

**Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain  
à la Commission sur le transport et les travaux publics dans le cadre de la  
consultation sur le projet de Politique de stationnement de Montréal**



**7 mars 2016**

## **Préambule**

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain compte quelque 7 000 membres. Sa mission est de représenter les intérêts de la communauté des affaires de la région métropolitaine de Montréal et d'offrir une gamme intégrée de services spécialisés aux individus, aux commerçants et aux entreprises de toutes tailles de façon à les appuyer dans la réalisation de leur plein potentiel en matière d'innovation, de productivité et de compétitivité. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

## **Introduction**

Comme de nombreuses autres grandes métropoles à travers le monde, Montréal fait face à un important problème de stationnement. Soit par manque d'espace ou par une utilisation déficiente de l'espace disponible, il devient de plus en plus difficile de se trouver un espace de stationnement à Montréal dans les quartiers centraux, particulièrement au centre-ville. C'est ainsi que, selon Stationnement de Montréal, pas moins de 30 % de la circulation au centre-ville est le résultat de voitures qui sillonnent les rues à la recherche d'un endroit pour se garer.

Cette difficulté de trouver un espace de stationnement rapidement et à proximité de sa destination nuit à la compétitivité des artères commerciales de Montréal, et du centre-ville en particulier. Les artères commerciales sont principalement touchées puisqu'elles doivent composer avec une vive concurrence de la part des centres commerciaux des banlieues, là où le stationnement est abondant et gratuit. Même les entreprises qui n'offrent pas de services directement aux consommateurs subissent les effets néfastes découlant de ces problèmes de stationnement, que ce soit par une baisse de la productivité de leurs activités de livraison et de réception de marchandises, ou encore de l'attractivité de leur main-d'œuvre, pour qui le transport en commun n'est pas une option réaliste.

La difficulté à se stationner tend à s'accroître avec les années suivant l'augmentation de la motorisation dans la région métropolitaine. Tous conviennent que la concentration des activités dans des pôles économiques plus denses, au centre-ville ou ailleurs dans la ville, sur le mode des TOD est souhaitable et justifie des investissements majeurs dans le déploiement du réseau de transport collectif dans la région métropolitaine. Malheureusement, ce phénomène incite de nombreux intervenants à prôner qu'on limite l'espace de stationnement, que ce soit au centre-ville ou aux abords des artères commerciales. La Chambre s'oppose à une telle conception, qui ne reflète pas les préférences des consommateurs et de plusieurs travailleurs. Dans le cas des quartiers centraux, cette conception ne tient pas compte du désir de plusieurs résidents de posséder au moins une voiture par ménage, même lorsqu'ils utilisent le transport en commun ou d'autres modes de transports collectifs pour leurs déplacements quotidiens dans la ville.

S'il est vrai qu'une plus grande utilisation du transport collectif fait assurément partie de la solution, il faut comprendre qu'il ne s'agit pas d'une panacée qui dispense d'offrir des options de stationnement pour les citoyens. De fait, l'impact du transport collectif sur le stationnement est diffus. Pour s'en convaincre, il suffit d'examiner les données répertoriées dans le tableau suivant, qui tend à démontrer que de nombreux Montréalais (« résidents ») possèdent une voiture et la laissent garée dans leur quartier (« immobiles ») même s'ils ont facilement accès au métro et l'utilisent abondamment :

**Tableau 1 : Relation entre transport collectif et stationnement automobile : l'accès au métro ne réduit pas proportionnellement le nombre de voitures et induit un plus grand nombre de voitures immobiles<sup>1</sup>.**

	<b>métro</b>	<b>immobiles</b>	<b>résidents</b>	<b>sommet</b>	<b>% immob.</b>
<b>Ville-Marie</b>	14	11 589	45 %	127 557	9 %
<b>Plateau</b>	3	14 712	45 %	41 180	36 %
<b>Sud-Ouest</b>	5	9 015	35 %	29 160	31 %
<b>CDN-NDG</b>	6	22 647	38 %	72 752	31 %
<b>Hoch.-Maison.</b>	4	17 091	32 %	52 180	33 %
<b>Villeray-Parc-Ext.</b>	6	17 507	37 %	49 219	36 %
<b>Ahuntsic</b>	2	16 930	31 %	60 893	28 %
<b>Verdun</b>	3	10 508	35 %	27 445	38 %
<b>Rosemont</b>	1	16 802	25 %	55 084	30 %
<b>Saint-Laurent</b>	2	12 249	33 %	80 487	15 %
<b>Lachine</b>	0	5 427	27 %	20 880	26 %
<b>Saint-Léonard</b>	0	11 788	34 %	31 917	37 %
<b>Anjou</b>	0	5 053	25 %	26 214	19 %
<b>Pierrefonds</b>	0	9 543	25 %	28 555	33 %
<b>Pointe-Claire</b>	0	4 552	26 %	26 525	17 %
<b>Beaconsfield</b>	0	2 822	23 %	8 709	32 %

**Source :** Aecom Transport, « Élaboration de la politique de stationnement : portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement », avril 2015. Traitement de la Chambre, notamment pour les données du métro.

Le stationnement ne doit pas être opposé au transport en commun ou alternatif, mais considéré comme un élément qui peut faciliter le transfert de l'utilisateur du mode de transport par voiture aux modes de transports collectifs ou actifs. Il est donc essentiel de pousser plus loin la réflexion sur l'importance des stationnements incitatifs, qui permettent un transport modal pour les citoyens.

Le document de consultation préparé par la Ville pose ainsi le bon diagnostic en se préoccupant de l'impact du stationnement sur la vitalité des artères commerciales. Le diagnostic est tout aussi juste lorsqu'il souligne la situation précaire qui prévaut dans le centre des affaires, qui fait face à une saturation de l'offre de stationnement.

