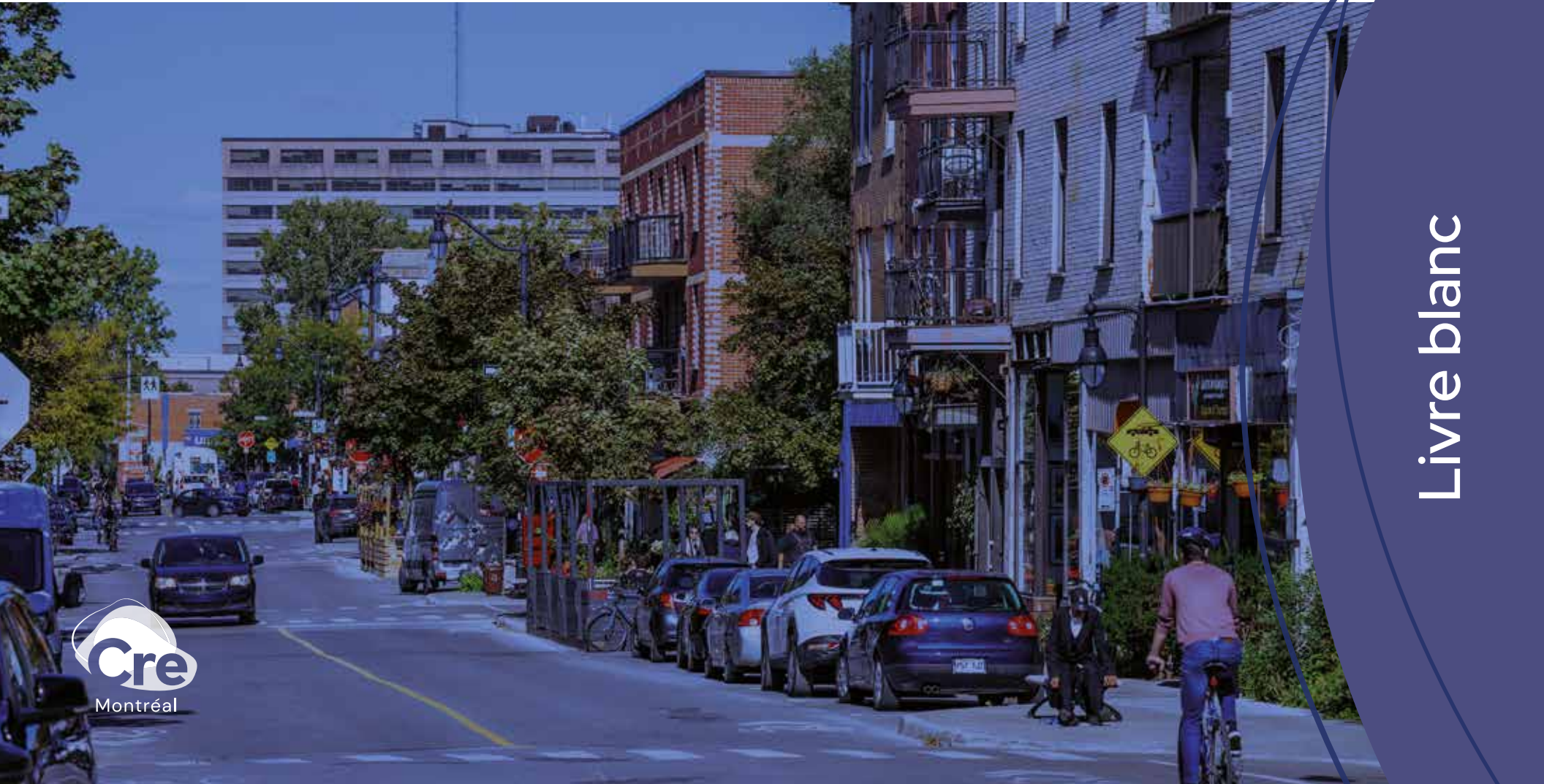


# Le stationnement à Montréal

23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique





# Le stationnement à Montréal

## 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique

---

### Partenaires financiers

Le Livre blanc sur le stationnement a été réalisé dans le cadre de la démarche Climat de changement, du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement, visant à mobiliser les décideurs et leur donner les outils et les références pour réduire collectivement nos émissions de GES et améliorer la résilience de nos communautés.

Ce projet est réalisé avec l'appui financier du gouvernement du Canada.

Le Livre blanc sur le stationnement a aussi pu être réalisé grâce aux indispensables appuis financiers de la Fondation familiale Trottier et de Communauto.

---

Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique  
Mars 2023

**Coordination et rédaction :** Blaise Rémillard, responsable mobilité et urbanisme; Noémie Lefrançois, stagiaire mobilité et urbanisme; Connor Cordingley, agent de recherche mobilité et urbanisme. **Graphisme :** Xavier Chretien.

**Notice bibliographique recommandée :** Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2023). *Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique*. [[cremtl.org](http://cremtl.org)].

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source. À moins d'avis contraire, les photographies sont la propriété du Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023.  
© Conseil régional de l'environnement de Montréal (2023)



## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES TABLEAUX ET DES FIGURES	VII
TABLE DES ACRONYMES	VIII
À PROPOS DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL	IX
REMERCIEMENTS	X
SOMMAIRE	XI
RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	XII
INTRODUCTION	1
I. LE STATIONNEMENT : UNE PRIORITÉ POUR L'ATTEINTE DES CIBLES MUNICIPALES ET PROVINCIALES	3
II. ENJEUX	6
1. Un portrait du stationnement à Montréal.....	6
2. Le cercle vicieux de la motorisation : le rôle du stationnement.....	7
3. Sortir du cercle vicieux par un nouveau pacte de la mobilité durable.....	17
III. RÉFORMES PROPOSÉES	18
1. Collecte, diffusion et utilisation des données sur le stationnement .....	18
1.1 Formaliser, centraliser et tenir à jour la collecte de données sur le stationnement.....	18
1.2 Développer des indicateurs de dépendance à l'automobile pour prendre en compte les inégalités territoriales et les contraintes des ménages à l'utilisation des options de mobilité .....	18

<b>2. Sur rue - réallocation et gestion de la demande .....</b>	<b>20</b>
2.1 Dans les secteurs saturés ou en voie de l'être, revoir le partage de la bordure de rue, établir un maximum de vignettes de SRRR à distribuer et mettre en place des listes d'attente lorsque nécessaire.....	20
2.2 Moduler l'offre de stationnement sur rue .....	20
2.3 Faciliter, contrôler et rendre prévisible le stationnement des véhicules de livraison, des fournisseurs de services et des visiteurs .....	21
<b>3. Sur rue - tarification .....</b>	<b>21</b>
3.1 Graduellement récupérer 100 % des coûts du stationnement par la tarification selon le principe utilisateur-payeur .....	21
3.2 Accompagner l'augmentation de la tarification d'un programme d'accompagnement pour les ménages à faible revenu .....	22
3.3 Tarifier le stationnement des véhicules en fonction de leurs caractéristiques.....	22
<b>4. Hors rue - ratios minimums de stationnement .....</b>	<b>23</b>
4.1 Retirer les ratios minimums de toutes les typologies et sur l'ensemble du territoire .....	
4.2 Introduire des ratios maximums .....	
4.3 Au besoin, protéger du débordement sur le stationnement sur rue à l'aide du plafond des vignettes de SRRR, des listes d'attente et de la tarification .....	
<b>5. Hors rue - mutualisation .....</b>	<b>23</b>
5.1 Soutenir la mutualisation du stationnement.....	23
5.2 Fixer des normes d'aménagement et d'architecture pour favoriser la mutualisation des stationnements .....	24
<b>6. Hors rue - contrôle de l'offre et aménagement.....</b>	<b>24</b>
6.1 Contrôler l'offre hors rue et réduire le stationnement de surface selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires.....	24
6.2 Fixer des normes minimales d'espace et d'équipement réservés à la mobilité active .....	24
6.3 Exiger des critères d'urbanisme durable pour l'octroi de permis de construction de stationnement .....	25
6.4 Mettre à contribution les stationnements hors rue au réseau de bornes de recharge .....	26

<b>7. Hors rue - écofiscalité .....</b>	<b>26</b>
7.1 Faire varier le taux de la taxe sur le stationnement selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires.....	26
7.2 Mettre en place un système de redevances-remises-exonérations entre les stationnements .....	27
<b>8. Gouvernance.....</b>	<b>27</b>
8.1 Simplifier la gouvernance.....	28
8.2 Effectuer des rapatriements pérennes des compétences nécessaires à la cohérence du réseau et des services de mobilité .....	28
8.3 Poursuivre la mise en place de l'Agence de mobilité durable et étendre sa portée territoriale et de compétences.....	28
<b>9. Partage des revenus .....</b>	<b>29</b>
<b>IV. LIGNE DU TEMPS</b>	<b>30</b>
<b>V. CONCLUSION</b>	<b>31</b>
<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>32</b>
ANNEXE 1 - Politiques et plans qui touchent les enjeux de stationnement .....	39
ANNEXE 2 - Tarifs et limites des vignettes de SRRR par arrondissement.....	42
ANNEXE 3 - Prix horaire des parcomètres par arrondissement .....	43
ANNEXE 4 - Carte des territoires de l'enquête Origine-Destination 2018 .....	44
ANNEXE 5 - Répartition de la voirie selon l'arrondissement .....	45
ANNEXE 6 - Les coûts et la valeur du stationnement .....	46
ANNEXE 7 - Hiérarchie du système de bornes de recharge de Vivre en ville .....	46

## TABLE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

<b>Tableau 2.1</b> .....	<b>6</b>
Synthèse de la capacité avérée de stationnement par type d'espace	
<b>Tableau 3.1</b> .....	<b>26</b>
Taux de taxation du stationnement en dollars par mètre carré (\$/m <sup>2</sup> ) pour 2023	
<b>Figure 1</b> .....	<b>2</b>
Nouveau pacte de la mobilité	
<b>Figure 1.1</b> .....	<b>4</b>
Cercle vicieux de la motorisation et de l'étalement urbain	
<b>Figure 1.2</b> .....	<b>5</b>
Cercle vertueux de la mobilité et de l'aménagement durables	
<b>Figure 2.1</b> .....	<b>7</b>
Répartition de la voirie à Montréal	
<b>Figure 2.2</b> .....	<b>7</b>
Capacité horaire des différents modes de transport	
<b>Figure 2.3</b> .....	<b>8</b>
Coût social des différents types de navettage	
<b>Figure 2.4</b> .....	<b>9</b>
Secteurs à faible potentiel de vie active et à proportion élevée de la population vivant sous le seuil du faible revenu dans l'agglomération de Montréal	
<b>Figure 2.5</b> .....	<b>11</b>
Contribution de taxe foncière par mètre de rue de différents secteurs de Montréal	
<b>Figure 2.6</b> .....	<b>14</b>
Émissions de GES de véhicules électriques et de véhicules conventionnels sur un cycle de vie de 150 000 km	
<b>Figure 3.1</b> .....	<b>19</b>
Potentiel de vie active dans les quartiers de l'agglomération de Montréal	

## TABLE DES ACRONYMES

**ADEME**

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (France)

**CMM**

Communauté métropolitaine de Montréal

**CO<sub>2</sub>**

Dioxyde de carbone

**CRE**

Conseil régional de l'environnement

**GES**

Gaz à effet de serre

**LAPI**

Lecture automatisée de plaques d'immatriculation

**NO<sub>x</sub>**

Monoxyde et dioxyde d'azote

**PMAD**

Plan métropolitain d'aménagement et de développement

**PUM**

Plan d'urbanisme et de mobilité

**SAAQ**

Société de l'assurance automobile du Québec

**SCHL**

Société canadienne d'hypothèques et de logement

**SRRR**

Stationnement sur rue réservé aux résidents

**STM**

Société de transport de Montréal

**UMQ**

Union des municipalités du Québec

**VCI**

Véhicule à combustion interne

**VÉ**

Véhicule électrique

## À PROPOS DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-actions, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Depuis plus de 20 ans, le CRE-Montréal a coordonné et publié plusieurs démarches, recherches et documents de références en matière de stationnement :

2022

Publication du rapport et du site web

« *Réglement'Action, la réglementation municipale, levier incontournable de la transition écologique* »

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

2019

« *Guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable* »

du Conseil régional de l'environnement de Montréal et du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais

2017

Lancement de la démarche

« *Stationnement écoresponsable gérer, aménager et réglementer les aires de stationnement* »

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

2017

Étude

« *Le stationnement dans la métropole, Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable* »

de Polytechnique Montréal, l'Université de Montréal, l'UQAM et le CIRANO, coordonnée par le CRE-Montréal

2015

Étude

« *Pour une connaissance et une gestion renouvelées du stationnement* »

du CRE-Montréal, Polytechnique Montréal, l'Université de Montréal et l'UQAM

2014

Guide

« *Le stationnement, un outil incontournable de la gestion de la mobilité et de l'aménagement durables* »

2001

Rapport

« *Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la grande région de Montréal* »

Site web du CRE-Montréal : [www.cremtl.org](http://www.cremtl.org)

## REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier pour leur expertise et leur temps les quelque 70 personnes de 32 organisations consultées. Nous adressons également notre plus haute reconnaissance à l'ensemble des acteurs et actrices de changements qui contribuent à l'évolution des pratiques et des connaissances dans le riche écosystème de la mobilité et de l'aménagement à Montréal. Dans les entreprises, les associations, les universités, les municipalités, dans les milieux de vie et dans les foyers, votre contribution au virage vers la mobilité durable rayonne sur l'ensemble de la collectivité et nous inspire au quotidien.

## SOMMAIRE

À Montréal, le stationnement sur rue occupe 27 % de la voirie<sup>31</sup>, une aire de plus de 7 km<sup>2</sup>. Chacune des quelque 475 000 cases de stationnement sur rue entraîne des coûts directs et indirects de l'ordre de 1 275 \$ par année aux contribuables<sup>33</sup>. Le stationnement hors rue occupe quant à lui 15,3 km<sup>2</sup>, soit un peu moins que la superficie totale de l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie (15,9 km<sup>2</sup>), pour un minimum de 470 000 places<sup>45</sup>. Ce livre blanc met au jeu une série de réformes cohérentes de gestion et d'aménagement du stationnement afin de mieux répondre aux ambitions économiques, sociales et environnementales de Montréal et des autres villes liées de l'agglomération.

Fort de plus de vingt ans de travaux sur les questions de stationnement, le Conseil régional de l'environnement de Montréal a consulté 70 experts et expertes de 32 organisations liées à la mobilité et l'aménagement afin de proposer des réformes cohérentes et applicables au contexte spécifique de l'île de Montréal. La Ville de Montréal et ses arrondissements sont concernés en premier lieu, mais les autres villes liées où le stationnement est un enjeu émergent ont également un rôle à jouer dans la cohérence des politiques de mobilité sur l'île de Montréal. Moyennant une adaptation aux contextes spécifiques de chaque territoire, nos propositions pourraient également inspirer d'autres territoires urbanisés au Québec, où des réformes du stationnement peuvent aussi être le ciment d'un nouveau pacte de la mobilité des personnes plus efficace, équitable et écologique.

### Mettre à contribution le stationnement pour l'atteinte de nos cibles

Les politiques et plans adoptés par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ces dernières années visent à juste titre des réductions importantes des émissions de gaz à effet de serre. Notamment, Montréal et Québec visent la carboneutralité d'ici 2050, avec des objectifs de réduction respectifs de 55 % et 37,5 % d'ici 2030. Depuis 2016, la Ville de Montréal a une politique de stationnement et elle a adopté récemment un nouveau *Document d'orientations 2023-2025* spécifiant ses attentes relatives à la gestion du stationnement par l'Agence de mobilité durable. La Ville y exprime ses intentions : privilégier de nouvelles fonctions de la bordure de rue, développer une offre de stationnement hors rue dense et imposer des tarifs qui incitent les usagers à emprunter des modes de transport alternatifs décarbonés. Ce livre s'inscrit dans cette logique et amène sur la place publique différents moyens à envisager pour que ces orientations se traduisent en actions permettant réellement d'atteindre nos objectifs.

### Briser le cercle vicieux de la dépendance à la voiture et de l'étalement urbain

On peut voir les enjeux de stationnement, de mobilité et d'aménagement du territoire comme un enchaînement de problématiques, empreintes d'iniquités, où l'usage de la voiture renforce un aménagement qui lui est favorable et qui augmente la dépendance à la voiture de l'ensemble de la population. Nous suggérons un nouveau pacte de la mobilité afin de sortir de ce cercle en favorisant les modes actifs, collectifs et partagés au bénéfice de la qualité des milieux de vie et d'affaires de la ville. Brisé ce cycle par la requalification d'une partie des stationnements, une tarification juste et des modifications à la réglementation permettra également, dans les années à venir, de loger des dizaines de milliers de personnes dans des quartiers accessibles. En contrepartie, les automobilistes, moins nombreux, pourront bénéficier de meilleurs services de stationnement et de meilleures alternatives.

### Des recommandations cohérentes à déployer d'ici 2035

Les mesures proposées dans le livre blanc sont cohérentes les unes avec les autres, et devraient être adoptées en tenant compte des effets transversaux qu'elles peuvent avoir sur l'aménagement de la ville et la collectivité. Nous proposons une séquence de mise en œuvre temporelle de ces différentes mesures débutant avec l'adoption du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal, vers 2024, et avec la fin de la vente des véhicules à essence en 2035.

## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

<b>Collecte, diffusion et utilisation des données sur le stationnement</b>	Formaliser, centraliser et tenir à jour la collecte de données sur le stationnement; Développer des indicateurs de dépendance à l'automobile pour prendre en compte les inégalités territoriales et les contraintes des ménages à l'utilisation des options de mobilité.
<b>Sur rue - réallocation et gestion de la demande</b>	Dans les secteurs saturés ou en voie de l'être, revoir le partage de la bordure de rue, établir un maximum de vignettes de SRRR à distribuer et mettre en place des listes d'attente lorsque nécessaire; Moduler l'offre de stationnement sur rue; Faciliter, contrôler et rendre prévisible le stationnement des véhicules de livraison, des fournisseurs de services et des visiteurs.
<b>Sur rue - tarification</b>	Graduellement récupérer 100 % des coûts du stationnement par la tarification selon le principe utilisateur-payeur; Accompagner l'augmentation de la tarification d'un programme d'accompagnement pour les ménages à faible revenu; Tarifier le stationnement des véhicules en fonction de leurs caractéristiques.
<b>Hors rue - ratios minimums de stationnement</b>	Retirer les ratios minimums de toutes les typologies et sur l'ensemble du territoire; Introduire des ratios maximums; Au besoin, protéger du débordement sur le stationnement sur rue à l'aide du plafond des vignettes de SRRR, des listes d'attente et de la tarification.
<b>Hors rue - mutualisation</b>	Soutenir la mutualisation du stationnement; Fixer des normes d'aménagement et d'architecture pour favoriser la mutualisation des stationnements.
<b>Hors rue - contrôle de l'offre et aménagement</b>	Contrôler l'offre hors rue et réduire le stationnement de surface selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires; Fixer des normes minimales d'espace et d'équipement réservés à la mobilité active; Exiger des critères d'urbanisme durable pour l'octroi de permis de construction de stationnement; Mettre à contribution les stationnements hors rue au réseau de bornes de recharge.
<b>Hors rue - écofiscalité</b>	Faire varier le taux de la taxe sur le stationnement selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires; Mettre en place un système de redevances-remises-exonérations entre les stationnements.
<b>Gouvernance</b>	Simplifier la gouvernance; Effectuer des rapatriements pérennes des compétences nécessaires à la cohérence du réseau et des services de mobilité; Poursuivre la mise en place de l'Agence de mobilité durable et étendre sa portée territoriale et de compétences.
<b>Partage des revenus</b>	Partager les revenus en fonction des dépenses et des responsabilités.

# INTRODUCTION

Tout déplacement automobile commence et finit dans un stationnement.

Ces aires asphaltées occupent plus de 22,4 km<sup>2</sup> sur l'île de Montréal<sup>①</sup>, soit un peu plus que l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (21,4 km<sup>2</sup>). En raison de sa grande superficie et de son rôle stratégique dans la mobilité, la gestion du stationnement est un outil central pour améliorer la qualité des milieux de vie, augmenter l'offre de transport collectif, actif et partagé, contrôler la congestion routière, prévenir les collisions et participer au redressement des finances publiques.



Crédit : CRE-Montréal.

Description : Le stationnement de l'aréna Rodrigue-Gilbert, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, a été aménagé en laissant de l'espace pour la végétation. Une cinquantaine d'arbres ont été plantés, pour un total de 20 % de plus de surface verte.

<sup>①</sup> Selon la *Politique de stationnement* de 2016, il y a au moins 475 000 cases sur rue, à environ 15 m<sup>2</sup>/case, et 470 000 cases hors rue, à 32,5 m<sup>2</sup>/case.

La gestion de l'offre de stationnement est également l'un des déterminants du succès de la lutte aux changements climatiques, puisque sa surabondance encourage la possession<sup>36</sup> et l'utilisation des véhicules légers, source de 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec<sup>38</sup>. Le stationnement en surface sur l'île de Montréal est aussi un lieu de prédilection de l'adaptation aux changements climatiques, en raison de sa contribution aux îlots de chaleur qui intensifient les températures extrêmes. De plus, lors des épisodes de pluies abondantes de plus en plus intenses en raison du réchauffement climatique, ces surfaces imperméables contribuent à surcharger les canalisations et les infrastructures de traitement des eaux usées, et entraînent des surverses qui ont un impact sur la qualité de l'eau du fleuve et de la rivière.

Avec une offre de stationnement mieux administrée, notamment selon le principe de l'utilisateur-payeur, Montréal et les autres villes liées pourraient graduellement réallouer des centaines de millions de dollars à des fins collectives. Des fins qui bénéficient à l'ensemble de la population, incluant les quelque 250 000 logis ne possédant pas de voiture<sup>6</sup>.

Considérant tout le potentiel du stationnement, une stratégie cohérente de gestion du stationnement est une nécessité évidente pour bâtir une métropole plus attractive.

