

Commission sur le transport
et les travaux publics

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Examen public

Politique de stationnement de Montréal

Rapport déposé au conseil municipal
le 16 mai 2016
et au conseil d'agglomération
le 19 mai 2016

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

LA COMMISSION :

PRÉSIDENTE

*M. Michel Bissonnet
Maire d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Léonard*

VICE-PRÉSIDENTES

*M. Michel Gibson
Maire de la Ville de Kirkland*

*Mme Marianne Giguère
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement Le Plateau Mont-
Royal*

MEMBRES

*M. Maurice Cohen
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Laurent*

*Mme Suzanne Décarie
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies – Pointe-aux-Trembles*

*Mme Mary Deros
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Villeray – Saint-
Michel – Parc-Extension*

*M. Marc-André Gadoury
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rosemont – La
Petite Patrie*

*Mme Paola Hawa
Maire de la Ville de Sainte-Anne-de-
Bellevue*

*M. Pierre L'Heureux
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Verdun*

*Mme Monica Ricourt
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de Montréal-Nord*

*M. Craig Sauvé
Conseiller de la Ville
Arrondissement Le Sud-Ouest*

Montréal, le 16 mai 2016

Monsieur Benoit Dorais
Président du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Monsieur le Président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les transports et les travaux publics, le rapport et les recommandations de la commission à la suite de l'examen public de la version préliminaire de la Politique de stationnement de Montréal.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

Original signé

Michel Bissonnet
Président

La secrétaire recherchiste,

Original signé

Élisabeth Rivest
Secrétaire recherchiste

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	2
1. LE PROCESSUS D’EXAMEN PUBLIC	2
2. PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE MONTRÉAL – VERSION POUR CONSULTATION.....	3
3. L’ANALYSE DES COMMENTAIRES ET MÉMOIRES DÉPOSÉS.....	5
4. LES RECOMMANDATIONS.....	16
CONCLUSION	28
ANNEXE 1 : RÉOLUTION DU CONSEIL D’AGGLOMÉRATION	29
ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RESSOURCES IMPLIQUÉES DANS LE DOSSIER....	30
ANNEXE 3 : LISTE DES AUTEURS DES MÉMOIRES ET OPINIONS	31

INTRODUCTION

Au mois de mars 2015, le conseil municipal et le conseil d'agglomération ont adopté le programme d'activités des commissions permanentes. L'examen public de la Politique de stationnement de Montréal en fait partie. Ainsi au mois de décembre 2015, l'Administration a rendu publique la version préliminaire pour consultation de la Politique de stationnement et, le 28 janvier 2016, le conseil d'agglomération a adopté ce projet de Politique. Il a par la même occasion mandaté la *Commission sur le transport et les travaux publics* afin de mener une consultation publique portant sur les orientations contenues dans la politique. L'extrait du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'agglomération est reproduit en **Annexe 1**.

Le présent rapport comprend quatre parties. La première rappelle les grandes étapes de cet examen public tandis que la seconde partie résume la Politique de stationnement proposée. La troisième section est vouée à l'analyse des mémoires par la commission. Enfin, la dernière partie reprend les recommandations adoptées à l'unanimité par la commission lors de la séance publique du 14 avril 2016.

1. LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC

Le 21 janvier 2016, la Direction de l'urbanisme a présenté à la commission le diagnostic réalisé par la firme AECOM en 2014, ainsi que les grandes lignes du projet de Politique.

Les informations détaillées sur le déroulement de la consultation publique ont été publicisées par le biais d'un avis public diffusé le 1^{er} février 2016 dans deux quotidiens montréalais, l'un francophone et l'autre anglophone. Les assemblées ont de plus été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et sur le portail de la Ville de Montréal. Un communiqué de presse a également été envoyé aux médias tandis qu'une invitation a été adressée aux 160 abonnés du bulletin des commissions ainsi qu'à plus d'une centaine de personnes, représentants d'organismes et groupes d'intérêt identifiés avec l'aide de la Direction de l'urbanisme, responsable du dossier. Enfin, des manchettes ont été diffusées sur Twitter et Facebook de façon à informer le public de l'avancement de cette consultation.

Le document de présentation en soutien à cet examen public est disponible depuis le 1^{er} février 2016 dans l'ensemble des bureaux Accès Montréal, des bureaux d'arrondissement, des villes liées ainsi que sur le site Internet des commissions permanentes. Le document est aussi disponible sur le portail de la Ville de Montréal, dans l'onglet urbanisme, et ce depuis la conférence de presse du maire de Montréal qui a dévoilé le projet de Politique, le 16 décembre 2015.

La première assemblée publique d'information s'est déroulée le 15 février 2016. M. Luc Couillard, conseiller en aménagement de la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire, y a présenté le contenu de la Politique de stationnement proposée. Il était accompagné de M. Gilles Dufort, chef de division et de M. Sylvain Ducas, directeur de l'urbanisme, qui ont répondu aux questions des commissaires et du public.

La commission a par la suite siégé à quatre reprises pour entendre les mémoires du public, soit les 10, 15 et 16 et 17 mars 2016. La commission a ainsi reçu les commentaires de citoyens, d'organismes, de regroupements et d'établissements provenant d'horizons variés.

Quatre séances de travail ont été requises pour analyser les opinions et mémoires ainsi que pour préparer les recommandations. La commission a adopté ses recommandations lors de la séance publique du 14 avril 2016.

En tout, plus de cent vingt personnes (120) se sont présentées aux six assemblées publiques. Au total, 51 opinions écrites ont été présentées ou déposées à la commission. La Commission remercie chaleureusement tous les intervenants qui ont contribué à l'examen public pour la qualité de leurs commentaires et leurs propositions.

Au nom de tous les membres, le président témoigne sa reconnaissance au responsable du dossier du transport au comité exécutif, M. Aref Salem, ainsi qu'à l'équipe de la Direction de l'urbanisme, et plus particulièrement messieurs Gilles Dufort et Luc Couillard, pour leur expertise tout au long de l'étude de ce dossier.

Conformément à la réglementation en vigueur, le présent document, de même que tous les documents déposés en lien avec cette étude publique peuvent être consultés sur la page Internet des commissions à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions, ainsi qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

La liste complète des personnes ressources impliquées est disponible à l'**Annexe 2** du présent document. La liste des auteurs des mémoires et opinions est rassemblée à l'**Annexe 3**.

2. PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE MONTRÉAL – VERSION POUR CONSULTATION

La Politique proposée a été élaborée en tenant compte des meilleures pratiques de gestion du stationnement aux États-Unis et en Europe. Elle repose également sur les constats dégagés par le portrait et le diagnostic du stationnement, réalisés en 2014 par la firme AECOM.

La préparation de la Politique de stationnement était inscrite dans le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal, et comprenait trois objectifs, soit de moduler l'offre de stationnement en fonction du transport en commun, d'adapter l'offre de stationnement afin de répondre aux besoins des commerces et, enfin, de faciliter le stationnement des résidents dans les secteurs denses.

La Politique de stationnement devient le premier document stratégique par lequel la Ville vient encadrer le stationnement en intégrant les notions de mobilité durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'aménagement du territoire, de développement économique et d'innovation technologique. Enfin, la Politique de stationnement constitue une des pièces importantes du plan de mobilité en cours d'élaboration, qui comprendra également le transport collectif et actif, le transport routier et le transport des marchandises.

2.1 Portrait et diagnostic du stationnement

Quelques faits saillants sont présentés pour dresser le portrait et le diagnostic du stationnement à Montréal. D'abord, le taux de motorisation des Montréalais croît depuis 1998, bien que ce phénomène ne soit pas aussi accentué que dans la région métropolitaine de recensement (RMR) ou dans les couronnes de Montréal. Fait intéressant, en même temps que les Montréalais se motorisent de plus en plus, ils utilisent aussi davantage le transport en commun et le transport actif.

Plusieurs données ont été présentées. Ainsi, 320 000 espaces de stationnement sur rue non tarifés ont été répertoriés, ce qui représente 91 % de toute l'offre de stationnement sur rue à l'échelle de Montréal. 4 % des autres espaces sur rue sont dans des zones réservées aux résidents (SRRR). Enfin, le stationnement payant par parcomètre compte pour seulement 5 %

de toutes les places disponibles sur rue. À ce sujet, seules 60 % des places de stationnement munies d'un parcomètre sont utilisées en moyenne durant la journée, que ce soit la semaine ou la fin de semaine.

Du côté du stationnement hors rue non tarifé, on retrouve au minimum 470 000 places sur l'île de Montréal, soit dans les secteurs commerciaux (31 %), dans les stationnements ouverts au public – incluant les stationnements incitatifs (27 %) et dans les stationnements réservés aux industries, établissements, bureaux et résidents (40 %).

Enfin, le stationnement hors rue tarifé se localise principalement au centre-ville et est caractérisé par une tarification très variable selon les opérateurs. Fait à noter, la tarification actuelle opérée par les gestionnaires favorise davantage le stationnement de longue durée dans les stationnements hors rue.

En ce qui a trait au portrait plus détaillé du centre-ville, les nombres diffèrent sensiblement de ceux de la moyenne de l'agglomération. Des quelque 49 000 places de stationnement existantes, 76 % sont situées hors rue et tarifées, 14 % sont sur rue et tarifées tandis que seulement 10 % des espaces sur rue ne sont pas tarifés – secteurs SRRR, débarcadères, corps diplomatique, calèches, etc.

Les places de stationnement hors rue et tarifées sont réparties sur 229 sites. *Stationnement de Montréal*, organisme gérant moins de 1 % de toute l'offre de stationnement hors rue, propose généralement une tarification inférieure à celles des gestionnaires privés. Le taux d'occupation moyen y est de 74 %. Quant au stationnement sur rue tarifé, dans le centre des affaires sur l'heure du midi, les taux d'occupation y varient de 85 % à 99 %, selon les données recueillies. Ces taux sont d'ailleurs considérés comme critiques dans la littérature scientifique sur le sujet. Autre fait à noter, plus de 40 % des déplacements en automobile vers le centre-ville proviennent de résidents de la partie centrale de l'île de Montréal et de l'arrondissement de Ville-Marie. Ce constat est étonnant dans la mesure où ces territoires sont les mieux desservis en transport collectif. Enfin, certaines artères commerciales des quartiers denses de Montréal ont également un taux critique d'occupation du stationnement.

