

STRATÉGIE DE STATIONNEMENT URBAIN : FAITS SAILLANTS

Direction du génie – Service Mobilité durable et éclairage

30 mars 2023

Plan de présentation

1 Mise en contexte

2 Aire d'étude

3 Portrait et gestion actuelle du stationnement

4 Facteurs d'influence et enjeux

5 Plan d'action

6 Sommaire des recommandations

Mise en contexte

- Stratégie : Établir un plan d'action et un guide pour gérer le stationnement sur rue
- Arrimer la stratégie aux plans stratégiques de la Ville :
 - Plan de mobilité et de transport
 - Guide de gabarit de rue
 - Vision stratégique du Plan d'urbanisme 2035
 - Plan d'intervention à l'égard des personnes handicapées (PIPH)
 - Plan stratégique 2025
- Tenir compte des particularités des secteurs et des générateurs de déplacements à proximité

Importance d'agir en amont : Viser une mobilité plus équilibrée et une meilleur adéquation de la demande avec des règles de stationnement révisées et adaptées au milieu

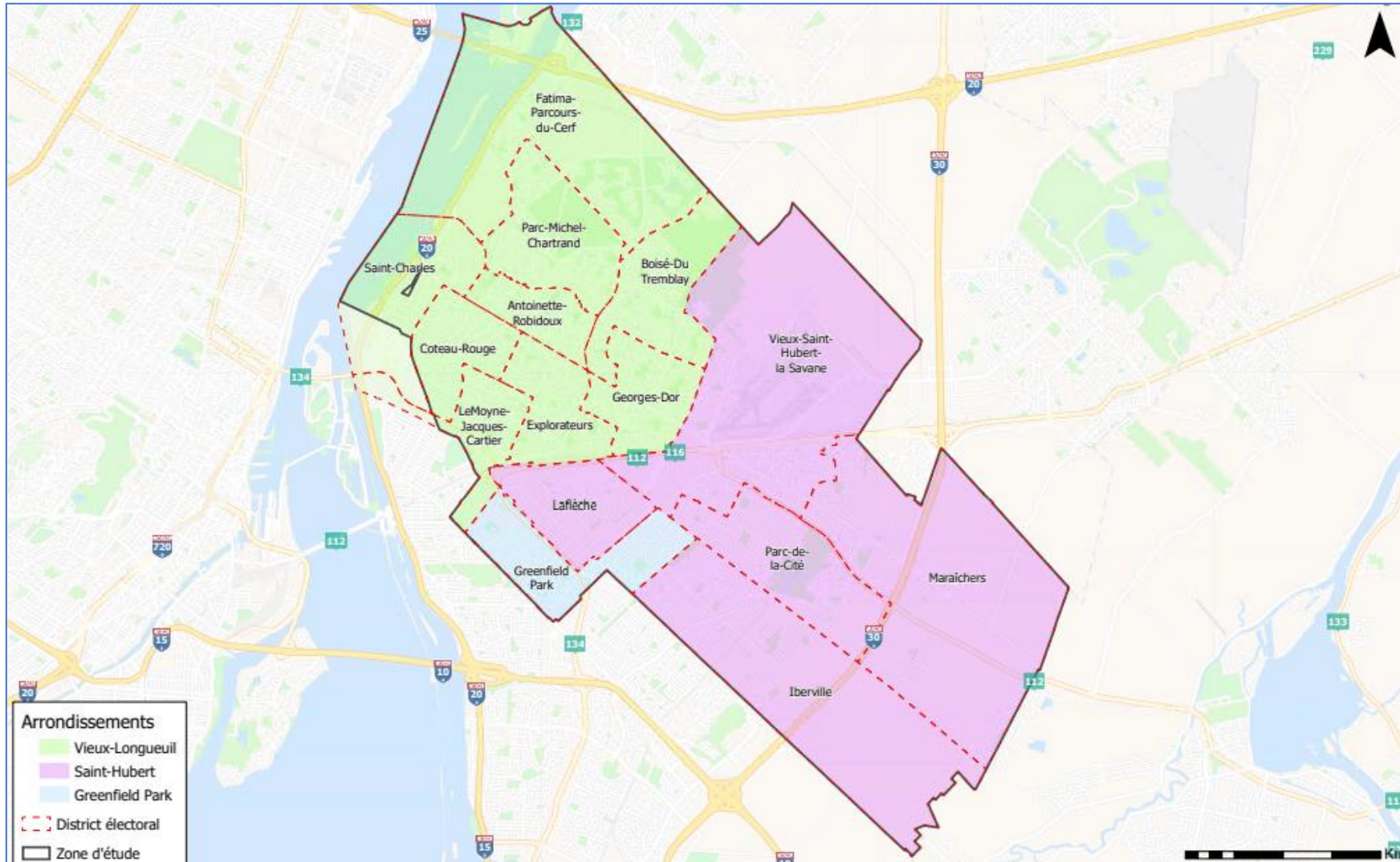
Présentation préalable à la CTC

La stratégie fut présentée une première fois aux membres de la CTC, le 25 mai 2021. Principalement, les commentaires émis à ce moment concernaient :

- Gestion des vignettes de stationnement
- Gestion du stationnement afin de favoriser l'entretien des rues
- Harmonisation de la réglementation
- Information aux citoyens

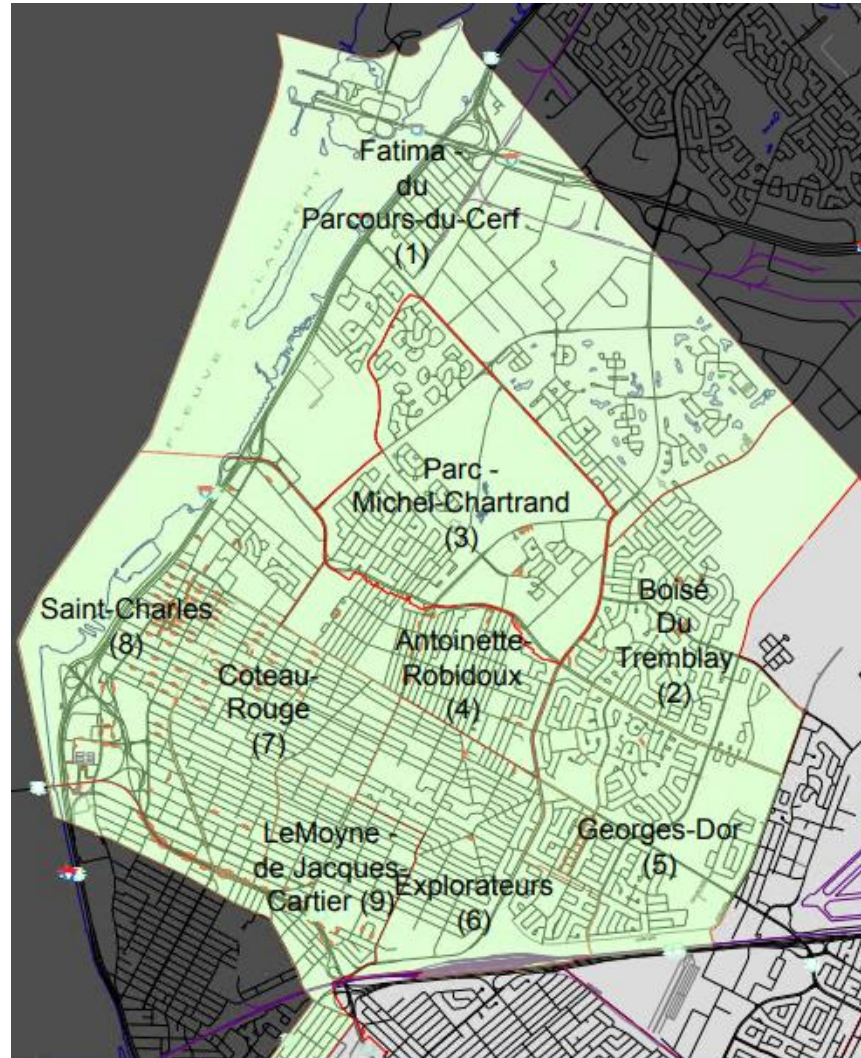
De façon générale, les membres de la CTC ont accueilli favorablement la stratégie de stationnement, ont recommandé que celle-ci soit publiée, qu'une synthèse soit produite et que les citoyens puissent s'exprimer sur son contenu.

