

RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AUX RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS SUITE À L'EXAMEN PUBLIC SUR LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Mise en contexte

À sa séance du 28 janvier 2016, le conseil d'agglomération a adopté le projet de Politique de stationnement et a confié à la Commission sur le transport et les travaux publics le mandat de tenir une consultation publique portant sur ce projet de politique.

La commission a consulté la population entre le 15 février 2016 et le 19 mai 2016. Elle a entendu 29 mémoires, présentés lors de quatre (4) assemblées publiques. Quinze (15) mémoires ont également été déposés sans présentation.

Au terme de ses travaux et après analyse des propositions et commentaires du public, la Commission sur le transport et les travaux publics a soumis ses recommandations, le 14 avril 2016. Le rapport de consultation a été déposé au conseil municipal le 16 mai 2016 et au conseil d'agglomération le 19 mai 2016.

Séance d'information publique	15 février 2016
Assemblées publiques de consultation	10 mars, 15 mars, 16 mars et 17 mars
Adoption des recommandations de la commission	14 avril 2016
Dépôt au conseil municipal du rapport de la commission	16 mai 2016
Dépôt au conseil d'agglomération du rapport de la commission	19 mai 2016

Commentaires d'ordre général

R-1

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

Réponse à R-1

Le comité exécutif est favorable à l'adoption de la Politique de stationnement et précise que des modifications seront apportées à la version préliminaire du document adopté en janvier 2016.

Les ajustements qui seront apportés tiendront compte des mémoires déposés dans le cadre de l'étude publique tenue durant l'hiver 2016 et des recommandations adoptées par la Commission.

R-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.

Réponse à R-2

Le comité exécutif est favorable à l'enchâssement de façon transversale de la notion d'accessibilité universelle dans la Politique de stationnement de Montréal. Il mandate la future agence municipale du stationnement ainsi que les services et les arrondissements qui seront impliqués dans l'élaboration du plan d'action de la Politique à tout mettre en œuvre pour s'assurer que la notion d'accessibilité universelle soit intégrée au processus décisionnel, et ce, à toutes les étapes.

R-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.

Réponse à R-3

Cette notion d'offre équilibrée sera précisée dans la version finale de la Politique. L'équilibre recherché vise à s'assurer que les besoins des citoyens ont été pris en considération, sans pour autant accroître la quantité de places de stationnement au point d'encourager les gens à délaisser les transports actif et collectif.

R-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.

Réponse à R-4

La version préliminaire de la Politique contenait déjà plusieurs mesures allant dans ce sens, lesquelles étaient inspirées des meilleures pratiques en vigueur dans les huit (8) villes, soit Boston, San Diego, Lyon, Berlin, Barcelone, Ottawa, Toronto et Vancouver.

La version finale de la Politique s'appuiera sur les meilleures pratiques en vigueur dans le monde, notamment sur les orientations et les mesures développées par les services impliqués dans l'aménagement du réseau routier au sein des villes étudiées.

R-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.

Réponse à R-5

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Il considère cependant que les applications déjà disponibles pourront être bonifiées lorsque les informations en temps réel relatives au stationnement seront disponibles.

L'ouverture manifestée par la Ville en regard des données ouvertes permettra qu'elles soient réutilisées à différentes fins, incluant des fins commerciales. Les données ainsi libérées et réutilisées généreront des bénéfices dans les sphères économique, culturelle, sociale et technologique.

R-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.

Réponse à R-6

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. L'implantation graduelle du système de jalonnement dynamique permettra de diffuser de l'information en temps réel en ce qui concerne la disponibilité du stationnement hors rue. À terme, l'installation de capteurs ou autre mécanisme similaire permettra de fournir de l'information en temps réel pour le stationnement sur rue.

La nouvelle agence municipale du stationnement se chargera du développement de la stratégie, en collaboration avec les Sociétés de développement commercial (SDC).

R-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.