Le portrait et le diagnostic comprennent également des données sur la signalisation et la livraison. On y apprend qu'en moyenne, 1,29 panneau se trouve sur chaque poteau de signalisation du stationnement à Montréal, certains poteaux ayant jusqu'à six panneaux, ce qui complique la lisibilité. Les heures de livraison autorisées dans un même secteur sont quant à elles très variables et semblent peu adaptées à en juger par la quantité de stationnements en double file observés sur les artères commerciales en particulier.

Enfin, en matière de dispositions réglementaires sur le territoire montréalais, d'importantes variations existent selon les arrondissements en ce qui a trait aux exigences de stationnement dans les projets résidentiels. Le verdissement comme outil permettant de réduire les îlots de chaleur générés par les stationnements demeure une mesure marginale. Les périodes d'entretien des rues sont très variables d'un arrondissement à l'autre et enfin, les stationnements souterrains sont peu encouragés dans les nouveaux projets immobiliers.

2.2. Grandes lignes de la Politique de stationnement

La vision retenue pour guider les actions qui découleront de la Politique de stationnement est d'« *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* ».

La Politique repose sur quatre grands principes directeurs :

- Simplifier et harmoniser les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement
- 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
- Optimiser le stationnement au centre-ville et sur les artères commerçantes afin de favoriser la vitalité économique
- 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

Six stratégies viennent soutenir les principes directeurs de la Politique de stationnement de Montréal :

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

Enfin, de ces six stratégies découlent 37 mesures et trois (3) actions prioritaires.

3. L'ANALYSE DES COMMENTAIRES ET MÉMOIRES DÉPOSÉS

Des 51 mémoires et opinions déposés dans le cadre de cet exercice de consultation, 29 ont été présentés de vive voix. **L'Annexe 3** du présent rapport rassemble le nom des personnes ayant pris la parole lors des séances publiques d'audition des mémoires. Cette annexe inclut également les personnes étant intervenues lors de la période de questions et commentaires du public. Enfin, on y retrouve tous ceux qui ont déposé une opinion ou envoyé un courriel sans le présenter à la commission.

La commission a pris connaissance des points de vue exprimés par les citoyens, organismes, entreprises et établissements ayant participé à cet examen public et elle a analysé tous les mémoires et opinions déposés. La commission a préparé ses recommandations en considérant les éléments qui suivent.

3.1 Commentaires généraux

Pertinence d'une politique de stationnement pour Montréal

La commission a saisi que l'idée de se doter d'une première politique de stationnement est bien accueillie par tous les participants à la consultation. La décision de l'Administration de s'attaquer aux enjeux de stationnement montréalais est d'ailleurs considérée tantôt comme

audacieuse, tantôt comme courageuse, puisque la question du stationnement revient souvent dans l'actualité et comporte une charge émotive indéniable.

Des résidents-automobilistes des quartiers denses ont fait état des nombreux irritants en lien avec la difficulté de se stationner sur rue près de chez eux, que ce soit pour des raisons de coûts ou de disponibilité d'espaces. L'accessibilité à un stationnement à coût raisonnable est donc considérée comme un élément important de la qualité de vie de ces résidents.

Les commerçants ont de leur côté partagé la confusion vécue quotidiennement par les visiteurs, relativement à la complexité et la variété des règles de stationnement sur le territoire montréalais. Ils ont salué l'intention de simplifier et d'harmoniser les règles, afin entre autres d'améliorer l'expérience client.

Les spécialistes du transport et du développement durable ont quant à eux salué la venue de cette politique qui propose une vision renouvelée de la gestion du stationnement, annonçant une réflexion sur la place à faire aux alternatives à l'auto solo. Selon ces spécialistes, les études récentes tendent à démontrer que la gestion du stationnement constitue un puissant outil pour réduire la dépendance à l'automobile. Selon un intervenant, la politique proposée démontre une compréhension approfondie de la mobilité en zone urbaine dans une perspective de développement durable.

Divers participants ont également expliqué à la commission que le choix d'un usage de l'espace public au détriment d'un autre influence nécessairement les choix collectifs en matière de mobilité.

Enfin, quelques intervenants ont rappelé les limites inhérentes à une politique de stationnement, qui est en réalité une des nombreuses composantes du plan de mobilité à venir. Ce plan devra donc intégrer davantage de dimensions, tout en demeurant tout aussi novateur et ambitieux que la politique à l'étude.

Aspects à bonifier dans la Politique de stationnement de Montréal

Accessibilité universelle

Plusieurs intervenants ont sensibilisé la commission à l'importance de veiller à l'inclusion de toutes les personnes, dans la mise en œuvre de la Politique de stationnement de Montréal. Ainsi, plusieurs innovations technologiques envisagées représentent certes des opportunités, mais aussi des défis, afin que chacun comprenne les règles du stationnement à Montréal ou encore ait accès à des espaces de stationnement adaptés, peu importe ses limitations fonctionnelles. Les auteurs de ces différentes suggestions constatent que la Politique de stationnement gagnerait à être bonifiée par l'inclusion de l'accessibilité universelle en trame de fond du document adopté.

Précision sur le sens à donner à la notion d'offre équilibrée

Plusieurs participants à la consultation ont évoqué la notion de l'équité comme critère à prendre en considération pour réaliser la vision de la Politique de stationnement de Montréal. Cependant, la commission a constaté que ce concept est défini de façon différente, selon les intérêts représentés :

- Pour plusieurs résidents intervenus en commission, l'équité devrait se refléter entre les résidents de tous les arrondissements, peu importe la trame urbaine et la disponibilité du transport collectif. La majorité de ces résidents revendiquent un abaissement du prix de la

vignette de SRRR ou le retrait de zones de SRRR, lorsque les citoyens n'en ressentent pas le besoin. Ils souhaitent que toute nouvelle zone de SRRR fasse l'objet d'une étude d'impact et d'une consultation populaire;

- Pour les gens d'affaires des quartiers centraux, la tarification doit être équitable avec celle des centres commerciaux périphériques et les grandes surfaces de l'agglomération, voire de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ces espaces commerciaux devraient ainsi payer une surtaxe régionale sur leurs espaces de stationnement. Les revenus générés pourraient servir à améliorer l'offre de stationnement dans les secteurs où elle est saturée;
- Un expert a proposé que l'équité serait atteinte si l'Administration trouvait une façon d'inciter les centres commerciaux à tarifer le stationnement sur leur terrain, au moins pour les espaces les plus prisés. Le fait, pour un automobiliste, de devoir déboursier un montant chaque fois qu'il utilise sa voiture est en effet le moyen le plus efficace pour l'inciter à choisir d'autres modes de transport, réduisant ainsi sa dépendance à l'automobile;
- Pour les groupes environnementaux, l'équité doit être envisagée envers les générations futures, dans une perspective de développement durable. Pour les tenants de cette position, les cibles de réduction du nombre de stationnements doivent être précisées;
- Enfin, pour les groupes de promotion de la qualité de vie urbaine, l'équité repose sur un meilleur partage de la voie publique entre les usagers, que ce soit les automobilistes, les cyclistes ou les piétons. L'espace public doit également être partagé plus équitablement entre les fonctions de circulation, de socialisation, de réduction des îlots de chaleur et de support aux modes alternatifs de transport.

La commission considère nécessaire de préciser les intentions de la Politique au regard de ces différents points de vue.

3.2 Commentaires regroupés selon les six grandes stratégies de la Politique de stationnement de Montréal

Les commentaires reçus ont été regroupés sous les six (6) stratégies du document de consultation. Ce choix de structure permet de proposer des pistes de réflexion à l'Administration dans la mise en œuvre de la Politique de stationnement.

Stratégie 1. Migrer vers le stationnement intelligent

Technologies innovantes au service de la mobilité

Les nouvelles technologies offrent de nombreuses possibilités afin de faciliter la gestion du stationnement pour la Ville de Montréal, tel qu'en fait état la Politique de stationnement en annonçant son intention de migrer vers le stationnement intelligent. Cette flexibilité de la tarification qui s'ajuste en fonction de la demande est jugée intéressante par de nombreux participants. Les avancées technologiques promettent aussi une plus grande efficacité pour les usagers, que ce soit dans la recherche, la réservation ou le paiement d'un espace de stationnement sur le territoire de Montréal. La commission note que plusieurs intervenants accueillent ces innovations qui permettront d'optimiser l'utilisation du stationnement tout en réduisant l'émission des GES, en particulier dans les secteurs saturés comme le centre-ville et certaines artères commerciales.

Dans certains mémoires, il est aussi question de la perception négative des automobilistes quant à la disponibilité de stationnements, dans les secteurs centraux. Cette perception affecte à son tour la volonté des consommateurs de visiter certaines artères. Un intervenant avance qu'en réalité, le choix de destination se fait souvent en amont du déplacement, moment où il est essentiel de bien faire connaître la disponibilité des espaces de stationnement.

Outre les avancées technologiques prévues afin d'optimiser l'occupation du stationnement, plusieurs participants à la consultation ont fait valoir la nécessité de prévoir une stratégie de communication afin de promouvoir les outils développés et de rétablir une perception plus positive des secteurs commerciaux denses de Montréal.

Enfin, quelques participants ont insisté sur l'importance de faire valoir non seulement l'offre de stationnement disponible par le biais des nouvelles technologies, mais également les solutions de mobilité durable qui permettent la réduction de la dépendance à l'auto solo.