Fort de plus de vingt ans de travaux sur les questions de stationnement dans son territoire (région administrative de Montréal), le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a mené une consultation auprès de 70 experts et expertes de 32 organisations liées à la mobilité et l'aménagement afin de contribuer à une mise en œuvre rapide et cohérente de réformes du stationnement. Le livre blanc est destiné en premier lieu à la Ville de Montréal et ses arrondissements, mais aussi aux autres villes liées, qui ont un rôle à jouer dans la cohérence des politiques de mobilité sur l'île de Montréal. Moyennant une adaptation aux contextes spécifiques de chaque territoire, nos propositions pourraient également inspirer d'autres territoires urbanisés au Québec. Des analyses plus spécifiques seraient à réaliser par les villes des couronnes nord et sud et avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), par exemple dans le

cadre de la mise à jour du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Les solutions présentées dans ce livre blanc prennent en compte la diversité des milieux sur le territoire de Montréal, et leurs relations différentes à l'automobile et au stationnement.

Nous proposons donc des stratégies qui fourniront davantage de choix dans la mobilité, simplifiant les déplacements des automobilistes et des utilisateurs des transports actifs, collectifs et partagés, réduisant les fardeaux financiers sur les ménages, et produisant un système de mobilité plus sobre en carbone. Nous proposons également de densifier la ville par la requalification des stationnements en surface vers des usages résidentiels et commerciaux, favorisant ainsi l'abordabilité du logement, la proximité des résidents, des services et des emplois, et de nouvelles sources de revenus pour financer la transition écologique.

Ces réformes du stationnement sont le ciment d'un nouveau pacte de la mobilité plus efficace, plus équitable et plus écologique pour l'agglomération de Montréal.

## Le stationnement : ciment d'un nouveau pacte de la mobilité

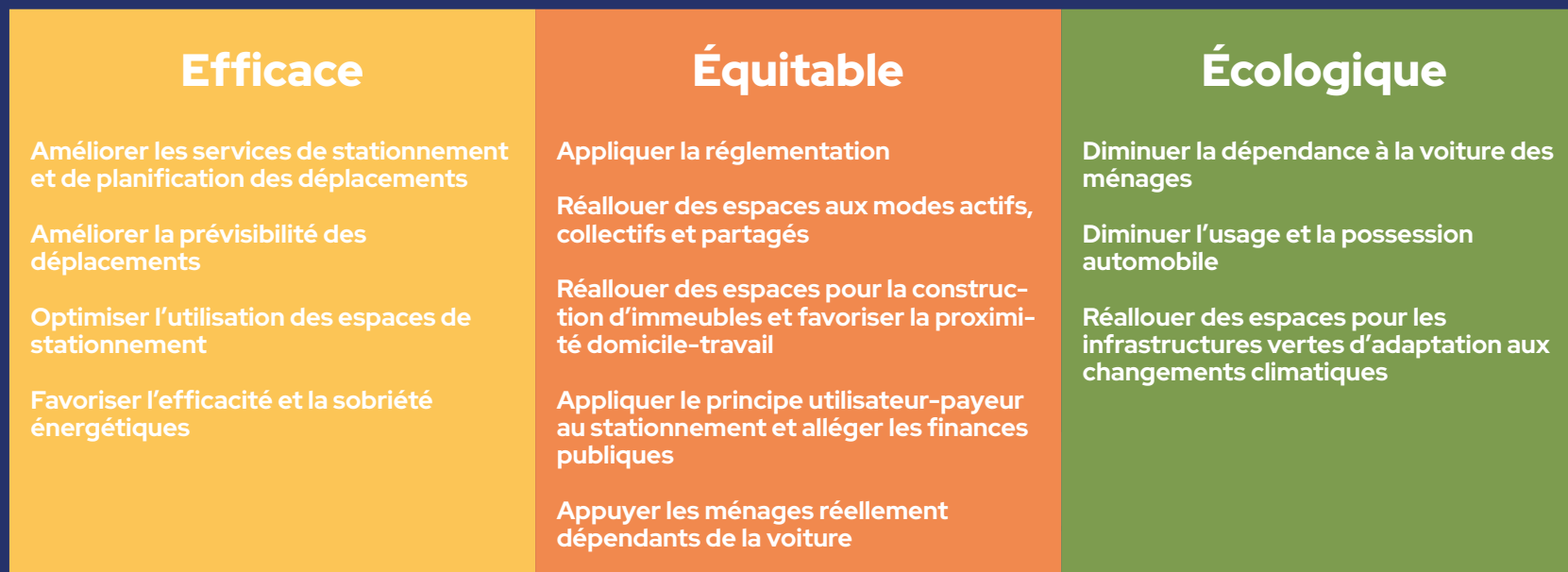


Figure 1 : Nouveau pacte de la mobilité

# I. LE STATIONNEMENT : UNE PRIORITÉ POUR L'ATTEINTE DES CIBLES MUNICIPALES ET PROVINCIALES

Le gouvernement du Québec, la CMM et la Ville de Montréal ont respectivement plusieurs documents, politiques et plans, qui touchent de près ou de loin les questions de stationnement. Une synthèse de ces documents se trouve à l'annexe 1.

Selon l'inventaire de 2018 des émissions de GES de la collectivité montréalaise, il faut prévoir des mesures qui permettront une baisse de près de 40 % des émissions de GES par rapport à 2018 afin d'atteindre la cible de réduction de 2030<sup>60</sup>.



Crédit : Marc Bruxelles. Dreamstime.com

Description : Selon la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les coûts associés à la congestion sur son territoire ont doublé en dix ans pour atteindre 4,2 milliards en 2018.

Indissociable des cibles de réduction des émissions de GES, l'atteinte des cibles de parts modales nécessite des actions d'envergure pour renverser leur tendance à l'augmentation. Alors qu'une baisse de 25 % dans l'utilisation de l'auto solo est visée pour 2030, la part modale de la voiture pour les déplacements de navettage dans l'agglomération de Montréal est passée de 52,9 % à 59 % entre 2016 et 2021.<sup>60</sup>

En 2022, la Ville de Montréal a adopté le nouveau *Document d'orientations 2023-2025*. Elle y spécifie son positionnement relatif à la gestion du stationnement sur rue et hors rue en mettant à jour ses attentes envers l'Agence de mobilité durable, l'organisation paramunicipale chargée de gérer la bordure de rue et certains stationnements hors rue appartenant à la Ville. Les trois grandes orientations sont :

- ◆ privilégier de nouvelles fonctions de la bordure de rue,
- ◆ développer une offre de stationnement hors rue dense,
- ◆ imposer des tarifs qui incitent les usagers à emprunter des modes de transport alternatifs décarbonés.

Ce livre blanc s'inscrit en continuité et en cohérence avec les orientations gouvernementales et municipales en proposant des moyens de mise en œuvre adaptés à leur atteinte.

L'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de la Ville de Montréal, qui doit être adopté en 2024, est l'occasion de prendre des engagements ambitieux en matière de stationnement et de planifier des actions concrètes en ce sens. Le PUM a pour objectif de proposer des outils innovants d'aménagement en phase avec la transition écologique : les réformes proposées dans ce livre blanc témoignent des multiples solutions que la gestion et l'aménagement du stationnement pourraient apporter aux problématiques montréalaises de finances, de mobilité, de logement, d'espace public et d'aménagement du territoire.

Le stationnement se trouve à l'interface des nombreux défis et enjeux de mobilité. Sa gestion et son aménagement sont des outils indispensables qui donnent de la valeur aux mesures de mobilité durable.

<sup>60</sup> La Ville de Montréal s'est fixé une cible de réduction de -55 % entre 1990 et 2030 afin de contribuer à la cible de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C.

## Cercle vicieux de la motorisation et de l'étalement urbain

Les enjeux de stationnement, de mobilité et d'aménagement du territoire sont interreliés dans un enchaînement de problématiques empreintes d'iniquités, où l'usage de la voiture renforce un aménagement qui lui est favorable et qui augmente la dépendance à la voiture de l'ensemble de la population.

La section sur les enjeux qui suit explique chacun des éléments de ce cercle vicieux, en suivant le même ordre causal.

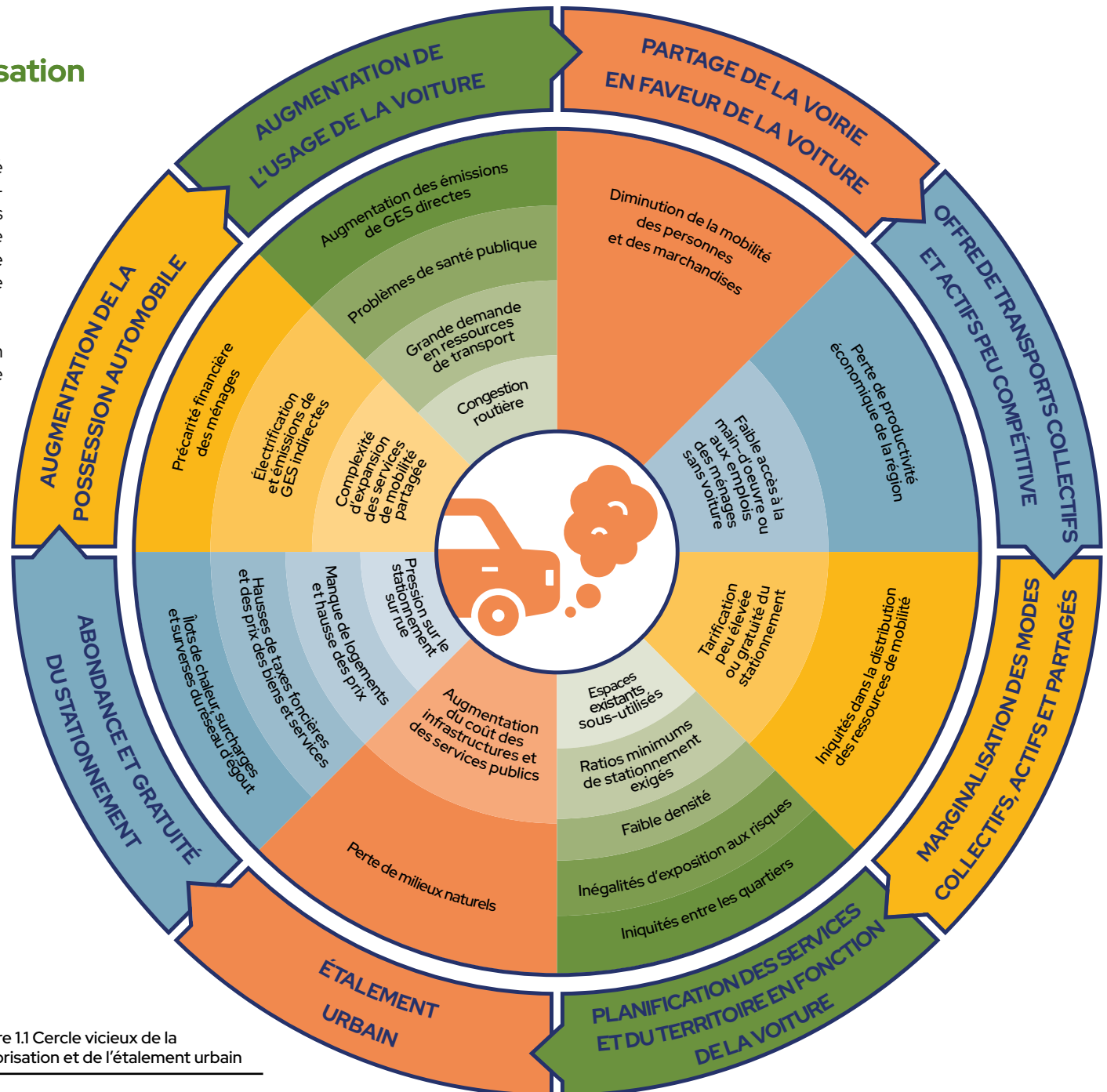


Figure 1.1 Cercle vicieux de la motorisation et de l'étalement urbain

## Cercle vertueux de la mobilité et de l'aménagement durables

L'envers du cercle vicieux des enjeux de stationnement est une série d'opportunités pour des solutions engendrant une chaîne d'impacts positifs.

Nous proposons donc un nouveau pacte de la mobilité afin de sortir du cercle vicieux de la motorisation et de l'étalement urbain en favorisant les modes actifs, collectifs et partagés au bénéfice de l'efficacité des déplacements et de la qualité des milieux de vie et d'affaires de la région.

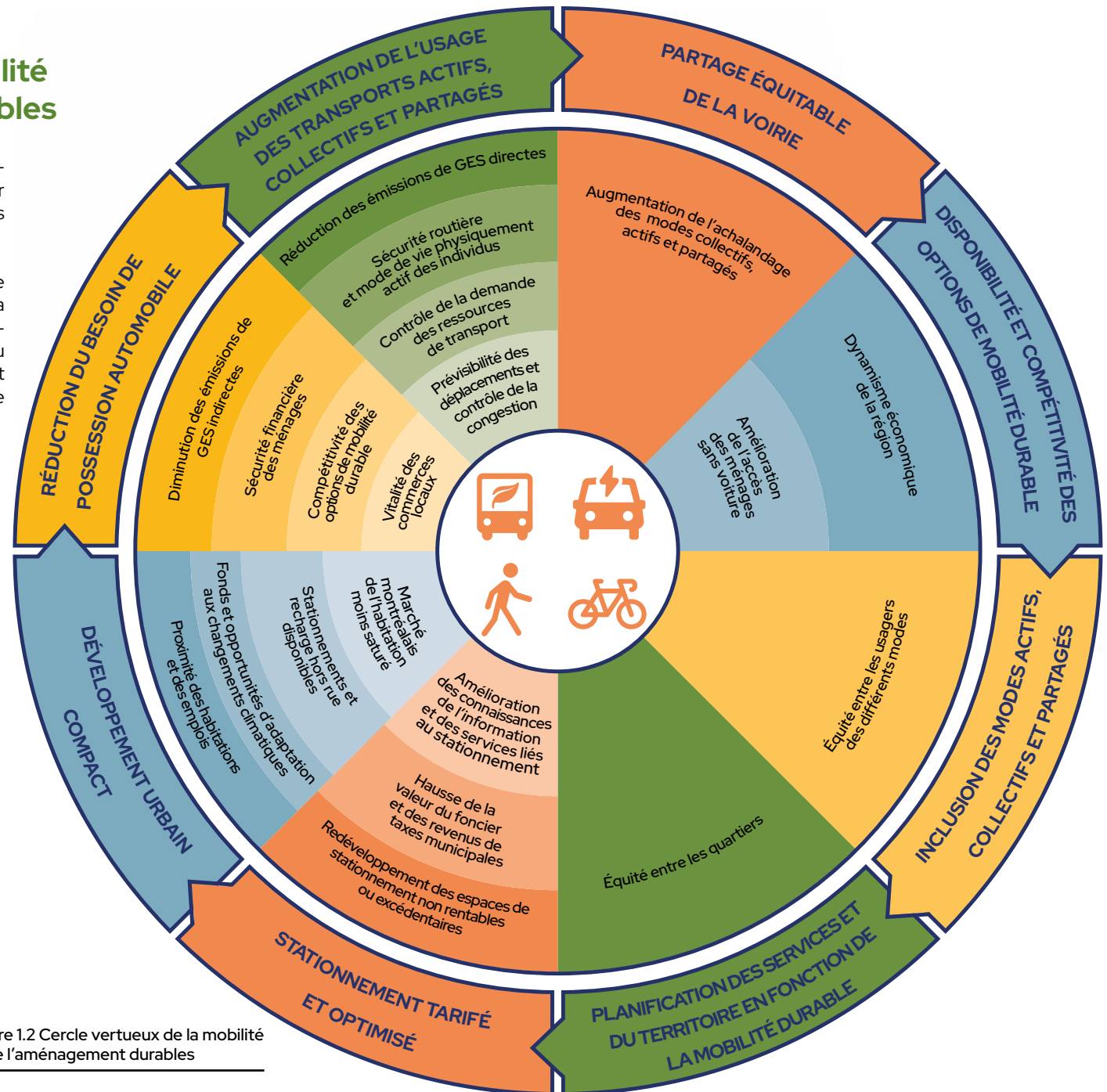


Figure 1.2 Cercle vertueux de la mobilité et de l'aménagement durables

## II. ENJEUX

### 1. Un portrait du stationnement à Montréal

Les dernières estimations du nombre de places de stationnement à Montréal datent de la *Politique de stationnement* de 2016, où le nombre de cases sur rue sur l'île était évalué entre 475 000 et 515 000<sup>45</sup>. D'après cette estimation, la superficie totale accordée au stationnement sur rue sur l'île de Montréal est d'au moins 7,1 km<sup>2</sup>. Sur ce demi-million de cases, nous comptons près de 18 000 cases tarifées au moyen de parcomètre, soit entre 3,5 % et 3,8 % de l'offre totale sur rue. En 2021, plus de 57 000 vignettes de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) sont émises par les arrondissements de Montréal<sup>49</sup>. Ces cases tarifées ainsi que les vignettes représentent l'entièreté du parc de stationnement sur rue tarifé à Montréal.

Dans la *Politique de stationnement*, on estime qu'il y a 470 000 cases de stationnement hors rue sur le territoire de la ville<sup>45</sup>. Les stationnements hors rue sont majoritairement gratuits, à l'exception de ceux du centre-ville qui sont plus souvent payants<sup>50</sup>. Chaque case occupant en moyenne 32,5 m<sup>2</sup>, ces stationnements occuperaient 15,3 km<sup>2</sup>, soit un peu moins que la superficie totale de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie.

Basée sur des estimations du nombre de places de stationnement par secteur, l'étude *Le stationnement dans la métropole : Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable* (2017) coordonnée par le CRE-Montréal nous informe de la capacité avérée de stationnement par type d'espace<sup>①</sup>. Les capacités des secteurs du centre-ville, de Montréal Centre, Montréal Est et Montréal Ouest sont synthétisées dans le tableau 2.1.

Ces chiffres permettent de constater une désynchronisation importante entre l'offre et la demande en stationnement sur l'île de Montréal, particulièrement dans le cas de stationnements sur rue. Il existe environ 500 000 cases sur rue tandis qu'un peu plus de 200 000 de ces cases sont employées dans les déplacements quotidiens. Cet écart, ainsi que la prédominance du stationnement gratuit, expose un problème de partage de la voie publique où l'espace sur rue est sous-utilisé et peu rentabilisé. Il s'y trouve également une occasion pour repenser la trame urbaine et les relations de la mobilité à Montréal en allouant cet espace à des fins collectives.

<sup>①</sup> Ici, le terme « capacité avérée » sert à décrire le nombre de places de stationnement de chaque type nécessaire aux déplacements quotidiens des automobilistes un jour de semaine d'automne selon les données de l'Enquête Origine-Destination de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Tableau 2.1 Synthèse de la capacité avérée de stationnement par type d'espace

Capacité avérée de stationnement par type d'espace	Sur rue		Hors rue/extérieur		Hors rue/intérieur		Résidentiel privé		Indéterminé (véhicules immobiles)		Total
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	
Centre-ville	18 600	18%	33 700	33%	26 700	26%	9 400	9%	12 300	12%	100 700
Montréal Centre	132 600	24%	131 400	24%	17 800	3%	134 000	24%	134 300	24%	550 100
Montréal Est	34 500	16%	59 600	28%	3 300	1%	71 100	34%	41 600	20%	210 100
Montréal Ouest	24 400	6%	157 400	37%	5 200	1%	165 200	39%	67 100	16%	419 300
Total	210 100	17%	382 200	31%	53 000	4%	379 700	31%	255 300	21%	1 232 600

Source : Morency C., Paulhiac Scherrer, F. Meloche, J.-P. et al. (2017). *Le stationnement dans la métropole : Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable*, Rapport remis au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Conseil régional de l'environnement de Montréal. p. 63.

\* Le détail des arrondissements compris dans chacun de ces secteurs se trouve à l'annexe 4.

## 2. Le cercle vicieux de la motorisation : le rôle du stationnement

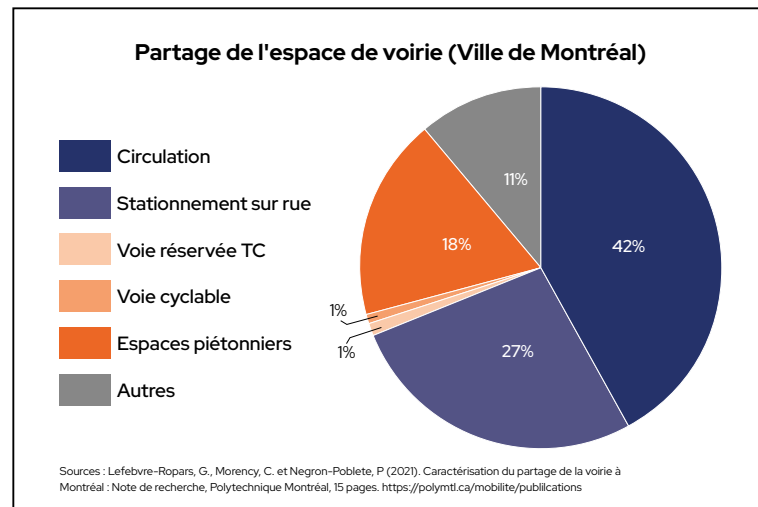
À l'analyse conjointe des enjeux de stationnement, de mobilité et d'aménagement du territoire, on constate un enchaînement de problématiques, empreintes d'iniquités, qui se renforcent, sous la forme d'un cercle vicieux. Ce cercle encourage un aménagement toujours plus étalé nécessitant toujours plus d'infrastructures routières coûteuses. La présente section aborde de façon transversale les enjeux de gestion et d'aménagement du stationnement en y intégrant plus largement les problématiques liées à la dépendance à l'automobile, et à ses impacts environnementaux, économiques et sociaux.

### Partage de la voirie en faveur de la voiture

Les ressources consacrées par la Ville sont allouées de façon inéquitable entre les usagers des différents modes de transport. Cette iniquité se traduit principalement dans le partage de l'espace de voirie en faveur de l'automobile et de son stationnement.

