



POLITIQUE D'IMPLANTATION DE **STATIONNEMENT SUR RUE** **RÉSERVÉ AUX RÉSIDENTS (SRRR)**

Villeray
Saint-Michel
Parc-Extension

Montréal 

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	3
2. Catégories de générateurs	4
3. Critères d'implantation des zones SRRR.....	5
3.1 Implantation en fonction du type de générateur.....	5
3.2 Implantation selon ratio de vignettes par espace disponible	6
3.3 Implantation de zones SRRR en l'absence de générateur.....	6
3.4 Implantation potentielle de zones « parco-jour »	6
3.5 Gestion des vignettes des véhicules en auto-partage.....	6
3.6 Gestion des vignettes institutionnelles.....	6
4. Installation de la signalisation des zones SRRR.....	7
5. Prochaines étapes.....	8
Annexe 1 - Carte des secteurs SRRR avec zones d'implantation	9

1 MISE EN CONTEXTE

En réponse à l'augmentation de la demande en stationnement, une **Politique d'implantation de stationnement sur rue réservé aux résidents** (SRRR) près des générateurs de déplacement a été développée afin de doter l'arrondissement de Villera y-Saint-Michel-Parc-Extension de principes directeurs en matière de stationnement sur rue réservé aux résidents.

De plus, la demande en stationnement étant très variable dans les différents districts de l'arrondissement, cette politique permettra de répondre à la fois à la grande demande du district de Villera y, à la fois aux besoins ciblés du district de Saint-Michel, sans imposer une implantation uniformisée sur l'ensemble de l'arrondissement.

La nouvelle politique tient compte des vignettes destinées aux véhicules partagés (autopartage) ou en libre-service ainsi que des vignettes institutionnelles.

Actuellement, l'implantation de zones SRRR repose sur l'approbation des résidents sur un tronçon donné, à la suite d'un sondage au résultat majoritairement positif. Cette façon de procéder est complexe et peut engendrer des incohérences en matière de stationnement dans un même secteur. Une implantation crée souvent un effet de cascade sur les rues voisines, lequel se traduit par la réception de nouvelles demandes de modification.

L'ensemble de cette politique s'inspire des principes directeurs de la **Politique de stationnement de la Ville de Montréal**. L'arrondissement a d'ailleurs participé aux rencontres du comité de suivi Stratégie 5 (Réviser l'encadrement réglementaire: Harmonisation et simplification de la signalisation du stationnement sur rue) et du comité sur la simplification et l'harmonisation des pratiques de gestion et de tarification du stationnement.

La politique proposée implique qu'une proportion plus importante de l'offre de stationnement soit tarifée partout où la demande est importante. Ainsi, l'arrondissement pourra moduler l'offre de stationnement selon la présence de générateurs de déplacement. De plus, la signalisation sera plus constante d'un tronçon à l'autre et d'un secteur à l'autre.

Un générateur de déplacement est un lieu qui entraîne de la mobilité humaine. Dans l'arrondissement, les générateurs ont été classés en trois catégories :

Grands générateurs

- **L'Hôpital Jean-Talon;**
- **Les stations de métro :**
 - Jean-Talon
 - Crémazie
 - Jarry
 - De Castelnau
 - Saint-Michel
 - Fabre
 - Acadie
 - Parc
 - D'Iberville

Moyens générateurs

- **Les centres locaux de services communautaires (CLSC) :**
 - Saint-Michel
 - Villeray
- **Le Stade IGA;**
- **Le Stade de soccer de Montréal;**
- **La TOHU.**

Petits générateurs

- **Aréna Howie-Morenz;**
- **Les écoles;**
- **Certains commerces ou entreprises ayant une forte affluence;**
- **Les grandes salles de spectacle;**
- **Les terrains sportifs organisés;**
- **Les lieux de culte ayant une forte affluence;**
- **Les centres hospitaliers de soin de longue durée (CHSLD).**

De nouveaux générateurs feront bientôt leur apparition sur le territoire de l'arrondissement et entraîneront l'implantation de nouvelles zones :

- **le prolongement de la ligne bleue;**
- **le développement du parc Frédéric-Back;**
- **le parcours du SRB Pie-IX.**

3 CRITÈRES D'IMPLANTATION DES ZONES SRRR

3.1 Implantation en fonction du type de générateur

Selon la nouvelle politique, les zones SRRR seront systématiquement implantées suivant la catégorie du générateur de déplacement présent :

Grand générateur

Près d'un grand générateur, tous les tronçons qui ne sont pas dotés actuellement de zones SRRR et qui sont situés dans un rayon de 500 mètres ou à 10 minutes de marche de ce générateur verront 30 % des espaces de stationnement alloués au SRRR. Les heures et jours d'application seront de 9h à 21h, du lundi au vendredi.

Les heures et jours d'application seront toutefois harmonisés avec la réglementation déjà en place, par souci d'uniformité dans un secteur donné. De plus, les heures d'application pourraient être prolongées jusqu'à 23h si les heures d'ouverture du générateur se prolongent au-delà de 21h. Selon le même principe, la période d'application pourra être prolongée jusqu'à 7 jours sur 7, selon l'horaire d'ouverture du générateur.

Moyen générateur

Près d'un moyen générateur, tous les tronçons qui ne sont pas dotés actuellement de zones SRRR et qui sont situés dans un rayon de 250 mètres ou à 5 minutes de marche de ce générateur verront 30 % des espaces de stationnement alloués au SRRR. Les heures et jours d'application seront, au minimum, de 9h à 21h du lundi au vendredi.

Les heures et jours d'application seront toutefois harmonisés avec la réglementation déjà en place, par souci d'uniformité dans un secteur donné. De plus, les heures d'application pourraient débuter à partir de 15h ou être prolongées jusqu'à 23h si les heures d'ouverture du générateur le requièrent. Selon le même principe, la période d'application pourra être prolongée jusqu'à 7 jours sur 7, selon l'horaire d'ouverture du générateur.

Petit générateur

Près d'un petit générateur, tous les tronçons qui ne sont pas dotés actuellement de zones SRRR et qui sont situés à proximité verront 30 % des espaces de stationnement alloués au SRRR. Les heures d'application de la réglementation SRRR pour les tronçons situés dans l'aire d'influence d'un petit générateur seront de 9h à 21h, ou jusqu'à 23h si les heures d'ouverture du générateur se prolongent au-delà de 21h. Les jours d'application concorderont avec l'horaire d'ouverture et d'affluence du générateur.

Dans tous les cas, l'aire d'influence d'un générateur peut être revue à la baisse si du stationnement hors rue gratuit est disponible pour ce générateur de déplacement.

De plus, pour les zones SRRR où un développement résidentiel ou des activités commerciales viendraient augmenter la demande en stationnement, le taux d'occupation du territoire par des zones SRRR pourrait passer de 30 % à 50 % et même jusqu'à 70 %, et les heures et jours d'application pourraient être modifiés ou prolongés.

Ainsi, en présence de générateurs, l'arrondissement ne recourra pas au sondage pour l'implantation de zone requérant une vignette et le ratio d'espace consacré au SRRR variera de 30 % à minimalement 50 % sur les rues concernées.

3.2 Implantation selon ratio de vignettes par espace disponible

Sur un tronçon, lorsque le nombre de détenteurs de vignettes dépasse le ratio de 1,7 vignette par espace réservé disponible, les zones SRRR seront agrandies pour couvrir jusqu'à 70% des espaces disponibles afin de diminuer le ratio sous 1,5.

3.3 Implantation de zones SRRR en l'absence de générateur

Les résidents de tronçons de rue éloignés d'un générateur pourront demander l'implantation de zones SRRR sur leur tronçon. Dans ce cas, on procédera par sondage. La gestion tarifée du stationnement sera déterminée par les résidents. Les heures d'application couvriront au minimum la période de 9h à 21h. Les journées d'application de la restriction ainsi que le nombre d'espaces de stationnement seront déterminés selon les réponses obtenues lors du sondage.

Les zones SRRR existantes sans générateur à proximité seront maintenues, mais l'horaire d'application sera uniformisé de 9h à 21h du lundi au vendredi.

3.4 Implantation potentielle de zones «parco-jour»

À proximité de secteurs d'emplois importants, de commerces d'envergure ou de services hautement fréquentés, certains tronçons de rues subissent une pression notable en raison du nombre de visiteurs à la recherche de stationnement gratuit. Dans ces secteurs, des zones de stationnement tarifé au jour et à l'heure de type «parco-jour» avec des bornes de stationnement, pourront être implantées. Le stationnement des détenteurs de vignettes y serait autorisé gratuitement si le ratio de détenteurs de vignette se situe au-dessus de 1,7. Ainsi, une forme de tarification serait donc imposée sur la totalité des espaces de stationnement.

Une réglementation devra être adoptée pour implanter ce type de stationnement tarifé, le cas échéant.

3.5 Gestion des vignettes des véhicules en autopartage

La présence des véhicules en autopartage (vignettes 403 et 405) est souvent perçue, par les résidents, comme un ajout envahissant dans les zones SRRR. L'augmentation de ces zones et l'élargissement de leur plage horaire facilitera la présence de ces véhicules, autant pour leurs usagers que pour les résidents.

3.6 Gestion des vignettes institutionnelles

Des vignettes institutionnelles sont utilisées par des intervenants sociaux qui doivent faire des visites à domicile. L'augmentation de zones SRRR et l'élargissement de leur plage horaire, étant donné que celles-ci sont moins utilisées de jour, facilitera la présence de ces véhicules autant pour leurs usagers que pour les résidents.

4 INSTALLATION DE LA SIGNALISATION DES ZONES SRRR

L'installation de la , nouvelle signalisation commencera dans les secteurs SRRR qui comptent un grand générateur de déplacement :

- **Stations de métro de la ligne orange;**
 - Jean-Talon, secteur 33;
 - Crémazie, secteur 20;
 - Jarry, secteur 45.
- **Stations de métro de la ligne bleue;**
 - De Castelnau, secteur 88;
- **Saint-Michel, secteur 51;**
 - Fabre (incluant l'Hôpital Jean-Talon), secteur 115;
 - Acadie et Parc, secteurs 64 et 65;
 - D'Iberville, secteur 137.

L'installation se poursuivra dans les secteurs situés autour de moyens générateurs de déplacement :

- **Les CLSC;**
 - Saint-Michel, incluant l'aréna de Saint-Michel, secteur 82;
 - Villeray, secteur 187.

Suivront les secteurs incluant de petits générateurs de déplacement :

- **Léonard-de-Vinci (limite nord du district de François-Perreault), secteur 83.**

Finalement suivront les secteurs situés autour des moyens et petits générateurs où il n'y a pas de zones SRRR actuellement :

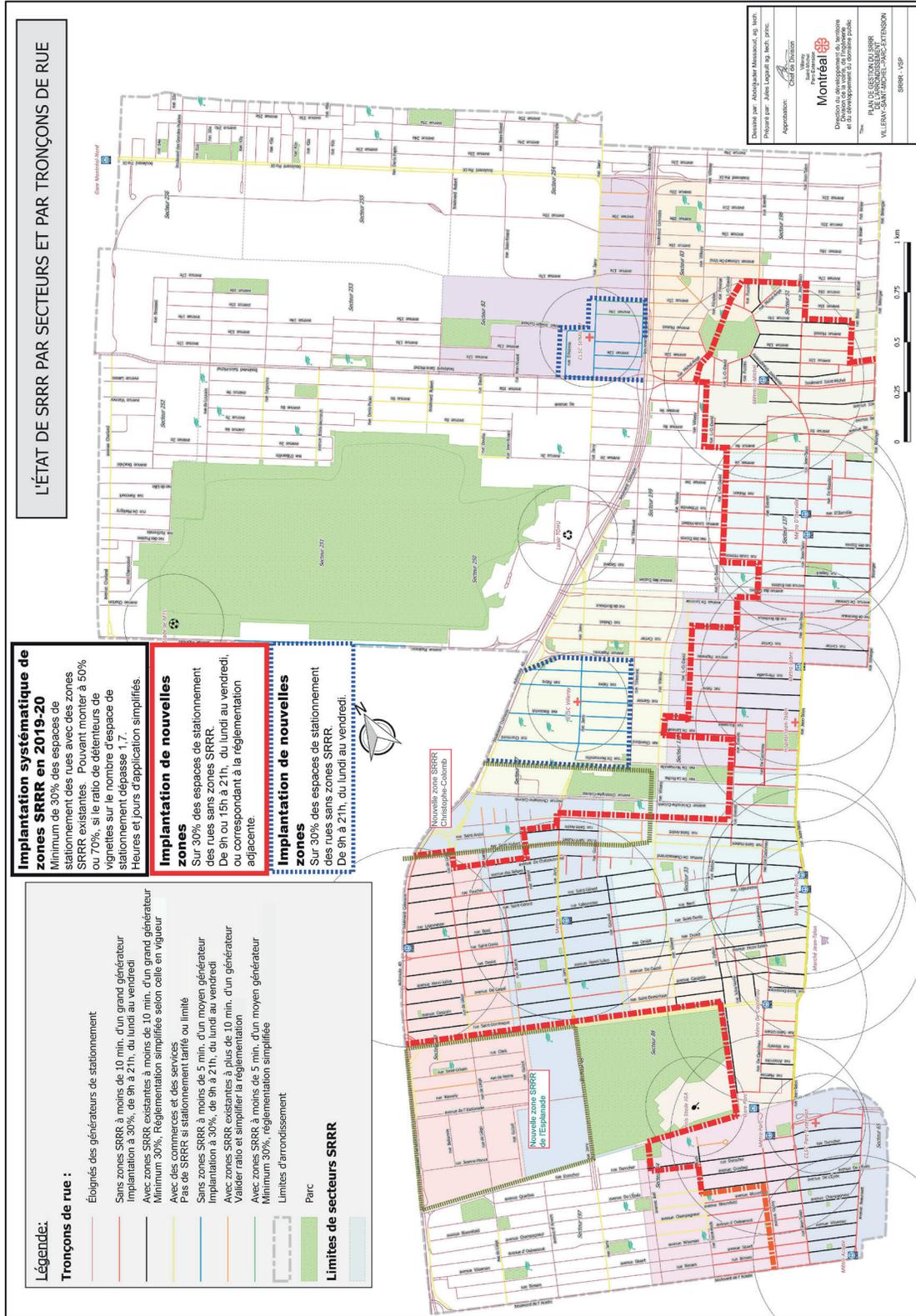
- **La TOHU;**
- **Aréna Howie-Morenz;**
- **Les écoles;**
- **Certains commerces ou entreprises ayant une forte affluence;**
- **Les grandes salles de spectacle;**
- **Les terrains sportifs organisés (notamment le Stade IGA et le Stade de soccer de Montréal);**
- **Les lieux de culte ayant une forte affluence;**
- **Les centres hospitaliers de soin de longue durée.**

5 PROCHAINES ÉTAPES

Adoption de la politique au conseil d'arrondissement	Juin 2019
Préparation d'une stratégie de communication	Juin 2019
Planification de l'implantation, par groupe de tronçons, dans un même secteur	Juillet 2019 à juillet 2020
Adoption des dossiers décisionnels délégués pour les modifications et implantations sur les tronçons	Juillet 2019 à juillet 2020
Planification de la distribution d'avis de modification au stationnement existant	Juillet 2019 à juillet 2020
Implantation (signalisation et politique)	Juillet 2019 à juillet 2020

ANNEXE 5

Carte des secteurs SRRR avec zones d'implantation



ARRONDISSEMENT DE VILLERAY-SAINT-MICHEL-PARC-EXTENSION
Direction du développement du territoire
Division des études techniques

Juin 2019

VILLE.MONTREAL.QC.CA/VSP