Stationnement et vitalité économique au centre-ville et sur les artères commerciales

Les Sociétés de développement commercial (SDC) et associations de gens d'affaires ont partagé en grand nombre la problématique de l'expérience de stationnement vécue par leurs clients. Les commissaires croient fermement à l'importance d'encourager la vitalité économique des artères et secteurs commerciaux de Montréal, car ils permettent de développer des milieux de vie dynamiques dans les quartiers tout en façonnant l'identité de la métropole. Pour encourager la vitalité économique d'un secteur, ce dernier doit être accessible pour les clients; certaines SDC ont donc plaidé en faveur de l'optimisation des espaces de stationnement sur les artères marchandes et de l'augmentation de l'offre, en particulier près des destinations régionales et touristiques. Ce service à la clientèle constitue, pour l'un des participants marchands, une composante importante de l'accueil des visiteurs et permet d'améliorer l'expérience client dans son ensemble.

Les commissaires ont demandé à plusieurs SDC, lors de l'audition des mémoires, s'il existait à leur connaissance des études démontrant le lien causal entre vitalité commerciale et disponibilité du stationnement automobile à Montréal. Bien que cet enjeu soit important, la commission constate qu'il n'est pas documenté adéquatement, de même que les comportements de mobilité de visiteurs en général. Or, d'après les informations obtenues de la Direction de l'urbanisme, d'autres villes ont réalisé ce type d'études, qui permettent de mieux comprendre les comportements de mobilité des clientèles des artères commerciales, en fonction des réalités spécifiques aux secteurs traités. Ce type d'information semble indispensable pour prendre des décisions éclairées et équilibrées.

Stratégie 2. Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable

La commission a entendu les représentants d'entreprises et d'organismes qui travaillent au développement ou à la consolidation de solutions de rechange à l'auto solo à Montréal. Les commissaires ont également eu le privilège de recevoir quelques experts en transport et stationnement qui sont venus préciser les éléments qui permettent de créer, en amont, un environnement favorable à la mobilité durable.

Stationnement, caractéristiques locales et offre de transport collectif et actif

Selon une étude réalisée par l'école Polytechnique, l'autopartage est considéré comme un outil de réduction à la source des besoins de stationnement, car il diminue le taux de motorisation des ménages usagers. L'arrivée des véhicules en libre-service (VLS) est trop nouvelle pour

avoir été analysée, mais un participant anticipe une conclusion semblable. Ces ajouts au cocktail mobilité gagneraient donc à être offerts à l'ensemble des Montréalais, y compris ceux qui sont situés dans des secteurs éloignés des réseaux de métro ou des lignes de train de banlieue. À ce sujet, plusieurs participants à la consultation ont effectivement rappelé que la création d'environnement de mobilité plus durable passe par l'amélioration majeure du transport collectif, sans lequel les Montréalais n'ont pour alternative que l'auto solo.

Stationnement dans les grands pôles d'emplois, à l'extérieur du centre-ville

Un regroupement d'organismes de gestion de la mobilité a sensibilisé la commission à l'existence d'enjeux spécifiques de stationnement dans quelques grands pôles d'emplois situés à l'extérieur du centre-ville. À ce sujet, plusieurs solutions efficaces ont été développées par et pour les entreprises, afin d'encourager les employés à avoir recours à d'autres options que l'auto solo. L'arrondissement de Saint-Laurent fait figure de pionnier en la matière avec sa nouvelle réglementation sur le stationnement. Les solutions proposées comprennent par exemple l'élaboration de plans de gestion des déplacements, le covoiturage ou encore l'option, pour les employés, de recevoir un montant d'argent au lieu d'un espace de stationnement gratuit – le *Parking Cash Out* –.

Les commissaires ont également été sensibles à l'avantage que reçoit l'employé qui se voit accorder gratuitement un espace de stationnement qui serait normalement payant. À cet effet, les paliers de gouvernement supérieurs devraient évaluer cet avantage imposable.

Partage de la rue

Favoriser la mobilité durable suppose de faire place aux moyens de transport autres que l'auto solo, que ce soit le transport collectif, le transport actif ou encore l'autopartage.

Pour le transport actif, les intervenants ont rappelé que plusieurs pistes cyclables en site propre ont vu le jour, au cours des dernières années. L'arrivée de Bixi a permis aux Montréalais d'appivoiser la bicyclette. Afin de répondre à la demande croissante de ce mode de transport, des stationnements de vélos ont été installés sur rue tandis que les stations Bixi font désormais partie du paysage. Toutes ces initiatives ont eu une incidence directe sur la croissance de l'utilisation du vélo à Montréal.

Du côté du transport collectif, la mise en place de voies réservées aux autobus en périodes de pointe a diminué la durée de certains trajets, au grand bonheur des usagers.

Enfin, quelques intervenants ont fait valoir que, puisque l'autopartage et les VLS participent à la diminution de la possession d'une automobile privée et donc à la baisse de la demande d'espaces de stationnement sur rue, ils méritent d'être davantage encouragés dans l'espace public.

En contrepartie cependant, ces réaménagements ont eu pour impact de retirer des espaces qui avaient jusque là été utilisés pour le stationnement sur rue, comme l'ont rappelé les intervenants vivant avec les inconvénients de cette diminution de l'offre nette de stationnement. Le centre-ville, de l'avis des représentants du milieu des affaires, est particulièrement touché par la situation, dans le contexte du développement immobilier actuel sans précédent, positif en soi, mais qui entraîne la disparition de sites de stationnement de surface.

Plusieurs participants à la consultation ont proposé une réflexion plus large encore sur le partage de la rue, cet espace public omniprésent à Montréal dont l'affectation peut avoir un impact important sur la qualité de vie de l'ensemble des résidents et sur la vitalité économique

des secteurs commerciaux. En effet, dans les quartiers centraux de Montréal, plusieurs restaurants et bars occupent temporairement les espaces de stationnements devant leur établissement pour y installer des terrasses, au grand plaisir de leur clientèle. Plus récemment, de petits espaces aménagés sur le domaine public ont vu le jour pendant la belle saison. Les « placottoirs » offrent une aire de repos aux passants, sans que ceux-ci aient à consommer dans un commerce. Ils constituent également un lieu d'expérimentation et une vitrine pour le design urbain montréalais.

Conscients que ces initiatives d'occupation du domaine public engendrent une pression supplémentaire sur la disponibilité du stationnement, certains participants proposent le stationnement en structure hors rue, à condition d'assurer une intégration architecturale adéquate. Cette solution permet de réutiliser l'espace public afin d'améliorer l'ambiance d'un secteur tout en maintenant une offre de stationnement adéquate dans les quartiers.

La question du partage de la rue a fait l'objet de nombreux commentaires et points de vue différents, lors de l'audition des mémoires. La commission croit que la recherche d'un juste équilibre représentera un défi pour l'Administration, dans la mise en œuvre de la Politique de stationnement. Certains groupes ayant participé à la consultation proposent d'ailleurs de veiller à ce que la réflexion collective se poursuive dans l'espace public, par l'organisation d'événements de sensibilisation aux impacts du partage de la rue.

Centre de transbordement urbain et horaires de livraison

La commission a pris connaissance des enjeux de stationnement, de circulation et de sécurité routière qui découlent d'une gestion inadéquate des horaires et espaces de livraison. Les participants des secteurs commerciaux ont confirmé ce constat et plusieurs ont retenu comme étant une piste intéressante la mesure de la Politique de stationnement portant sur l'étude de la faisabilité d'un centre de transbordement urbain.

Arrivée des véhicules électriques abordables

La démocratisation du véhicule électrique figure parmi les instruments de mobilité durable mis de l'avant dans la Politique de stationnement et reprise par quelques participants à la consultation. La commission a entendu d'une part l'engouement pour ce nouveau mode de transport moins polluant et, d'autre part, les craintes associées au fait qu'on mesure encore difficilement tous les impacts de l'automobile électrique, sans compter que l'auto solo, même électrique, ne résout pas les problèmes de congestion et de stationnement.

Stratégie 3. Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire

Outre l'optimisation du stationnement sur rue, certains intervenants ont attiré l'attention des commissaires sur l'importance de mieux harmoniser, à l'échelle de la Ville, les exigences du stationnement dans les nouveaux développements. De l'avis des experts en la matière, en plus d'être différent d'un arrondissement à l'autre, le cadre réglementaire actuel est désuet, tant pour le calcul des aires minimales que maximales de stationnement exigé. Pour les stationnements de surface, il en résulte un gaspillage d'espace en plus de la création d'îlots de chaleur et de milieux peu conviviaux pour les piétons et cyclistes. Pour les stationnements en structure des ensembles résidentiels, l'augmentation des coûts se reflète dans le prix des logements déjà dispendieux.

En plus de la volonté d'harmoniser le cadre réglementaire, des participants à la consultation ont salué la volonté municipale de se doter de mesures incitatives afin d'encourager les promoteurs immobiliers à élaborer des plans de gestion des déplacements ou à fournir des options de mobilité durable, à l'intérieur de leur projet. Il a aussi été suggéré d'encourager les associations de copropriétaires d'immeubles comprenant plusieurs logements à se doter d'un service d'autopartage *in situ*.

Enfin, les participants ont fait observer que certains secteurs de la Ville subissent des pressions sur le stationnement, que ceci soit dû à leur localisation stratégique, à leur vocation ou à une offre déficiente d'alternatives durables de mobilité. La commission comprend que, dans certains contextes, la construction de stationnements en structure puisse s'avérer nécessaire. Cette mesure devra cependant être encadrée afin de respecter la portion de la vision proposée qui cherche à réduire la dépendance des Montréalais à l'automobile.

