STRATÉGIE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ DE WINNIPEG

Contexte

Nous élaborons actuellement la Stratégie de stationnement et de mobilité de Winnipeg. Cette stratégie définira la vision de la Ville en matière de :

- stationnement sur rue
- stationnement hors rue
- gestion de l'utilisation de l'espace le long des rues (bords de trottoirs)

L'amélioration de la situation du stationnement profitera aux résidents, aux entreprises, aux hôpitaux et à d'autres parties prenantes importantes. Le processus d'élaboration de la stratégie a été prolongé afin de l'harmoniser avec le Plan directeur visant les transports adopté par le conseil municipal en juin 2025.

Participation publique

Nous avons dialogué avec les résidents et écouté les principales parties prenantes. Leurs commentaires nous ont aidés à mieux comprendre les problématiques liées au stationnement.

Les différents points de vue sur les concepts en matière de stationnement nous ont aidés à réviser la stratégie.

Le Tableau 1 offre un aperçu de toutes les occasions de participation publique.

Promotion

Les occasions de participation publique ont été annoncées par les voies suivantes :

- Site Web de la Ville de Winnipeg – lancement le 26 novembre 2020, mise à jour le 15 janvier 2021
- Vidéo promotionnelle – publication en novembre 2020
- Communiqué de presse – 15 janvier 2021
- Publications sur Facebook et Twitter – 8 publications en décembre 2020
- Publicités sur Facebook – 90 910 personnes touchées en janvier 2021
- Bulletin d'information de la Ville de Winnipeg sur la participation publique – 15 janvier, 28 janvier, 11 février 2021
- Communication directe avec les organisations professionnelles pour solliciter leur soutien dans la promotion auprès des entreprises
- Communication directe avec les personnes-ressources des hôpitaux et des centres médicaux

Tableau 1 : Occasions de participation publique

Date	Activité	Détails
Automne 2019	Enquête statistique	Échantillon aléatoire de 600 résidents de Winnipeg. Les données ont été recueillies afin d'appuyer la révision des tarifs de stationnement. Rapport à l'annexe B.
Début 2020 – automne 2020	Réunions avec les parties prenantes	Les organisations des ZAC du centre-ville et du quartier de la Bourse ont fourni très tôt des données précieuses. Elles ont contribué à l'élaboration des concepts et à la planification des activités de participation. Cinq réunions ont été organisées tout au long de l'année 2020.
Automne 2020	Page Web et forum	6 750 visiteurs (6 600 sur le site anglais; 150 sur le site français). 104 participants au forum. Contributions au forum ventilées à l'annexe C.
Début 2021	Sondage en ligne	Participation volontaire. Échantillon non statistiquement valide. 1 927 participants (1 920 en anglais et 7 en français). Résultats à l'annexe D. Carte des codes postaux à l'annexe E.
Janvier et février 2021	Événements virtuels	Deux événements publics (59 inscrits; 33 participants). Deux événements axés sur les affaires (41 inscrits; 22 participants). Notes à l'annexe F.

Date	Activité	Détails
Début 2021	Réunions avec les parties prenantes	Réunions avec les organisations commerciales, les organisations médicales et d'autres parties prenantes. Nous avons également rencontré des conseillers municipaux ayant des préoccupations particulières concernant leur secteur. Notes à l'annexe G.

Principales constatations

Le plus grand défi lié au stationnement sur rue

pour les entreprises

Il n'y a pas assez de places de stationnement sur rue près de mon entreprise.



pour les résidents

Il n'y a pas assez de places de stationnement sur rue près de ma destination.



pour les employés/visiteurs de l'hôpital

Je dois rester à l'hôpital plus longtemps que la durée maximale autorisée pour stationner sur rue sans déplacer mon véhicule.



Le plus grand défi lié au stationnement hors rue

pour les entreprises

Le prix du stationnement hors rue près de mon entreprise est trop élevé et incitera les clients potentiels à faire leurs achats dans des quartiers de la ville où le stationnement est moins cher ou gratuit.



pour les résidents

Le prix du stationnement hors rue est trop élevé.



pour les employés/visiteurs de l'hôpital

Le prix du stationnement hors rue près de l'hôpital est trop élevé.