De manière générale, la Chambre est d'accord avec les grandes orientations prises par la Ville et appuie sa démarche. Nous considérons que la réflexion est bien entamée et qu'elle se dirige dans le bon sens. Les suggestions que nous apportons au niveau de la gouvernance, de la signalisation, de l'optimisation de l'espace ainsi que de l'ajout de stationnements étagés vont donc dans le même sens et visent à bonifier le travail de réflexion de la Ville en faisant part des préoccupations particulières de la communauté d'affaires.

## **1. Gouvernance du stationnement et historique de Stationnement de Montréal**

<sup>1</sup> Données provenant de l'enquête Origine-Destination 2008, telles que rapportées dans le « Rapport de diagnostic sur le stationnement » produit par la firme Aecom pour le compte de la Ville de Montréal. Dans le tableau : « métro » indique le nombre de stations de métro qui se trouvent sur le territoire de l'arrondissement ou de la ville liée; « immobiles », le nombre de véhicules qui sont demeurés immobiles au moins 27 heures lors de l'enquête; « résidents », le pourcentage de résidents du territoire qui ont laissé leur véhicule immobile; « sommet », le nombre maximal de voitures qui se sont stationnées à la même heure sur le territoire; et « % immob. », le pourcentage que représentaient les véhicules immobiles lors du sommet.

La Chambre est doublement concernée par la nouvelle gouvernance que la Ville entend mettre en place dans sa nouvelle politique de stationnement. D'une part, en tant que voix du milieu des affaires, nous voulons nous assurer que la gestion du stationnement à Montréal soit des plus efficaces afin de mieux servir les intérêts de nos membres et de tous les Montréalais. D'autre part, nous y avons également un intérêt encore plus direct en tant qu'organisation, puisque la Chambre est associée à la gouvernance de Stationnement de Montréal depuis 1994.

Afin de bien cerner le rôle que joue la Chambre depuis 22 ans, rappelons que Stationnement de Montréal est une société en commandite relevant de la société Accesum, laquelle est commanditée par la Chambre. Notre organisation a pour mission de veiller à la saine gouvernance d'Accesum et de sa filiale, Stationnement de Montréal. À ce titre, la Chambre nomme les huit membres du conseil d'administration d'Accesum, dont deux sont désignés par la Ville de Montréal. Stationnement de Montréal n'a pas directement de conseil d'administration puisqu'elle agit comme « bras opérateur » d'Accesum. Le choix de cette structure de gouvernance répondait aux objectifs poursuivis par la Ville lorsqu'elle a décidé de confier la gouvernance et la gestion des opérations de stationnement à un organisme externe.

La Chambre n'intervient pas dans la gestion quotidienne de Stationnement de Montréal. La direction de Stationnement de Montréal, encadrée et appuyée par le conseil d'administration d'Accesum, assure la responsabilité de la gestion et de l'exploitation des stationnements municipaux tarifés, tant sur rue que hors rue, en fonction des paramètres établis par la Ville. Ainsi, c'est la Ville qui détermine elle-même tous les tarifs, les heures de tarification, les emplacements des stationnements tarifés, la réglementation afférente ainsi que son application.

Depuis 1994, la Chambre a donc veillé à la saine gouvernance de cette entreprise, et nous sommes fiers du travail accompli. Au cours des 22 premières années d'une entente prévue de 30 ans, Stationnement de Montréal a fait preuve d'efficacité et de rigueur. Il est important de se rappeler que jusqu'à l'arrivée du paiement par carte de crédit et sur Internet, les opérations de stationnement impliquaient la perception et la manipulation de sommes importantes, de surcroît en espèces. Durant toutes ces années, Stationnement de Montréal a été géré avec rigueur.

Par ailleurs, les contributions versées à la Ville sont en hausse constante. C'est ainsi que Stationnement de Montréal verse maintenant tout près de 50 M\$ par année à la Ville de Montréal, et que la dernière hausse annuelle était de 5 M\$. La privatisation du stationnement municipal a procuré à la Ville de Montréal des revenus nettement plus élevés que les projections financières établies lors de sa création.

**Tableau 2 : Comparaison des bénéfices avant partage entre la structure d'origine et la structure en société en commandite de Stationnement de Montréal**

Prévision d'origine	1993 à 2023 (30 ans)	106 M\$
Projections SCSM	1995 à 2014 (20 ans)	440 M\$

**Source :** Stationnement de Montréal, analyse interne.

Ainsi, au 3 décembre 2013, une somme cumulative de 459 M\$, incluant taxes, permis et intérêts sur débentures, aura été remise par Stationnement de Montréal à la Ville; des fonds qui ont pu être utilisés à différentes fins par la Ville.

Parmi les développements positifs engendrés par Stationnement de Montréal, soulignons le virage technologique qui a été entrepris au cours des dernières années. Le passage des parcomètres

traditionnels vers de nouvelles bornes permettant le paiement par carte a certainement facilité la vie des usagers, tout comme le développement de l'application mobile qui permet maintenant de payer son espace de stationnement à distance. Si le développement de cette application mobile a nécessité des coûts initiaux importants, elle n'en demeure pas moins un outil fondamental sur lequel on peut développer les solutions d'avenir du stationnement à Montréal. Cette innovation permet une meilleure perception de revenus et elle contribue à positionner Montréal comme « ville intelligente » grâce à une captation de données permanente.

La Chambre prend acte du désir de la Ville de rapatrier la gouvernance et la gestion du stationnement dans son giron. La Chambre estime que la situation actuelle a bien servi Montréal et les objectifs que poursuivait la Ville en 1994. Toutefois, la structure de gouvernance, difficile à expliquer et à comprendre pour la majorité des citoyens, a eu pour effet de créer de la confusion sur les responsabilités de chacun et, par conséquent, d'affaiblir l'imputabilité des décideurs. Pour cette raison, la Chambre estime que la réforme proposée par la Ville est positive. En outre, nous croyons qu'un recentrage des activités de gestion du stationnement à la Ville sera susceptible de contribuer à une meilleure cohérence des politiques de stationnement pour l'ensemble du territoire montréalais, objectif que partage la Chambre.