Stratégie 4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire

De toutes les propositions de la Politique de stationnement de Montréal, la tarification a certainement soulevé le plus de commentaires et fait l'objet du plus grand nombre de suggestions particulières. Plusieurs d'entre elles méritent d'être étudiées tout en conservant une perspective d'ensemble et équilibrée, afin d'éviter d'exacerber la complexité de la tarification actuelle :

- Offrir la gratuité du stationnement de très courte durée afin de mettre en place des débarcadères près de certains commerces de biens courants, tels les épiceries, pharmacies ou nettoyeurs. Un projet pilote est en place à la Plaza Saint-Hubert et connaît beaucoup de succès. Cette initiative fonctionne aussi très bien dans le noyau villageois de la ville de Saint-Anne-de-Bellevue.
- Offrir la gratuité du stationnement, pour une durée limitée, à certaines périodes de l'année, à condition d'avoir les moyens techniques de veiller au respect des délais imposés. Les périodes pourraient par exemple inclure des moments importants pour le commerce de détail, tels certains dimanches et jours de Fête. La période de gratuité devrait être au maximum de deux heures, afin d'éviter d'encourager les employés des commerces à venir en voiture et d'accaparer les espaces de stationnement.
- Déployer la tarification dynamique – basée sur la demande – dans les secteurs denses qui souhaitent en faire l'expérimentation. Fournir pour ce faire à l'organisme municipal de gestion du stationnement les moyens de documenter et d'analyser les données recueillies, afin que cet outil permette véritablement de gérer de façon efficiente le stationnement au lieu de n'être qu'une source de financement, tel que le font déjà certains arrondissements, avec des moyens toutefois limités.
- Permettre aux usagers d'utiliser le temps qu'ils ont déjà payé, mais qu'ils n'ont pas encore utilisé, lorsqu'ils déplacent leur voiture dans un autre espace de stationnement. Le système de paiement par plaque d'immatriculation, que ce soit par le biais de bornes sur rue adaptées ou d'une application mobile « *Pay by Phone* », existe déjà dans certaines villes d'Amérique, dont au moins deux villes sur l'île de Montréal.

Certains participants à la consultation ont proposé une période de sursis de quelques minutes, lorsqu'un automobiliste a déjà déboursé pour payer sa place de stationnement, mais se retrouve en infraction parce que le temps payé est écoulé. Ce sursis aurait pour but d'éviter à un automobiliste de recevoir une contravention pour un petit retard. Or, il s'avère juridiquement

inadéquat de prévoir, dans une Politique ou dans un règlement, une dérogation à ce même règlement. Cependant, avec la mise en place du stationnement intelligent, cette situation est appelée à devenir moins fréquente puisque les automobilistes seront avisés en temps réel du temps de parcomètre restant.

De même, une proposition a été faite d'offrir un privilège de stationnement aux personnes faisant du covoiturage, dans certains secteurs de Montréal. Bien qu'une bonne idée à la base, il apparaît impossible de définir et ensuite mesurer adéquatement le concept de covoitureur, pour qui souhaite occuper un stationnement tarifé sur rue.

Stratégie 5. Réviser l'encadrement réglementaire

Plus de trente des quelque cinquante participants à la consultation publique ont abordé la stratégie de la révision de l'encadrement réglementaire dans leur mémoire. À ce sujet, les mémoires ont fait valoir la nécessité de simplifier la signalisation du stationnement sur rue, d'appliquer le Code de sécurité routière, de réviser des normes de stationnement imposé dans les nouvelles constructions – incluant le stationnement incitatif à la mobilité durable –, ou encore d'adopter une réglementation régissant l'implantation et l'intégration architecturale de stationnements en structure. Enfin, des participants ont rappelé l'importance d'harmoniser et non pas d'uniformiser la réglementation, le territoire montréalais étant diversifié.

Harmonisation et simplification des pratiques municipales de gestion du stationnement

Plusieurs participants ont trouvé pertinente l'idée d'harmoniser et de simplifier la gestion du stationnement. La confusion engendrée par la multitude de panneaux de signalisation a été un des irritants soulevés. Le sentiment d'iniquité entre arrondissements en ce qui a trait aux règles et coûts du stationnement sur rue a également été mentionné lors de l'audition des mémoires.

La notion d'adaptation aux particularités des quartiers montréalais devrait de son côté être explicitée. Selon certains participants à la consultation, la volonté municipale d'encadrer le stationnement par des règles semblables, sur les territoires ayant des caractéristiques similaires, semble en effet contradictoire avec la perception de ce qu'est l'harmonisation.

Certains types de milieux sont déjà identifiés dans la Politique : le centre-ville, le centre de l'agglomération et les quartiers denses ainsi que les artères commerciales. Un organisme participant propose de préciser davantage les mesures applicables à d'autres milieux, notamment les milieux à distance de marche des réseaux structurants de transport collectif – métro et stations de train –, les milieux à distance de marche des grands générateurs de déplacement ou encore les milieux spécialisés tels les centres commerciaux ou les pôles d'affaires et d'emploi.

Stationnement et Code de la sécurité routière

La consultation publique a permis de révéler que les exigences du Code de la sécurité routière sont méconnues de nombreuses personnes. Plusieurs des participants sont en effet convaincus que les arrondissements appliquent de façon arbitraire cette règle de cinq (5) mètres de dégagement, ne sachant pas nécessairement qu'il s'agit d'une disposition législative provinciale à laquelle la Ville de Montréal a l'obligation de se conformer. Cette confusion est renforcée par le fait que les espaces de stationnement avec parcomètres situés à l'intérieur de cette zone prescrite de cinq (5) mètres n'ont pas tous été retirés. Par ailleurs, les rues n'étant pas de longueurs égales, certains segments perdent dans les faits davantage d'espaces de stationnement que d'autres, ce qui donne l'impression que la distance n'est pas mesurée de la

même façon d'un tronçon à l'autre. Enfin, certains arrondissements ont commencé à appliquer l'interdiction de stationner dans cette zone de cinq (5) mètres et l'indiquent par le biais d'un marquage de peinture au sol. D'autres arrondissements ont plutôt opté pour l'installation de poteaux de signalisation supplémentaires. Ces différences sont également source de confusion, pour les automobilistes.

Stationnement et résidents des secteurs denses

La commission a entendu plusieurs résidents et gens d'affaires des quartiers denses de Montréal, lors de l'audition des mémoires. La réalité vécue quotidiennement par ces automobilistes à la recherche de stationnement suscite des frustrations et un sentiment d'injustice par rapport à la satisfaction de leur besoin. Le processus et la mise en place de zones de vignettes ont été vivement critiqués dans certains secteurs, interprétés tantôt comme une privatisation de l'espace public, créant artificiellement une pénurie d'espaces, tantôt comme une taxe punitive ou déguisée.

Quelques participants à la consultation ont affirmé que les zones réservées aux résidents-détenteurs de vignettes n'étaient pas occupées au maximum de leur capacité, durant les heures d'ouverture des commerces.

Par ailleurs, bien qu'ils soient conscients que d'autres facteurs entre en jeu, les représentants de propriétaires d'entreprises de services ayant participé à la consultation attribuent une baisse de clientèle qu'ils jugent importantes à la mise en place de zones de SRRR.

Divers participants, spécialistes soit en transport ou en macroéconomie, ont pour leur part positionné la gestion du stationnement comme outil pour inciter les Montréalais à réduire leur dépendance à l'automobile, rappelant la vision de la Politique à l'étude. Ces intervenants ont affirmé que le stationnement gratuit sur rue représente en réalité une subvention en faveur de l'automobiliste qui y gare son véhicule, puisqu'un coût direct et assumé par les pouvoirs publics peut lui être associé, tant pour l'asphaltage, le nettoyage et le déneigement.

Quelques intervenants ont proposé de compléter la révision prévue de l'encadrement réglementaire en y intégrant des principes d'écofiscalité. L'écofiscalité est une forme de fiscalité qui fixe un frais d'utilisation clair pour redresser le coût d'un bien ou service vers son « *juste prix* ». Dans une écotaxe de stationnement par exemple, le montant demandé intègre les frais déboursés par les fonds publics pour maintenir le stationnement. L'écotaxe peut également comprendre la réparation des coûts environnementaux directs et parfois indirects générés par l'utilisation de l'auto solo. Selon les tenants de l'écofiscalité, en plus d'être équitable, lorsqu'un automobiliste débourse le « juste prix » pour occuper un espace de stationnement et que ce prix lui est facturé à l'utilisation et non sous forme de frais fixes cachés, alors ces deux éléments deviennent déterminants dans le choix d'une mobilité alternative et moins coûteuse, pour cette personne.

La commission a été à même de confirmer, tout au long de ses travaux, que les quartiers résidentiels montréalais diffèrent les uns des autres en matière de densité du cadre bâti, d'accessibilité aux réseaux de transport, de localisation à proximité de pôles d'emplois ou d'artères commerciales et, enfin, d'occupation des espaces de stationnement sur rue. Tous ces éléments devraient être pris en compte lors de l'élaboration d'un cadre commun pour établir des zones de vignettes de SRRR. Les critères retenus devraient être explicites et connus à l'avance. Certains résidents ont demandé que le cadre réglementaire commun comprenne aussi un mécanisme de participation citoyenne, afin de permettre aux élus de valider les besoins de leurs concitoyens.

La commission a reçu les représentations de divers usagers qui ont partagé leurs enjeux spécifiques de stationnement. Certaines propositions de réflexion en découlent :

- Déterminer le coût raisonnable des vignettes pour encourager les VLS et l'autopartage, à l'échelle de Montréal;
- Étudier la situation des corps de métier qui exécutent des travaux de construction ou de réparation dans les quartiers denses. Il est parfois difficile de stationner leur véhicule près de leur lieu de travail, ce qui entraîne des pertes de temps et des coûts supplémentaires pour leurs clients;
- Étudier la possibilité d'implanter des zones « multi-usagers » à proximité des secteurs à forte demande en stationnement, telles les artères commerciales. Ces zones de parcomètres pourraient à la fois accueillir les visiteurs et les détenteurs de vignettes d'un quartier donné;
- Déterminer les conditions auxquelles les commerçants et leurs employés peuvent obtenir une vignette de stationnement;
- Déterminer les classes de travailleurs mobiles qui peuvent bénéficier de vignettes universelles dans le cadre de leurs fonctions;
- Évaluer la faisabilité d'offrir un permis de stationnement journalier, de façon à permettre aux visiteurs qui s'en prévalent de stationner partout dans les zones de SRRR situées sur le territoire de la Ville de Montréal. Ceci serait particulièrement utile pour les clients des agents d'immeubles.

