

Étude de stationnement sur les rues aux abords de la gare de train de banlieue Sunnybrooke

Présentation publique



10 janvier 2017

Déroulement de la présentation

1 Introduction

2 Caractérisation de la situation actuelle

3 Analyse de la situation future

4 Propositions de solution

5 Conclusions et recommandations

6 Période de questions

1 Introduction

Mise en contexte

Constat

- Saturation du stationnement incitatif de la gare Sunnybrooke de la ligne de train de banlieue « Montréal – Deux-Montagnes » ;
- Débordement de stationnement observé sur les rues résidentielles situées autour de la gare causant des problématiques/nuisances pour les résidents.

Objectif de l'étude

- Faire un portrait de la situation actuelle ;
- Développer une solution de stationnement qui réponde à la fois aux besoins des résidents et des usagers des trains de banlieue ;
- Préparer les plans et devis de signalisation;
- Gérer l'appel d'offre.

NOTE: Mandat antérieur à l'annonce du projet REM

Portée du mandat

Étape 1

Élaboration du concept

- Relevés de stationnement
- Évaluation de l'adéquation offre/demande de stationnement
- Projections
- Proposition de solutions

**Novembre
2015**

Étape 2

Présentation et concertation

- Présentation au Conseil d'Arrondissement
- Réunion de présentation publique

**Avril
2016**

Étape 3

Plans et devis

- Production des plans et devis préliminaires et définitifs

**Février
2017**

Étape 4

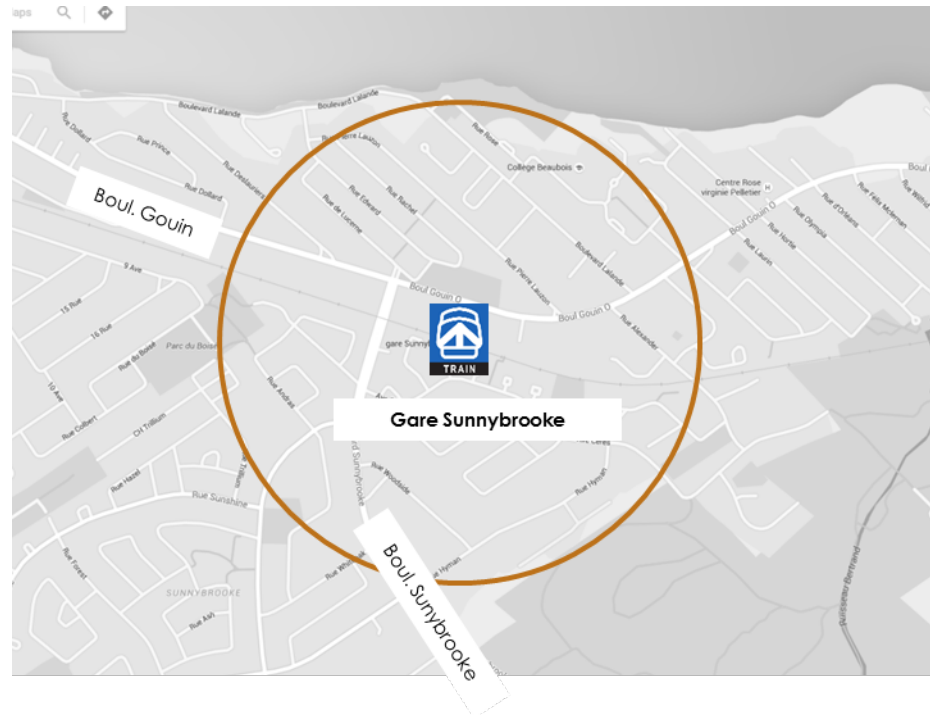
Gestion de l'appel d'offre

- Production des documents technique de l'appel d'offre
- Analyse des soumissions
- Recommandations

**Mars
2017**

2 Caractérisation de la situation actuelle

Localisation du secteur d'étude



==== Ligne Deux-Montagnes

 Secteur d'étude
(Rayon de 500 m)

- Rayon de 500 mètres considéré autour de la gare
≈ temps de marche de l'ordre de 5 minutes pour rejoindre la gare

Ligne de train de banlieue « Montréal - Deux-Montagnes »



Direction	Nombre de trains		
	AM (6h-9h)	PM (15h-18h)	24h
Montréal	8	4	24
Deux-Montagnes	2	7	24

- 1 train aux 25 minutes aux périodes de pointe dans le sens de la pointe
- 25 minutes pour rejoindre la gare centrale de Montréal