La caractérisation du partage de la voirie à Montréal, réalisée par la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal en 2021, a permis d'estimer que le stationnement sur rue occupe 27 % de la voirie, soit 12 fois plus d'espace que les voies réservées au transport collectif et au vélo.

Figure 2.1 : Répartition de la voirie à Montréal



Crédits : CRE-Montréal.  
Description : Presque 70 % de la voirie de la Ville de Montréal est accordée aux voitures et à leur stationnement. Seulement environ 2 % est accordé aux transports en commun et au vélo.

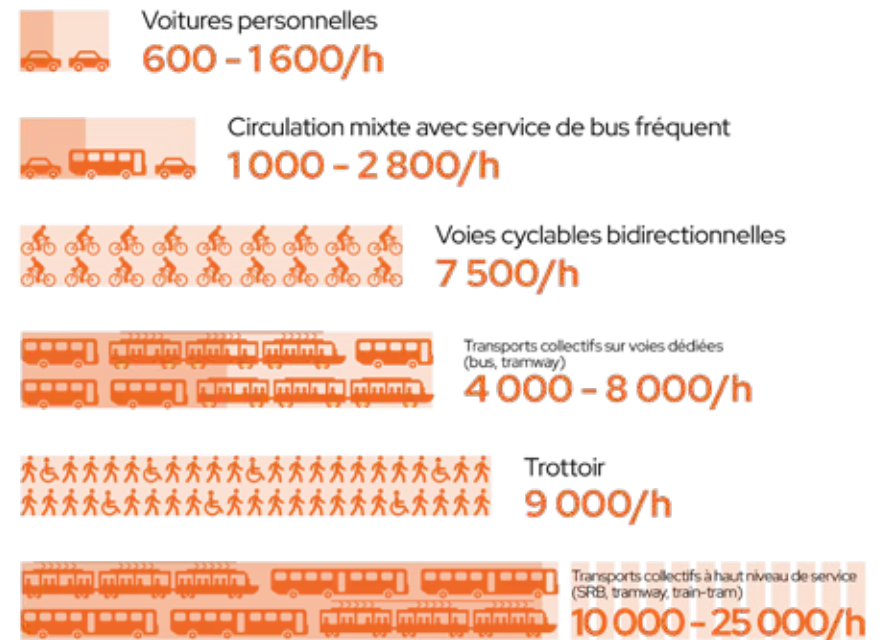
### Diminution de la mobilité des personnes et des marchandises

L'utilisation de plus d'un quart des rues pour l'immobilisation des véhicules se fait au détriment de la capacité du réseau routier pour le déplacement des personnes et des biens. En effet, une voie consacrée au stationnement retire à la rue une capacité qui peut varier de 600 automobilistes par heure à 25 000 usagers par heure avec des modes de transport collectif structurant.

### Offre de transports collectifs et actifs peu compétitive

La diminution de capacité du réseau routier en raison de l'espace consacré au stationnement est particulièrement dommageable à la compétitivité des transports collectifs dans les voies partagées avec les voitures en période de congestion. Les espaces consacrés aux modes actifs, insuffisants, et les infrastructures dédiées en priorité à la fluidité des rues inondées par l'auto solo nuisent également à la sécurité et au confort des piétons et cyclistes.

Figure 2.2 : Capacité horaire des différents modes de transport



Crédits : CRE-Montréal, d'après NACTO.  
Description : La capacité de déplacement de personnes d'une voie de circulation de trois mètres de largeur en heure de pointe avec opérations normales.

## Perte de productivité économique de la région

L'utilisation et l'immobilisation d'un grand nombre de véhicules individuels coûtent cher en espace, en infrastructures, en congestion et en frais de santé. Le coût social de l'auto solo impacte les finances des gouvernements, des entreprises et des ménages, et affecte la productivité économique de la région. Non seulement les modes actifs, collectifs et partagés sont moins chers pour les individus, ils le sont aussi pour la société. Une étude réalisée à Vancouver estime que pour chaque dollar investi par l'utilisateur, les coûts sociaux varient de 1 ¢ pour les piétons à 9,20 \$ pour l'auto solo.

Figure 2.3 : Coût social des différents types de navette

Si marcher te coûte 1\$...		... la société paie 0,01\$
Si faire du vélo te coûte 1\$...		... la société paie 0,08\$
Si prendre le bus te coûte 1\$...		... la société paie 1,50\$
Si conduire te coûte 1\$...		... la société paie 9,20\$

Crédit : CRE-Montréal, d'après Spacing.

## Faible accès à la main-d'œuvre ou aux emplois des ménages sans voiture

Un manque d'options de mobilité impose des contraintes d'employabilité aux travailleurs et oblige les employeurs à déployer des avantages coûteux pour attirer une main-d'œuvre qui s'éloigne au rythme de l'étalement urbain. Les ménages sans voiture se voient privés de certains emplois éloignés de leur domicile, ce qui complique le recrutement et la rétention du personnel pour les employeurs. Cette dynamique est exacerbée en période de pénurie de main-d'œuvre, d'essor du télétravail et d'entraves dues aux chantiers sur le réseau autoroutier.

## Marginalisation des modes collectifs, actifs et partagés

La sous-performance des modes durables à laquelle contribue le partage inéquitable et inefficace de la voirie conduit à une perte de valeur symbolique de ces modes, renforce l'auto solo comme marqueur de statut social et légitime la voiture comme mode de transport par défaut.

<sup>(1)</sup> Le détail des méthodes d'estimation est disponible à l'annexe 6.

## Iniquités dans la distribution des ressources de mobilité

Les privilèges accordés aux résidents, aux employés et aux clients motorisés, sous forme de stationnement gratuit ou à rabais, sont normalisés. Les ménages, les clients et les employés non motorisés ne sont que rarement dédommagés pour leur utilisation frugale des ressources de mobilité comme le stationnement et les voies de circulation.

Notamment, les ménages qui assument leurs frais de stationnement hors rue et qui utilisent peu le stationnement sur rue, ou les 29 % des ménages de l'agglomération de Montréal qui ne sont pas motorisés<sup>6</sup>, épongent comme les autres la facture de la gratuité du stationnement sur rue à travers la taxe foncière payée directement par les propriétaires ou indirectement par les locataires.

## Tarification peu élevée ou gratuité du stationnement

Bien que près d'un tiers des ménages de l'agglomération ne possède pas de voiture, la facture du stationnement est assumée en grande partie collectivement. La juste valeur de l'espace occupé par le stationnement et les coûts qu'il engendre ne se reflètent pas dans la tarification. Selon deux méthodes, nous avons estimé le coût annuel moyen d'une case de stationnement sur rue pour la Ville de Montréal, le moins élevé étant de 1275 \$ par an<sup>(1)</sup>. On compte tout de même environ 500 000 places de stationnement sur rue dont près de 95 % sont gratuites ou louées bien en dessous du prix coûtant via le système de vignettes de SRRR dont le prix varie de 0 \$ à 436,91 \$ par année.



Crédit : NicVW. Alamy Stock Photo.

Description : L'espace de voirie peut être mieux partagé entre piétons, voitures et verdure.

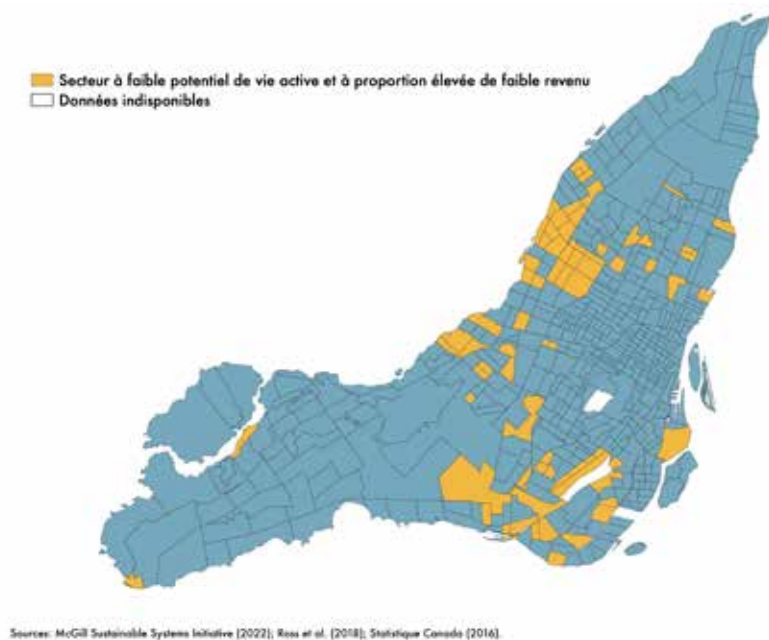
## Planification des services et du territoire en fonction de la voiture

Du moment où l'auto solo est le mode légitime de déplacement par défaut et que les autres modes sont marginalisés, la planification de l'habitation, des services gouvernementaux, des commerces, des secteurs d'emploi et de la planification de la sécurité routière favorise les déplacements automobiles, au détriment de l'offre de proximité, accessible en transport actif ou collectif.

### Iniquités entre les quartiers

Les quartiers excentrés ont un potentiel de vie active beaucoup moins élevé que les quartiers centraux. En règle générale, les quartiers défavorisés ont un bon potentiel de vie active, mais ce n'est pas le cas partout sur l'île, par exemple, dans les quartiers Saint-Michel, Montréal-Nord, Lachine ou aux extrémités de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville qui sont à la fois excentrés et défavorisés. Dans ces milieux, la voiture est un fardeau financier important pour les ménages, les alternatives à l'auto sont peu présentes, moins performantes et la dépendance à la voiture nécessite des quantités de grandes aires de stationnement asphaltées.

Figure 2.4 Secteurs à faible potentiel de vie active et à proportion élevée de la population vivant sous le seuil du faible revenu dans l'agglomération de Montréal



Crédit : CRE-Montréal

Description : Plusieurs secteurs de l'agglomération de Montréal sont désavantagés simultanément aux plans du revenu et de la mobilité.

### Inégalités d'exposition aux risques

L'abondance de stationnement contribue également à accroître les inégalités en santé. Les externalités négatives de ces aires asphaltées sont en grande partie subies par les ménages habitant des quartiers défavorisés, accentuant les injustices environnementales<sup>(1)</sup>. En effet, on retrouve des îlots de chaleur :

- ◆ Dans 73 % des quartiers avec le plus faible statut socioéconomique;
- ◆ Et dans seulement 20 % des quartiers avec le statut socioéconomique le plus élevé<sup>28</sup>.

### Faible densité

Un rapport de la firme Local Logic indique qu'en atteignant des densités de population d'environ 8500 habitants par km<sup>2</sup>, on constate d'importants gains en accès aux emplois et aux services, réduisant la nécessité de la possession d'une voiture<sup>35</sup>. Cette densité correspond à celle observée dans les arrondissements de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-La Petite-Patrie et Le Plateau-Mont-Royal. Or, de nombreux règlements d'urbanisme, dont des exigences de construction de ratios minimums de stationnement, les surfaces réservées pour le stationnement sur rue ou l'autorisation de construire de grandes quantités de stationnements de surface, peuvent faire obstacle à l'atteinte de telles densités dans certains nouveaux secteurs à développer ou pour la transformation de quartiers existants.

### Ratios minimums de stationnement exigés

Pour répondre à la demande anticipée de stationnement, les arrondissements et municipalités fixent généralement des ratios de cases de stationnement minimums, qui obligent les promoteurs immobiliers à construire des parcs de stationnement dans leurs projets. Ces espaces sont ensuite payés et entretenus par les propriétaires ou les locataires de l'immeuble, même en cas d'offre excessive, même si les clients n'en voulaient pas, même si les conditions de construction en souterrain font grimper la facture au-delà de la capacité de payer des clients. En raison de ce système, des intervenants de la construction de condos nous ont confié qu'il est pratique courante d'éponger les pertes liées à la vente d'espaces de stationnement en dessous du prix coûtant en augmentant le prix des habitations pour l'ensemble des ménages d'un projet. En pleine crise de l'abordabilité de l'habitation, la possibilité qu'un ménage sans voiture finance à travers son loyer ou son hypothèque le stationnement de ses voisins, est un autre exemple d'iniquité liée au stationnement.

<sup>(1)</sup> Une analyse effectuée à l'aide de l'outil Curbcut (<https://montreal.curbcut.ca/>) révèle une corrélation négative entre le revenu des ménages et la vulnérabilité aux grandes chaleurs. Cela indique que plus le revenu des ménages est bas, plus ils ont tendance à être vulnérables aux grandes chaleurs.

Heureusement, certains arrondissements de Montréal, et des dizaines de municipalités partout en Amérique du Nord, ont commencé à retirer les ratios minimums et exigent plutôt des maximums. Cette pratique permet au promoteur de déterminer le nombre optimal de stationnements en fonction de la demande réelle de son marché et limite l'offre, ce qui conduit à réduire les coûts de construction et à favoriser l'aménagement de milieux de vie moins dépendants de la voiture.

### Espaces existants sous-utilisés

Les exigences de construction de ratios minimums de stationnement sont généralement planifiées en fonction des périodes de pointes d'utilisation du stationnement, usage par usage. Le reste du temps, les stationnements sont sous-utilisés, par exemple, le soir et la nuit pour les employeurs et durant le jour la semaine pour les résidences ou les centres de loisirs.

La mutualisation<sup>(1)</sup> des espaces aux usages complémentaires et l'utilisation de technologies rendant leur disponibilité prévisible permettraient de réduire la pression sur certains secteurs et de diminuer l'espace de stationnement nécessaire.

Par exemple, pour l'aréna Rodrigue-Gilbert, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles a conclu une entente avec l'école adjacente afin de pouvoir utiliser son stationnement en dehors des heures d'école, le soir et les fins de semaine, au moment où les activités de l'aréna battent leur plein. Grâce à cette entente, l'espace de stationnement nécessaire à l'aréna fut réduit, ce qui a permis la construction d'une maison des jeunes sur une partie de son stationnement.

L'optimisation repose aussi sur la communication de la disponibilité du stationnement. Bien qu'il existe une perception tenace de manque de stationnement au centre-ville qui freinerait la fréquentation d'une partie de ses visiteurs<sup>32</sup>, il y a 48 000 places de stationnement à la disposition des automobilistes. Cependant, en raison d'un manque d'information aux automobilistes, il est encore difficile de savoir où elles sont et si elles sont disponibles<sup>3</sup>.

<sup>(1)</sup> La mutualisation du stationnement consiste à partager le stationnement entre bâtiments aux horaires complémentaires ou en ouvrant au public des espaces excédentaires. Cela permet de réduire le besoin de construction de nouveaux stationnements en optimisant l'utilisation des cases déjà existantes, mais peu exploitées.

De plus en plus de technologies visent à répondre au problème de sous-utilisation par l'information et la mutualisation. Or, dans les secteurs avec une offre de stationnement trop abondante et faiblement tarifée, les frais de gestion qu'implique l'optimisation sont difficilement transférables aux usagers. Une stratégie de rationalisation des espaces et une tarification adéquate des espaces est alors un préalable à l'optimisation de l'utilisation.

Les ratios minimums de stationnement et le manque d'optimisation de l'espace empêchent la transformation de la ville, son verdissement, sa densification et la libération d'espace pour la mobilité durable.

### Étalement urbain

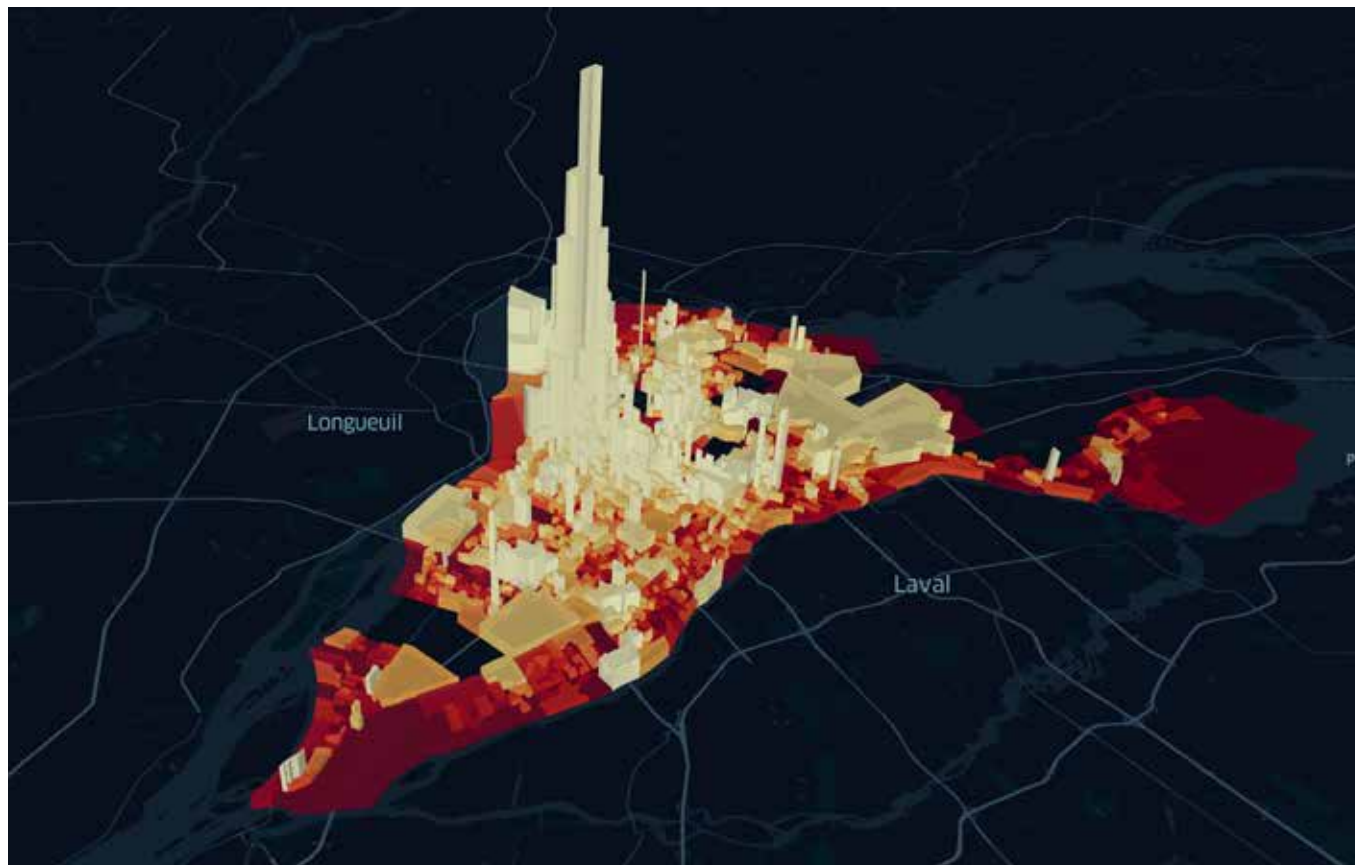
La planification du territoire et des services en fonction de la voiture engendre un besoin d'espace toujours plus grand pour faire circuler et stocker les véhicules. Une population fortement motorisée entraîne également la dispersion des ménages, des emplois et des services sur le territoire et renforce une dépendance à la voiture qui dépasse parfois la volonté des ménages. Cette dispersion se produit au détriment des territoires naturels et agricoles. Elle engendre également des coûts importants.

### Perte de milieux naturels

Moins d'espaces verts est synonyme de moins d'espace pour la biodiversité et moins de connectivité entre les milieux naturels. Un manque d'espaces verts affecte aussi le bonheur et le calme chez les personnes qui fréquentent ces endroits<sup>67</sup>. Entre 1985 et 2015, le rythme d'urbanisation a été cinq fois plus important que le rythme de protection des milieux naturels dans la CMM. Un développement dense est un des ingrédients pour répondre à la fois au besoin de protéger et restaurer le territoire naturel tout en comblant les besoins en habitation.

### Augmentation du coût des infrastructures et des services publics

Le développement de faible densité entraîne des besoins en infrastructures (routes, eau, égouts et électricité) et en services répartis sur un plus petit nombre de bâtiments et de ménages. Une analyse des revenus de taxe foncière de Montréal par mètre de rue démontre que les quartiers denses et centraux contribuent davantage à la taxe foncière. Aussi, vivant dans des quartiers plus denses, les ménages à plus faibles revenus contribuent davantage en taxe foncière par mètre de rue que les quartiers moins denses où vivent les ménages à plus hauts revenus.



Crédit: Stéphane Guidoin / Dataholic.ca

Figure 2.5 : Contribution de taxe foncière par mètre de rue de différents secteurs de Montréal<sup>25</sup>

## Abondance et gratuité du stationnement

L'aménagement de faible densité demande une abondance de stationnement tandis que la marginalisation des autres modes de transport conduit au partage du coût du stationnement par l'ensemble de la population. Les grandes quantités d'espace et de ressources dévolues au stationnement ont des impacts économiques, écologiques et sociaux importants, bien que parfois insoupçonnés.

## Îlots de chaleur, surcharges et surverses du réseau d'égout

D'une superficie d'au moins 22,4 km<sup>2</sup>, l'espace occupé par le stationnement à Montréal contribue aux problématiques d'îlots de chaleur en raison des surfaces foncées qui emmagasinent la chaleur. Il contribue aussi aux surverses (déversement d'eau d'égout non traitée) et surcharges (refoulements et inondations) des égouts lors de fortes pluies, en raison de leur imperméabilité; deux impacts du stationnement qui sont exacerbés par les changements climatiques. En limitant les espaces de stationnement de surface, en utilisant des matériaux clairs, en augmentant le couvert arboré, en aménageant des espaces de gestion des eaux végétalisés, il est possible de diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain et de réduire les quantités d'eau envoyées aux égouts tout en améliorant la biodiversité, l'attractivité de la ville et la qualité de vie.

## Hausses de taxes foncières et des prix des biens et services

La gratuité du stationnement est reportée dans le montant des taxes foncières, et dans les prix des biens et services des commerces offrant du stationnement gratuit. L'abondance de ces espaces engendre des externalités négatives et des coûts éponges par toute la société.

