONE	SUPERFICIE PROJETÉE (m ²)	AJOUT PERSONNES
PB-31	60 000	2 500
PB-30	40 000	1 650
PB-29	33 000	1 375
PB-28	19 000	800
Total	152 000	6 325

- 400 cases de stationnement en souterrain sont prévues pour 152 000 m² de superficie de plancher et 6325 personnes
- Forte pression sur la demande de stationnement sur rue

2.1 SITUATION PROJETÉE

Synthèse et constats

- Les exigences en stationnement du règlement 06-069 (0,75 par logement et maximum de 400 cases pour l'université) créeront une très forte pression sur les 152 cases sur rue disponibles dans la zone d'étude
- Il est fort probable que les résidents de la zone d'étude demandent l'implantation d'un système de vignettes (SRSSS) pour préserver une offre de stationnement sur rue qui leur soit dédiée
- L'implantation d'un système de vignette pour résident créerait une pression supplémentaire sur la demande de stationnement sur rue
- Dans le contexte où le stationnement sur rue sera de moins en moins disponible dans la zone d'étude, il est impératif de prévoir à terme un stationnement hors-rue dédié exclusivement aux usagers du CCI/aréna en regard des besoins qui leurs sont propres

2.3. BESOIN EN STATIONNEMENT

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Activités réalisées

- Estimation du besoin en stationnement selon la littérature
- Desserte en stationnement de cas comparables
- Revue de la réglementation d'urbanisme en matière d'exigences de stationnement
- Analyse de l'achalandage du CCI et de l'aréna à partir des horaires hebdomadaires de l'automne 2016 et du printemps 2017
- Estimation du besoin en stationnement selon l'achalandage

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Besoin en stationnement selon la littérature

COMPOSANTE	NORMES DE LA LITTÉRATURE	CASES REQUISES (min.)	CASES REQUISES (max.)
CCI (± 5 000 m ²)	Entre 1 case/50 m ² et 1 case/100 m ²	50	100
Aréna (700 sièges)	Entre 1 case/4 sièges et 1 case/10 sièges	70	179
Parc (±17 500 m ²)	1 case/4000 m ² ou 1 case par 6 usagers	4	6
Total		124	285

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Comparables (aréna seulement)

ARÉNA / PARC	NOMBRE DE CASES
Aréna Saint-Louis	46
Aréna et parc Père Marquette	56
Aréna Mont-Royal et parc Compagnons de St-Laurent	108
Aréna Francis Bouillon et parc Raymond-Préfontaine	44
Aréna et parc Marcelin-Wilson	105
Aréna et parc Saint-Donat	52
Aréna Chénier et parc Chénier-Beaugrand	115
Moyenne	75

Note: Les arénas Mont-Royal et Marcelin-Wilson disposent de très peu de disponibilité de stationnement sur rue à proximité

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Besoins en stationnement selon la réglementation

- La note 4 à la grille des spécifications de la zone PA-20 du règlement 06-069 stipule qu'un maximum de 50 cases de stationnement est autorisée dans la zone pour desservir le CCI/aréna. Les cases doivent être localisées dans le secteur nord-ouest de la zone PA-20.
- Par contre le règlement de zonage 1177 stipule:
 - Article 9.5.4 *Autres usages: pour tout bâtiment, une (1) case par cent cinquante mètres carrés (150 m²) de plancher brut ou fraction de cette superficie.*
 - Article 9.5.5 *Dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro, tel qu'illustré sur le plan « Stationnement dans un rayon de 500m d'une station de métro », le nombre maximal d'unités de stationnement correspond au nombre de cases minimal requis au présent article. Cette disposition est applicable lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment principal et lors d'un changement d'usage. Elle vise tout usage autre que ceux du groupe habitation.*
- $7\,500\text{ m}^2 / 150\text{ m}^2 = 50$ cases maximum pour le CCI/aréna

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Besoins selon l'achalandage

Période	Heure de Pointe	Variables	Pointe	Moyenne
Matin	10h00	Usagers	310	208
		Voitures	155	100
Après-midi	15h00	Usagers	268	138
		Voitures	130	64
Soirée	19h00	Usagers	256	171
		Voitures	114	74