Stratégie 6 : Revoir la gouvernance et la gestion des activités

Création d'un organisme municipal de gestion du stationnement

Les participants à la consultation qui se sont prononcés sur ce point se sont majoritairement dits en faveur de la mise en place d'une agence paramunicipale de gestion du stationnement. Pour eux, il est essentiel que le secteur public gère le stationnement de façon plus intégrée. Le stationnement n'est désormais plus considéré uniquement comme un moyen de financer la Ville de Montréal, mais bien comme un outil de gestion de la mobilité.

D'après tout ce qu'a entendu la commission, l'organisme de gestion du stationnement aura des défis fort complexes à relever. Les compétences scientifiques et techniques nécessaires pour réaliser son mandat ne font pas de doute, pour les commissaires. La capacité de communiquer adéquatement, tant le changement de paradigme proposé par la vision que les innovations mises en place, apparaît comme une autre compétence essentielle pour l'organisme. Les commissaires sont convaincus qu'il s'agit en plus d'une occasion de développer une expertise spécifique en stationnement, domaine considéré pour l'instant en silos, comme une composante du système de transport, du parc immobilier, d'un budget, de l'offre commerciale, d'un projet politique, de la ville intelligente, de la mobilité durable, de la réglementation, de l'expérience client, de la vie en ville, du paysage urbain, de l'ingénierie municipale, de la politique de déneigement, des travaux publics, du transport par livraison, etc.

Les membres du conseil d'administration devront aussi maîtriser le domaine du stationnement afin de bien démarrer cet organisme. Enfin, la commission croit que l'expérience concrète et les échos du terrain pourraient être bien relayés par un élu municipal.

Gestion des revenus du stationnement

La question des revenus du stationnement est intéressante et a été soulevée à quelques reprises par les participants. Les représentants des gens d'affaires se sont réjouis à l'idée que la tarification sur rue ne serve désormais plus uniquement à remplir les coffres de la Ville de Montréal. Plusieurs ont proposé que les coûts du stationnement soient revus à la baisse dans certains secteurs où ils sont jugés trop élevés. Par ailleurs, plusieurs SDC ont proposé qu'une partie des revenus du stationnement soit consacrée à la dynamisation des artères commerciales. Ces SDC ont fait valoir d'une part les investissements collectifs des gens d'affaires pour maintenir la vitalité des quartiers et, d'autre part, les impacts du stationnement tarifé sur la compétitivité des artères urbaines par rapport aux centres commerciaux périphériques, où le stationnement est gratuit.

Enfin, l'organisme Montréal Relève (Fonds Ville-Marie) a informé la commission du financement qu'il reçoit de Stationnement de Montréal, depuis 1995. La mission de l'organisme est de « travailler au développement socio-économique de la métropole par la mise sur pied d'initiatives visant la préparation de la relève ».

Collaborations proposées

Cette consultation a permis de révéler que Montréal regorge d'individus, d'organismes et d'entreprises intéressés par la question du stationnement et de la mobilité durable. Au fil des séances publiques, ils ont offert leur collaboration à la Ville de Montréal, d'une façon ou d'une autre. Ensemble, leur expérience, leur réseau de partenaires et leurs expertises variées forment un imposant bassin de connaissances qui seront fort utiles lors de la mise en œuvre de la Politique de stationnement de Montréal. Les commissaires se réjouissent de cet appui.

Cibles et échéanciers

Quelques intervenants ont mentionné que la politique est en soi vertueuse, mais que les moyens de la mettre en œuvre, les cibles, les coûts et les échéanciers n'en font pas partie. La commission comprend bien qu'une politique annonce avant tout des intentions. La mise en œuvre de la Politique passera nécessairement par l'élaboration d'un plan d'action. Dans le présent cas, la Politique de stationnement étant ambitieuse et nécessitant de nombreuses collaborations avec les arrondissements et partenaires privés, les commissaires considèrent essentiel que l'Administration diffuse publiquement les cibles dont elle se dotera pour mettre en œuvre la Politique, ainsi que les échéanciers et l'estimation des coûts de réalisation.

4. LES RECOMMANDATIONS

Au terme de ses travaux et après analyse des propositions et commentaires du public, la Commission sur le transport et les travaux publics soumet les recommandations suivantes au conseil municipal. Les premières portent sur l'ensemble de la Politique de stationnement et les suivantes sont regroupées sous les six (6) stratégies du projet de Politique de stationnement :

Recommandations pour l'ensemble de la Politique

Pertinence d'adopter une Politique de stationnement

Considérant que Montréal vit des problèmes de stationnement dans plusieurs secteurs sur son territoire, que ces problèmes soient documentés ou perçus par les usagers;

Considérant que, selon le projet de Politique, les études ont démontré que l'augmentation de l'offre de stationnement automobile n'est pas une solution viable dans la plupart des secteurs, car elle induit une augmentation équivalente de demande en espaces, ce qui accapare l'offre disponible et entraîne à nouveau une pénurie;

Considérant que la Ville de Montréal propose la première politique de gestion du stationnement sur son territoire, le dernier document s'en rapprochant datant de plus de cinquante (50) ans;

Considérant que la vaste majorité des participants à la consultation saluent la vision proposée dans le projet de Politique de stationnement à l'étude, vision qui inscrit la gestion du stationnement dans le paradigme plus large du développement durable, en prenant en considération à la fois la qualité de vie des citoyens – qu'ils soient automobilistes ou non –, la vitalité économique, et la réduction de la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement;

Considérant les différentes réalités urbaines du territoire montréalais, comprenant d'une part des quartiers bien desservis en transport collectif et agréables à arpenter en transport actif et, d'autre part, des secteurs peu ou pas desservis par le transport collectif et dont la trame urbaine et les aménagements ne favorisent pas le transport actif, rendant ainsi leurs résidents dépendants de l'automobile;

Considérant que ces différentes réalités appellent des solutions de stationnement adaptées;

La commission recommande à l'Administration :

- | |
|--|
| 1. D'adopter la Politique de stationnement de Montréal, incluant la vision proposée. |
|--|

Accessibilité universelle du stationnement

Considérant que l'offre de stationnement sur le territoire de Montréal doit être inclusive et permettre à toutes les personnes de réaliser sans obstacle leurs activités, à égalité avec les autres citoyens;

Considérant que le tiers des Québécois de plus de 15 ans éprouvent des difficultés significatives et persistantes à réaliser certaines activités de la vie quotidienne, soit près de 570 000 Montréalais¹;

¹ Institut de la statistique du Québec, Taux d'incapacité selon le sexe et l'âge, population de 15 ans et plus, Québec et régions sociosanitaires, 2010-2011

Considérant qu'en matière de stationnement, l'accessibilité universelle s'applique aux personnes à mobilité réduite, mais également à celles qui éprouvent des difficultés à lire ou à comprendre les informations fournies, que ce soit l'affichage sur rue, le fonctionnement des bornes de paiement ou encore l'accès et la compréhension des applications mobiles développées;

Considérant que la Ville de Montréal doit s'assurer, dans sa migration vers le téléphone intelligent, de demeurer inclusive, de façon à maintenir une offre de stationnement accessible pour tous;

La commission recommande à l'Administration :

- | |
|--|
| <p>2. D'enchâsser de façon transversale la notion d'accessibilité universelle dans la Politique de stationnement de Montréal, que ce soit pour le design et l'emplacement des espaces réservés aux personnes à mobilité réduite, pour la qualité du trajet entre le stationnement, les pôles de transport collectif et les destinations et pour la facilité de compréhension des technologies développées, de la signalisation et du mode de paiement des droits de stationnement.</p> |
|--|

Précision nécessaire sur le sens à donner à « l'offre équilibrée »

Considérant que le principe de l'équité a été évoqué par plusieurs participants, lors de la consultation;

Considérant que l'équité est toutefois définie de façon différente, selon les points de vue représentés;

Considérant que le sujet du stationnement est fortement chargé sur le plan émotif, que les perceptions des uns et des autres sont ancrées dans l'imaginaire montréalais tandis que les opinions relativement aux solutions semblent parfois s'opposer;

La commission recommande à l'Administration de :

- | |
|---|
| <p>3. Préciser le concept d'offre équilibrée, en analysant sous l'angle de l'équité les orientations municipales comprises dans la Politique de stationnement, mais également dans d'autres documents de planification tels le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme de Montréal, le Plan de transport de Montréal, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, etc.</p> <p>4. Adopter des critères de gestion du stationnement permettant d'améliorer le partage de l'espace public, en s'inspirant également des bonnes pratiques d'autres villes comparables à Montréal.</p> |
|---|

Recommandations regroupées par stratégie

Considérant les nombreux points de vue et préoccupations des participants à la consultation, parfois contradictoires et parfois complémentaires;

Considérant que dans le cadre de la consultation, les participants ont proposé plusieurs pistes de solutions concrètes qui méritent d'être étudiées en profondeur;

Sur la base de ce qu'elle a entendu, afin d'alimenter la réflexion de l'Administration dans la mise en œuvre de la Politique de stationnement, plusieurs des recommandations ci-dessous proposent donc de confier des mandats au futur organisme municipal de gestion du stationnement que l'Administration propose de mettre en place. Les recommandations sont regroupées sous les six (6) stratégies proposées dans le document soumis à la consultation, incluant les actions et mesures qui en découlent :

Stratégie 1. Migrer vers le stationnement intelligent

Technologies innovantes au service de la mobilité

Considérant la volonté municipale de migrer vers le stationnement intelligent, volonté qu'appuie la commission en insistant sur l'importance de privilégier le développement d'applications libres;

Considérant que jusqu'à 30 % des émissions de GES proviennent d'automobilistes à la recherche de stationnement, dans le centre-ville de Montréal, selon le projet de politique;