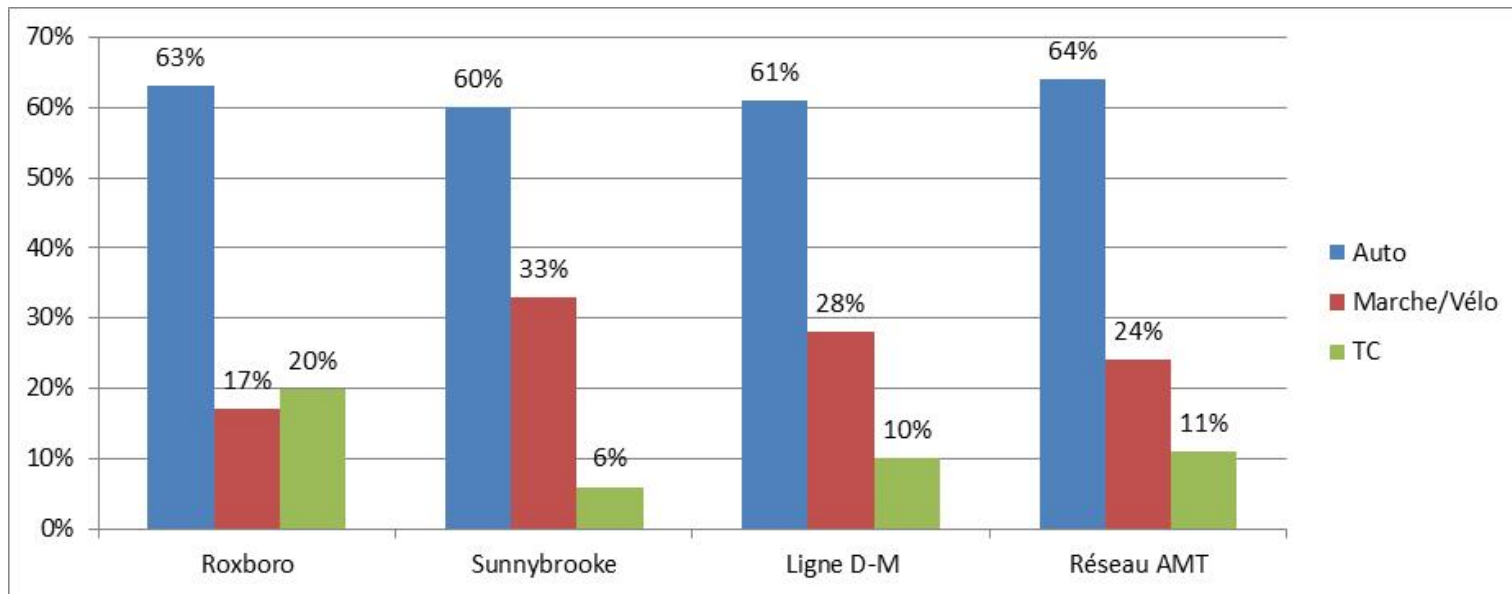
Caractéristiques des usagers du train de banlieue*

* : source AMT

Achalandage (2014) :

- Roxboro-Pierrefonds : 1 367 200 (18% de l'ensemble de la ligne)
- Sunnybrooke : 787 900 (10% de l'ensemble de la ligne)

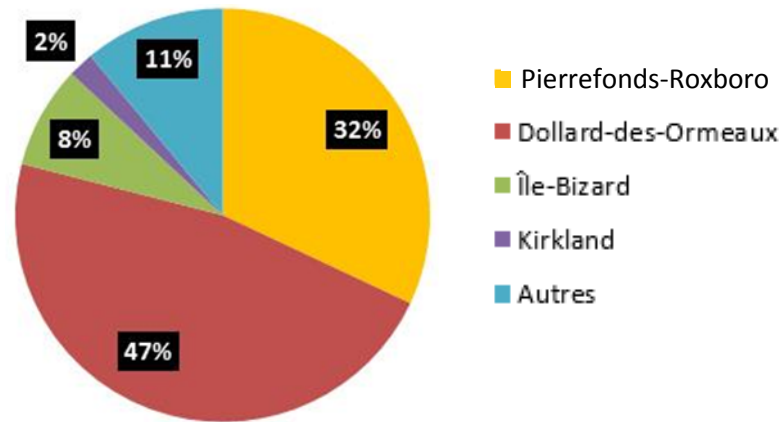
Modes d'accès au train (2014) :



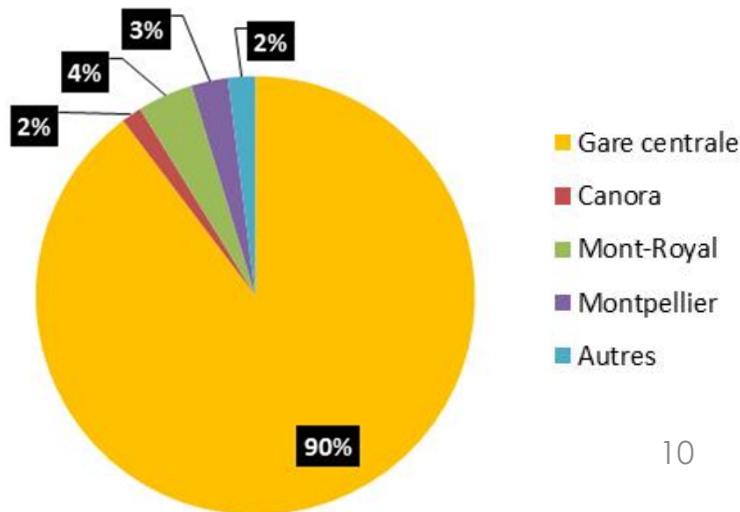
Caractéristiques des usagers du train de banlieue*

* : source AMT

Origines des usagers accédant en auto (2014) :



Destination de tous les usagers (2014) :



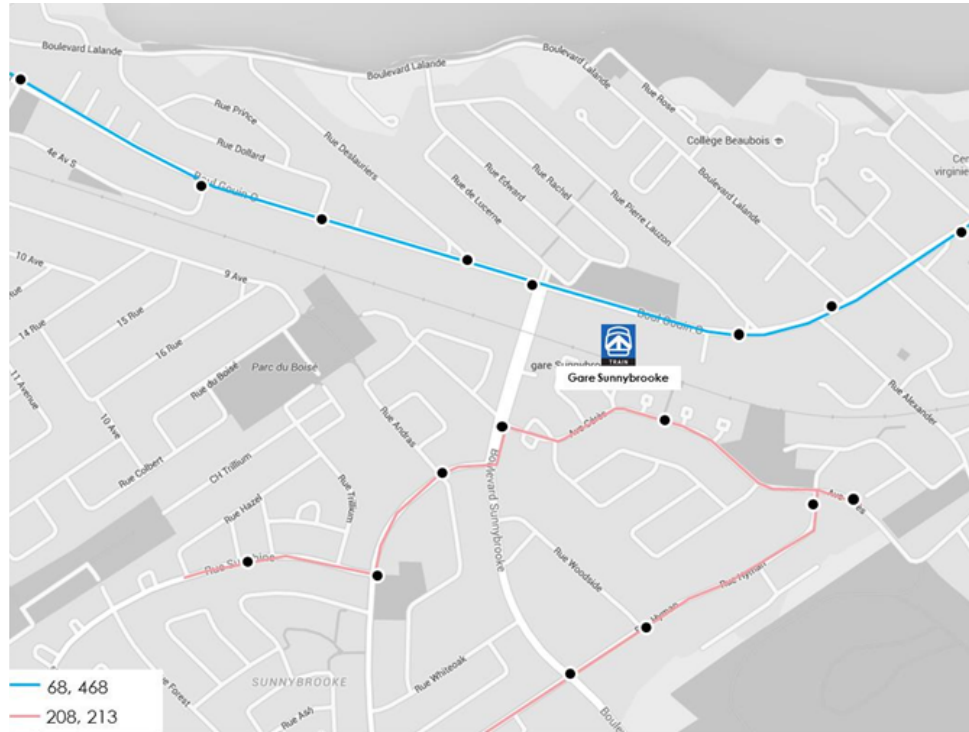
Stationnement incitatif Sunnybrooke



GARE	CAPACITÉ		TAUX D'OCCUPATION		ACHALANDAGE
	Stationnement incitatif	Projet-pilote « Stationnement garanti »	Septembre 2015	2014	2014
Sunnybrooke	515	0	98%	99%	126 500

- Le stationnement incitatif est saturé
- Il est à capacité dès 7h30 - 8h00

Transport commun



DESTINATION	LIGNES DE BUS	FRÉQUENCE DE PASSAGE	
		HPAM	HPPM
Gare Sunnybrook	68, 208, 213, 468	2 MIN	2 MIN

- La gare est bien desservie par le réseau d'autobus

Transport actif



- Les rues autour de la gare sont plutôt dépourvues de trottoir
- Aucune voie cyclable ne dessert la gare de train
- Sur la rue Cérès, il y a un passage piéton pour relier la gare Sunnybrooke

