

# Conditions de stationnement dans le faubourg Saint-Jean

---

## Activité de participation publique

### Atelier d'échange en mode hybride

#### Date et heure

Le 3 juin 2024, à 19 h

#### Lieu

Centre communautaire Lucien-Borne, 100, chemin Sainte-Foy, +réunion Zoom simultanée

#### Nombre de personnes présentes :

En salle : 90 personnes divisées en 13 équipes (sur 107 inscriptions)

En ligne : 54 personnes divisées en 3 équipes (sur 102 inscriptions)

Selon les formulaires d'inscription, 75 % des participants aux ateliers possèdent une voiture.

Les contributions des 16 équipes sont compilées par équipe dans l'annexe 1.

## Participation

### Conseillers municipaux

M<sup>me</sup> Mélissa Coulombe-Leduc, membre du comité exécutif et responsable de l'urbanisme, conseillère municipale du district du Cap-aux-Diamants

M. Pierre-Luc Lachance, membre du comité exécutif responsable des transports

### Personnes-ressources

M. Alexandre Côté, directeur de la division planification des transports et conception routière

M<sup>me</sup> Pauline Guyomard, conseillère à la planification des transports, service des transports de et la mobilité intelligente

M. Serge Bety, technicien à la circulation, service des transports de et la mobilité intelligente

M. Pier-Alexandre Bouchard, technicien à la circulation, service des transports de et la mobilité intelligente

### Animation de la rencontre

M. Daniel Leclerc, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

### Soutien à l'animation

Cristina Bucica, Éloïse Gaudreau, Dominique Gagnon, Alexandra Mauger, Hélène St-Pierre, conseillères en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

 **Boîte à suggestions**

**Dates**

Du 3 juin au 24 juin 2024

**Lieu**

<https://participationcitoyenne.ville.quebec.gc.ca/conditions-stationnement-faubourg-saint-jean>

**Nombre de participants**

Boîte à suggestions : 38 participations

Courriel : 6 participations

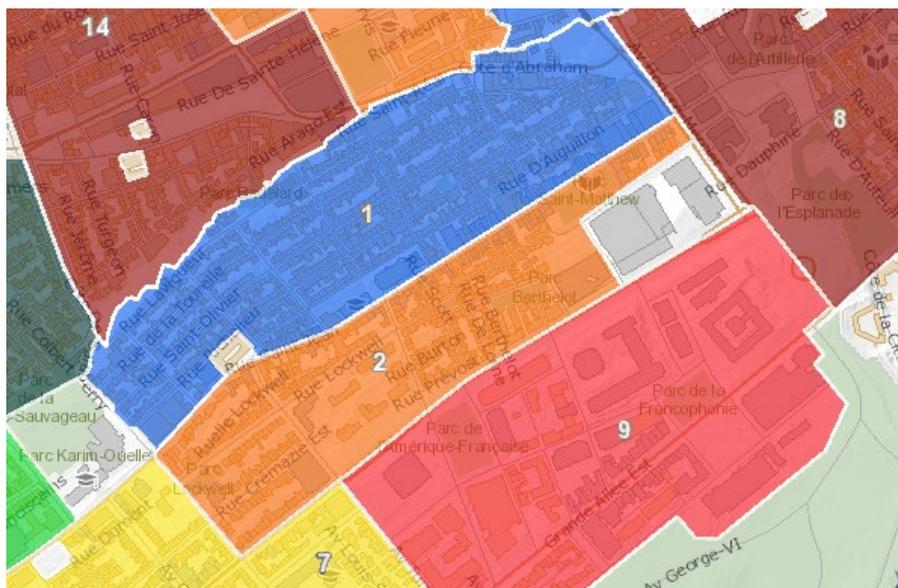
Les 44 contributions font partie de la compilation. Celles déposées dans la boîte à suggestions sont à l'annexe 2.

**Mise en contexte**

Certaines rues du quartier sont en cours de réaménagement et ces interventions ont occasionné le retrait de certaines cases de stationnement sur rue. Comme il y a une forte demande pour le stationnement sur rue dans le quartier, la Ville de Québec a entrepris une démarche de participation citoyenne active afin d'engager la population dans sa réflexion entourant son utilisation.

**Secteur d'intervention**

Le quartier Saint-Jean-Baptiste, mais plus précisément le territoire correspondant aux zones de stationnement 1 et 2 où les modifications au stationnement sont anticipées. Ces deux zones correspondent à l'espace entre le Coteau Sainte-Geneviève et le boulevard René-Lévesque, ainsi qu'entre l'avenue de Salaberry et le boulevard Honoré-Mercier.



## Objectifs de l'atelier d'échange

- Informer sur l'état actuel du stationnement et capter les tendances pour mieux accompagner le changement;
- Recueillir les préoccupations et les pistes d'amélioration en matière de gestion du stationnement pour le secteur;
- Développer une vision commune pour la gestion du stationnement dans le secteur.

## Communication

Des moyens de communication variés ont été utilisés pour inviter les citoyens aux activités. La démarche de participation publique a été annoncée à la mi-mai 2024.

- Invitation porte-à-porte à 6200 ménages du faubourg;
- Site Web de la Ville;
- Envoi courriel à des listes d'abonnés (conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste, participants aux consultations précédentes sur le réaménagement des rues du quartier Saint-Jean-Baptiste);
- Réseaux sociaux et mobilisation par des tiers.

## Documentation

La présentation du 3 juin, l'enregistrement de l'atelier, et les annexes du rapport sont sur le site Internet de la Ville de Québec : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=725>

## Déroulement des ateliers

Afin que l'atelier soit principalement consacré à identifier des pistes de solutions pour le stationnement dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, une activité brise-glace a eu lieu au moment d'entrer dans la salle. Les participants pouvaient déposer un bulletin où ils avaient inscrit leur principal enjeu en matière de stationnement dans le faubourg (annexe 3). Avant la présentation officielle de la Ville, les bulletins ont été lus de vive voix pour rappeler les principaux enjeux ayant motivé la tenue de l'atelier.

Les participants étaient répartis en seize équipes (13 équipes en salle et 3 équipes en ligne). Chaque équipe avait une feuille-réponse pour discuter de six thèmes. Lors de la première partie de l'atelier, les échanges portaient sur le stationnement sur la rue avec comme thème l'espace, le temps, et la tarification du stationnement / critère d'admissibilité aux vignettes de stationnement sur rue. Lors de la deuxième partie de l'atelier, les échanges portaient sur le stationnement hors rue, dont le stationnement privé, le stationnement commercial, et les alternatives aux déplacements automobiles.

Il était également possible de participer à cette démarche à l'aide d'un formulaire en ligne ou d'un courriel du 3 au 24 juin 2024. Les contributions par écrit font également partie de la compilation.

## SYNTHÈSE ET COMPILATION DES SUGGESTIONS PAR THÉMATIQUE

### Méthodologie de la compilation

Afin de synthétiser les propositions citoyennes, chaque contribution (napperon d'équipe, intervention au micro, courriel et formulaire de participation) a été divisée en plusieurs suggestions. Toutes ces suggestions ont été classées en sous-catégories. Cette méthode permet d'identifier les principales recommandations citoyennes proposées durant la période de consultation. Les grandes catégories utilisées correspondent à celles utilisées lors de l'atelier.

En orange sont certaines contributions en opposition avec la recommandation principale.

### Première partie, le stationnement sur rue

<b>Temps</b>	<b>56</b>
<b>Élargir temps limité</b>	<b>34</b>
Élargir les heures avec vignette en soirée	10
9 h à 19 h	9
Élargir les heures, mais accorder plus de temps (90 minutes)	6
Élargir les heures et ajouter les fins de semaine	6
Statu quo	3
<b>Contrôler et faire appliquer les interdictions de stationnement sur rue</b>	<b>7</b>
Augmenter le contrôle du stationnement sur rue	3
Contrôler le stationnement sur rue en soirée	2
Contrôler le stationnement aux débarcadères	2
<b>FEQ</b>	<b>5</b>
Interdire les visiteurs durant FEQ	5
<b>Tolérance en mi-journée</b>	<b>4</b>
Tolérance pour les vignettes du CIUSSSCN près du CHSLD	2
Changer les heures contrôlées. Exemple : permettre le matin ou la mi-journée pour les visiteurs et les services à domicile.	2
<b>Occupation temporaire</b>	<b>4</b>
Téléphoner au propriétaire d'un véhicule avec vignette avant procéder à un remorquage lors de déneigement / nettoyage / chantier	2
Rigueur sur les heures d'interdiction de stationnement pour les chantiers	1
Simplifier la location de tréteaux pour les chantiers	1
<b>Déneigement</b>	<b>1</b>
Faire des zones de stationnements alternées pour les opérations de déneigement	1
<b>Rue piétonne</b>	<b>1</b>
Rue Saint-Jean piétonne une fin de semaine par mois seulement	1

<b>Espace sur rue</b>	<b>126</b>
<b>Exclusivité des cases de stationnement sur rue</b>	<b>23</b>
Espaces de stationnement majoritairement aux résidents	7
Garder une part d'espaces non exclusifs / sans vignette	7
Exclusivité aux détenteurs de vignettes	5
La rue n'est pas un bien privé	4
<b>Marquage au sol</b>	<b>18</b>
Marquer les cases de stationnement sur rue	12
Marquer ou aménager la distance à garder aux intersections	5
Affichage pour dire de bien se stationner sur rue (sauver espace)	1
<b>Ne pas enlever de cases de stationnement sur rue</b>	<b>14</b>
Ne pas retirer de cases	11
Choisir l'emplacement des bornes-fontaines pour ne pas retirer de case	3
<b>Portes cochères</b>	<b>13</b>
Retirer les interdictions de stationner devant les portes cochères inutilisées	11
Utiliser les portes cochères comme débarcadère	1
Ne pas se stationner devant les portes cochères	1
<b>Occupation temporaire de la chaussée</b>	<b>12</b>
Rigueur sur les interdictions de stationnement pour les chantiers	6
Ne pas retirer du stationnement pour le service à Vélo	3
Occupation seulement temporaire pour les porte-vélos, terrasses, ou plantes, afin de laisser les rues aux automobiles	2
Offrir des stationnements alternatifs lors des chantiers	1
<b>Verdissement</b>	<b>11</b>
Verdir autrement (sans retirer des cases de stationnement)	7
En faveur d'utiliser la rue pour verdissement	4
<b>Participation publique</b>	<b>10</b>
Apporter des changements graduels pour que les gens s'adaptent	6
Être transparent et informer des changements à venir plus tôt	3
Tenir un vote sur les projets de réaménagement	1
<b>Débarcadères</b>	<b>10</b>
Prévoir des débarcadères si on doit se stationner plus loin	4
Valider la pertinence des débarcadères existants	3
Prévoir débarcadère pour les commerces	3
<b>Augmenter le stationnement sur rue</b>	<b>5</b>
Ne pas retirer des cases sur rue, plutôt en ajouter	5
<b>Parcomètre</b>	<b>4</b>
Conserver les parcomètres sur la rue Saint-Jean	3
Appliquer une tarification dynamique selon la demande	1
<b>Cases de stationnement pour personnes en situation de handicap</b>	<b>3</b>
Prévoir des cases pour personnes en situation de handicap là où nécessaires	3
<b>Bornes de recharge de véhicules électriques</b>	<b>2</b>
Prévoir des bornes de recharge sur rue	1
Ne pas placer de borne de recharge sur rue	1
<b>Poteau d'Hydro-Québec</b>	<b>1</b>
Enfouissement des fils et retirer les poteaux des rues	1