Dans cette opération, cependant, nous encourageons la Ville à préserver et à mettre pleinement à contribution l'expertise acquise par Stationnement de Montréal et ses équipes au cours des années. Il serait souhaitable que cette transition vers un nouveau modèle de gouvernance se fasse en tirant profit des années d'expérience acquises par Stationnement de Montréal dans la continuité.

**Recommandation n° 1 : Mettre à contribution l'expertise acquise par Stationnement de Montréal au cours des 22 dernières années afin de mieux développer le nouveau modèle de gouvernance.**

## **2. Réglementation et signalisation claire : une simplification nécessaire**

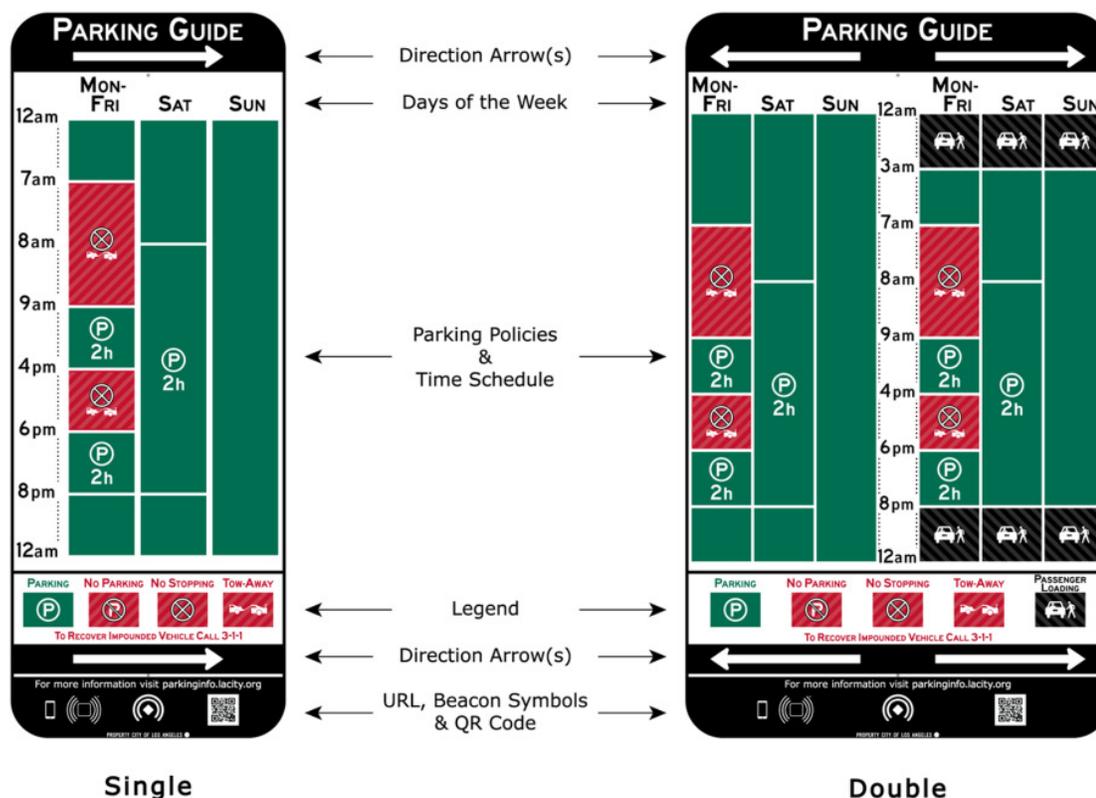
S'il est un élément du projet de Politique de stationnement de la Ville qui fait consensus, c'est celui de revoir la signalisation du stationnement. Un poteau qui comporte jusqu'à six panneaux de signalisation ne peut certainement pas communiquer une information claire, d'autant plus que chacun d'entre eux n'est pas toujours si simple à déchiffrer.

La gouvernance actuelle de la Ville complique également la situation puisque la réglementation en matière de stationnement n'est pas forcément la même d'un arrondissement à l'autre.

Depuis la publication du rapport Côté-Séguin en 2010, la Chambre a régulièrement pris position en faveur d'une plus grande harmonisation des différentes pratiques de la Ville. L'administration actuelle a d'ailleurs fait plusieurs gestes en ce sens, notamment en harmonisant la gestion du déneigement. Nous avons confiance qu'il en sera de même pour la réglementation du stationnement.

En ce qui concerne l'information sur les panneaux, elle doit être à la fois très complète et surtout conviviale pour les citoyens. On doit pouvoir rapidement comprendre si on peut ou non se stationner à un endroit. À titre illustratif, les nouveaux panneaux maintenant déployés à Los Angeles peuvent être considérés comme un exemple de meilleure pratique en la matière. Le prestigieux magazine *Wired* y a d'ailleurs consacré un article.

### Illustration 1 : Nouveaux panneaux de stationnement de la ville de Los Angeles



**Recommandation no 2 : Rapatrier la responsabilité de la réglementation du stationnement à la ville-centre afin de la rendre plus cohérente à l'échelle de l'agglomération.**

**Recommandation no 3 : Simplifier et rendre plus conviviale la signalisation du stationnement pour faciliter la vie des citoyens.**

### 3. Optimisation de l'espace actuel : information en temps réel et partenariats

Les experts s'entendent pour dire que l'on considère qu'il y a une pénurie d'espace de stationnement sur une rue lorsque le taux d'occupation atteint 85 %, car il devient alors très difficile de trouver un espace disponible. Pour le stationnement hors rue, il n'y a pas de chiffre reconnu, mais on peut présumer que ce nombre est plus élevé puisque l'enjeu de trouver l'espace disponible se pose beaucoup moins.

Qu'en est-il du taux d'occupation des espaces de stationnement dans le centre-ville? Nous reproduisons ici sous forme de tableau les résultats colligés par la firme Aecom dans son diagnostic établi pour le compte de la Ville.