Stationnement sur rue

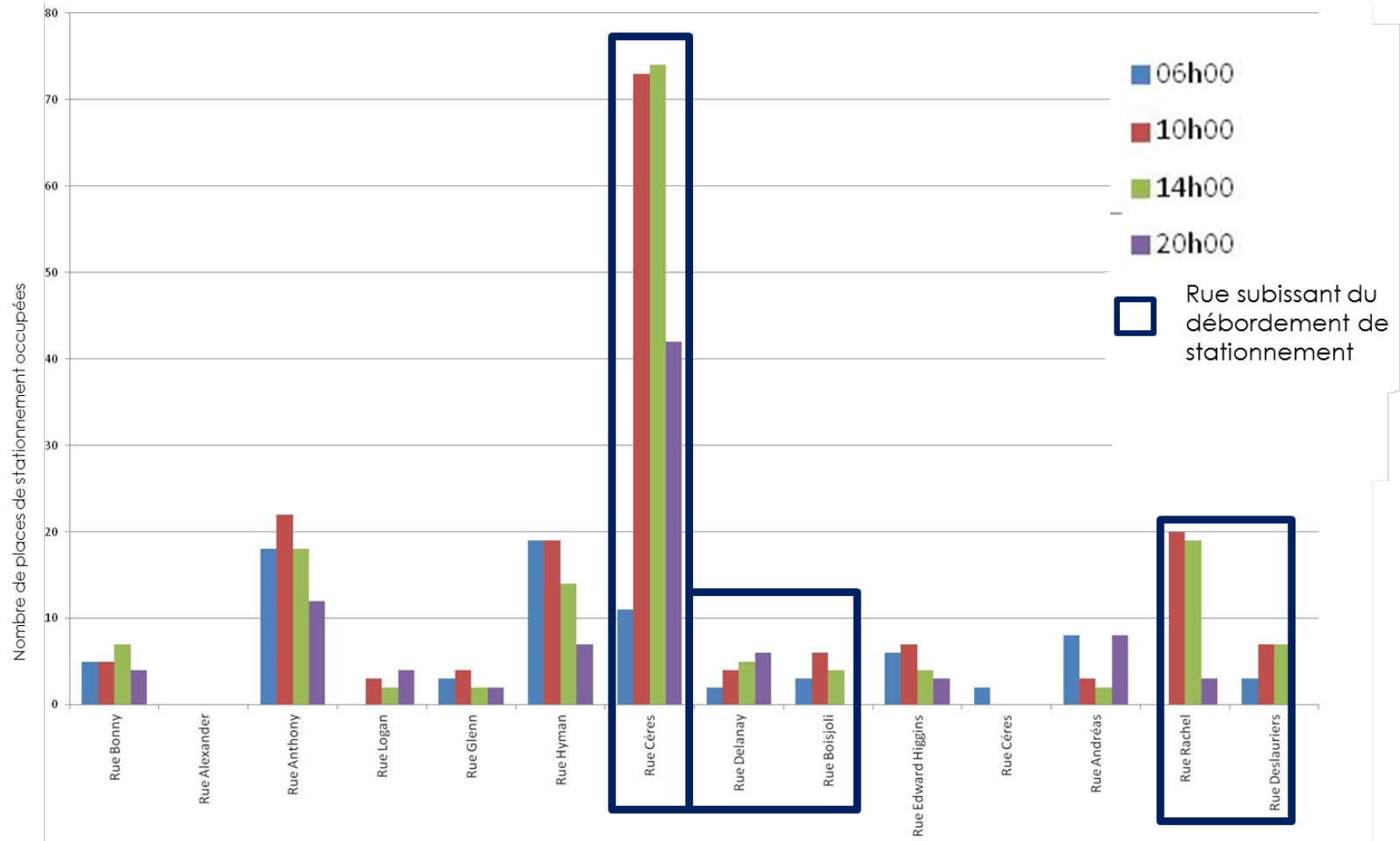


Les rues qui permettent le stationnement sur rue pour les usagers du train de banlieue sont :

- Rue Deslauriers
- Rue Rachel
- Rue Cérés

Stationnement sur rue

Évolution de l'occupation du stationnement sur rue autour de la gare (3 nov 2015)



Stationnement sur rue

Faits saillants

AUTOUR DE LA GARE	DÉBORDEMENT SUR RUE BRUT	DÉBORDEMENT SUR RUE RÉEL ⁽¹⁾
Sunnybrooke	110 ± 10	130 ± 10

⁽¹⁾: inclus marge d'erreur lors des relevés (10%) et location de stationnement privé par les usagers du train de banlieue (10%)

- Le débordement est de l'ordre de 130 places autour de la gare Sunnybrooke;
- Les rues situées le plus proches de la gare sont celles qui subissent le débordement;
- Le débordement cause des nuisances aux riverains (bruit, sécurité, pollution).

Enjeux

Stationnement sur rue pour les résidents

- Permettre aux résidents de stationner dans les rues.

Stationnement pour les usagers de train

- Augmenter la capacité du stationnement sur rue pour répondre aux besoins actuels et futurs pour les usagers de train ;
- Cibler les rues en fonction de leur proximité avec la gare.

Autres

- Mise en place d'une réglementation du stationnement sur rue « compatible » entre les résidents et les usagers du train ;
- Sécurité / qualité de vie des résidents ;
- Implantation à court terme ;
- Entretien des rues (déchets, neige, etc.)

3 Analyse de la situation future

Projections

Méthodologie

Débordement futur
(horizon 15 ans)

=

Croissance du débordement
actuel

+

Débordement supplémentaire
lié à la saturation du
stationnement incitatif

Hypothèses considérées :

- **Le projet du Réseau Électrique Métropolitain (REM) de CDPQ n'a pas été pris en compte** (projet non connu au démarrage de l'étude et données confidentielles);
- La demande en stationnement suivra la même tendance que celle de la population des territoires des usagers du train de banlieue soit : + 0,53 % / an

Projections

Estimation du débordement futur sur rue (horizon 15 ans)

AUTOUR DE LA GARE	DÉBORDEMENT SUR RUE ACTUEL	DÉBORDEMENT SUR RUE PROJETÉ
Sunnybrooke	130 ± 10	190 ± 10

- Le débordement futur sera de l'ordre de 190 places autour de la gare Sunnybrooke
- Risque d'étalement du débordement si aucune mesure n'est mise en place (statu quo)

4 Proposition de solutions

Proposition de solutions

Solutions retenues pour augmenter la capacité de stationnement et répondre aux enjeux de stationnement autour de la gare

Solution « moyen/long terme » :

Stationnement incitatif étagé ;

Solution « court terme » :

Modification de la réglementation du stationnement sur les rues situées autour des gares de train.

Lors de la planification du REM, il faudra réviser les solutions en fonction des prévisions d'achalandage.