Réponse à R-7

Le comité exécutif est favorable à la réalisation d'une étude portant sur l'influence des grands enjeux de la mobilité montréalaise sur la vitalité économique des artères commerçantes et sur le centre-ville de Montréal.

R-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.

Réponse à R-8

Le comité exécutif souligne que la Ville de Montréal a dévoilé, le 11 mai dernier, son modèle de déploiement des véhicules électriques en libre-service (VLS) et de zones réservées au centre-ville. Ce modèle montréalais prévoit un encadrement souple et transparent, et une démarche progressive s'adaptant aux réalités des entreprises et au déploiement du réseau de bornes de recharge. Le modèle établit un cadre réglementaire pour toutes les entreprises qui répondent aux objectifs d'électrification de la Ville. Le modèle vise à laisser opérer la libre-concurrence chez les fournisseurs de VLS.

Ces services de mobilité sont de mieux en mieux connus et appréciés des Montréalais. Leur contribution à une mobilité plus durable n'a plus à être démontrée, notamment le report de l'acquisition d'un véhicule ou d'un second véhicule.

Aucun mode de transport, pris isolément, ne peut concurrencer l'automobile privée. Par conséquent, l'autopartage et les VLS font partie du cocktail-transport au même titre que les modes actif et collectif. Dans ce contexte, leur déploiement sur l'ensemble du territoire montréalais est encouragé, conformément à l'annonce faite par l'administration municipale. La Ville souhaite que les opérateurs déploient les services d'autopartage et de VLS sur tout le territoire, incluant le centre-ville.

R-9

Permettre le stationnement des voitures en autopartage et des VLS dans tous les arrondissements, incluant dans certains secteurs du centre-ville.

Réponse à R-9

Les VLS peuvent se stationner partout où il n'y a pas de vignettes pour résidents. La Ville a annoncé dernièrement que des vignettes de stationnement seront émises pour les VLS et que progressivement, d'ici 2020, les VLS devront être électriques. Des zones dédiées aux VLS électriques seront identifiées dans l'arrondissement de Ville-Marie. Le nombre de vignettes pourra évoluer selon la croissance du parc de véhicules, en tenant compte du ratio de véhicules électriques au sein du parc de véhicules des opérateurs de VLS.

R-10

Investir dans l'amélioration du transport collectif, afin d'offrir une véritable alternative à l'auto solo.

Réponse à R-10

Le comité exécutif fait remarquer que la contribution de la Ville à la STM atteint 429,8 M\$, sans compter la contribution de 64 M\$ à l'Agence métropolitaine de transport (AMT). La révision du cadre de gouvernance métropolitain qui a été déposée par le Gouvernement du Québec entraînera des ajustements à la contribution de Montréal au transport en commun.

Par ailleurs, la Ville et ses partenaires, soit les gouvernements provincial et fédéral, investissent massivement dans le transport en commun. Les investissements récents, notamment le Réseau électrique métropolitain (REM) annoncé par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), confirment la volonté de la Ville et de ses partenaires de donner priorité aux modes de transport collectif et actif.

R-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.

Réponse à R-11

Le comité exécutif est favorable à l'inclusion dans la Politique de stationnement d'une référence à l'imposition, pour chaque projet immobilier, à des fins d'emplois, requérant plus de 100 cases de stationnement, de se doter d'un plan de gestion des déplacements (PGD).

En ce qui a trait au *Parking Cash-out*, le comité exécutif s'interroge sur la portée et les effets d'une telle approche et considère que deux erreurs d'interprétation sont à éviter, soit que cette mesure est gratuite et qu'elle doit bénéficier à tous les employés.

Le *Parking Cash-out* ne coûte rien dans la mesure où une majorité des employés se stationnent gratuitement, et que le coût de location de chaque place libérée puisse aussitôt être récupéré par l'employeur. Si les places libérées ne permettent pas à l'employeur de réduire ses coûts, alors la compensation offerte aux conducteurs délaissant ces espaces devient un coût net.