En outre, selon une étude commandée par l'Union des municipalités du Québec (UMQ), il en coûtera au moins deux milliards de dollars par année aux municipalités du Québec pour adapter leurs infrastructures aux changements climatiques et ce, jusqu'en 2055<sup>64</sup>. Ces coûts devront aussi être assumés par les municipalités ou les gouvernements supérieurs et, ultimement, les contribuables.

## Manque de logements et hausse des prix

Les espaces de stationnement représentent un potentiel de transformation important pour densifier les milieux urbains.

En requalifiant seulement le tiers du stationnement hors rue sur le territoire de Montréal au niveau de densité résidentielle favorable à la mobilité durable défini par Local Logic, il serait possible de loger plus de 43 000 personnes, tout en leur fournissant des milieux de vie plus favorables à la mobilité durable.



Crédit : © First Capital.  
Description : Le centre Wilderton a été redéveloppé pour en faire un bâtiment à usage mixte, commercial et résidentiel.

Considérant que des centaines de milliers de nouveaux logements devront être bâtis dans la région de Montréal pour répondre à la pénurie de logements et permettre l'abordabilité<sup>65</sup>, retirer les ratios minimums de stationnement et imposer des maximums est essentiel pour construire une ville abordable, compacte et favorable à la mobilité durable.

## Pression sur le stationnement sur rue

Les tarifs trop peu élevés du stationnement sur rue augmentent la pression sur ce type de stationnement, au détriment d'une utilisation optimale des stationnements hors rue existants. Pour cette raison, le stationnement sur rue devrait toujours être légèrement plus coûteux que celui hors rue. Le prix du stationnement sur rue devrait aussi être plus élevé en raison de sa plus grande proximité aux destinations sur rue.

<sup>65</sup> La CMM estime, selon des données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qu'il faudrait construire 460 000 nouveaux logements d'ici 2030 afin de rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande en habitation.



Crédit : Zvi Leve.

Description : Le stationnement sur rue gratuit sera toujours préféré au stationnement hors rue payant.

Une logique analogue peut s'appliquer au stationnement pour résidents, visiteurs et autres usagers de la bordure, qui devraient être incités à utiliser des stationnements hors rue pour le stationnement de longue durée par des tarifs appropriés.

### Augmentation de la possession automobile

La disponibilité de stationnement encourage la possession automobile. Le stationnement au domicile est en effet prédictif de la motorisation des ménages<sup>36</sup>.

L'abondance planifiée de stationnement est donc un incitatif à la consommation de véhicules par les ménages, ce qui a des conséquences économiques, environnementales et sociales, dans une ville à l'espace et aux ressources limités.

### Précarité financière des ménages

L'augmentation de la possession automobile et le manque d'accessibilité aux transports actifs, collectifs et partagés affectent les finances des ménages. Les dépenses annuelles moyennes liées à la possession automobile au Canada s'élèvent à 10 476 \$<sup>21</sup>. Pour les ménages à faible revenu, couvrir ces dépenses représente un fardeau financier considérable. Ces coûts peuvent affecter leurs sécurités financière et alimentaire de façon importante.

### Électrification et augmentation des émissions de GES indirectes

L'électrification des véhicules représente une des principales stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre du gouvernement du Québec<sup>22</sup>. Elle répond en effet à la nécessité de réduction des émissions de GES directes liées aux transports dans un territoire largement développé au 20<sup>e</sup> siècle autour de la voiture. Le stationnement joue deux rôles dans l'électrification, comme lieu de recharge et comme levier pour réduire le nombre et l'usage des véhicules à électrifier.

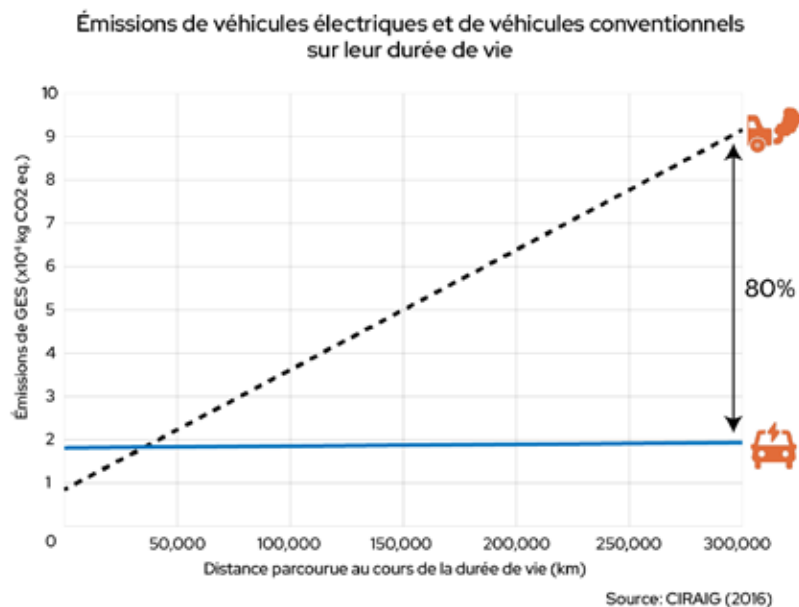
En effet, l'incertitude quant à la capacité de l'industrie automobile à fournir rapidement suffisamment de véhicules électriques à bon prix, exige de réduire

le nombre de véhicules à électrifier afin de pouvoir atteindre 47 % de véhicules électriques immatriculés en 2030<sup>42</sup> et près de 100 % en 2050 à Montréal. Selon un rapport de Dunsky, firme d'expert-conseil en gestion de l'énergie, le seul scénario menant à l'atteinte d'une proportion de vente de véhicules électriques neufs de 70 % à Montréal en 2030 passe par une réduction de 9 % du taux de motorisation entre 2023 et 2030 sur l'île de Montréal et l'arrêt de l'augmentation de la motorisation dans le reste de la CMM<sup>20</sup>. Réduire le nombre de véhicules en circulation est une condition de succès des stratégies d'électrification.

Par ailleurs, le *Plan climat* de la Ville de Montréal prévoit étendre les efforts de réduction des GES aux émissions indirectes de la collectivité, comme le recommande pour les grandes villes le Groupe d'experts de haut niveau des Nations Unies sur les engagements de zéro émission nette des entités non-étatiques<sup>27</sup>. Cela inclut les émissions pour l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. Il est donc important de considérer que seulement pour sa construction, une voiture électrique émet près de 10 tonnes de CO<sub>2</sub><sup>65</sup>.

La réduction des émissions de GES dans le transport des personnes passe donc par une réduction des émissions produites à la fabrication, à l'utilisation et en fin de vie des véhicules. Les véhicules à combustion ont un profil d'émission très important à l'utilisation alors que celui des véhicules électriques est principalement lié à leur fabrication. L'électrification est donc une bonne stratégie pour réduire les GES issus de la phase d'utilisation des voitures, et la réduction de la possession d'automobiles est un moyen de réduire les émissions de GES issues de l'ensemble du cycle de vie des véhicules.

Figure 2.6 : Émissions de GES de véhicules électriques et de véhicules conventionnels sur un cycle de vie de 150 000 km.



Crédit : CRE-Montréal

Description : Des données du Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIQ, 2016) montrent les divergences entre les profils d'émissions de GES de véhicules électriques et de véhicules à combustion interne.

### Complexité d'expansion des services de mobilité partagée

L'expansion des services d'autopartage représente une solution aux enjeux économiques, environnementaux et d'espace public reliés à l'automobile. Des automobiles partagées permettent une plus grande accessibilité à ce mode de transport pour des déplacements ponctuels sans nécessiter l'achat d'un véhicule, libérant les ménages de cet important fardeau financier. Elles permettent aussi aux ménages de renoncer à l'achat de véhicules. Finalement, la tarification à l'usage encourage une meilleure planification des coûts des déplacements et un usage plus raisonné de la voiture. En somme, une voiture en autopartage permet de remplacer 10 voitures personnelles et est en service 43 % du temps<sup>5</sup> contre un maigre 5 % pour les voitures personnelles<sup>53</sup>. Le déploiement des services d'autopartage doit ainsi être facilité et encouragé par les décideurs.

L'autopartage est aussi une clé du succès de l'électrification des transports, puisque l'industrie peine à fournir les véhicules en nombre suffisant et que le partage permet de diviser l'empreinte carbone du véhicule sur un plus grand nombre d'utilisateurs pour atteindre des réductions d'émissions de GES directes et indirectes compatibles avec l'atteinte de la carboneutralité.

Malgré les bénéfices très importants de l'autopartage, l'accès aux stationnements et aux infrastructures de recharge reste semé d'embûches pour les opérateurs de services. Cela complique la mise en service de voitures en station.

Toute entreprise cherchant à offrir des véhicules en station doit traverser un processus complexe et non uniforme auprès des arrondissements et des propriétaires privés pour réserver des places de stationnement pour ces voitures.



Crédit : Communauto.

Description : Les véhicules en station de Communauto ont besoin d'espace de stationnement pour répondre à la demande croissante.

## Augmentation de l'usage de la voiture

La disponibilité de stationnement aux lieux de destination<sup>30</sup> et au domicile<sup>36</sup> est prédictif du choix de l'automobile comme mode de déplacement. La prolifération du stationnement, et particulièrement du stationnement gratuit, encourage un individu à effectuer une plus grande part de ses déplacements en automobile.

## Augmentation des émissions de GES directes

La dépendance à l'auto solo et les aménagements urbains qui en résultent font en sorte que les véhicules légers (voitures et camions) émettent 28 % des GES au Québec<sup>38</sup>. Le potentiel de réduction des émissions de GES grâce à une réduction de la dépendance automobile est considérable. C'est pour cette raison qu'à Montréal, réduire la place accordée à la voiture individuelle passe par la réduction du parc de stationnement tout comme l'atteinte des cibles de réduction des GES devrait se traduire par une diminution du nombre de véhicules à stationner et de stationnements. La cible du *Plan climat* de réserver 30 % des espaces de stationnement de surface aux véhicules partagés, au covoiturage ou aux véhicules électriques<sup>42</sup> est une mesure à poursuivre pour réduire la place accordée à la voiture individuelle à combustion interne et parvenir à réduire les émissions de GES liées à son utilisation.

## Problèmes de santé publique

La santé des personnes, dépendante de la qualité des milieux de vie et de leur interaction avec les écosystèmes naturels, se voit détériorée par le recours excessif à l'auto solo. Pollution de l'air, présence de particules fines, pollution sonore, chaleurs accablantes aggravées par les îlots de chaleur et insécurité routière sont tous des enjeux de santé publique exacerbés par la voiture et l'espace qui lui est consenti dans les milieux de vie. La santé des individus peut aussi être affectée par la sédentarité et une moins bonne condition physique causées par l'utilisation de la voiture pour tous les déplacements, au détriment des modes de transport actifs propices à un mode de vie actif.

Dans la mobilité 100 % électrique de 2050, une partie de la pollution sonore et de l'air liées à l'utilisation de la voiture sera une histoire du passé. Cependant, la pollution de l'air par les particules fines demeura relativement importante en raison des particules issues de l'abrasion des pneumatiques et des chaussées, qui continueront de représenter de 70 % à 93 % de celles des voitures à essence<sup>1</sup>. Les conséquences des îlots de chaleur, de la sédentarité et de l'insécurité routière sont aussi indépendantes de l'électrification et demandent des politiques de stationnement qui encouragent une réduction de l'usage et de la place de la voiture.

L'augmentation de l'usage de la voiture contribue à l'insécurité routière sur la route et dans les stationnements. En 2021, à Montréal, 154 collisions avec blessures graves ou décès ont eu lieu, dont un grand nombre concernait les piétons<sup>43</sup>.

L'apaisement et la densification des secteurs centraux, favorables au transport collectif et actif, est une façon de répondre à la demande de milieux de vie sécuritaires et de diminuer le risque routier par la réduction du nombre et de l'usage de la voiture dans ces milieux. Des initiatives permettant de réduire l'espace dédié aux véhicules minimisent les risques de traumatismes routiers et de collisions. Le plan d'action de sécurité routière *Vision Zéro 2022-2024* de Montréal prévoit d'ailleurs miser sur une plus grande densité de la ville et définir des balises pour revoir le partage de la rue en faveur de la mobilité active et collective<sup>43</sup>.

Dans l'agglomération de Montréal, 4 % des collisions menant au décès d'un piéton et 7 % des collisions menant à une blessure à un piéton entre 2011 et 2020 ont eu lieu dans un stationnement. Pour répondre à cet enjeu, il est important de traiter la sécurité dans les stationnements avec le même sérieux que sur la route, afin de diminuer les risques de collisions. Trop peu de réglementations existent pour aménager des aires de stationnement sécuritaires et ainsi ramener à zéro le nombre de collisions menant à des décès et des blessures graves.



Crédit : Vladimir Bondarenko. Dreamstime.com

Description : Les stationnements classiques en façade des immeubles sont inesthétiques et hostiles aux piétons.

## Grande demande en ressources de transport

Dans une future mobilité électrique, l'usage excessif de l'auto solo entraîne une demande importante en électricité et en installation d'infrastructures de recharge, en plus d'une hausse de la demande en électricité.

Aujourd'hui, le secteur des transports est responsable du tiers de la consommation d'énergie au Québec, dont environ la moitié provient du transport de marchandises et l'autre moitié de la mobilité des personnes<sup>66</sup>. L'évolution du parc de véhicules du Québec vers des modèles électriques permettra de transférer une grande part de cette consommation d'essence vers des moteurs électriques, beaucoup plus efficaces, et de l'énergie électrique, beaucoup plus sobre en carbone. Cette transition présente cependant d'importants défis liés aux systèmes d'alimentation en électricité, en même temps qu'une croissance générale de la demande en période de pointe<sup>66</sup>. Afin d'alimenter la variété d'équipements et de services qui dépendent du réseau d'Hydro-Québec, il sera important de freiner l'expansion du parc automobile et de rediriger la demande en mobilité dans la région métropolitaine vers des réseaux de transport en commun et de transport actif élargis et améliorés. Il sera aussi nécessaire de réduire la demande globale de transport avec des stratégies axées sur la proximité des milieux de vie, de travail et de divertissement, par la densification.

À l'échelle des bâtiments, le défi de l'électrification est lié à celui du stationnement. En effet, les infrastructures électriques des bâtiments existants sont souvent insuffisantes pour accueillir de multiples bornes de recharge.

D'importants travaux de modernisation dans les immeubles multilogements et les bâtiments commerciaux deviendront nécessaires pour alimenter le nombre croissant de véhicules électriques. Ces coûts seront assumés par les propriétaires, les commerçants et les employeurs, qui les transféreront alors aux résidents et aux clients, souvent sans égard à leur utilisation de la voiture.

L'absence d'exigences d'infrastructures de recharge pour les immeubles multilogements neufs dans le code de construction et dans les règlements de plusieurs municipalités et arrondissements représente des économies d'environ 1 000 \$ par borne au présent, mais un fardeau financier pouvant aller jusqu'à 16 000 \$ par borne pour les futurs usagers qui devront installer des bornes de recharge en rétrofit<sup>4</sup>.

L'installation d'un nombre important de bornes de recharge au niveau de la rue pourrait également poser un enjeu de partage de l'espace sur les trottoirs et en bordure de rue. Dans son rapport de 2022 sur l'électrification des transports en milieu urbain, Vivre en ville propose une hiérarchie du système de bornes de recharge pour répondre à cet enjeu qui établit la bordure de rue comme le dernier espace à considérer pour la recharge des véhicules. Un résumé de cette hiérarchie se trouve à l'annexe 7.

L'accès aux infrastructures de recharge sera également critique pour l'essor de l'auto-partage alors que nous cheminons vers la fin de la vente de véhicules à combustion interne (VCI) en 2035. La tarification des bornes de recharge publiques étant actuellement conçue exclusivement pour les véhicules de particuliers, le réseau de bornes devra s'adapter pour favoriser un nombre croissant de véhicules partagés, dont les temps relativement longs de recharge s'accordent mal avec une utilisation des véhicules tarifée à l'heure.

## Congestion routière

La construction d'une nouvelle case de stationnement induit de nouveaux déplacements motorisés qui à leur tour contribuent à la congestion routière. Donald Shoup (2005) a rapporté cette augmentation des kilomètres supplémentaires parcourus aux coûts de la congestion et de la pollution. Pour chaque nouvelle place de stationnement, il faudrait ajouter 73 \$/mois en coûts de congestion et 44 \$/mois en coûts de pollution, soit un total de 117 \$/mois.

La réduction de la congestion, et par le fait même la réduction de ses coûts, passe par la réduction de l'espace dédié au stationnement sur rue, un transfert des déplacements vers des modes actifs, collectifs et partagés, la proximité des résidences et des emplois sur le territoire, une mixité des utilisations, et une augmentation générale de la densité des territoires urbanisés. Ces stratégies sont complémentaires et leurs effets sont cumulatifs, encourageant leur mise en œuvre simultanée<sup>54</sup>. La requalification du stationnement touche donc à plusieurs facteurs qui influencent la congestion routière. Elle permet de les appliquer simultanément en augmentant les densités de population par la requalification du stationnement, en faisant

émerger de nouveaux pôles de population et d'emploi, en incitant à l'utilisation des transports actifs, collectifs et partagés, et en produisant des environnements urbains aux usages mixtes. Cela ne suffira pas pour éliminer la congestion routière, une problématique complexe et persistante pour toute grande ville, mais en réduisant le nombre de voitures sur les routes par l'offre d'alternatives et en réduisant les distances à parcourir par la densification et la mixité des usages, les effets de la congestion par habitant ou par unité de production économique peuvent être minimisés.



Crédit : Mario Beaugard Beustock. Alamy Stock Photo.  
Description : Congestion routière sur le boulevard René-Lévesque.

Le développement d'immeubles et de secteurs dépendants de la voiture est aussi un facteur de résistance à la densification. Plusieurs projets de développement urbains se butent en effet à l'anticipation par la population existante d'une dégradation des conditions de circulation et de stationnement. Le développement de projets moins dépendants de l'automobile, associé à une gestion de la rareté du stationnement sur rue, peut diminuer cette problématique d'acceptabilité sociale commune.

### 3. Sortir du cercle vicieux par un nouveau pacte de la mobilité durable

Le cercle vertueux de la mobilité et de l'aménagement durables (figure 1.2) laisse entrevoir de nombreuses opportunités pour sortir du cercle vicieux de la motorisation et de l'étalement, et d'engendrer une nouvelle chaîne d'impacts positifs. La section suivante met au jeu différentes propositions de réformes du stationnement visant à administrer d'ici 2035 un virage aux effets suffisants en matière de mobilité et d'aménagement durable.

Ces approches sont présentées selon les différents leviers et politiques permettant d'agir sur les différents types ou usages du stationnement. Elles ont aussi été élaborées selon l'approche RTA (Réduire - Transférer - Améliorer) reconnue en mobilité durable. Cette approche consiste à prioriser les stratégies permettant de **Réduire** la demande de transport, avant celles cherchant à **Transférer** vers des modes collectifs et actifs, pour finir par **Améliorer** l'efficacité des véhicules et des déplacements.

Voici quelques exemples en matière de stationnement visés par les propositions de réformes de la prochaine section, selon l'approche RTA :

#### 1. Réduire la demande de transport :

- ◆ Requalifier une partie des aires de stationnement pour augmenter la proximité des milieux de vie, de travail et de divertissement.
- ◆ Éliminer les espaces de stationnement excédentaires qui incitent à une plus grande possession et utilisation de l'auto solo.

#### 2. Transférer vers des modes actifs et collectifs :

- ◆ Allouer une partie de l'espace de voirie aux modes actifs et collectifs pour les rendre plus performants, sécuritaires et attractifs.
- ◆ Tarifier adéquatement le stationnement pour diminuer les incitatifs publics à la possession automobile.
- ◆ Fixer des normes d'aménagement des stationnements et des propriétés favorables au transport actif et collectif.

#### 3. Améliorer l'efficacité des véhicules et des déplacements :

- ◆ Fixer des normes d'aménagement des stationnements pour offrir suffisamment d'infrastructures de recharge nécessaires à l'électrification de 47 % des véhicules d'ici 2030 et 100 % d'ici 2050.
- ◆ Permettre un déploiement massif de l'autopartage électrique en facilitant son accès au stationnement et au réseau de recharge.
- ◆ Offrir une information qui optimise les déplacements et la recherche de stationnement.

## III. RÉFORMES PROPOSÉES

Les mesures de mobilité et d'aménagement durables sont généralement interreliées et en cohérence les unes avec les autres. Elles devraient être adoptées en tenant compte des effets transversaux qu'elles peuvent avoir sur l'aménagement de la ville et sur la collectivité. Les réformes qui suivent s'adressent en premier lieu à la Ville de Montréal et ses arrondissements, mais aussi aux autres villes liées de l'agglomération, qui ont un rôle à jouer dans la cohérence des politiques de mobilité sur l'île de Montréal. Adoptées de façon graduelle et globale, les réformes que nous proposons ont le potentiel de former un nouveau cercle vertueux pour sortir de la dépendance à l'automobile et créer des milieux de vie et d'affaires plus résilients et attractifs.

### 1. Collecte, diffusion et utilisation des données sur le stationnement

Les données sur le stationnement sur l'île de Montréal sont souvent incomplètes ou nécessitent d'être mises à jour. En ce qui a trait aux espaces appartenant à la Ville de Montréal, le *Document d'orientations 2023-2025*, énonçant les attentes de la Ville envers l'Agence de mobilité durable, est clair quant à la responsabilité de cette dernière d'approfondir les connaissances de la bordure de rue et du stationnement sur rue et hors rue et de fournir un suivi régulier de l'offre et la demande. Des modifications à la Charte de la Ville<sup>10</sup> doivent cependant être apportées pour que l'article 220.4 constituant l'Agence lui permette d'étendre son champ de compétence à l'échelle de l'agglomération. Cela lui permettrait de conclure des ententes volontaires avec les autres villes liées afin de collecter et fournir une information fiable et uniforme aux décideurs et aux automobilistes à l'échelle de l'île. Une stratégie concernant la connaissance du stationnement sur le domaine privé devrait également être développée. Dans cette optique, nous recommandons les réformes qui suivent.