<b>Vignettes</b>	<b>94</b>
<b>Nombre de vignettes par ménage</b>	<b>38</b>
1 vignette par ménage	13
2 vignettes par ménage	6
Accorder moins de vignettes s'il y a un stationnement privé	4
Ne pas limiter la vignette s'il y a un stationnement privé	3
Ne pas limiter le nombre de vignette par ménage	3
0 vignette s'il y a un stationnement privé	3
Vente des vignettes en 2 temps : 1 <sup>re</sup> vente limitée à 1 vignette par ménage. S'il reste des vignettes, 2 <sup>e</sup> vente pour le 2 <sup>e</sup> véhicule	1
2 vignettes par ménage, avec une exception pour les colocations	1
Ne pas autoriser de vignettes aux nouveaux bâtiments	1
Ne pas limiter pour les nouveaux immeubles	1
Contrôler l'admissibilité des demandeurs de vignettes	1
Changement graduel, droit acquis sur vignettes multiples	1
<b>Vignette pour visiteurs</b>	<b>20</b>
Mettre en place un système de vignettes pour les visiteurs	14
Vignette temporaire pour services à domicile ou véhicule de location	6
<b>Coût</b>	<b>16</b>
Coût de la vignette selon la taille du véhicule	9
Coût plus élevé pour réduire la demande	5
Réduire le coût de la vignette	2
<b>Zone de vignettes</b>	<b>8</b>
Élargir les zones	3
Ne pas modifier les zones de vignettes	2
Faire des changements en fonction des tronçons, pas pour toute la zone	1
Réduire les zones	1
Prendre en compte la topographie du quartier pour le découpage des zones	1
<b>Vignette pour les entreprises</b>	<b>4</b>
Pas de vignette aux entreprises	4
<b>Limiter nombre total de vignettes</b>	<b>4</b>
1 case sur rue = 1 vignette vendue (place garantie)	4
<b>Airbnb</b>	<b>2</b>
Attention aux vignettes accordées aux Airbnb	2
<b>Partage</b>	<b>1</b>
Permettre de partager sa vignette	1
<b>Mensuelle</b>	<b>1</b>
Offrir des vignettes temporaires ou mensuelles	1

## Deuxième partie, le stationnement hors rue

<b>Stationnement privé hors rue (associé à un logement ou commerce)</b>	<b>26</b>
<b>Location privée</b>	<b>10</b>
Location de cases de stationnement privées uniquement entre résidents	7
Permettre la location privée, mais ne pas forcer locataire d'un immeuble à en louer	2
Contrôler ou subventionner le coût du stationnement hors rue	1
<b>Augmenter le stationnement</b>	<b>7</b>
Favoriser les stationnements souterrains dans les nouvelles constructions	7
<b>Remorquage</b>	<b>3</b>
Revoir le fonctionnement du remorquage devant une entrée privée	3
<b>Communauto</b>	<b>3</b>
Station Communauto hors rue	3
<b>Portes cochères</b>	<b>2</b>
Portes cochères, avoir moins de contraintes en urbanisme pour aménager ou élargir	2
<b>Déneigement</b>	<b>1</b>
Prise en charge du déneigement des ruelles par la Ville pour y garder des cases	1
<b>Stationnement commercial (Indigo et SPAQ)</b>	<b>56</b>
<b>Cases commerciales pour résidents</b>	<b>20</b>
Gestion de cases commerciales par la municipalité	11
Cases commerciales réservées pour les résidents	7
Rabais pour les résidents	2
<b>Déneigement</b>	<b>7</b>
Réduire le coût en soirée et lors des tempêtes	4
Prévoir plus d'espaces hors rue pour déneigement	3
<b>Faire la promotion du stationnement hors rue</b>	<b>7</b>
Affichage et promotion des stationnements hors rue	7
<b>Augmenter le stationnement</b>	<b>7</b>
Construire du stationnement hors rue par la municipalité	7
<b>Tarif du stationnement commercial</b>	<b>6</b>
Rabais pour résidents	6
<b>Emplacement des stationnements commerciaux</b>	<b>4</b>
Avoir des stationnements commerciaux à proximité	4
<b>Voitures au bois dormant</b>	<b>3</b>
Laisser les voitures moins utilisées sous terre	3
<b>Communauto</b>	<b>2</b>
Station Communauto hors des rues	2

<b>Alternatives à la voiture ou au stationnement</b>	<b>60</b>
<b>Communauto</b>	<b>23</b>
Permettre aux voitures Communauto d'être stationnées sans vignette	7
Augmenter l'offre Communauto	6
Station Communauto hors rue	4
Permettre ou aider d'autres services d'autopartage	2
Communauto ne répond pas à tous les besoins	2
En faveur d'utiliser la rue pour Communauto	2
<b>Transport en commun</b>	<b>17</b>
Améliorer le transport en commun	7
Encourager les gens à venir au centre-ville en transport en commun	6
Crédit mobilité pour stationnement ou transport en commun	2
Coût du transport en commun élevé en plus d'un véhicule	2
<b>Mobilité active</b>	<b>13</b>
Améliorer les aménagements pour la mobilité active	8
Stationnement à vélo sécurisé	5
<b>Voitures au bois dormant</b>	<b>3</b>
Utiliser d'autres modes de transport laisse les voitures stationnées	2
Avertir les voitures <i>au bois dormant</i> sur rue	1
<b>Participation publique</b>	<b>2</b>
Faire une étude sur les raisons qui motivent les gens à utiliser la voiture dans le quartier	2
<b>Informers</b>	<b>2</b>
Carton d'information annuel sur la mobilité dans le quartier, stationnement, RTC, à vélo, rues piétonnes	2

## Réalisation du rapport

### Date

13 septembre 2024

### Réalisé par

M. Daniel Leclerc, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec

Annexe 1 : Compilation des réponses par équipes lors de l'atelier du 3 juin 2024

Annexe 2 : Contributions déposées dans la boîte à suggestions entre le 3 et 24 juin 2024

Annexe 3 : Enjeux nommés lors de l'exercice brise-glace du 3 juin 2024

# Annexe 1 : Compilation des réponses par équipe lors de l'atelier du 3 juin 2024

## Équipe 1 en salle :

### Alternatives

---

- Les alternatives ne sont pas des options viables pour plusieurs personnes pour qui l'automobile est indispensable pour le travail

### Stationnement commercial

---

- Ajouter des cases, construire 600 cases sous le parc Lucien-Borne
- La Ville pourrait acheter des stationnements commerciaux et offrir des espaces avec vignette aux résidents (Banque Nationale, Centre des Congrès, Delta)
- Quel est le pouvoir du municipal sur la gestion des stationnements commerciaux?
- Y a-t-il vraiment des espaces commerciaux libres en journée avec les 7 000 voitures qui entrent en ville?

### Espace sur rue

---

- Diminuer les pertes d'espace avec l'aménagement des bordures de rue (pot de fleurs)
- Espaces de stationnement sur rue majoritairement aux résidents
- Mettre à jour les zones débarcadères inutiles
- Ne pas enlever d'espaces de stationnement dans l'espace public ou encore en ajouter

### Stationnement privé

---

- Offrir des subventions pour la construction de stationnements privés
- Utiliser le terrain de l'ancienne église Saint-Vincent-de-Paul pour construire du stationnement

### Temps

---

- 9 h à 17 h, garder la durée actuelle

### Vignettes

---

- Diminuer le coût de la vignette pour que tous les niveaux socio-économiques puissent en bénéficier
- Permettre un nombre illimité de vignettes par ménage
- Ne pas redécouper des zones de vignettes

### Autres

---

- Enjeux de sécurité, signalisation plus visible et plus prévisible. Mettre des arrêts partout.
- Qu'en est-il du taux de stationnement sur rue/ ménage en comparaison avec le taux de motorisation?
- Tourner en rond pendant 30 minutes pollue plus que de trouver un stationnement rapidement

## Équipe 2 en salle :

### Alternatives

---

- À la place d'améliorer les moyens de transport collectif et la résilience locale, on enlève les stationnements pour forcer les gens à perdre leur voiture

### Stationnement commercial

---

- Incitatif aux propriétaires de voitures au bois dormant de les placer dans un stationnement commercial

### Espace sur rue

---

- Arrêter d'enlever des places de stationnement
- Placer les bornes-fontaines du côté sans stationnement et au bout des rues

### Stationnement privé

---

- Ne pas empêcher la construction de stationnements privés ou commerciaux

### Temps

---

- Ne pas autoriser le stationnement sur rue lors des festivals

### Vignettes

---

- Permettre les 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> véhicules pour les besoins de certains résidents. Ne pas toucher au droit privé.
- Limitées les vignettes par logement, ça serait une injustice

### Autres

---

- « La statistique est fausse. Il y a de la place pour tout le monde, car il y a des voitures avec vignette qui se stationnent hors rue. »
- « Ça fait 3 générations, j'ai l'impression qu'on veut que je parte. Pas de vision sur l'électrification des transports. »
- « Le quartier est défavorisé et la voiture est un moyen de survie pour les familles. »
- Les arbres aux coins des rues vont-ils empêcher le passage des camions de pompier.
- On n'a pas consensus dans l'équipe.

## Équipe 3 en salle :

### Espace sur rue

---

- Revoir emplacement des bornes-fontaines pour réduire l'impact sur le stationnement

### Stationnement privé

---

- Ne pas permettre la location à des non résidants (OK pour la location entre résidants)

### Temps

---

- Augmenter les heures contrôlées, mais accorder plus de temps 60 à 90 min.
- Augmenter le contrôle du stationnement sur rue
- Contrôler le stationnement sur rue en soirée, car pas surveillé après 16 h d'après un employé.
- Passer de 9 h à 22 h ou même 23 h sauf pour les détenteurs de vignettes

### Vignettes

---

- Limiter à 2 vignettes par adresse
- Vignette = taxe aux résidants trop chère

## Équipe 4 en salle :

### Alternatives

---

- Améliorer les aménagements pour assurer la sécurité des cyclistes et piétons
- Augmenter la disponibilité des autopartages
- Gratuité du transport en commun
- Le prix du transport en commun ne favorise pas son utilisation lorsque possède aussi une voiture
- Prévoir des supports à vélo à longueur d'année
- Suggérer aux gens de la banlieue de se déplacer à vélo, à pied ou en transport en commun pour venir au centre-ville par équité. Mesure incitative ou punitive?
- Tant que le transport en commun ne sera pas plus efficace et ne couvrira pas un territoire plus large, il sera difficile de pousser les gens à se départir de leur véhicule

### Stationnement commercial

---

- Que des espaces commerciaux soient réservés à des résidants avec vignettes (au même prix que la vignette)
- Stationnements réservés aux résidants dans les espaces privés d'Indigo Banque Nationale et autres qui ont plein d'espace vacant (au même prix que la vignette)
- Vérifier le taux d'occupation des stationnements commerciaux

### Espace sur rue

---

- Faire du marquage au sol pour déterminer clairement les espaces de stationnement et les maximiser
- Mieux régler les interdictions devant les portes cochères lorsque celles-ci ne sont pas des entrées de garage
- Plus de transparence sur les mesures à venir de la Ville avec le stationnement
- Prendre en compte les besoins des personnes âgées ou en situation de handicap
- Que certains espaces soient uniquement aux détenteurs de vignette (pas de 60 minutes ni soirée)
- Sentiment que les changements sont trop brusques, pas assez graduels

### Stationnement privé

---

- Limiter les prix des stationnements privés
- Permettre le stationnement des autopartages dans les espaces privés
- Privilégier la location du stationnement privé (chez des particuliers) entre résidants

### Temps

---

- « Augmenter la durée autorisée »
- FEQ et Lucien-Borne, les utilisateurs ne laissent pas d'espace aux résidants
- Évaluer l'impact des Airbnb sur les espaces de stationnement

### Vignettes

---

- Implanter un système de vignettes temporaire (ex. : une journée) pour les résidants qui reçoivent de la visite ou qui louent une auto pour quelques jours
- Limite de 2 vignettes par ménage/ adresse
- Limiter l'accès aux vignettes aux détenteurs de stationnement privé
- Prendre en compte la géographie du quartier (côtes, artères à traverser, etc.) lors du découpage des zones de stationnement
- Tenir compte des réalités différentes des tronçons qui composent les zones