**Tableau 2 : Taux d'occupation des stationnements dans le centre-ville (2014)**

Secteur	Hors rue	Tarifé sur rue
1- Nord des affaires	68 %	71 %
2- Quartier des affaires	78 %	81 %
3- Sud des affaires	82 %	52 %
4- Quartier des spectacles	65 %	56 %
5- Sud-Est	97 %	57 %
6- Vieux-Montréal	56 %	75 %

Source : Aecom Transport, « Élaboration de la politique de stationnement », avril 2015.

À la lumière de ces données, il nous faut conclure de prime abord que seuls le stationnement hors rue dans le Sud-Est (secteur du palais de justice et de La Presse) et le stationnement tarifé sur rue dans le Quartier des affaires sont saturés. Devant un tel portrait d'abondance apparente d'espace, comment expliquer alors que 30 % de la circulation du centre-ville est causée par des gens qui tournent en rond pour pouvoir stationner leur voiture?

- **Informé en temps réel**

Trois préoccupations principales motivent le choix d'un espace de stationnement : l'emplacement, le prix et la durée. En clair, l'automobiliste est à la recherche d'un espace de stationnement situé le plus près possible de sa destination, pour une durée souvent précise et au meilleur prix. C'est ainsi qu'un automobiliste passera outre des places tarifées sur rue disponibles s'il est persuadé qu'il peut trouver des emplacements gratuits à proximité, ou encore s'il croit qu'il peut se stationner plus près de sa destination au même tarif.

L'espace de stationnement recherché doit se situer à l'intérieur d'un périmètre de 500 mètres de la destination finale, car une personne normale marche de 6 à 7 minutes pour franchir cette distance. Cette donnée de base vaut autant pour un navetteur qui voudra un stationnement hors rue près de son lieu de travail que pour un visiteur qui cherche un stationnement sur rue près d'un commerce. À l'intérieur de ce périmètre, l'automobiliste voudra alors l'endroit le plus près possible de sa destination.

Le deuxième facteur de décision important est le prix. Si les tarifs de stationnement sur rue sont identiques à l'intérieur d'un même arrondissement, il en est tout autrement pour le stationnement hors rue, dont les prix peuvent varier passablement. Selon l'étude d'Aecom, les tarifs journaliers peuvent varier du simple au double à l'intérieur d'un même secteur, alors qu'ils peuvent être jusqu'à quatre fois plus élevés lorsqu'on parle de tarifs mensuels.

Enfin, selon de la durée du séjour, un automobiliste se demandera s'il lui coûtera moins cher de se stationner quelques heures dans un stationnement hors rue ou de renouveler son parcomètre après la première échéance.

Ainsi, un bon nombre d'automobilistes circulent dans les rues du centre-ville en quête d'un espace libre selon l'emplacement, la durée et le prix du stationnement. Dans un tel contexte, les technologies d'information doivent assurément être appelées à jouer un rôle clé pour optimiser l'utilisation de l'espace de stationnement actuel. Ces technologies doivent être au cœur de la prochaine politique de stationnement de la Ville de Montréal.

Déjà, l'utilisation de jalonnements dynamiques dans le secteur du Vieux-Port est un pas dans la bonne direction qui facilite la vie des automobilistes et réduit la circulation inutile dans ce secteur.

Nous saluons d'ailleurs l'initiative d'implanter prochainement cette signalisation dynamique dans le Quartier des spectacles.



Nous pouvons toutefois aller beaucoup plus loin dans la diffusion d'information en temps réel par la voie des applications mobiles. À Montréal, nous pouvons déjà compter sur l'entreprise Prkng qui a développé une application du même nom permettant de voir, en temps réel, où et quand on peut se stationner gratuitement, de trouver des stationnements hors rue à proximité et même de payer le tarif de stationnement avec un téléphone intelligent. Cette application conviviale et efficace est déjà disponible pour les villes de Montréal, Québec, New York et Seattle. Pour Montréal, la dernière version de l'application indique maintenant où sont situées les zones réservées aux résidents (vignettes) et tient désormais compte des horaires de déneigement.

La Ville de San Francisco, qui est reconnue aujourd'hui pour avoir adopté l'une des politiques de stationnement les plus efficaces et avant-gardistes en Amérique du Nord, mise abondamment sur la diffusion en temps réel d'information sur la localisation des espaces de stationnement disponibles, ainsi que le tarif de chacun des stationnements. Ces informations diffusées sur différentes plateformes permettent ainsi à un automobiliste de décider rapidement où il souhaite garer sa voiture.

L'information sur les tarifs est une donnée importante que la Ville de San Francisco tenait à intégrer à son système d'information. Selon une étude des meilleures pratiques aux États-Unis qu'avait commandée la Metropolitan Transportation Commission de San Francisco en 2007<sup>2</sup>, le prix arrivait en tête des facteurs susceptibles de moduler la demande en stationnement. L'information en temps réel sur ces deux éléments clés (emplacement et prix) permet aux automobilistes de faire un choix éclairé sur l'endroit où se stationner, réduisant substantiellement la circulation inutile au centre-ville de San Francisco.

**Recommandation no 4 : Mettre les technologies de l'information au cœur de la prochaine Politique de stationnement.**

**Recommandation no 5 : Informer les automobilistes en temps réel des emplacements et**

<sup>2</sup> San Francisco Metropolitan Transportation Commission, « Reforming parking policies to support smart growth: parking best practices and strategies for supporting Transit Oriented Development in the San Francisco Bay Area », juin 2007.

## des tarifs des stationnements disponibles.

- **Élargir l'offre actuelle de manière efficiente par des partenariats avec le privé**

De manière générale, on peut classer les automobilistes ayant besoin d'espace de stationnement en trois clientèles distinctes : les résidents, les navetteurs et les visiteurs<sup>3</sup>. Ces trois clientèles se distinguent particulièrement au niveau du besoin de temps pour un espace de stationnement donné. Les résidents sont ceux qui demeurent le plus longtemps au même endroit, pouvant parfois garer leur voiture pendant plus d'une semaine sans bouger. Les navetteurs ont typiquement besoin d'un espace de stationnement pour une période de 7 à 10 heures à la fois. Ils arrivent et repartent massivement aux heures de pointe du matin et du soir. Les visiteurs, quant à eux, viennent faire de courts séjours à différentes heures de la journée pouvant varier entre une heure et quatre heures.

