

# POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Commission sur le transport et les travaux publics

15 février 2016

Service de la mise en valeur du territoire Direction de l'urbanisme

## Contenu de la présentation

- Mise en contexte
- · Portée de la Politique de stationnement
- Portrait et diagnostic
  - Ensemble du territoire
  - ✓ Centre-ville
  - ✓ Artères commerçantes
- · Vision, principes directeurs et stratégies
- Mesures
- Trois actions prioritaires

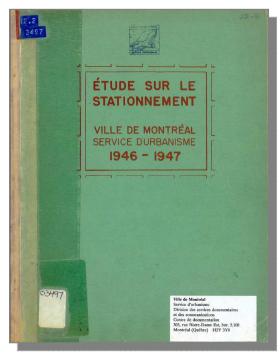
#### Mise en contexte

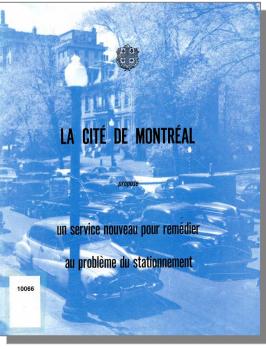
- Projet inscrit dans le *Plan de transport* de 2008, avec 3 objectifs :
  - ✓ Moduler l'offre en stationnement en fonction du transport en commun
  - ✓ Adapter l'offre en stationnement afin de répondre aux besoins des commerces
  - Faciliter le stationnement des résidents dans les secteurs denses
- 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)

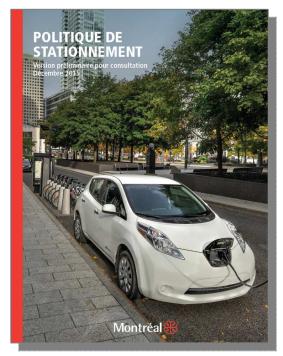
### Mise en contexte

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







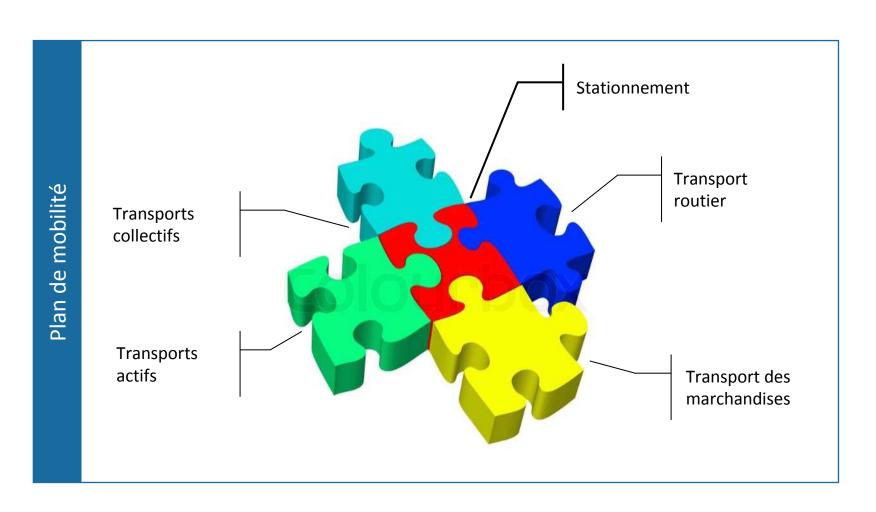
4

## 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
- Premier document stratégique par lequel la Ville vient encadrer le stationnement

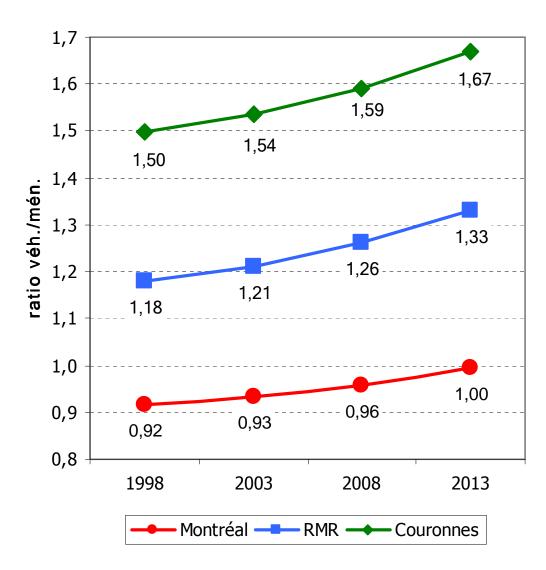
## Portée de la politique de stationnement

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



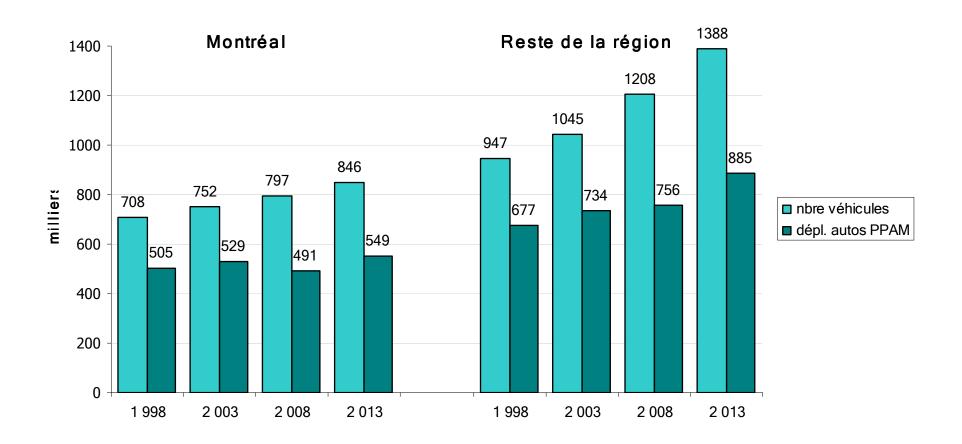
## Portrait et diagnostic

#### Évolution du taux de motorisation des ménages



## Portrait et diagnostic

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



## 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

#### 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)

#### 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

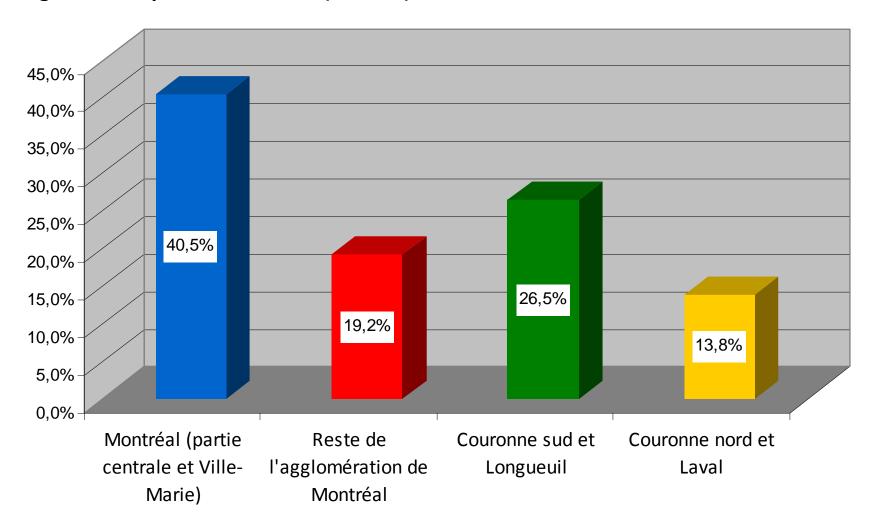
#### Stationnement hors rue tarifé

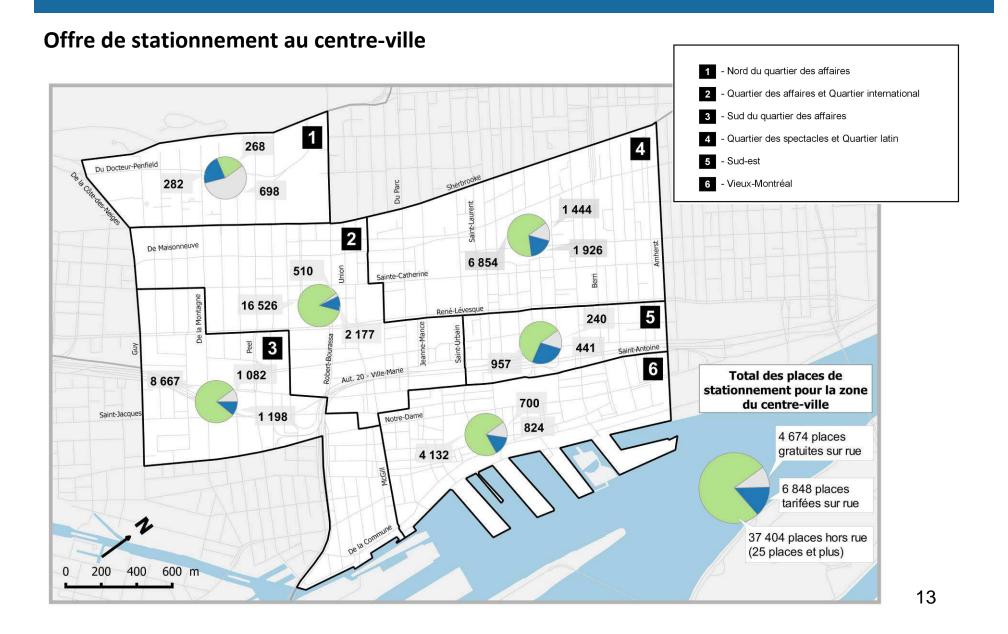
- 37 404 places réparties en 229 emplacements