- Il est considéré que les étudiants de Stanislas se dirigent à pied à leur activité, de sorte qu'ils ne sont pas comptabilisés ici
- Nous comptabilisons une personne présente dans les estrades de l'aréna pour une personne présente sur la glace
- Les usagers du CCI sont considérés s'y rendre avec leur voiture dans une proportion de un sur deux en moyenne
- Les usagers de l'aréna devraient par hypothèse stationner une voiture selon un taux de 0.4 pour tenir compte du covoiturage et des personnes s'étant fait reconduire

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Achalandage de certains événements

ÉVÉNEMENTS	DATE	JOUR	HEURES	ACHALANDAGE
Site Outremont	11-oct	Mardi	18h30 à 22h00	250
Souper d'huîtres	21-oct	Vendredi	6h00 à 23h00	360
Gala Griffon	28-oct	Vendredi	17h00 à 24h00	360
Noel Environnement	09-déc	Vendredi	8h00 à 2h00	100
Noel Image d'Outremont	16-déc	Vendredi	16h00 à 1h00	70
Noel ultramontais	16-déc	Vendredi	15h00 à 23h00	50
Consultations publique	15-mars	Mercredi	16h00 à 22h00	50
Développement et paix	26-mars	Dimanche	8h00 à 18h00	160
Bazar OeF	02-avr	Lundi	8h00 à 15h00	200
Assemblée générale	24-avr	Lundi	7h00 à 23h00	200
Événement OeF	30-avr	Dimanche	7h00 à 16h00	140
Spectacle patinage	22-23-avr	Samedi/ dimanche	Samedi 20h00 Dimanche 14 h00	900
Journée juridique	03-mai	Mercredi	7h00 à 16h00	100
Consultation publique	30-mai	Mardi	17h00 à 22h00	85

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Synthèse et constats

- Le besoin en stationnement pour le CCI/aréna est estimé entre 100 et 150 cases pour répondre à la demande aux heures de pointe (10h, 15h et 19h) d'une journée-type (journée sans événement)
- Un stationnement de 100 cases permet de répondre à la demande moyenne aux heures de pointe d'une journée-type, alors que 150 cases permet de répondre à la demande aux heures de pointes les plus achalandées d'une journée-type
- Actuellement avec une desserte de 96 cases, la disponibilité de stationnement sur rue permet de combler le besoin en stationnement aux heures de pointe les plus achalandées

2.3 BESOIN EN STATIONNEMENT

Synthèse et constats

- Dans un horizon de 10 ans, un stationnement de 100 cases serait insuffisant pour répondre à la demande aux heures de pointe les plus achalandées en raison de la faible disponibilité de stationnement sur rue envisagée
- Dans un horizon de 10 ans, un stationnement de 150 cases permettrait de répondre à la demande aux heures de pointes les plus achalandées d'une journée-type, mais serait insuffisant pour répondre à la demande lors de certains événements
- Soulignons que l'estimation des besoins présentée ci-haut est basée sur l'achalandage existant et que cette estimation pourrait être supérieure dans le future si le CCI/aréna était utilisé à sa pleine capacité.

2.4 ENJEUX

2.4 ENJEUX

Enjeux

- Le service aux usagers et l'achalandage du CCI et de l'aréna
- Le rôle supra-local du CCI et de l'aréna
- La qualité de vie des résidents du quartier
- Le transfert modal vers le transport collectif et actif
- L'intégration urbaine du stationnement et son empiètement dans le parc
- Les coûts du stationnement