Facteurs dont la Ville devrait tenir compte pour déplacer ou supprimer des postes de paiement

Accessibilité



- Tenir compte des services et commerces à proximité (par exemple, ne pas supprimer les postes situés à proximité de cabinets médicaux).
- Garantir un accès facile, notamment en assurant le déneigement.
- Tenir compte des conditions météorologiques hivernales.

Barrières technologiques



- Veiller à ce que le paiement en espèces reste une option pour les personnes qui ne possèdent pas de carte de crédit et/ou de téléphone portable.
- Les visiteurs peuvent ne pas vouloir télécharger une autre application, il faut tenir compte des touristes.

Tenir compte de la sécurité



- Éclairage approprié à proximité des postes de paiement.
- Distance jusqu'au poste de paiement.
- Veiller à l'entretien des postes de paiement qui restent en place.

S'assurer que l'information est facile à comprendre



- Les cartes et les panneaux doivent être clairs.
- Veiller à ce qu'il y ait suffisamment de panneaux indiquant le numéro de l'emplacement, pour l'application.

Ce que nous avons entendu

Le Tableau 2 présente certains des commentaires reçus, la réponse apportée et la manière dont ils ont été pris en compte dans la stratégie de stationnement et de mobilité recommandée pour Winnipeg.

Tableau 2 : Ce que nous avons entendu et comment nous en avons tenu compte

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Stationnement payant	
47 % des personnes interrogées dans le cadre du sondage en ligne n'étaient pas favorables à l'utilisation du stationnement payant pour augmenter le taux de rotation. Deux points de vue distincts ont été exprimés quant à l'origine du problème : • Le manque de rotation est un problème d'offre (c'est-à-dire qu'il faut augmenter le nombre de terrains de stationnement, de places de stationnement et de parcs de stationnement plutôt que de modifier les tarifs). • Le manque de rotation est un problème de demande. Il faut y remédier en encourageant le transfert modal (changement de mode de transport). À l'inverse : • 32 % des personnes interrogées dans le cadre du sondage en ligne étaient très favorables ou plutôt favorables à cette mesure. • 13 % étaient neutres. • 8 % ont déclaré avoir besoin de plus d'information.	Le stationnement payant est l'un des outils les plus efficaces dont disposent les villes pour gérer la demande de stationnement sur rue. Le stationnement payant favorise la rotation à proximité des destinations les plus fréquentées. Nous recommandons de moderniser la politique de stationnement payant. La politique modernisée lierait les ajustements tarifaires et les heures de la journée où le stationnement payant est en vigueur à la demande de stationnement. Cela permettrait également de déterminer clairement quand supprimer le stationnement payant si la demande diminue et d'ajouter du stationnement payant là où cela pourrait être avantageux. Nous recommandons que la modernisation de la politique fasse l'objet d'une consultation avant sa mise en œuvre.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Autres commentaires de personnes opposées au stationnement payant : • Le stationnement payant incite les résidents à éviter ces zones, ce qui a un impact sur les commerces (103 commentaires). • Le stationnement payant semble être une mesure motivée par la cupidité. • Le stationnement est trop cher (96 commentaires). • La Ville devrait plutôt imposer des limites de temps (39 commentaires). • Cela ne sera pas efficace, car les résidents ont besoin de durées de stationnement plus longues (35 commentaires).	Le stationnement sur rue est destiné aux stationnements de courte durée. Les limites de temps et le stationnement payant favorisent la rotation des places de stationnement dans les zones à forte demande. Nous continuerons à utiliser ces outils pour gérer la demande de stationnement sur rue. Afin de moderniser la politique de stationnement payant, nous recommanderons : • des critères pour l'ajout de places de stationnement payant • de lier les tarifs et les heures d'application du stationnement payant à la demande et de fixer une fréquence pour l'ajustement des tarifs • des critères pour remplacer le stationnement payant par un stationnement à durée limitée
Le sondage en ligne a montré que la plupart des personnes interrogées n'étaient pas favorables à l'utilisation du stationnement payant pour favoriser le transfert modal. 59,33 % des personnes interrogées étaient fortement en désaccord ou en désaccord. Certaines parties prenantes ont souligné l'importance d'investir dans les infrastructures pour promouvoir le transfert modal.	Bien que la stratégie recommandée comprenne des initiatives qui soutiennent les transports durables et le transfert modal, elle met davantage l'accent sur la gestion de la rotation et des espaces de stationnement en bordure de route à l'aide du stationnement payant. Le Plan directeur du transport, vision 2050 comprend des mesures visant à favoriser le transfert modal.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Les résidents estiment utile que leurs dépenses de stationnement servent à améliorer le quartier qu'ils visitent. En effet : • 60 % des résidents en 2019 (résultats de l'enquête statistique) ont déclaré qu'ils seraient plus disposés à payer si les recettes servaient à financer des améliorations. • 61 % des participants au sondage en ligne ont convenu que les recettes provenant du stationnement payant devraient servir à améliorer les zones de stationnement payant. • Sept participants au forum en ligne ont exprimé leur soutien. • Trois groupes organisateurs d'événements ont exprimé leur soutien.	Nous prenons acte du soutien à l'utilisation des recettes de stationnement pour améliorer les secteurs où les frais sont perçus. Chaque année, la Direction du stationnement de Winnipeg génère en moyenne 3 à 4 millions de dollars grâce au stationnement sur rue, après paiement des dépenses liées à la gestion de ce programme. Par la suite, dans le cadre du processus budgétaire annuel, le conseil municipal décide du montant qui sera transféré au fonds de recettes générales. Le fonds de recettes générales sert à financer les activités et les projets de la Ville, au bénéfice de tous les résidents. Il n'est pas prévu de modifier la destination des recettes provenant du stationnement. La Ville compte de nombreux projets non financés, notamment des projets d'infrastructure de stationnement.
Certaines entreprises s'inquiètent du caractère équitable de la répartition des places de stationnement payantes sur rue dans certaines zones plutôt que dans d'autres. D'autres entreprises s'inquiètent de voir apparaître des places de stationnement payantes dans des zones où le stationnement est actuellement gratuit.	L'objectif du stationnement payant est de générer une rotation. Le stationnement payant est utilisé dans les zones où la demande de stationnement est élevée. Nous recommandons une politique modernisée en matière de stationnement payant qui : • normalise le processus de changement du stationnement payant et sa fréquence • instaure des critères clairs pour déterminer quand du stationnement payant sera ajouté à une zone ou éliminé/remplacé par du stationnement à durée limitée