Stationnement étagé (moyen/long terme)



Stationnement étagé (moyen/long terme)

Avantages

- + Suppression du débordement sur rue
- + Satisfaction des résidents et des usagers du train de banlieue
- + Favorable au train de banlieue et augmentation potentielle de l'achalandage (induction)
- + Possibilité de services/commerces en rez-de-chaussée (financement)

Inconvénients

- Solution implantable moyen/long terme
- Coûts/montage financier
- Capacité des trains
- Gestion/fonctionnement du stationnement incitatif en période de travaux

Modification de la réglementation du stationnement sur rue (**court terme**)

Principe

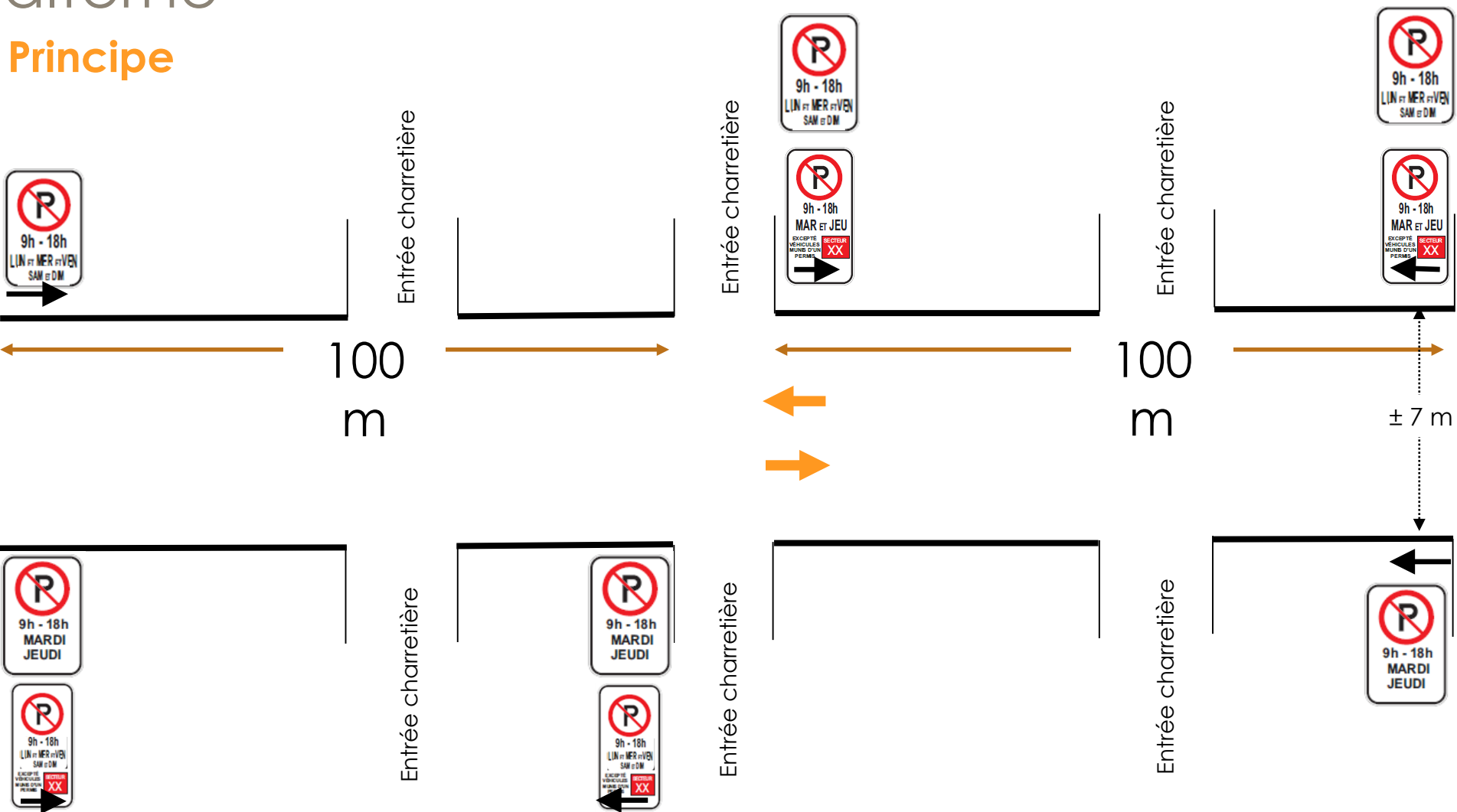
- Mise en place d'une réglementation de stationnement sur rue plus permissive, mieux adaptée aux clientèles (résidents et usagers du train de banlieue)

Concepts de stationnement associés

- Concept 1 : Stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et stationnement sur rue alterné
- Concept 2 : Formalisation du SRRR
- Concept 3 : Cas particulier de la rue Cérès
- Concept 4: Cas particulier de la rue Lucerne