En l'état actuel, chaque clientèle s'approprie très majoritairement un type de stationnement : les résidents se stationnent gratuitement sur rue, les navetteurs se dirigent vers le stationnement hors rue et les visiteurs occupent le stationnement tarifé sur rue. La tarification actuelle à Montréal reflète d'ailleurs cette façon de diriger chaque clientèle vers un type de stationnement. D'une part, la Ville subventionne le stationnement de ses citoyens qui ont tendance à laisser leur voiture immobile dans les places gratuites. Les stationnements hors rue demandent souvent des tarifs à l'entrée qui sont supérieurs à trois heures de parcomètre, mais qui sont plafonnés dès qu'on y passe deux ou trois heures. Enfin, le stationnement tarifé sur rue offre des prix raisonnables, mais nécessite de devoir repayer après une courte période.

A priori, il n'y a pourtant rien qui force cette rigidité de l'offre de stationnement, que nous attribuons en grande partie au manque d'information déjà énoncé. En reprenant les données du tableau 2, on constate que cette rigidité occasionne parfois des déséquilibres importants entre l'offre et la demande dans un même secteur. Ainsi, dans le Sud-Est, alors que le stationnement hors rue est saturé à 97 %, le stationnement tarifé sur rue, lui, n'est occupé qu'à 57 %. À l'inverse, il est difficile de trouver une place avec parcomètre dans le Vieux-Montréal sur l'heure du midi, avec un taux d'occupation dépassant les 80 %, alors que le stationnement hors rue dans ce secteur est occupé à seulement 56 %.

Nous croyons qu'en intégrant le stationnement sur rue et hors rue dans une même politique, et en partageant l'information en temps réel pour ces deux types de stationnements, nous optimiserons encore plus l'espace disponible actuel. À titre d'exemple, un stationnement hors rue dans le Vieux-Montréal pourrait être tenté d'offrir un tarif spécial de deux heures pendant l'heure du lunch, qu'un automobiliste aura tôt fait de prendre s'il en est informé. À l'inverse, un espace tarifé sur rue dans le Sud-Est pourrait offrir un tarif fixe pour toute la journée.

Cette approche intégrée entre le stationnement sur rue et hors rue est celle qu'a prise entre autres la Ville d'Aspen (Colorado), qui mise sur quelques stations de ski importantes attirant des visiteurs pour des séjours de courte ou longue durée. L'intégration des deux types de stationnements lui permet de mieux gérer l'espace disponible en fonction des besoins du moment. C'est cette approche intégrée qu'a également prise San Francisco avec son application qui fait part en temps réel de la disponibilité, de l'emplacement et des tarifs de pratiquement tous les stationnements présents dans son centre-ville.

<sup>3</sup> Une étude plus poussée nous inciterait à diviser les résidents en deux sous-groupes : les immobiles, qui laissent leur voiture pratiquement stationnée en permanence près de leur domicile, et les résidents-navetteurs, qui prennent leur voiture pour aller travailler tous les jours.

Un meilleur arrimage entre le stationnement sur rue et hors rue à Montréal nécessitera une plus grande collaboration entre la nouvelle entité publique de la Ville, qui contrôlera l'ensemble des stationnements tarifés sur rue, et les propriétaires privés qui détiennent la grande majorité des stationnements hors rue. La Chambre estime que ce partenariat est souhaitable pour toutes les parties impliquées, mais également pour l'ensemble de la communauté d'affaires et pour tous les Montréalais.

À l'inverse, nous croyons qu'il serait contre-productif d'opter pour une approche punitive où la Ville imposerait une surtaxe sur le stationnement hors rue, tel que le suggère le projet de Politique de stationnement. Loin de réduire les déséquilibres entre l'offre et la demande des deux types de stationnements, une telle politique risquerait plutôt de les accentuer et ainsi de nuire aux efforts d'optimisation de l'espace.

Enfin, il faut comprendre également qu'un système d'information qui dirige les voitures vers le bon endroit où se stationner devient de plus en plus fort et efficace à mesure que le nombre de stationnements participant au programme augmente. La flexibilité croît avec le nombre. Montréal réussira à développer un programme des plus efficaces en travaillant en partenariat avec les propriétaires privés.

**Recommandation no 6 : Intégrer l'offre de stationnement sur rue et hors rue dans la prochaine politique de stationnement, incluant dans la diffusion de l'information aux automobilistes.**

**Recommandation no 7 : Établir des partenariats avec les propriétaires de stationnements privés plutôt que d'opter pour l'imposition d'une surtaxe.**

- **Faire preuve d'audace et de créativité**

Puisque la tarification est un facteur très important dans le choix de stationnement, il n'est pas étonnant que de nombreuses villes aient mis en place des politiques de modulation des prix afin d'infléchir la demande. Ces modulations de prix prennent différentes formes.

À New York, par exemple, pour favoriser un plus grand roulement des voitures stationnées sur les artères commerciales de Midtown, le tarif des parcomètres est de 2 \$ pour 1 h, 5 \$ pour 2 h, 9 \$ pour 3 h et 12 \$ pour 4 h. Les résultats sont probants : le temps moyen de stationnement dans ce secteur est passé de 4 h à 90 min.

À San Francisco, la modulation des prix se fait de façon périodique en fonction de l'offre et de la demande. Une fois par mois, la San Francisco Municipal Transportation Authority a le pouvoir d'augmenter les tarifs pour les stationnements qui sont pleins et de réduire les tarifs de ceux qui sont moins achalandés. Ces modulations s'appliquent pour l'ensemble des stationnements sur rue et hors rue. L'expérience s'est avérée concluante dans le centre-ville, et SF Park entend maintenant étendre cette politique de modulation des tarifs à l'ensemble du territoire de la ville.

Pourrait-on appliquer une politique semblable pour nos artères commerciales? Voici le portrait du taux d'occupation pour sept d'entre elles, en semaine et la fin de semaine.