- Stationnement de Montréal ne contrôle que de 0,8 % du stationnement hors rue, ce qui ne favorise pas l'établissement d'une stratégie tarifaire
- Taux d'occupation moyen de 74 %

#### 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

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





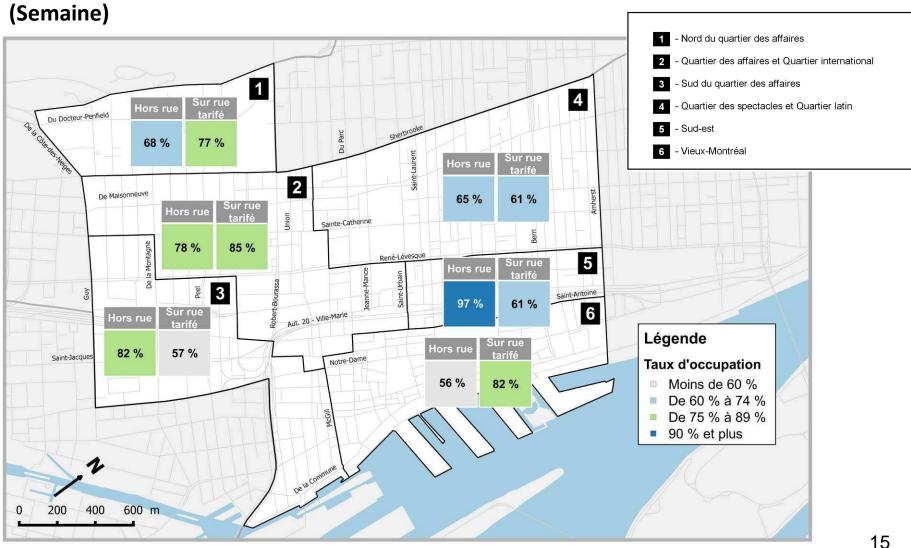
# Taux d'occupation des stationnements tarifés (parcométrées) sur rue — en semaine (9 h - 21 h) Centre-ville

Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période (jour de semaine)				Taux d'occupation
		De 9 h à 12 h	De 12 h à 15 h	De 15 h à 18 h	De 18 h à 21 h	moyen De 9 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.