3. ÉVALUATION DES SCÉNARIOS

3.1 SCÉNARIOS

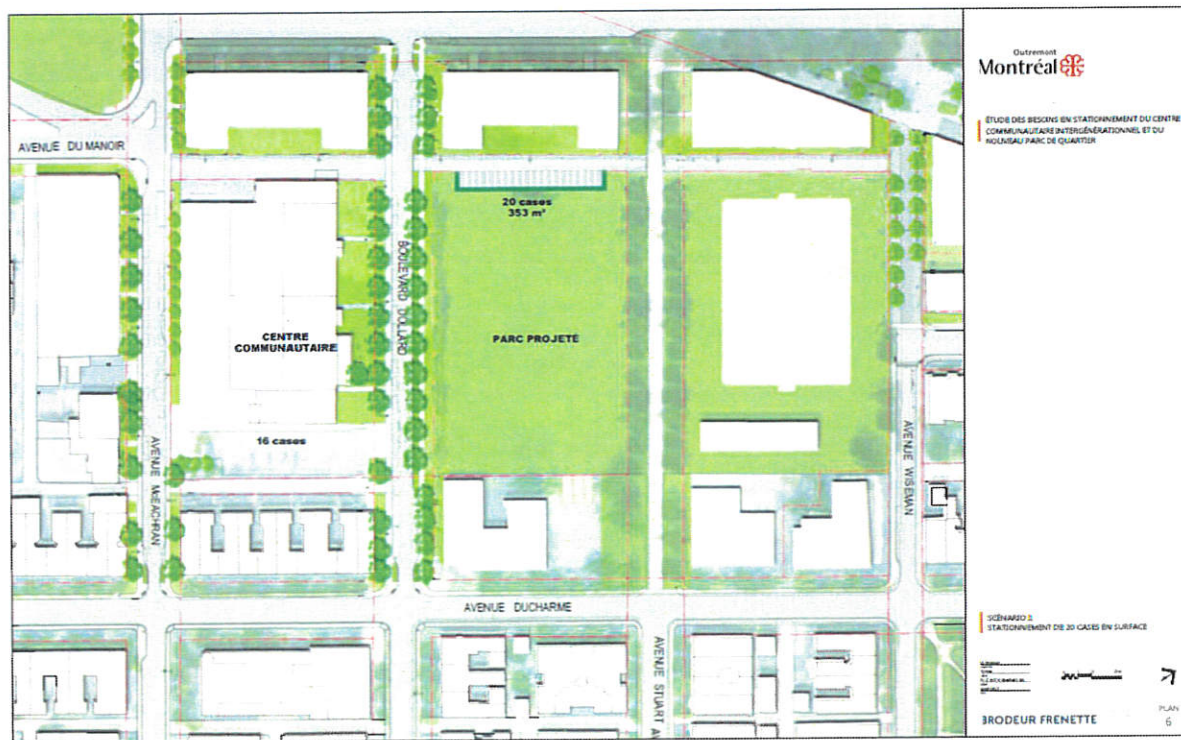
3.1 SCÉNARIOS

Scénarios

SCÉNARIO	CARACTÉRISTIQUE	DESCRIPTION
Scénario 1	Nombre de cases prévues au projet actuel	36 cases, dont 20 en surface dans le parc localisé à plus de 150 m de l'entrée du CCI
Scénario 2	Nombre de cases autorisées au règlement 06-069	66 cases, dont 50 en surface dans le parc localisé à plus de 150 m de l'entrée du CCI
Scénario 3	Nombre de cases répondant à l'achalandage moyen	116 cases en surface, dont 100 dans le parc
Scénario 4A	Nombre de cases répondant aux pointe du CCI, sans les événements	166 cases en surface, dont 150 dans le parc
Scénario 4B	Nombre de cases répondant aux pointe du CCI, sans les événements	166 cases, dont 150 en souterrain sous le parc