R-12

Demander aux gouvernements d'évaluer l'avantage imposable d'un espace de stationnement payant lorsqu'il est affecté gratuitement à un employé.

Réponse à R-12

Le comité exécutif est d'avis que cette mesure peut poser des difficultés d'application et mandate le Service des finances pour approfondir la question.

R-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.**

Réponse à R-13

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Il demande à la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire de s'assurer que le comité de travail qui préparera le plan d'action de la Politique intègre dans ses travaux la question des stationnements quatre (4) saisons pour vélos, sur les artères commerçantes et à proximité des générateurs d'achalandage. Il souhaite également qu'une revue de littérature soit réalisée sur les stationnements pour vélos protégés des intempéries.

En ce qui a trait à la sécurisation des détours lors des chantiers de construction, il demande au Service des infrastructures, de la voirie et des transports de faire en sorte que toutes les mesures soient mises en place pour assurer des déplacements piétonniers sécuritaires.

R-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.

Réponse à R-14

Le comité exécutif rappelle que la Ville de Montréal a lancé en 2015 un Programme de rues piétonnes et partagées pour créer davantage d'espaces publics de proximité. Le programme offre un soutien technique et financier aux arrondissements afin qu'ils conçoivent et réalisent des projets inclusifs et progressifs, dont les concepts, uniques à chacun, répondent aux besoins des résidents.

Aussi, le comité exécutif accueille favorablement l'idée de concevoir un guide de conception des placotoirs. Cependant, il considère qu'il serait plus approprié d'élaborer un seul guide afin d'assurer la qualité des installations et faciliter le déploiement, tout en permettant de refléter la créativité des concepteurs et l'environnement dans lequel elles s'inscrivent, et mandate le Service de la mise en valeur du territoire et le Service des infrastructures, de la voirie et des transports à cet effet.

R-15

Faciliter la tenue d'événements qui sensibilisent la population aux effets positifs d'un partage équitable de la rue.

Réponse à R-15

Le comité exécutif est favorable à la tenue d'événements qui visent à sensibiliser la population aux effets positifs d'un partage équitable de la rue.

R-16

Uniformiser les heures de livraison par secteur.

Réponse à R-16

Le comité exécutif est favorable à l'uniformisation des heures de livraison. Il reconnaît cependant que les différents secteurs de la Ville ont des besoins qui peuvent varier, mais soutient qu'il est malgré tout envisageable de revoir les heures de livraison afin de diminuer le nombre de périodes autorisant les opérations de livraison.

Ces heures devraient être harmonisées par secteurs, lesquelles devraient couvrir au minimum un quadrilatère. Cela permettra également de réduire la quantité de panneaux.

R-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.

Réponse à R-17

Le comité exécutif est favorable à la réalisation d'une étude de faisabilité portant sur l'implantation éventuelle d'un centre de distribution urbain et mandatera le Service de la mise en valeur du territoire, le Service du développement économique et le Service des infrastructures, de la voirie et des transports à cet effet.

R-18

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

Réponse à R-18

Le comité exécutif est favorable à la recommandation. L'annonce récente du déploiement des bornes de recharge au centre-ville témoigne de la volonté de la Ville d'être un véritable leader en ce domaine. La venue du congrès EVS29 illustre fort bien le rôle de Montréal en matière d'électrification des transports. Cet élan ne doit pas être freiné.

Le nouvel organisme municipal de gestion du stationnement pourra évaluer, en temps et lieu, les retombées du déploiement du réseau de bornes de recharge afin d'optimiser la poursuite de ce projet ambitieux.

R-19

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

Réponse à R-19

Le comité exécutif est favorable à la recommandation. Il demande au Service de la mise en valeur du territoire d'analyser les exigences en vigueur et réviser celles-ci en tenant compte des objectifs de la Ville. Il insiste pour que les promoteurs soient responsables de répondre aux besoins de stationnement des éventuels acquéreurs, notamment en évaluant la possibilité d'exiger la construction de stationnements communautaires et mutualisés.