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



## Taux d'occupation des stationnements tarifés (parcométrées) sur rue – fin de semaine (9 h – 18 h)

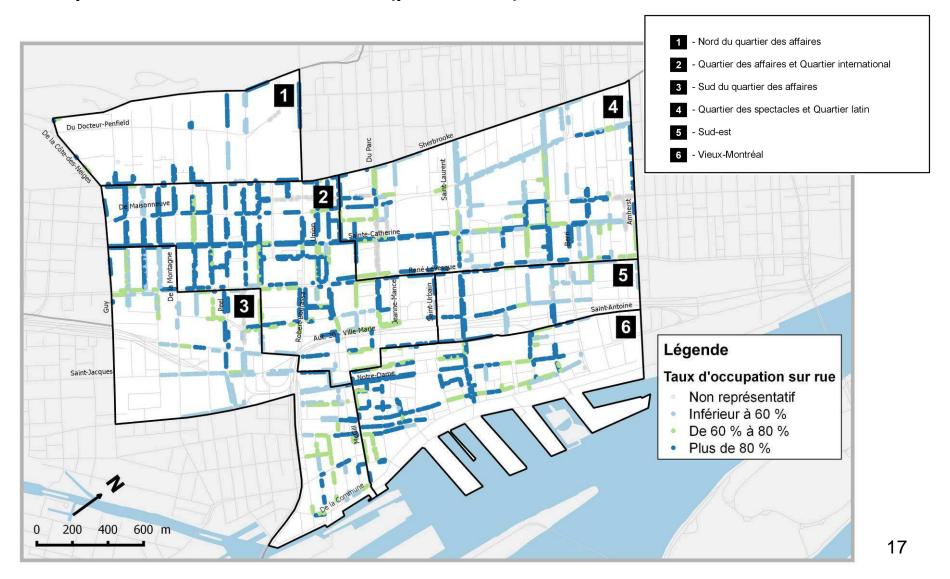
Centre-ville

Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période le samedi			Taux d'occupation	Taux d'occupation
		De 9 h à 12 h	De 12 h à 15 h	De 15 h à 18 h	moyen le samedi	moyen le dimanche De 13 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 %

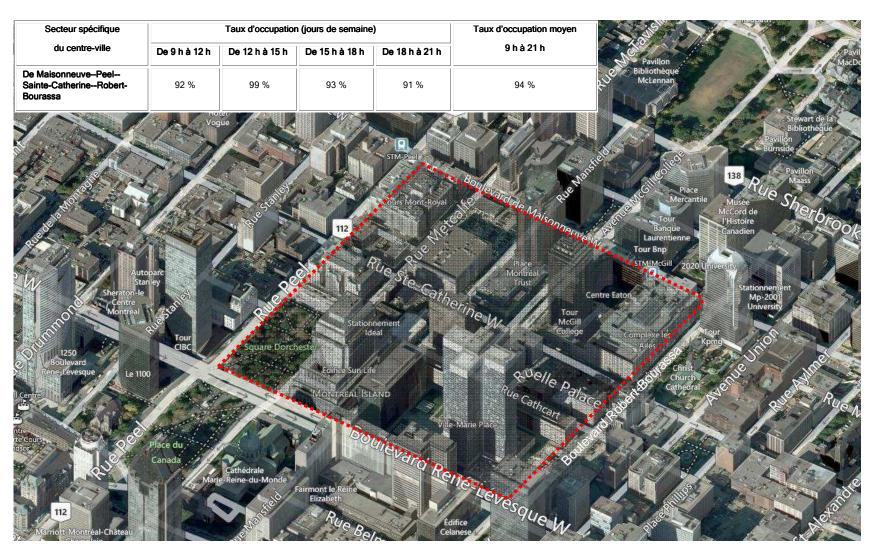
Source: SCSM (novembre 2014)

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.

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



## Occupation des stationnements tarifés sur rue durant la semaine - Secteur De Maisonneuve-Peel-Sainte-Catherine-Robert-Bourassa



## 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 tranversaux
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 tranversaux
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 – *Dispositions réglementaires*

- Variations importantes selon les arrondissements en ce qui a trait aux exigences de stationnement dans les projets résidentiels
- Verdissement des stationnements pour réduire les ilots de chaleur reste marginal
- Périodes d'entretien très variables d'un arrondissement à l'autre
- Spécificités saisonnières ne débutent pas à la même date
- Obligation d'aménager des stationnements souterrains lors des projets immobiliers est peu encouragée







### 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

- 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

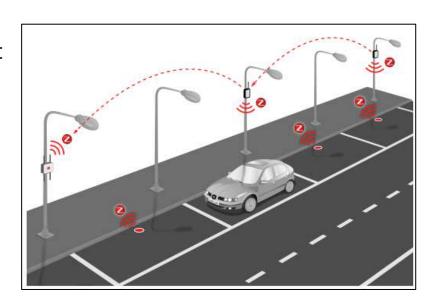
3 actions prioritaires 2016-2017

#### 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

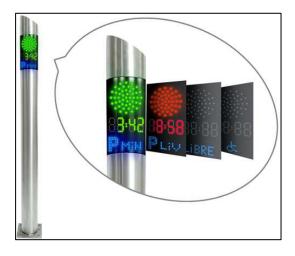




## 1. Migrer vers le stationnement intelligent

#### **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 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

#### Tarification combinée comprenant la recharge pour véhicules électriques





#### **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







#### **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







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



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

## **Questions**