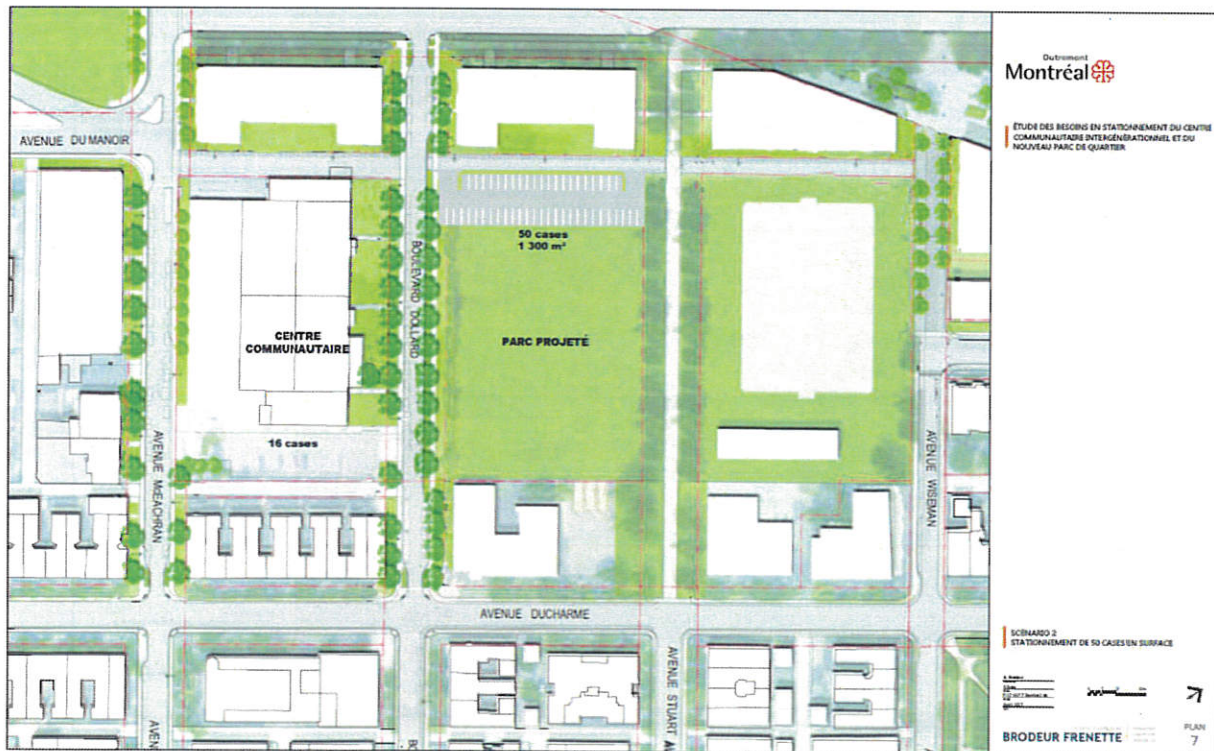
3.1 SCÉNARIOS

Scénario 1



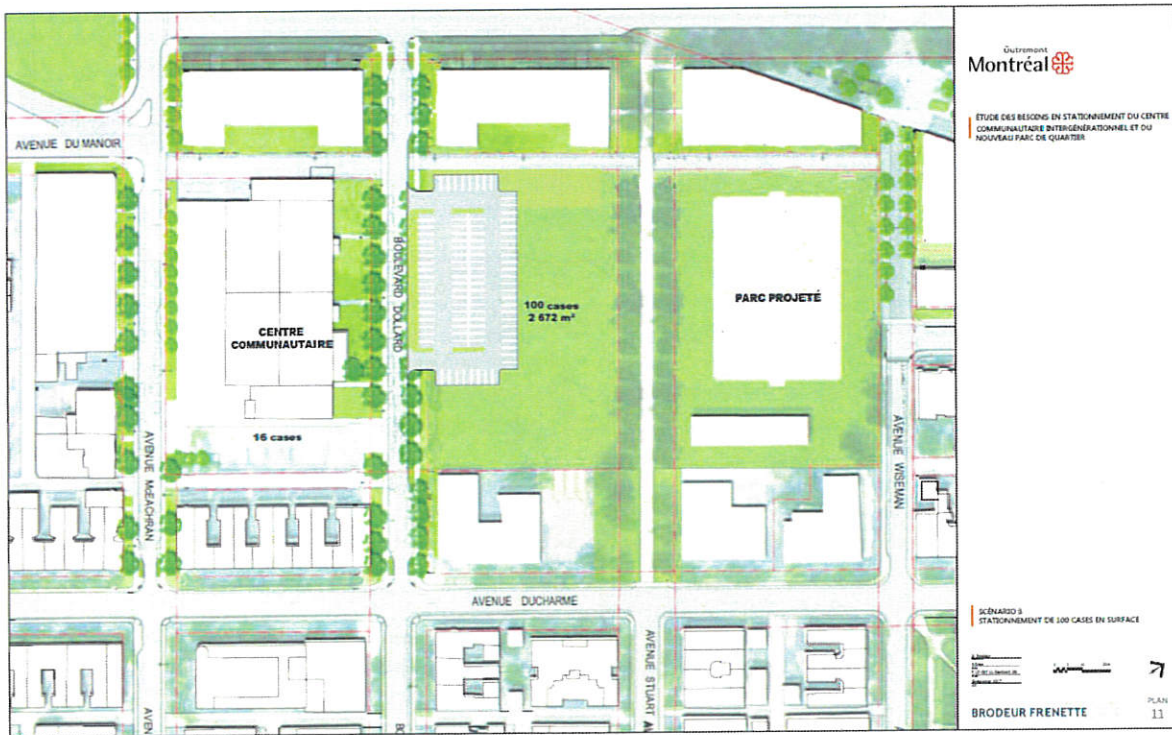
3.1 SCÉNARIOS

Scénario 2



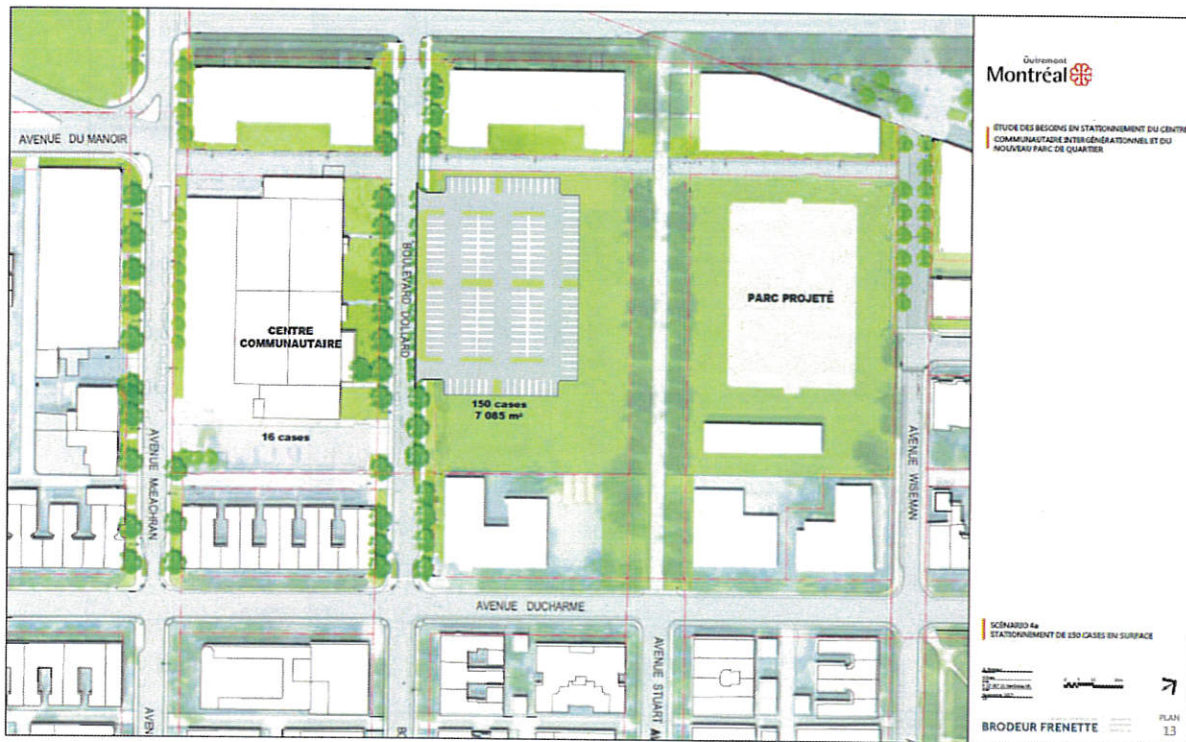
3.1 SCÉNARIOS

Scénario 3



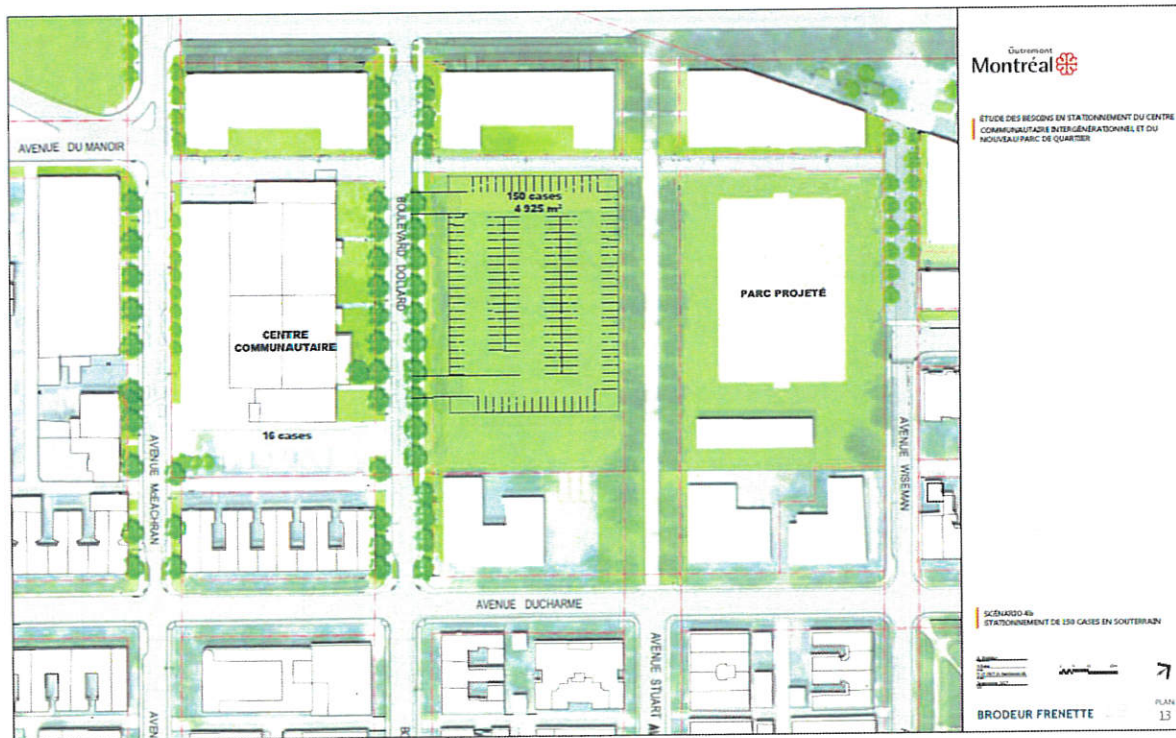
3.1 SCÉNARIOS

Scénario 4a



3.1 SCÉNARIOS

Scénario 4b



3.2 CRITÈRES D'ÉVALUATION

3.2 CRITÈRES D'ÉVALUATION


























Scénarios

DOMAINE	CRITÈRES D'ÉVALUATION
Fonctionnalité du CCI	<ul style="list-style-type: none">• Accessibilité du CCI/aréna en voiture• Distance de marche du stationnement au CCI/aréna• Effet potentiel sur l'achalandage du CCI/aréna et sur son rôle local et supra-local
Environnement urbain	<ul style="list-style-type: none">• Effet sur l'offre en stationnement sur rue et sur la circulation pour les résidents• Intégration urbaine du stationnement et l'empiètement dans le parc• Effet sur le transfert modal vers le transport collectif
Contexte socio-politique	<ul style="list-style-type: none">• Acceptabilité sociale (population et groupes de pression)• Image corporative de l'Arrondissement• Appui politique local potentiel
