

> La mobilité à Québec

Plan local de gestion du stationnement dans le Faubourg Saint-Jean (zones 1 et 2)

Consultation publique
2 décembre 2024



Objectifs de la présentation

- Poursuivre le dialogue sur la gestion du stationnement dans le Faubourg Saint-Jean (zones 1 et 2)
- Présenter les interventions envisagées pour la gestion du stationnement et les propositions non retenues pour l'instant
- Recueillir les commentaires et les questions sur les interventions envisagées
- Développer une vision commune pour la gestion du stationnement dans le secteur

Plan de la présentation

- La démarche dans le Faubourg Saint-Jean, une démarche arrimée avec la Politique de stationnement
- Rappel des faits saillants du portrait
- Les interventions proposées :
 - La réglementation sur rue
 - La gestion des permis de stationnement
 - Les parcs de stationnement hors rue
 - Faire place aux alternatives
 - Autres mesures (à l'échelle de la ville)



Mobilité stationnement

La démarche



La Politique de stationnement

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

Une consultation sur le projet de [Politique de stationnement](#) est en cours

La Politique de stationnement

Politique de stationnement

- Principes fondamentaux
- Enjeux, tendances
- Vision, valeurs
- Objectifs
- Actions à l'échelle de la ville

Approche différenciée par milieu

- Plans locaux de gestion du stationnement

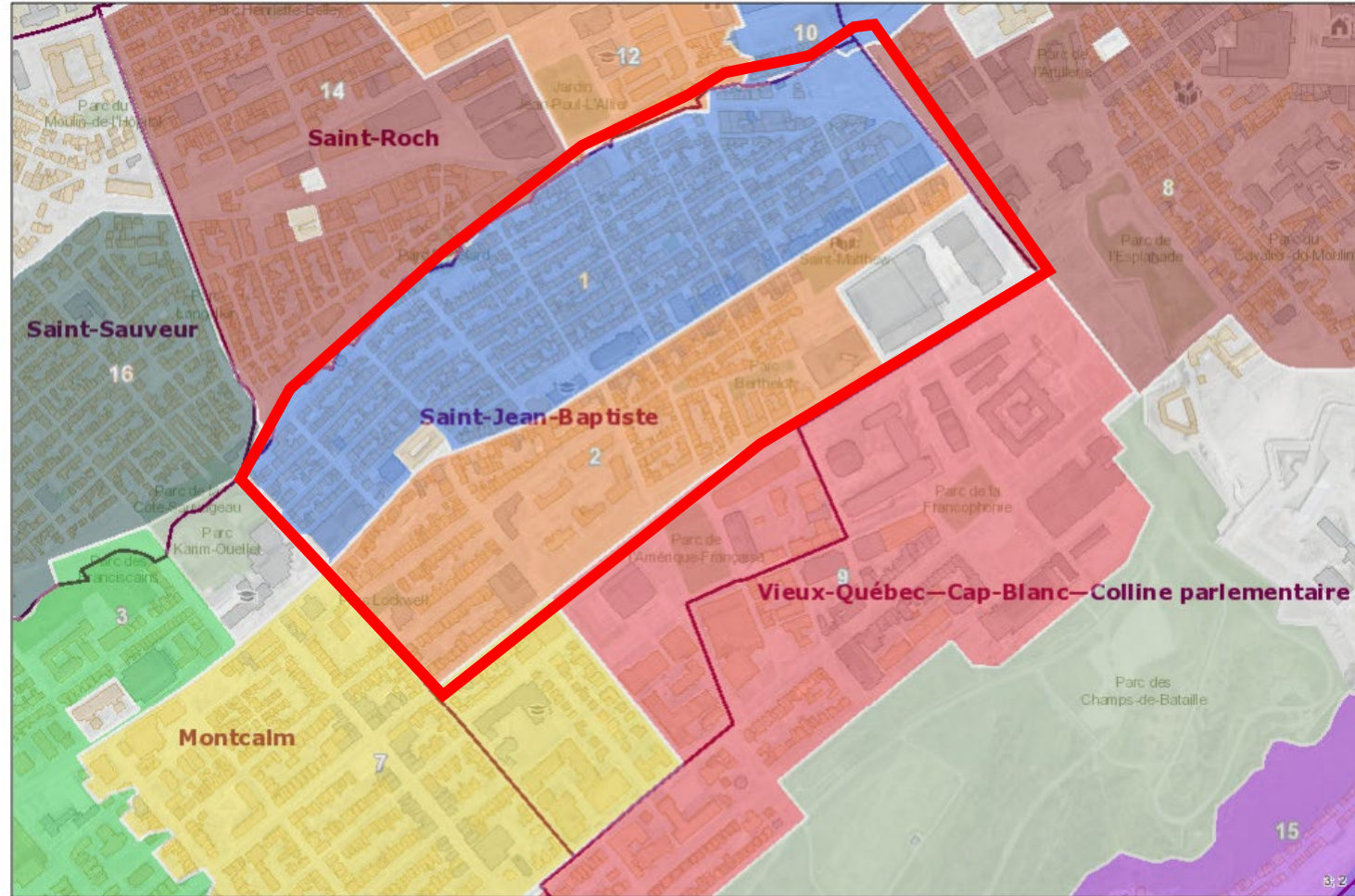
La consultation vise le **plan local de gestion du stationnement** pour le Faubourg Saint-Jean (zones 1 et 2).

Plan local de gestion du stationnement

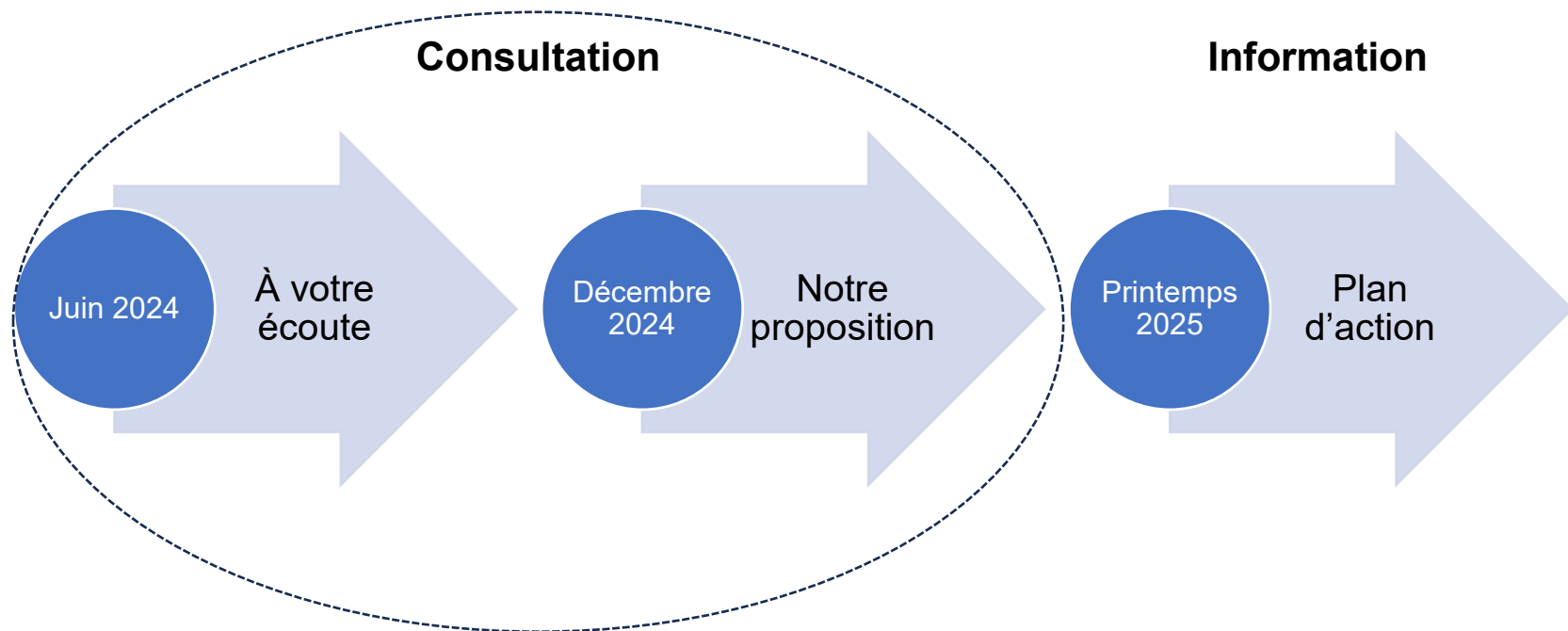
- Portrait à l'échelle de la zone, du secteur ou du milieu
- Certaines actions sont à définir à l'échelle de la zone, du secteur ou du milieu, par exemple évaluer si les éléments suivants sont requis :
 - Quotas du nombre de permis émis
 - Quotas du nombre de permis émis par adresse
 - Horaires de la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

Territoire

La portée de la consultation vise le **plan local de gestion du stationnement** pour le Faubourg Saint-Jean (zones 1 et 2).



La démarche



La démarche

- **3 juin 2024 : Atelier participatif**
 - Atelier tenu en trois temps :
 - Brise-glace sur les enjeux
 - Stationnement sur rue et gestion des permis de stationnement
 - Stationnement hors rue et options de mobilité durable
 - 144 participants (90 en salle en 13 groupes, 54 en ligne en 3 groupes)
- **3 au 24 juin 2024 : Boîte à suggestions**
 - 44 contributions détaillées
- **Décembre 2024 : Consultation publique**
 - **2 décembre** - Échange sur les actions proposées
 - **3 au 20 décembre** - Questionnaire en ligne



Mobilité stationnement

Faits saillants



Motorisation

- Faible taux de motorisation du quartier Saint-Jean-Baptiste : **0,53 véhicule/ménage** (en comparaison à 1,28 véhicule/ménage à Québec)
- Environ **23 % des ménages** du quartier sont **abonnés au service Communauto** (plus fort taux de pénétration à Québec)
- **1 881 véhicules immatriculés** dans les zones 1 et 2 (SAAQ, 2022)

Habitudes de déplacement

- Les **habitudes en mobilité durable sont bien ancrées** dans le quotidien des résidants du quartier Saint-Jean-Baptiste.
- Les **déplacements actifs comptent pour 51,8 % de tous les déplacements réalisés par les résidants.**
- **28,8 % de tous les déplacements des résidants sont réalisés en automobile** (conducteur ou passager).
- **Phénomène de « véhicules au bois dormant »** : le télétravail a accentué le fait que certains véhicules munis de permis de stationnement restent au même endroit pendant de longues périodes sans être utilisés.

Habitudes de déplacement

- Le secteur de la Colline parlementaire est le principal secteur de destination pour la région métropolitaine de Québec.
- **4 177 véhicules** sont attirés en **heure de pointe du matin** dans le quartier Saint-Jean-Baptiste (auto-conducteur), pour un total de **7217 véhicules en 24 h.**

Stationnement sur rue

- **≈ 1 275** espaces de stationnement sur rue dans le Faubourg Saint-Jean
- **8 %** des espaces de stationnement sont tarifés à l'heure (parcomètre), principalement sur la rue Saint-Jean ou aux abords
- **68 %** des espaces de stationnement offrent un avantage aux détenteurs de vignettes

Permis de stationnement

- **30 %** des adresses des zones 1 et 2 bénéficient d'au moins un permis de stationnement sur rue :
 - **1 300** adresses possèdent une seule vignette
 - **216** adresses détiennent deux vignettes ou plus
- **1 747** permis de stationnement sur rue vendus pour les zones 1 et 2.
 - **1 641** permis pour résidents
 - **106** permis pour commerçants

Stationnement hors-rue

- **1 aire de stationnement municipal hors rue** (Olivier-Robitaille)
- **≈ 1 207 espaces** de stationnement privés associés à un logement
- **60 % des logements** n'ont pas accès à un stationnement privé associé à leur logement
- Un important « réservoir de stationnement » dans les stationnements commerciaux périphériques au Faubourg Saint-Jean



Mobilité **stationnement**

Interventions proposées

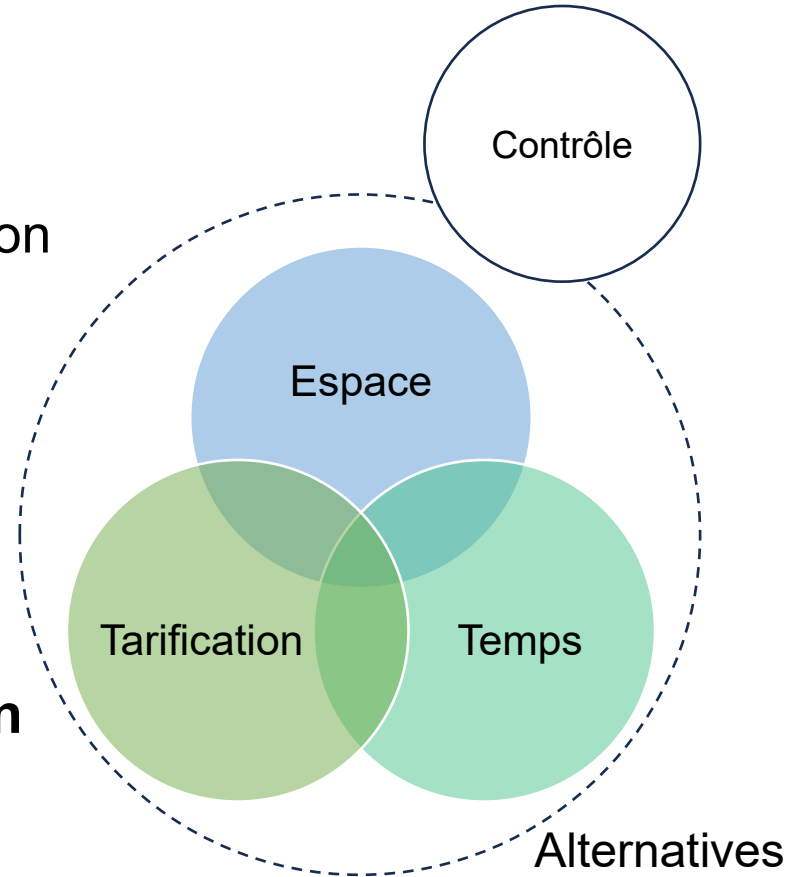


Interventions proposées

- **La solution miracle n'existe pas.** C'est un bouquet d'actions, sur différentes composantes du stationnement, qui amèneront un changement progressif.
- **La solution unique pour toute la ville n'existe pas.** C'est une approche différenciée par milieu qui fera la différence. Cependant, certaines interventions sont réglementées à l'échelle de la ville et non de la zone.

Les outils de la gestion du stationnement

- Agir sur l'**offre et la demande** en fonction des variables suivantes :
 - L'**espace** alloué au stationnement
 - Le **moment et la durée**
 - La **tarification** du stationnement
 - Le **contrôle** qui en est fait
 - Les **alternatives** à disposition
- Le tout s'appuie sur la **réglementation municipale**



Grands axes d'intervention proposés

1. **La réglementation du stationnement sur rue**
2. **La gestion des permis de stationnement**
3. **L'offre de stationnement hors-rue**
4. **Les alternatives de mobilité durable**
5. **Les autres mesures (à l'échelle de la ville)**

La réglementation du stationnement sur rue



Interventions proposées

1. La réglementation du stationnement sur rue

Situation actuelle

- 4 grandes catégories de réglementation de stationnement sur rue :
- Stationnement interdit
 - Stationnement interdit, excepté détenteurs de permis
 - Stationnement de durée limitée, excepté détenteurs de permis
 - 60 minutes, de 9 h à 17 h, du lundi au vendredi
 - 60 minutes, de 9 h à 19 h, du lundi au vendredi
 - Stationnement de courte durée et débarcadère

Interventions proposées

1. La réglementation du stationnement sur rue

- Étendre les plages horaires de temps limité de 9 h à 19 h, du lundi au vendredi
- Privilégier les espaces de stationnement à temps limité, excepté pour les détenteurs de permis de stationnement
- Prévoir des espaces de stationnement de courte durée en nombre suffisant
- Changer la vocation des espaces de stationnement payants moins performants

Interventions proposées

1. La réglementation du stationnement sur rue

- Harmoniser les plages horaires de temps limité de 9 h à 19 h, du lundi au vendredi

Situation actuelle	Environ 450 espaces sont réglementés pour une durée de 60 minutes, entre 9 h et 17 h, du lundi au vendredi, sauf détenteurs de permis
Proposition	Étendre la durée de 60 minutes, entre 9 h et 19 h , du lundi au vendredi, sauf détenteurs de permis
Effet attendu	Faciliter la période du retour à domicile de semaine en fin de journée

Interventions proposées

1. La réglementation du stationnement sur rue

- Privilégier les espaces de stationnement à temps limité, excepté pour les détenteurs de permis de stationnement

Proposition	Maintenir les espaces existants de stationnement interdit, excepté pour détenteurs de permis Prioriser le stationnement de 60 minutes, de 9 h à 19 h, du lundi au vendredi, sauf résidants
Effet attendu	Utilisation des espaces de stationnement par un plus grand nombre en journée: pour la visite, les services à domicile, faire un arrêt, etc.

Interventions proposées

1. La réglementation du stationnement sur rue

- Prévoir des espaces de stationnement de courte durée (30 minutes ou moins)

Proposition	Prévoir des espaces de temps limité de courte durée pour tous, sans avantage pour détenteurs de permis de stationnement Lorsque possible, utiliser les espaces pour débarcadère en dehors de leurs heures d'utilisation pour du stationnement de courte durée
Prérequis	Vérifier les besoins en débarcadère des espaces existants
Effet attendu	Maintenir un certain nombre d'espaces disponibles pour décharger du matériel, déposer ou venir chercher quelqu'un, etc.

Interventions proposées

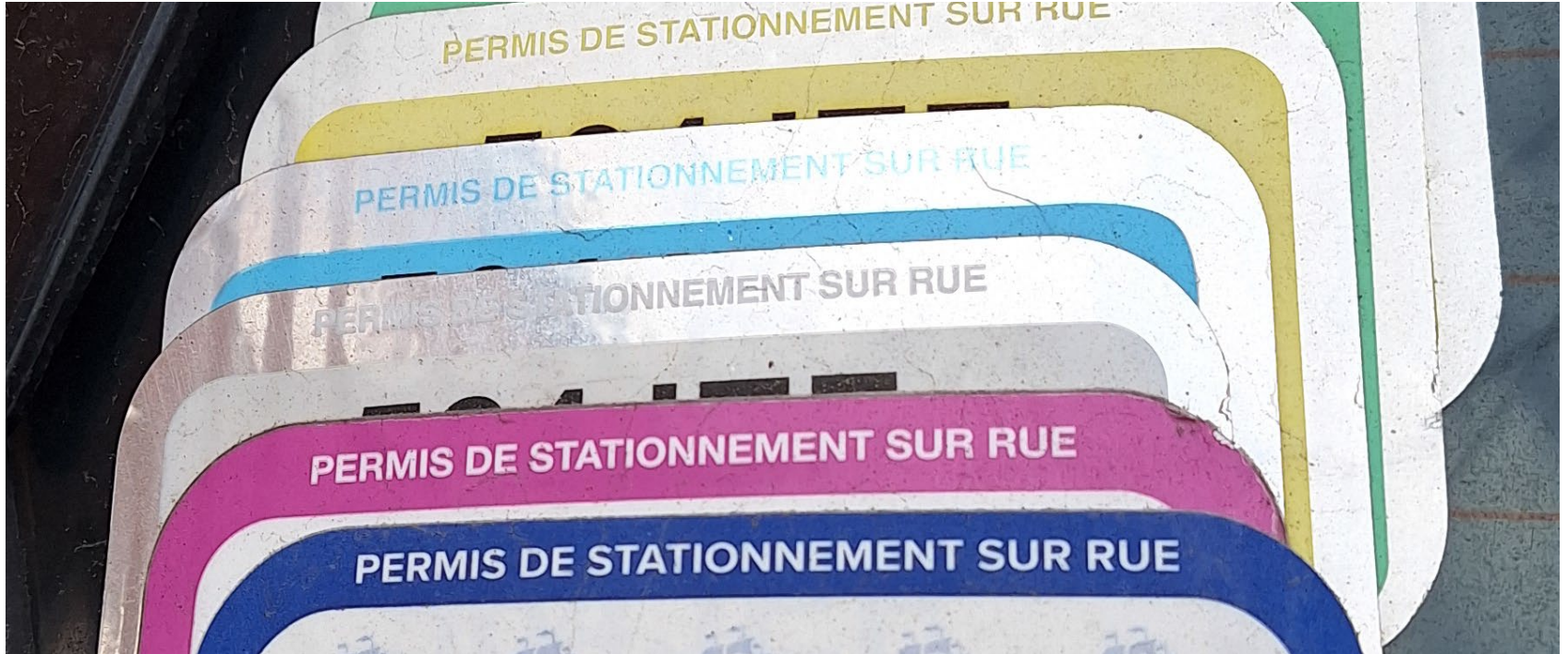
1. La réglementation du stationnement sur rue

- Changer la vocation de certains espaces de stationnement payants moins performants

Situation actuelle	Certains espaces de stationnement tarifé sont situés sur des rues perpendiculaires à la rue Saint-Jean et sont généralement moins fréquentés (ex. Côte de Salaberry, Avenue Turnbull, Rue Scott, Rue Sainte-Claire, Rue Sainte-Marie)
Proposition	Revoir la vocation en fonction des besoins du secteur (débarcadère, station d'autopartage, espaces pour détenteurs de permis, etc.)

Grands axes d'intervention	Propositions non retenues	Justifications
Stationnement sur rue	Ne plus retirer d'espaces de stationnement sur rue	La Ville poursuit plusieurs objectifs. Le stationnement est l'une des fonctions de la rue, mais n'en est pas la seule. Les projets sont étudiés au cas par cas et le stationnement y est considéré.
	Interdire le stationnement pendant le Festival d'été de Québec	Complexité légale et technique Modification de 9 h à 19 h répond partiellement à ce besoin (du lundi au vendredi)
	Ajout de stationnement pour les détenteurs de vignettes pour personnes handicapées de la SAAQ	Traitement des demandes au cas par cas Maintien des avantages aux détenteurs de vignettes pour personnes handicapées de la SAAQ
	Étendre le temps limité la fin de semaine	Impact majeur pour les visiteurs Optimiser l'utilisation des espaces de stationnement
	Fixer une durée maximale de stationnement, y compris pour les détenteurs de permis	Difficulté d'application de la mesure
Opération déneigement	Faire des zones de stationnement alternées pour les opérations déneigement	Stationnement autorisé que d'un côté rend difficile la mesure Gains en efficacité pour le déneigement lorsque mené lors d'une soirée seulement

La gestion des permis de stationnement



La gestion des permis de stationnement

- Les permis de stationnement sur rue ont été créés en 1982 de sorte à **privilégier le stationnement des résidents** dans les rues résidentielles qui n'ont pas accès à un espace de stationnement privés dans les quartiers centraux, mixtes et attractifs.
- **Elle ne garantit pas l'accès à un espace, mais permet de stationner son véhicule au-delà de la durée prescrite ou dans certains espaces réservés aux détenteurs de permis.**
- Le périmètre doit être assez grand pour permettre au titulaire de permis d'avoir une place et assez restreint pour empêcher les déplacements automobiles à l'intérieur d'une même zone.

Interventions proposées

2. Réviser la gestion des permis de stationnement sur rue

Situation actuelle

Nombre de permis de stationnement illimité par logement pour les résidants

Nombre de permis de stationnement limité à 2 pour les commerçants

Nombre de permis de stationnement limité à 1 pour les ateliers d'artiste

Nombre illimité pour l'ensemble de la zone

Interventions proposées

- 2. Réviser la gestion des permis de stationnement sur rue**
 - Établir un quota par adresse pour les résidents
 - Établir une condition d'octroi au permis de stationnement sur rue
 - Réduire le quota par adresse pour les commerçants

Interventions proposées

2. Réviser la gestion des permis de stationnement sur rue

- Limiter le nombre de permis par logement pour les permis de stationnement pour résidants

Proposition	Limiter à 1 permis de stationnement sur rue par logement pour les résidants
Mesure de transition	Renouvellement possible des 2 ^e vignettes et + sans changement au dossier pour une période de 2 ans

Interventions proposées

2. Réviser la gestion des permis de stationnement sur rue

- Établir une condition d'octroi au permis de stationnement sur rue

Proposition	Permettre l'achat d'un permis de stationnement sur rue uniquement si le bail de location ou le contrat d'achat n'inclut pas un stationnement privé. Preuves requises au moment de l'achat du permis.
Mesure de transition	Renouvellement possible des 2 ^e vignettes et + sans changement au dossier pour une période de 2 ans

Interventions proposées

2. Réviser la gestion des permis de stationnement sur rue

- Réduire le nombre de permis par commerce

Proposition	Limiter à 1 permis de stationnement sur rue par commerce
Effet attendu	Permettre la manutention et le transport de marchandise, sans être une mesure favorisant le stationnement des employés dans le secteur
Mesure de transition	Renouvellement possible des 2 ^e vignettes et + sans changement au dossier pour une période de 2 ans

Propositions non retenues

Grands axes d'intervention	Propositions non retenues	Justifications
Permis de stationnement	Ne pas appliquer la limite de permis par logement pour les colocations	Difficulté d'application de la mesure
	Permis pour visiteurs ou permis journaliers	Conditionnel à diminuer d'abord la pression sur la demande
	Instaurer un quota pour l'ensemble de la zone	Proposition de prioriser une limite par adresse par souci d'équité
	Vendre les permis de stationnement en plusieurs tours	Suppose d'avoir un quota établi pour l'ensemble de la zone
	Retirer les permis pour artiste	Très faible impact Limite déjà établie à un (1) permis par adresse

L'offre de stationnement hors rue



Interventions proposées

3. Optimiser l'offre de stationnement hors rue

- Changer la vocation du parc de stationnement Olivier-Robitaille pour en faire un pôle de mobilité durable
- Sensibiliser sur les portes cochères

Interventions proposées

3. Optimiser l'offre de stationnement hors rue

- Changer la vocation du parc de stationnement Olivier-Robitaille pour en faire un pôle de mobilité durable

Situation actuelle	7 abonnements annuels, dont 2 véhicules d'autopartage
Proposition	Ajout de bornes de recharge électrique dans le parc de stationnement Bonification de l'offre d'autopartage

Interventions proposées

3. Optimiser l'offre de stationnement hors-rue

- Sensibiliser sur les portes cochères

Situation actuelle	La Ville doit permettre l'accès à une propriété, en autant qu'un abaissement de trottoir est présent. Les agents de contrôle interviennent sur plainte lorsqu'un véhicule entrave l'accès à une propriété. La signalisation installée sur une porte cochère ne doit pas compromettre la signalisation sur rue.
Proposition	Campagne de sensibilisation auprès des propriétaires et résidants

Propositions non retenues

Grands axes d'intervention	Propositions non retenues	Justifications
Hors rue	Prioriser la location entre résidents	Difficulté d'application de la mesure
	Donner accès aux parcs de stationnements commerciaux du secteur via le permis de stationnement sur rue	La Ville encourage les opérateurs de stationnement à adapter leurs grilles tarifaires pour optimiser la location des espaces.
	Construire des stationnements hors-rue pour les résidents	Coût élevé de la proposition La Ville encourage plutôt les opérateurs de stationnement à adapter leurs grilles tarifaires pour optimiser la location des espaces.

Les alternatives de mobilité durable



Interventions proposées

4. **Maintenir et soutenir les alternatives de mobilité durable**

- Bonifier l'offre en autopartage dans le Faubourg Saint-Jean
 - Sur rue
 - Hors rue
- Bonifier l'offre en stations àVélo
- Ajout de supports à vélos
- Participer au dynamisme des rues commerciales
 - Soutenir l'aménagement des rues piétonnes
 - Maintenir les occupations de chaussée pour les café-terrasses

Interventions proposées

4. Maintenir et soutenir les alternatives de mobilité durable

- Bonifier l'offre en autopartage dans le Faubourg Saint-Jean

Sur rue	Permettre les stations sur rue Soutenir la présence de l'autopartage par l'octroi de permis d'autopartage
Hors rue	Bonifier l'offre hors-rue Prioriser les véhicules d'autopartage dans les parcs de stationnement municipaux

Interventions proposées

4. Maintenir et soutenir les alternatives de mobilité durable

- Bonifier l'offre en vélopartage

Situation actuelle	Les stations àVélo du Faubourg Saint-Jean sont parmi les plus performantes du réseau. Saint-Jean-Baptiste est le quartier avec le plus de trajets / vélo / jour.
Proposition	Continuer à soutenir le déploiement des stations sur rue et hors-rue

Interventions proposées

4. Maintenir et soutenir les alternatives de mobilité durable

- Ajout de supports à vélos

Situation actuelle	Présence de supports à vélos signature sur la rue Saint-Jean
Proposition	Collaborer avec les équipes de la Vision de la mobilité active pour le déploiement de supports à vélos à l'échelle de la ville

Interventions proposées

4. Maintenir et soutenir les alternatives de mobilité durable

- Participer au dynamisme des rues commerciales

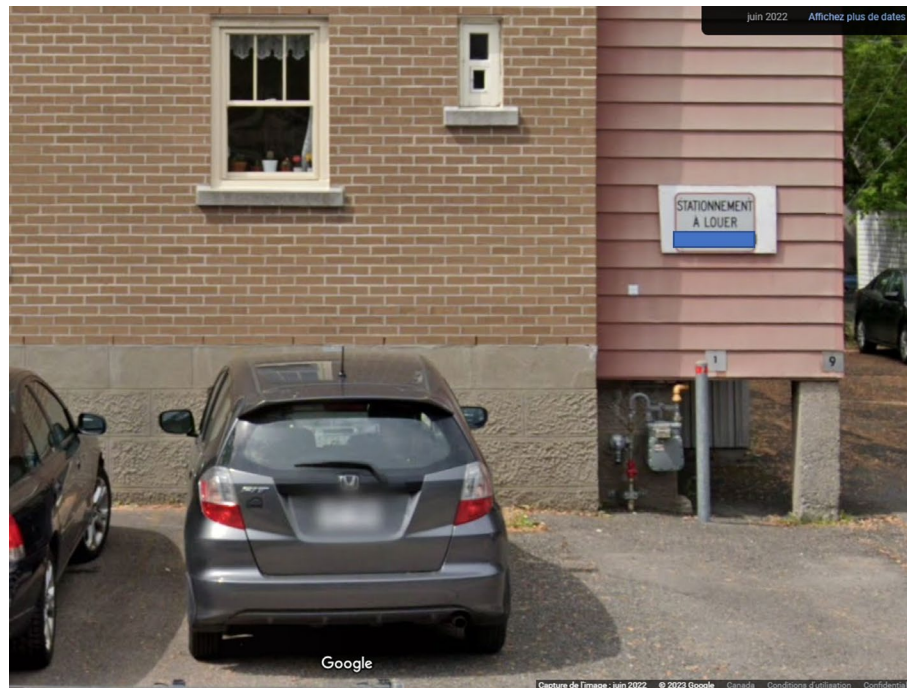
Proposition

Soutenir l'aménagement des rues piétonnes
Maintenir les occupations de chaussée pour les café-terrasses

Propositions non retenues

Grands axes d'intervention	Propositions non retenues	Justifications
Alternatives	Accorder un privilège identique aux détenteurs de permis de stationnement pour tous les véhicules d'autopartage	Seuls les véhicules munis d'un permis d'autopartage de la Ville de Québec (VA) peuvent bénéficier de cet avantage
	Implanter des bornes de recharge électrique sur rue	La Ville a implanté quelques bornes de recharge électrique sur rue en projet-pilote, mais privilégie désormais l'implantation dans des parcs de stationnement situés hors rue. Voir mesure proposée pour le parc de stationnement Olivier-Robitaille.

Autres mesures (à l'échelle de la ville)



Interventions proposées

5. Autres mesures (à l'échelle de la ville)

- Encadrer la location d'espaces de stationnement entre particuliers
- Évaluer la possibilité de mettre en place des permis de stationnement pour les soins de santé à domicile
- Évaluer la possibilité d'introduire un principe de tarification progressive pour les permis de stationnement sur rue en fonction du gabarit du véhicule
- Évaluer la possibilité d'introduire un principe de tarification sociale pour les permis de stationnement sur rue
- Augmenter le contrôle

Interventions proposées

5. Autres mesures (à l'échelle de la ville)

- Encadrer la location d'espaces de stationnement entre particuliers

Situation actuelle	La location d'espaces de stationnement est un usage autorisé par la réglementation d'urbanisme. À l'heure actuelle, peu de zones de zonage permettent l'exploitation commerciale d'espace de stationnement entre particuliers, en usage associé à la fonction résidentielle.
Proposition	La Ville entend encadrer la location d'espaces de stationnement dans le but d'optimiser les espaces existants, sans pour autant créer une pression induite sur la demande de stationnement sur rue. Une adresse qui louerait son espace de stationnement privé ne pourrait pas bénéficier d'un permis de stationnement sur rue.

> La mobilité à Québec

Autres
propositions
non retenues



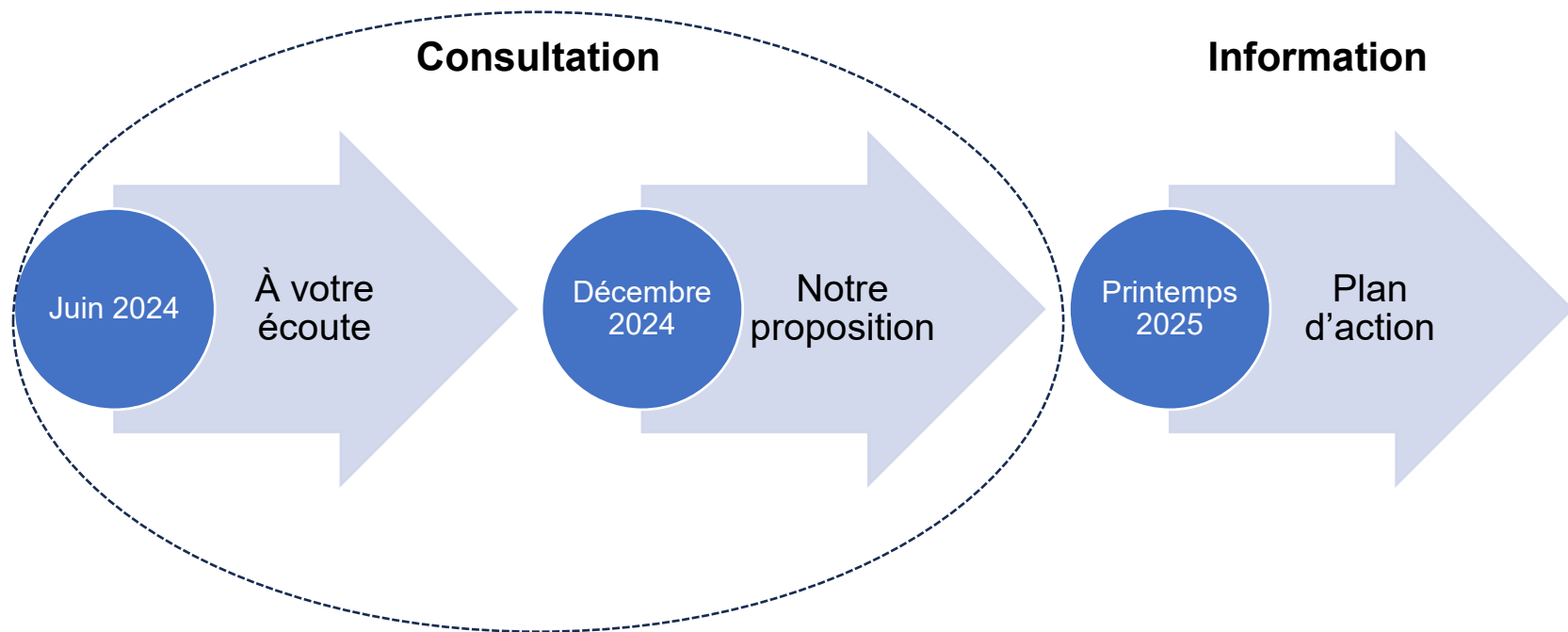
Grands axes d'intervention	Propositions non retenues	Justifications
Aménagement	Systématiser les saillies de trottoirs à toutes les intersections	L'ajout d'une saillie empiète nécessairement sur les bordures de rue disponibles au stationnement. L'analyse se fait par projet. Fonctionnalité du réseau et sécurité
	Localiser les bornes incendie en dehors des espaces de stationnement	Lorsque possible, en respectant le niveau de couverture incendie du secteur
	Marquage des espaces	Cela varie en fonction du gabarit du véhicule
Période de chantier	Offrir des stationnements alternatifs lors des chantiers	La Ville compense la perte des accès aux stationnements hors rue et les espaces de stationnement sur rue lorsque possible, en fonction du nombre de places qui seront livrées à la suite du réaménagement.
	Téléphoner aux détenteurs de permis avant de remorquer	Il est de la responsabilité du propriétaire du véhicule de vérifier la signalisation en place, même temporaire.
	Ajuster les heures d'interdiction de stationner lors de chantiers	Difficulté d'application et risque de remorquage élevé le lendemain matin

> La mobilité à Québec

Prochaines étapes



Prochaines étapes



> La mobilité à Québec

Merci pour
votre
participation