## **Autres**

---

- Comment rendre l'utilisation de l'automobile moins confortable en banlieue?
- Fracture numérique pour la consultation des citoyens (en ligne)
- Impact du CPE sur le stationnement
- Peu de stationnements privés dans le secteur nord-ouest du quartier
- Très peu de stationnements privés disponibles en zone 1

## Équipe 5 en salle :

### Alternatives

---

- Lucien-Borne, réserver 20 places pour Communauto
- Politique centrée sur les résidants +accessibilité +transport en commun ou collectif
- Service Amigo ou Turo pour covoiturage ou emprunter un véhicule
- Valoriser et augmenter le parc d'auto de Communauto
- Vignette d'accessibilité pour les résidants au transport en commun

### Stationnement commercial

---

- Manque d'autopartage sur notre territoire avec Communauto dans les espaces commerciaux
- Utiliser le stationnement commercial à partir de la fermeture des commerces

### Espace sur rue

---

- Politique graduelle de 2 à 3 ans vers interdiction de stationnement pour les non résidants
- Stationnement qui reste à ne pas réduire. Aménager, mais pas au détriment des stationnements qui restent

### Stationnement privé

---

- Assouplissement des règlements pour les portes et accès privés
- Normes de construction excessives pour élargir une porte. Coût excessif relié aux règlements d'urbanisme ou aux attentes esthétiques
- Pas d'obligation à louer (un stationnement) pour un proprio, mais changer la réglementation pour les rendre accessibles à la location

### Temps

---

- 9 h à 23 h

### Vignettes

---

- Élargir les zones
- Éliminer les vignettes des entreprises privées mais pas les OBNL
- Max 1 vignette par résidant
- Nombre de vignettes = nombre de stationnements
- Outil de tracking pour visiteurs réservés par les résidants
- Vente en 2 temps : première vente limitée à 1 vignette par résidant. S'il reste des vignettes, deuxième vente pour les 2<sup>e</sup> véhicules.
- Vignette temporaire : exemple locataire temporaire
- Vignette temporaire pour un visiteur à la demande d'un résidant

### Autres

---

- Difficile de se stationner le soir en raison des visiteurs du Centre Lucien-Borne

## Équipe 6 en salle :

### Alternatives

---

- Faire de la publicité de mai à octobre pour inciter les banlieusards à utiliser le transport en commun comme on le fait pour le FEQ
- Les autos sont en dormance parce qu'on marche, prend le bus, fait du vélo, et travaille à la maison. On peut avoir besoin d'une auto et faire ses courses dans le quartier.

### Stationnement commercial

---

- Avoir un prix pour les résidants
- Bien couvrir le quartier, offre commerciale pour résidants à moins de 400 m
- Stationnement commercial est essentiel pour les opérations de déneigement

### Espace sur rue

---

- Ajouter les 4 espaces 60 minutes sur Salaberry du côté du Centre Lucien-Borne pour les résidants zone 1
- Espace réservé aux résidants et visiteurs seulement. Forcer les touristes à utiliser le stationnement payant en tout temps les fins de semaine.
- Installer des affiches illustrant la bonne façon de se stationner afin d'utiliser un seul espace (éduquer les automobilistes)
- Laisser les stationnements sur les deux côtés des rues qui existent déjà
- Marquer les cases, on perd plusieurs espaces par un ou deux pieds seulement parce que les gens sont mal stationnés
- Ne pas mettre de bornes de recharge électrique sur rue
- Quelques espaces dédiés aux résidants 24h / 24h
- Quincaillerie Saint-Jean-Baptiste, interdiction de stationner en tout temps devant les garages. Lorsque le commerce est fermé, ces espaces devraient se libérer pour les résidants.

### Stationnement privé

---

- Laisser les résidants louer leur stationnement jusqu'à un certain montant sans permis commercial (OK pour 2 cases, mais 10 cases seraient commerciales)

### Temps

---

- Faciliter le stationnement pour les entrepreneurs qui rénovent les immeubles. Les propriétaires ont parfois de la difficulté à réserver l'espace ou à avoir un entrepreneur.
- Rue Saint-Jean piétonne la première fin de semaine du mois seulement

### Vignettes

---

- Limiter l'admissibilité aux vignettes des nouveaux bâtiments
- Obliger les commerçants à louer des espaces (plutôt que vignette) puisque c'est déductible d'impôt. Laisser les places sur la rue aux résidants et visiteurs.
- Vérifier la validité des détenteurs de vignettes

### Autres

---

- On tourne en rond vendredi - samedi dès 17 h 00

## Équipe 7 en salle :

### Alternatives

---

- Faire une vraie étude pour documenter les raisons pour lesquelles les gens ont besoin d'une voiture
- Stationnement Communauto en station sur rue = mauvais plan, car enlève du stationnement sur rue

### Stationnement commercial

---

- Construire un stationnement étagé avec un toit vert dans les espaces de stationnement de la Ville. Exemple stationnement municipal Saint-Olivier.
- Construire un stationnement public pour les résidants
- Mieux faire connaître les tarifs commerciaux et les options
- Partager avec les vignettes les stationnements municipaux Saint-Olivier et Olivier-Robitaille
- Subventionner les stationnements commerciaux pour accueillir plus de Communauto
- Tarif résidant abordable pour les stationnements commerciaux

### Espace sur rue

---

- Continuer de s'impliquer et svp que la Ville fasse des consultations complètes et scientifiques
- Faire un parc avec des arbres et jardins communautaires hors rue et garder stationnement sur rue.
- Faire une planification globale pour toutes les rues ou tout le quartier plutôt que de dissimuler le plan une rue à la fois
- Lors de réfections majeures, faire voter les citoyens. Tenir un référendum officiel lors de décisions importantes. Exemple enfouissement des fils d'Hydro-Québec.
- Ne pas en enlever (de stationnement), en créer!
- Ne pas interdire le stationnement devant les portes cochères qui ne servent pas aux voitures
- Plusieurs arbres morts ou qui ne réussissent pas à pousser sur rue. Verdir autrement.
- Plusieurs villes dans le monde verdissent autrement que par des arbres sur rue
- Pourquoi couper des espaces de stationnement alors qu'on en manque?
- Transparence de la Ville. Choix "X" pour un coût "X" dans leurs décisions (de réaménagement)

### Stationnement privé

---

- Normaliser la location de stationnements privés

### Temps

---

- Faire des zones de stationnement alternées pour le déneigement
- Résidants seulement lors du FEQ et Carnaval
- Vignettes/ zones protégées jusqu'à 19 h. Flexibilité de la Ville pour accès aux services (soirs, travaux)

### Vignettes

---

- 1 espace garanti par vignette assurée/ place attitrée?
- Avoir accès à des crédits stationnement ou vignette temporaire pour situations particulières

- Chaque résident devrait avoir accès à une vignette (pas d'exclusion, si pas d'espace. Exemple : Tandem)
- Maximum de 1 ou 2 vignettes par adresse qui n'a pas accès à un stationnement privé
- Pouvoir partager sa vignette et utiliser stationnements municipaux

## Équipe 8 en salle :

### Alternatives

---

- Offre de mobilité variée et complète afin de réduire l'utilisation de la voiture
- Communauto, avoir vignette pour voitures en station et plus de voitures disponibles pour les résidants

### Stationnement commercial

---

- Partenariat avec stationnements privés pour une tarification privilégiée pour les résidants du faubourg (230 \$ trop cher)
- Possibilité de rendre accessibles les stationnements des commerces durant les heures de fermeture

### Espace sur rue

---

- Améliorer la catégorie entrepreneur (réservation lors de chantier?)
- Parcomètre à tarification dynamique. Prix fluctue selon la période d'utilisation.
- Repères au sol pour délimiter les cases de stationnement

### Stationnement privé

---

- Le remorquage devant un endroit privé devrait être à la charge de la voiture problématique
- Ruelles orphelines, environ 8 dans le faubourg. Certaines ruelles en conflit avec la Ville et le CHU, ces ruelles devraient être remises à la Ville. Exemple ruelle Lockwell compte 18 stationnements inaccessibles l'hiver. Au total, 100 cases sauvegardées

### Temps

---

- Augmenter la période et ajouter la fin de semaine pour les vignettes
- Réduire le nombre de cases où l'on peut se stationner après 17 h pour laisser plus de cases aux résidants en fin de journée

### Vignettes

---

- 2 vignettes par résidence, si famille 2<sup>e</sup> vignette plus chère. Exception pour la collocation et les familles de plus de X enfants
- Plus de stationnements attribués pour le CHSLD/ Aide à domicile/ zone handicapée limitée. Vignettes allouées à cette catégorie

## Équipe 9 en salle :

### Alternatives

---

- Communauto en station devrait aussi être considérée comme avec vignette
- Stationnement à vélo sécurisé

### Espace sur rue

---

- Débarcadère pour les commerces
- Identifier les cases de stationnement avec de la peinture
- Manque de stationnement en soirée et pour la visite

### Stationnement privé

---

- Partage ou location de case privée si (propriétaire) n'a pas de véhicule.  
Location seulement aux résidents de la zone.

### Temps

---

- 9 h à 19 h
- Limité à 60 minutes pour une partie de la rue
- Lundi au jeudi de 8 h à 19 h, vignettes seulement pour une partie de la rue

### Vignettes

---

- Clause grand-père pour les détenteurs de vignette : 2 vignettes pour passer à 1 vignette par adresse éventuellement (excluant les commerces)
- Coût de la vignette selon la longueur du véhicule
- Stationnement privé = -1 stationnement avec vignette

## Équipe 10 en salle :

### Alternatives

---

- Communauto devrait avoir des espaces hors rue désignés
- Communauto ne convient pas à tout le monde
- Transport en commun à améliorer, mais ne remplacera jamais l'auto pour rejoindre tous les endroits de la ville

### Stationnement commercial

---

- Danger de remettre la gestion du stationnement dans les mains du privé.
- Les autos en dormance pour une longue période devraient être stationnées dans les espaces intérieurs Ex. d'Youville
- Plateforme publique pour la gestion des stationnements. Ne pas remettre la gestion dans les mains du privé (ex. stationnements intérieurs d'édifices privés)
- Tarif préférentiel pour les résidants avec un bail, abonnement mensuel à bon prix plutôt qu'annuellement

### Espace sur rue

---

- Ce qui n'est pas de l'usage automobile doit être non permanent (saisonnier) ex : vélo, terrasses de restos, plantes)
- Il aurait fallu effectuer cet exercice avant de reconfigurer tout le quartier. Merci d'en être conscients.
- Les véhicules et besoins des résidants ont changé, portes cochères caduques
- Plus de places réservées aux détenteurs de permis 60 à 80 %

### Stationnement privé

---

- Revoir le fonctionnement du remorquage devant une entrée privée.

### Temps

---

- Appeler les propriétaires de véhicule avant de les remorquer (tant pour travaux que le déneigement)
- OK pour 60 minutes aux visiteurs
- Texto aux détenteurs de vignette lors de la mise de tréteaux

### Vignettes

---

- Attention aux Airbnb si vignettes offertes en location
- Limiter le nombre de vignettes (2 max/ maison)
- Pas plus d'une vignette par ménage si accès à un stationnement privé
- Payer plus cher pour les gros véhicules
- Que demande la Ville comme preuve de résidence pour obtenir une vignette (Airbnb?)
- Vignette temporaire pour les fournisseurs de services sociaux/ infirmière/ popotte

## Équipe 11 en salle :

### Alternatives

---

- Location et Communauto, difficile de se stationner sur rue durant la journée (car sans vignette)
- Pamphlet d'information annuel en été sur la mobilité dans le quartier : stationnement, RTC, àVélo, rues piétonnes

### Stationnement commercial

---

- Tarif résidant dans plus de stationnements privés (commerciaux)

### Espace sur rue

---

- Augmenter le % de cases réservées aux résidents

### Temps

---

- Horaire 9 h à 19 h/ 18h tous les espaces réservés aux résidents
- Que les interdictions temporaires pour les chantiers / entrepreneurs soit plus limitées ou uniquement lors de travaux actifs.