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none">• Coûts d'immobilisation• Coûts d'opération

3.3 ÉVALUATION






3.3 ÉVALUATION

Bilan de l'évaluation

Domaine	Scénarios				
	1 36 cases en surface	2 66 cases en surface	3 116 cases en surface	4a 166 cases en surface	4b 166 cases dont 150 en souterrain
Fonctionnalité du CCI					
Environnement urbain					
Contexte socio-politique					
aspects financiers					
Bilan Global					
Coûts	60K\$ à 100K\$	150K\$ à 250K\$	300K\$ à 500K\$	450K\$ à 750K\$	3,5M\$ à 5,0M\$

Légende

Pastilles

	Positif, potentiellement discriminant
	Positif
	Neutre
	Négatif
	Négatif, potentiellement bloquant

4. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

4. CONCLUSION

- Le scénario 1 serait difficilement acceptable pour les usagers. Un tel scénario risque d'affecter significativement l'accessibilité du CCI/aréna, son achalandage et son rôle supra-local, et amènera son lot de problèmes de circulation et stationnement pour les résidents.
- Le scénario 4a, avec 44% d'empiètement dans le parc, n'est tout simplement pas défendable sur le plan de l'intégration urbaine.

4. CONCLUSION

- Le scénario 4b constitue le scénario le plus performant sur tous les aspects, mais son coût est significativement plus élevé (3,5M\$ à 5,0M\$)
- Les scénarios 2 et 3 sont des scénarios de compromis à faibles coûts. Cependant, les effets suivants seront présents :
 - Empiètement important dans le parc (entre 8,1% et 17,2%) ;
 - Impact sur la circulation et le stationnement des résidents;
 - Effet sur l'accessibilité du CCI/aréna, sur son achalandage et son rôle supra-local.

4. RECOMMANDATIONS

- Approfondir l'étude du scénario 4b afin de documenter davantage sa faisabilité technique, son intégration dans le parc et l'estimation des coûts
- Évaluer les montages financiers possibles pour la construction et l'opération du scénario 4b (partage des coûts avec la Ville, subvention gouvernementale, mode de tarification, utilisation par d'autres clientèles en période de faible achalandage du CCI/aréna, etc...)
- Sur la base des résultats des études précitées, choisir le scénario le plus opportun

Merci de votre attention!