#### 1.1 Formaliser, centraliser et tenir à jour la collecte de données sur le stationnement.

L'Agence de mobilité durable devrait être chargée de formaliser la collecte de données sur tout le territoire de la Ville de Montréal et dans les autres villes de l'agglomération qui en constatent l'intérêt. Des ressources devraient aussi être prévues pour garantir la mise à jour régulière de ces données et leur disponibilité aux acteurs de la mobilité.

Par exemple, le projet pilote de contrôle du respect de la réglementation par lecture automatisée de plaques d'immatriculation (LAPI) sur lequel travaille l'Agence<sup>2</sup> a comme préalable la caractérisation de l'utilisation de la bordure de rue et permet la collecte de données précises. La LAPI rendra l'application de la réglementation beaucoup plus efficace, générant des données inédites sur l'occupation de la bordure de rue et ouvrant la porte à son optimisation, avec par exemple la réservation de places pour la livraison,

pour les services aux bâtiments et les visiteurs, des privilèges aux covoitureurs, etc. Cela pourrait aussi permettre d'identifier des stationnements peu performants et ensuite de procéder à leur requalification.



Crédit: Agence de mobilité durable.

Description: Un véhicule de patrouille de l'Agence de mobilité durable muni du système de lecture automatisée de plaques d'immatriculation facilite la collecte de données sur l'utilisation des stationnements et le contrôle du respect de la réglementation.

L'Alliance Montréal Centre-Ville, une initiative de la Société de développement commercial Montréal centre-ville qui vise à dynamiser et promouvoir le territoire, propose aussi la standardisation et le partage des données de stationnement, et suggère d'implanter une plateforme de partage de l'information standardisée qui pourrait être sous l'égide de l'Agence de mobilité durable. Cette mesure vise surtout le partage et l'ouverture des données à tous les fournisseurs de service de stationnement ainsi qu'aux opérateurs afin d'améliorer l'expérience de la ville<sup>3</sup>.

#### 1.2 Développer des indicateurs de dépendance à l'automobile pour prendre en compte les inégalités territoriales et les contraintes des ménages à l'utilisation des options de mobilité.

Pour assurer une mise en œuvre cohérente et équitable des mesures proposées, il est essentiel de prendre en compte les inégalités territoriales relatives à l'accès aux services de transports actifs, collectifs et partagés. Il est également important d'éviter d'imposer un fardeau trop important aux ménages qui, à court terme, ont des contraintes importantes à l'utilisation d'autres options de mobilité que l'automobile.

## A - Des indicateurs de dépendance à l'automobile des territoires.

Pour assurer l'équité territoriale dans la mise en œuvre des politiques de gestion du stationnement, il est important de définir les territoires de l'agglomération qui sont les plus dépendants de la voiture en raison de leur trame urbaine et d'un manque d'alternatives. La Ville de Boston a mis au point un indicateur permettant de caractériser et de hiérarchiser cette dépendance<sup>(i)</sup>. Élaboré à partir du Walkscore<sup>(ii)</sup>, de l'accès aux emplois, de l'accès au transport en commun et au transport actif, de l'accès aux épiceries et des restrictions existantes sur le stationnement, cet index est utilisé par Boston pour moduler les ratios maximums de stationnements permis dans les grands projets immobiliers<sup>(iii)</sup>.

Un indicateur similaire, qui prendrait également en compte la défavorisation des quartiers, pourrait être mis en place pour la modulation de la tarification des vignettes de SRRR dans les secteurs où l'automobile est plus importante pour le quotidien des résidents.

La carte à la figure 3.1 indiquant le potentiel de vie active<sup>(iii)</sup> des quartiers de Montréal met en lumière les disparités au niveau de la dépendance à la voiture entre des quartiers. Elle pourrait servir de base à un indicateur de dépendance à l'automobile. À l'instar de Boston, cet indicateur permettrait d'appliquer certaines exceptions, délais ou mesures particulières dans les réformes du stationnement de façon méthodique et équitable. Par exemple, les quartiers aux revenus moyens élevés et privilégiés pour la mobilité pourraient voir les hausses des tarifs de stationnement pour résidents appliquées plus rapidement en raison des alternatives existantes sur leur territoire, tandis que ceux présentant une plus grande dépendance à la voiture et avec une plus grande défavorisation verraient des hausses de tarifs plus graduelles.

<sup>(i)</sup> Indicateur mesurant l'efficacité de la mobilité piétonne pour accéder aux services, commerces et transports à partir d'une adresse ou d'un lieu donné.

<sup>(ii)</sup> La Ville de Boston a retiré ses ratios minimums de stationnement pour les projets de plus de 50 000 pi<sup>2</sup> et a fixé des ratios maximums.

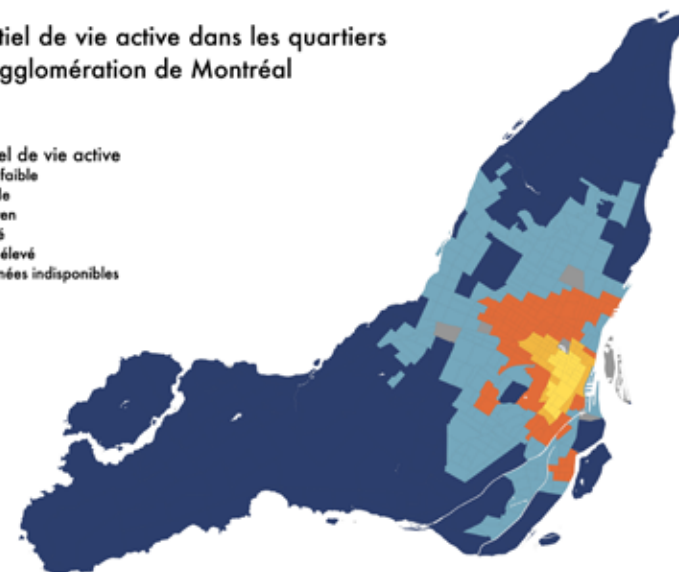
<sup>(iii)</sup> L'indice de potentiel de vie active, mis au point par la professeure Nancy Ross pour l'Agence de la santé publique du Canada, prend en compte la densité résidentielle, les points d'intérêt, la trame routière et la proximité de services de transport collectif pour indiquer quels quartiers sont plus praticables par des modes de déplacement actifs et collectifs.

## Potentiel de vie active dans les quartiers de l'agglomération de Montréal

Figure 3.1 Potentiel de vie active dans les quartiers de l'agglomération de Montréal

Potentiel de vie active

- Très faible
- Faible
- Moyen
- Élevé
- Très élevé
- Données indisponibles



Sources : McGill Sustainable Systems Initiative (2022); Ross et al. (2018).

Crédit : CRE-Montréal

Description : Les secteurs centraux bénéficient d'une variété d'options de mobilité. Les secteurs excentrés, quant à eux, présentent peu d'options et de densité résidentielle et donc une dépendance à la voiture.

## B - Des indicateurs de dépendance à l'automobile des ménages.

Selon la même logique, certaines caractéristiques des ménages expliquant une plus grande dépendance à la voiture doivent être considérées dans les politiques publiques à l'aide d'indicateurs de dépendance à l'automobile des ménages. Différentes institutions d'enseignement et immeubles résidentiels reconnaissent déjà une priorité d'accès à leurs stationnements sur la base de critères tels que la présence d'une personne avec des limitations fonctionnelles dans le ménage, la présence d'enfants en bas âge, ou des déplacements peu praticables en transports collectifs.

Un travail de recherche supplémentaire est nécessaire pour développer des indicateurs suffisamment complets et applicables à grande échelle. Toutefois, définir quels besoins de stationnement relèvent davantage de choix discrétionnaires et quels autres sont contraints est déterminant pour l'équité et l'acceptabilité des éléments de réformes qui touchent la tarification et la gestion de la rareté des espaces de stationnement. Un indicateur performant permettrait de prioriser certains ménages effectivement dépendants de l'automobile pour l'accès au stationnement sur rue dans les secteurs où la demande excède l'offre.

## 2. Sur rue - réallocation et gestion de la demande

L'espace de bordure de rue est limité et convoité pour plusieurs autres usages : verdissement, voies réservées pour bus, voies cyclables, élargissements de trottoirs, livraisons, recharge, collecte des matières résiduelles, terrasses, etc. En matière de stationnement, elle se prête davantage aux arrêts de courte et moyenne durée, or elle est généralement consacrée en priorité, et à rabais, au stationnement de longue durée des résidents.

La densification de la ville et l'augmentation de sa population impliquent fondamentalement une réduction de l'espace de bordure disponible par résident. Les propositions suivantes visent à optimiser l'usage de cet espace stratégique de la ville.

### 2.1 Dans les secteurs saturés ou en voie de l'être, revoir le partage de la bordure de rue, établir un maximum de vignettes de SRRR à distribuer et mettre en place des listes d'attente lorsque nécessaire.

Dans plusieurs arrondissements, les vignettes de SRRR sont distribuées sans égard aux places disponibles, ou en nombre excédentaire. Sur les rues résidentielles, les autres espaces, gratuits, sont laissés au premier arrivé sans égard à leur valeur stratégique et aux différents besoins des secteurs.

Lorsque le stationnement est très convoité ou en voie de l'être, cette gestion minimaliste peut rendre la recherche de stationnement irritante pour les résidents, les visiteurs et tous les autres usagers de la bordure de rue (services aux bâtiments, livraison, etc.). Elle conduit également certains résidents à s'opposer aux projets de densification ou de réallocation de la bordure de rue, qui pourraient augmenter la rareté du stationnement sur rue.

Ainsi, dans les secteurs saturés ou en voie de l'être, les arrondissements et villes qui souhaitent accorder une plus grande qualité de service aux résidents, visiteurs et autres usagers devraient considérer de revoir le partage de la bordure de rue aux différentes fonctions. Établir des maximums pour la distribution des vignettes devrait aussi être envisagé, en faisant d'abord correspondre cette offre au nombre d'espaces disponibles dans les secteurs réservés aux personnes détentrices d'une vignette.

Ensuite, des listes d'attente pourraient être constituées pour l'émission de vignettes à de nouveaux résidents. Ces listes d'attente permettraient notamment :

- ◆ De protéger les résidents d'une dégradation des conditions de stationnement et de prioriser certains ménages en fonction de l'absence d'accès à un stationnement hors rue et des critères établis de dépendance à l'automobile des ménages (voir PAGE 19 1.2 B).

- ◆ De graduellement faire varier le nombre de véhicules de résidents avec précision, au rythme du renouvellement de la population d'un secteur ou de l'abandon de la voiture par certains ménages. Par exemple, un arrondissement pourrait ainsi libérer de l'espace en prévision de l'aménagement d'une voie réservée pour autobus.

- ◆ D'avertir les futurs résidents du secteur que la rareté de l'espace ne leur permettra pas d'utiliser du stationnement sur rue dès leur emménagement et que leur demande sera priorisée en fonction des critères qui s'appliquent à leur situation.

Si la rareté l'exige, le stationnement sur rue pour les résidents devrait aussi exclure certains véhicules afin de les diriger hors rue. Cela s'appliquerait, par exemple, aux véhicules récréatifs ou aux véhicules de travail comme il est déjà le cas dans plusieurs arrondissements, ou aux deuxièmes véhicules.

### 2.2 Moduler l'offre de stationnement sur rue.

Une gestion de la demande de stationnement sur rue et l'optimisation du taux d'occupation des espaces permettent de moduler les usages de la bordure de rue de façon prévisible et juste. Elles permettent également d'introduire de nouvelles utilisations de la bordure de rue suite à une évaluation des besoins de la collectivité :

- Créer des milieux de vie attractifs, par exemple en apaisant la circulation, en créant de l'ombre avec des arbres à grand déploiement ou en installant du mobilier urbain invitant.
- Créer des rues commerciales dynamiques où les rencontres et déplacements actifs sont privilégiés, et permettre la réappropriation des rues commerciales par les commerçants, en facilitant les aménagements qui améliorent l'expérience de leurs clientèles.
- Allouer de l'espace de voirie pour le transport actif, collectif et partagé. Selon le contexte local, cela peut inclure l'ajout de voies réservées pour bus, l'ajout d'infrastructures pour cyclistes, des zones pour véhicules en autopartage ou l'élargissement des trottoirs.
- Réallocation de l'espace pour les infrastructures de gestion de l'eau et de verdissement des rues pour augmenter la résilience aux changements climatiques.
- Permettre aux citoyens de se réapproprier les espaces en encourageant le déploiement de projets collectifs sur les rues locales.

### 2.3 Faciliter, contrôler et rendre prévisible le stationnement des véhicules de livraison, des fournisseurs de services et des visiteurs.

Le nombre de livraisons commerciales et à domicile a considérablement crû ces dernières années. La taille des véhicules de livraison, la durée du stationnement, les manœuvres liées à la recherche de stationnement et le recours au stationnement dans les voies de circulation, les pistes cyclables et les voies réservées pour bus peuvent provoquer la congestion et poser un danger pour les autres usagers de la rue.

Un travail d'application rigoureuse de la réglementation sera nécessaire pour transformer l'habitude de non-respect de la réglementation de stationnement par les services de livraison, notamment les arrêts en double file, à moins de 5 m des intersections et dans les voies cyclables.

Cependant, dans les endroits où le stationnement sur rue est très achalandé, un travail devrait être fait pour fournir des espaces et une information adéquate aux services de livraison et offrir une alternative efficace au non-respect de la réglementation. La Ville de Montréal fournit présentement des stationnements pour la livraison sur le domaine public, mais ces places ne sont pas toujours connues des livreurs. Il est donc essentiel, en premier lieu, de répertorier les stationnements pour livraison sur le domaine public et de consolider cette information pour qu'elle soit disponible aux livreurs. Il sera ensuite nécessaire d'évaluer si le parc de stationnement pour la livraison est adéquat aux besoins des livreurs dans son offre ainsi que dans son emplacement.



Nous proposons également de tarifier le stationnement de livraison selon les caractéristiques des véhicules. Le stationnement des camions de livraison serait donc tarifié principalement en fonction de la longueur du véhicule, et aussi en fonction des externalités environnementales du véhicule. La surveillance et le contrôle des camions de livraison doivent garantir le respect de l'utilisation des espaces réservés à la livraison.

À terme, des solutions technologiques de réservation d'espaces de stationnement sur rue, combinées à l'enregistrement et au contrôle des compagnies de livraison sur une plateforme dédiée permettraient d'optimiser la bordure de rue dédiée à la livraison. La tarification du stationnement de livraison et la collecte de données pourraient également être réalisées par cette plateforme. Ces mêmes solutions pourraient être utilisées pour les fournisseurs de services à domicile, aux bâtiments ou aux commerces.

## 3. Sur rue - tarification

En plus d'améliorer le partage et la gestion de la rareté du stationnement en bordure de rue, une politique tarifaire rigoureuse peut participer à assainir les finances municipales tout en contribuant à la gestion de la demande et l'atteinte des objectifs de mobilité durable de la ville.

Malgré sa grande valeur, le stationnement sur rue semble parfois être considéré comme un service fourni gratuitement par la Ville à l'achat d'un véhicule privé. En fonction des objectifs de mobilité durable et des coûts importants engendrés par sa planification, sa construction, son entretien et sa surveillance, l'utilisation devrait être tarifiée selon le principe d'utilisateur-payeur.

### 3.1 Graduellement récupérer 100 % des coûts du stationnement par la tarification selon le principe utilisateur-payeur.

Lors du budget municipal de 2023, de nombreuses voix se sont élevées pour appeler l'administration à revoir ses services. Notamment, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain souhaite voir la Ville « procéder à une revue rigoureuse de ses activités et de ses dépenses. La Ville doit mieux investir et mieux dépenser, en ciblant ses actions dans ses champs de compétence. »<sup>9</sup> Nous suggérons à cet effet qu'à l'ère de la mobilité durable, la fourniture de stationnement ne soit plus un service prioritaire d'une municipalité, et que si elle s'y adonne, elle ne devrait le faire qu'à somme positive ou nulle.

Offrir le stationnement en dessous du prix coûtant mine non seulement les finances publiques, mais aussi les efforts d'optimisation du stationnement hors rue et l'expérience de la ville. En effet, la présence d'un inventaire important de stationnement gra-

Crédit : Dimonoff 2023.

Description : Les capteurs © Dimonoff sont une solution technologique intéressante pour faciliter le contrôle des espaces de stationnement.

tuit enferme de nombreux automobilistes dans une recherche chronophage et irritante de places gratuites. Elle provoque également une attente de stationnement sous le prix coûtant, ce qui limite la capacité du privé à développer des modèles d'affaires pérennes pour ouvrir au public des espaces de stationnement hors rue et en optimiser l'utilisation.

Nous proposons donc de :

- a. Tarifier progressivement toutes les cases de stationnement sur rue, pour tous les usages, afin d'éliminer leur gratuité.
- b. Fixer des cibles de revenus annuels pour chaque case de stationnement sur rue en fonction des coûts qu'engendre une case, au minimum, ou encore en fonction de la rotation des véhicules sur les rues commerciales.
- c. Retirer les espaces de stationnement qui ne sont pas rentables faute d'avoir suffisamment d'automobilistes prêts à payer le juste prix pour leur usage. Attribuer à ces espaces une nouvelle fonction au bénéfice de la collectivité.

### 3.2 Accompagner l'augmentation de la tarification d'un programme d'accompagnement pour les ménages à faible revenu.

L'augmentation de la tarification du stationnement peut ajouter des pressions financières sur les ménages en situation de précarité qui dépendent de la voiture. En parallèle de la bonification des options de mobilité active, collective et partagée, un accompagnement volontaire doit être offert aux ménages souhaitant réduire leur usage ou leur possession automobile. En prenant soin d'analyser leur mobilité et d'envisager les solutions à leur portée, un accompagnement pourrait révéler si et dans quelles conditions une réduction de la motorisation des ménages participants pourrait être avantageuse.

Le programme d'accompagnement pourrait aussi être en mesure de fournir une compensation monétaire directe aux ménages à faible revenu pour qui les autres options de transport ne seraient pas adoptées à court terme. Par exemple, pour des raisons de santé, par manque d'options de mobilité ou en l'absence d'habitation à proximité de l'emploi, une compensation de la hausse du prix du stationnement sur rue pourrait être consentie. Cette compensation devrait toutefois être offerte pour une durée déterminée, le temps de compléter une transition vers un mode de vie sans voiture ou afin de réunir les conditions nécessaires pour assumer la hausse de la tarification du stationnement.

### 3.3 Tarifier le stationnement des véhicules en fonction de leurs caractéristiques.

Il est essentiel que la tarification du stationnement prenne en compte les externalités créées par chaque type de voiture. Les dimensions des voitures doivent donc être prises en compte dans la tarification afin de décourager la possession d'automobiles qui occupent davantage de place, accentuant les problématiques de partage de l'espace lorsque stationnées. Également, dans un souci de cohérence avec les cibles climatiques de la Ville de Montréal, la tarification du stationnement est un bon dispositif de régulation de l'utilisation de l'automobile en vue de réduire ses externalités environnementales. Nous proposons de tarifier le stationnement des véhicules à l'aide d'un indice intégrant plusieurs caractéristiques propres au type de véhicule, dont la plus importante est :

- ◆ **Longueur du véhicule** : la longueur d'un véhicule est directement proportionnelle à l'espace occupé par un véhicule dans un stationnement sur rue.

Inspirés par l'indice utilisé en Norvège pour déterminer le montant de la taxe sur l'immatriculation des véhicules, nous proposons également que les trois composantes suivantes soient intégrées à l'indice de tarification du stationnement sur rue<sup>37</sup> :

- ◆ **Émissions de CO<sub>2</sub>** : cette composante permet de prendre en compte la pollution atmosphérique émise par les véhicules à combustion interne. Les émissions de CO<sub>2</sub> doivent particulièrement être réduites en ville pour améliorer la qualité de l'air, en plus qu'il s'agisse d'une caractéristique fort pertinente dans le cadre de l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES de la Ville de Montréal.
- ◆ **Émissions de NO<sub>x</sub>** : cette composante permet de prendre en compte plus largement la pollution atmosphérique due aux déplacements de tous les véhicules. Avec l'électrification des véhicules privés, les oxydes d'azote représentent une part de plus en plus importante dans le calcul des émissions et doivent donc être considérés.
- ◆ **Poids du véhicule** : cette composante permet de prendre en compte l'usure des routes provoquée par les véhicules plus lourds, la pollution de l'air par les particules fines liées à l'usure des pneus et la gravité des collisions qui varie en partie en fonction de la masse des véhicules.

Dans le cadre d'une surveillance par lecture de plaques d'immatriculation, ces différents indicateurs devraient être associés à la plaque d'immatriculation dans une base de données partagée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Dans l'attente d'un tel dispositif, l'Agence de mobilité durable pourrait également développer une telle base de données et fournir des tarifs préférentiels aux véhicules les plus courts, performants et légers en entrant leurs informations dans un système lors de leur achat de vignette de SRRR ou dans l'application de l'Agence.

## 4. Hors rue – ratios minimums de stationnement

Dans un contexte d'urgence climatique et de crise de l'habitation, la Ville de Montréal ne peut maintenir l'exigence de construction d'un minimum de cases de stationnement dans les bâtiments neufs. Ces ratios minimums ne tiennent pas compte des réalités et des besoins propres à chacun de ces bâtiments, et nuisent aux efforts de transfert modal vers la mobilité durable. À l'inverse, la Ville doit plutôt se doter de ratios maximums. Plusieurs arrondissements de Montréal ont abandonné les ratios minimums sur une partie ou la totalité de leur territoire.

Nous proposons donc de :

### 4.1 Retirer les ratios minimums de toutes les typologies et sur l'ensemble du territoire.

### 4.2 Introduire des ratios maximums.

### 4.3 Au besoin, protéger du débordement sur le stationnement sur rue à l'aide du plafond des vignettes de SRRR, des listes d'attente et de la tarification.