Concept 1 : SRRR et stationnement sur rue alterné

Principe

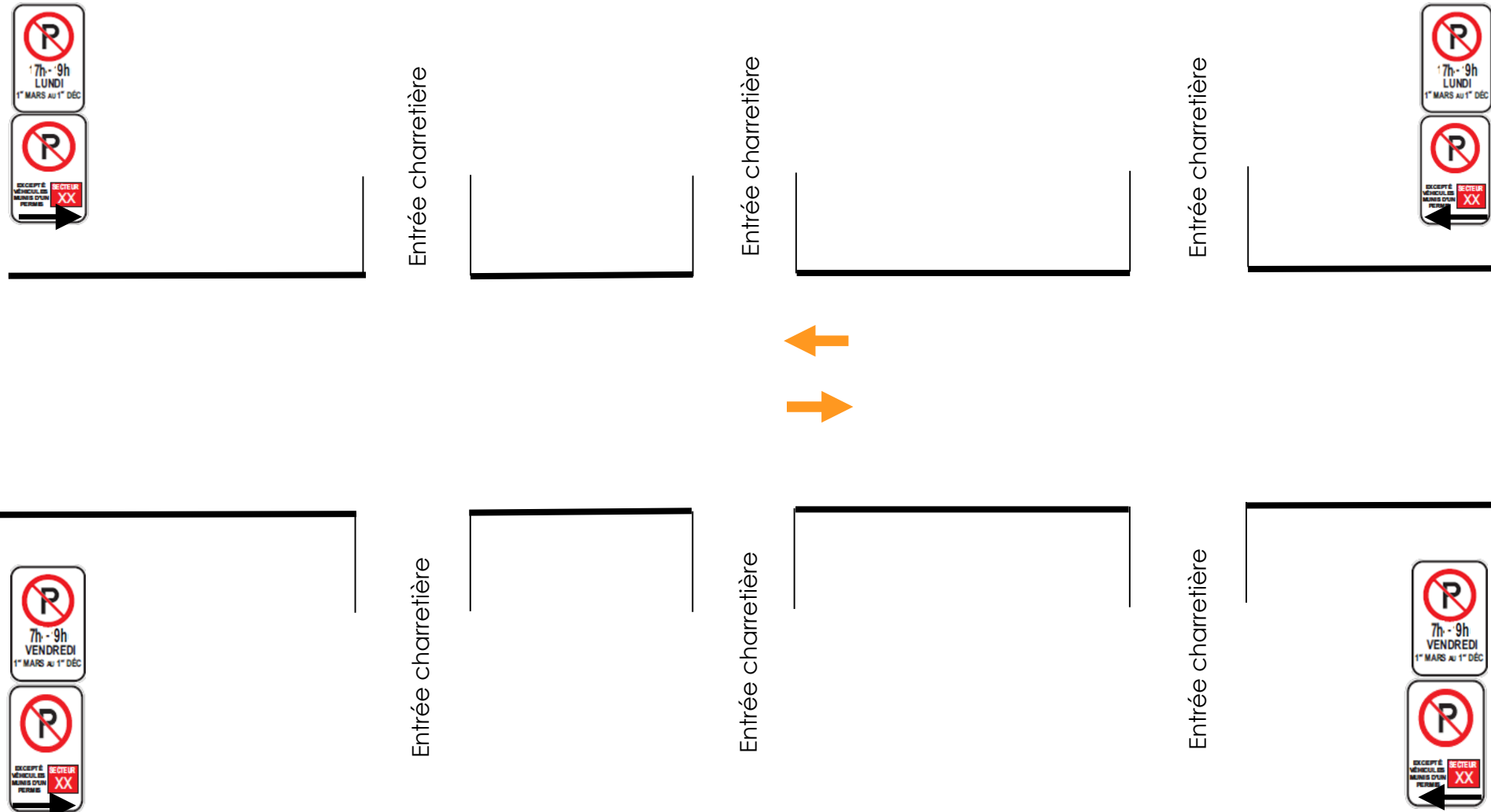


* Entretien possible entre 9h et 18h les lundis, mercredis et vendredis en rive nord et mardis, jeudis en rive sud

Application – Lundi, entre 9h et 18h

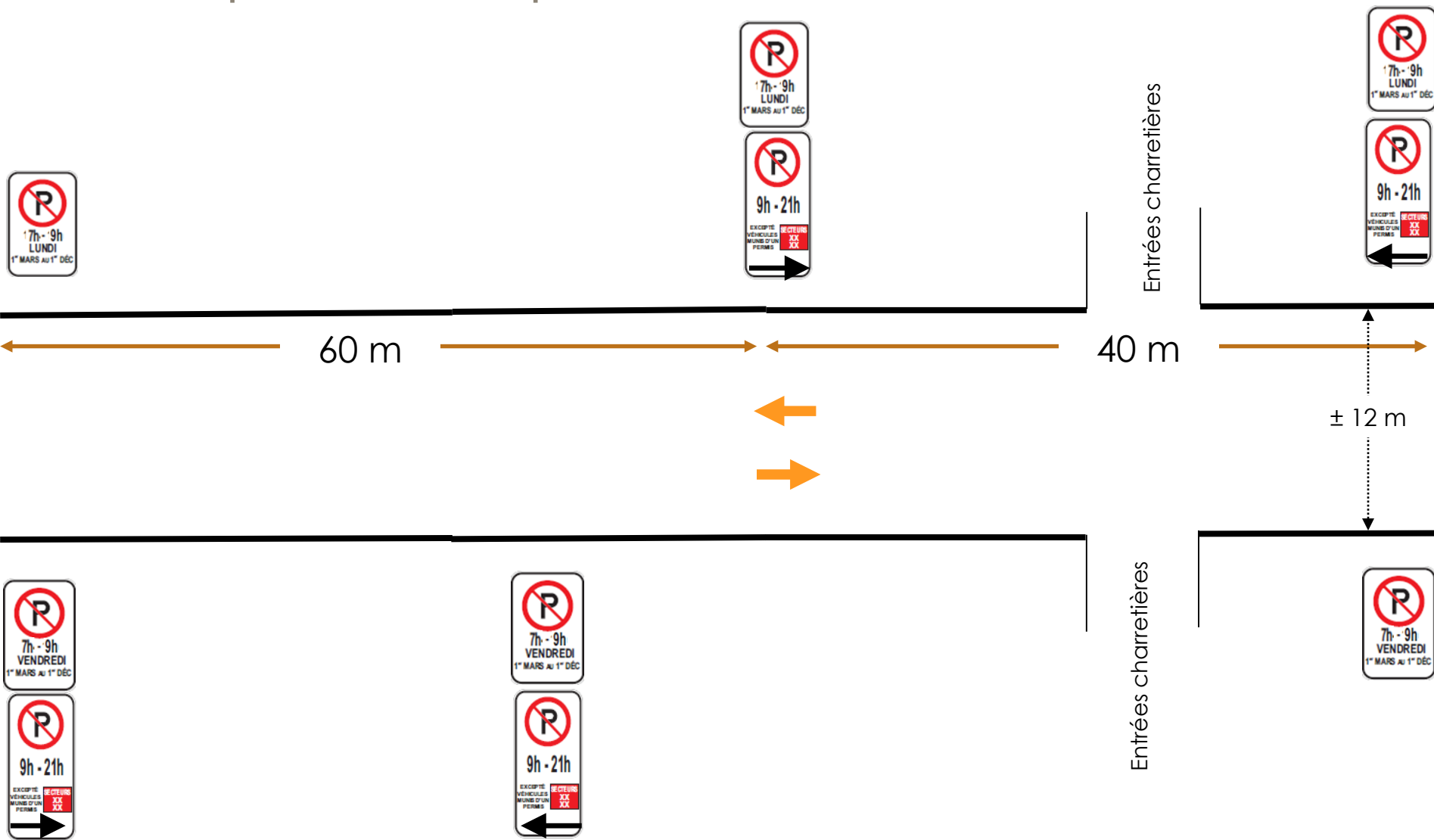


Concept 2 : Formalisation du SRRR



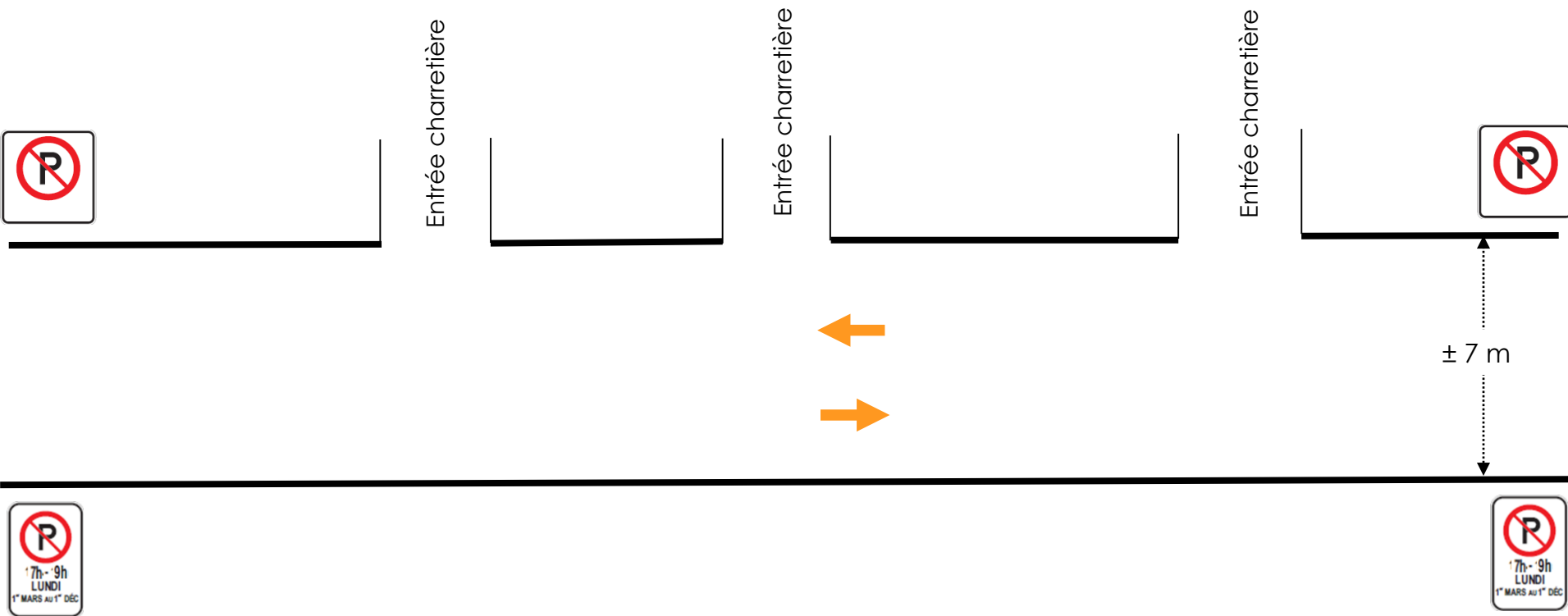
* Entretien possible entre 7h et 9h les lundis en rive nord et entre 7h et 9h les vendredi en rive sud

Concept 3 : Cas particulier de la rue Cérès*



* Entretien possible entre 7h et 9h les lundis en rive nord et entre 7h et 9h les vendredi en rive sud