Aire d'étude



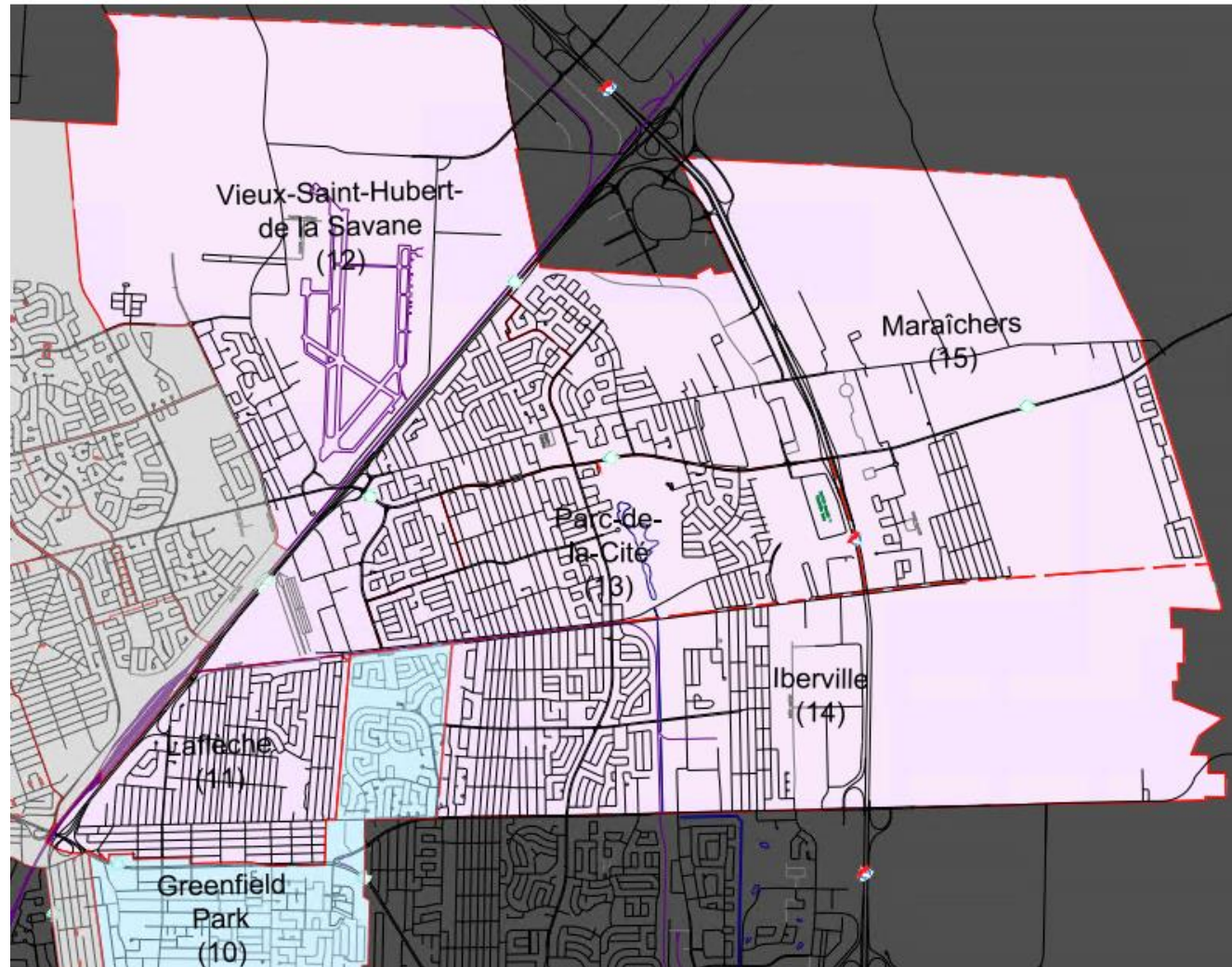
Ensemble du territoire **sauf** le centre-ville et le secteur visé par la revitalisation de la rue Saint-Charles (autres stratégies)

Aire d'étude



Districts du Vieux-Longueuil et de LeMoyne

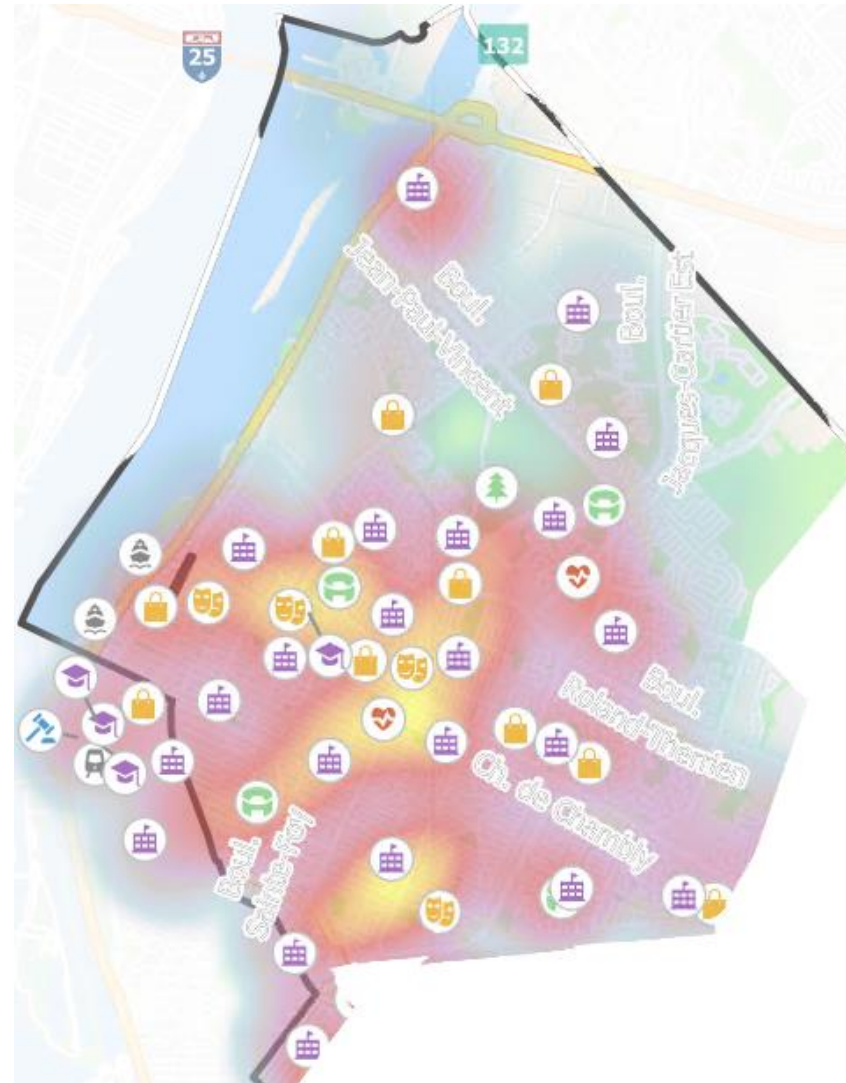
Aire d'étude



Districts de Greenfield Park et de Saint-Hubert

Portrait et gestion actuelle du stationnement

Localisation des principaux générateurs de déplacements et leur intensité – **Vieux-Longueuil**



Intensité en demande de stationnement

Peu dense
Dense

Zone d'étude

Aéroport

Centre commercial

Cour municipale

École

Marina

Gare (métro/train)

Théâtre

Université / Cégep

Hôpital et établissements liés à la santé

Aréna

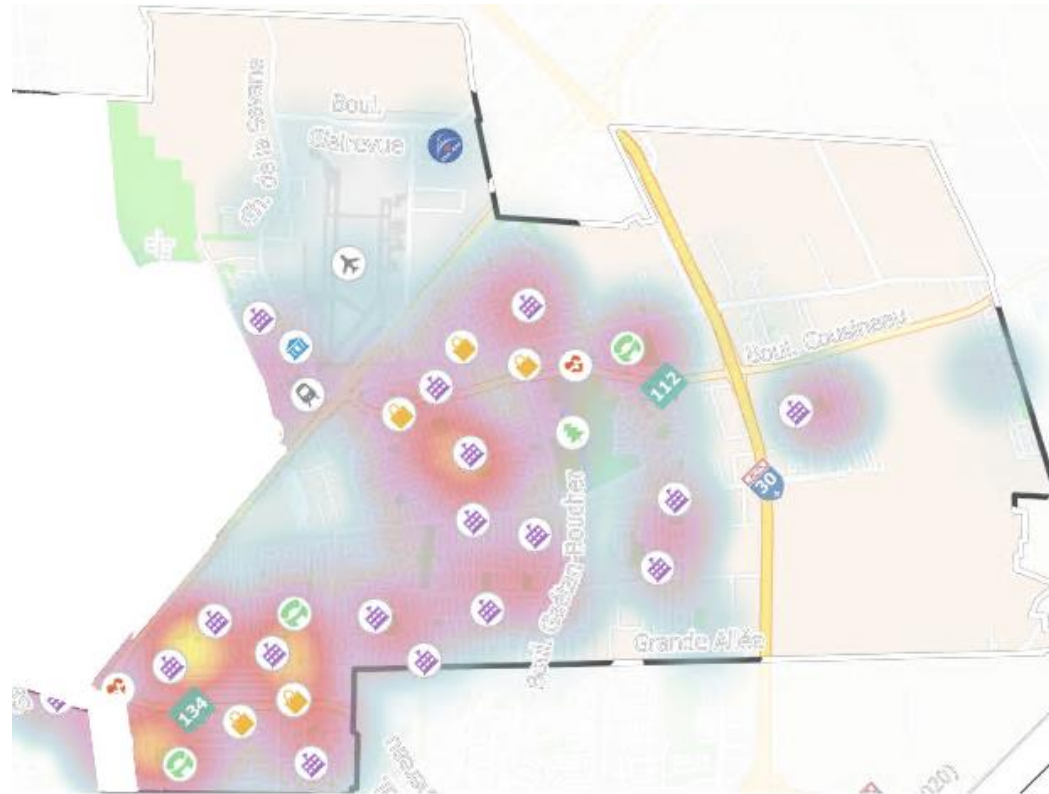
Grand parc

Hôtel de ville

Agence spatiale

Portrait et gestion actuelle du stationnement

Localisation des principaux générateurs de déplacements et leur intensité – **Greenfield Park et Saint-Hubert**



Intensité en demande de stationnement

Peu dense

Dense

Zone d'étude

Aéroport

Centre commercial

Cour municipale

École

Marina

Gare (métro/train)

Théâtre

Université / Cégep

Hôpital et établissements liés à la santé

Aréna

Grand parc

Hôtel de ville

Agence spatiale

Portrait et gestion actuelle du stationnement

- Plusieurs générateurs de déplacements à différentes échelles (entreprises, hôpitaux, CÉGEP, plusieurs écoles primaires) = moins de stationnement sur rue pour les résidents et enjeux de sécurité
- Présence d'équipements de transport collectif majeurs (métro et Terminus Longueuil) = débordements dans les quartiers limitrophes inclus dans l'aire d'étude
- Situations potentiellement conflictuelles selon les quartiers :
 - forte densité résidentielle = moins de stationnement privé
 - faible largeur des rues et différentes configurations
 - gestion de l'alternance, lorsque requise



Portrait et gestion actuelle du stationnement

Situation typique aux grandes villes : débordement dans les rues voisines et sécurité parfois compromise

- Réglementation / signalisation :
 - plusieurs règlements différents propres à chaque arrondissement
 - difficulté de compréhension des interdictions / permissions sur les panneaux
 - absence d'uniformisation dans la signalisation, parfois même pour des rues contiguës

Point majeur : absence actuelle de guide avec critères pour mieux intervenir

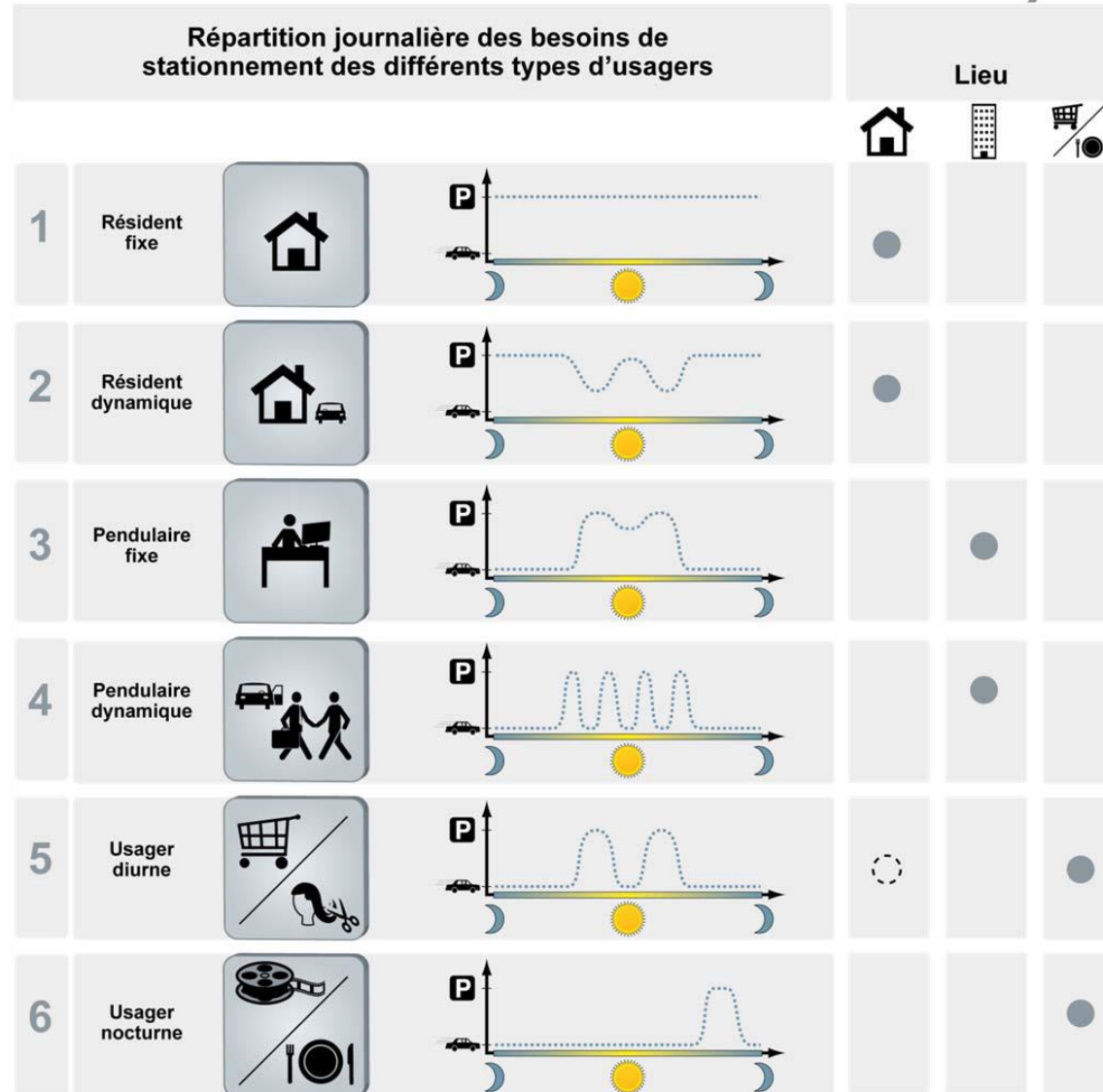


Facteurs d'influence et enjeux

- Le stationnement est nécessaire mais doit s'insérer le plus adéquatement possible à son milieu
- Le stationnement sur rue est lié de près au stationnement hors-rue
- La forme urbaine influence le stationnement
- Une présence trop marquée du stationnement ne favorise pas les modes de transport alternatifs
- L'aménagement des stationnements comporte un coût économique et social réparti à l'ensemble des citoyens
- Grande difficulté, voire impossibilité, d'avoir une recette toute faite pour chaque situation

Facteurs d'influence et enjeux

Plusieurs types de demandes en stationnement; différents usagers



Facteurs d'influence et enjeux

Facteurs influençant la demande en stationnement

- **La présence ou l'absence de tarification** : la non-tarification des espaces de stationnement mène à leur surutilisation et inversement
- **La convivialité des autres modes de transport** : les secteurs qui ont de bonnes conditions de déplacement à pied, à vélo ou en transport collectif, tant à l'origine qu'à la destination, font diminuer la demande en stationnement
- **La disponibilité d'espaces de stationnement** : la rareté des espaces à une origine ou une destination aurait tendance à diminuer l'utilisation de l'automobile et à augmenter l'utilisation des autres modes de transport
- **Les activités** : le type et la densité d'activités ont tous les deux une influence sur la demande en stationnement. Les secteurs commerciaux et d'emplois ont tendance à attirer plus de déplacements en voiture.

Facteurs d'influence et enjeux

Les enjeux relevés pour le territoire de Longueuil

- Absence de stratégie en amont englobant le stationnement hors rue; pas de ratio maximum et absence d'obligation de mutualisation des espaces pour différents usages (réglementation d'urbanisme)
- Absence d'harmonisation des pratiques entre arrondissements (réglementation et signalisation)
- Système de vignettes pour résidents à adapter selon le contexte
- Incohérence de la signalisation
- Nécessité de développer davantage les modes de transport alternatif

Plan d'action

Le plan d'action établit les orientations stratégiques suivantes

1. Réduire la demande en stationnement en incitant l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile
2. Assurer un meilleur équilibre entre le stationnement sur rue et hors-rue
3. Harmoniser l'implantation du stationnement sur rue selon la nature des secteurs
4. Informer les citoyens et visiteurs de manière claire et éloquente sur la disponibilité du stationnement
5. Intégrer la saisonnalité des activités à la gestion du stationnement
6. Concevoir le stationnement sur rue pour offrir un espace public amélioré
7. Prévoir des aménagements pour les tendances futures et les nouvelles technologies en stationnement

Plan d'action

Les volets spécifiques d'interventions suivants ont été cibles

- écoles comme générateurs de déplacements
- entretien des rues (hivernal et autres saisons)
- règlements municipaux de stationnement
- accessibilité universelle
- vignettes de stationnement
- stationnement intelligent
- zones de protection des arrêts-bus
- durée maximale de stationnement
- aménagement physique du stationnement
- gestion de la livraison dans les rues commerciales
- stationnement de véhicules en autopartage et électriques



Sommaire des recommandations

- Chaque orientation se décline en différentes actions sous forme de fiche d'action
- Les volets spécifiques, intervenants, actions à prendre et les horizons de réalisation sont détaillés à chaque fiche
- Un total de 26 actions
- Une stratégie de mise en œuvre par une campagne de communication et une consultation publique
- Un suivi par des indicateurs, tels les relevés de l'offre et d'occupation par secteur

Sommaire des recommandations

Plan d'action - Stratégie de stationnement urbain			
Orientations (Actions)	Coûts	Échéancier	Bénéfices
	\$ à \$\$\$	Terme	(1 à 5)
1. Réduire la demande en stationnement en incitant l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile			
1.1 Intégrer les principes et méthodes de conception de rues conviviales aux pratiques de la ville	\$	En continu	4
1.2 Compléter le réseau piétonnier et cyclable, notamment vers les points d'accès au transport collectif	\$\$\$	Court, en continu	4
1.3 Développer l'offre en vélo libre-service et VNILSSA sur rue et près des points d'accès au transport collectif	\$\$	Court, moyen	3
1.4 Promouvoir le transport collectif et le transport actif	\$	En continu	3
1.5 Bonifier les aménagements dédiés au transport collectif	\$\$	En continu	3
1.6 Utiliser des plans de gestion des déplacements afin de limiter le recours à l'automobile	\$\$	Moyen	3
1.7 Intégrer le stationnement vélo au stationnement sur rue	\$\$	Court	4
2. Assurer une adéquation de l'offre et de la demande en stationnement			
2.1 Développer des ententes avec des propriétaires privés et publics de terrains de stationnement	\$	Court	3
2.2 Optimiser l'utilisation des cases de stationnement sur rue pour éviter les débordements	\$	Court	4
2.3 Utiliser un système de vignettes pour protéger le stationnement résidentiel de façon équitable	\$\$	Court, moyen	4
2.4 Utiliser des technologies intelligentes permettant de moduler les conditions de stationnement	\$\$\$	Moyen, long	4
2.5 Limiter le recours à l'alternance du stationnement	\$	Court	3
2.6 Adapter la tarification des aires de stationnement hors rue publiques et privées pour inciter à l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile	\$	Moyen	3

Sommaire des recommandations

	Coûts	Échéancier	Bénéfices
	\$ à \$\$\$	Terme	(1 à 5)
3. Harmoniser l'implantation du stationnement sur rue selon la nature des secteurs			
<i>3.1 Agencer le stationnement sur rue de façon systématique</i>	\$	Court	5
<i>3.2 Adapter l'offre de stationnement autour des écoles</i>	\$	Court, moyen	5
<i>3.3 Maximiser la rotation du stationnement à proximité des pôles commerciaux</i>	\$	Moyen	4
4. Informer les citoyens et visiteurs de manière claire sur la disponibilité du stationnement			
<i>4.1 Bonifier l'information sur le stationnement diffusé au public</i>	\$\$	Moyen	3
<i>4.2 Implanter un système d'information sur la disponibilité du stationnement</i>	\$\$\$	Long	4
5. Intégrer la saisonnalité des activités à la gestion du stationnement			
<i>5.1 Revoir et uniformiser le système d'interdiction de stationnement durant les opérations de déneigement</i>	\$\$\$	Court, moyen	4
<i>5.2 Transformer des espaces de stationnement sur rue en projets saisonniers (piétonnisation, terrasses)</i>	\$\$	Court, en continu	4
6. Concevoir le stationnement sur rue pour offrir un espace public amélioré			
<i>6.1 Adapter le gabarit des espaces de stationnement et les optimiser grâce au marquage</i>	\$	Court	3
<i>6.2 Augmenter la végétation en bordure de rue</i>	\$\$	En continu	3
<i>6.3 Réduire l'impact des espaces de stationnement sur l'environnement</i>	\$\$\$	Moyen, en continu	2
7. Prévoir des aménagements pour les tendances futures et les nouvelles technologies en matière de stationnement			
<i>7.1 Prévoir des espaces réservés aux véhicules en autopartage et faciliter le stationnement de ces véhicules</i>	\$	Court, moyen	3
<i>7.2 Offrir des bornes de recharge pour véhicules électriques aux endroits clés</i>	\$\$\$	Court, moyen	3
<i>7.3 Accroître la présence de zones de débarcadère dans les secteurs commerciaux et à proximité des générateurs importants</i>	\$	Court, moyen	4