Considérant l'impact positif d'offrir aux automobilistes, en temps réel et en amont de leur décision de se déplacer, des informations pertinentes sur la disponibilité de stationnements et sur les zones de congestion automobile;

Considérant l'impact positif d'offrir aux automobilistes la possibilité de réserver et de payer leur place avant de se déplacer;

Considérant la disponibilité, à Montréal, de la technologie permettant d'offrir ce type de service à la clientèle du centre-ville;

Considérant que la gestion efficace du stationnement est, de l'avis des spécialistes entendus en commission, un puissant outil pour influencer le choix de la mobilité des personnes;

Considérant qu'une gestion efficace du stationnement peut également influencer sur le choix de la destination des personnes, si ces dernières ont la perception qu'elles pourront trouver du stationnement à destination, si elles le désirent;

Considérant également l'importance de promouvoir, auprès des clientèles, le cocktail mobilité à leur disposition et non seulement l'offre de stationnement disponible;

Considérant que le développement de ces nouvelles technologies servira à la fois les besoins du centre-ville et ceux des arrondissements de la Ville de Montréal, ce qui devra être pris en compte dans la répartition des coûts entre la Ville de Montréal et les villes liées;

La commission recommande à l'Administration de confier le mandat à l'organisme municipal de gestion du stationnement de :

5. Développer des applications intégrées de mobilité intelligente, qui proposent, en plus de la disponibilité du stationnement, des alternatives à l'auto solo dans les déplacements prévus, incluant une comparaison du temps estimé pour les trajets, des coûts d'utilisation respectifs des différentes options du cocktail mobilité, soit le transport actif ou collectif, l'autopartage ou les véhicules en libre-service (VLS), le taxi, etc.
6. Déployer une stratégie de communication afin de bonifier la perception de l'accessibilité des artères commerciales et du centre-ville, incluant toutes les mesures prises pour optimiser l'offre de stationnement à Montréal.

Stationnement et vitalité économique au centre-ville et sur les artères commerciales

Considérant que la vision du projet de politique ainsi que le 3^e principe directeur indiquent clairement la volonté municipale d'équilibrer l'offre de stationnement de façon à également encourager la vitalité économique;

Considérant que les mémoires d'associations de gens d'affaires affirment que la disponibilité du stationnement est une condition de la vitalité économique d'un secteur commercial;

Considérant que le lien causal entre vitalité économique et disponibilité du stationnement n'est appuyé d'aucune étude, dans les mémoires présentés;

Considérant que d'autres mémoires mettent plutôt de l'avant des études démontrant les impacts économiques positifs de convertir des espaces de stationnement en placotoirs ou stationnements de vélos;

Considérant que le Service responsable de la production du projet de Politique de stationnement a fourni à la commission des exemples d'études réalisées dans d'autres villes et qui établissent un lien entre vitalité économique, disponibilité du stationnement et partage de l'espace public sur rue;

Considérant l'offre de collaboration des sociétés de développement commercial (SDC) montréalaises, ainsi que de l'Association des gens d'affaires de Côte-des-Neiges, afin de mieux comprendre les réalités locales et évaluer les besoins;

Considérant la situation particulière du centre-ville de Montréal, chef-lieu d'un vaste territoire métropolitain desservi par un réseau de transport collectif qui nécessite des investissements pour être plus concurrentiel à l'auto solo;

Considérant la saturation de l'offre de stationnement sur rue, jugée critique dans certains secteurs du centre-ville et à certaines heures d'affluence;

Considérant la volonté des commissaires d'encourager la vitalité économique sans toutefois nuire à la qualité de vie des résidents, ni à l'atteinte des engagements de Montréal en matière de réduction des émissions de GES;

La commission recommande à l'Administration de confier le mandat à l'organisme municipal de gestion du stationnement de :

7. Réaliser une étude portant sur l'influence des grands enjeux de la mobilité montréalaise sur la vitalité économique des artères commerciales et sur le centre-ville de Montréal, en collaboration avec les associations de gens d'affaires et organismes du milieu.
--

Stratégie 2. Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable

Stationnement, caractéristiques locales et offre de transport collectif et actif

Considérant que 40 % des stationnements au centre-ville sont occupés par les véhicules des résidents des arrondissements situés au centre de l'île de Montréal : Ahuntsic – Cartierville, Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, Le Sud-Ouest, Le Plateau Mont-Royal, Rosemont – La Petite-Patrie et Villieray – Saint-Michel – Parc Extension;

Considérant que ces quartiers sont bien desservis par le réseau de transports collectifs, même si son efficacité peut encore faire l'objet d'améliorations, sans lesquelles le transfert modal souhaité par l'Administration demeurera difficile;

Considérant que ces quartiers sont également bien desservis par différentes alternatives à l'auto solo, que ce soit les Bixis, l'autopartage, les taxis ou les véhicules en libre-service (VLS);

Considérant les études de l'École Polytechnique de Montréal, qui démontrent que l'autopartage permet de remplacer entre sept (7) et dix (10) autos solos;

Considérant la volonté de l'Administration de réduire la dépendance des Montréalais à l'automobile;

La commission recommande à l'Administration de :

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">8. Travailler de pair avec les opérateurs de service de VLS et d'autopartage afin d'étendre leurs services sur l'ensemble du territoire montréalais.9. Permettre le stationnement des voitures en autopartage et des VLS dans tous les arrondissements, incluant dans certains secteurs du centre-ville.10. Investir dans l'amélioration du transport collectif, afin d'offrir une véritable alternative à l'auto solo. |
|---|

Stationnement dans les grands pôles d'emplois, à l'extérieur du centre-ville

Considérant qu'il existe à Montréal d'importants pôles d'emplois, peu desservis en transport collectif, ce qui entraîne des problèmes importants de congestion automobile et une perte d'espaces;

Considérant l'expertise développée par les Centres de gestion des déplacements, en collaboration avec les entreprises, afin d'encourager concrètement leurs employés à opter pour des alternatives efficaces à l'auto solo;

Considérant que l'offre de stationnement gratuit sur un lieu d'emploi constitue un incitatif à l'utilisation de l'auto solo en plus de représenter une subvention directe à l'utilisation de l'automobile et de constituer un avantage imposable;

Considérant que cet avantage imposable est dans les faits peu comptabilisé par les employeurs, les règles fiscales actuelles précisant qu'un espace de stationnement ne peut être considéré comme un avantage que s'il est dédié à la personne concernée;

La commission recommande à l'Administration de :

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">11. Inclure, dans la Politique de stationnement, les mesures tenant compte des solutions développées par les entreprises, incluant celles localisées dans les pôles d'emplois peu desservis par le transport collectif. Ces mesures comprennent notamment l'élaboration de plans de gestion des déplacements, le déploiement de stratégies de covoiturage ou de Parking cash out.12. Demander aux Gouvernements d'évaluer l'avantage imposable d'un espace de stationnement payant lorsqu'il est affecté gratuitement à un employé. |
|--|

Partage de la rue

Considérant que la création d'un environnement propice au développement d'une mobilité plus durable passe par un partage de la rue entre ses différents usagers;

Considérant le statut de Montréal, ville UNESCO de design, et les nombreux projets d'occupation alternative des espaces de stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des résidents;

Considérant que les nombreuses initiatives déjà soutenues par la Ville de Montréal démontrent la volonté municipale d'intervenir en ce sens;

La commission recommande à l'Administration de :

13. Poursuivre son soutien aux initiatives encourageant les Montréalais à se déplacer à pied et à vélo, tel par exemple :
 - Établir des normes d'espaces de stationnement quatre (4) saisons pour vélos, sur les artères commerciales et à proximité des générateurs d'achalandage;
 - Étudier la possibilité de construire des stationnements pour vélos protégés des intempéries et adaptés aux quartiers centraux;
 - Sécuriser en priorité les détours destinés aux piétons, lors des chantiers à Montréal.
14. Encourager les arrondissements à élaborer un guide de conception des placotoirs s'inspirant des bonnes pratiques, afin de stimuler la créativité montréalaise et de faciliter la réalisation de projets.
15. Faciliter la tenue d'événements qui sensibilisent la population aux effets positifs d'un partage équitable de la rue.

Centre de transbordement urbain et horaires de livraison

Considérant les nombreuses zones de livraisons aux horaires disparates d'un secteur à l'autre;

Considérant l'augmentation du commerce électronique et des livraisons aux particuliers sur les lieux d'emploi des travailleurs, ce qui augmente la congestion dans les quartiers denses;

Considérant que des camions de livraison de plus en plus longs circulent dans les quartiers denses, se stationnent en double file – parfois même à contresens et dans les pistes cyclables – et limitent ainsi la visibilité des autres usagers, posant des enjeux pour la sécurité des résidents en plus de dégrader prématurément les voies de circulation locales;

Considérant que, dans plusieurs villes aux prises avec des problématiques semblables, des centres de transbordement urbain ont été construits afin de limiter l'accès des camions semi-remorques dans les quartiers denses et de plutôt favoriser des modes de livraison plus adaptés à l'échelle urbaine, plus sécuritaires et moins polluants, afin de faciliter le parcours du dernier kilomètre;

La commission recommande à l'Administration de mandater l'organisme municipal de gestion du stationnement pour :

16. Uniformiser les heures de livraison par secteur.
17. Étudier en priorité la faisabilité des centres de transbordement urbain à Montréal, de façon à renforcer la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers denses.