Concept 4 : Cas particulier de la rue Lucerne*



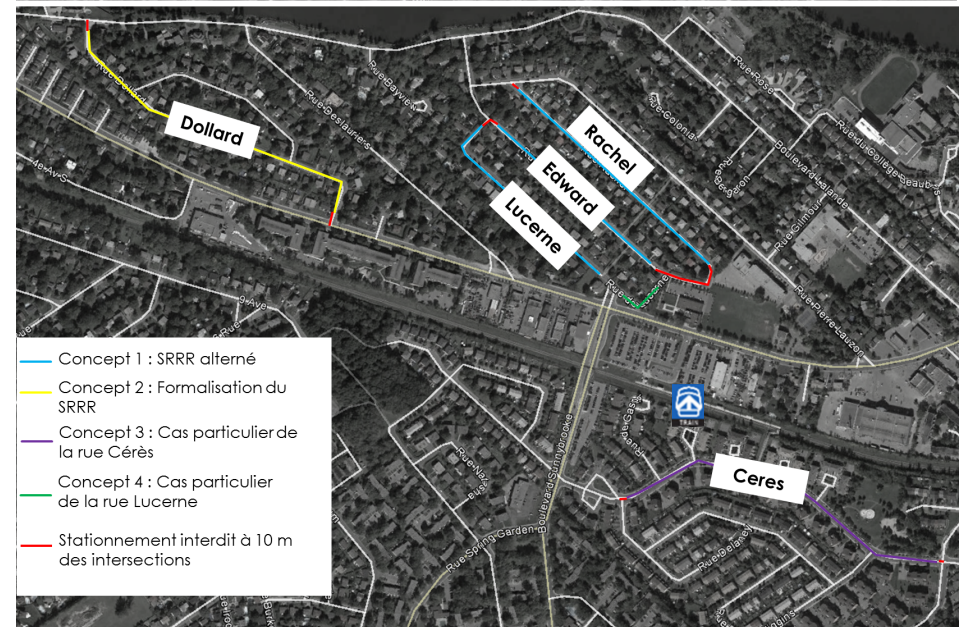
* Entretien possible entre 7h et 9h les lundis en rive sud

Plan de concept gare Sunnybrooke

Réglementation actuelle



Modification à la réglementation de stationnement pour les rues concernées uniquement



Modification de la réglementation du stationnement sur rue (**court terme**)

Avantages

- + Protection des résidents (section de stationnement sur rue réservée aux résidents)
- + Augmentation de la capacité de stationnement sur rue pour tous les usagers y compris ceux du train de banlieue
- + Réglementation ciblée selon l'aménagement des rues
- + Possibilité d'entretien des rues
- + Solution répondant aux besoins actuels et futurs

Inconvénients

- Gestion de la politique du SRRR
- Complexité de la réglementation du stationnement (communication)
- Rues étroites avec stationnement potentiel de chaque côté de la rue (problématique de circulation et de sécurité)
- Augmentation potentielle de la circulation dans les rues locales

Modification de la réglementation du stationnement sur rue (**court terme**)

Évaluation de l'adéquation offre/demande future de stationnement

AUTOUR DE LA GARE	DÉBORDEMENT ACTUEL	DÉBORDEMENT FUTUR (horizon 15 ans)	PLACES POUR LES USAGERS DU TRAIN DE BANLIEUE	PLACES SRRR
Sunnybrooke	130 ± 10	190 ± 10	140	230

- Le nombre de places créées pour les usagers du train de banlieue est estimé à 140 autour de la gare Sunnybrooke ce qui est suffisant pour satisfaire le débordement actuel et futur ;
- Le nombre de places réservées aux résidents (SRRR) est estimé à 230 autour de la gare.

5 Conclusions et recommandations

Conclusions et recommandations

Constats

- Le stationnement incitatif de la gare Sunnybrooke est saturé ;
- L'accès aux gares se fait principalement en auto ;
- Les usagers de la gare Sunnybrooke proviennent de l'arrondissement ou des arrondissements limitrophes (Dollard-des-Ormeaux, île Bizard) et se dirigent vers la gare centrale de Montréal ;
- Le réseau de transport actif autour de la gare Sunnybrooke est insuffisant ;
- Du débordement de stationnement est observé sur les rues résidentielles autour des gares car la réglementation le permet ;
- Les relevés ont permis de quantifier le débordement autour de la gare Sunnybrooke :
 - ± 130 actuellement;
 - ± 190 à horizon 15 ans.
- Problématique de stationnement et nuisances pour les riverains (sécurité, bruit, pollution).

Conclusions et recommandations

Recommandations

- Modifier la réglementation de stationnement sur rue autour de la gare pour augmenter la capacité de stationnement tout en :
 - Protégeant les résidents ;
 - Facilitant le stationnement pour les usagers du train de banlieue.
- D'une manière générale, le concept consiste à aménager sur les rues résidentielles des sections :
 - De stationnement réservées aux résidents (SRRR) ;
 - Permettant le stationnement pour tous les usagers y compris ceux du train de banlieue.
- Développer le réseau de transport actif (piétons et vélos) autour des gares (court/moyen terme) ;
- Réviser les solutions en fonction des prévisions d'achalandage du REM ;
- Effectuer des études de faisabilité pour un stationnement incitatif étagé.

Merci de votre attention

Des questions ?