### Vignettes

---

- 1 vignette par 1 adresse
- Propriétaire doit démontrer qu'il n'a pas de stationnement (hors rue) pour avoir une vignette
- Vignette pour les visiteurs (\$)?

## Équipe 12 en salle :

### Stationnement commercial

---

- Prévoir des espaces lors du déneigement et ajouter des espaces à Lucien-Borne et d'Youville
- Rendre disponible le stationnement à côté du Nelligan (Carotte joyeuse)

### Espace sur rue

---

- Actualiser les anciennes zones de débarcadères
- Des lignes entre lesquelles se stationner ou contravention)
- On a besoin de plus d'espace, pas moins
- Stationnement sur rues est-ouest pour les résidants, visiteurs sur rues nord-sud

### Stationnement privé

---

- Favoriser les stationnements souterrains dans les nouvelles constructions

### Temps

---

- Opter pour les heures de 9 h à 19 h

### Vignettes

---

- Pour les visiteurs, avoir une plateforme Web où inscrire les plaques d'immatriculation. Ainsi on pourrait ajouter des places réservées aux résidants et limiter le stationnement des non résidants.
- Vignette spéciale et plus chère pour dépassement des cases (si gros véhicule)

### Autres

---

- C'est une réunion bidon. Vos plans sont faits.
- CPE = retrait de stationnement, prévoir du stationnement sous le CPE
- Les résidants veulent quitter le quartier
- Respecter les propriétaires, on n'a rien à dire sur le stationnement privé. Ils sont chanceux, tant mieux.
- Rues partagées = Danger.

## Équipe 13 en salle :

### Alternatives

---

- Avoir plus de 60 minutes lorsqu'en Communauto ou avec voiture de location

### Stationnement commercial

---

- Avoir des espaces réservés pour les détenteurs de vignettes dans les stationnements commerciaux
- Les stationnements commerciaux sont trop loin

### Espace sur rue

---

- Alternative pour la perte des stationnements actuels ou lors de chantiers.
- Espace Communauto et àVélo sans retirer de stationnement
- Espace débarcadère devant Lucien-Borne
- Garder des espaces non exclusifs aux vignettes en proportion
- Important de garder le stationnement tarifé pour les commerces de Saint-Jean

### Stationnement privé

---

- Faire plus de stationnements souterrains
- Pas de Communauto dans la rue afin de laisser la place aux résidents (utiliser les stationnements privés)
- Permettre de louer des espaces de stationnement privé (car illégal) et faciliter à l'aide d'une plateforme.
- Tarification à réfléchir, subventionner par la Ville les places de stationnement privées

### Temps

---

- « zone de couleur pour des durées variables »
- 60 à 90 minutes, si vignettes, la fin de semaine
- 9 h à 18 h?
- Heures en soirée, c'est rempli déjà par les vignettes (on le voit même le lundi, mardi, mercredi), conserver 17 h ou 18 h, 60 minutes à 90 minutes afin d'avoir le temps pour la visite
- Problème des Airbnb présents du vendredi soir et toute la fin de semaine

### Vignettes

---

- « On ne peut pas décider de qui a droit de quoi »
- Admissibilité à la vignette même si espace privé disponible, car difficile à déterminer
- Avoir vignette flexible pour les visiteurs (plus dispendieuse)
- Limiter à 2 vignettes par adresse (exception au cas par cas, colocs)
- Non au redécoupage des zones
- Ticket ou vignette pour les visiteurs, achat à la carte comme à Montréal

### Autres

---

- Qu'est-ce qui est considéré comme une distance de marche? Acceptable pour quoi? Personne âgée, avec bébé?

## Équipe 14 en ligne :

### Stationnement commercial

---

- Mieux informer et diriger les gens vers stationnements payants et parcomètres (en entrant dans le quartier ou dans leurs publicités)
- Prévoir des tarifs réduits pour le stationnement hors rue lors des soirées de déneigement (on n'était pas au courant de l'existence d'un tel tarif, mais il reste élevé).

### Espace sur rue

---

- La distance de 5 m de l'intersection – difficile à respecter dans ce quartier; le bâtiment bloque déjà la vue.
- Mieux faire connaître le coût réel du stationnement sur rue
- Privilégier les résidents, réserver plus de places réservées aux détenteurs de vignettes

### Stationnement privé

---

- Prévoir plus de stationnements hors rue dans les nouveaux développements (dont une partie pourrait être réservée pour des détenteurs de vignettes).

### Temps

---

- Allonger les heures (soir nuit et fins de semaine)
- Augmenter le contrôle – zone 2 (abus Colline parlementaire);
- Possibilité de prolonger la durée de vignette jusqu'à 21 h ou 22 h, ainsi que la fin de semaine (surtout dans la zone 2, près du Grand Théâtre).

### Vignettes

---

- D'accord à limiter à 1 vignette par adresse, comme dans la zone 11; c'est raisonnable (étant donné le coût important d'entretien du stationnement sur rue)
- Plus de flexibilité, ajout des vignettes temporaires (comme à Montréal) pour visiteurs, famille, aide à domicile, entrepreneurs, services, voitures de location, garde partagée, etc.
- Revoir la philosophie pour les commerçants et employés (pas normal qu'ils aient accès à des vignettes) – pas gratuit de faire des courses en ville
- Si la personne a un stationnement privé hors rue, la vignette devrait avoir un prix dissuasif (le double)

### Autres

---

- Problème fondamental – manque de stationnement le soir; ce serait bien de savoir qui sont les non-détenteurs de vignette qui stationnent dans la rue

## Équipe 15 en ligne:

### Alternatives

---

- Actuellement, la tendance est de récompenser ceux qui fréquentent le quartier en voiture (ex. stationnement gratuit offert par les commerçants). Récompenser ceux qui font des choix durables (transport actif ou en commun)
- Bonification de l'offre en transport collectif nécessaire
- Un résidant s'est départi de sa voiture en arrivant dans le quartier, car trop difficile de s'y stationner. Il a des enfants, il utilise le transport en commun et Communauto. C'est un changement d'habitudes, mais cela fonctionne.
- Une autre résidante s'est départie de sa voiture. Elle adore Flex, car flexibilité dans les zones de stationnement.

### Stationnement commercial

---

- Incitatif à utiliser les stationnements souterrains
- Mieux faire connaître les espaces disponibles - Affichage dynamique, signalisation
- Rendre les souterrains gratuits lors des opérations de nettoyage et de déneigement. S'inspirer du modèle de l'adoption des Flex de Communauto
- Sous-utilisation de la réserve de stationnement (les stationnements commerciaux) - Il est nécessaire d'en favoriser l'utilisation pour laisser l'espace sur rue pour d'autres usages (verdissage, terrasse, etc.) - mais c'est encore trop cher ! - les rendre plus accessibles, rendre cela plus désirable vs le stationnement sur rue.
- Subventionner les stationnements souterrains

### Espace sur rue

---

- Des zones de taxis sont sous-utilisées : Exemples: Turnbull entre Crémazie et René-Lévesque, entre côte Sainte-Geneviève et Saint-Augustin - zone du cimetière St-Matthews
- Marquage au sol des places de stationnement - il y a plusieurs places perdues. Mais porter attention aux différents gabarits de véhicules.
- Offrir un délai - prévisibilité pour que les gens puissent s'adapter - faire des choix
- Portes cochères - Utilisation par des locataires de Airbnb (les propriétaires les gardent pour leurs locataires) - pourraient être utilisées pour débarcadère
- Préserver le dynamisme de l'artère commerciale - préserver de l'espace pour la clientèle
- Prévoir des zones de débarcadères (courses, enfants, etc.), nécessité de suivre l'utilisation pour éviter que l'espace soit retiré inutilement.

### Stationnement privé

---

- Phénomène de vol de stationnement – la réglementation ne permet pas de contrôle - il est très cher de payer le remorquage. Nécessité d'accompagnement des propriétaires pour faire respecter l'interdiction de stationner dans et devant les stationnements privés

### Temps

---

- Augmentation des heures réservées aux détenteurs de vignettes (ex. 19 h)
- Non-respect des zones de 30 minutes max par les utilisateurs - Manque de contrôle - est-ce qu'il y en a trop? (Exemple: zone 2 Crémazie Est côté Sud)

## **Vignettes**

---

- Coût de la vignette en fonction du gabarit de la voiture (qui prend plus d'espace dans les rues)
- Limiter le nombre de vignettes par ménage + limiter l'accès aux vignettes pour ceux qui ont déjà accès à un espace de stationnement privé
- Revoir limites des zones pour rendre plus flexibles (modèle Flex de Communauto)

## Équipe 16 en ligne:

### Alternatives

---

- Augmenter le recours au transport collectif. Étendre les heures de service du RTC pour permettre au personnel de la restauration/bars d'utiliser le bus plutôt que la voiture. Offrir des subventions aux commerçants pour payer une partie/tout le laissez-passer mensuel des employés.
- Faire de la place pour autre chose que du stationnement : Verdure, ajout d'autopartage
- Stationnements municipaux. Comme ils sont peu nombreux, ils devraient être réservés à des usages véritablement collectifs. Idée populaire : stationnement à vélo sécurisé ou plus de place pour autopartage et voitures de location

### Stationnement commercial

---

- Ça prend des incitatifs pour que les gens aient envie d'y laisser leur voiture. Prix compétitif avec le coût de la vignette. L'écart est trop grand actuellement.
- Implantation de pôles de stationnement pour les autos au bois dormant (voir stationnement hors rue). Conditions doivent être incitatives (distance de marche, prix compétitif par rapport taux coût actuel d'une vignette).
- La distance doit être raisonnable. Certaines options sont loin.
- Les gens remarquent que ces espaces sont très sous-utilisés
- Permettre de stationner à Lucien Borne en soirée.
- Permettre une utilisation de nuit seulement avec un prix bas en conséquence
- Un résident serait motivé à laisser sa voiture dans un pôle à un prix raisonnable, contre l'assurance de trouver une place de stationnement, peu importe l'heure
- Une personne croit que ce sont les travailleurs et clients qui viennent dans le quartier qui devraient utiliser les pôles de stationnement commerciaux et garder la rue aux résidents

### Espace sur rue

---

- Être plus strict et plus précis pour les interdictions temporaires en cas de travaux : se coller sur les dates réelles de travaux pour éviter que plusieurs cases soient bloquées alors que les travaux ne sont pas commencés. Établir un genre de « ticket modérateur » qui fait en sorte qu'à partir de certains nombres de jours, on fasse payer l'entreprise qui bloque des cases afin que la tentation de bloquer des espaces soit réduite.
- Faire de la place pour autre chose que du stationnement : Verdure, ajout d'autopartage
- La plupart des interventions cherchent à « créer plus de place sur les places existantes »
- Permettre le stationnement en face des portes cochères qui ne sont pas utilisées pour la circulation de voiture.
- Si la Ville va vers une solution de pôle de stationnement, il faut augmenter le nombre de débarcadères dans le quartier pour déposer des choses chez soi avant d'aller stationner.

## **Temps**

---

- Changer les heures où le temps est limité pour le stationnement. Exemple : les cases sont moins utilisées en journée, donc autoriser le stationnement sans vignette entre 10 h 30 et 15 h par exemple.
- Utiliser un mode « spécial » pour réserver l'utilisation des cases sur rue aux résidents et leurs visiteurs en période de pointe événementielle. Exemple : lumières de déneigement ou autre mode visuel + vignettes temporaires pour visiteurs

## **Vignettes**

---

- Offrir des vignettes visiteurs temporaires en nombre limité
- Permettre la location de cases privées hors rue, mais ne pas permettre de vignette aux personnes qui ont un espace hors rue. Attention au jeu de libre marché.
- Recourir à différents types de vignettes qui ne sont pas de type « annuelle en tout temps » pour permettre une gestion agile de différents types de besoins (ex. : juste l'hiver, juste l'été, juste la nuit)

## **Réalisation du rapport**

### **Date**

19 septembre 2024

### **Réalisé par**

M. Daniel Leclerc, conseiller en consultations publiques, , Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec

## Annexe 2 : Contributions déposées dans la boîte à suggestions entre le 3 et 24 juin 2024

### Contribution #1 :

Il y a fort à parier que je ne pourrai participer à la rencontre du 3 juin à cause du travail. Je tiens à saluer la mobilisation de mes voisins et concitoyens opposés au projet ou "parkingophiles" (fétichistes du stationnement), mais je tenais à rappeler quelques éléments de réalité urbaine:

- Personne n'a "son" stationnement dans la rue. La rue est un espace public qui appartient à tout le monde;
- Le stationnement n'est pas un droit assimilable à un toit, à la sécurité ou à la nourriture. C'est un privilège, disponible en quantité limitée et intrinsèque à l'espace physique de tout centre-ville;
- Le défi n'est pas de créer plus de stationnements, mais bien sauver l'environnement. La crise climatique exige l'implication de toutes et de tous;
- Le stationnement n'est pas un projet de société. Verdir, dépolluer, accroître l'accessibilité et la sécurité, etc., sont des projets porteurs qui contribuent à embellir la ville que nous léguerons aux générations futures;
- Le projet de rue partagée, plus verte et plus accessible, est une vision collective. "Moi, mon char et mon parking" est une vision individualiste et passéiste.

Ainsi, à l'instar du bruit, de la proximité, des problèmes de circulation, se stationner au centre-ville est une réalité... de centre-ville. Les nouveaux habitants de SJB découvrent cette réalité, les anciens le connaissent depuis longtemps (OMG, où se stationner lors du déneigement!). Bref, la qualité de vie et la protection de l'environnement sont bien plus importants que des enjeux de stationnement. C'est ça vivre au centre-ville.

Merci,

---

### Contribution #2 :

Zone 2 manque d'espaces.

Trop de perte à chaque coin de rue.

Attention ne pas limiter qu'au vignette sur Burton à cause du CPE.

---

### Contribution #3 :

Zone 2: pas d'accord avec le retrait de stationnements sur la rue Lockwell vu que c'est déjà la rue la plus verte du quartier! Ne comprend pas non plus l'agrandissement du Parc Marc Boutin vu qu'il y a déjà le Parc Berthelot, ça compliquera la circulation automobile. Si vous voulez verdir, enlevez les boîtes de métal pas très belles et qui bloquent le trottoir sur la rue Ste-Claire et enlevez 2 espaces de stationnement pour mettre un arbre. Ça aura bcp plus d'impact. Limiterais le nombre de stationnement (vignette) à 1 par appartement. D'accord pour prolonger les heures de stationnement pour vignettes seulement jusqu'à 19h.

---

## Contribution #4 :

J'ai participé à l'atelier d'échanges, le 3 juin dernier, et j'ai beaucoup apprécié. Mes commentaires s'appliquent à l'ensemble du Faubourg, zones 1 et 2, et même au-delà. D'abord, je crois que l'avènement d'un mode de transport structurant (ex. : tramway) contribuerait à réduire la pression automobile au centre-ville. Par ailleurs, pour mieux comprendre les besoins en matière de stationnement, une enquête de type origine-destination serait utile à mon avis, autant pour les résidents détenteurs ou non de vignettes que les visiteurs. Peut-être c'est déjà fait ou en voie d'être fait. Enfin, je pense qu'un "cocktail" de solutions doit être envisagé et je souhaite que celles-ci soient appliquées de manière prévisible, à savoir avec un délai suffisamment long (ex. : minimum 12 mois) pour que les usagers, principalement les résidents, puissent s'adapter à la nouvelle réalité. Merci

---

## Contribution #5 :

Zone 1:

- 1) trouver une place de stationnement peut être difficile au retour du travail, vers 17 h-18 h. Ma zone est déjà réglementée de 9 h à 19 h. Je pense qu'allonger les heures d'interdiction de stationnement aux NON-détenteurs de vignettes jusqu'à 21 h ou 22 h pourrait régler potentiellement ce problème, surtout les soirs de "sorties en ville" pour les banlieusards (jeudi-vendredi).
  - 2) les pick-ups et autres VUS géants : prennent deux places de stationnement. Je serais très favorable à une augmentation du prix de la vignette pour ces mastodontes, qui n'ont pas leur place dans le quartier.
  - 3) je serais prête à payer un peu plus cher pour ma vignette si cela pouvait me permettre de stationner hors-rue à un tarif préférentiel, surtout l'hiver et lors des chantiers et opérations de nettoyage des rues.
  - 4) pour les personnes qui visitent les résidents du quartier, incluant les services (ex. soins à domicile, installateurs en tout genre) : offrir une vignette temporaire de 4, 6, ou 12 heures qui pourrait s'acheter en ligne à petit prix.
- 

## Contribution #6 :

- Arrêter de croire que les gens qui visitent les commerces doivent pouvoir se stationner gratuitement - comme dans tout autre centre-ville ils doivent payer pour se stationner - réservons les places sur rue aux résidents.
  - Coût réel d'un stationnement : il fût mentionné que "c'est une taxe aux résidents du centre-ville, à Charlesbourg ils n'ont pas à payer ça" - toutefois, à Charlesbourg ils paient leur espace de stationnement (pi<sup>2</sup> de terrain) ainsi que son entretien. Au contraire, ceux qui n'ont pas d'auto ou qui ont (et paient pour!) un espace de stationnement dans le quartier paient pour ceux qui choisissent de ne pas en avoir et de se stationner sur rue - rappel que ce n'est pas "leur" espace à moins d'en payer l'entretien à sa valeur.
  - Meilleure utilisation de l'espace que des autos "au bois dormant" - autos partagées: les gens s'opposent à déplacer les Communauto dans la rue alors que ceux-ci remplacent 8-10 véhicules, bon sens!
  - Pousser pour une amélioration de l'offre d'autopartage.
  - Vignette résident plus flexible permettant d'utiliser un véhicule emprunté/loué sporadiquement et ainsi permettre aux gens de se départir de leur véhicule (réduction du parc automobile). Vignette visiteur (limitées).
  - Limiter le nombre de vignettes par ménage.
-

## **Contribution #7 :**

En ce moment, il y a des personnes qui ont une frustration légitime causée par la pénurie de stationnements. Même lorsqu'ils ont une vignette, plusieurs personnes ont une crainte de ne pas pouvoir se trouver un stationnement. Imaginez-vous payer un billet pour un spectacle et arriver à la salle et qu'il n'y ait pas de place, ce serait insultant, beaucoup plus que de s'être abstenu d'assister à un spectacle parce qu'il est trop cher ou de vous être pris en retard et qu'il n'y ait plus de place au moment où vous auriez voulu acheter vos billets. Ce serait moins insultant, car vous auriez eu le temps vous choisir un plan alternatif pour la soirée.

Cette situation pourrait être facilement évitée avec une mesure d'ajustement du prix au prix du marché et/ou une mesure de limitation de la demande, telle que de limiter à une vignette par logement.

Dans tous les cas, je suis d'accord avec la ville que le statut quo est inacceptable. La pénurie de stationnement créée par les politiques de la Ville elle-même suscite une forte opposition et vient augmenter les efforts nécessaires pour verdir le quartier, c'est bien dommage.

Si une mesure de marché et donc une augmentation de la tarification est mise en place pour réduire la pénurie, il y aura sans doute des frustrations aussi. Aux États-Unis, le spécialiste des politiques de stationnements, Donald Shoup, fait la promotion du concept des "parking benefit districts". Pour faire simple, il propose que l'augmentation des tarifs des stationnements soit redistribuée directement dans la communauté sous forme de services à la population. À mon avis, une telle politique pourrait favoriser une plus grande adhésion à des mesures de marché.

J'ai participé à l'activité du 3 juin sur le stationnement dans Saint-Jean-Baptiste. Bien que l'exercice ait été intéressant, je trouve qu'il y a eu beaucoup d'attention donné à des mesures dont l'impact me semble marginal. Je pense que la ville pourrait assumer plus grandement que la pénurie de stationnements dans le quartier est un choix et que les solutions se trouvent dans une augmentation du prix des vignettes ou/et en limitant à une vignette par logement. À mon avis, ces mesures, leurs avantages et leurs désavantages, auraient dû être discutées plus en profondeur avec la population.

---

## **Contribution #8 :**

Zone1 ou zone2

Possibilité de dédier des stationnements seulement avec un permis de zone.

Rallonger les heures de permis avec obligation de vignette (actuellement de 9 h à 17 h mettre de 11 h à 19 h ce qui laisse plus de temps pour les habitants de se stationner chez eux, les visiteurs devront s'y mettre plus tard).

---

## **Contribution #9 :**

'Nous habitons le quartier St-Jean-Baptiste (zone 1). Nous possédons 1 véhicule pour une famille de quatre sans stationnement privé. Pour des raisons professionnelles, la possession d'un véhicule est nécessaire. Pour faciliter le stationnement sur rue des résidents voici quelques propositions:

- allonger la période avec vignette (ex. : 9 h -19 h 30/ 20 h)
- avoir un accès sans frais ou préférentiel aux stationnements souterrains, notamment en période de déneigement.

Accès aux familles, visiteurs et professionnels:

- allonger la période de stationnement sans vignette (ex. 2 h),
- avoir un système d'autorisation temporaire (ex. : vignette payantes 10 jours/an par adresse).

---

## Contribution #10 :

Il est question d'obliger les personnes qui habitent un immeuble auquel est rattaché un stationnement à utiliser celui-ci. Mes propriétaires me demandent \$300/mois pour stationner ma voiture. Je n'ai pas les moyens de satisfaire ces recoins! Je crains d'ailleurs une surenchère, les propriétaires de stationnements flairent déjà la bonne affaire.

Par ailleurs, la Ville peut-elle mieux ajuster la durée des interdictions de stationner en raison de travaux à la durée réelle des travaux? Il n'est pas rare de voir des interdictions durer des semaines alors qu'aucun travail n'est effectué.

Enfin, pour l'avenir de la planète, il serait judicieux de réserver les espaces de stationnement sur rue pour les résidents, d'augmenter les tarifs de stationnement hors rue et de réduire celui des transports en commun. C'est la meilleure façon d'inciter les banlieusards à sortir de leur voiture. Ils polluent bien plus que les centre-vilains!

---

## Contribution #11 :

- Je serais d'accord pour favoriser, dans les rues résidentielles, les résidents du secteur, mais aussi prévoir un mécanisme pour leurs visiteurs. Exemple : je n'ai pas de voiture, donc je n'occupe pas d'espace dans la rue. Mais j'ai parfois de la visite de mes parents en journée qui habitent à l'extérieur de la ville. S'il y a interdiction complète de stationner dans ma rue (Tourelle) pour ceux qui n'ont pas de vignette 1, ce serait très embêtant. Même chose pour nos locations de voiture occasionnelles (1-2 fois par année). Pour info, je n'ai pas de stationnement privé.

- Il y a beaucoup de grosses voitures dans le quartier, ça nécessite plus d'espace que des voitures compactes. La tarification des vignettes devrait refléter cette réalité (donc plus cher une vignette pour une grosse voiture qu'une voiture compacte).

- Aussi, 130 \$ par année, c'est très peu pour occuper l'espace public. Personnellement, je crois qu'il faudrait augmenter ce tarif. Peut-être que ce serait éventuellement un incitatif pour changer de mode de transport et délaissé sa voiture!

- Possibilité d'une seule vignette par adresse. Au centre-ville, on ne devrait pas favoriser d'avoir plus d'une voiture par ménage en autorisant plus d'une vignette par ménage.

- Faire des aménagements adéquats aux intersections pour faire respecter l'interdiction de stationnement. Ça réduit beaucoup la visibilité lorsque les voitures sont stationnées aux intersections, autant à pied, à vélo qu'en voiture.

- Bonifier l'offre de covoiturage, la demande est forte pour les véhicules Communauto.

- Interdire le stationnement dans les zones résidentielles lors de grands événements, peut-être ? (Ex.: carnaval, FEQ...). Il y a plus de circulation de banlieusards qui espèrent trouver un stationnement gratuit et qui portent peu attention aux alentours.

- Enfin, en étant propriétaire d'une maison, c'est une gestion à chaque fois qu'un entrepreneur doit venir. Il serait bien d'augmenter les zones débarcadère qui pourraient servir pour livraisons, travaux, voire déménagement? Sinon, je proposerais un mécanisme pour réussir à faire respecter les tréteaux qu'on met pour une interdiction temporaire de stationnement (travaux de courte période et déménagement, entre autres).

---

## Contribution #12 :

Merci de me permettre de donner mon opinion.

Ma suggestion pour empêcher les gens qui possèdent une voiture de déménager, est que la ville pourrait acheter quelques maisons dans le quartier, les démolir, spécialement celles qui n'ont plus de cachet, enjoliver l'espace avec des arbres et permettre le stationnement dans ces cases avec vignettes plus chères que celles des rues. En plus de l'ajout de plusieurs arbres, ça permettrait des percées visuelles et de la lumière dans le quartier. Le secteur est suffisamment densément peuplé pour ne pas sortir l'argument que ça coûterait trop cher. Ça bonifierait la santé

de tous en rétablissant un équilibre arbres- ville.

Merci pour l'écoute.

P.S. L'utilisation des espaces vides et des terrains pourraient aussi être mis à contribution.

---

### **Contribution #13 :**

Il faudrait offrir davantage de stationnement gratuit hors rue pour les gens qui doivent se rendre dans le secteur car on tourne en rond et les stationnements payants sont trop dispendieux pour les gens au salaire minimum mais qui ont besoin d'une auto pour travailler.

---

### **Contribution #14 :**

Il pourrait être intéressant d'avoir davantage de choix en ce qui concerne l'autopartage. Pourrait-on s'inspirer du projet [SAUVeR \(autopartage municipal\)](#) ou d'initiatives comme LocoMotion pour encourager le partage de véhicules personnels ou de vélos cargo? Peut-être que certains délaisseraient la voiture, ce qui amènerait une diminution du nombre d'emplacements sur rue sollicités tout en augmentant les possibilités de verdissement.

---

### **Contribution #15 :**

Idée générale pour le stationnement partout en ville: allouer à chaque résident, y compris les enfants et les bébés, que la personne paie beaucoup d'impôts, peu ou pas du tout, une sorte de "crédit mobilité" à part égale, dont la valeur resterait à définir, avec un système de points. Ces "points" du "crédit de mobilité" seraient ensuite à dépenser AU CHOIX DE LA PERSONNE (ou des parents de la personne pour les mineurs) à une réduction du coût de la vignette de stationnement sur rue (qui devrait, à mon avis, beaucoup augmenter pour refléter le coût réel!), à une réduction d'un stationnement hors-rue privé (la ville "sponsorise"), à un abonnement àVélo, à un abonnement Communauto, à un abonnement au bus RTC, à des bons pour des taxis ou des courses Uber... au CHOIX de la personne et en réponse à ses besoins. L'idée, à terme, serait que le "crédit mobilité" fasse une faible différence de prix pour la vignette mais qu'il soit très incitatif pour prendre le transport collectif (qui coûte moins cher par kilomètre, par déplacement et par personne que de payer pour maintenir le stationnement de rue). Les points du crédit de mobilité seraient expirés après 2 ans (de sorte à ne pas pénaliser les personnes qui voyagent beaucoup et sont peu à Québec, comme les snowbirds ou les gens d'affaire). Les personnes enregistrées au même ménage pourraient s'échanger ou cumuler leurs crédits (par exemple: deux parents qui ont des enfants en bas âge pourraient choisir d'utiliser les points de leurs enfants pour diminuer le coût de la vignette-stationnement de leur voiture familiale). Les personnes âgées qui ne se déplacent pas pourraient donner leurs points à leurs visiteurs. On pourrait imaginer donner des points en plus aux personnes qui en démontrent le besoin (nécessité d'un véhicule privé, par exemple pour des personnes en situation de handicap). On pourrait imaginer que les écoles donnent des points en plus à leurs élèves mais qui ne seraient dépensables que pour le bus ou le àVélo (pas Communauto pour les enfants, pas pour vignette). Je pense qu'avec les technologies de surveillance actuelles, qui sont (hélas) très performantes, il serait possible de gérer un tel système d'attribution de points, ou avec un système de bons. Un autre élément avait été suggéré dans ma table (j'ai assisté à la consultation en personne, mais je me suis sentie trop intimidée pour vraiment donner mon avis de misérable piétonne, vu l'ambiance... la prochaine fois, je participerai en ligne seulement). Celle-ci n'est pas de moi, je précise: une dame avait l'air de bien savoir où étaient les "voitures-au-bois-dormant" dans le quartier... Une ligne pour les signaler? Un petit avertissement de courtoisie placé sur le véhicule?

---

### **Contribution #16 :**

L'idéal serait de créer au moins un stationnement hors rue (et payant) afin de donner une place aux voitures. Ceci aiderait à faire en sorte que les rues sont utilisées pour les déplacements, peu importe la modalité.

---

### **Contribution #17 :**

Je suis tout à fait d'accord avec le principe de prioriser les résidents qui a été proposé. Un des enjeux toutefois est aussi celui de faciliter l'accès aux visiteurs des résidents du quartier, pour qu'ils puissent avoir accès à un stationnement même sans vignette.

Il m'est aussi arrivé d'avoir un accès temporaire à un véhicule pour lequel je ne pouvais avoir de vignette parce qu'il n'était pas à mon nom, et d'avoir à le déplacer toutes les heures en semaine, pas super pratique.

---

### **Contribution #18 :**

Serait-il possible d'envisager le traçage au sol des espaces de stationnements dans le quartier? Plusieurs personnes laissent un grand espace entre les voitures et plusieurs cases sont ainsi perdues. Aussi, je pense qu'il pourrait être intéressant de limiter le nombre de vignette à 1 par adresse et de réserver les vignettes aux personnes n'ayant pas de stationnement privé. Créer davantage d'espaces de stationnement réservés aux citoyen-nes pourrait aussi être aidant. Par ailleurs, pour les résident-es qui n'ont pas de voiture mais qui en louent une à l'occasion ou qui reçoivent de la visite, est-ce qu'il serait envisageable de mettre en place un système de vignette temporaire qui pourrait être achetée pour une journée par exemple? Aussi, s'il était possible de réserver quelques cases de stationnement pour installer des porte-vélos sécuritaires, je pense que ça serait super. Nous sommes plusieurs à ne pas avoir accès à une cour ou un cabanon et devoir monter et descendre un vélo sur plusieurs étages dans de petits escaliers étroits peut certainement refroidir l'envie de l'utiliser. Finalement, plusieurs espaces de stationnement pourraient être récupérés si les interdictions de stationnement devant les portes cochères qui ne sont pas des entrées de garage étaient mieux réglementées. Merci beaucoup!

---

### **Contribution #19 :**

Une seule vignette de stationnement par adresse postale

---

### **Contribution #20 :**

Permettre d'avoir des vignettes "invités" de 24 h. Avoir des parties de rues (quelques places) sans restriction de vignette et de temps. Les places réservées aux débarcadères aux heures de livraison seulement, et non en tout temps. Plus de stationnement pour les vélos. Développer une plateforme locale de location de stationnement privé. S'assurer que les pancartes privées "interdit de stationner" devant les portes cochères soient vraiment pour les sorties de voiture (vraiment pas toujours le cas). Augmenter grandement l'offre de Communauto (grand blocant de n'avoir jamais de voiture disponible).

Faciliter l'accès au quartier en transport alternatif pour les personnes en banlieue (trajets express à l'extérieur des heures de pointes dans les deux sens). Zone 1

---

### **Contribution #21 :**

Je suis d'accord de réduire les espaces de stationnement. Vivement le centre-ville piéton et l'autopartage.

Les gens qui veulent à tout prix se garer devraient habiter la banlieue à mon avis. On veut aller vers une ville de l'avenir, par un parc-auto :) Les personnes qui ont peut-être à leur stationnement ne pensent qu'à leur point de vue individuel et n'ont pas le "big picture".

---

### **Contribution #22 :**

Je vis en zone 1. Beaucoup de touristes de la banlieue viennent se stationner en ne respectant pas les interdictions de stationnement. Ainsi, une surveillance plus accrue les soirs et les fins de semaine de la part de la surveillance de stationnement de la ville est à privilégier.

Également, je suggère qu'une rue sur deux demande une vignette pour le stationnement en tout temps. Privilégiant ainsi LES CITOYENS et ceux qui PAIENT pour une vignette dont le prix a BEAUCOUP AUGMENTÉ récemment. Finalement, je suggère un traçage de lignes au sol pour montrer les places de stationnement disponibles, car un stationnement efficace et efficace semble difficile pour plusieurs.

---

### **Contribution #23 :**

Je n'ai pas de voiture, mais je suis membre du service Communauto, alors je suis appelé de temps en temps de trouver du stationnement dans Saint-Jean Baptiste. Même si cette expérience est frustrante, je trouve ça logique qu'il n'y ait pas beaucoup de stationnement dans un quartier comme ça. Le quartier est adoré par ses résidents et ses visiteurs et ce, à cause de son caractère d'origine pré-voiturienne (si c'est un mot). Les efforts d'améliorer la vie pour les automobilistes risquent de nuire le caractère qui les attire.

Si c'est un choix entre des plantes ou des stationnements, je préférerais de loin des plantes.

Généralement, je favoriserais des investissements dans le transport en commun et le réseau cyclable au lieu de faciliter l'accès par voiture. La rue Saint-Jean serait plus belle avec plus de place pour les piétons et moins de place pour les automobiles (je proposerais d'éliminer une voie de circulation, mais je ne chialerais pas non plus si Saint-Jean devenait piétonne tout le temps).

---

### **Contribution #24 :**

Zone 1 que la zone soit réservée seulement aux vignettes 1 et mettre des exemptions pour les fins de semaine pour des visiteurs rapetisser les zones, ex. : si je vis sur côte Ste-Genevieve ou sur Salaberry mettre deux zones différentes, même qu'à la limite, mettre 1 vignette par adresse à la place de deux. Avoir plus d'espace payants pour les résidents à des prix abordables.

---

### **Contribution #25 :**

Limiter le nombre de vignettes par adresse, ajuster le coût de celle-ci en fonction de la taille des véhicules, limiter le stationnement le soir et fin de semaine au porteur de vignette (en période de vacances la circulation pour recherche de place augmente trop) et créer des saillies de trottoir aux intersections pour empêcher le stationnement sur les zones de traverse piétonnes (Ex. : revêtement bitumeux coloré pour souligner la zone d'interdiction/ ou saillie végétalisée).

## Contribution #26 :

Faire un recensement des stationnements privés associés aux logements avec leur coût de location et leur disponibilité et rendre cette information disponible aux résidents du faubourg Saint-Jean.

---

## Contribution #27 :

Tous mes commentaires sont en lien avec la Zone 1. C'est là que j'habite, donc c'est ce que je connais.

- 1- Identifier les stationnements de rue avec des lignes. On perd toujours des places à cause des gens mal stationnés.
- 2- Essayer de ne pas avoir trop de chantiers de construction en même temps. J'habite sur d'Aiguillon, coin Ste-Marie. En ce moment, j'ai un chantier à gauche, un à droite, un 2 rues plus bas sur Ste-Marie, un autre au coin St-Augustin/D'aiguillon ...
- 3- Les portes de garage qui ne servent CLAIREMENT pas à mettre une voiture, pourquoi on ne peut pas se stationner devant? je pense qu'une évaluation devrait être faite.
- 4- Arrêter de retirer des stationnements pendant l'été pour faire des "aires de vie de quartier". Un, ça ne sert à rien; ça fait 6 ans que j'habite le quartier et je n'ai jamais vu ces aires être utilisées. Deux, on a un bon nombre de parcs... on pourrait mettre plus d'amour dedans? Trois, c'est la grosse période d'achalandage + la rue piétonne sur St-Jean. C'est le moment où l'on a le plus besoin de stationnement.
- 5- Si ton véhicule est gros et que tu prends plus de place qu'une petite voiture, ta vignette devrait être plus chère. De la même façon qu'un 4 1/2 coûte plus cher qu'un 3 1/2.
- 6- Vignette tempête: pour le secteur de la haute-ville, il y a le centre communautaire Lucien-Borne et c'est tout... sérieusement, y'a moyen de faire mieux.

En terminant, je ne comprends pas comment la Ville peut décider de retirer des espaces de stationnement pour ajouter des arbres (je n'ai rien contre les arbres, au contraire) alors qu'on apprend dans le rapport qu'il y a environ 500 vignettes de plus que le nombre de stationnement existant dans le secteur. Je ne comprends pas comment ce dossier est géré...

---

## Contribution #28 :

Après avoir participé à l'activité du 4 juin portant sur les conditions de stationnement dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, j'aimerais faire quelques propositions plus précises...

1. Les heures d'interdiction de stationnement, sauf pour les détenteurs de vignettes semblent inadéquates. En interdisant le stationnement de jour, il n'est pas possible pour des personnes offrant des services personnels à domicile de venir chez leur client/ patient pendant les heures de bureau. De plus, les résidents, détenteurs de vignettes ou non, ont du mal à se trouver un espace de stationnement au retour du travail, si après 5 heures. Ainsi, il faudrait envisager la possibilité de modifier les heures d'interdiction de stationner, sauf pour les détenteurs de vignettes. Une option qui me paraît intéressante serait d'interdire le stationnement de 9 heures à midi et de 15 heures à 21 heures, sauf pour les détenteurs de vignettes.
2. Les détenteurs de vignettes croient à tort que le fait de payer une vignette leur donne un "droit" à un espace de stationnement. Cette perception me semble erronée. C'est simplement un droit de laisser leur véhicule stationné, même pendant les heures d'interdiction. C'est très différent, mais cette perception DOIT être dissipée, tant dans les communications faites lors de l'émission des vignettes que dans les communications de la Ville.
3. Les espaces de stationnement municipal sont tellement peu nombreux qu'on a une situation inéquitable dans le quartier. Un très petit nombre de privilégiés (une vingtaine) a accès un à un espace public réservé à leur voiture. Il faudrait envisager la possibilité d'utiliser ces stationnements de manière plus optimale, tel que (non exclusivement) : stationnements sécuritaires pour vélos, espaces verts, lieux déminéralisés (pavés non hermétique réduisant le

ruissellement de l'eau de pluie plutôt que l'asphalte). La situation actuelle me paraît injustifiable, surtout quand le CPE sera construit sur un des deux stationnements municipaux.

4. L'est de la zone 1 est particulièrement minéralisée. Or, les rues sont très étroites dans ce secteur. Il y a déjà eu des efforts considérables pour verdifier le secteur ouest, notamment avec le réaménagement des rues Philippe-Dorval et St-Olivier. Est-ce qu'il serait possible d'augmenter la canopée de la partie est sans supprimer des espaces de stationnement? Je crois que des aménagements temporaires, tel que l'ajout, en été, de bacs de plantation de grande dimension dans le triangle de visibilité (5m) aux intersections ne nuirait pas à la visibilité et aux manœuvres, mais améliorerait la qualité de vie des résidentes et résidents.

5. Il est difficile de ne pas associer le stationnement au contexte général de la motorisation. Dans le quartier, près de la moitié des ménages n'ont pas d'automobile et seuls 30 % des ménages ont une ou plusieurs vignettes. Comment ne pas penser que l'utilisation de la chaussée, qui est un lieu payé par tous les contribuables, ne devrait pas être réservée uniquement à des voitures? Pour renverser la tendance nationale à un accroissement de la possession de véhicule privé, il est crucial d'améliorer les conditions de déplacement des personnes qui choisissent un autre mode de déplacement. Piétons, cyclistes, transport en commun, moyens de déplacement électriques individuels (trottinette, fauteuil électrique, etc.). Sans empiéter sur le stationnement, il est probablement possible d'améliorer l'entretien des trottoirs, d'aménager les intersections différemment (intersections surélevées au lieu de trottoirs abaissés ou aménagement 1/2-1/2) sans nuire aux véhicules d'urgence ou aux automobiles (particulièrement l'hiver). On nous parle depuis des décennies de ces aménagements, de gonflements de trottoirs, il serait important d'en faire partout quand l'occasion se présente!!! Ça ne coûte pas beaucoup plus cher qu'une intersection "classique".

6. En terminant, j'é mets un commentaire concernant l'entretien des surfaces. Il me semble complètement aberrant qu'un quartier aussi dense que St-Jean-Baptiste ait des trottoirs en aussi mauvais état. Le nombre de contribuables qui paient leurs impôts fonciers n'explique pas un tel déficit d'entretien des infrastructures. Si la Ville doit utiliser les revenus des quartiers centraux pour entretenir les rues municipalisées dans les quartiers des banlieues à faible densité, l'enjeu de l'iniquité qui en découle me semble être criant d'urgence! Que l'on manque d'espaces de stationnement, je peux le comprendre puisque le quartier est dense. Toutefois, que les trottoirs soient mal entretenus, c'est un comble! Améliorez ça et les gens auront moins peur de se casser une jambe s'ils sortent à pied...

---

### **Contribution #29 :**

Pourquoi ne pas racheter des stationnements aux entreprises privées afin qu'il y ait des zones où les résidents peuvent déposer leur voiture avec une place réservée pour chaque vignette?

Cela pourrait libérer beaucoup de places de stationnements pour les touristes, peut-être même augmenter les emplacements où mettre des bornes de paiement (copilote+) et donc financer l'achat de ces places. Et cela réglerait aussi l'impossibilité pour les résidents de trouver un stationnement comme il serait désigné d'avance. Je dis ça comme ça, ça me semble une bonne idée mais je ne connais pas tout le contexte de la Ville et ce qui est faisable ou non sur ce plan. Merci de tenir compte de mon idée ou de l'adapter au besoin.

---

### **Contribution #30 :**

1) Bonne idée d'enlever les pancartes 'stationnement interdit' sur les portes cochères non utilisées comme stationnement.

2) Bonne idée de mettre les bornes fontaines du côté non occupé par les autos stationnées.

2) Commentaire: en quoi le phénomène de "véhicules au bois dormant" nuit-il ? Le proprio de l'auto est libre de faire ce qu'il veut de son auto. On n'en sait rien. Peut-être qu'il va au boulot en autobus et qu'il a besoin de son auto la FDS avec les enfants.

### **Contribution #31 :**

1) Stationnement dans les Zones 1 & 2 uniquement pour les détenteurs de vignette en tout temps.

2) Stationnement de maximum 60 minutes sans vignette dans Zones 1 & 2 en tout temps (fin de semaine incluse) avec plus de surveillance par les agents de la Ville.

Un des plus gros problèmes est présentement les banlieusards et touristes sans vignette qui stationnent pendant les heures de point ou même pendant des jours, ce qui empêchent énormément les résidents du quartier. En plus, pendant la fin de semaine quand il y a moins de surveillance par les agents, plusieurs voitures sans vignette peuvent se trouver dans les endroits de stationnement interdit (ex. toutes les intersections de la Côte Sainte-Geneviève, devant les bornes, etc.).

---

### **Contribution #32 :**

Pour verdier le quartier autrement qu'en réduisant le stationnement pour planter des arbres ou autres, j'aimerais suggérer des subventions pour installer des corbeilles à fleurs et plantes aux fenêtres, des aménagements verts sur les toits. Saint Jean-Baptiste pourrait devenir un grand jardin suspendu. Il est effectivement déjà difficile de trouver un stationnement, surtout le soir. Combien de fois j'ai tourné pendant vingt minutes, avec mes jeunes enfants dans l'auto, et devoir marcher plusieurs coins de rue pour retourner chez nous parce que je n'ai trouvé de stationnement que super loin. Je suis pour le partage de la route, d'autres solutions sont possibles.

---

### **Contribution #33 :**

Faites des lignes de stationnement sur la chaussée. Partout dans le quartier. Ça va optimiser le peu d'espaces qu'on a. Les gens prennent souvent 2 espaces...

---

### **Contribution #34 :**

Intégrer les 4 cases de stationnement (côté ouest) de la côte de Salaberry pour les résidents de la zone 1.... Le Faubourg St-Jean-Baptiste est un vieux quartier donc pas de ruelle, porche de petit gabarit, c'est pour cela qu'il faut maintenir tous les espaces de stationnement .... Le quartier a un faible taux de 0,5 véhicules par ménage !!! Créer un stationnement souterrain dans l'église St-Jean-Baptiste....

---

### **Contribution #35 :**

Bonjour!

Dans un communiqué récent, j'ai pu lire que 1275 places de stationnement sont disponibles dans le quartier, alors que 1700 vignettes ont été distribuées. Il était aussi mentionné qu'environ 350 foyers ont plus d'une vignette (je ne retrouve pas le chiffre exact). Serait-il concevable de limiter le nombre de vignettes à une par foyer, afin d'atténuer le problème, ne serait-ce que temporairement?

Aussi, à ceux qui se présentent à l'hôtel de ville pour se procurer une vignette, un pamphlet pourrait être offert afin de les informer de cette situation problématique qui promet d'empirer. Détenir ces informations avant d'acheter la vignette pourrait inciter certaines personnes à chercher une autre solution de stationnement. À défaut d'informer les acheteurs de vignettes en amont, une politique de remboursement pourrait être instaurée.

Merci pour votre attention et bon courage!

## **Contribution #36 - Membre du Comité de résidents du CHSLD Le Faubourg :**

- 1) Permettre le stationnement dans les rues Lockwell et Turnbull lorsque celui du CHSLD Le Faubourg est complet les jours de la semaine entre 7 heures et 16 heures pour le personnel, les visiteurs et proches aidants qui ont des vignettes de stationnement du CIUSSSCN.
  - 2) Mettre en place au moins un espace de stationnement dédié aux personnes à mobilité réduite le plus près possible de l'entrée du CHSLD Le Faubourg sur l'avenue Turnbull.
- 

## **Contribution #37 - Comité des usagers de la Vieille-Capitale (CUVC) :**

Permettre le stationnement dans la rue lorsque celui du CHSLD du Faubourg est complet les jours de la semaine entre 7 h et 16 h pour le personnel, les visiteurs et les proches aidants qui possèdent une vignette de stationnement du CIUSSSCN.  
Mettre en place au moins un espace de stationnement dédié aux personnes à mobilité réduite le plus près possible de l'entrée du CHSLD Le Faubourg sur l'avenue Turnbull.

---

## **Contribution #38 :**

- 1- il serait bien que les zones 1 et 2 soient réduites à une vignette par adresse civique. Déjà ça éliminerait environ 350 vignettes.
- 2- peut-être que faire une seule zone entre 1 et 2 serait plus « intéressant » pour les personnes pas loin de la rue Saint-Jean.
- 3- Le tarif des vignettes a simplement été ajusté. Pourquoi ne pas le mettre à 175 \$ par an? Pour info 175 \$ c'est le montant MENSUEL du stationnement Place Québec. C'est peu ou prou 1/3 du coût d'entretien de la chaussée. « Vendu » sous cette forme ça me semble raisonnable.
- 4- Diminuer le nombre de vignettes.
- 5- Rréserver un quota aux résidents vignette Y COMPRIS LA NUIT. Peut-être environ 70 %.
- 6- Instaurer des emplacements « débarcadère » et « professionnels » pour le personnel de santé pour le professionnels du bâtiment et pour les travailleurs de milieu qui peuvent en Haute-Ville (donc indiquer largement que ça existe et les justificatifs à présenter comme pour un commerçant).
- 7- Instaurer des places Communauto.
- 8- Si c'est techniquement réalisable par Hydro-Québec, instaurer des places pour véhicules électriques ou hybrides. Dans un premier temps des places réservées puis avec le développement des véhicules moins polluant des places « mixtes » (pouvant être aussi utilisées par des véhicules thermique).
- 9- Faire en sorte que le point 8 soit vite rentabilisé par la Ville en voyant un partenariat avec Hydro-Québec.

Voilà les quelques idées qui me viennent en vrac.

---

## Réalisation du rapport

### Date

20 septembre 2024

### Réalisé par

M. Daniel Leclerc, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec

## Annexe 3 : Enjeux nommés lors de l'exercice brise-glace du 3 juin 2024

### Réponses en ligne :

---

Servir les résidents locaux
De moins en moins de places, de plus en plus de voitures individuelles.
Les stationnements devraient être réservés aux résidents et leurs visiteurs.
Pour trouver une place lorsqu'on paye la vignette.
Des gens qui ont un stationnement adjacent à leur résidence louent ce stationnement et vont ensuite se chercher une vignette. Pas correct, alors qu'on manque de places.
L'accès à des places de stationnement avec ou sans vignette. J'ai une vignette mais mes visiteurs non et certains sont âgés.
Priorisation de l'attribution des vignettes (privilégier certaines clientèles), retirer la deuxième vignette ou plus par adresse civique.
Il est difficile d'accueillir des visiteurs.
J'ai la chance d'avoir un stationnement avec mon condo. Pour moi, l'enjeu est surtout lorsque je reçois des invités occasionnellement.
Le taux d'occupation est virtuellement de 100 % passé 21 h dans le quartier. Cela force les gens à tourner en rond dans le quartier ou se stationner dans d'autres quartiers.
Le manque d'espace.
Le fait qu'il y a trop de vignettes de disponibles.
Peu ou pas de stationnement hors rue de disponibles lors d'opérations déneigement.
Privilégier le stationnement pour les résidents et leurs invités ainsi que les commerces existants.
Le nombre d'espace est déjà limité et des places sont maintenant retirées pour réaménagement urbain. Je ne suis pas contre le réaménagement, mais plusieurs ont besoin d'une voiture!
Manque de places de stationnement, "vols" de stationnements privés.
Parfois, aucun stationnement n'est disponible.
Trop de stationnement sont utilisés à d'autres fins (neige, travaux, etc.).
La suppression de places de stationnement (et toutes les places restantes qui deviennent pour les vignettes exclusivement).
Aucune alternative/plan pour remplacer les stationnements.
Libérer l'espace de la rue pour d'autres usages.
L'utilisation des Stationnements sur rue par les visiteurs hors Faubourg.
Les voitures de plus en plus massives qui prennent de plus en plus de place de stationnement sur rue.
La réglementation entourant le stationnement en lien avec l'accessibilité pour les résidents.
Pas assez de place pour stationner.
La disponibilité des places, surtout en été... Travaux, FEQ etc. ...
Espace limit, particulièrement avec les nouveaux aménagements des rues Philippe-Dorval et Saint-Olivier.
Le stationnement lors de déneigement et lors de travaux. Nous n'avons que très peu d'options lorsque le stationnement n'est pas disponible.

## Réponses déposées en salle (certaines personnes ont déposé plusieurs coupons) :

Pas de stationnement le soir.
Perte de d'espace vignette car après 17 h, qui veut se stationner.
Revoir les rues partagées, car il y a place à faire mieux.
Pour la verdure ne pas prendre la totalité d'un côté de la rue.
Il manque d'espace de stationnement de la Ville avec abonnement annuel.
Il faut réserver les stationnements pour les résidents.
Les banlieusards devraient payer plus cher pour se stationner dans les parkings payants. Ils sortiraient peut-être enfin de leurs voitures.
Restreindre les stationnements des touristes (dans les rues).
Touristes -> stationnements payants.
Enjeux de la gestion responsable et intelligente pour ceux qui vivent et qui n'utilisent pas l'autobus.
Perte de locataire réelle.
Important : garder les cases de stationnement.
Inscrire le nombre de place sur les affiches.
Trop de conducteurs occupent l'espace de 2 autos.
La capacité de disponibilité de cases qui réduit, sans avoir d'accommodation.
Plus la Ville élimine les stationnements, plus il en manque et ceci nuit à la qualité de vie d'acteurs importants de la communauté.
Pas de possibilité de payer durant les heures de vignette.
Manque d'espace.
Trop forte augmentation du cout de la vignette.
Gratuité du stationnement de 18 h - 8 h.
Le déneigement hivernal limite les espaces de stationnement.
Manque de plages de stationnement sur rue pour les résidents à certains moments (soirées + événements).
Accessibilité pour visite, sous-traitants, clients.
Qu'il y ait suffisamment de stationnements pour les résidents à distance raisonnable de leur chez-soi pour que le centre-ville continue d'être habité par une population variée.
Le manque de stationnement est flagrant.
Importance de prioriser les résidents puisque même si on a une vignette, il est souvent difficile de trouver un stationnement.
Manque de stationnements et la ville veut en retirer avec son projet de réaménagement, au secours! La situation empire! Est-ce qu'il faut envisager quitter le quartier?
Les gens ne s'occupent pas des affiches alors manquons de place même avec une vignette.
Que cet enjeu prenne le dessus sur celui de l'aménagement d'espaces verts et des rues partagées.
Quel est le but de ce projet? Si c'est le verdissement, c'est inquiétant qu'il y en ait autant.
Manque de transparence seulement une partie de la communauté consulté (et beaucoup de discussions) on a fait le choix comment alors?
Il y a bien assez de places et globalement beaucoup trop de véhicules individuels dans la Ville. Le problème est culturel et politique, pas juste infrastructurel.
Le manque de stationnement est un problème pour les gens âgés et à mobilité réduite.
Transparence de la consultation pour s'assurer qu'autant de monde que possible soit consulté.

---

Touristes : stationnements payants la fin de semaine.

---

Qu'il y n'y ait pas de limite de vignette par adresse.

---

Le manque de place/perte d'espace parce que les gens se stationnement mal.

---

Pas assez de parking à vélo sécurisé. Parking Communauto. Manque de verdure.

---

Coût des vignettes : taxes déguisées pour les résidants des quartiers centraux.

---

Mes taxes municipales vont augmenter à la suite de ces travaux?

---

Avoir même nombre e places de stationnement que de vignettes vendues.

---

Manque de stationnements résidants.

---

Manque de stationnements visiteurs, aide a domicile, entrepreneur.

---

Avoir la possibilité de me garer dans la rue!

---

Perte de valeur immobilière.

---

Réserver ls stationnements aux détenteurs vignettes 24/24 sur semaine.

---

Manque de place.

---

Plus de stationnement (pas) pour la visite.

---

Régler la pénurie par des mesures liées aux prix et à limiter le nombre pour éviter l'opposition aux rues partagées.

---

Ne pas donner de vignette pour des baux de moins de trois mois.

---

Importance de la mise à jour où il y a des limitations de temps sur un espace parce que à l'époque il y avait un espace commercial et maintenant, il n'y en a plus. Donc cet espace serait disponible pour les citoyens.

---

Laisser les stationnements à ceux qui ont des vignettes.

---

Ne pas faire les aménagements dont personne ne veut.

---

Permettre à une plus grande mobilité (diversité des moyens de transport) afin de diminuer l'usage de l'automobile.

---

Le manque de places sur rue et l'absence d'alternative avant d'éliminer un grand nombre.

---

Stationnement autour du CHSLD pour visiteurs (temps limité sur rue), pour handicapés, visiteurs âgés, pou remployés (ceux appelés à la dernière minute), pour livraison.

---

Le manque de stationnement, stationnement résidant seulement sur Lockwell.

---

La rareté contribue à dévaloriser certaines propriétés qui n'ont même pas accès à une vignette ou une case.

---

Changer l'administration.

---

Revoir le scénario choisi pour le statut quo (scénario 1).

---

Le stationnement prend trop l'espace public.

---

Vignettes spéciales pour ceux donnant des soins à domicile (médecin, infirmier, etc.).

---

Vignette pour entrepreneurs (améliorer gestion).

---

La peur de ne plus pouvoir recevoir visite, amis... Pour les commerçants...

---

Trouver des cases de stationnement.

---

Je m'inquiète de la disparition de 50 % des espaces de stationnement dans les rues du quartier.

---

Le manque de stationnement pour les résidants et familles qui visitent.

---

Trouver des places pour accessibilité en soirée à partir de 17 h .

---

Garder la possibilité de pour les détenteurs de véhicule (1 par ménage) de demeurer dans le quartier.

---

Garer sa voiture dans la proximité de sa résidence (ça ne veut pas dire devant sa maison).

---

Où se stationner? Je crois que les bacs à fleurs c'est bien beau mais ça ne sert à rien.

---

Manque de Communauto + options les fds stationnent sur rue si Communauto pas de la zone.
L'espace restreint.
Ajouter des espaces sécurisés de vélo.
Stationner des autos en location.
L'espace limité vaut trop cher en valeur monétaire ou non monétaire pour le réserver à de l'entreposage pour voiture privées.
Plusieurs ruelles sont dites orphelines ou en conflit avec la ville et je suis qui perdure depuis plus de 20 ans. Si je prends ma ruelle en exemple que ce soit la Ville, le ministère ou la conseillère municipale, il nous est impossible de connaître le statut de la ruelle Lockwell qui pourrait ajouter plus de 18 stationnements à elle seule en hiver. Je pense que la Ville devrait prendre en charge ces ruelles qui pourraient offrir plusieurs stationnements à faible coût/investissement. Ces ruelles bien entretenues pourraient aussi promouvoir une meilleure qualité au niveau urbain... verdissement. etc.
Les principaux enjeux de se trouver une place. On ne peut pas dégonfler son auto quand on ne s'en sert pas!
Grave problème : pistes cyclables dans les petites rues de St-Jean-Baptiste.
Manque de place : vignette coût inutile. Clivage social malsain.
Payer pour vignettes quand les endroits pour se stationner diminuent.
Stationnement dans le quartier sans vignette.
Laisser les places de stationnement existant et ajouter en d'autres.
Compréhension arbitraire de la situation réelle.
Communication de statistiques biaisées (C.P.E. : nb de places perdues, etc.).
Complication à se stationner le soir.
Pas suffisamment de consultation.
Non résidents qui stationnent sans payer et ce n'importe où.
Zone 1 : avoir des places réservées 24 h sur 24 pour résidents.
Manque d'espace réservés aux résidents.
Remettre des stationnements aux places réservées des commerces qui sont disparus .
Le retrait de stationnement dans le quartier.
On cherche des solutions à un problème accentué par la Ville.

*\*La compilation synthèse présente dans le rapport de consultation portait sur les pistes de solutions venant de l'atelier d'échange et de la boîte à suggestion. L'exercice brise-glace ne fait pas partie de la compilation synthèse.*

## Réalisation du rapport

### Date

20 septembre 2024

### Réalisé par

M. Daniel Leclerc, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec