

# MÉMOIRE À LA VILLE DE MONTRÉAL

**Dans le cadre de la consultation sur le projet  
de politique de stationnement de Montréal**



LibrOTO Inc.

17 mars 2016

[www.libroto.com](http://www.libroto.com)

## TABLE DES MATIÈRES

---

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| AVANT-PROPOS .....               | 2 |
| OBJECTIFS DU MÉMOIRE.....        | 3 |
| POLITIQUE DE STATIONNEMENT ..... | 4 |
| RECOMMANDATIONS .....            | 5 |
| CONCLUSION .....                 | 6 |

## AVANT-PROPOS

---

LibrOTO est une entreprise d'autopartage en libre-service, exclusif aux occupants d'un immeuble. Les automobiles sont louées à l'heure et au kilomètre.

Pourquoi exclusif? Parce que les véhicules sont uniquement réservés aux occupants de l'immeuble auxquels ils sont liés. Plus besoin d'utiliser un GPS pour chercher la voiture la plus proche en ville.

LibrOTO se veut donc un mode de transport durable, en complément aux autres modes alternatives à la possession de voiture et a pour mission de bonifier l'offre d'autopartage, en comblant le besoin d'une clientèle hésitante à adopter ce mode de transport, pour des raisons de proximité, de disponibilité et d'exclusivité.

## OBJECTIFS DU MÉMOIRE

---

Ce mémoire a pour but de contribuer à la réussite de cette nouvelle politique de stationnement, en cernant un des problèmes à la source, soit le domaine privé, notamment au domaine résidentiel multilogement.

En second lieu, de soulever les points d'intérêt de cette politique qui touche LibrOTO pour finalement en fournir ses recommandations.

## POLITIQUE DE STATIONNEMENT

---

LibrOTO accueille favorablement ce nouveau projet de politique de stationnement, surtout les stratégies pour favoriser les modes alternatifs à la possession privée de l'automobile.

LibrOTO est donc en accord avec les points suivants :

- ❖ La vision de cette politique 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.
- ❖ 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.
  - Cependant, LibrOTO met en garde la commission à l'offre de stationnements résidentiels en zone dense, pour faire en sorte que celle-ci encourage les résidents à se tourner vers des modes plus durables et recommande donc d'imposer une limite tel que stipulé au point 1.c. du paragraphe suivant.
- ❖ 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.
- ❖ Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable.
- ❖ Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire, notamment en
  - Aménageant de places de stationnements pour véhicules électriques, équipées de bornes de recharge
  - Développant des pôles de mobilité durable (vélos, BIXI, taxi, véhicules en libre-service, autopartage)
  - Implantant des stationnements réservés aux modes de transport alternatifs (autopartage, véhicules en libre-service, covoiturage)
- ❖ Mettre en place une nouvelle approche tarifaire durable, en développant de mécanismes de taxation plus souples pour les gestionnaires privés qui encouragent les modes de transport durables.
- ❖ Réviser l'encadrement réglementaire en ayant comme mesures:
  - Obligation d'offrir des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, autopartage et véhicules en libre-service) et les véhicules électriques dans les projets immobiliers majeurs
  - Révision de la réglementation d'urbanisme (exigences lors de la construction ou de la transformation de bâtiments) afin de favoriser la mobilité durable.

## RECOMMANDATIONS

---

LibrOTO recommande la mise en place des aspects suivants, pour assurer une offre équilibrée en stationnement et l'utiliser comme outil de gestion de la mobilité en vue d'une transition efficace des propriétaires de véhicules personnelles vers les moyens de transport durable:

1. Encourager les promoteurs immobiliers à intégrer en amont un service d'autopartage en :
  - a. Diminuant le ratio de case de stationnement minimum requis en échange de la mise en place du service, à raison d'au moins 6 :1, puisque les études prouvent qu'une voiture partagée libère six (6) place de stationnement <sup>1</sup>
  - b. Requirant une (1) case de stationnement dédié à l'autopartage pour tout projet immobilier de 100 unités, à raison de une (1) par tranche de 100
  - c. Limiter le nombre de case de stationnement maximum pour les nouveaux projets résidentiels à raison de
    - i. 0,25 case par unité avec une (1) chambre
    - ii. 0,50 case par unité avec deux (2) chambres
    - iii. 1,00 case par unité avec trois (3) chambres ou plus
2. Encourager les immeubles existants à se doter d'un service d'autopartage en offrant une subvention annuelle de l'ordre de 1,500 \$, tant et aussi et longtemps que le service est en place. Cette subvention proviendrait d'un fond autofinancé où les immeubles de 100 unités ou plus existantes qui se retrouvent dans les zones bien desservies par le transport en commun et qui refusent d'octroyer des cases de stationnement pour l'autopartage se verront imposer une taxe en contrepartie
3. Inciter les propriétaires de parcs de stationnements à promouvoir la mobilité durable telles que la pose de bornes de recharges, case dédié à l'autopartage et verdissement en leur offrant des crédits de taxe
4. Réserver des places de stationnements sur rue et/ou hors rue dans les pôles majeurs de la ville dédiés à la mobilité durable (covoiturage, autopartage et voiture électrique)
5. Encourager le partenariat entre les opérateurs de l'autopartage, ainsi que les autres intervenants en mobilité durable pour assurer une complémentarité de l'offre et lutter à la possession de la voiture privée

---

<sup>1</sup> Résultats de la première enquête sur l'impact d'un service d'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib') (2014), réalisée par 6t avec soutien financier de l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Énergie de France.

## CONCLUSION

---

Cette nouvelle politique de stationnement est somme toute une bonne nouvelle pour la mobilité durable.

La Ville de Montréal tire beaucoup davantage à bien encadrer l'offre de stationnements et mettre les moyens nécessaires pour assurer une mobilité durable et efficace des personnes.

Les recommandations proposées constituent, à notre avis, une saine façon d'assurer une offre équilibrée en stationnement tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement.