

POLITIQUE **DU STATIONNEMENT** **DE LAVAL**

— Gérer la place de l'automobile :
vers une approche durable

Septembre 2019



TABLE DES MATIÈRES

Mot du maire	3
01 Étapes de réalisation	4
02 Contexte lavallois	6
03 Tendances nord-américaines	8
04 Grands constats	12
4.1 Constats généraux	12
4.2 Constats et intentions par types de secteurs urbains	15
05 Orientations	20
06 Plan de mise en œuvre	30



MOT DU MAIRE

La nouvelle Politique du stationnement résulte des efforts collectifs fournis par nos équipes de concert avec les citoyens.

Avant de présenter le premier projet à la population, nous avons procédé à un rigoureux travail de recherche et d'analyse et avons dressé un inventaire exhaustif du stationnement sur le territoire lavallois. Nous avons aussi relevé les meilleures pratiques en la matière au Québec, au Canada et aux États-Unis.

Munis de ces connaissances, nous avons tenu au cours de l'été et de l'automne 2018 une vaste démarche de consultation citoyenne sur le projet de politique. Plus de 700 Lavallois se sont prononcés sur des solutions concrètes, que ce soit lors des ateliers publics, par des avis écrits ou encore sur la carte interactive en ligne.

L'ensemble des commentaires a été considéré, et la nouvelle mouture de la politique en est le reflet. Nous en dégageons d'ailleurs une volonté commune de gérer le stationnement dans une perspective de développement durable. Par exemple, en veillant à améliorer l'entretien des rues, en optimisant l'utilisation des espaces, en favorisant la diversité des usages et en encourageant le déploiement d'une variété de modes de transport.

Gérer le stationnement dans le respect de l'aménagement urbain trouve écho dans notre vision stratégique Urbaine de nature : Laval 2035. Nous sommes fiers du virage important que prend la Ville de Laval grâce à cette politique. Je remercie les citoyens et les employés de la Ville ayant contribué à l'élaboration de cette politique qui nous permet de revoir nos façons de faire de manière à rendre la ville toujours plus attrayante pour les citoyens qui y vivent et ceux qui y vivront.

Marc Demers

Maire de Laval



01

ÉTAPES DE RÉALISATION

— 2016 —
— 2017 —
— 2018 —
— 2019 —
— 2020+ —

DIAGNOSTIC

- + Inventaire des données, analyse de l'offre et de la demande en stationnement
- + Sondage Web sur les habitudes et les comportements
- + Parangonnage

OBJECTIFS ET ORIENTATIONS

- + Détermination des objectifs, des orientations et des solutions potentielles
- + Élaboration du projet de politique

CONSULTATION INTERNE

- + Approbation et bonification du projet de politique par les services municipaux, la Commission des transports et les conseillers municipaux

CONSULTATION PUBLIQUE*

- + Détermination des enjeux grâce à la carte interactive
- + Approbation et bonification des solutions proposées grâce à sept ateliers d'information et d'échanges publics
- + Dépôt d'opinions et d'avis écrits

ADOPTION DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT

- + Analyse des contributions de la consultation publique et bonification de la Politique
- + Adoption de la Politique par le conseil municipal

MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT

- + Élaboration du plan d'action
- + Déploiement du plan d'action (horizon de 20 ans)

* Le rapport de consultation est disponible en ligne: repensoislaval.ca/stationnement



02

CONTEXTE LAVALLOIS

Toutes les grandes villes industrialisées où l'automobile occupe une place importante font face à des enjeux de stationnement. Laval n'y échappe pas. Ici comme ailleurs, la gestion du stationnement est un sujet épineux, susceptible de soulever les débats. Des citoyens en réclament plus, alors que d'autres souhaiteraient que la ville soit plus verte, que l'administration soit plus sensible aux besoins des piétons et des cyclistes notamment. Le défi est de trouver le bon équilibre.

Mais il y a beaucoup plus. Gérer le stationnement est un acte important de planification urbaine. Il faut s'assurer que les décisions sont prises en fonction des grandes orientations que la communauté s'est données. À Laval, l'objectif est de contribuer à rendre la ville plus attrayante et plus sécuritaire et de compter des citoyens en meilleure santé. Il s'agit de façonner la ville de demain.

Un peu partout sur la planète, des villes font le choix de convertir des espaces auparavant consacrés aux automobiles en espaces végétalisés ou en lieux de rencontre. Elles aménagent plus de trottoirs et de pistes cyclables. Elles créent des endroits pour favoriser les regroupements entre membres de la famille et voisins. Elles contribuent au dynamisme de la communauté en autorisant l'aménagement de terrasses de restaurants ou de petits commerces sur la voie publique pendant l'été. Elles interviennent pour verdir de grands parcs de

stationnement qui parsèment leur territoire. Bref, elles prennent conscience que la ville est plus belle et vivante lorsque l'équilibre est atteint entre les nouveaux besoins qui s'expriment dans la communauté et les anciens.

Une politique du stationnement aura donc des répercussions qui dépassent largement le simple fait de déterminer des espaces où les automobilistes peuvent garer leur voiture. Cela peut paraître paradoxal, mais la gestion du stationnement est aussi une façon efficace de mieux stimuler l'utilisation de modes de transport moins polluants que l'automobile et aussi de stimuler l'activité économique dans les secteurs centraux.

Elle permet aussi plus d'efficacité dans les opérations d'entretien, par exemple le déneigement des rues en hiver, ainsi que le passage du balai mécanique et l'élagage des arbres au printemps, en été et en automne.

Cela demande des interventions réfléchies qui prennent en compte une foule d'éléments et qui respectent les particularités de chaque secteur de la ville. L'état de situation varie énormément d'un endroit à l'autre. C'est pourquoi cette politique s'appuie sur un diagnostic rigoureux et propose des pistes d'intervention adaptées à la diversité des besoins et des enjeux constatés sur le territoire.

La ville de Laval s'est développée autour de l'automobile. Elle s'étend sur un vaste territoire de près de 250 kilomètres carrés, traversé de grands boulevards et d'auto-routes. L'offre de stationnements est abondante. Ce sont ces caractéristiques d'ailleurs qui constituent des facteurs ayant contribué à l'augmentation des déplacements automobiles, et ce, souvent avec une seule personne à bord. Pas moins de 80 % des déplacements sont réalisés en auto, alors que 15 % le sont en transports collectifs et 5 %, en mode actif (marche et vélo¹). Ce mode de développement mentionné ci-dessus compte aussi pour une importante part de la génération des îlots de chaleur sur le territoire.

Les véhicules sont par ailleurs de plus en plus nombreux. Leur hausse a été plus rapide que l'accroissement de la population entre 2010 et 2015 : le parc automobile a progressé de 7,5 %, alors que la population a augmenté de 6,4 %. C'est ainsi qu'aujourd'hui, on trouve 1,6 véhicule par ménage à Laval, un des taux les plus élevés de la région métropolitaine.

Il est donc évident qu'il faut des places pour garer toutes ces voitures, qui sont immobilisées 95 % du temps. La Politique du stationnement doit toutefois découler d'une stratégie cohérente, liée étroitement aux autres exercices de planification qui touchent le transport et l'aménagement du territoire. Au cœur de tous ces exercices : le développement durable, qui préconise une approche équilibrée des enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

De nombreux citoyens ont participé à la démarche d'élaboration de la Politique du stationnement. Grâce à des ateliers en personne et une carte interactive en ligne, plus de 700 Lavallois se sont exprimés sur les orientations proposées, qui résultent directement de la vision stratégique Urbaine de nature. La majorité des commentaires et des échanges sont venus appuyer et même bonifier les idées amenées avec des mesures concrètes. De manière générale, la première version du projet de politique de stationnement a été bien reçue. Par contre, il en est ressorti que les participants prônent des stratégies adaptées aux divers milieux ainsi qu'un assouplissement de la réglementation du stationnement en alternance.

1- Agence métropolitaine de transport (AMT), *La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 2013.

Laval, Urbaine de nature

La vision stratégique 2035, Urbaine de nature, vise à aménager Laval comme une grande ville du 21^e siècle. L'idée maîtresse est de miser sur le bien-être des citoyens, un développement urbain qui s'harmonise aux milieux naturels, une vie de quartier agréable et un centre-ville animé. Certains aspects de l'énoncé de vision sont directement liés à la Politique du stationnement, dans la mesure où cette politique permettra de mieux aménager l'espace urbain en complémentarité avec le nouveau Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR).

La Politique contribuera à concrétiser l'énoncé de vision, car elle renforcera le positionnement de ville verte et durable composée d'aires piétonnes et de « voies cyclables bien aménagées, [d']un réseau optimisé de transport collectif, de grands axes routiers qui facilitent les déplacements ainsi que d'une trame urbaine perméable ».

Pour en savoir plus sur Urbaine de nature, visitez laval.ca.

03

TENDANCES NORD-AMÉRICAINES

La Ville de Laval a fait ses devoirs en examinant les différentes stratégies de gestion du stationnement dans une trentaine de villes nord-américaines. Bien que chaque cas soit unique, de grandes tendances se dégagent pour ce qui est des problématiques vécues et des solutions mises de l'avant. Cette étude comparative² apporte un éclairage intéressant sur les diverses options à notre portée.

UNE RÉGLEMENTATION MIEUX ADAPTÉE

À Laval et dans les autres grandes villes nord-américaines, de nombreuses mesures prises depuis les années 1950 ne sont plus en accord avec les orientations actuelles. Par exemple, les villes ont exigé des promoteurs qu'ils aménagent un nombre minimum de cases de stationnement, mais pas de nombre maximum. Résultat : le marché a construit beaucoup plus de cases que nécessaire, créant ainsi des îlots de chaleur qui contribuent au réchauffement climatique. En outre, ce phénomène a été accentué par la réglementation alors peu contraignante encadrant le verdissement des stationnements.

De plus, il est démontré que l'automobiliste utilisera davantage son véhicule personnel s'il est assuré de trouver une place de stationnement à destination. C'est effectivement ce qui arrive dans les villes où les places de stationnement sont abondantes et peu coûteuses, voire gratuites. À Laval, la presque totalité des places sur rue et hors rue est gratuite. Ces réalités des villes ne sont donc pas étrangères à la hausse des émissions de gaz à effet de serre et, du même coup, à la détérioration de la qualité de l'air.

Or, la situation change. C'est le constat qui est ressorti de l'étude des mesures prises par de grandes villes de banlieue nord-américaines aux caractéristiques semblables

à celles de Laval en ce qui a trait au climat, aux moyens de transport, à la densité du cadre bâti, etc.

Beaucoup de villes ont réduit le nombre de cases de stationnement exigées pour les nouveaux projets. De plus en plus, dans des quartiers plus densifiés et aux endroits où l'offre de transport collectif est importante, des villes laissent même tomber l'idée qu'il faille imposer un nombre minimal d'espaces. Les promoteurs sont donc appelés à planifier les aires de stationnement en fonction des besoins réels des utilisateurs, non pas en fonction d'exigences réglementaires qui ne prennent pas toujours en compte l'évolution des habitudes de transport.

Qui plus est, on voit émerger une tendance complémentaire : l'imposition d'un nombre maximum de cases afin d'éviter les parcs de stationnement surdimensionnés et de favoriser du même coup l'utilisation accrue des transports en commun. C'est le cas dans des villes telles que Kitchener, Ottawa, Winnipeg et Edmonton. On constate maintenant que des villes interdisent l'aménagement de toute nouvelle case de stationnement pour un projet qui sera construit à proximité des services de transport public ou dans leur centre-ville.

2. AECOM, étude de parangonnage, mars 2017.

UN PARTAGE DE L'EXISTANT, SELON LES BESOINS DE CHACUN

Une autre tendance forte est le partage des espaces existants, plutôt que l'ajout – souvent inutile – de nouvelles places. Ainsi, lorsque les propriétaires et gestionnaires s'entendent entre eux, des municipalités réduisent leurs exigences. Au centre-ville de Laval, des projets de partage du genre sont graduellement mis en place, en fonction des différents usages: résidences, bureaux, commerces, divertissement, etc.

Des stationnements pour... piétons et cyclistes

Qui a dit que les stationnements devaient être réservés aux automobiles? Certainement pas les villes qui prônent des aménagements plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. Elles accordent désormais une attention particulière aux déplacements actifs à l'intérieur des terrains de stationnement, et elles exigent des aménagements mieux pensés pour ceux et celles qui marchent (y compris les automobilistes qui sortent de leur voiture!) ou roulent. Des liens plus sécuritaires avec les voies de circulation sont aussi prévus. Dans beaucoup de grandes villes, des bornes de vélos en libre-service sont installées dans des places de stationnement sur rue. Des aires de stationnement avec abris sécuritaires pour vélos voient aussi le jour un peu partout.

Par ailleurs, une bonne gestion du stationnement sur rue assure des déplacements plus fluides des véhicules d'urgence et des temps de réponse plus courts pour les services de sécurité publique.

LA RUE, ESPACE DE VIE

Dans les secteurs commerciaux tout particulièrement, les villes limitent de plus en plus le stationnement sur rue afin de libérer de l'espace pour construire des trottoirs plus larges et aménager des îlots de verdure et installer des terrasses de commerces, du mobilier urbain comme des bancs et des supports à vélos, etc. Non seulement favorise-t-on les piétons et les cyclistes, mais la rue est dorénavant aménagée comme un espace de vie et d'animation, un lieu d'échanges pour la communauté. Il est révolu le temps où les rues n'étaient que des voies de transit pour les automobilistes.

Les rues piétonnes, qu'elles soient saisonnières ou permanentes, sont aussi une façon de « vivre la ville ». Il arrive qu'on réaménage les voies de circulation pour y faire cohabiter des espaces de rencontre ou des îlots de verdure ou encore qu'on ferme temporairement des rues pour tenir des fêtes de quartier.

L'idée principale est de rendre la ville plus conviviale pour ses habitants et les visiteurs, certes, mais il est aussi question de la rendre plus belle. Ainsi, les stationnements non visibles de la rue sont désormais privilégiés. Ils sont situés en arrière-lot, sont étagés ou, encore mieux, souterrains. On évite que les automobiles envahissent constamment le paysage urbain. Une ville à échelle humaine favorise également une connectivité plus fluide entre les gens et les bâtiments, de part et d'autre de la rue.



L'OPTIMISATION DU FONCIER

Une autre tendance lourde en milieu urbain est de maximiser, voire rentabiliser, l'utilisation du sol. La densification du territoire est effectivement une approche importante en développement durable. En réduisant l'étalement urbain, les villes non seulement préservent les superficies des milieux naturels ou agricoles, mais les infrastructures publiques (par ex., aqueducs, égouts) sont moins étendues, ce qui réduit les coûts liés à leur construction et à leur entretien. La densification favorise également les changements d'habitudes en matière de transport, car les distances à franchir sont moins grandes. La mobilité active et durable devient alors un choix plus intéressant.

Autre avantage : pour les administrations municipales, les revenus fonciers sont optimisés, ce qui réduit la pression sur les finances publiques, et les taxes à payer des résidents.

On le constate, les villes mettent en œuvre des actions pour réduire les effets du développement urbain. Partout, on tente d'amenuiser les conséquences néfastes de la pollution de l'air, de la réduction des espaces verts, et on cherche à rendre les villes plus attrayantes. L'automobile a encore sa place, mais on ne lui accorde plus une place centrale dans l'aménagement et la gestion du territoire. C'est un virage qui paraît désormais incontournable.

La lutte contre les îlots de chaleur

Les grandes surfaces asphaltées et bétonnées créent des îlots de chaleur urbains, où la température peut atteindre 12 degrés Celsius de plus que dans les régions environnantes, ce qui est dommageable autant pour l'environnement que pour la santé humaine. L'effet cumulatif des îlots de chaleur dans les villes contribue à réduire la qualité du milieu de vie des citoyens, les bénéfices des petits îlots de verdure déjà présents et la qualité de l'air ambiant.

À Laval, les îlots de chaleur se trouvent surtout au centre de l'île. La plus forte concentration est détectée dans le grand périmètre délimité au nord par le boulevard Dagenais Ouest, au sud par le boulevard Notre-Dame, à l'ouest par le boulevard Curé-Labelle et à l'est par l'autoroute 15.

Les îlots de chaleur sont en partie responsables de la hausse de la mortalité pendant les vagues de chaleur, car ils en amplifient les effets. Plusieurs autres problèmes de santé y sont associés. De plus, les îlots de chaleur engendrent des besoins supplémentaires en énergie pour la réfrigération et la climatisation.

La réglementation municipale est désormais utilisée pour verdir les aires de stationnement et ainsi diminuer les îlots de chaleur. Des villes exigent que la verdure et la canopée occupent jusqu'à 40 % des aires de stationnement.

Une autre façon de limiter les conséquences néfastes des surfaces asphaltées est d'exiger l'usage de nouveaux matériaux comme les revêtements réfléchissants ou perméables.

À Laval, 90 % des aires de stationnement ne comportent aucune végétation, ou très peu. Cette situation peut être corrigée par l'instauration de programmes incitatifs, une nouvelle réglementation ou d'autres mécanismes encourageants, notamment la déminéralisation.

Pour consulter la carte interactive des îlots de chaleur au Québec, visitez donneesquebec.ca.

UN DÉFI: CONTRÔLER LA DURÉE

Un autre défi pour les villes est de contrôler la durée du stationnement sur rue dans des secteurs clés. Dans les zones commerciales notamment, on veut éviter que des automobilistes monopolisent les espaces pendant de longues périodes, parfois même des journées complètes. La faible rotation des voitures garées sur rue dans ces lieux nuit aux activités des commerces et, du même coup, à la vitalité économique de la ville.

Plusieurs solutions ont été mises de l'avant par des villes du Québec et d'ailleurs au Canada. Limiter la durée et l'inscrire sur des enseignes est peu efficace si aucun moyen de contrôle n'est mis en place par la suite. De très nombreuses villes utilisent le parcomètre, favorisant la rotation des véhicules sur rue en plus de procurer des revenus suffisants pour organiser des patrouilles de surveillance.

Souvent, le stationnement tarifé est jumelé à une durée maximale. Par exemple, les automobilistes ne peuvent payer leur place pour plus de deux heures. Dans certains lieux précis, une ville pourra permettre le stationnement gratuit de très courte durée, au maximum 15 minutes, afin de favoriser les clients qui font des achats ciblés ou, tout simplement, les parents qui vont déposer et chercher leur enfant à la garderie. À Laval, 99 % des cases de stationnement disponibles sur rue sont gratuites.

ENTRETIEN DES RUES ET STATIONNEMENT

Une bonne gestion du stationnement est bénéfique puisqu'elle permet un entretien efficace et régulier des rues, particulièrement en hiver, ce qui favorise l'accessibilité en tout temps à l'ensemble des rues de la ville.

Différentes formules ont été testées dans maintes villes du Québec pour mieux gérer l'entretien des rues, été comme hiver.

Certaines villes interdisent le stationnement sur rue à une plage horaire hebdomadaire fixe l'été, notamment pour assurer le nettoyage des rues.

Sur la Rive-Sud, une municipalité a choisi de permettre le stationnement en tout temps pendant l'hiver, sauf

avis contraire. Les citoyens sont avisés lorsqu'une opération de déneigement est prévue dans leur rue; alors le stationnement est interdit la nuit, pour une période de cinq heures seulement.

À l'inverse, en Estrie, une ville a choisi de maintenir l'interdiction de stationnement la nuit, mais cette restriction est levée si aucune opération de déneigement n'est prévue. La mesure ne s'applique toutefois pas pendant la période normale de fortes précipitations, du début de janvier à la mi-mars.

Dans les villes qui ont adopté un système flexible pour gérer le stationnement, les citoyens sont informés de la situation en vigueur par un ensemble de moyens de communication : panneaux temporaires, affichage électronique, messages textes et téléphoniques, courriel, réseaux sociaux, etc.



04

GRANDS CONSTATS

4.1 CONSTATS GÉNÉRAUX

Le diagnostic réalisé sur le stationnement brosse un portrait complet et détaillé de la situation actuelle sur le territoire lavallois.

Premier constat: le territoire n'est pas homogène, car on trouve des quartiers résidentiels, des pôles d'emploi, des gares et des stations de métro, des établissements institutionnels (hôpitaux, établissements d'enseignement), un centre-ville en plein développement, etc. En chaque endroit, la situation est différente.

Deuxième constat: il y a abondance d'espaces de stationnement. L'offre totale dépasse largement le demi-million de places, sans compter les entrées privées des maisons. Les stationnements hors rue – qui servent aux commerces, aux bureaux, aux industries, aux institutions et aux immeubles résidentiels – représentent plus de 60 % des cases. Ainsi, chaque voiture dispose en moyenne d'au moins trois espaces de stationnement.

Troisième constat: le taux d'utilisation moyen des espaces de stationnement sur rue sur l'ensemble du territoire est faible, à environ 20 %. Ce qui veut dire que près de 80 % des cases disponibles dans les rues de la ville ne sont généralement pas occupées. La situation est semblable pour le stationnement hors rue, dont le taux d'utilisation moyen varie entre 15 % et 30 %. Les photos aériennes sont saisissantes: en certains lieux, la ville ressemble à un immense stationnement, très souvent presque vide.

Une démarche rigoureuse

La Politique s'appuie d'entrée de jeu sur une démarche approfondie s'étant déroulée sur plusieurs années. Une étude d'envergure a d'abord été réalisée afin d'obtenir un portrait complet de la situation sur le terrain. Cela a procuré à la Ville des informations importantes sur le nombre de cases de stationnement disponibles, leur emplacement, leur taux d'occupation. Cet état de situation comporte aussi une revue détaillée de tous les règlements touchant le stationnement à Laval et les orientations prises en matière d'aménagement urbain.

Ensuite, un autre volet de l'étude a permis de connaître les façons de faire dans plusieurs villes comparables au Québec, ailleurs au Canada et aux États-Unis. Pour achever le diagnostic, un sondage Web sur les habitudes et les perceptions liées au stationnement a été réalisé auprès des résidents lavallois.

Au cours de l'exercice, de nombreuses rencontres ont été tenues. Les représentants des différents services municipaux, les membres de la Commission des transports, les partenaires institutionnels et gouvernementaux, les élus membres du comité exécutif et l'ensemble des élus municipaux ont été appelés à y contribuer selon leurs

DES QUARTIERS SOUS PRESSION

Cela dit, des nuances importantes doivent être apportées. Dans les secteurs à fort achalandage autour des gares, des stations de métro et des établissements de santé et d'éducation, les parcs de stationnement sont remplis au maximum de leur capacité pendant les heures de grande affluence. Les rues résidentielles avoisinantes servent alors de stationnement pendant des jours entiers.

Une forte demande est aussi constatée dans certains secteurs densément peuplés. C'est le cas notamment au centre-ville, où se concentrent un ensemble résidentiel majeur et de grands équipements comme la Place Bell, le Collège Montmorency et le campus de l'Université de Montréal. Ces lieux accentuent la demande de stationnement, et certains tronçons de rue sont saturés. Les résidents du secteur et leurs visiteurs trouvent alors difficilement une place pour garer leur automobile. Les débordements sur rue sont en partie générés par l'utilisation du stationnement gratuit sur rue pour éviter les stationnements tarifés de ces grands équipements.

De plus, le stationnement étant interdit sur certaines artères du centre-ville, cela crée une pression supplémentaire sur les rues résidentielles où le stationnement est autorisé.

La Ville de Laval a mis en place un système de vignettes à l'intérieur de zones de stationnement sur rue réservées aux résidents (communément appelées SRRR) dont l'environnement immédiat a vécu des changements l'exposant à de grands générateurs de déplacements. Afin que les 14 zones SRRR de la ville soient facilement accessibles pour ces résidents, des vignettes à faible coût sont délivrées. Chaque résident possédant une voiture peut s'en procurer une. Ainsi, les ménages peuvent détenir plusieurs vignettes. Le système de vignettes doit protéger les résidents dans les secteurs sous pression, mais il doit par ailleurs assurer un équilibre dans le partage de l'espace sur rue. Ce système conserve néanmoins toute sa pertinence; il reste à procéder aux ajustements ponctuels pour assurer une meilleure efficacité à l'échelle locale.



LE STATIONNEMENT SAISONNIER (OU EN ALTERNANCE)

La pression dans les secteurs achalandés est amplifiée une grande partie de l'année en raison du stationnement saisonnier, dit en alternance; cette mesure, soit l'interdiction du stationnement du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h, est obligatoire et est en vigueur du 1^{er} octobre¹ au 30 avril, et s'applique à 85 % du stationnement sur rue à Laval, peu importe les conditions météorologiques et sans tenir compte des jours fériés. Le stationnement saisonnier a pour but d'améliorer la qualité de l'entretien des rues de la ville de Laval. Cette mesure a été prise afin de :

- + rendre plus efficaces le nettoyage des rues et le dégagement des puisards en période automnale;
- + faciliter la circulation dans les rues tout en laissant assez d'espace aux véhicules d'urgence;
- + améliorer la qualité du déneigement;
- + diminuer le nombre de pancartes de soufflage à installer.



Cette mesure atteint partiellement son objectif, mais réduit de façon très importante le stationnement disponible. On force en outre les résidents à déplacer leur véhicule même si aucun entretien ou déneigement n'est prévu, et ce, durant sept mois. Cette signalisation n'offre toutefois pas de plages libres pour les opérations d'entretien estival des rues, notamment le passage du balai mécanique entre le 1^{er} mai et le 30 septembre.

1. AECOM, étude de parangonnage, mars 2017.

La mobilité durable

Il existe plusieurs moyens d'augmenter le recours au transport actif et durable comme le vélo, l'autobus, le métro ou encore l'autopartage. Encore faut-il que l'offre et les aménagements le favorisent.

À Laval, les conditions favorables sont concentrées dans le secteur central de la ville. Et encore, les mesures sont souvent timides. Par exemple, le service d'autopartage Communauto ne compte qu'une quinzaine de véhicules pour tout le territoire et ses 435 000 habitants.

Aussi, le réseau de bornes de recharge pour autos électriques est encore embryonnaire, les stationnements pour vélos sont peu nombreux, et les trois stationnements incitatifs près des stations de métro ne suffisent plus à la demande.

4.2 CONSTATS ET INTENTIONS PAR TYPES DE SECTEURS URBAINS

Dans le but d'élaborer la Politique du stationnement de Laval, cinq types de secteurs urbains ont été répertoriés: le centre-ville, les aires Transit Oriented Development (TOD), les pôles de quartier, les pôles d'emploi et les quartiers résidentiels. Pour chaque cas, voyons l'état de la situation et l'intention générale de la Ville de Laval, laquelle façonnera les orientations à prendre en matière de stationnement.

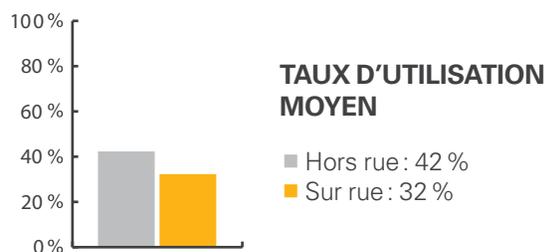
CENTRE-VILLE

En bref

- + Secteur central à vocation mixte en évolution rapide, avec une grande diversité d'usages.
- + Plusieurs générateurs importants d'achalandage: centres commerciaux, complexes résidentiels, établissements d'enseignement, centres de divertissement, etc.
- + Deux des trois stations de métro de la ville s'y trouvent: De la Concorde et Montmorency.

Principaux constats

- + En règle générale, les cases de stationnement hors rue sont abondantes et leur taux d'utilisation, relativement faible.
- + La Ville de Laval permet désormais le partage des aires de stationnement dans un secteur du centre-ville afin d'éviter l'aménagement de nouvelles grandes surfaces de stationnement qui deviendraient autant d'îlots de chaleur.
- + Près des générateurs importants, il y a débordement dans les rues résidentielles.
- + Le secteur Montmorency représente un enjeu particulier: la Ville y a implanté un système de vignettes qui permet de réserver des cases de stationnement sur rue aux résidents. Cette solution déplace parfois le problème plus loin, alors que les espaces réservés sont peu utilisés par les résidents pendant le jour, au moment où les besoins des autres utilisateurs sont grands.
- + Plus de 90 % des cases de stationnement au centre-ville sont gratuites.



INTENTION

Faire du centre-ville de Laval un lieu animé, vivant, dynamique.

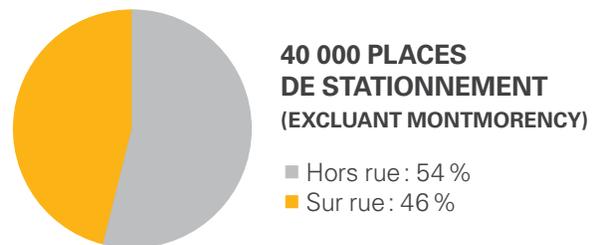
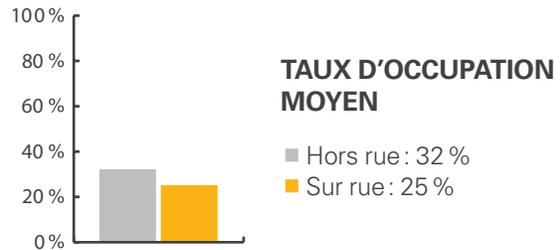
AIRES «TOD»

En bref

- + Une aire Transit Oriented Development (TOD) est une zone située autour de stations de transport en commun (métro et train) où on mise sur la densification résidentielle, une mixité de fonctions et les déplacements actifs et durables (marche, vélo, transport collectif).
- + Laval compte sept aires TOD reconnues au SADR : gare Sainte-Dorothée, gare Île-Bigras, station de métro et gare De la Concorde, station de métro et terminus Cartier, station de métro et terminus Montmorency, gare Sainte-Rose et gare Vimont.

Principaux constats

- + La demande dans les aires TOD est faible de façon générale. Toutefois, c'est la même situation qu'au centre-ville : une forte demande sur rue à certains endroits précis, où les places manquent lors des périodes de fort achalandage, notamment dans les stationnements incitatifs de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).
- + Satisfaire à la fois les besoins des utilisateurs du transport en commun et les besoins des résidents des quartiers pose un défi. Les stationnements incitatifs (De la Concorde, Montmorency et Cartier) sont utilisés au maximum de leur capacité les jours de semaine, et ceux des stations Montmorency et Cartier sont également très fréquentés la fin de semaine. Cela provoque des débordements dans les rues autour.
- + À cause des stationnements saturés, le nombre d'automobiles pouvant accéder aux dessertes de transports en commun ne peut pratiquement plus augmenter.
- + Les automobiles se rendant aux transports en commun ne transportent souvent qu'un unique passager.
- + La situation est moins problématique au TOD Sainte-Dorothée et à celui de l'île Bigras : le débordement dans les rues résidentielles est faible.



INTENTION

Faire des aires TOD des quartiers mixtes, attrayants, où les distances à parcourir sont courtes.

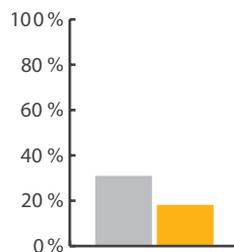
PÔLES DE QUARTIER

En bref

- + Les pôles de quartier sont des noyaux urbains autour d'un axe routier important où on trouve des commerces et services de proximité (épiceries, pharmacies, services professionnels, etc.) et des établissements comme des écoles, des centres de loisirs, des garderies, etc.
- + Il y a 10 pôles de quartier à Laval, dont la majorité sont d'anciens cœurs villageois (Arthur-Sauvé, Sainte-Dorothée, Samson, Fabreville, Saint-Martin, Chomedey, Sainte-Rose, Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul, Saint-François).

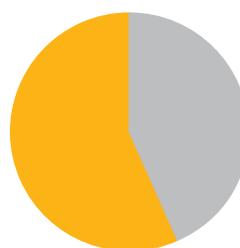
Principaux constats

- + L'achalandage le plus élevé observé s'avère dans les stationnements hors rue des établissements de santé, qui affichent un taux d'occupation moyen de 57 %.
- + Malgré des espaces très souvent disponibles, des automobilistes garent leur véhicule dans les rues avoisinantes pour éviter de payer le tarif imposé dans les stationnements du réseau de la santé.
- + Aucune utilisation saisonnière autre du stationnement sur rue n'est permise, comme on le voit dans plusieurs autres villes avec les terrasses de cafés et de restaurants.



TAUX D'OCCUPATION MOYEN

- Hors rue: 31 %
- Sur rue: 18 %



70 900 PLACES DE STATIONNEMENT

- Hors rue: 44 %
- Sur rue: 57 %

INTENTION

Dynamiser les milieux de vie et favoriser les déplacements actifs ainsi que le transport en commun en modifiant l'usage des cases de stationnement excédentaires.

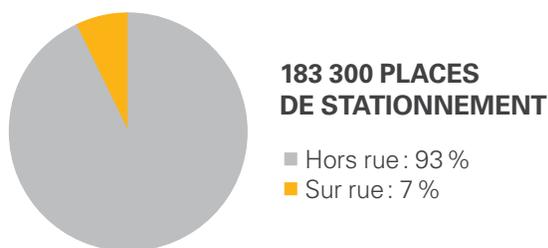
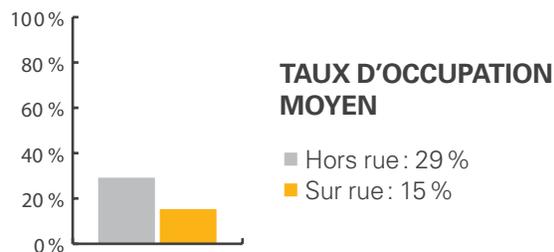
PÔLES D'EMPLOI

En bref

- + Les pôles d'emploi regroupent des établissements (par ex., santé, éducation), des commerces et des entreprises industrielles.
- + Les pôles sont généralement situés en bordure et au croisement des axes routiers majeurs de la ville : les autoroutes et les grands boulevards (aux fins de notre étude, les pôles d'emploi du centre-ville ont été exclus).

Principaux constats

- + Dans les stationnements hors rue commerciaux, institutionnels et industriels, le taux d'occupation est presque toujours de moins de 40 %, hormis certaines périodes de pointe.
- + Le stationnement sur rue est interdit dans une proportion d'environ 75 %, car ce sont de grands axes routiers (boulevards Saint-Martin, Curé-Labelle, etc.).
- + Il y a débordement dans les rues résidentielles autour de l'hôpital de la Cité-de-la-Santé, dont le stationnement est normalement très utilisé les jours de semaine.
- + Les aires de stationnement occupent généralement beaucoup d'espace où on trouve très peu de verdure. Ces grandes aires génèrent souvent des îlots de chaleur.



INTENTION

Préconiser une approche souple afin de permettre l'utilisation des cases de stationnement excédentaires hors rue à d'autres fins (manutention, entreposage, etc.), dans le but de maintenir la vitalité économique.

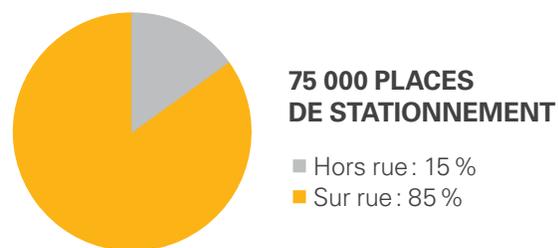
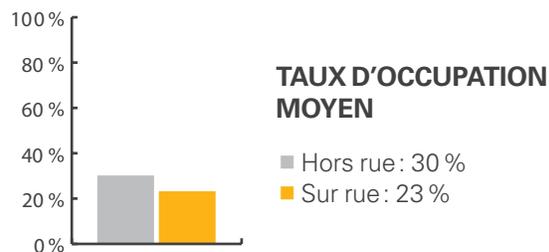
QUARTIERS RÉSIDENTIELS

En bref

- + Les quartiers résidentiels représentent en superficie le quart du territoire de Laval.
- + Ils comportent des formes très variées d'habitations, partout dans la ville: maisons unifamiliales isolées, unifamiliales jumelées, immeubles d'appartements, immeubles en copropriété, etc.
- + Dans ces quartiers, la réglementation touchant le stationnement en alternance est en vigueur.

Principaux constats

- + Durant le jour, les cases de stationnement sur rue sont très peu occupées: le taux moyen d'utilisation est de 12 %. La nuit, c'est environ le double.
- + Au retour du travail, les propriétaires utilisent dans une très forte proportion leur entrée privée pour garer leur voiture.
- + Le stationnement sur rue est néanmoins une offre d'appoint importante, notamment destinée aux visiteurs.



INTENTION

Utiliser les cases de stationnement excédentaires sur la voie publique afin d'encourager les déplacements actifs et favoriser la vie de quartier.



05

ORIENTATIONS

La Politique du stationnement permet de répondre efficacement aux besoins et aux enjeux en agissant sur quatre leviers principaux :

1. Améliorer la gestion du stationnement et faciliter l'entretien des rues
2. Optimiser l'utilisation des sols et favoriser la diversité des usages
3. Encourager le déploiement et l'adoption des modes alternatifs de déplacement
4. Réduire les îlots de chaleur par des aménagements durables

Certaines orientations et pistes d'intervention de la Politique s'appliqueront à l'échelle du territoire lavallois. Toutefois, d'autres, lorsqu'elles répondent à des enjeux particuliers dans des secteurs ciblés, seront applicables à plus petite échelle. Ainsi, la mise en œuvre des diverses mesures se fera selon les particularités observées dans les secteurs.

Parmi les moyens d'intervention qui seront privilégiés, mentionnons la réglementation municipale, la révision des opérations d'entretien, l'aménagement de l'espace public, la signalisation, la surveillance policière et l'usage de nouvelles technologies d'information.

Idée maîtresse de la Politique

La Politique du stationnement de la Ville de Laval permet d'en améliorer la gestion dans une optique de développement et de mobilité durables afin de satisfaire les besoins des utilisateurs et de renforcer notre vision d'une ville animée, en santé, sécuritaire et verte.

ORIENTATION 1

AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT ET FACILITER L'ENTRETIEN DES RUES

La Ville de Laval souhaite mieux gérer le stationnement sur rue, dans l'intérêt collectif, afin de l'adapter aux besoins locaux et d'améliorer les opérations d'entretien de la voirie, notamment le déneigement et le nettoyage des rues, le ramassage des feuilles et l'élagage des arbres.

A- Stationnement en alternance

Éliminer le stationnement en alternance dans les rues résidentielles.

- + Autoriser le stationnement des deux côtés de la rue tout au long de l'année, lorsque la largeur de celle-ci permet le passage en tout temps des véhicules incendie et de collecte des matières résiduelles.
- + Imposer le stationnement en alternance uniquement lors des opérations de déneigement, de nettoyage et d'entretien divers.
- + Doter la Ville d'un système d'affichage dynamique pour la gestion du stationnement durant les opérations de déneigement, de nettoyage et d'entretien divers.

B- Débordement dans les rues résidentielles

Revoir les modalités de délivrance des vignettes aux résidents afin de mieux ajuster l'offre à la demande.

- + Revoir l'étendue des zones réservées et en créer de nouvelles au besoin.
- + Instaurer un nombre maximum de vignettes par ménage.
- + Revoir la tarification des vignettes.
- + Revoir les heures d'application des zones réservées.
- + Prévoir des cases pour les visiteurs des résidents.
- + Dans les secteurs où le stationnement est réservé à 100 % aux détenteurs d'une vignette, réduire le ratio à 50 %.
- + Remplacer les vignettes amovibles par des vignettes permanentes afin d'empêcher la contrefaçon.

C- Stationnement de courte durée

Limiter la durée du stationnement sur rue afin de favoriser la rotation des places disponibles et ainsi de stimuler l'activité économique et le recours aux transports en commun.

- + Fixer une durée adaptée selon le cas (15 minutes, 30 minutes, 2 heures ou 3 heures par exemple), notamment dans les secteurs commerciaux achalandés, dont le centre-ville et les aires TOD, et dans les secteurs résidentiels sous pression.
- + Introduire une tarification au moment opportun et aux endroits appropriés.
- + Créer des places réservées aux livraisons lorsqu'il n'y a pas de quai de livraison disponible.



D- Stationnement pour visiteurs

Prendre en compte les besoins en stationnement des non-résidents dans les nouveaux projets multilogements.

- + Revoir la réglementation sur le nombre minimum et le nombre maximum de cases de stationnement.
- + Assurer le respect des cases pour les visiteurs.
- + Trouver un équilibre entre les besoins des visiteurs et ceux des résidents dans les projets privés.

E- Aires de stationnement sous-utilisées

Améliorer l'utilisation des stationnements existants.

- + Poursuivre le partage des stationnements privés au centre-ville et, au besoin, entreprendre le partage des stationnements dans les autres secteurs commerciaux, le tout par des modifications à la réglementation et par une campagne d'information auprès des commerçants.
- + Revoir la réglementation sur le nombre minimum de places de stationnement dans les nouveaux projets et imposer un nombre maximal au centre-ville et dans les aires TOD.
- + Instaurer des programmes incitatifs de verdissement des aires de stationnement hors rue.
- + Réduire les ratios de cases de stationnement exigées en échange de plans de gestion des déplacements.
- + Maintenir l'offre de cases de stationnement longue durée sur rue pour les travailleurs/employés dans les secteurs industriels et commerciaux.

F- Repérage des places

Dans l'esprit de la ville intelligente, mieux informer les automobilistes sur le stationnement au centre-ville.

- + Concevoir un système intelligent afin de diffuser en temps réel le nombre de places de stationnement disponibles au centre-ville (par ex., application Web et signalisation dynamique).

ORIENTATION 2

OPTIMISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LA DIVERSITÉ DES USAGES

Considérant l'abondance d'espaces de stationnement ainsi que le désir de faire de Laval une ville animée, la Politique du stationnement recommande de revoir l'usage de la rue afin d'en optimiser l'utilisation.

A- Densification de l'aménagement et embellissement

Encadrer la construction des nouveaux stationnements afin de limiter leur impact visuel de la rue.

- + Définir des ratios d'aménagement de cases intérieures et extérieures de même que les ratios de cases en stationnement étagé ou souterrain lors de nouvelles constructions, en prévoyant l'accessibilité de cases intérieures aux visiteurs.
- + Mettre en place des normes minimales et maximales pour optimiser les surfaces de stationnement.
- + Favoriser le verdissement des aires de stationnement en bordure de rue.

B- La rue pour tous

Transformer la rue selon les besoins des résidents et les possibilités que créent les interventions sur la voie publique.

- + Convertir des espaces de stationnement non utilisés en trottoirs, en liens cyclables, en aménagements urbains (par ex., plantation, mobilier urbain, espaces de jeux), etc.

C- Usages diversifiés

Dans les axes routiers traversant les pôles de quartier, autoriser la transformation des espaces de stationnement sur rue en projets saisonniers.

- + Cibler des espaces de stationnement sur rue pouvant être transformés en lieux de rencontre (par ex., terrasses).
- + Piétonniser temporairement et de courte durée certains axes traversant les pôles de quartier lors d'événements.
- + Piétonniser des rues secondaires, de manière permanente ou temporaire, afin de revitaliser certains secteurs.

D- Stationnement le long des grands axes routiers

Préserver la sécurité des usagers, la fluidité de la circulation et la vitalité commerciale.

- + Le long des artères/rues traversant le noyau du quartier, autoriser le stationnement à certains endroits pour encourager la vitalité économique et créer des zones de livraison.
- + Prévoir des stationnements municipaux pour mieux servir la population lorsque le stationnement sur rue n'est pas possible.

E- Aires de stationnement excédentaires

Dans les pôles d'emploi, autoriser l'utilisation des surfaces de stationnement à d'autres fins.

- + Changer la réglementation pour apporter de la souplesse dans l'utilisation d'espaces de stationnement pour l'entreposage, la manutention et le verdissement.



ORIENTATION 3

ENCOURAGER LE DÉPLOIEMENT ET L'ADOPTION DES MODES ALTERNATIFS DE DÉPLACEMENT

Mieux gérer le stationnement signifie également inciter les Lavallois à se déplacer autrement qu'en auto solo. Diversifier les moyens de transport réduit la pression sur le stationnement autour des lieux attractifs tels que les gares et stations de métro, les services d'éducation et de santé et les centres de divertissement.

Les bénéfices des déplacements par des modes dits alternatifs (marche, vélo, bus, etc.) sont nombreux: réduction de la congestion automobile, diminution des émissions de gaz à effet de serre, meilleure santé, plus grande accessibilité pour tous et amélioration du paysage.

A- Transport collectif

Améliorer l'offre de transport en commun sur l'ensemble du territoire et particulièrement vers les stations de métro et les gares afin de limiter les besoins d'agrandissement des stationnements incitatifs.

- + Améliorer la fréquence des passages des véhicules de transport en commun sur le territoire d'est en ouest.
- + Améliorer la fréquence vers les stations de métro et les gares de train de banlieue.
- + Construire des trottoirs pour faciliter l'accès au transport en commun.
- + Adapter l'offre aux besoins des aînés et des personnes à mobilité réduite quant au transport en commun.

B- Covoiturage et autopartage

Mettre en place des conditions favorables aux véhicules partagés et au covoiturage.

- + Libérer des cases de stationnement sur rue pour accueillir de l'autopartage.
- + Inciter les entreprises à se doter d'un plan de gestion des déplacements pour promouvoir le covoiturage.

C- Mobilité active

Faire des choix d'aménagements urbains qui donnent priorité aux piétons et aux cyclistes pour que leurs déplacements soient plus agréables et sécuritaires.

- + Sensibiliser les citoyens à la cohabitation entre les différents usagers de la route.
- + Séparer les voies cyclables de la circulation.
- + Aménager des accès piétonniers et cyclables conviviaux sur rue, aux intersections et dans les stationnements hors rue.

- + Améliorer l'entretien des réseaux piétonniers, notamment en période hivernale.
- + Obliger l'aménagement de stations pour vélos dans les aires de stationnement.
- + Aménager des supports à vélos sécuritaires.

D- Vélos en libre-service

Développer l'offre en vélos en libre-service sur rue et près des gares et stations de transport collectif.

- + Libérer des cases de stationnement sur rue pour mettre en place des bornes de vélos en libre-service.
- + Établir et mettre en œuvre une stratégie d'implantation et soutenir le déploiement d'un service de vélos en libre-service.



ORIENTATION 4

RÉDUIRE LES ÎLOTS DE CHALEUR PAR DES AMÉNAGEMENTS DURABLES

La lutte contre les îlots de chaleur est une priorité pour la Ville de Laval, particulièrement dans les secteurs très asphaltés.

A- Aménagements durables

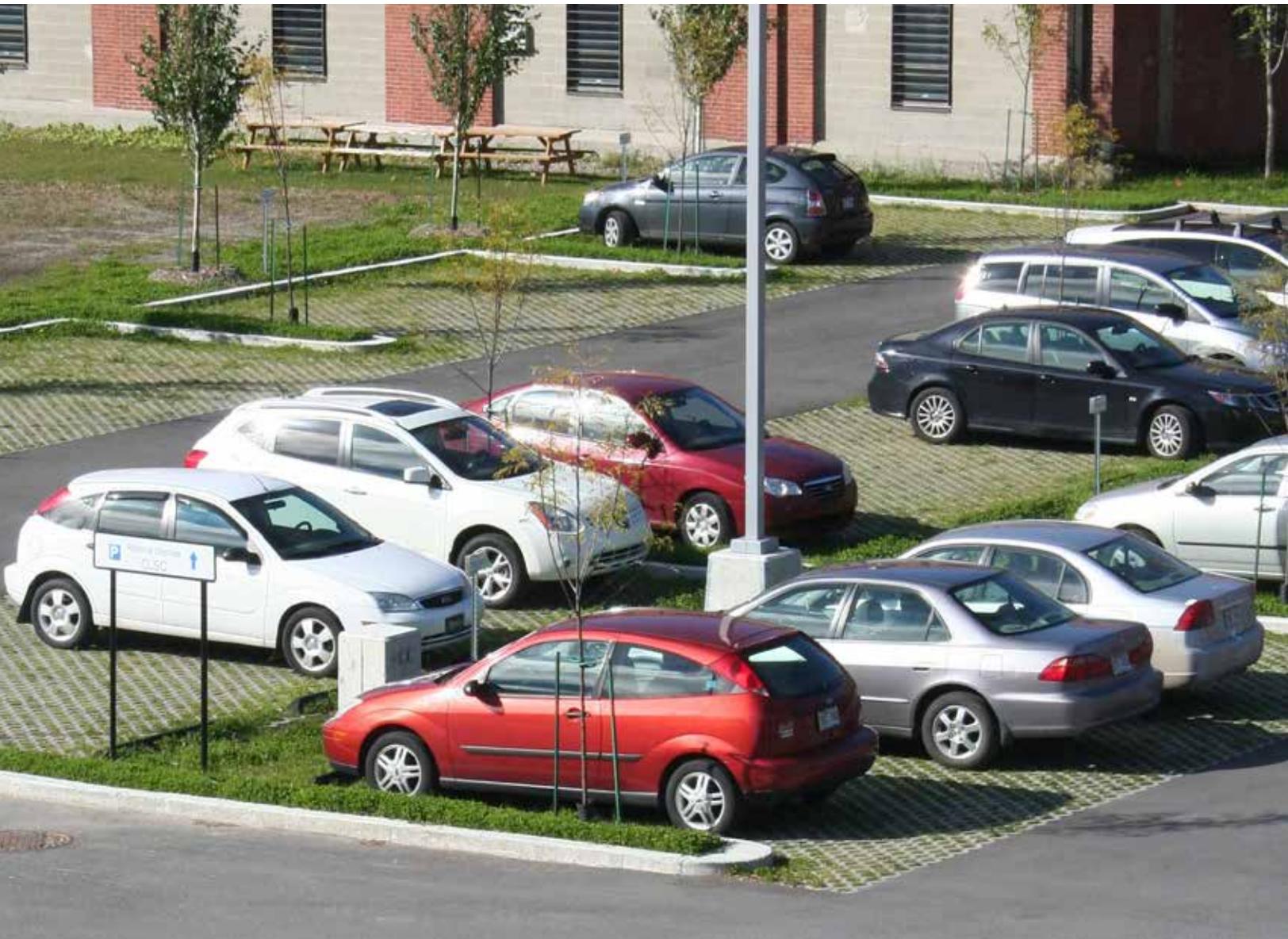
Limiter les impacts environnementaux des stationnements, notamment ceux de surface.

- + Établir un ratio de verdure dans les stationnements.
- + Encourager le verdissement des espaces entre les aires de stationnement et les bâtiments.
- + Peindre des cases extérieures de couleur pâle.
- + Utiliser des pavés perméables.
- + Obliger la déminéralisation des espaces excédentaires.
- + Privilégier le stationnement intérieur ou étagé.
- + Favoriser l'aménagement de toits verts sur les stationnements étagés.

B- Réaménagements sur rue

Multiplier les occasions de verdir l'espace public.

- + Transformer, selon une saine gestion, les espaces de stationnement excédentaires sur rue en trottoirs et en espaces végétalisés.
- + Verdir les avancées de trottoir.



Exemple de pavé perméable dans un stationnement, Technopôle Angus. Crédit photo : Société de développement Angus

06

PLAN DE MISE EN ŒUVRE

Des pistes d'action sont déjà amorcées et feront partie du plan de mise en œuvre afin de concrétiser la Politique le plus rapidement possible.

PISTES D'ACTION

- + Modification à la réglementation des vignettes de stationnement

- + Définir des projets pilotes, en collaboration avec le Service des travaux publics, afin d'assurer avec succès le retrait du stationnement en alternance

- + Éliminer le stationnement en alternance

- + Déployer un réseau de vélos en libre-service

- + Amorcer le déploiement du réseau piétonnier en fonction du plan directeur

- + Élaborer un plan de gestion des déplacements des employés de la Ville de Laval

ÉCHÉANCIER

2019 : création de nouvelles zones ou modification, changements réglementaires

2020 : révision de la tarification

2019 et 2020 : projet pilote pour entretien hivernal

2020 : projet pilote pour entretien estival

Fin 2020

À compter de 2020

Début 2020

2020

PISTES D'ACTION

- + Implantation du stationnement de courte durée au centre-ville
- + Refonte réglementaire du Service de l'urbanisme en cours avec adoption de nouveaux règlements (mutualisation, verdissement)
- + Campagne de sensibilisation au respect de la signalisation et renforcement à cet égard
- + Continuer le déploiement du réseau cyclable en fonction du plan directeur à ce propos

ÉCHÉANCIER





Production : Ville de Laval — COM-06-19

RESTEZ INFORMÉ!

Pour obtenir des informations
générales, visitez notre site Web:

laval.ca

Par téléphone

311 ou
450 978-8000
(de l'extérieur de Laval)

En personne

Comptoir multiservice
1333, boulevard Chomedey