Arrivée des véhicules électriques abordables

Considérant l'arrivée imminente d'une flotte d'automobiles électriques abordables et très performantes sur le plan de l'autonomie;

Considérant que cette nouvelle flotte de véhicules aura un impact positif sur la réduction des émissions de GES et sur le niveau de bruit en milieu urbain;

Considérant que la Ville de Montréal s'est prononcée en faveur de l'électrification des transports et souhaite donc encourager les automobilistes à migrer vers l'automobile électrique;

Considérant que dans les quartiers denses, les résidents stationnent majoritairement leur voiture sur le domaine public;

Considérant que la venue de ces automobiles électriques ne résoudra pas les problèmes de congestion automobile ni de disponibilité de stationnement;

La commission recommande à l'Administration de mandater l'organisme municipal de gestion du stationnement pour :

18. Étudier les ajustements nécessaires au déploiement de la technologie de soutien aux véhicules électriques sur le territoire et en évaluer les impacts.
--

Stratégie 3. Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire

Considérant les opinions divergentes des participants quant à la nécessité de prévoir du stationnement dans les nouveaux développements;

Considérant la volonté municipale de privilégier les alternatives à l'auto solo, dans les nouveaux développements;

Considérant la localisation de certains nouveaux développements, tout près des réseaux de transport collectif, tandis que d'autres sont mal desservis par le transport en commun;

Considérant les importantes variations observées dans les règlements d'urbanisme des arrondissements, concernant le nombre minimum d'espaces de stationnement requis, dans les nouvelles constructions;

Considérant la pression exercée par le développement d'unités d'habitation à forte densité sur la disponibilité du stationnement sur rue;

Considérant les coûts élevés de construction des stationnements, qui se répercutent sur le coût des unités résidentielles déjà élevées à Montréal;

La commission recommande à l'Administration de :

19. Élaborer en priorité un cadre réglementaire sur le stationnement dans les nouveaux développements de Montréal, notamment en révisant les exigences actuelles.

20. Encourager les promoteurs immobiliers à mettre en place un plan de gestion des déplacements ou à offrir l'autopartage, des espaces de VLS, des bornes de véhicules électriques, des stationnements pour vélos, etc.

Stationnement en structure

Considérant la faible utilisation des stationnements en structure dans certains secteurs commerciaux et l'absence de données permettant de documenter les raisons de cette faible utilisation;

Considérant les coûts importants associés à la construction de stationnements en structure, qui doivent être assumés par les usagers;

La commission recommande à l'Administration de :

21. Définir dans quelles circonstances et à quelles conditions la construction de stationnements en structure peut être envisagée, notamment lorsque :
- l'intervention ne vise pas à augmenter le nombre total de stationnements;
 - tous les autres moyens d'optimisation ont été tentés ou écartés;
 - ce type de construction permet de convertir l'espace public réservé au stationnement en un usage qui contribue à l'amélioration de la qualité de vie des résidents;
 - les coûts d'une telle infrastructure sont assumés par le secteur privé, afin d'éviter que la Ville de Montréal subventionne l'utilisation de l'auto solo, à moins que la Ville de Montréal soit elle-même le promoteur d'un projet;
 - les nouveaux bâtiments respectent des normes d'intégration architecturale et environnementales strictes et qu'ils sont conviviaux et sécuritaires;

Stratégie 4. Mettre en place une nouvelle approche tarifaire

Considérant que le stationnement sur rue fait partie de l'offre de service à la clientèle d'un secteur commercial et qu'à ce titre, il doit permettre une expérience conviviale et non punitive;

Considérant l'importance d'aider les automobilistes à repérer le plus rapidement possible un espace de stationnement, afin d'améliorer leur expérience client et de diminuer l'émission de GES;

Considérant que plusieurs espaces de stationnement hors rue sont méconnus des usagers et sous-utilisés;

Considérant le succès rapporté dans le projet pilote de Plaza Saint-Hubert, à Montréal, où sont offertes des places de stationnement gratuites de 15 minutes permettant à la clientèle de réaliser des achats rapides;

Considérant les vocations différentes des secteurs commerciaux à Montréal, qui se reflètent dans la mixité commerciale et l'échelle d'attractivité de leurs clientèles respectives;

Considérant les éléments techniques associés à de nombreuses propositions des participants, qui

méritent d'être testés et documentés à différentes échelles;

Considérant la collaboration offerte par les SDC et associations de gens d'affaires, qui ont parfois testé des approches et peuvent participer à la recherche de solutions adaptées pour leur territoire;

La commission recommande à l'Administration de confier à l'organisme municipal de gestion du stationnement le mandat de :

22. Étudier les impacts des différentes propositions issues de la consultation en matière de tarification, afin de faire des recommandations à l'Administration concernant la pertinence de chacune.

Stratégie 5. Réviser l'encadrement réglementaire

Harmonisation et simplification des pratiques municipales de gestion du stationnement

Considérant que dans la majorité des mémoires déposés, l'harmonisation et la simplification des pratiques municipales constituent un principe directeur important pour atténuer à court terme plusieurs irritants vécus par les résidents, les navetteurs, les visiteurs ainsi que les gens d'affaires de plusieurs secteurs denses de Montréal;

Considérant que, de ce principe directeur, découle une des trois actions prioritaires, soit l'harmonisation et la simplification des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement;

La commission recommande à l'Administration de mandater l'organisme municipal de gestion du stationnement, dès sa mise sur pied, pour :

23. Accorder la priorité au principe directeur, à l'action prioritaire et aux mesures visant à harmoniser et simplifier les pratiques municipales de gestion du stationnement.

Considérant la nécessité d'adapter les règles de gestion du stationnement selon des situations particulières, situations qui peuvent avoir des caractéristiques semblables, d'un arrondissement à l'autre;

Considérant que, dans une perspective de cohérence pour les usagers, les situations semblables devraient appeler des règles harmonisées;

Considérant que la signalisation contribue grandement à la perception de complexité du stationnement sur le territoire montréalais;

La commission recommande à l'Administration municipale, pour simplifier la signalisation, de :

24. Appliquer le « test du visiteur » à toute initiative, reposant sur le principe que, si un visiteur de Montréal comprend la signalisation, tous peuvent la comprendre également.

Stationnement et Code de la sécurité routière

Considérant que la Ville de Montréal a le devoir d'appliquer le Code de sécurité routière sur son territoire;

Considérant que le Code de la sécurité routière prévoit un dégagement obligatoire de cinq (5) mètres aux intersections;

Considérant la méconnaissance des usagers à propos de cette exigence du Code de sécurité routière et des consignes ministérielles visant à appliquer cette règle, ce qui est source de confusion et de débats devant les tribunaux;

Considérant que la Ville de Montréal continue de maintenir des parcomètres dans cette zone de cinq (5) mètres, ce qui entraîne une confusion pour les citoyens;

Considérant que la mise en place de cette obligation requiert une sensibilisation adéquate des usagers du stationnement sur rue;

Considérant qu'un nombre important de places réservées aux personnes à mobilité réduite devront être relocalisées près des intersections, mais à l'extérieur de la zone de cinq (5) mètres;

Considérant que, sujet à validation, l'espace résiduel pourrait recevoir des fonctions favorisant le transport actif ou collectif, tels des stationnements de vélo ou des placotoirs, dans la mesure où ces fonctions ne gênent pas la vue des usagers de la route;

La commission recommande à l'Administration municipale d'agir dès maintenant afin de respecter les prescriptions du Code de la sécurité routière et de :

- | |
|--|
| <p>25. Fournir aux arrondissements la règle de calcul du dégagement obligatoire de cinq (5) mètres dicté par le Ministère du Transport, afin de mesurer le dégagement de façon uniforme partout à Montréal.</p> <p>26. Retirer les parcomètres situés à l'intérieur du dégagement obligatoire de cinq (5) mètres.</p> <p>27. Choisir une seule façon d'indiquer aux automobilistes l'interdiction de stationner dans les zones de dégagement obligatoires et prévoir une période de sensibilisation et de transition afin de permettre aux usagers de s'adapter.</p> |
|--|

Stationnement et résidents des secteurs denses

Considérant les divergences d'opinions entre les participants à la consultation, à savoir si le stationnement sur rue constitue un droit ou un privilège;

Considérant les opinions multiples quant au juste prix et à la réelle demande de vignettes réservées aux résidents (SRRR), dans certains quartiers;

Considérant la variété des solutions développées par les arrondissements pour répondre à la demande d'espaces réservés pour le stationnement sur rue;

Considérant plusieurs opinions qui affirment que de nombreux espaces réservés aux détenteurs de vignettes SRRR sont inoccupés pendant la journée;

Considérant la nécessaire prise en compte de différentes réalités territoriales, dans l'évaluation du prix et dans la gestion des vignettes de stationnement;

La commission recommande à l'Administration de confier le mandat à l'organisme municipal de gestion du stationnement de :

28. Élaborer un cadre commun pour déterminer les critères d'émission des vignettes SRRR, en respectant les spécificités des quartiers d'implantation telles la densité du cadre bâti, l'accessibilité au réseau de transport, la proximité de pôles d'emplois ou d'artères commerciales, la vocation de ces artères – de proximité, de destination ou touristique –, l'occupation sur rue, et en tenant compte des principes d'écofiscalité.

