

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
Téléphone : 514 872-3770
Télécopieur : 514 872-5655
ville.montreal.qc.ca/commissions
commissions@ville.montreal.qc.ca

COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS
Projet de Politique de stationnement de Montréal
RECOMMANDATIONS

Le 29 janvier 2016, la Commission sur le transport et les travaux publics (la commission) a reçu le mandat du conseil d'agglomération de « *tenir une consultation publique portant sur les orientations contenues au projet de politique de stationnement* ».

La commission a donc consulté la population à l'hiver 2016. Elle a ainsi entendu 29 mémoires, présentés lors de quatre (4) assemblées publiques. Quinze (15) mémoires ont également été déposés sans présentation et sept (7) courriels ont été reçus d'auteurs qui souhaitent partager un point de vue ou proposer une idée. Ce sont donc au total 41 opinions qui ont été analysées et les commissaires tiennent à remercier les citoyens, les intervenants et les représentants d'organismes qui ont pris part à cette consultation publique.

Enfin, la commission remercie les représentants de la Direction de l'urbanisme de la Ville de Montréal pour la qualité du document soumis à la consultation et pour leur présence tout au long de la démarche.

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;

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 :

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.

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:

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.
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.

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 :

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

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 efficiente 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 efficiente 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 :

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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 :

- | |
|--|
| 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 :

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;

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 :

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.

26. Retirer les parcomètres situés à l'intérieur du dégagement obligatoire de cinq (5) mètres.

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.

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 telle 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.