La révision des exigences devra répondre aux orientations de la Politique de stationnement et aux principes directeurs qui en découlent, notamment celui de 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.

R-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.

Réponse à R-20

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation.

Le comité exécutif recommande qu'un règlement-type soit préparé par le Service de la mise en valeur du territoire, en collaboration avec les arrondissements dans le cadre du plan d'action de la Politique.

R-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.**

Réponse à R-21

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation avec la réserve suivante : il considère que l'augmentation du nombre de places de stationnement pourrait être justifiée dans la mesure où le nouveau stationnement viserait à combler un besoin clairement identifié, comme cela a été démontré pour le centre-ville et dans certains quartiers centraux denses.

R-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.

Réponse à R-22

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Il propose de confier au nouvel organisme de gestion du stationnement et au groupe de travail mis sur pied pour la préparation du plan d'action le soin de réaliser cette étude.

R-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.

Réponse à R-23

La Politique répond principalement à cette recommandation.

R-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.

Réponse à R-24

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation.

R-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.

Réponse à R-25

Le comité exécutif mandatera le Service des infrastructures, de la voirie et des transports pour préparer un guide d'implantation de la mesure.

R-26

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

Réponse à R-26

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et il demande à ce que celle-ci soit appliquée dès l'adoption de la Politique. Il propose de confier ce mandat à la Société en commandite Stationnement de Montréal.

R-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.

Réponse à R-27

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et il demande à ce qu'une directive et une procédure soient préparées par la Direction des transports du Service des infrastructures, de la voirie et des transports à cet effet.

Cependant, il ne peut souscrire à la recommandation visant à offrir une période de sensibilisation et de transition afin de permettre aux usagers de s'adapter.

R-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.

Réponse à R-28

Le comité exécutif rappelle que le but premier de la Politique du stationnement est la simplification et l'harmonisation des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement. Elle vise donc à instaurer un cadre commun applicable à l'ensemble des arrondissements en matière de gestion et de tarification. L'agence municipale de stationnement qui sera créée aura la responsabilité de mettre en œuvre ce cadre commun de pratiques.

R-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.

Réponse à R-29

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Ce sera la mission de la future agence.

R-30

Prévoir la présence d'un élu au conseil d'administration.

Réponse à R-30

L'abolition de la Société en commandite Stationnement de Montréal et son remplacement par une nouvelle agence municipale est tributaire d'une modification de la Charte de la Ville de Montréal. La modification de la Charte requiert l'adoption d'un décret du Conseil des ministres du Gouvernement du Québec.

Le mode de gouvernance de ce nouvel organisme n'est donc pas encore déterminé et fera l'objet de discussion en temps et lieu. Le comité exécutif rappelle cependant aux membres de la commission que le contrôleur général et le vérificateur général de la Ville ont émis de sérieuses réserves quant à la présence d'élus et de fonctionnaires sur les conseils d'administration d'organismes en lien avec la Ville de Montréal. Ils

recommandent plutôt de leur attribuer un rôle d'observateur, orientation favorisée par la Ville.

R-31

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

Réponse à R-31

Cette question fait actuellement l'objet d'une évaluation.

R-32

Développer des mécanismes favorisant le dynamisme des artères commerciales.

Réponse à R-32

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et rappelle que la Ville s'est dotée d'un Plan commerce qui prévoit des mesures à cet effet.

R-33

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

Réponse à R-33

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Il souhaite que les organismes reconnus pour leur expertise dans les domaines identifiés par les comités de travail puissent participer, lorsque requis et sur invitation, aux travaux de mise en œuvre.

R-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.

Réponse à R-34

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Le Service de la mise en valeur du territoire, accompagné par des représentants des services municipaux et des arrondissements, élabore actuellement le plan d'action de la Politique de stationnement.

Le Service de la mise en valeur du territoire préparera une série d'indicateurs qui permettront aux membres du conseil municipal de suivre l'évolution de la mise en œuvre de la Politique de stationnement.