**Tableau 3 – Taux d'occupation de certains axes commerciaux de Montréal**

<b>Axes commerciaux</b>	<b>Taux d'occupation : semaine</b>	<b>Taux d'occupation : fin de semaine</b>
<b>Avenue Mont-Royal/rue Saint-Denis</b>	50 %	60 %
<b>Chemin Côte-des-Neiges</b>	81 %	62 %
<b>Rue Ontario</b>	47 %	45 %
<b>Rue Masson</b>	76 %	86 %
<b>Rue Fleury</b>	57 %	57 %
<b>Boulevard Décarie</b>	55 %	33 %
<b>Avenue Laurier Ouest</b>	76 %	76 %

**Source :** Ville de Montréal, « Politique de stationnement : version préliminaire pour consultation », décembre 2015.

Si le chemin de la Côte-des-Neiges, la rue Masson et l'avenue Laurier Ouest se débrouillent très bien, on ne peut en dire autant des quatre autres, qui pourraient sans doute bénéficier de baisses des tarifs de parcomètre.

Ultimement, la technologie peut permettre d'aller très loin en matière de modulation des tarifs. Nous pouvons imaginer un algorithme qui permettrait de moduler les tarifs de tous les stationnements participants en temps réel. Un stationnement intérieur du Quartier des affaires pourrait alors rendre disponibles certains de ses espaces libres pour une durée d'une heure ou deux, à des prix inférieurs aux parcomètres sur l'heure du midi. Le système d'information commun pourrait ainsi modifier les prix des stationnements participants selon des paramètres qu'ils acceptent, et transmettre cette information en temps réel aux automobilistes qui se cherchent un stationnement.

À notre connaissance, aucune ville de par le monde ne s'est encore rendue aussi loin. Voilà qui pourrait devenir un élément phare de Montréal : ville intelligente.

Une autre innovation née en Californie qui commence à être adoptée ailleurs est la notion de *shared parking*. L'idée est de faire en sorte que deux ou plusieurs organisations partagent un même espace de stationnement lorsque leurs activités sont complémentaires, et que leurs clientèles ne se stationnent pas aux mêmes heures. S'il s'agit à la base d'une politique d'attribution de cases de stationnement par la Ville, rien n'empêche que des stationnements existants puissent également y trouver leur compte.

L'exemple qui pourrait s'avérer le plus intéressant à Montréal est la complémentarité naturelle entre le stationnement du Complexe Desjardins et celui de la Place des Arts, dans le Quartier des spectacles. L'étude d'Aecom note en effet que si le premier affiche souvent complet pendant le jour, le second, qui offre plus de 1 000 places, ne connaît un taux d'occupation que de 27 %. La situation est inversée les soirs de spectacle : celui de la Place des Arts se remplit et les travailleurs du Complexe Desjardins sont partis.

Enfin, l'innovation technologique permet également à certains résidents de contribuer à l'optimisation de l'espace. Des applications mobiles comme Park Circa, Spot ou JustPark, que l'on désigne communément comme étant des « Airbnb du stationnement », font en sorte que des résidents peuvent rendre disponible leur espace de stationnement. À Montréal, un certain nombre de résidents possèdent un espace de stationnement à la maison sans avoir de voiture. Ceux qui se rendent au travail en voiture pourraient aussi rendre disponible leur espace de stationnement pendant le jour.

**Recommandation no 8 : Réduire les tarifs de stationnement sur certaines artères commerciales.**

**Recommandation no 9 : Développer un algorithme pour moduler les tarifs de tous les stationnements participants en temps réel.**

**Recommandation no 10 : Favoriser les initiatives innovantes comme le stationnement partagé et les « Airbnb du stationnement ».**

#### **4. Ajout de stationnements et prise en considération des besoins futurs**

- **La voiture électrique**

L'électricité occupera une place de plus en plus importante dans le transport individuel et affectera indéniablement l'offre de stationnement.

D'après les données de l'Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ), le Québec compte désormais plus de 8 300 véhicules électriques ou hybrides, dont 16 % se situent à Montréal. Entre 2014 et 2015, ce secteur a augmenté de 36,7 %<sup>4</sup>. L'année 2015 a également été exceptionnelle pour l'utilisation du circuit électrique d'Hydro-Québec : en un an, le nombre de recharges mensuelles est passé de 2 600 à 6 300<sup>5</sup>. Il est donc nécessaire de tenir compte de ce besoin croissant dans la politique de stationnement de la Ville de Montréal. La Chambre se réjouit de constater que la Ville s'est dotée à cet égard d'un objectif ambitieux de fournir 1 000 bornes électriques pour le stationnement sur rue à Montréal d'ici 2020.

L'offre de bornes électriques devrait également être intégrée à tout projet majeur de construction ou de réhabilitation de stationnements souterrains ou étagés.

**Recommandation no 11 : Mettre en œuvre le plan de fournir 1 000 bornes électriques sur rue d'ici 2020 et intégrer des bornes de recharge dans les stationnements hors rue (souterrains ou étagés).**

- **Ajout de stationnements étagés lorsque requis**

Le développement immobilier au centre-ville connaît présentement un essor que Montréal n'avait pas vu depuis 50 ans, soit depuis l'arrivée des premiers gratte-ciel dans les années 1960.

D'une part, l'ouverture récente de la tour Deloitte ainsi que le développement en cours des deux tours QdS et de la Maison Manuvie viennent rompre un cycle de 22 ans pendant lequel aucune nouvelle tour de bureaux d'envergure n'a été construite au centre-ville de Montréal. Notons

<sup>4</sup> AVEQ, « Statistiques SAAQ-AVEQ sur l'électromobilité au Québec en date du 31 décembre 2015 » : <http://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-decembre-2015-infographique>.

<sup>5</sup> Hydro-Québec, communiqué de presse du 8 janvier 2016 : <http://nouvelles.hydroquebec.com/fr/communiques-de-presse/hq/954/pres-de-50-000-recharges-aux-bornes-du-circuit-electrique-en-2015/>.

également que Cadillac Fairview souhaite construire deux autres tours de bureaux au cours des 15 prochaines années.

Du point de vue du stationnement, toutes ces tours de bureaux deviennent de nouvelles destinations qui sauront attirer au centre-ville un plus grand nombre de navetteurs et de visiteurs occasionnels. Leurs propres stationnements intérieurs ne combleront pas complètement la demande.

D'autre part, le développement immobilier au centre-ville attire également des milliers de nouveaux résidents puisque de nombreux projets de condominiums sont présentement en construction. Le tableau suivant fait état des principaux projets de condominiums qui sont en vente dans le centre-ville, soit les développements de plus de 100 condos.

**Tableau 4 – Liste des projets de plus de 100 condos en vente au centre-ville**

Nom du projet	nb d'unités condos	Secteur
<b>Le Drummond</b>	400	Quartier des affaires
<b>Le 1248 condos urbains</b>	143	Quartier des spectacles
<b>YUL</b>	800	Sud des affaires
<b>Le Métropole</b>	199	Quartier des spectacles
<b>Le Peterson</b>	250	Quartier des spectacles
<b>Douze05 Mackay</b>	129	Sud des affaires
<b>Roccabella</b>	600	Quartier des affaires
<b>Tours des Canadiens</b>	800	Quartier des affaires
<b>Îcône</b>	360	Quartier des affaires
<b>Muse</b>	160	Nord des affaires
<b>L'Avenue</b>	300	Quartier des affaires
<b>TOTAL</b>	<b>4141</b>	

Source : « Comparez tous les projets de condominiums neufs à vendre au centre-ville, île de Montréal », *Guidehabitation.ca* (24 février 2016).

Ce développement immobilier est très positif pour la métropole. Au-delà du fait qu'il s'agit d'investissements privés de grande envergure, il faut également noter que ces nombreuses tours se construisent bien souvent sur d'anciens stationnements hors rue à ciel ouvert. Si ce type de stationnement a sa place dans des quartiers plus excentrés, il est moins naturel dans un centre-ville qui se veut une zone à plus forte densité. Sur ce point, il est donc indéniable que de tels projets immobiliers améliorent substantiellement la trame urbaine du centre-ville.

Ces projets de développement viennent cependant mettre une pression additionnelle au niveau du stationnement sur un Quartier des affaires déjà saturé. Même si les mesures d'optimisation suggérées amélioreront certainement la situation, selon le développement actuel et anticipé, il nous apparaît qu'elles ne suffiront pas à maintenir ou à améliorer la compétitivité du centre-ville.

Pour s'en convaincre, il suffit de comprendre le changement qui s'opère lorsqu'une nouvelle tour d'habitation est construite à la place d'un ancien stationnement ouvert au public : l'espace de stationnement devient alors réservé aux nouveaux résidents, réduisant la disponibilité pour les navetteurs et, dans une moindre mesure, les visiteurs occasionnels.

Si les commerces de proximité peuvent bien se tirer d'affaire dans une telle situation étant donné l'afflux de nouveaux résidents, on ne peut en dire autant des commerces de destination qui, eux, ont besoin que leur clientèle venant de plus loin puisse se stationner facilement. Or, le commerce de destination est justement le propre de l'offre commerciale d'un centre-ville digne de ce nom.

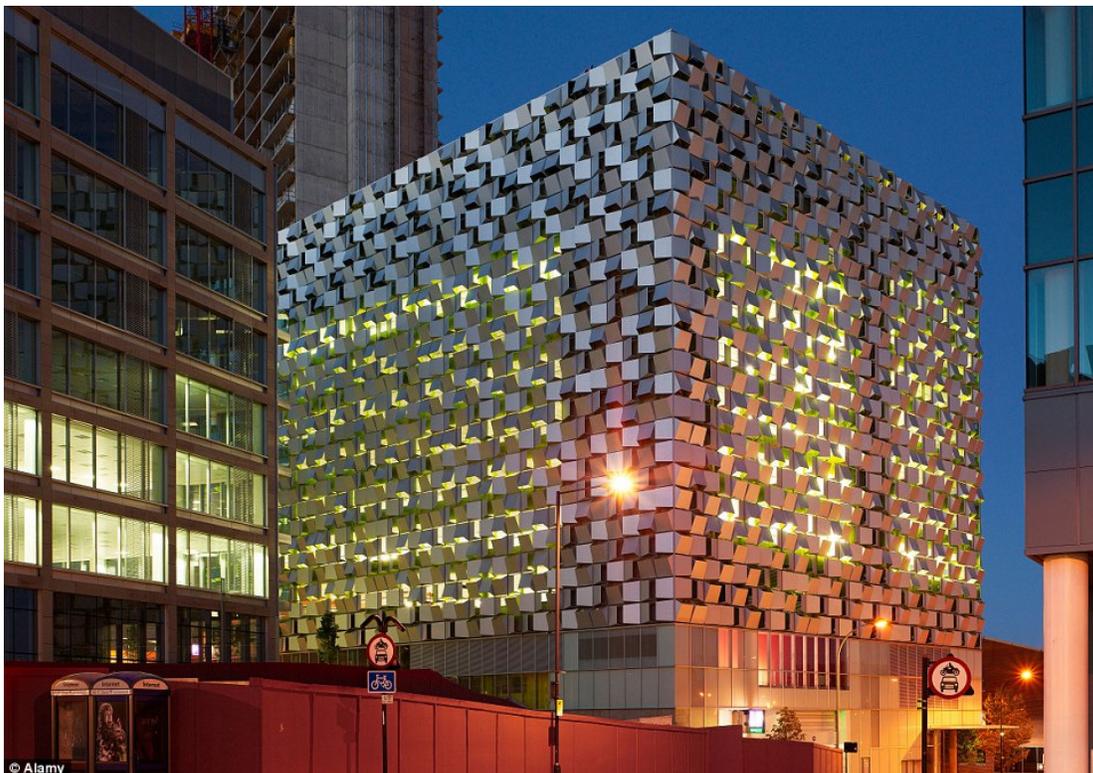
De même, une pénurie de stationnements pour les navetteurs pourrait nuire au centre-ville comme destination de travail et encourager une délocalisation de certains emplois. Il est important que la nouvelle politique de stationnement de la Ville emboîte le pas aux promoteurs de tours de bureaux qui indiquent par leurs investissements leur confiance en l'avenir du centre-ville.

Dans ce contexte, nous croyons qu'il faudra possiblement ajouter de nouveaux espaces de stationnement ouverts au public dans le centre-ville au cours des prochaines années. Cet ajout d'espace peut très bien se faire dans une optique de densification du centre-ville, en construisant des stationnements à étages à certains endroits stratégiques.

Les stationnements construits en hauteur demeurent rares à Montréal. Il y a évidemment ceux de l'aéroport et de la gare Centrale, qui répondent aux besoins particuliers d'une clientèle en transit. Il y a également celui de l'Université de Montréal, construit sur la rue Jean-Brillant. Dans le centre-ville, l'Autoparc Stanley est construit sur trois étages intérieurs et permet également le stationnement extérieur sur le toit.

La construction de stationnements en hauteur au centre-ville peut soulever certaines inquiétudes relativement à leur signature visuelle. Pourtant, des exemples internationaux existent pour démontrer qu'un stationnement en hauteur peut avoir une esthétique intéressante et se marier harmonieusement à une trame urbaine. Nous en présentons ici deux afin d'illustrer notre propos : le premier stationnement étagé est construit à Santa Monica, en Californie, et le deuxième à Sheffield, en Grande-Bretagne.





Nous sommes convaincus que les nombreux créateurs montréalais qui font notre renommée internationale en matière de design sauraient relever le défi et concevoir des stationnements qui agrémenteraient la trame urbaine du centre-ville.

Enfin, deux secteurs du centre-ville nous semblent avoir particulièrement besoin d'espace de stationnement additionnel. Le premier est le Sud-Est, où le stationnement hors rue est déjà occupé à 97 %. Un stationnement étagé pourrait très bien être construit sur le terrain d'un stationnement extérieur actuel pour augmenter la capacité du secteur. Ensuite, au cœur du Quartier des affaires, le quadrilatère Peel/De Maisonneuve/René-Lévesque/Robert-Bourassa est également complètement saturé. Le stationnement tarifé sur rue y atteint des taux d'occupation de 99 % entre midi et 15 h les jours de semaine.

Le secteur autour du square Phillips en est un également très achalandé. En ce sens, la conclusion éventuelle d'une entente avec Canderel en vue de construire un stationnement étagé aux abords du square Phillips<sup>6</sup> représenterait une solution intéressante pour désengorger le secteur.

**Recommandation no 12 : Prévoir la création de stationnements étagés esthétiques à des endroits stratégiques afin de désengorger les secteurs les plus achalandés de la ville.**

<sup>6</sup> « Square Phillips : un stationnement étagé plutôt qu'une tour à bureau », *La Presse*, 23 février 2016 : <http://affaires.lapresse.ca/economie/immobilier/201602/23/01-4953587-square-phillips-un-stationnement-etage-plutot-quune-tour-de-bureaux.php>.

## **Conclusion**

En conclusion, nous appuyons les grandes lignes que présente la Ville de Montréal dans son projet de Politique de stationnement. Nous croyons que la réflexion est déjà bien entamée et que les orientations prises vont dans le bon sens. Nous saluons surtout l'intention de mieux harmoniser les pratiques et la réglementation sur le stationnement dans l'ensemble des arrondissements et des villes liées de l'agglomération de Montréal.

Nous espérons que notre mémoire aura bien su faire comprendre les principales préoccupations de la communauté d'affaires relativement à la situation du stationnement à Montréal, en particulier au centre-ville. Nous avons voulu contribuer à la recherche de solutions concrètes afin d'optimiser l'utilisation de l'espace actuel de stationnement à Montréal. De même, nous croyons qu'il faut demeurer ouvert à la possibilité d'ajouter du stationnement à certains endroits stratégiques, là où une forte demande le requiert.

Nous sommes convaincus qu'un partenariat entre la Ville et les propriétaires de stationnements privés est la meilleure façon d'atteindre nos objectifs en matière de stationnement. La communauté d'affaires est prête à collaborer.

## Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Mettre à contribution l'expertise acquise par Stationnement de Montréal au cours des 22 dernières années afin de mieux développer le nouveau modèle de gouvernance.

Recommandation no 2 : Rapatrier la responsabilité de la réglementation du stationnement à la ville-centre afin de la rendre plus cohérente à l'échelle de l'agglomération.

Recommandation no 3 : Simplifier et rendre plus conviviale la signalisation du stationnement pour faciliter la vie des citoyens.

Recommandation no 4 : Mettre les technologies de l'information au cœur de la prochaine Politique de stationnement.

Recommandation no 5 : Informer les automobilistes en temps réel des emplacements et des tarifs des stationnements disponibles.

Recommandation no 6 : Intégrer l'offre de stationnement sur rue et hors rue dans la prochaine politique de stationnement, incluant dans la diffusion de l'information aux automobilistes.

Recommandation no 7 : Établir des partenariats avec les propriétaires de stationnements privés plutôt que d'opter pour l'imposition d'une surtaxe.

Recommandation no 8 : Réduire les tarifs de stationnement sur certaines artères commerciales.

Recommandation no 9 : Développer un algorithme pour moduler les tarifs de tous les stationnements participants en temps réel.

Recommandation no 10 : Favoriser les initiatives innovantes comme le stationnement partagé et les « Airbnb du stationnement ».

Recommandation no 11 : Mettre en œuvre le plan de fournir 1 000 bornes électriques sur rue d'ici 2020 et intégrer des bornes de recharge dans les stationnements hors rue (souterrains ou étagés).

Recommandation no 12 : Prévoir la création de stationnements étagés esthétiques à des endroits stratégiques afin de désengorger les secteurs les plus achalandés de la ville.