Stratégie 6 : Revoir la gouvernance et la gestion des activités

Création d'un organisme municipal de gestion du stationnement

Considérant que la planification et la gestion du stationnement sont de compétence municipale et que l'Administration propose la création d'un organisme municipal de gestion du stationnement pour la Ville de Montréal;

Considérant que selon la vision de la politique, la gestion du stationnement implique la recherche constante d'un équilibre visant à répondre aux différents besoins des usagers;

Considérant que la Politique de stationnement visera désormais, en premier lieu, à optimiser l'offre d'espaces de stationnement tout en tenant compte d'une variété d'aspects qui semblent parfois contradictoires ou incompatibles avec la disponibilité du stationnement;

Considérant que ces contradictions apparentes devront être réconciliées dans la mise en œuvre de la Politique de stationnement, à partir de toutes les connaissances scientifiques et expérientielles disponibles en matière de gestion équilibrée et durable du stationnement;

Considérant que la Politique de stationnement est l'une des composantes du plan de mobilité à venir, ce qui nécessitera des arrimages importants avec la planification et la mise en œuvre de la mobilité de la région de Montréal;

Considérant qu'au sein de la société civile et des institutions montréalaises se trouvent des experts en mobilité et en stationnement;

Considérant que l'organisme mis en place devra prendre des décisions de gestion à partir de données scientifiques, afin d'infirmier ou de confirmer certaines perceptions des usagers;

Considérant que la Ville de Montréal et les arrondissements auront besoin de soutien technique et technologique pour nourrir les bases de données qui doivent être montées ou mises à jour;

Considérant les nombreuses technologies innovantes qui devront faire l'objet d'évaluations coût-bénéfice;

Considérant que l'organisme devra également conclure des ententes de partenariats avec différents acteurs de la société civile, que ce soit les entreprises de gestion de stationnements privés, les entreprises de technologie de l'information, les opérateurs de services de VLS ou d'autopartage ou les organismes proposant des alternatives à l'utilisation de l'espace public, tels les organisateurs du Park(ing) Day;

La commission recommande à l'Administration, dans la mise en place de l'organisme municipal de gestion du stationnement de :

- | |
|--|
| 29. Recruter des experts de la planification et de la gestion du stationnement, tant pour former l'équipe de professionnels que pour pourvoir aux postes d'administrateurs de l'organisme. |
| 30. Prévoir la présence d'un élu au conseil d'administration. |

Gestion des revenus du stationnement

Considérant que la Politique de stationnement vise désormais une gestion équilibrée du stationnement et non une source supplémentaire de revenus;

Considérant que les revenus de stationnement, s'il y en a, devraient en priorité financer des infrastructures de transport actif et collectif;

Considérant que le Fonds Ville-Marie (Montréal Relève) est un organisme soutenu par plusieurs partenaires, reconnu pour son expertise envers la relève montréalaise et qu'il est financé depuis 1995 par une partie des revenus de Stationnement de Montréal;

La commission recommande à l'Administration de :

- | |
|--|
| 31. Trouver une nouvelle source de financement pour Montréal Relève (Fonds Ville-Marie). |
|--|

Considérant les demandes des SDC d'avoir accès à un fonds de dynamisation des artères commerciales, à l'instar du fonds mis en place par le Plateau Mont-Royal;

Considérant que les commerces établis sur une artère commerciale vivent directement avec certains enjeux du stationnement, que le fonds de dynamisation permet d'atténuer;

La commission recommande à l'Administration de :

- | |
|---|
| 32. Développer des mécanismes favorisant le dynamisme des artères commerciales. |
|---|

Collaboration des parties prenantes

Considérant que la Politique de stationnement a suscité un vif intérêt à l'échelle de Montréal;

Considérant que plusieurs participants à la consultation ont offert à l'Administration leur soutien dans la poursuite de la réflexion, la mise en œuvre et l'évaluation des projets et initiatives qui découleront de la Politique de stationnement;

La commission recommande à l'Administration de :

- | |
|--|
| 33. Tirer profit de l'offre de collaboration des organismes et des institutions engagés vers le succès de la Politique de stationnement de Montréal. |
|--|

Cibles et échéanciers

Considérant que la Politique de stationnement est appréciée pour son caractère ambitieux;

Considérant que des moyens importants devront être mis à la disposition de l'organisme chargé de sa mise en œuvre;

Considérant l'importance de suivre la réalisation des mesures contenues à la Politique;

La commission recommande à l'Administration de :

34. Déposer au conseil municipal et au conseil d'agglomération le plan de mise en œuvre de la Politique de stationnement, incluant les cibles, les échéanciers et les coûts de réalisation.

Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité par les membres lors de l'assemblée publique du 14 avril 2016.

CONCLUSION

La commission est reconnaissante envers les citoyens, organismes, regroupements et établissements qui ont accepté de participer à l'examen public de la Politique de stationnement de Montréal. La commission souligne qu'elle a mis à profit tous les mémoires et toutes les opinions qui lui ont été transmises soit de façon orale ou encore par écrit ou par courriel.

Conformément à la réglementation sur les commissions permanentes, le présent document peut être consulté sur Internet, à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation au Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

Le présent rapport peut être consulté à l'adresse Internet www.ville.montreal.qc.ca/commissions

ANNEXE 1 : RÉOLUTION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION



Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération

Assemblée ordinaire du jeudi 28 janvier 2016
Séance tenue le 28 janvier 2016

Résolution : CG16 0031

Adopter le projet de Politique de stationnement et confier à la Commission sur le transport et les travaux publics le mandat de tenir une consultation publique portant sur les orientations contenues au projet de politique

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 16 décembre 2015 par sa résolution CE15 2319;

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Aref Salem

Et résolu :

- 1 - d'adopter le projet de Politique de stationnement;
- 2 - de confier à la Commission sur le transport et les travaux publics le mandat de tenir une consultation publique portant sur les orientations contenues au projet de politique.

Adopté à l'unanimité.

30.01 1153455002
/lc

Denis CODERRE

Maire

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

(certifié conforme)

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 29 janvier 2016

ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RESSOURCES IMPLIQUÉES DANS LE DOSSIER

Responsable politique :

M. **Aref Salem**, membre du comité exécutif, responsable du transport

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

M. **Sylvain Ducas**, directeur de l'urbanisme

M. **Gilles Dufort**, chef de division de la planification des transports et de la mobilité

M. **Luc Couillard**, conseiller en aménagement, division de la planification des transports et de la mobilité

ANNEXE 3 : LISTE DES AUTEURS DES MÉMOIRES ET OPINIONS

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 15 février 2016

Mme **Suzanne Craig**, citoyenne

M. **Jean-Pierre Szaraz**, citoyen

M. **Zvi Leve**, coordonnateur, Rue Publique

M. **Jean-Marc Pagé**, citoyen

Mme **Huong Le Thanh**, administratrice, Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées « AQDR »

M. **Félix Gravel**, responsable des campagnes de transport, GES et aménagement du territoire, Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)

M. **Vincent Dussault**, citoyen

Mme **Marie-Élaine Normandeau**, directrice générale, Fonds Ville-Marie (Montréal Relève)

Mme **Catherine Boisclair**, conseillère en aménagement du territoire et urbanisme, Vivre en ville

Liste des personnes ayant présenté un mémoire à l'assemblée publique du 10 mars 2016

M. **Charles-Olivier Mercier**, directeur général, Société de développement de l'Avenue du Mont-Royal (SDAMR)

Mme **Suzanne Craig**, citoyenne

M. **Michel Puzé**, citoyen et M. **Charles Déziel**, professionnel, Comité des résidents et gens d'affaires du Petit Laurier

M. **Félix Gravel**, responsable des campagnes de transport, GES et aménagement du territoire, Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)

M. **Bruno Marcoux**, directeur régional, Association des Véhicules électriques du Québec

M. **Pierre Marcoux**, citoyen

Mme **Marie-Élaine Normandeau**, directrice générale, Fonds Ville-Marie (Montréal Relève)

Mme **Magali Bebronne**, agente de liaison transport actif, Vélo Québec

Liste des personnes ayant présenté un mémoire à l'assemblée publique du 15 mars 2016

M. **André Poulin**, président, Association des SDC de Montréal (ASDCM)

M. **André Poulin**, directeur général, Destination Centre-ville

M. **Jérôme Bugel**, président, Association des gens d'affaires de Côte-des-Neiges

M. **Marco Viviani**, directeur, développement et relations publiques, Communauto

M. **Jean-Pierre Szaraz**, citoyen

Mme **Claire Adamson**, citoyenne

M. **François Poitras**, commerçant et résident

M. **Michel Leblanc**, président, Chambre de commerce de Montréal métropolitain

Liste des personnes ayant présenté un mémoire à l'assemblée publique du 16 mars 2016

Mme **Anna Kwon** et Mme **Angélique Liard**, consultantes en accessibilité universelle, Société logique

Mme **Catherine Boisclair**, conseillère en aménagement du territoire et urbanisme, Vivre en ville

M. **Billy Walsh**, directeur général, SDC Promenade Wellington

M. **Jacques Larin**, citoyen

M. **Sylvain Girard**, vice-président, Chambre immobilière du Grand Montréal et M. **Pierre Langlois**, directeur, Affaires publiques et relations gouvernementales, Cohn & Wolfe

M. **Jean-François Lefebvre**, chercheur, Groupe de recherche appliquée en macro-écologie (GRAME)

Mme **Aline Berthe**, coordonnatrice, Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal

Liste des personnes ayant présenté un mémoire à l'assemblée publique du 17 mars 2016

M. **Mike Parente**, directeur général, SDC Plaza St-Hubert

M. **Yves Dandurand**, citoyen

M. **Zvi Leve**, coordonnateur, Rue Publique

M. **Dominic Chartrand**, directeur, Venue Parking

M. **Christian Assouad**, président, LibrOTO

Mme **Audrey Febvre**, directrice générale par intérim, SDC Petite-Italie et Marché Jean-Talon

Liste des personnes et organismes ayant déposé un mémoire sans présentation (14 mémoires)

Association des commerçants de l'avenue Laurier Ouest

Association du design urbain du Québec (ADUQ)/Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)

Coalition Vélo Montréal Bike Coalition (CVMBC)

Comité sur la circulation et le stationnement de l'arrondissement d'Outremont

M. Harold Geltman, citoyen

Montréal physiquement active

Pay by Phone

Piétons Québec/CRE-Montréal

SDC du boulevard Saint-Laurent – SDBSL

SDC Jean-Talon

SDC Pignons rue Saint-Denis

SDC Promenade Masson

SDC Quartier du Canal

M. Rafael Adam Wugalter, citoyen

Liste des personnes ayant fait part de leur opinion par courriel (8 personnes)

M. **Hoang Long Ly**

Mme **Maya Chanab**

Mme **Véronique Lapierre**

M. **Franck Hénot**, commerçant

M. **Georges Valade**, commerçant

M. **Gérard Croteau**

M. **François LeClair**

M. **Marek Nitoslawski**

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 14 avril 2016

M. **Michel Bédard**, citoyen

Mme **Marie-Élaine Normandeau**, directrice générale, Fonds Ville-Marie (Montréal Relève)