L'abolition des ratios minimums de stationnement permet beaucoup plus de flexibilité aux promoteurs immobiliers en leur laissant la responsabilité de déterminer le nombre de cases à construire, en fonction des conditions spécifiques à leur projet. Basés sur une définition adéquate de la demande selon les besoins propres aux futurs locataires ou propriétaires, le nombre de cases construites et leurs caractéristiques pourraient davantage prendre en compte la nouvelle réalité de la mobilité durable (stationnement pour vélos, vélos-cargos, aides à la mobilité motorisées, bornes de recharge électrique). En retirant les ratios minimums, nous croyons également que les coûts de construction du stationnement ne devraient plus être répartis sur l'ensemble des acheteurs ou locataires. Au contraire, le prix des logements sans stationnement devrait être abaissé.

Retirer les ratios minimums ne signifie pas que tous les bâtiments devraient être construits sans stationnement. Les stationnements seront encore permis, mais leur construction se fera sur la base du marché réel du stationnement et non des minimums exigés. Le retrait des ratios minimums aura un effet lent, mais certain, dans la réduction de la motorisation et permettra de développer des projets moins dépendants de la voiture, principalement dans les milieux denses et les zones proches de grands générateurs de déplacements. Il est donc important que cette mesure soit mise en place aussi rapidement que possible, afin de maximiser son impact.

En outre, il est primordial que cette mesure soit adoptée de façon cohérente avec la gestion du stationnement sur rue. Combiné à l'augmentation de la tarification sur rue et, au besoin, à la création de listes d'attente pour l'obtention de vignettes de SRRR, le retrait des ratios minimums permet de cesser la suroffre et d'optimiser l'utilisation des stationnements existants. En parallèle, l'introduction de ratios maximums bas doit

accompagner le retrait des minimums. Pour y arriver, les indicateurs de dépendance à la voiture présentés précédemment faciliteront l'identification des lieux « indépendants » de la voiture, qui devraient systématiquement se doter de maximums plus bas que les lieux plus dépendants.

## 5. Hors rue – mutualisation

En partageant le stationnement entre bâtiments ou usages aux horaires complémentaires ou en ouvrant au public des espaces excédentaires, la mutualisation du stationnement permet de réduire le besoin de construction de nouveaux stationnements en optimisant l'utilisation des cases déjà existantes, mais sous-utilisées<sup>17</sup>. Par conséquent, elle réduit la demande d'espace.

L'ouverture d'espaces hors rue pour la recharge des véhicules électriques est aussi une des conditions pour minimiser l'utilisation de la bordure de rue pour la recharge.

En plus d'ententes classiques de partage de stationnement entre plusieurs bâtiments, de plus en plus de technologies existent pour faciliter la mutualisation des stationnements et permettre de nombreuses autres solutions de planification des déplacements, de tarification et de gestion de la mobilité (réservations, incitatifs à la mobilité durable, tarification dynamique, etc.). Pourtant, la mutualisation se bute à certains obstacles réglementaires, à la concurrence du stationnement sur rue gratuit (*voir Espaces existants sous-utilisés, page 10*) et à la complexité de la mise en place d'ententes.

### 5.1 Soutenir la mutualisation du stationnement.

Des obstacles réglementaires, comme l'obligation de construire des stationnements sur la même propriété que le bâtiment ou l'impossibilité de sous-louer un espace de stationnement, limitent les possibilités de mutualisation du stationnement. Nous recommandons donc de non seulement soutenir la mutualisation, mais de lever les obstacles réglementaires pour que celle-ci se généralise.

Au-delà des considérations réglementaires, un accompagnement et des incitatifs doivent être mis en place pour pousser les promoteurs et les gestionnaires immobiliers à optimiser et mutualiser les espaces de stationnement.

Si des technologies permettent aujourd'hui de simplifier la mutualisation, la concertation entre les différents propriétaires d'espaces de stationnement doit être facilitée et encouragée. Il est aussi important d'informer les propriétaires des revenus potentiels qu'ils peuvent dégager de la mutualisation de leur stationnement<sup>3</sup>. Des contrats types de mutualisation doivent également être développés par la Ville, notamment en matière de responsabilité civile, d'entretien et de gestion.

## 5.2 Fixer des normes d'aménagement et d'architecture pour favoriser la mutualisation des stationnements.

Certains stationnements sont difficilement mutualisables en raison d'obstacles liés à leur aménagement et leur architecture. Lors du développement de grands ensembles et de la construction de stationnement par exemple, des normes doivent prévoir que le stationnement soit sécuritaire, universellement accessible, voire que des technologies y soient incluses pour faciliter le paiement par les usagers externes. De cette façon, les gestionnaires de stationnement auront l'option de mutualiser leurs espaces de stationnement aisément.



Crédit : CRE-Montréal.  
Description : La mutualisation du stationnement réduit les besoins en surface de stationnement en optimisant l'utilisation des espaces existants.

La mise en place d'une entente de partage de stationnement entre l'Aréna Rodrigue-Gilbert et l'école secondaire Daniel-Johnson, située en face, a rendu possible une réduction de 40 % du nombre de cases de stationnement sur le terrain de l'Aréna. L'espace ainsi libéré a permis la transformation de 20 % de l'espace pour des aménagements végétalisés gérant les eaux pluviales, la plantation d'une quarantaine d'arbres, l'implantation d'un réseau piétonnier attrayant et sécuritaire, et la construction d'un nouveau bâtiment, la Maison des Jeunes.

Des exemples d'aménagements de stationnements sont disponibles sur la plateforme [stationnementcoresponsable.com](http://stationnementcoresponsable.com). Les meilleures pratiques en réglementation municipale sont répertoriées sur la plateforme [reglementaction.com](http://reglementaction.com) du CRE-Montréal.

## 6. Hors rue - contrôle de l'offre et aménagement

La Ville de Montréal ne peut être seule à encourager la mobilité durable. Les stationnements appartiennent à de nombreux acteurs distincts, et c'est l'ensemble de ces espaces qui doivent rapidement être aménagés en adéquation avec les cibles climatiques et de parts modales. Cela signifie que des normes doivent répondre à la nécessité de contrôler l'offre, à une meilleure intégration des stationnements dans le paysage urbain, à la densification de la ville, à l'adaptation aux changements climatiques, à l'électrification des véhicules et au besoin de construire de nombreux logements pour rééquilibrer le marché de l'habitation.

### 6.1 Contrôler l'offre hors rue et réduire le stationnement de surface selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires.

À l'aide d'une meilleure connaissance des besoins et des réalités territoriales ainsi que d'une utilisation optimale des espaces de stationnement, il est possible de contrôler l'offre de stationnement hors rue et réduire celle en surface, pour participer au plafonnement général de l'offre de stationnement en ville. En adoptant de nouvelles dispositions concernant les stationnements, l'implantation des bâtiments et le verdissement des terrains, les arrondissements et villes peuvent limiter la construction de nouveaux stationnements et réduire les stationnements existants lors de la modification du bâtiment ou du stationnement.

Pour contrôler l'offre de stationnement hors rue, nous proposons de :

- a. Interdire l'ajout de cases de stationnement dans les immeubles résidentiels existants.
- b. Réduire les superficies autorisées de stationnement de surface dans les nouvelles constructions, pour privilégier le stationnement en structure ou souterrain.
- c. Graduellement tendre vers l'interdiction du stationnement de surface, en fonction des usages et de l'indice de dépendance à la voiture des territoires.

### 6.2 Fixer des normes minimales d'espace et d'équipement réservés à la mobilité active.

La Ville de Montréal vise à transférer 25 % des déplacements en auto solo vers les transports collectifs, actifs et partagés. Pour tenir compte de cette réalité, les stationnements doivent être conçus pour accueillir ces modes. Nous suggérons la mise en place des exigences suivantes : exigences d'installations pour les cyclistes et les piétons selon les contextes; ratios de stationnements pour vélos; accès pour piétons et au réseau cyclable; corridors sécuritaires pour les déplacements actifs; stationnement intérieur pour vélo ou abri; mesures d'apaisement de la circulation, etc.

### 6.3 Exiger des critères d'urbanisme durable pour l'octroi de permis de construction de stationnement.

Constituant des îlots de chaleur urbains considérables et amplifiant les enjeux de ruissellement des eaux pluviales, les grandes surfaces de stationnement sont inadaptées aux changements climatiques. Lors de nouvelles constructions, ces aires doivent être aménagées pour cesser d'amplifier les effets des changements climatiques, tels que les pluies diluviennes et les canicules. Nous recommandons donc d'exiger, lors de l'octroi de permis de construction, que les critères suivants soient respectés :

**a.** Dimensions du stationnement : réduire la largeur et la longueur des cases de stationnement ainsi que la largeur des allées de circulation pour réduire l'empreinte au sol de l'aire de stationnement et libérer de l'espace pour le verdissement.

**b.** Verdissement : planter une diversité d'essences d'arbres à grande canopée à travers l'aire pour atteindre 40 % de couverture du stationnement par la canopée des arbres à maturité; garantir des espaces de plantation (fosses) continus et suffisamment larges pour assurer la survie et la bonne croissance des arbres; réaliser des aménagements paysagers composés de différentes espèces et strates verticales de végétaux (ex. vivaces, herbacés, arbustes...).

**c.** Gestion de l'eau pluviale : aménager des infrastructures vertes et bleues (ex. tranchées filtrantes, bassins de biorétention, revêtements de sol clairs et perméables, etc.) à l'intérieur et en périphérie de l'aire de stationnement permettant de ralentir, stocker et infiltrer les eaux de ruissellement sur place et réduire les quantités et débits de rejet à l'égout municipal.

Crédit : CRE-Montréal.  
Description : Les stationnements hors rue doivent être privilégiés pour la recharge des véhicules électriques.



## 6.4 Mettre à contribution les stationnements hors rue au réseau de bornes de recharge.

Les politiques provinciales visent à interdire la vente de véhicules à essence d'ici 2035, au profit des véhicules hybrides et électriques. L'électrification du parc automobile requiert une électrification massive des stationnements résidentiels et, dans une moindre mesure, des employeurs et autres destinations, pour répondre à une future mobilité 100 % électrique d'ici 2050. En effet, la recharge du nombre croissant de véhicules électriques ne pourra reposer uniquement sur le réseau de bornes publiques sur rue.

Pour les immeubles résidentiels, nous recommandons donc d'exiger l'installation d'équipements électriques lors de toute nouvelle construction et modification des immeubles afin d'installer au moins une borne de niveau 1 par logement dans un stationnement à places assignées ou une borne sur 20 % de cases dans le cas de stationnement à cases non assignées permettant la mutualisation des bornes entre tous les usagers. Un ratio inférieur peut être envisagé pour des bornes mutualisées de niveau 2 ou 3<sup>(1)</sup>.

Pour faciliter l'accès à de la recharge publique ou de la recharge sur le lieu de travail, il est nécessaire d'exiger également des normes pour les usages autres que résidentiels (commerciaux, industriels, institutionnels). Il faut également prévoir l'accessibilité universelle d'au moins une partie des nouvelles bornes installées.

Finalement, afin d'accélérer le déploiement des quelques 254 000 bornes hors rue nécessaires sur le territoire de l'agglomération d'ici 2035 et de minimiser le besoin estimé d'installer sur rue quelque 14 200 bornes publiques<sup>55</sup>, nous recommandons d'introduire des mesures écofiscales de redevances-remises-exonérations dans la taxation du stationnement, décrites dans la section suivante (7.2).

## 7. Hors rue – écofiscalité

Depuis 2010, la Ville de Montréal impose une taxe foncière sur les parcs de stationnement intérieurs et extérieurs non résidentiels sur le territoire du centre-ville. La taxe est prélevée sur les stationnements non résidentiels de plus de 390 m<sup>2</sup> (12 cases) de trois secteurs du centre-ville depuis 2010 (zones A, B et C)<sup>56</sup>. Les taux de taxation sont bien inférieurs pour les stationnements intérieurs. Cette taxe génère environ 20 M\$ par année, destinés au financement des transports collectifs. À compter de 2023, les aires de stationnements non résidentiels du reste de la Ville de Montréal (zone D), de plus de 20 000 m<sup>2</sup> (615 cases) seront également taxées, à un taux inférieur. La nouvelle mesure devrait concerner environ 50 propriétés et générer 4,5 M\$ supplémentaires dans une logique écofiscale de compensation des externalités.

Tableau 3.1 Taux de taxation du stationnement en dollars par mètre carré (\$/m<sup>2</sup>) pour 2023

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Intérieur	12,45	6,25	6,25	-
Extérieur	50,10	37,60	18,80	2,00

En faisant varier le taux plus finement, selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires, une taxe sur le stationnement pourrait stimuler le développement urbain sur tout le territoire tout en compensant une partie des externalités liées à la voiture.

Abaisser le seuil des superficies taxables et définir un taux pour les stationnements intérieurs permettrait de dégager plus de revenus tout en incitant à la requalification des espaces excédentaires de stationnement. Une fois transformés en immeubles, ces terrains généreront des revenus de taxe foncière plus importants.

### 7.1 Faire varier le taux de la taxe sur le stationnement selon l'indice de dépendance à la voiture des territoires.

La taxe, modulée en fonction de l'indice de dépendance à la voiture, incite plus fortement à la construction de logements dans des milieux de vie déjà complets, propices à un mode de vie faiblement motorisé. Elle devrait donc être appliquée à l'ensemble de l'île et le seuil devrait être abaissé à toutes les aires de plus de 390 m<sup>2</sup> afin d'encourager la densification des milieux déjà développés de l'île.

<sup>(1)</sup> Les niveaux de bornes de recharge (de niveau 1 à niveau 3) classent la rapidité de recharge des bornes. Une borne de niveau 1, habituellement une prise de courant, recharge un véhicule en 8 heures. Une borne de niveau 2, en 1 à 3 heures. Les bornes de niveau 3 sont des bornes de recharge rapides qui permettent de recharger un véhicule électrique en 30 minutes et moins.

## 7.2 Mettre en place un système de redevances-remises-exonérations entre les stationnements.

Un système de redevances-remises-exonérations, applicable aux stationnements de surface, est recommandé pour encourager et accélérer la mise en œuvre des bonnes pratiques sur les aires de stationnement existantes, qui bénéficient d'un droit acquis malgré les changements réglementaires. Grâce à ce système, une partie des taxes prélevées sur les stationnements conventionnels serait redistribuée dans des projets d'amélioration des stationnements afin de satisfaire certains critères de performance. Si le stationnement atteint ces critères de performance, son propriétaire pourrait se voir exonéré pour une partie de la taxe sur le stationnement.



Crédit : CRE-Montréal.  
Description : Un système de redevances-remises-exonérations pourrait accélérer la requalification et le réaménagement des aires de stationnement hors rue selon des critères de performance rigoureux.

L'Attestation stationnement écoresponsable du CRE-Montréal fournit, à l'aide d'une grille de pointage et avec l'avis d'un comité d'experts indépendants, une démarche d'analyse globale et cohérente qui, alliée aux différentes réglementations, pourrait servir de base à la définition de seuils de performance. Elle comprend une gamme étendue de critères quantitatifs et qualitatifs qui visent à réduire la quantité de stationnements nécessaire aux bâtiments, à favoriser la mobilité durable et à aménager le stationnement pour en réduire les externalités.

## 8. Gouvernance

Déjà en 2016, la *Politique de stationnement* de Montréal avait comme premier principe d'« harmoniser et simplifier les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement ».

Sans laisser tomber la spécificité de chaque territoire, la mise en place des réformes de stationnement cohérentes à l'échelle de l'île nécessitera des ajustements aux rôles et responsabilités des services centraux, de l'Agence de mobilité durable, des arrondissements, voire d'autres villes liées. Enfin, bien que nous réservions nos observations et recommandations qui concernent la CMM et le gouvernement du Québec pour d'autres tribunes, ces acteurs sont également concernés dans leurs champs de compétences respectifs.

À l'échelle de la Ville de Montréal, le conseil de ville et les services centraux sont responsables du contrôle de la circulation et du stationnement sur le réseau de voirie artérielle. Ils fournissent également leurs attentes et orientations à l'Agence de mobilité durable. Ils coordonnent la production du Plan d'urbanisme et de mobilité, qui fixe les orientations générales d'urbanisme et qui inclut les plans particuliers d'urbanisme. Les arrondissements sont pour leur part responsables du réseau local et des règlements d'urbanisme qui encadrent l'aménagement des terrains privés, incluant les stationnements hors rue (ratios, verdissement, bornes de recharge, etc.).

Or, pour des raisons d'efficacité et d'uniformisation des services, plusieurs pouvoirs d'arrondissements sont rapatriés par le conseil de ville lorsqu'il estime qu'il en va de l'intérêt général de la ville<sup>10</sup>. Ces rapatriements doivent être renouvelés périodiquement par des votes au 2/3 du conseil. Un de ces rapatriements les plus connus concerne le déneigement, mais c'est aussi le cas d'autres responsabilités, notamment la surveillance du stationnement et la remise des constats d'infraction sur la voirie locale par les équipes de l'Agence de mobilité durable.

Malgré des progrès importants en matière de simplification de la gouvernance, il y a matière à poursuivre le travail et envisager la pérennisation des éléments sur lesquels se construit la cohérence visée depuis 2016.

### 8.1 Simplifier la gouvernance.

Dans le cadre du Plan de mobilité et d'urbanisme 2050, il sera essentiel de clarifier les possibilités de répartition des rôles et responsabilités, en fonction de ce qui devrait être centralisé et ce qui devrait être laissé au choix des arrondissements. Nous proposons donc de revoir les responsabilités des services centraux et des arrondissements et de les définir comme suit :

**a. Les services centraux de la Ville** devraient être chargés de déterminer les contenus minimaux et méthodologies à appliquer en matière de planification de la mobilité à l'échelle locale, en plus de leurs pouvoirs actuels sur le réseau artériel. Ils devraient être responsables d'encadrer et soutenir le déploiement des services de mobilité partagée et de livraison. C'est aussi eux qui devraient standardiser la production et le transfert des données de mobilité à l'échelle de la Ville, voire éventuellement de l'agglomération, afin de produire une information de qualité pour les planificateurs et les usagers des réseaux de transports ainsi que les fournisseurs de services de mobilité.

**b. Les arrondissements** devraient continuer de veiller au partage de la voirie sur le réseau local reflétant leurs propres besoins et spécificités. Ils devraient continuer de réaliser et appliquer une planification locale de la mobilité, cohérente avec le PUM et en adéquation avec leurs spécificités locales. Ils devraient assurer un rôle de vigie quant à la cohérence des réseaux de transports sur leur territoire et avec les citoyens, les promoteurs et les commerçants de leur territoire.

### 8.2 Effectuer des rapatriements pérennes des compétences nécessaires à la cohérence du réseau et des services de mobilité.

Pour l'instant, le système de rapatriement de compétences semble fonctionner, mais il nous apparaît délicat d'investir dans la transition vers la mobilité durable sur des bases qui doivent être renouvelées sur une base périodique. Au bénéfice des usagers du système routier et des opérateurs de services de mobilité, une démarche conduisant à des rapatriements de compétences de longue durée, voire pérennes, qui mènerait notamment à une cohérence dans la tarification du stationnement apparaît nécessaire.

### 8.3 Poursuivre la mise en place de l'Agence de mobilité durable et étendre sa portée territoriale et de compétences.

L'Agence de mobilité durable, créée suite à l'adoption de la *Politique de stationnement* de 2016, est un véritable succès sur lequel tabler pour le futur de la mobilité à Montréal.

Elle devrait continuer de développer ses services de gestion des espaces de stationnement sur rue et hors rue appartenant à la Ville, selon les instructions des services centraux et des arrondissements. Elle devrait développer et maintenir des outils partagés pour fournir l'information, les données et partager les connaissances qu'elle recueille et génère sur le stationnement. C'est aussi elle qui devrait recommander aux services

centraux et arrondissements, voire aux autres villes liées volontaires, les échelles tarifaires afin d'arriver à une cohérence sur l'ensemble du territoire, en fonction de critères objectifs, pour l'ensemble des usages de la bordure de rue et des formes de tarification.

Elle devrait assurer la surveillance du stationnement sur les réseaux locaux et artériels. Elle devrait contribuer au déploiement de services de mobilité durable et accompagner les opérateurs de services, tels que les services de mobilité partagée et de livraison, pour uniformiser les pratiques à l'échelle de la ville, sinon pour naviguer à travers les différentes pratiques en place dans les différentes villes et arrondissements. Pour ce faire, elle pourrait être chargée de mettre en place un guichet unique chargé du lien direct avec tous les opérateurs de services sur tout le territoire de l'agglomération. Son territoire d'action devrait être élargi à l'agglomération afin de conclure des ententes volontaires avec les villes liées et les intégrer aux systèmes mis en place (données, etc.).

Les modifications nécessaires au Code de la sécurité routière et aux règlements afférents devraient être effectuées par le gouvernement du Québec afin de permettre l'émission automatique de contraventions à l'aide de systèmes de lecture automatique de plaques d'immatriculation par l'Agence de mobilité durable.



## 9. Partage des revenus

Avec la juste tarification des espaces de stationnement sur rue basée sur les coûts, les revenus totaux générés par ces espaces seront équivalents aux charges liées à leur construction et leur entretien. Ces revenus devront donc permettre d'éliminer les déficits actuels et de couvrir tous les coûts liés aux stationnements. Nous proposons que les sources de revenus soient redistribuées de la façon suivante :

**a. Revenus de la taxe sur le stationnement et du système de redevances-re-mises :** les revenus devraient revenir à la Ville, qu'elle utiliserait en majeure partie pour financer la Société de transport de Montréal (STM), comme c'est le cas avec la taxe sur le stationnement au centre-ville, ainsi que les services centraux liés à la construction, l'entretien et la gestion du stationnement.

**b. Revenus de stationnement sur rue :** les revenus seraient distribués entre les services centraux et les arrondissements en fonction des charges associées aux infrastructures et aux services. Une part des revenus pourrait être utilisée, dans le cadre de différents programmes d'appels à projets des arrondissements, pour des initiatives d'amélioration et de revitalisation des milieux de vie. Pour les secteurs plus résidentiels, les programmes soutiendraient davantage la réappropriation citoyenne de la bordure de rue, soit des projets communautaires ou citoyens. Pour les secteurs plus commerciaux, les programmes soutiendraient davantage les initiatives de revitalisation commerciale.