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
La plupart des participants au sondage en ligne n'étaient pas favorables à : • l'introduction du stationnement en soirée – 57 % étaient très ou plutôt défavorables • la tarification progressive – 55 % très ou plutôt opposés • la tarification dynamique – 54 % très ou plutôt opposés Les principales raisons de cette opposition étaient les suivantes : • Cela rendrait le stationnement trop cher/cela semble cupide (147 commentaires) • Cela pourrait avoir des répercussions négatives sur les commerces et le centre-ville (101 commentaires) • Ces changements portent à confusion (94 commentaires) • Certains trajets nécessitent un temps de stationnement plus long, ce qui entraîne des injustices (83 commentaires) Au moment de choisir où se stationner, certains résidents (participants au sondage statistique) ont indiqué que le coût du stationnement était le facteur le plus important (28 %), tandis que d'autres ont indiqué que le coût était important, mais pas le seul facteur (61 %).	Nous ne recommandons pas de modèles de tarification dynamiques ou progressifs. Nous recommandons plutôt d'examiner les données relatives au stationnement payant et d'ajuster les tarifs et les heures d'application du stationnement payant en fonction de la demande. Cela signifie que la Ville pourrait envisager de mettre en place le stationnement en soirée dans certains quartiers où la demande est forte après 17 h 30, heure à laquelle le stationnement payant prend actuellement fin.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Nous avons entendu différents points de vue sur la manière de procéder pour modifier le stationnement payant. Certains participants aux ateliers ont estimé qu'il était important de définir des critères d'évaluation quantifiables. D'autres ont estimé que le processus devait être dynamique afin de répondre aux besoins de la collectivité.	Nous recommandons de moderniser la politique de stationnement payant. Cela permettra d'établir : • les critères pour déterminer quand et comment les tarifs de stationnement et les heures auxquelles le stationnement payant est en vigueur seront ajustés • quand le stationnement payant pourrait être converti en stationnement à durée limitée • quand le stationnement payant serait ajouté dans de nouvelles zones Si le conseil municipal soutient l'approche recommandée, nous demanderons aux parties prenantes de proposer un processus et des critères.
Accessibilité, chargement, stationnement hors rue et amendes	
Certains résidents ont des besoins particuliers en matière de mobilité ou n'ont pas accès à un téléphone portable ou à une carte de crédit. Tout changement concernant les modes de paiement et les postes de paiement doit tenir compte de leur situation. L'entretien des rues autour des postes de paiement, en particulier pendant les mois d'hiver, a également été cité comme un sujet de préoccupation.	À l'été 2025, le conseil municipal a approuvé la suppression de toutes les postes de paiement dans les rues. Pour les résidents et les visiteurs qui ne disposent pas d'un téléphone portable ou d'une carte de crédit, des livrets de stationnement prépayé (anciennement appelés « laissez-passer à gratter ») sont disponibles dans les établissements municipaux et peuvent être commandés et envoyés sans frais de port. PayByPhone accepte les paiements par carte de débit et propose une option de paiement pour les clients qui préfèrent ne pas télécharger l'application. Le déneigement autour des stationnements en bordure de trottoir sera pris en considération dans la planification opérationnelle à l'avenir.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Certaines parties prenantes nous ont indiqué que le processus de demande d'une zone de chargement résidentielle n'était pas tout à fait clair. Il existe une certaine confusion quant à la personne à qui s'adresser et à la manière dont la Ville prend sa décision.	Nous travaillerons avec Manitoba Possible pour veiller à ce que les instructions sur le processus de demande soient fournies chaque année à leurs membres. Nous avons modifié notre processus d'évaluation des demandes. Désormais, toute personne ayant obtenu une autorisation de déneigement prioritaire pour personnes à mobilité réduite peut bénéficier d'une zone de chargement résidentielle.
En ce qui concerne le stationnement hors rue, les participants au sondage en ligne sont favorables au stationnement partagé (59 % y sont très favorables ou favorables) et au stationnement dégroupé (48 % y sont très favorables ou favorables).	Le stationnement partagé et le stationnement dégroupé ne sont pas prévus dans la stratégie recommandée. La Ville poursuit le dialogue avec les experts locaux en matière de stationnement et les principales parties prenantes, et continuera à discuter de concepts de stationnement progressifs.
Les amendes de stationnement progressives bénéficient d'un certain soutien (60 % des répondants au sondage en ligne y sont très favorables ou plutôt favorables).	Nous examinerons les exigences législatives et opérationnelles relatives aux amendes de stationnement progressives. Si la législation provinciale actuelle le permet, la Ville commencera d'abord à appliquer des amendes progressives aux infractions de stationnement pour dépassement de la durée autorisée, puis élargira cette mesure afin d'inciter les récidivistes à se conformer à la réglementation.

Prochaines étapes

Nous présenterons la stratégie de stationnement et de mobilité recommandée au comité d'orientation permanent du renouvellement des infrastructures et des travaux publics. Si elle est approuvée par le comité, elle devra ensuite être approuvée par le comité exécutif avant d'être soumise au conseil municipal pour examen final. Nous informerons les personnes qui se sont inscrites pour recevoir des mises à jour dès que la stratégie recommandée sera rendue publique et qu'il sera possible de se présenter en tant que délégué.

Si la stratégie est approuvée, les mesures qu'elle prévoit seront mises en œuvre au cours des cinq prochaines années. Certaines mesures de la stratégie nécessiteront une rétroaction des parties prenantes et des discussions supplémentaires afin de parvenir aux meilleures solutions qui soient.

Annexes

Annexe A – Matériel promotionnel

Annexe B – Rapport de l'enquête statistique

Annexe C – Réponses au forum

Annexe D – Résultats du sondage en ligne

Annexe E – Carte des codes postaux

Annexe F – Commentaires issus de l'événement virtuel

Annexe G – Notes de réunion