

> La mobilité à Québec

Vers une Politique de stationnement

Séance publique
27 novembre 2024



Plan de la présentation

- Pourquoi la Politique de stationnement?
- Démarche d'élaboration
- Enjeux et tendances
- La vision, les principes et les valeurs
- Les actions
- Période d'échange



Mobilité
stationnement

Pourquoi la Politique de stationnement?



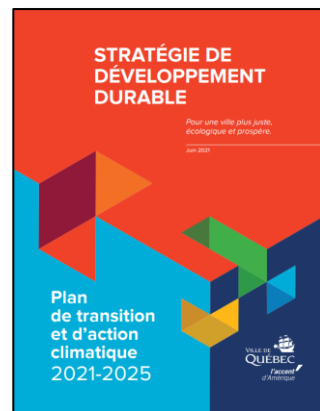
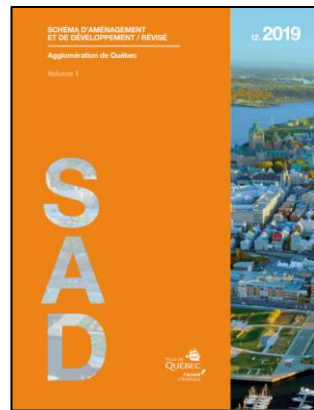
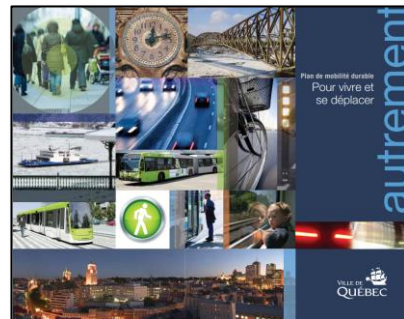
Pourquoi?

La Politique de stationnement vise à :

- **Définir les orientations et les grands principes** de la Ville en matière de stationnement
- Se doter d'une **vision globale** intégrant les différents besoins
- Tout en adoptant une **approche différenciée** en fonction des milieux

Pourquoi?

- La Politique de stationnement a pour but de doter la Ville **d'une vision globale** et **d'outils de planification** en cohérence avec :
 - Le [Plan de mobilité durable](#)
 - Le [Schéma d'aménagement et de développement révisé](#)
 - La [Stratégie de développement durable](#) et le [Plan de transition et d'action climatique](#)



Pourquoi?



- **Le stationnement est un élément incontournable de la planification des transports**
- Il fait partie de l'équation pour une mobilité durable à Québec
- Bien qu'il s'agisse d'une Politique de stationnement, il est **question de mobilité et de besoins de déplacements** pour des personnes, des biens ou des services

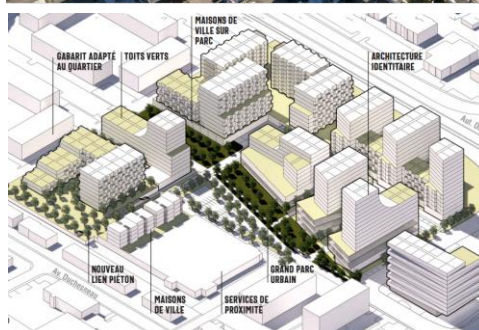
Pourquoi?

La ville se transforme, les quartiers aussi.



Pourquoi?

La ville se transforme, les quartiers aussi.





Mobilité
stationnement

Démarche d'élaboration



Une démarche inspirée

Par les orientations de la Ville :

- Travail mené en collaboration avec les différentes unités administratives de la Ville
- Tournée des comités pléniers d'arrondissement à la rencontre des élus

Une démarche inspirée

Par ce que vous nous partagez :

- Requêtes en lien avec le stationnement (311)
 - Plus de 4 500 requêtes par année portant sur le stationnement
- Commentaires lors d'activités de participation publique
- Demandes et propositions de résolutions adressées auprès des différentes instances décisionnelles

Une démarche inspirée

Par les résultats d'un sondage sur les habitudes et les préoccupations des résidants de la ville de Québec :

- Mandat confié à la firme Léger en mai 2024
- Échantillon de 1 000 résidants de la ville de Québec
- **Intrant scientifique**, représentatif par arrondissement et par caractéristiques sociodémographiques, sur lequel la Politique de stationnement peut s'appuyer, notamment pour cibler certaines actions

Résultats du sondage



Résultats du sondage

- À Québec, 86 % des ménages ont au moins une voiture. Le nombre moyen de véhicule par ménage est de 1,3.
- Dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou, le nombre moyen de véhicules par ménage est de 0,7. Ce sont 38 % des ménages qui vivent sans voiture
- À l'échelle de la ville, 91 % des ménages disposent d'au moins un espace de stationnement privé. Le nombre moyen de stationnements privés est de 1,8.

1. HABITUDES ACTUELLES

En moyenne, les ménages de La Haute-Saint-Charles sont ceux qui ont le plus d'espaces de stationnement privés (2,6), tandis que les résidents de La Cité-Limoilou en ont le moins (1,0).

		ARRONDISSEMENT					
	TOTAL	Beauport	Charlesbourg	La Cité-Limoilou	Ste-Foy-Sil-Cap-Rouge	La Haute-Saint-Charles	Les Rivières
n=	1 000	173	153	192	185	156	141
TOTAL au moins un espace privé	91%	95%	95%	72%	97%	100%	95%
Aucun	9%	5%	5%	28%	3%	0%	5%
1	40%	35%	42%	56%	46%	18%	39%
2	28%	34%	27%	11%	33%	37%	34%
3	10%	12%	10%	1%	9%	16%	13%
4 ou plus	13%	14%	16%	5%	9%	29%	9%
Moyenne (incluant 0)	1,8	1,9	1,9	1,0	1,7	2,6	1,8

Q4. À combien d'espaces de stationnement privés (associés à votre logement) votre ménage a-t-il accès ?

Base : Tous les répondants (n=1 000)

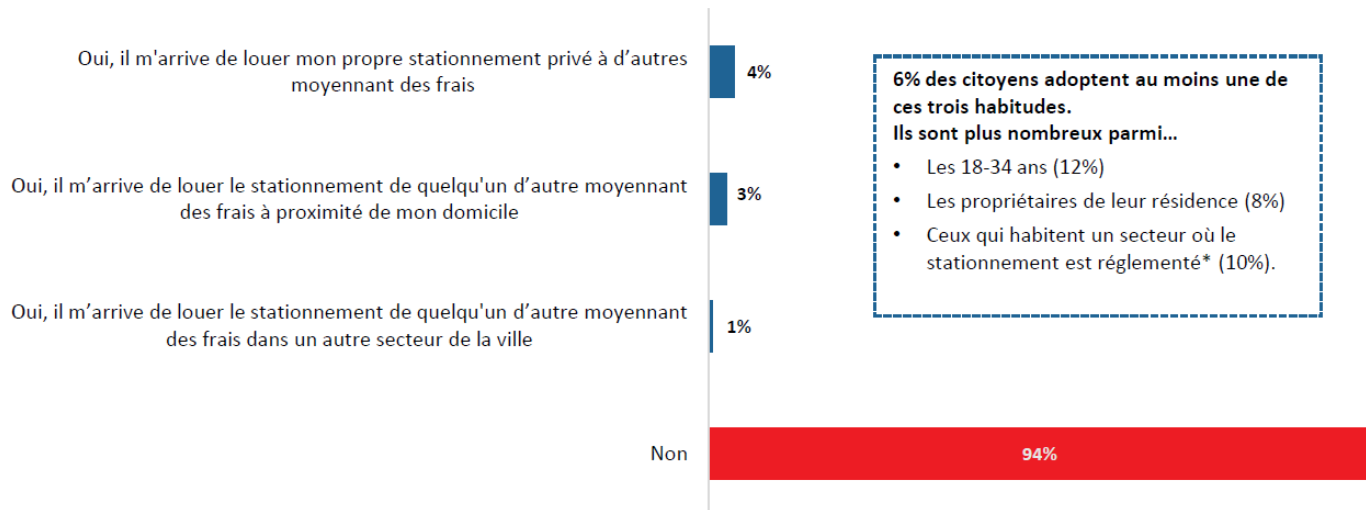
Résultats du sondage

- La moitié des répondants (51%) utilise leur automobile au moins 5 jours par semaine ou plus, à titre de conducteur.

	TOTAL	ARRONDISSEMENT						Age		
		Beauport	Charlesbourg	La Cité-Limoilou	Ste-Foy-Sil-Cap-Rouge	La Haute-Saint-Charles	Les Rivières	18-34	35-54	55+
n=	879	166	140	119	171	153	130	207	302	369
Moins d'une fois par semaine	7%	7%	8%	9%	9%	1%	9%	10%	5%	6%
Au moins une fois par semaine	91%	92%	89%	89%	88%	98%	91%	85%	93%	92%
1-2 jours par semaine	15%	15%	12%	21%	17%	11%	12%	11%	9%	21%
3-4 jours par semaine	25%	16%	25%	29%	28%	23%	30%	22%	20%	30%
5 jours par semaine ou plus	51%	61%	52%	39%	42%	64%	48%	53%	64%	41%
Ne sait pas / Refus	2%	1%	3%	2%	4%	2%	1%	4%	2%	1%

Résultats du sondage

- La location de stationnements entre particuliers est une pratique qui concerne 6 % des citoyens de Québec

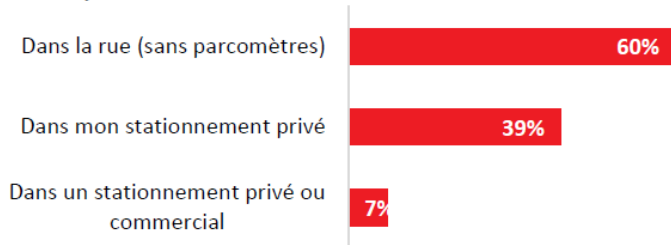


Résultats du sondage

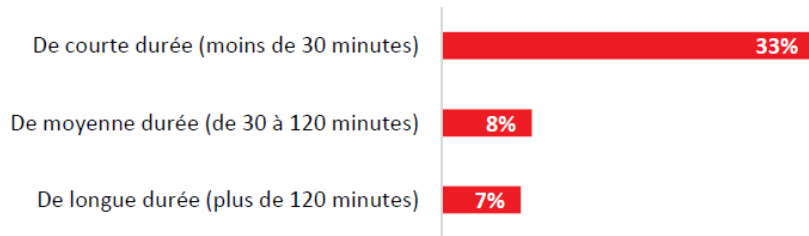
- Tout résidant, propriétaire ou non d'un véhicule, peut avoir besoin d'utiliser un espace de stationnement pour recevoir de la visite ou des services.

STATIONNEMENT DES VISITEURS ET DURÉE DES VISITES

39% des citoyens déclarent que leurs visiteurs se stationnent dans leur stationnement privé. Or, la majorité des visiteurs à Québec se stationnent dans la rue.



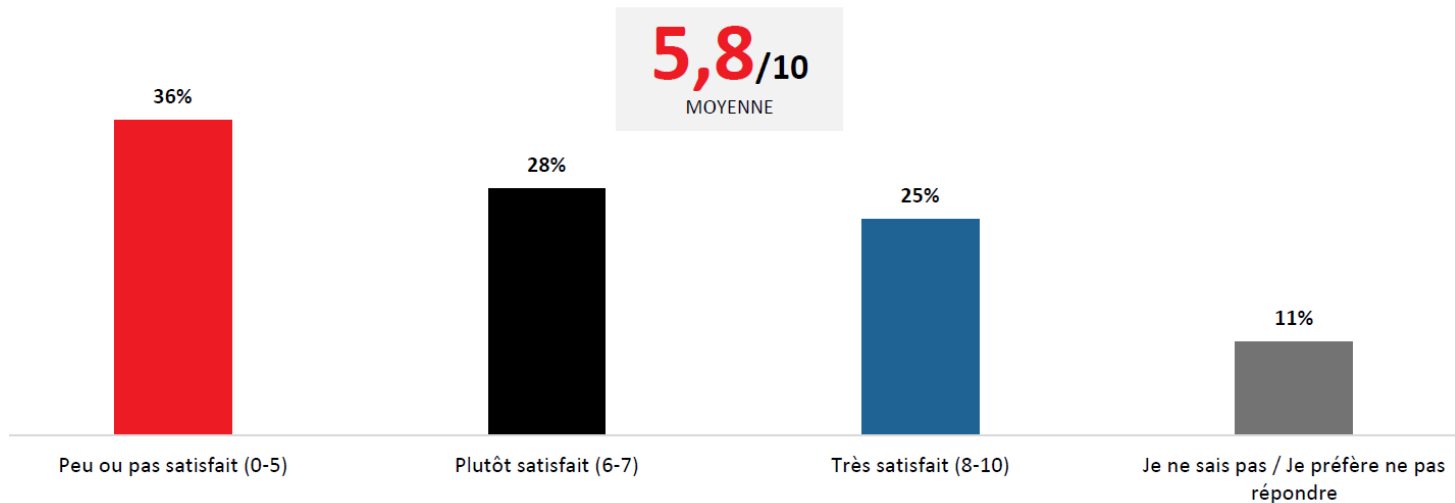
Une majorité de citoyens reçoivent des services de courte durée à domicile, dont le tiers sur une base quasi-hebdomadaire.



Proportion de répondants qui disent recevoir des visites de courte, moyenne ou longue durée sur une base hebdomadaire (toutes les semaines ou presque).

Résultats du sondage

- Au global, le stationnement bénéficie d'une note de satisfaction de 5,8 sur 10.



Résultats du sondage

- Les avis sont partagés quant à savoir comment devraient être affectés les agents qui effectuent le contrôle du stationnement.
- Pour la majorité des citoyens, le stationnement des véhicules de plus gros gabarits ne pose aucun problème dans leur secteur de résidence.

2. SATISFACTION ET PRÉOCCUPATIONS

Les résidents de La Cité-Limoilou sont plus nombreux à considérer qu'il s'agit d'un problème important ou un enjeu à surveiller, tandis que les résidents de La Haute-Saint-Charles affirment en plus grande proportion que ce n'est pas un enjeu dans leur secteur de résidence.

	TOTAL	ARRONDISSEMENT						MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL	
		Beauport	Charlesbourg	La Cité-Limoilou	Ste-Foy-Sil-Cap-Rouge	La Haute-Saint-Charles	Les Rivières	Voiture	Autre
n=	1 000	173	153	192	185	156	141	742	256
Oui, c'est un problème important	13%	14%	8%	21%	7%	12%	11%	11%	18%
C'est un enjeu à surveiller, mais pas un problème important	27%	24%	24%	34%	29%	17%	31%	26%	30%
Ce n'est pas un enjeu dans mon secteur de résidence	53%	52%	57%	37%	56%	63%	56%	57%	42%
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	8%	10%	11%	8%	8%	7%	3%	7%	10%

Q22. Lorsque vous pensez au stationnement des véhicules de plus gros gabarits (véhicules récréatifs, remorques commerciales, camions cubes, camions lourds, etc.) dans votre secteur de résidence, diriez-vous que c'est un problème important ou pas ?

Base : Tous les répondants (n=1 000)

Résultats du sondage

- Plusieurs scénarios concernant le retrait de stationnement, que ce soit sur rue en face de chez soi ou devant les commerces, ont été testés.
- Au global, le retrait de stationnement devant les commerces est jugé plus acceptable que devant chez soi.
- Plusieurs différences significatives s'observent selon l'arrondissement de résidence, le mode de transport principal ou encore les caractéristiques socio-démographiques.

SATISFACTION ET PRÉOCCUPATIONS

OUVERTURE À RENONCER AU STATIONNEMENT SI...

% TOTAL OUI (tout à fait + à certaines conditions)	Devant chez soi	Devant les commerces
Un meilleur déneigement et entretien saisonnier	65%	-
<u>Une réglementation permettant le stationnement de courte durée (déposer ou venir chercher quelqu'un)*</u>	52%	68%
L'ajout ou l'élargissement d'un trottoir pour améliorer les déplacements des piétons	49%	59%
L'aménagement de terrasses pour les commerçants	-	58%
L'aménagement de places publiques et l'ajout de bancs	-	56%
La fermeture de la rue pour permettre une rue piétonne	-	50%
L'aménagement d'un bac de plantation (arbre, végétation)	38%	49%
L'aménagement d'une voie cyclable	37%	48%
L'installation d'une station de vélopartage (àVélo)	29%	46%
Une réglementation réservée aux véhicules de type autopartage (Communauto)	29%	-
L'installation d'un support à vélo	28%	47%

* Énoncé adapté pour le stationnement sur rue devant chez soi : « Une réglementation permettant à vous et vos voisins de stationner leur véhicule pour une courte durée ».

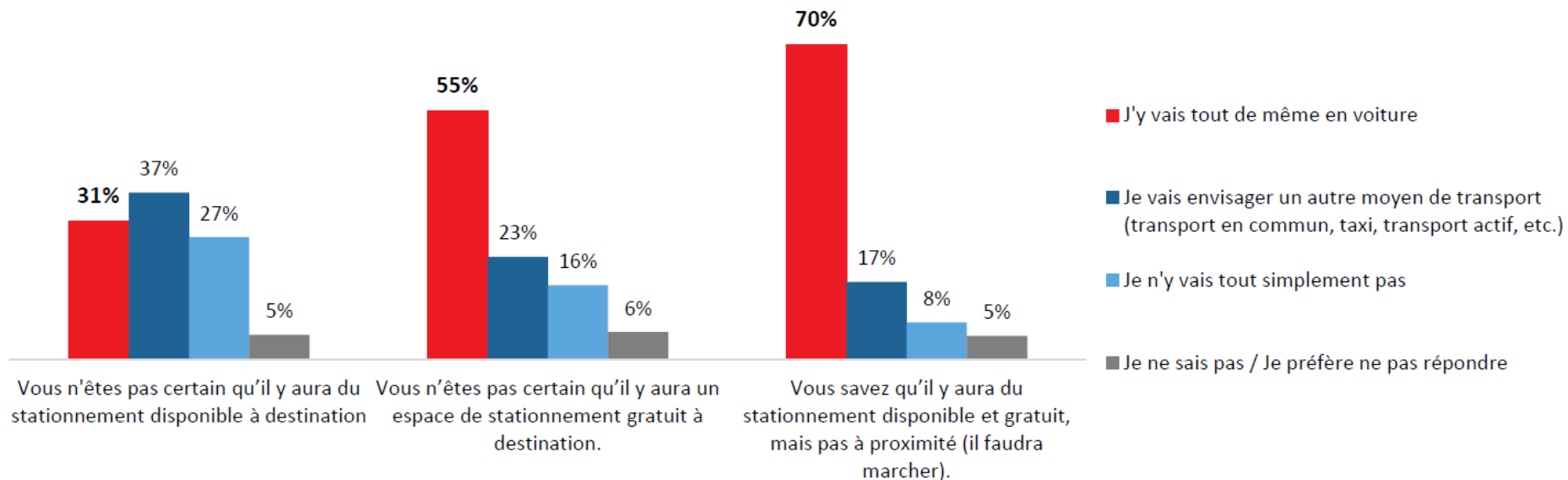
Résultats du sondage

- Somme toute, 64 % des répondants ont déclaré s'empêcher souvent (22 %) ou parfois (42 %) de fréquenter un commerce situé sur une artère commerciale par peur de ne pas trouver de place de stationnement disponible à proximité.
- Parmi les résidants de Beauport, cette proportion s'élève à 75 %

Résultats du sondage

- La principale situation qui conduirait à un abandon de la voiture pour un déplacement (soit en faveur d'un autre moyen de transport, soit en abandonnant le déplacement) est **l'incertitude quant à la présence de stationnement disponible**, qu'il soit gratuit ou non.

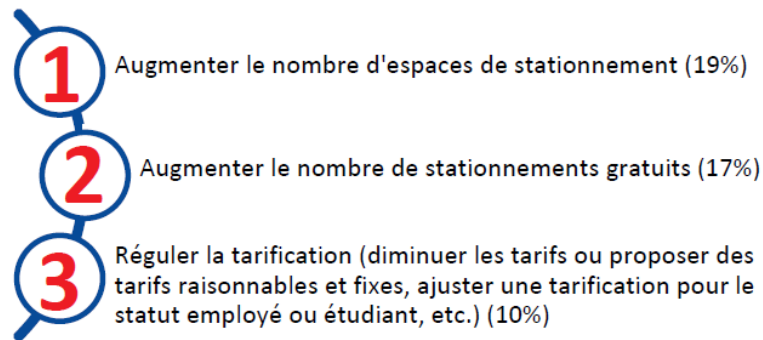
Résultats du sondage



Résultats du sondage

- Le stationnement est un sujet proche du quotidien, qui suscite beaucoup de commentaires
- 50 % des répondants ont laissé un commentaire en fin de sondage

PRIORITÉS EN TERMES DE STATIONNEMENT



* Les pourcentages sont calculés sur la base des répondants ayant fourni une réponse, la mention « Je ne sais pas » est exclue. Top 3 présenté.

En résumé

- Des **réalités significativement différentes** selon les arrondissements dans bien des cas, qui renforcent l'approche différenciée par milieu de la Politique de stationnement
- D'autres questions polarisent les avis
- Il s'agit d'un sujet **proche du quotidien**, qui suscite beaucoup de commentaires et témoigne des attentes manifestes envers la disponibilité et la gratuité



Mobilité **stationnement**

Enjeux et tendances



Principaux enjeux

- Une **pression accrue sur les conditions de stationnement** qui s'explique notamment par les facteurs suivants :
 - Nombre de véhicules en augmentation
 - Gabarits des véhicules de plus en plus gros
 - Densification de certains secteurs
 - Développement urbain et régional encore axé sur la mobilité automobile
 - Nouveaux objectifs de verdissement et de partage de la rue pour plus d'options de mobilité durable
 - Nouveaux besoins de la part des résidents, des travailleurs et des visiteurs
- Le tout, dans un **espace limité**

Nouvelles tendances

- Impact du télétravail
- Électrification des véhicules
- Augmentation du nombre de livraisons à domicile
- Vieillissement de la population et maintien à domicile



Mobilité
stationnement

La Politique de stationnement

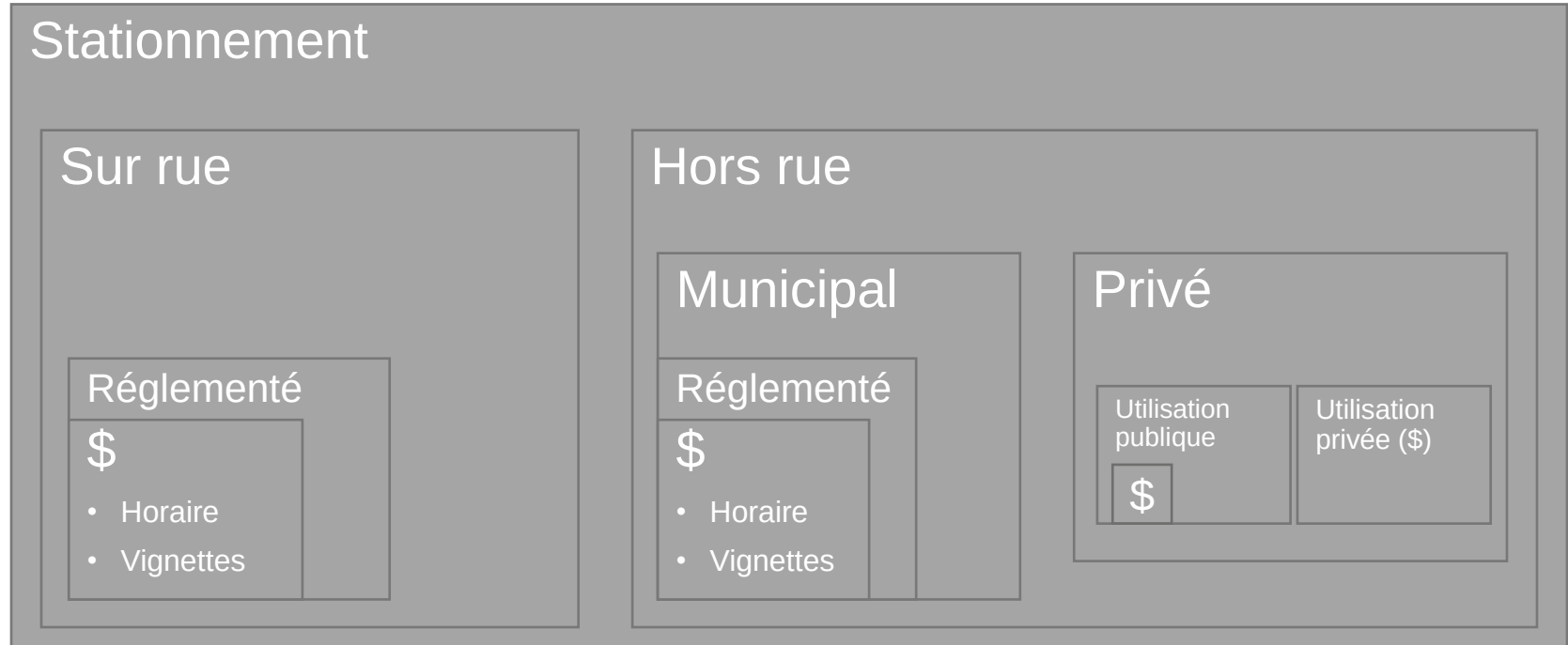


Une approche globale

Face à la grande complexité de la gestion du stationnement, la Politique de stationnement vise à se doter d'une **vision globale**, pour l'ensemble des composantes, soit le stationnement sur rue et hors rue, réglementé ou non, gratuit ou payant, à usage privé ou ouvert au public.

Ce sont l'ensemble de ces composantes qui constituent l'offre du stationnement et qui seront considérées dans la Politique de stationnement.

Les composantes de l'offre en stationnement



Les composantes de l'offre en stationnement

L'offre de stationnement hors rue peut prendre plusieurs formes.

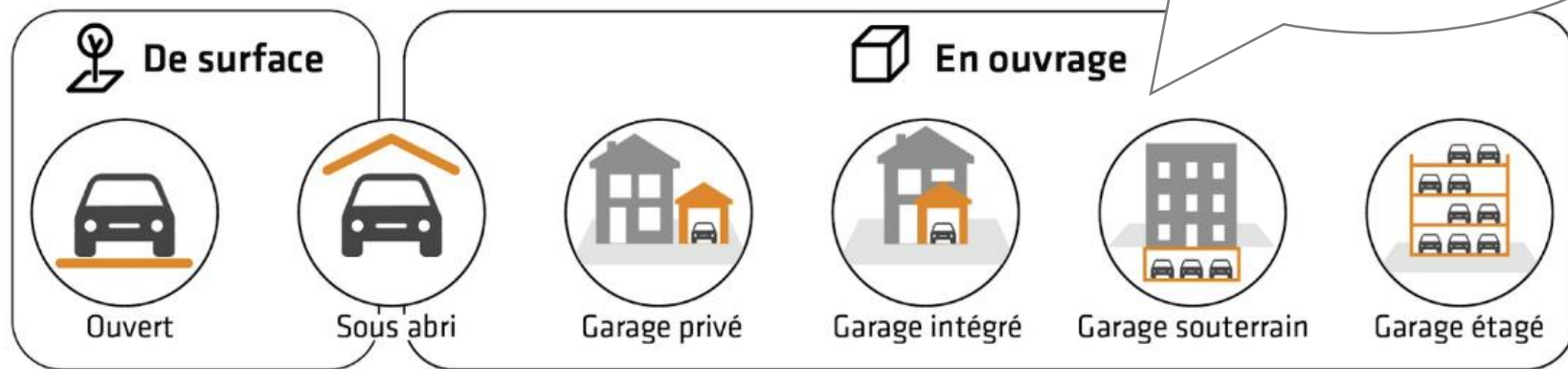


Illustration : Typologie du stationnement, Vivre en Ville

Principes fondamentaux

Le besoin d'adopter une politique de stationnement repose également sur des principes fondamentaux que la Politique de stationnement souhaite traduire en actions :

- La Ville joue un **rôle de planificateur et de gestionnaire de stationnement**
- Le stationnement sur rue est un **bien collectif**
- Le stationnement est **une forme d'occupation de l'espace**, mais n'en est pas la seule
- Le stationnement a un **coût**

Vision

Le stationnement est un **maillon essentiel de la planification de la mobilité durable**, complémentaire aux autres modes de transport. Il sert **d'outil de mobilité au quotidien**, influençant les choix de déplacements. De plus, le stationnement est un **levier de transformation urbaine**, contribuant à façonner la ville de demain.

Valeurs

La Politique de stationnement s'appuie sur les valeurs suivantes :

- **L'équité** entre les usagers
- **L'équilibre** entre l'offre et la demande pour un milieu de vie agréable, durable et sécuritaire
- **La cohérence** face au grand nombre de décisions à prendre en lien avec le stationnement
- **L'applicabilité** des mesures
- **Le développement durable**

Objectifs

De façon globale, la Politique de stationnement visera à :

- **Équilibrer** l'offre et la demande en fonction du milieu et de la desserte en transports collectifs et actifs
- **Optimiser** l'occupation des espaces de stationnement existants
- **Harmoniser** les pratiques pour plus d'équité et de cohérence
- **Redonner** à la collectivité
- **Bâtir** une connaissance solide

Approche différenciée

La Ville entend adopter une **approche différenciée** en fonction du milieu et de la desserte en transports collectifs et actifs

Certaines mesures de gestion du stationnement s'appliqueront ainsi à certains milieux seulement, à l'instar des quartiers centraux ou des abords de grands générateurs de déplacements

Par ailleurs, la Politique de stationnement s'accompagnera de **plans locaux de gestion du stationnement** pour définir des mesures adaptées à la réalité des milieux

Plans locaux de gestion du stationnement

- Portrait à l'échelle de la zone, du secteur ou du milieu
- Certaines actions sont à définir à l'échelle de la zone, du secteur ou du milieu, par exemple évaluer si les éléments suivants sont requis :
 - Quotas du nombre de permis émis
 - Quotas du nombre de permis émis par adresse
 - Horaires de la réglementation du stationnement sur rue
 - Besoin de stationnement de courte durée
 - Vocation des stationnements hors-rue
 - Etc.

Approche différenciée par milieu

Les principaux milieux identifiés pour une approche différenciée en gestion du stationnement sont :

- **Le Vieux-Québec**
- **Les quartiers centraux**
- **Les quartiers résidentiels**
- **Les pôles urbains régionaux et grands axes structurants**
- **Les abords des grands générateurs de déplacements**



Mobilité

stationnement

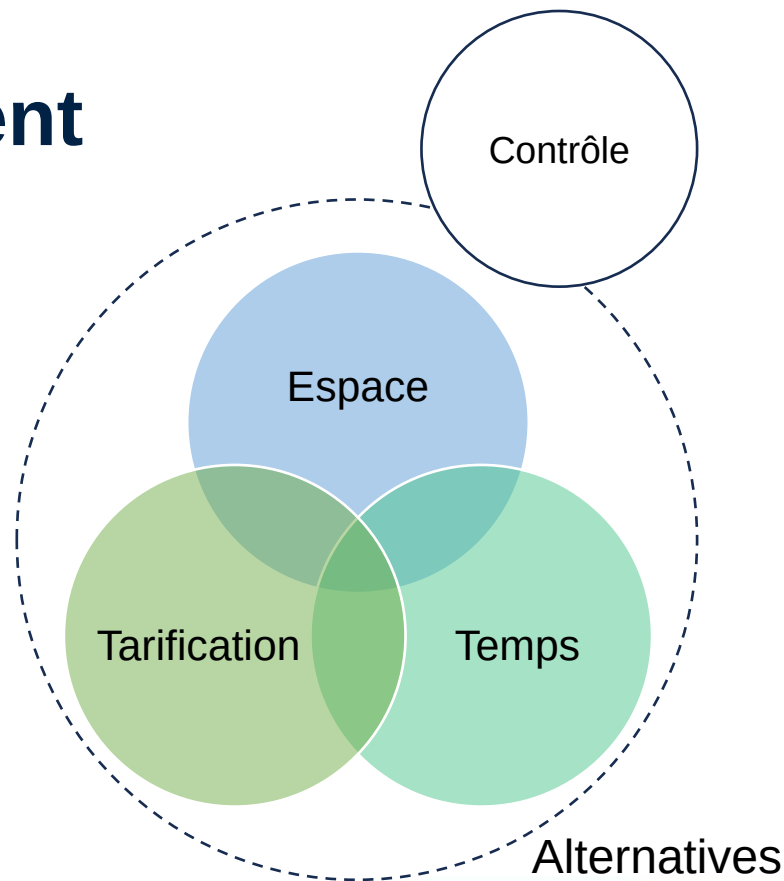
La Politique de stationnement

Actions



Les outils de la gestion du stationnement

- Agir sur **l'offre et la demande** en fonction de :
 - L'**espace** alloué au stationnement
 - La **période et la durée** du stationnement
 - La **tarification** du stationnement
 - Le **contrôle** qui en est fait
 - Les **alternatives** à l'utilisation de l'automobile
- Le tout s'appuie sur la **réglementation** municipale.



Actions de la politique de stationnement

- La Ville de Québec agit déjà en matière de gestion de stationnement.
- Les actions de la Politique de stationnement seront de deux ordres : des **actions existantes** qui sont maintenues et des **actions nouvelles** qui seront mises en œuvre.
- Toutes les actions seront présentées dans la Politique de stationnement de sorte à faire ressortir la recherche d'équité, d'équilibre, de cohérence et d'applicabilité des mesures.

Actions de la politique de stationnement

Exemples d'actions qui seront maintenues :

- Système de zones de permis de stationnement
- Tarification à paliers pour les permis de stationnement
- Tarification horaire dans certains secteurs (bornes, Copilote +)
- Privilèges aux personnes à mobilité réduite
- Soutien à l'animation urbaine (terrasses, rues piétonnes, etc.)
- Accompagnement dans le déploiement du service àVélo
- Implantation de nouveaux stationnements pour vélos
- Affichage dynamique (téléjalonnement dynamique)
- Taxes sur les grandes surfaces imperméables

Actions de la politique de stationnement

Exemples d'actions qui pourraient être ajoutées :

En matière de mobilité durable

- Tolérance zéro pour le stationnement de véhicules sur les trottoirs, dans les voies cyclables ou dans les voies réservées
- Changement de vocation de certains parcs de stationnement municipaux pour en faire des pôles de mobilité durable
- Déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs de stationnement municipaux
- Favoriser l'autopartage dans la rue et dans les parcs de stationnement municipaux

Actions de la politique de stationnement

En matière de tarification des permis de stationnement

- Développer une tarification pour des périodes plus courtes (par exemple, des permis journaliers, mensuels, ou semi-annuels)
- Évaluer la possibilité de mettre en place des permis de stationnement pour les soins de santé à domicile dans les quartiers centraux
- Évaluer la possibilité de mettre en place un principe de tarification sociale pour les permis de stationnement sur rue pour résidents
- Introduire un principe de tarification progressive pour les permis de stationnement sur rue en fonction du gabarit du véhicule

Actions de la politique de stationnement

En matière de tarification générale

- Évaluer la faisabilité d'introduire une tarification variable en fonction de la demande pour les espaces tarifés (selon le secteur ou selon le moment)
- Systématiser la tarification des formes d'occupation exclusive d'un espace de stationnement sur rue
- Encourager les opérateurs de stationnement à adopter une grille tarifaire qui est appuyée par les objectifs de la Politique de stationnement
- Mettre en place un programme pour offrir une gratuité aux vétérans de façon plus permanente durant l'année

Actions de la politique de stationnement

En matière d'urbanisme

- Réviser la réglementation municipale concernant les exigences minimales et maximales de stationnement
- Réviser la réglementation municipale pour permettre de mutualiser les besoins de stationnement lors de demandes de permis
- Encadrer la location d'espaces de stationnement entre particuliers
- Réviser le Fonds de stationnement au profit de la mobilité durable
- Exiger des études de circulation et de stationnement lors de demandes de permis

Actions de la politique de stationnement

En matière d'aménagement

- Réviser les normes en matière d'aménagement, de verdissement et de gestion des eaux pluviales dans les parcs de stationnement
- Mettre en place un programme d'aide financière au verdissement et à la gestion des eaux pluviales des parcs de stationnement

Actions de la politique de stationnement

Pour une meilleure connaissance

- Réaliser des plans locaux de gestion du stationnement pour l'ensemble du territoire de la ville
- Moderniser les méthodes de collecte de données
- Développer des cartes dynamiques de l'offre incluant les entraves
- Développer des mécanismes de mise à jour et d'intégration de la donnée pour un portrait complet à l'échelle de la ville
- Intégrer le stationnement au bouquet de mobilité intégrée

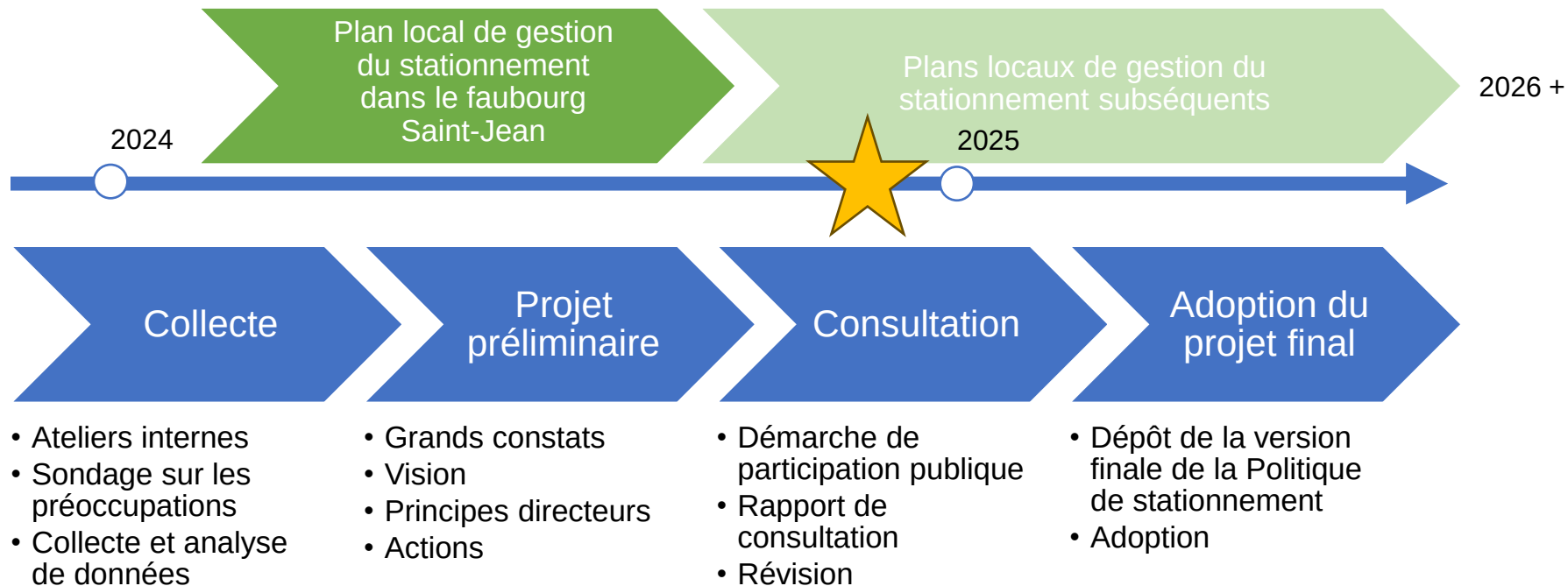


Mobilité **stationnement**

Prochaines étapes et échéancier



Étapes et échéancier



Prochaines étapes

Activités de participation publique

- Période d'échanges
- [Questionnaire en ligne](#) du 27 novembre au 15 décembre
- Rencontre des conseils de quartier fin janvier 2025

Votre avis sur la nouvelle Politique
du stationnement



Prochaines étapes

Consultations par secteurs

- Activités de participation publique pour l'élaboration des **plans locaux de gestion du stationnement**, à l'échelle de la zone de permis de stationnement, du secteur ou du milieu
- À l'image de la démarche en cours dans le Faubourg Saint-Jean (zones de permis de stationnement 1 et 2)

**Merci pour votre
attention**





Mobilité
stationnement

Période d'échanges

Pour participer en ligne
d'ici le 15 décembre 2024