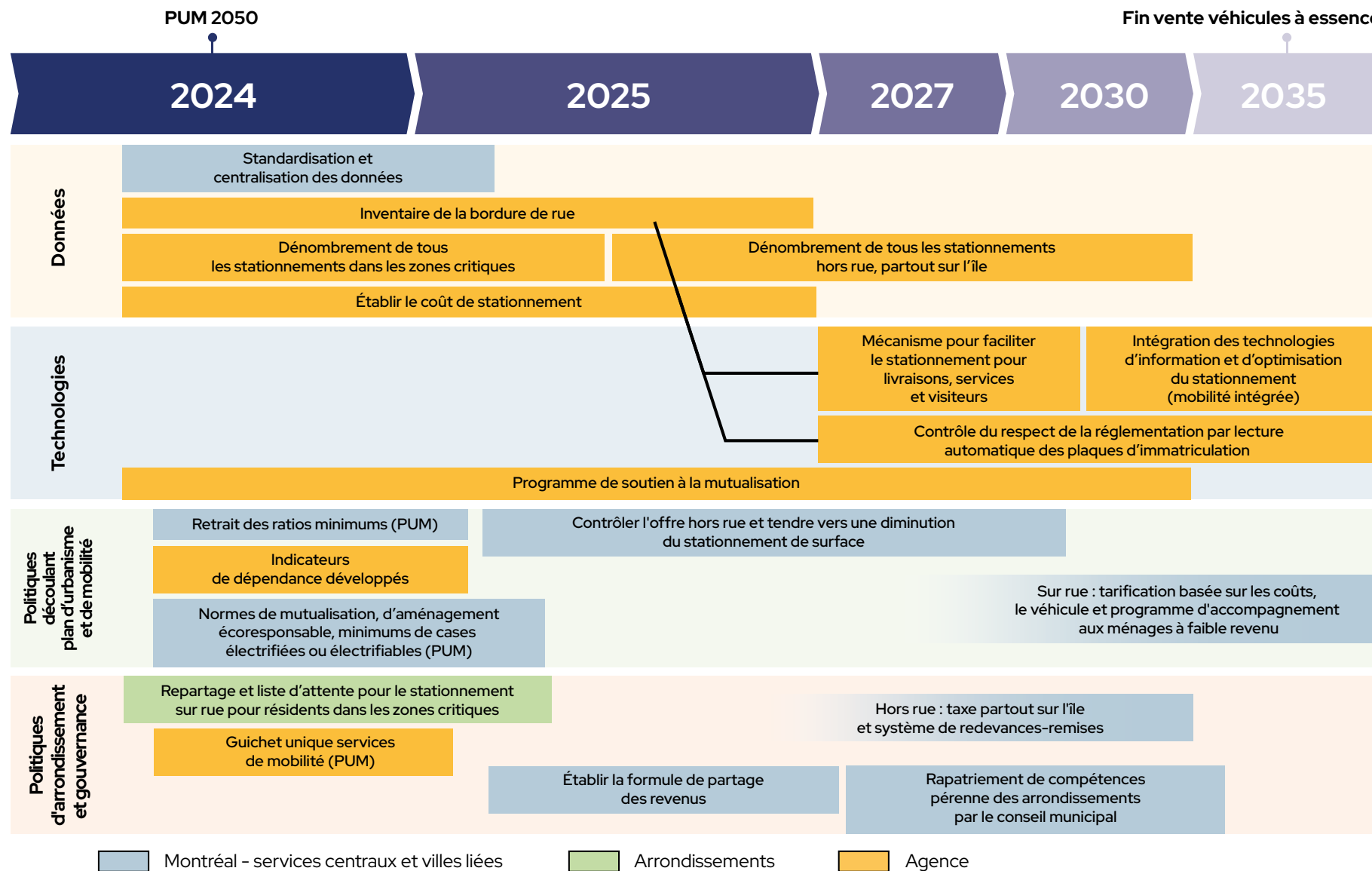


Crédit : Zvi Leve.

Description : La modulation de l'offre de stationnement permet la mise en place d'initiatives communautaires ou commerciales.

# IV. LIGNE DU TEMPS

## Séquence de mise en place des réformes



# CONCLUSION

Appliqué au contexte des villes et arrondissements de l'agglomération de Montréal et bonifiant les orientations municipales et provinciales de mobilité et d'aménagement durables, le nouveau pacte de la mobilité que le livre blanc vise à mettre en œuvre peut rendre la métropole plus attractive, résiliente, verte et en santé. Au cœur de celui-ci : des réformes du stationnement permettant de prioriser et de structurer les choix de déplacement en fonction des ambitions de Montréal.

Mieux connaître, planifier, partager, tarifer, aménager, contrôler et administrer le stationnement participera à l'essor économique et social de la région :

- ◆ En améliorant l'information sur les stationnements disponibles et leur emplacement, tout en améliorant l'accès à la ville par les modes actifs, collectifs et partagés, Montréal offre une **expérience d'accès aux secteurs commerciaux plus prévisible, sécuritaire et conviviale**.
- ◆ En encourageant une plus faible motorisation des ménages montréalais et en réduisant l'espace de stationnement nécessaire, les projets immobiliers denses et axés sur les transports actifs, collectifs et partagés **sont plus faciles à construire, moins coûteux et plus compétitifs**.
- ◆ En aménageant **des milieux de vie et d'affaires plus abordables, apaisés et beaux**, Montréal attire et retient les **résidents de tous âges** et contribue à augmenter leur pouvoir d'achat en misant sur des déplacements moins coûteux.
- ◆ En réduisant **la distance entre main-d'œuvre et employeur**, Montréal offre une meilleure conciliation travail-vie personnelle et un cadre qui facilite le recrutement et la rétention du personnel.

Ces réformes de stationnement participent aussi évidemment à l'atteinte des objectifs de réduction de GES directs et indirects en permettant non seulement d'électrifier 100% du parc de véhicules légers, mais également en réduisant le nombre de véhicules. En effet, l'électrification est une solution dépendante de la capacité et de la volonté, incertaines, de l'industrie automobile de fournir les véhicules nécessaires à bon prix. Réduire le nombre de véhicules est aussi nécessaire afin de limiter les émissions de GES indirectes et toutes les autres externalités liées à l'espace et l'usage excessif de l'automobile.

Dans chacune des municipalités de l'île, des opportunités sont à saisir afin d'ouvrir la discussion sur les questions de stationnement à l'ensemble de la collectivité et d'intégrer ces réformes à la planification des villes. Cette discussion exige de reconsidérer notre rapport à l'automobile afin de participer à l'essor de la région par l'assainissement des finances publiques, la réduction des émissions de GES, la santé publique, l'adaptation aux changements climatiques et la mise en valeur de la biodiversité.



Crédit : CRE-Montréal  
Description : Autrefois un terrain vague utilisé à des fins de stationnement, l'esplanade Tranquille et sa patinoire participent à l'animation et l'attractivité du Quartier des spectacles.

# RÉFÉRENCES

- 1. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. (2022, avril).**  
Plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent plus de l'échappement.  
<https://presse.ademe.fr/2022/04/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement.html>
- 2. Agence de mobilité durable. (2022). Projet pilote - Lecture de plaque (LAPI).**  
Agence de mobilité durable Montréal.  
<https://www.agencemobiledurable.ca/fr/innovation/projet-pilote-lecture-de-plaques-lapi.html>
- 3. Alliance Montréal Centre-Ville. (2022, octobre).**  
Notre centre-ville, source de fierté. Recensement des meilleures pratiques observées dans le monde et plan général d'intégration. Étude réalisée par IdéesFX.  
[https://www.montrealcentreville.ca/alliance/assets/pdf/alliance\\_centre\\_ville-notre\\_centre\\_ville\\_source%20de\\_fierte-vf.pdf](https://www.montrealcentreville.ca/alliance/assets/pdf/alliance_centre_ville-notre_centre_ville_source%20de_fierte-vf.pdf)
- 4. Association des véhicules électriques du Québec. (2020, 14 décembre).**  
Recharge des véhicules électriques en multilogement [Vidéo]. YouTube.  
<https://www.youtube.com/watch?v=TVHu7IEWJ48>
- 5. Autorité régionale de transport métropolitain. (2021).**  
Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035.  
[https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD\\_adapt%C3%A9\\_ROA\\_2021-04-162.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD_adapt%C3%A9_ROA_2021-04-162.pdf)
- 6. Autorité régionale de transport métropolitain. (2020).**  
Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Tableaux des résultats par secteurs municipaux.  
[https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite\\_EOD\\_2018.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf)
- 7. Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2022).**  
Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation et le type de véhicule, Québec, régions administratives et municipalités de résidence du propriétaire du véhicule.  
[https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213\\_afich\\_tabl.page\\_tabl?p\\_iden\\_tran=REPERX7UHL05714505648409^ZXqm&p\\_lang=1&p\\_m\\_o=SAAQ&p\\_id\\_ss\\_domn=7](https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERX7UHL05714505648409^ZXqm&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=7)
- 8. Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services. (2016).**  
Rapport technique : Analyse du cycle de vie comparative des impacts environnementaux potentiels du véhicule électrique et du véhicule conventionnel dans un contexte d'utilisation québécois. Préparé pour Hydro-Québec.  
<https://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/analyse-comparaison-vehicule-electrique-vehicule-conventionnel.pdf>
- 9. Chambre de commerce du Montréal métropolitain. (2022, 29 novembre).**  
Budget municipal 2023 : un bon budget dans des circonstances difficiles. [Communiqué].  
<https://www.ccmm.ca/fr/medias/fiscalite-economie/budget-municipal-2023-un-bon-budget-dans-des-circonstances-difficiles/>
- 10. Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec.**  
RLRQ, chapitre c-11.4.  
<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/c-11.4>

11. **City of Boston. (2022).**  
Maximum parking ratios for large development project review.  
[https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/02/MaxParkingRatiosMethodology\\_Feb2022v1.2.pdf](https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/02/MaxParkingRatiosMethodology_Feb2022v1.2.pdf)
12. **Communauté métropolitaine de Montréal. (2022).**  
Politique métropolitaine d'habitation. Agir pour un Grand Montréal inclusif, attractif et résilient.  
[https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/11/Politique\\_habitation\\_2022-11-24.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/11/Politique_habitation_2022-11-24.pdf)
13. **Communauté métropolitaine de Montréal. (2019, février).**  
Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal. Rapport de la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal.  
[https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401\\_TC\\_Financement\\_Rapport.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf)
14. **Communauto. (2016, mars).**  
Projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal. Mémoire de Communauto.  
[https://communauto.com/abonnes/communauto\\_commentaire\\_projet-politique-stationnement-montreal\\_vf.pdf](https://communauto.com/abonnes/communauto_commentaire_projet-politique-stationnement-montreal_vf.pdf)
15. **Communauto. (s. d.)**  
Compensation GES.  
<https://montreal.communauto.com/compensation-ges/>
16. **Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2022).**  
Règlement'Action.  
[www.reglementaction.com](http://www.reglementaction.com)
17. **Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2022).**  
Partage et mutualisation du stationnement, Règlement'Action.  
<https://reglementaction.com/partage-et-mutualisation-du-stationnement/>
18. **Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2014).**  
Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables.  
<https://www.cremtl.org/fr/publications-details/le-stationnement-un-outil-incontournable-de-gestion-de-la-mobilite-et-de-l-amenagement-durables>
19. **Drouin, L., Thérien, F. et Morency, P. (2007).**  
Pour une approche globale de la sécurité routière - Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux. Préparé par la Direction de santé publique.  
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/64275>
20. **Dunsky. (2021).**  
Diagnostic et modélisation de l'évolution du marché des véhicules électriques 2013-2030. Soumis à la Ville de Montréal.
21. **Équiterre. (2021, octobre).**  
Comprendre la hausse des camions légers au Canada afin de renverser la tendance.  
[https://cms.equiterre.org/uploads/rapport\\_synthese-fr\\_19oct.pdf](https://cms.equiterre.org/uploads/rapport_synthese-fr_19oct.pdf)

22. **Gouvernement du Québec. (2020).**  
Plan pour une économie verte 2030 : Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques.  
<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>
23. **Gouvernement du Québec. (2018).**  
Politique de mobilité durable – 2030. Plan d'action 2018-2023.  
[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf)
24. **Gouvernement du Québec. (2018).**  
Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable – 2030.  
[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf)
25. **Guidoin, S. (2022).**  
Qui paie la Ville? Densité, fiscalité & équité.  
<http://dataholic.ca/2022/05/30/analyse-fonciere-Montreal/>
26. **Hampshire, R.C. et Shoup, D. (2018).**  
What Share of Traffic is Cruising for Parking? Journal of Transport Economics and Policy, 52(3), 184-201.  
<https://www.ingentaconnect.com/content/lse/jtep/2018/00000052/00000003/art00003#>
27. **High-Level Expert Group on the Net Zero Emissions Commitments of Non-State Entities. (2022).**  
Integrity Matters: Net Zero Commitments by Businesses, Financial Institutions, Cities and Regions. Report from the United Nations' High-Level Expert Group on the Net Zero Emissions Commitments of Non-State Entities.  
[https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/high-level\\_expert\\_group\\_n7b.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/high-level_expert_group_n7b.pdf)
28. **Ilardo, L., Hallmich, C. et Khan, S. (2022).**  
Pour une justice environnementale québécoise : réalités, arguments, pistes d'action. Fondation David Suzuki.  
[https://davidsuzuki.wpenginempowered.com/wp-content/uploads/sites/3/2022/11/Rapport\\_Justice-environnementale\\_FR.pdf](https://davidsuzuki.wpenginempowered.com/wp-content/uploads/sites/3/2022/11/Rapport_Justice-environnementale_FR.pdf)
29. **Institut de développement urbain du Québec. (2022, octobre).**  
Consultations sur le Projet de ville : vers un Plan d'urbanisme et de mobilité.  
<https://www.idu.quebec/fr/nouvelles/consultations-sur-le-projet-de-ville-vers-un-plan-durbanisme-et-de-mobilite>
30. **Kaufmann, V. et Guidez, J.-M. (1998).**  
Les citadins face à l'automobilité : étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne. MELT.
31. **Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021).**  
Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche. Polytechnique Montréal.  
<https://www.polymtl.ca/mobilite/publications>
32. **Léger. (2022).**  
Rapport: Étude sur l'attractivité du centre-ville de Montréal.  
<https://www.montrealcentreville.ca/wp-content/uploads/2022/11/Faits-saillants-Motifs-de-frequentation-des-usagers-du-centre-ville-de-Montreal.pdf>

33. **Litman, T. (2022).**  
Comprehensive Parking Supply, Cost and Pricing Analysis. Victoria Transport Policy Institute.  
<https://www.vtpi.org/pscp.pdf>
34. **Litman, T. (2022).**  
Land Use Impacts on Transport. How Land Use Factors Affect Travel Behavior. Victoria Transport Policy Institute.  
<https://www.vtpi.org/landtravel.pdf>
35. **Local Logic. (2022, novembre).**  
La réduction des taux de navettage en voiture: les impacts sur la densité de la population et de l'accès aux services et aux emplois.  
<https://www.idu.quebec/fr/nouvelles/devoilement-de-letude-la-reduction-des-taux-de-navettage-en-voiture-les-impacts-de-la-densite-de-la-population-et-de-lacces-aux-services-et-aux-emplois>
36. **Millard-Ball, A., West, J., Rezaei, N. et Desai, G. (2021).**  
What Do Residential Lotteries Show Us About Transportation Choices? Urban Studies. University of California, Los Angeles et Santa Cruz.  
[https://people.ucsc.edu/~jwest1/articles/MillardBall\\_West\\_Rezaei\\_Desai\\_SFBMR\\_UrbanStudies.pdf](https://people.ucsc.edu/~jwest1/articles/MillardBall_West_Rezaei_Desai_SFBMR_UrbanStudies.pdf)
37. **Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, secteur de l'innovation et de la transition énergétique. (2021).**  
L'écofiscalité et l'amélioration de la mobilité durable du Québec.
38. **Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. (2021).**  
GES 1990-2019. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990.  
<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>
39. **Montréal. (2022).**  
Document d'orientations 2023-2025. Attentes de la Ville envers l'Agence de mobilité durable.
40. **Montréal. (2022).**  
Émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise - Inventaire 2018. Sommaire. Bureau de la transition écologique et de la résilience, Division Transport, Énergie, Bâtiment.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm\\_sommaire\\_inventaire\\_ges\\_2018.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_sommaire_inventaire_ges_2018.pdf)
41. **Montréal. (2022).**  
Mandat du DG-2020-098. Stimuler l'autopartage à Montréal. Plan d'action. Service de l'urbanisme et de la mobilité. Division des plans et des politiques.
42. **Montréal. (2020).**  
Plan climat 2020-2030.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan\\_climat%2020-16-16-VF4\\_VDM.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan_climat%2020-16-16-VF4_VDM.pdf)
43. **Montréal. (2022).**  
Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan\\_daction\\_vision\\_zero\\_decès\\_et\\_blessé\\_grave\\_-\\_2022-2024\\_0.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_vision_zero_decès_et_blessé_grave_-_2022-2024_0.pdf)

- 44. Montréal. (s. d.)**  
Plan stratégique Montréal 2030.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/20210128\\_montreal\\_2030\\_vdm.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/20210128_montreal_2030_vdm.pdf)
- 45. Montréal. (2016).**  
Politique de stationnement.  
[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj\\_urbains\\_fr/media/documents/politique\\_de\\_stationnement\\_v2.pdf](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf)
- 46. Montréal. (s. d.)**  
Politique de développement social.  
[https://observatoirevivreensemble.org/sites/default/files/politique\\_de\\_developpement\\_social\\_lr.pdf](https://observatoirevivreensemble.org/sites/default/files/politique_de_developpement_social_lr.pdf)
- 47. Montréal. (2021).**  
Stratégie d'électrification des transports 2021-2023.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/strategie\\_electrification\\_des\\_transports\\_2021-2023\\_finale.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/strategie_electrification_des_transports_2021-2023_finale.pdf)
- 48. Montréal données ouvertes. (2021).**  
Indicateurs de performance de la Ville de Montréal.  
<https://donnees.montreal.ca/ville-de-montreal/indicateurs-de-performance-de-la-ville-de-montreal>
- 49. Montréal données ouvertes. (2022).**  
Vignettes de stationnement.  
<https://donnees.montreal.ca/ville-de-montreal/vignettes-stationnement>
- 50. Morency C., Paulhiac Scherrer, F. Meloche, J.-P. et al. (2017).**  
Le stationnement dans la métropole : Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable, Rapport remis au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Conseil régional de l'environnement de Montréal.  
<https://www.cremtl.org/fr/publications-details/le-stationnement-dans-la-metropole-batir-des-connaissances-pour-une-mobilite-urbaine-durable-1>
- 51. Morency, C., Verreault, H. et Demers, M. (2015).**  
Identification of the minimum size of the shared-car fleet required to satisfy car-driving trips in Montreal. *Transportation*, 42, 435-447. 10.1007/s11116-015-9605-2.
- 52. National Association of City Transportation Officials. (2022).**  
Transit Street Design Guide.  
<https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/introduction/why/designing-move-people/>
- 53. Pilon, F. (2022, 28 septembre).**  
Explosion des coûts du déneigement résidentiel. *Le Journal de Montréal*.  
<https://www.journaldemontreal.com/2022/09/28/une-fortune-pour-deneiger-lentree>
- 54. Rahman, M., Najaf, P., Fields, M.G., Thill, J.-C. (2022).**  
Traffic congestion and its urban scale factors: Empirical evidence from American urban areas. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16(5), 406-421. DOI: 10.1080/15568318.2021.1885085

55. **Rajon Bernard, M. et Hall, D. (2022).**  
Évaluation des besoins du Québec en matière d'infrastructure de recharge. Working Paper 2022-12, International Council on Clean Transportation.  
<https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/02/Quebec-working-paper-12-letter-FR-revisedmar22.pdf>
56. **Règlement concernant la taxe foncière sur les parcs de stationnement (exercice financier 2014), Ville de Montréal, 14-008.**
57. **Rodrigue, L., Daley, J., Ravensbergen, L., Manaugh, K., Wasfi, R., Butler, G., et El-Geneidy, A. (2022).**  
Factors influencing subjective walkability: Results from built environment audit data. Journal of Transport and Land Use, 15(1), 709–727.  
<https://doi.org/10.5198/jtlu.2022.2234>
58. **Solon. (2022).**  
De l'électrification de l'automobile individuelle à la réduction du parc: Enjeux et opportunités au Québec et à Montréal dans un contexte global imprévisible.  
[https://wikidespossibles.org/wiki/Rapport\\_-\\_De\\_l%e2%80%99%c3%a9lectrification\\_de\\_l%e2%80%99automobile\\_individuelle\\_%c3%a0\\_la\\_r%c3%a9duction\\_du\\_parc](https://wikidespossibles.org/wiki/Rapport_-_De_l%e2%80%99%c3%a9lectrification_de_l%e2%80%99automobile_individuelle_%c3%a0_la_r%c3%a9duction_du_parc)
59. **Spacing. (2015).**  
What is the full cost of your commute?  
<http://spacing.ca/vancouver/2015/04/06/full-cost-commute/>
60. **Statistique Canada. (2022).**  
Recensement de la population du Canada de 2021.
61. **Stephenson, C. (2022, 16 novembre)**  
Nashville eliminates minimum parking space requirements in urban areas. The Tennessean.  
<https://www.tennessean.com/story/news/local/davidson/2022/11/16/nashville-eliminates-minimum-urban-area-parking-space-requirements/69651050007/>
62. **Teisceira-Lessard, P. (2022, 21 novembre).**  
L'accessibilité et les stationnements sont la clé, selon un sondage. La Presse.  
<https://www.lapresse.ca/affaires/2022-11-21/achalandage-du-centre-ville/l-accessibilite-et-les-stationnements-sont-la-cle-selon-un-sondage.php>
63. **Turo. (2022).**  
Une étude de Turo révèle que la majorité des Canadiens possèdent une voiture, mais ne la conduisent pratiquement jamais. Turo.  
<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/une-etude-de-turo-revele-que-la-majorite-des-canadiens-possedent-une-voiture-mais-ne-la-conduisent-pratiquement-jamais-808375667.html>
64. **Union des municipalités du Québec. (2022).**  
Entre réalité et imprévisibilité : comment budgéter les changements climatiques?  
<https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2022/09/umqpourleclimatsept2022vfff.pdf>
65. **Vivre en Ville. (2022).**  
Électrification des transports en milieu urbain.  
[https://vivreenville.org/media/1316161/VEV\\_electri\\_cites\\_complet\\_web.pdf](https://vivreenville.org/media/1316161/VEV_electri_cites_complet_web.pdf)
66. **Whitmore, J. et Pineau, P.-O. (2022).**  
État de l'énergie au Québec 2022. Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal. Préparé pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

**67. Zhang, Y., Mavoa S., Zhao, J., Raphael, D. et Smith, M. (2020).**

The Association between Green Space and Adolescents' Mental Well-Being: A Systematic Review. *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 17(18), 6640.

<https://doi.org/10.3390/ijerph17186640>

## ANNEXE 1 - POLITIQUES ET PLANS QUI TOUCHENT LES ENJEUX DE STATIONNEMENT

Documents	Sélections d'objectifs pertinents (non-exhaustif)
<b>Politique de mobilité durable (PMD) du gouvernement du Québec</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 70 % de la population québécoise devrait avoir accès à au moins quatre services de mobilité durable d'ici 2030;</li> <li>◆ 20 % de réduction du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;</li> <li>◆ 20 % de diminution de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale;</li> <li>◆ Augmentation de 5 % par an de l'offre de service jusqu'en 2023.</li> </ul>
<b>Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Réduire de 37,5 % les émissions de GES d'ici 2030, par rapport aux niveaux de 1990;</li> <li>◆ Atteindre la carboneutralité d'ici 2050.</li> </ul>
<b>Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035 de l'Autorité régionale de transport métropolitain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Augmenter à 35 % la part modale des déplacements motorisés effectués en transport collectif lors de la pointe du matin d'ici 2031;</li> <li>◆ Orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant du transport collectif;</li> <li>◆ Accroître de 60 % l'offre de services de transport collectif d'ici 2035.</li> </ul>
<b>Politique métropolitaine d'habitation de la Communauté métropolitaine de Montréal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Préserver la qualité et l'abordabilité du parc résidentiel privé et en accroître la taille; <ul style="list-style-type: none"> <li>» Hausser à 35 000 le nombre annuel moyen de logements mis en chantier à l'horizon 2031.</li> </ul> </li> <li>◆ Favoriser une offre résidentielle diversifiée et adaptée aux besoins évolutifs des ménages;</li> <li>◆ Promouvoir une densification résidentielle inclusive, adaptée aux caractéristiques du milieu et favorisant l'utilisation du transport durable; <ul style="list-style-type: none"> <li>» Réviser à la hausse les seuils minimaux de densité résidentielle du PMAD afin d'assurer une optimisation des espaces disponibles à l'habitation.</li> <li>» Renforcer la résilience des milieux de vie dans une perspective de lutte et d'adaptation aux changements climatiques.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Plan stratégique Montréal 2030 de la Ville de Montréal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Réduire de 55 % les émissions de GES d'ici 2030;</li> <li>◆ Atteindre la carboneutralité d'ici 2050;</li> <li>◆ Enraciner la nature en ville;</li> <li>◆ Accroître et diversifier l'offre de transport en fournissant des options de mobilité durable;</li> <li>◆ Offrir une expérience citoyenne simplifiée, fluide et flexible;</li> <li>◆ Partager des données transparentes et ouvertes;</li> <li>◆ Offrir des milieux de vie sécuritaires et de qualité.</li> </ul>

## ANNEXE 1 - POLITIQUES ET PLANS QUI TOUCHENT LES ENJEUX DE STATIONNEMENT (suite)

Documents	Sélections d'objectifs pertinents (non-exhaustif)
Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Transférer 25 % des déplacements en auto solo vers le transport collectif, le transport actif et la mobilité partagée;</li> <li>◆ Réserver 30 % des espaces de stationnement de surface aux véhicules partagés, au covoiturage ou aux véhicules électriques;</li> <li>◆ Bonifier les outils de planification et de réglementation en urbanisme pour favoriser l'aménagement de quartiers à échelle humaine et adaptés aux changements climatiques;</li> <li>◆ Encourager le verdissement et stimuler la densification de la ville par la conversion de stationnements à ciel ouvert;</li> <li>◆ Étendre les efforts de réduction des GES aux émissions indirectes de la collectivité.</li> </ul>
Vision Zéro de la Ville de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Atteindre zéro mort et blessé grave d'ici 2040.</li> </ul>
Stratégie d'électrification de la Ville de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>Objectif 3</b> : Doubler la proportion des véhicules électriques offerts dans l'ensemble du parc des services montréalais de mobilité partagée.</li> <li>◆ <b>Objectif 11</b> : Assurer le déploiement d'équipements électriques nécessaires à la recharge de VÉ dans les bâtiments montréalais.</li> <li>◆ <b>Objectif 12</b> : Améliorer les critères de localisation et le design des bornes de recharge afin de réduire leur impact dans le paysage urbain, diminuer l'encombrement du domaine public et en faciliter l'accès pour les personnes à mobilité réduite.</li> <li>◆ <b>Orientation 7</b> : Développer un environnement d'affaires attractif, innovateur et propice à la croissance des entreprises et institutions œuvrant à l'électrification et l'efficacité énergétique des transports.</li> </ul>
Politique de développement social de la Ville de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Aménager une ville et des quartiers à échelle humaine;</li> <li>◆ Favoriser la cohésion sociale et le vivre-ensemble;</li> <li>◆ Soutenir la participation citoyenne et l'engagement social;</li> <li>◆ S'engager dans un partenariat social et économique.</li> </ul>
Politique de stationnement de la Ville de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ La gestion du stationnement doit être plus cohérente;</li> <li>◆ Le stationnement peut être modulé en fonction de l'offre de transports collectifs et actifs et des caractéristiques locales;</li> <li>◆ Le stationnement au centre-ville et sur les artères commerciales peut être optimisé afin de favoriser la vitalité économique;</li> <li>◆ Offrir plus d'options de transport collectif et actif aux résidents des secteurs denses.</li> </ul>

## ANNEXE 1 - POLITIQUES ET PLANS QUI TOUCHENT LES ENJEUX DE STATIONNEMENT (suite)

Documents	Sélections d'objectifs pertinents (non-exhaustif)
<p><b>Document d'orientations 2023-2025 de la Ville de Montréal pour l'Agence de mobilité durable</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Diversifier les fonctions de la bordure de rue;</li> <li>◆ Gérer de manière intégrée le stationnement en bordure de rue et hors rue;</li> <li>◆ Gérer la demande en stationnement à l'aide de la tarification.</li> </ul>
<p><b>Plan d'action Stimuler l'autopartage à Montréal de la Ville de Montréal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Rendre l'autopartage accessible et avantageux aux usagers et augmenter l'attractivité de Montréal pour les compagnies d'autopartage;             <ul style="list-style-type: none"> <li>» Favoriser les véhicules partagés dans les politiques et tarifications en matière de stationnement</li> <li>» Augmenter l'accessibilité des options d'autopartage à la population montréalaise pour des services plus inclusifs arrimés avec les autres services de mobilité durable</li> </ul> </li> <li>◆ Développer les connaissances sur l'autopartage pour des choix éclairés;</li> <li>◆ Alimenter le Plan d'urbanisme et de mobilité afin d'y prévoir des mesures favorables au développement de l'autopartage à Montréal.</li> </ul>

## ANNEXE 2 - TARIFS ET LIMITES DE VIGNETTES DE SRRR PAR ARRONDISSEMENT

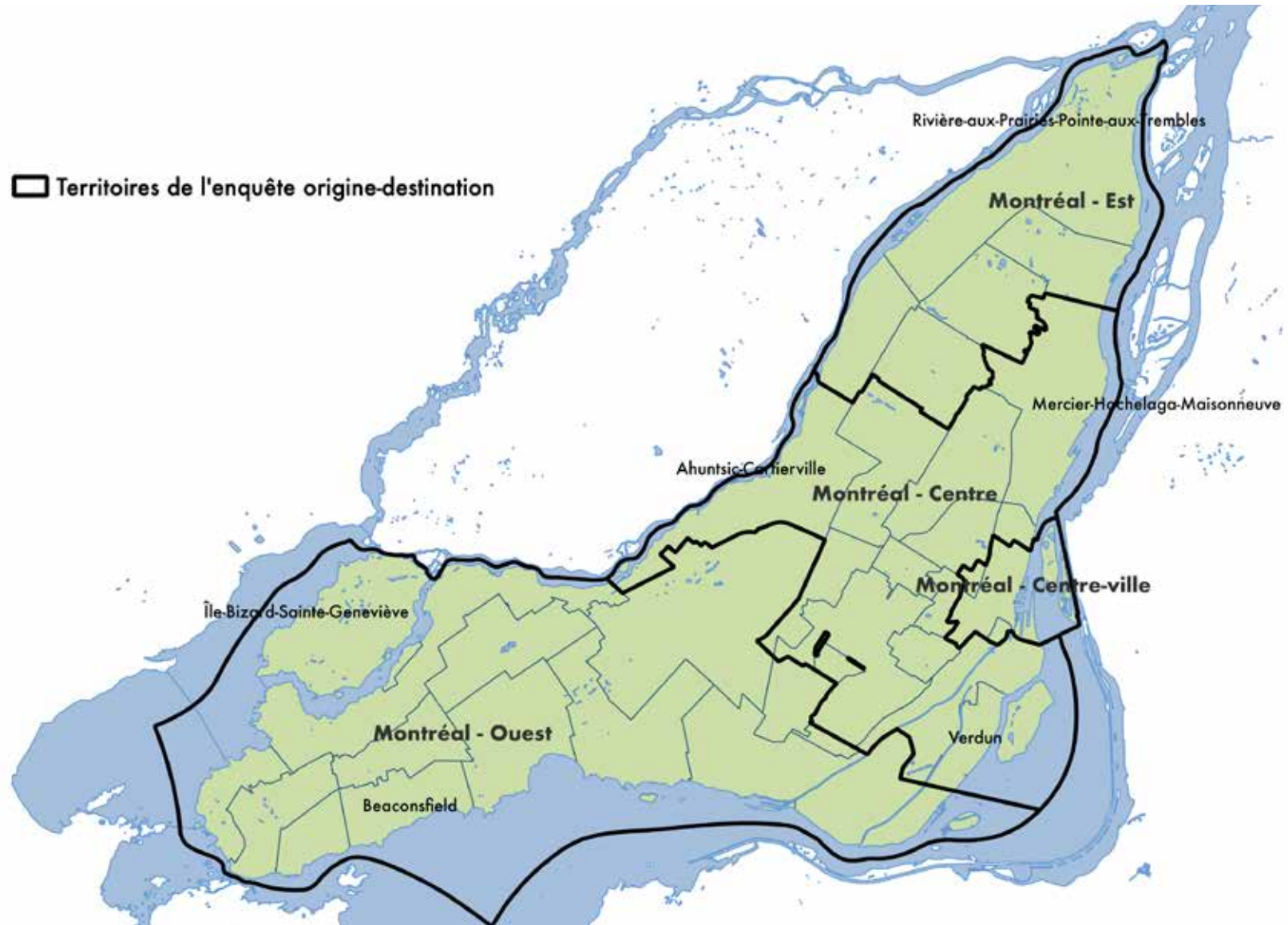
Arrondissement	Vignette par résident	Vignette par adresse	Tarif 1ère vignette (annuel)	Tarif vignette supplémentaire (annuel)
Ahuntsic-Cartierville	1	Illimité	47,50 \$ à 99,75 \$	94,50 \$ à 199,50 \$
Anjou	1	Illimité	11,50 \$	11,50 \$ à 23 \$
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	1	Illimité	50 \$ à 120 \$	170 \$ à 240 \$
Lachine	1	2	57,49 \$	91,98 \$
Lasalle	-	5	Gratuite	60 \$
Le Plateau-Mont-Royal	1	Illimité	167,86 \$ à \$269,04 \$	239,15 \$ à 436,91 \$
Le Sud-Ouest	1	Illimité	71 \$ à 163 \$	173 \$ à 265 \$
L'Île-Bizard - Sainte-Geneviève	1	2	125 \$	2 \$ à 125 \$
Mercier - Hochelaga-Maisonneuve	1	Illimité	72,91 \$ à 143,42 \$	286,86 \$
Montréal-Nord				
Outremont	1	Illimité	100 \$ à 140 \$	275 \$
Pierrefonds-Roxboro	1	Illimité	Gratuite	Gratuite
Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles				
Rosemont - La Petite-Patrie	1	Illimité	79 \$ à 154 \$	373 \$
Saint-Laurent	1	2	60 \$	120 \$
Saint-Léonard	1	2	Gratuite	Gratuite
Verdun	1	Illimité	84 \$	167 \$
Ville-Marie	1	2	60 \$ à 255 \$	357 \$
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	1	Illimité	70 \$ à 151 \$	140 \$ à 302 \$
Westmount	-	3	200 \$	400 \$ / 600 \$
Côte Saint-Luc	Illimité	Illimité	120 \$ à 300 \$	300 \$ à 360 \$
Hampstead	Non-spécifié	2	150 \$ à 250 \$	255 \$ à 400 \$
Montréal-Ouest	Non-spécifié	2	150 \$ à 300 \$	250 \$ à 500 \$
Pointe-Claire	Non-spécifié	Non-spécifié	Non-spécifié	Non-spécifié
Sainte-Anne-de-Bellevue	Non-spécifié	Non-spécifié	Gratuite	Non-spécifié
Baie d'Urfé / Beaconsfield / Dollard-des-Ormeaux / Dorval / Kirkland / Montréal-Est / Senneville	-	-	-	-

## ANNEXE 3 - PRIX HORAIRE DES PARCOMÈTRES PAR ARRONDISSEMENT

Arrondissement	Prix horaire des parcomètres en 2023
Ahuntsic-Cartierville	2,25\$ ou 2,75\$ /h
Anjou	1,75\$ /h
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	2,75\$ ou 3,25\$ /h
Île-Bizard-Sainte-Genève	1,75\$ /h
Lachine	2,25\$ /h
Lasalle	Aucun parcomètre
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	1,75\$ /h
Montréal-Nord	1,75\$ /h
Outremont	2,75\$ /h
Pierrefonds-Roxboro	1,75\$ /h
Le Plateau-Mont-Royal	3,75\$ /h
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	1,75\$ /h
Rosemont-La-Petite-Patrie	1,75\$ /h ou 3,25\$ /h
Saint-Laurent	1,75\$ /h
Saint-Léonard	1,75\$ /h
Le Sud-Ouest	1,75\$ ou 3,75\$ /h
Verdun	2,25\$ /h
Ville-Marie	1,75\$ ou 3,75\$ /h
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	1,75\$ /h

Source : Règlement sur les tarifs (exercice financier 2023), 22-054, Ville de Montréal. <https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/63a49fe4fc7eaf3c69db90ce>

ANNEXE 4 - CARTE DES TERRITOIRES DE L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2018



Sources: ARTM (2018); Montréal données ouvertes (2022).

## ANNEXE 5 - RÉPARTITION DE LA VOIRIE SELON L'ARRONDISSEMENT

Répartition de la voirie selon l'arrondissement (en pourcentage)

Arrondissement	Circulation automobile	Stationnement sur rue	Voie réservée pour transport collectif	Voie cyclable	Espaces piétonniers (trottoir et chaussée piétonnée)	Autres*
Ahuntsic-Cartierville	37,2	31,2	1,3	1,1	17,7	11,5
Anjou	44,9	26,8	0,5	1,0	15,0	11,8
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	43,1	25,8	0,6	1,7	19,0	9,8
Île-Bizard-Sainte-Geneviève	62,1	20,2	0,0	0,5	3,4	13,8
Lachine	45,4	26,6	0,0	0,1	18,4	9,5
Lasalle	38,6	34,0	1,1	0,9	14,4	11,0
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	37,8	30,1	0,6	1,3	19,4	10,8
Montréal-Nord	35,6	33,3	2,5	0,4	16,6	11,6
Outremont	43,4	23,5	0,0	1,1	21,4	10,6
Pierrefonds-Roxboro	55,7	26,2	0,2	0,6	5,8	11,5
Le Plateau-Mont-Royal	34,6	25,1	1,2	2,4	27,1	9,6
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	46,2	26,0	0,6	1,2	14,0	12,0
Rosemont-La-Petite-Patrie	35,9	25,9	1,3	2,4	24,8	9,7
Saint-Laurent	47,8	22,5	1,1	1,8	13,4	13,4
Saint-Léonard	41,8	30,8	0,7	0,3	15,9	10,5
Le Sud-Ouest	41,1	22,1	1,1	1,1	24,3	10,3
Verdun	42,1	25,8	0,1	0,9	19,7	11,4
Ville-Marie	41,7	20,0	1,2	1,3	20,5	15,3
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	35,3	29,8	2,1	1,2	21,8	9,8
Ville	42,0	27,0	1,0	1,2	17,6	11,2

Source : Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021). Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche, Polytechnique Montréal, 15 pages. <https://www.polymtl.ca/mobilite/publications>

\* Cette catégorie inclut les terre-pleins ou bordures, les trottoirs hors corridor piéton et les intersections.

## ANNEXE 6 - LES COÛTS ET LA VALEUR DU STATIONNEMENT

Nous proposons deux méthodes pour déterminer le coût ou la valeur annuels d'une case de stationnement pour la Ville de Montréal, et ensuite pour évaluer la cohérence de la tarification des vignettes de SRRR.

La première méthode d'estimation découle d'une analyse de la valeur et des coûts de stationnements sur le marché immobilier. Dans le nord de Montréal en 2022, un stationnement privé s'achetait au prix médian de 24 000 \$. Présumant le taux d'intérêt hypothécaire en vigueur à l'automne 2022 de 6 % et 25 ans d'amortissement, les coûts annuels s'élèvent à 895 \$ en intérêts, 500 \$ en frais de déneigement (Pilon, 2022) et des frais d'asphaltage amortis sur 20 ans, revenant à 150 \$ annuellement, pour un total de 1545 \$ par année. Ces coûts s'élèvent à 1722 \$ annuellement pour l'Ouest de l'île, 2147 \$ pour l'Est de l'île, et 2628 \$ pour le Centre et le Sud.

Une méthodologie proposée par Todd Litman du Victoria Transport Policy Institute appelle à prendre en compte une multitude de variables locales pour déterminer le coût d'une case de stationnement, incluant le coût du terrain, les frais de construction et l'amortissement des coûts capitaux et de l'intérêt sur 20 ans (Litman, 2022). Nous l'appliquons ici à une case de stationnement sur rue de 14,3 m<sup>2</sup> dans la Ville de Montréal<sup>0</sup>. Présumant un coût de terrain moyen à Montréal de 473 \$ par m<sup>2</sup> et des frais de construction de 183 \$ par m<sup>2</sup>, cette formule estime à 1275 \$ le coût annuel d'une case de stationnement sur rue.

Ces estimations peuvent se comparer aux résultats d'une étude du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et du Réseau d'étalonnage municipal du Canada portant sur les indicateurs de performance de la Ville de Montréal. Cette étude, en tenant compte de coûts directs, des coûts d'entretien et des coûts de surveillance des espaces de stationnement, excluant les améliorations apportées aux immobilisations ainsi que les intérêts sur la dette à long terme, a estimé qu'en 2020 une case de stationnement tarifée coûtait 1935 \$ par an à la Ville (Montréal données ouvertes, 2021).

Sources : Litman, T. (2022). Comprehensive Parking Supply, Cost and Pricing Analysis. <https://www.vtpi.org/pscp.pdf> ; Montréal données ouvertes. (2021). Indicateurs de performance de la Ville de Montréal. <https://donnees.montreal.ca/ville-de-montreal/indicateurs-de-performance-de-la-ville-de-montreal> ; Pilon, F. (2022, 28 septembre). Explosion des coûts du déneigement résidentiel. Le Journal de Montréal. <https://www.journaldemontreal.com/2022/09/28/une-fortune-pour-deneiger-lentree>

<sup>0</sup>Nous employons ici une aire de 14,3 m<sup>2</sup> parce qu'il s'agit de l'aire minimale exigée par la Ville de Montréal pour des cases de stationnement de surface.

## ANNEXE 7 - HIÉRARCHIE DU SYSTÈME DE BORNES DE RECHARGE DE VIVRE EN VILLE

- ◆ À domicile : bornes de niveau 2 pour favoriser la recharge nocturne (bornes mutualisées dans des stationnements d'immeubles multilogements ou bornes individuelles) ;
- ◆ Sur les lieux de travail : bornes de niveau 2 destinées aux employés, particulièrement pour les lieux moins bien desservis par le transport collectif. Idéalement elles sont mises à la disposition des particuliers en dehors des heures de travail ;
- ◆ Dans les aires de stationnement des activités où l'on reste longtemps : bornes de niveau 2 (p. ex. aires publiques liées à une centralité ou à des équipements publics, aires privées liées à des commerces de grande surface ou à des destinations touristiques) ;
- ◆ Dans des emplacements connectés au réseau routier supérieur: bornes de niveau 3 (p. ex. stations-service, haltes routières), comme solution de recharge pour les longues distances ;
- ◆ Dans les aires de stationnement des activités où l'on reste peu de temps (p. ex. restaurants, épiceries, cafés) et situées dans les milieux denses où la demande en recharge rapide est intense, notamment en raison d'une forte présence de véhicules mutualisés : bornes de niveau 3 ;
- ◆ Dans les milieux denses (résidentiels ou mixtes) et disposant de peu de stationnements privés ou de solutions de recharge hors rue : bornes de niveau 2.

Source: Vivre en Ville. (2022). Électrification des transports en milieu urbain. [https://vivreenville.org/media/1316161/VEV\\_electri\\_cites\\_complet\\_web.pdf](https://vivreenville.org/media/1316161/VEV_electri_cites_complet_web.pdf)





Montréal

© Conseil régional de l'environnement de Montréal (2023)

[cremtl.org](http://cremtl.org)