



Plan d'urbanisme de Montréal

**Mémoire soumis dans le cadre de la consultation
du 14 juin 2004**

Communauto inc.
1117, rue Ste-Catherine Ouest
Bureau 806
Montréal (Québec)
H3B 1H9
+1-514-499-8099 tel
+1-514-499-0783 fax
www.communauto.com
info.montreal@communauto.com

SOMMAIRE

RÉSUMÉ DE NOS RECOMMANDATIONS

1.0 INTRODUCTION

- 1.1 Présentation de Communauto et du concept de « véhicule libre-service »
- 1.2 Les bénéfices de l'auto-partage
- 1.3 Priorité numéro 1 : le stationnement

2.0 NOS PROPOSITIONS

- 2.1 Observations d'ordre général sur la version préliminaire du plan d'urbanisme
- 2.2 La problématique du stationnement versus les besoins de l'auto-partage
- 2.3 Propositions spécifiques
 - 2.3.1 Action 3.5 - Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement (p. 59-60)
 - 2.3.2 Objectifs contenus dans le document complémentaire
- 2.4 Une solution à long terme

3.0 CONCLUSION

ANNEXES

- Annexe 1. Communauto en bref
- Annexe 2. Liste à jour des stations de Communauto
- Annexe 3. Proposition de signalisation 4-saisons pour le stationnement sur rue

RÉSUMÉ DE NOS RECOMMANDATIONS

Attendu que l'auto-partage est l'un des services les plus susceptibles de supporter et de renforcer plusieurs des orientations, objectifs ou actions déjà mentionnés au Plan d'urbanisme :

- « Améliorer la qualité des milieux de vie existants » (objectif 1)
« Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés » (objectif 3) ;
- « Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre » (objectif 17) ;

Attendu que l'inclusion de ces recommandations au plan d'urbanisme serait susceptible de conférer une plus grande légitimité à l'auto-partage ce qui, en retour, contribuerait à en maximiser les retombées.

En conséquence, nous croyons que l'ajout des considérations suivantes serait souhaitable :

- soit d'identifier nommément dans le Plan l'auto-partage comme un moyen additionnel pour supporter les stratégies prévues dans le but de « favoriser le transport en commun, les autres moyens de déplacement durable et pour favoriser la densification de la ville »...
- d'y identifier l'auto-partage comme faisant partie de la grande « famille » des transports collectifs ;
- d'inclure dans le Plan d'urbanisme un objectif quantitatif afin de préciser la réduction souhaitée de l'utilisation de l'automobile privée ;
- de tenir compte de l'auto-partage dans l'élaboration des politiques de stationnement et dans le développement du réseau de stationnements municipaux ;
- de prioriser les véhicules partagés dans l'attribution des emplacements de stationnement hors-rue ;
- de favoriser, à l'intérieur de certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés ;
- d'augmenter l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule en attribuant à ces véhicules des vignettes de stationnement permettant aux véhicules partagés d'être garés dans tous les stationnements municipaux de la Ville (à tout le moins dans les zones S3R) et ce, sans égard à la durée et sans frais additionnels.

1.0 INTRODUCTION

1.1 Présentation de Communauto et du concept de « véhicule libre-service »

Depuis sa fondation en 1994, Communauto fait figure de pionnière, en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services de voitures libre-service à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. Ce service, aussi communément qualifié d'« auto-partage », constitue, dans les faits, un service de mobilité avancé qui offre la flexibilité d'une voiture tout en éliminant, pour ses adhérents, la nécessité d'en posséder une. Communauto contribue, ce faisant, à réduire à la fois le nombre et l'usage de l'automobile.

Grâce à ses multiples attraits, près de 6000 personnes, au Québec (dont les trois-quarts habitent Montréal), se sont déjà laissées séduire par cette formule et ce nombre ne cesse de croître. Les autres villes qui sont présentement desservies par Communauto sont Québec, Sherbrooke et Gatineau.

Au cours des dernières années, Communauto s'est mérité de nombreuses marques de reconnaissance dans les milieux du transport et de l'environnement :

- 1998 : Prix Environnement de l'Association québécoise du transport et des routes ;
- 1999 : Prix nationaux d'efficacité énergétique du Canada (Communauto se classe deuxième) ;
- 1999 : l'auto-partage est retenu par le Gouvernement québécois dans le cadre de son Plan d'action sur la réduction des gaz à effet de serre ;
- 2000 : un mémoire de la Ville de Montréal identifie ce service comme « l'une des mesures les plus prometteuses pour lutter contre l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire » (mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Table des transports et du changement climatique – février 2000) ;
- 2003 : Communauto est choisi par L'AMT et ses partenaires (dont la Ville de Montréal) comme pierre d'assise et principal gestionnaire dans le cadre du projet « Branché », un ambitieux projet d'intégration modale et de démonstration de véhicules électriques disponibles en libre-service¹. Ce projet est unique au Canada et il bénéficiera d'un budget de près de 9 millions de dollars.

On le voit, la présence de Communauto sur son territoire place la métropole du Québec à l'avant-garde dans le contexte de l'offre d'un service qui pourrait s'avérer des plus structurants dans l'avenir. L'objectif, à terme, est de créer des liens entre les services existants (auto-partage, transport en commun, taxi...) de manière à

¹ Le projet Branché a été déposé par l'AMT et regroupe, en plus de la ville de Montréal et Communauto, une dizaine d'autres partenaires dont Transport Québec, Transport Canada, Hydro-Québec, Environnement Canada... (pour plus de détails sur ce sujet, voir : www.communauto.com/branche.html).

mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût. Dans un contexte où les besoins en mobilité sont de plus en plus complexes et variés, l'auto-partage constitue le ciment de ce type d'initiative. D'aucuns en parlent comme le véritable « chaînon manquant », celui qui permettra, à terme, de rendre plus efficace et de mieux rentabiliser les autres investissements qui seront consentis dans le domaine du transport collectif.

1.2 Les bénéfices de l'auto-partage

Fondamentalement, l'effet de l'auto-partage est de permettre de remplacer la possession d'un bien de consommation usuel, à savoir l'automobile, par la vente d'un service. La structure tarifaire qui en résulte a pour effet de remplacer par des coûts variables les coûts fixes (élevés) qui sont normalement attribuables à l'automobile (quand on est propriétaire du véhicule). Cette situation se traduit en un puissant incitatif pour réduire l'usage de ce mode de transport. En contrepartie, les adhérents à ce service ont tendance à augmenter de manière importante la part des autres modes dans leur comportement en déplacement. De nombreux impacts positifs sont donc mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage :

- réduction importante (de l'ordre de 50%) de leur taux de motorisation ;
- réduction importante (également de l'ordre de 50%) du nombre de voyageur-kilomètres effectués en automobile ;
- réduction des besoins en espace de stationnement (chaque voiture libre-service dessert en moyenne 20 usagers) ;
- augmentation des distances parcourues en transport en commun, à pied, à vélo, en taxi ;
- réduction importante de la consommation en énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants attribuables à l'automobile ;
- promotion d'un style de vie qui contribue à stimuler la consommation locale, une revitalisation des commerces de proximité et une amélioration générale de la qualité de la vie en ville.

Le tout accessible à un coût pratiquement nul pour le contribuable... Mentionnons, de plus, que contrairement à l'automobile privée, la voiture partagée constitue un facteur de densification du cadre bâti plutôt qu'un facteur d'étalement urbain.

Le potentiel, donc, est important. Cela fait consensus. Et cette réalité est de mieux en mieux documentée à travers le monde (voir: ww.communauto.com/biblio.html). La matérialisation de ces avantages, cependant, n'est envisageable que dans un contexte de collaboration entre de multiples acteurs au cœur duquel se situe, justement, le monde municipal².

² Voir à ce sujet l'excellent article de Enoch, Marcus, 2002. *How public and private organisations support city car share clubs : A worldwide review . Integration into Urban Planning Work Package*. MOSES (Mobility Services for Urban Sustainability) Project European Commission, DG TREN. Energy and Environmental Research Unit. The Open University.

1.3 Priorité numéro 1 : le stationnement

Parmi toutes les barrières auxquelles nous nous sommes heurtés jusqu'ici pour développer ce service à Montréal l'une ressort tout particulièrement et prend racine dans les politiques d'occupation des sols : il s'agit de la question du stationnement. À Montréal uniquement, notre clientèle augmente de plus d'un millier d'usagers par année, et ce rythme est appelé à s'accélérer. Même avec un ratio de 20 usagers par véhicule, il nous est de plus en plus difficile de trouver suffisamment d'espaces pour localiser les véhicules nécessaires pour faire face à cet engouement. C'est principalement dans ce contexte que nous avons ressenti l'urgence de rédiger les commentaires et les propositions qui suivent.

D'autres questions ainsi que d'autres enjeux auraient mérité également notre attention. Cela dit, nous tenions à éviter de diluer notre message et de passer à côté de notre préoccupation la plus immédiate³.

Milton Keynes, U.K. 28 p. (disponible en version pdf à cette adresse : www.communauto.com/biblio.html)

³ Pour en savoir davantage sur ces autres enjeux prière de consulter le mémoire que nous avons préparé dans le cadre de la « Consultation générale à l'égard de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec » organisée par la Commission des transports et de l'environnement, le mardi 18 février 2003 (disponible à www.communauto.com/kyoto.html)

2.0 NOS PROPOSITIONS

2.1 Observations d'ordre général sur la version préliminaire du plan d'urbanisme

Soulignons d'entrée de jeu que les conditions qui font le succès de l'auto-partage sont les mêmes que celles qui font le succès du transport en commun : la densité de population, la proximité des services, etc. Il importe de retenir également que l'aménagement du territoire est un excellent moyen de moduler la demande pour ce type de service et qu'il permet, aussi, d'en moduler les impacts. Pour ces raisons :

- Communauto tient à exprimer son appui à la volonté de la Ville de Montréal de prioriser le transport en commun et une forme d'urbanisation favorisant les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun dans le cadre de la révision de son Plan.

Sans qu'il ne soit nécessaire de répéter ce qui précède, force est de constater, par ailleurs, que l'auto-partage est un service susceptible de supporter et de renforcer plusieurs des orientations, objectifs ou actions déjà mentionnés au Plan d'urbanisme :

- « Améliorer la qualité des milieux de vie existants » (objectif 1) ;
- « Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés » (objectif 3) ;
- « Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre » (objectif 17).

Comme il n'existe pas d'antinomie entre les deux (bien au contraire) et que cette initiative serait susceptible de conférer une plus grande légitimité à ce service. Nous croyons que l'ajout des considérations suivantes serait souhaitable :

- soit d'identifier nommément dans le Plan l'auto-partage comme un moyen additionnel pour supporter les stratégies prévues dans le but de « favoriser le transport en commun, les autres moyens de déplacement durable et pour favoriser la densification de la ville »...
- d'y identifier l'auto-partage comme faisant partie de la grande « famille » des transports collectifs (voir à ce sujet « L'auto-partage fait la une de la revue de l'Union internationale des Transports Publics (UITP) » www.communauto.com/uitp_mag.html).

Il nous apparaîtrait pertinent également :

- d'inclure dans le Plan d'urbanisme un objectif quantitatif afin de préciser la réduction souhaitée de l'utilisation de l'automobile privée.

En absence d'une telle motivation le risque nous apparaît grand pour que cet objectif ne se traduise en un vœux pieux.

2.2 La problématique du stationnement versus les besoins de l'auto-partage

On ne le répétera jamais assez, dans le domaine du stationnement et de l'aménagement du territoire, l'auto-partage fait partie de la solution, bien plus que du problème. Compte tenu des ratios mentionnés précédemment, une station de 10 véhicules dessert en moyenne 200 personnes... Quand on parle d'allocation efficace d'une ressource aussi rare que l'espace (du moins en milieu urbain), on voit immédiatement ici l'économie qu'est susceptible d'entraîner l'auto-partage.

Cela dit, pour pouvoir mettre à contribution ce service en tant qu'outil susceptible de contribuer à la réduction de la demande pour des espaces de stationnement, il importe de prévoir des emplacements en nombre suffisant pour que celui-ci puisse être offert dans le secteur concerné. Il faut donc tenir compte des besoins des citoyens qui utilisent ce service dans la création de même que dans l'administration de ces espaces.

L'exemple qui suit illustre l'effet pervers qui résulterait de l'élimination d'une vingtaine d'espaces hors-rue alloués à des véhicules partagés :

20 espaces occupés par des véhicules partagés = 400 usagers

400 usagers = 200 véhicules de moins en circulation

Ce dernier ratio est tiré des enquêtes que nous avons réalisées en 1998 et en 2004 sur le comportement en déplacement de nos usagers. C'est donc dire que l'élimination de ces 20 espaces se traduirait, à défaut d'être remplacés, par l'acquisition d'environ 200 véhicules par les personnes qui se verraient collectivement privées de ce service.

Faute de pouvoir garer ces nouveaux véhicules dans des espaces hors-rue, il y a tout lieu de croire que c'est le long des trottoirs que se retrouveraient la majorité de ces véhicules; augmentant, de ce fait, la compétition pour l'espace et les tensions entre les différentes catégories d'utilisateurs : les résidents locaux, les employés des commerces ou services avoisinants, de même que les clients de ces mêmes commerces ou services.

Le choix d'illustrer par ce nombre d'espaces la fuite en avant que représente l'absence de planification des besoins des usagers d'un service d'auto-partage n'est pas gratuit. En effet, 20 espaces c'est le nombre de places de stationnement que nous perdrons sous peu à la suite de la fermeture des autoparcs #357 et #225 opérés par Stationnement de Montréal inc. Le premier est situé sur la rue Coloniale, au cœur du Plateau Mont-Royal (près de Rachel), alors que le second est situé au nord de Jean-Talon, tout juste derrière l'édicule nord de la station de métro Jean-Talon. Ces deux emplacements comptent, en ce moment, parmi nos principaux points de service... Malheureusement, ce genre d'événement est de plus en plus courant et est loin d'être limité aux emplacements administrés par la Ville ou ses représentants.

Il est très difficile, dans un tel climat d'incertitude, de planifier l'expansion et d'assurer le maintien d'un service de qualité et les conséquences de cette absence de planification sont importantes :

- frais administratifs plus élevés associés à la recherche d'alternatives pour les stationnements perdus (ce qui n'est pas toujours possible); ceci se répercute inévitablement dans les prix ;
- absence de desserte ou mauvaise qualité de desserte dans plusieurs quartiers de la ville ;
- difficulté d'ajuster l'offre de véhicules à la demande, dans les secteurs desservis, ce qui se traduit par un sentiment d'insatisfaction et nuit à l'image du service.

2.3 Propositions spécifiques

Tenant compte de cette problématique voici ce que nous proposons d'ajouter dans les différentes sections du Plan préliminaire :

2.3.1 Action 3.5 - Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement (p. 59-60)

Communauto propose d'intégrer l'auto-partage dans les mesures relatives à l'« Action 3.5 » au même titre que le transport en commun et le vélo. Le titre de cette section pourrait être modifié comme suit : «Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif **(incluant l'auto-partage)** et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement »

De plus, les mesures suivantes pourraient être considérées :

- tenir compte de l'auto-partage dans l'élaboration des politiques de stationnement et dans le développement du réseau de stationnements municipaux ;
- prioriser les véhicules partagés dans l'attribution des emplacements de stationnement hors-rue ;
- favoriser, à l'intérieur de certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés ;
- augmenter l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule en attribuant à ces véhicules des vignettes de stationnement permettant aux véhicules partagés d'être garés dans tous les stationnements municipaux de la Ville (à tout le moins dans les zones S3R) et ce, sans égard à la durée et sans frais additionnels.

2.3.2 Objectifs contenus dans le document complémentaire

Objectif général 2 - Les activités urbaines comme composantes de la qualité et de la vitalité des milieux montréalais (p. 17)

« Le Plan favorise l'utilisation du transport collectif et de moyens de transport alternatifs. En conséquence, le document complémentaire prévoit des dispositions relatives à l'offre d'espaces aux fins de stationnement des vélos [...] ».

- Communauto propose de mentionner nommément ici l'auto-partage comme l'une des composante du cocktail du transport collectif et alternatif.

Objectif spécifique 2.4 - Gestion du stationnement (p.20)

Tout comme c'est le cas pour le vélo au point 2.4.1 intitulé « Le stationnement pour vélo », Communauto propose d'intégrer ici les dispositions prévues pour répondre aux objectifs retenus dans le cadre de l'« action 3.5 ». Voici le libellé que nous suggérons pour ce nouvel article :

« 2.4.x Le stationnement pour les véhicules libre-service

Objectif

Assurer la présence et l'accessibilité d'espaces de stationnement pour les véhicules libre-service en nombre suffisant partout où la demande existe.

Règles :

Des règles et des critères seront élaborées pour établir un nombre minimal de places de stationnement de même que leur localisation selon les différents types d'environnement (notamment sur-rue ou hors-rue) et pour définir les aménagements requis s'il y a lieu. »

2.4 Une solution à long terme

Bien qu'il soit notamment question ici d'allocation d'espaces de stationnement hors-rue pour le bénéfice de l'auto-partage, nous nous devons d'insister sur le fait que cette unique solution serait loin de constituer une panacée. En effet, à moins de vouloir consentir à des investissements importants dans l'aménagement d'un nombre toujours plus grand d'emplacements hors rue, la seule solution possible pour faire face efficacement à l'expansion de ce service, à plus long terme, serait de permettre aux véhicules partagés d'être garés dans des zones réservées à cet effet sur la rue. Cette solution a d'ailleurs déjà été mise en place avec succès dans plusieurs villes européennes et... même, à Seattle (voir : www.communauto.com/solution.html). À Montréal, de telles exceptions existent déjà pour les véhicules de livraison, les handicapés, les autobus touristiques, les calèches, les véhicules de la Ville, de la police, du corps diplomatique, etc. Pourquoi pas pour les voitures libre-service ?

Cette solution nécessiterait évidemment des ajustements d'ordre organisationnel pour faciliter le nettoyage de la chaussée ou le déneigement l'hiver. Elle reste néanmoins, à notre avis, la solution la plus économique et la plus équitable pour les citoyens qui choisissent ce service et qui n'auraient plus, alors, à absorber, à travers sa tarification, les coûts élevés que nous avons présentement à défrayer pour garer nos véhicules.

Cette solution serait d'autant plus souhaitable qu'il nous apparaîtrait paradoxal de vouloir ajouter des espaces de stationnement hors-rue pour répondre aux besoins de ce service alors que le nombre de stationnements déjà disponibles en bordure de trottoir serait plus que suffisant pour répondre à tous les besoins. Ceci est d'autant plus vrai que ce service est le mieux en mesure de réduire la pression sur la demande pour ces mêmes espaces.

Cette idée commence d'ailleurs à faire son chemin chez certains élus montréalais et on a même poussé l'audace jusqu'à tenter l'expérience dans l'arrondissement d'Outremont (voir : www.communauto.com/babillard.html#outremont). Communauto, de son côté, a entamé il y a un certain temps déjà une réflexion sur ce sujet et mis au point une procédure (incluant une suggestion de signalisation) susceptible de résoudre le principal problème associé à ces initiatives sous notre latitude, à savoir le déneigement. Un résumé de cette proposition est présenté à l'annexe 3.

3.0 CONCLUSION

À la lumière de ce qui précède et à l'appui de ces propositions nous tenons à insister sur les faits suivants :

- l'intégration de l'auto-partage dans le plan d'urbanisme appuierait ses objectifs fondamentaux et contribuerait au renforcement de la stratégie de transport durable qui y est déjà contenue;
- soulignons, de plus, que Communauto est disposé à payer un prix « raisonnable » pour les espaces de stationnement qui seraient mis à la disposition de l'auto-partage par la Ville de Montréal (qu'il s'agisse d'espaces hors-rue ou sur-rue). Il n'est nullement question ici de gratuité mais bien, plutôt, d'équité. Rappelons à cet effet qu'un résident de Montréal propriétaire d'un véhicule peut s'acheter une vignette à un coût très bas (environ 50 \$/année) alors que nous payons présentement près de 600 \$, annuellement, pour garer chacun de nos véhicules (ces prix peuvent aller jusqu'à 1200 \$ et même 2400 \$ par année par véhicule dans certains cas). Il importe de tenir compte de cet écart pour déterminer le caractère « raisonnable » de la tarification des espaces alloués à l'auto-partage. En effet, pourquoi les Montréalais qui choisissent de « partager » un véhicule plutôt que d'en posséder un devraient-ils, collectivement, payer plus cher pour un choix qui se trouve, en toute logique, à coïncider avec le comportement à encourager ?

Montréal, 16/06/2004

Annexe 1

Communauto en bref

Annexe 2

Liste à jour des stations de Communauto.

Annexe 3

Proposition de signalisation 4-saisons pour le stationnement sur rue.

Annexe 1

Communauto en bref

Votre dynamisme et le succès de votre entreprise sont remarquables. Une telle initiative mérite d'être soulignée en raison de ses retombées pour la collectivité, l'environnement et les individus.

— Jacques Brassard
nov. 1998, alors qu'il était ministre des Transports du Québec

C

ommunauto en bref

Communauto aujourd'hui c'est...

- le plus ancien service d'auto-partage en Amérique du Nord (1994)
- l'un des plus importants dans le monde
- plus de 6000 abonnés...
- ...qui se partagent une flotte de quelques 300 véhicules;
- une zone de desserte en pleine expansion (figure 2);
- des clients satisfaits (92-95 %)... et fidèles;
- une clientèle en forte croissance : 40-50 % par année (figure 3)...

Figure 1
Répartition de la clientèle de Communauto dans la région de Montréal (par classe de densité)

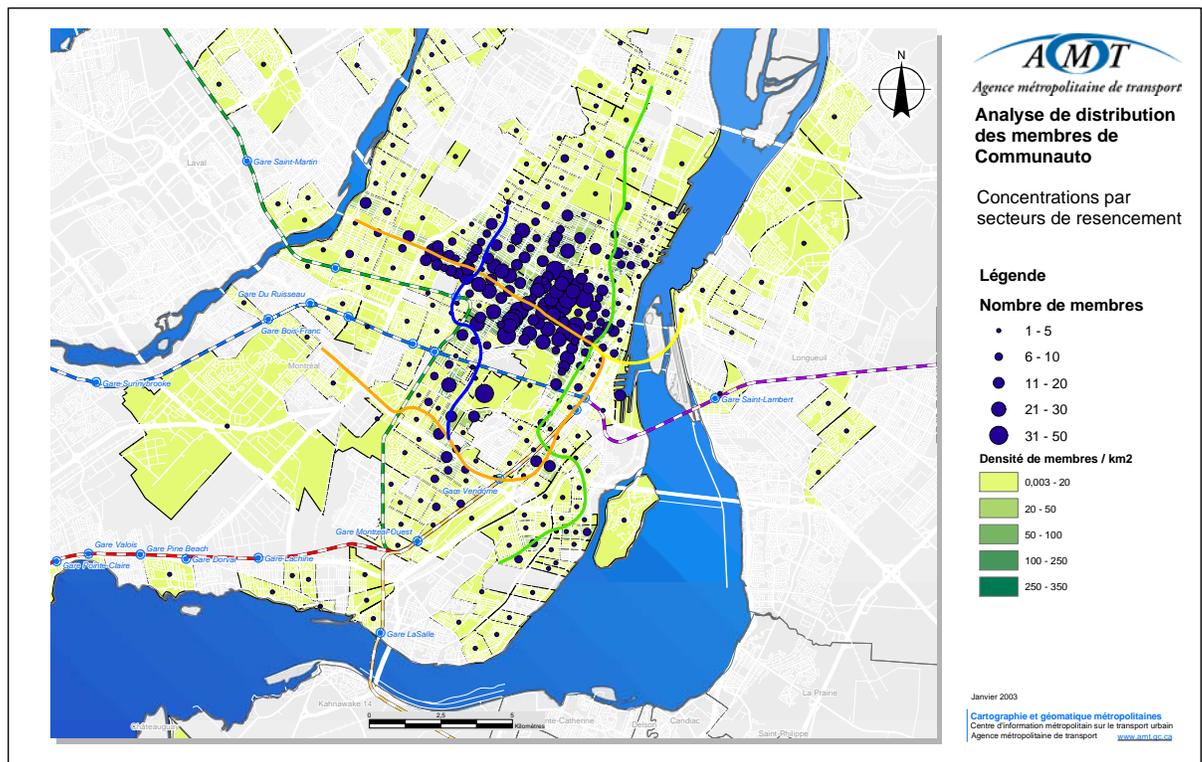
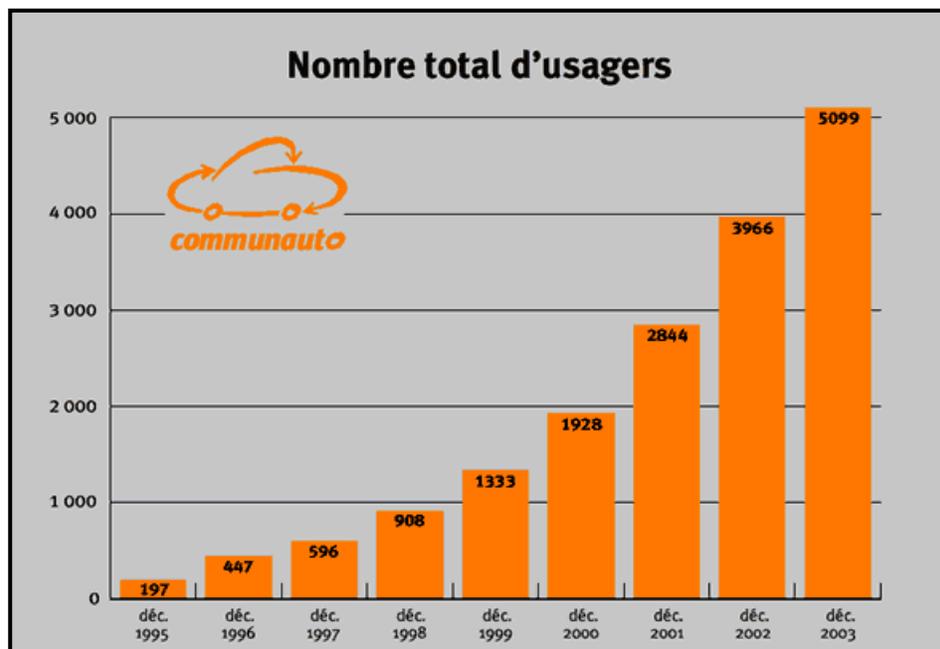


Figure 2
Une zone de desserte en pleine expansion

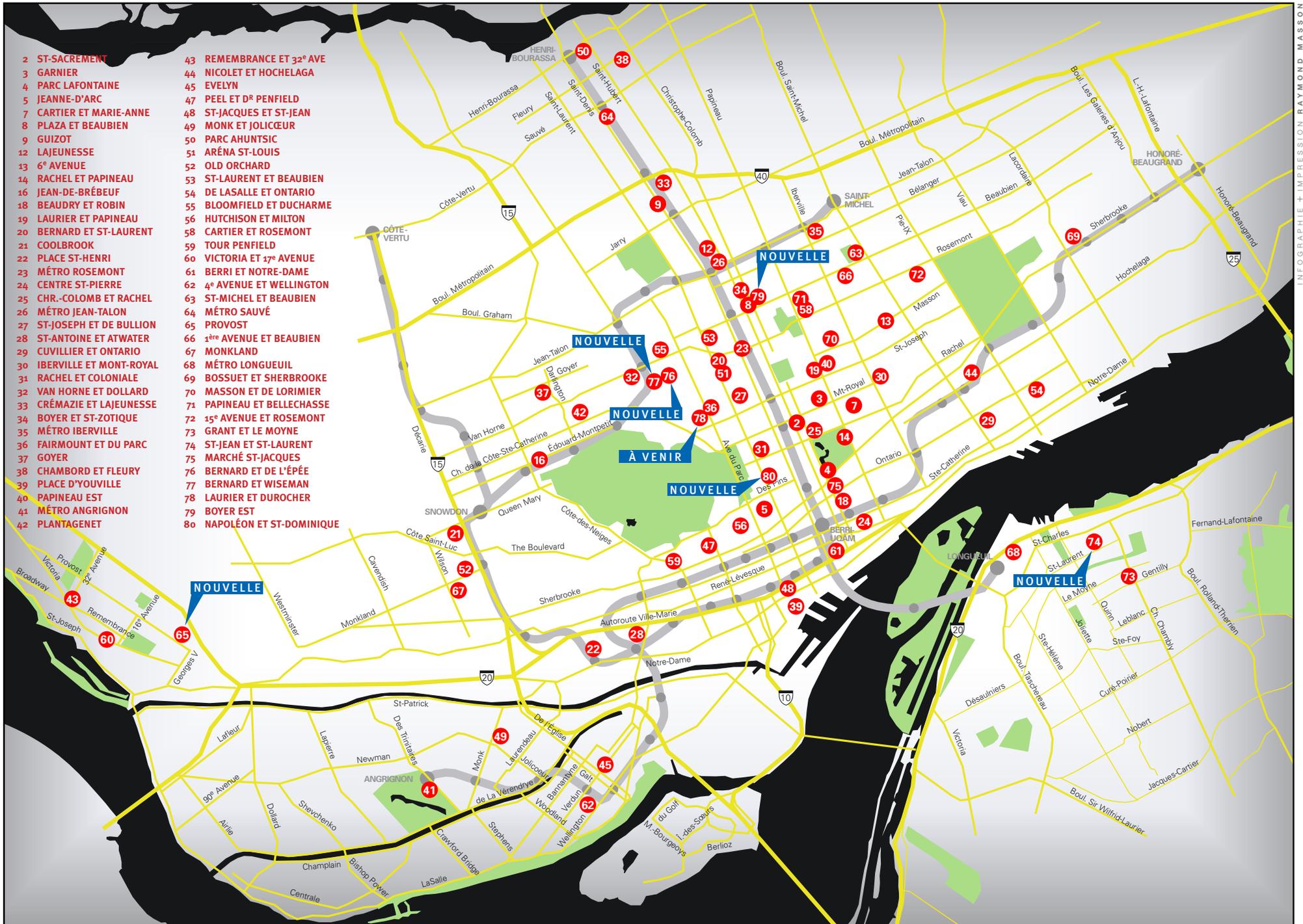


Figure 3
Croissance du nombre d'utilisateurs



Annexe 2

Liste à jour des stations de Communauto.

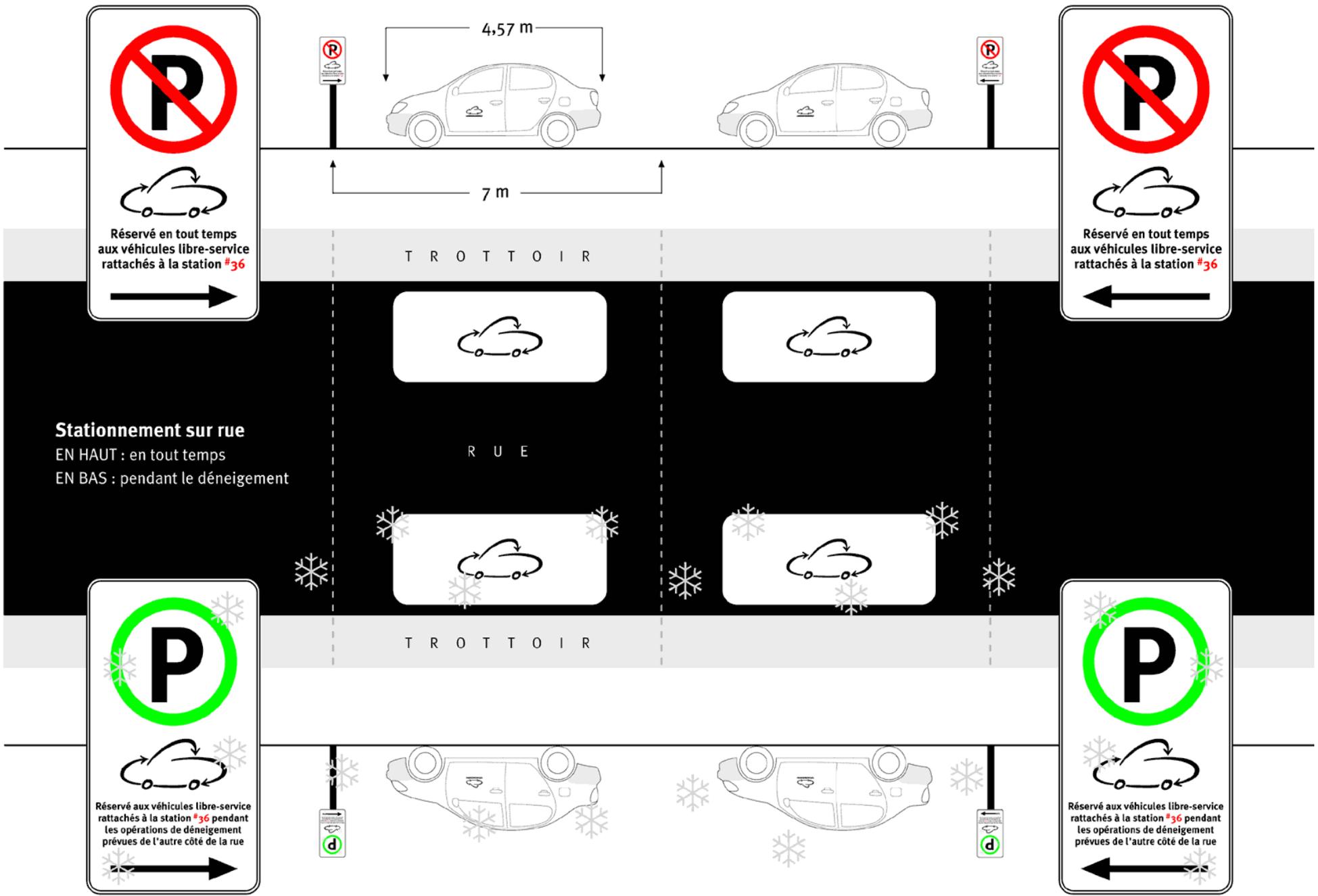


- 2 ST-SACREMENT
- 3 GARNIER
- 4 PARC LAFONTAINE
- 5 JEANNE-D'ARC
- 7 CARTIER ET MARIE-ANNE
- 8 PLAZA ET BEAUBIEN
- 9 GUIZOT
- 12 LAJEUNESSE
- 13 6^e AVENUE
- 14 RACHEL ET PAPINEAU
- 16 JEAN-DE-BRÉBEUF
- 18 BEAUDRY ET ROBIN
- 19 LAURIER ET PAPINEAU
- 20 BERNARD ET ST-LAURENT
- 21 COOLBROOK
- 22 PLACE ST-HENRI
- 23 MÉTRO ROSEMONT
- 24 CENTRE ST-PIERRE
- 25 CHR.-COLOMB ET RACHEL
- 26 MÉTRO JEAN-TALON
- 27 ST-JOSEPH ET DE BULLION
- 28 ST-ANTOINE ET ATWATER
- 29 CUVILLIER ET ONTARIO
- 30 IBERVILLE ET MONT-ROYAL
- 31 RACHEL ET COLONIALE
- 32 VAN HORNE ET DOLLARD
- 33 CRÉMAZIE ET LAJEUNESSE
- 34 BOYER ET ST-ZOTIQUE
- 35 MÉTRO IBERVILLE
- 36 FAIRMOUNT ET DU PARC
- 37 GOYER
- 38 CHAMBORD ET FLEURY
- 39 PLACE D'YOUVILLE
- 40 PAPINEAU EST
- 41 MÉTRO ANGRIGNON
- 42 PLANTAGENET
- 43 REMEMBRANCE ET 32^e AVE
- 44 NICOLET ET HOCHELAGA
- 45 EVELYN
- 47 PEEL ET D^e PENFIELD
- 48 ST-JACQUES ET ST-JEAN
- 49 MONK ET JOLICŒUR
- 50 PARC AHUNTSIC
- 51 ARÈNA ST-LOUIS
- 52 OLD ORCHARD
- 53 ST-LAURENT ET BEAUBIEN
- 54 DE LASALLE ET ONTARIO
- 55 BLOOMFIELD ET DUCHARME
- 56 HUTCHISON ET MILTON
- 58 CARTIER ET ROSEMONT
- 59 TOUR PENFIELD
- 60 VICTORIA ET 17^e AVENUE
- 61 BERRI ET NOTRE-DAME
- 62 4^e AVENUE ET WELLINGTON
- 63 ST-MICHEL ET BEAUBIEN
- 64 MÉTRO SAUVÉ
- 65 PROVOST
- 66 1^{ère} AVENUE ET BEAUBIEN
- 67 MONKLAND
- 68 MÉTRO LONGUEUIL
- 69 BOSSUET ET SHERBROOKE
- 70 MASSON ET DE LORIMIER
- 71 PAPINEAU ET BELLECHASSE
- 72 15^e AVENUE ET ROSEMONT
- 73 GRANT ET LE MOYNE
- 74 ST-JEAN ET ST-LAURENT
- 75 MARCHÉ ST-JACQUES
- 76 BERNARD ET DE L'ÉPÉE
- 77 BERNARD ET WISEMAN
- 78 LAURIER ET DUROCHER
- 79 BOYER EST
- 80 NAPOLÉON ET ST-DOMINIQUE

INFOGRAPHIE + IMPRESSION RAYMOND MASSON

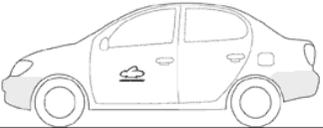
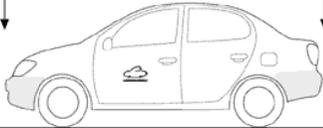
Annexe 3

Proposition de signalisation 4-saisons
pour le stationnement sur rue.



No Parking Sign

Prohibited parking sign (red circle with a diagonal slash and a black 'P'). Below it is a circular arrow icon representing a free-service vehicle. Text: "Réservé en tout temps aux véhicules libre-service rattachés à la station #36". A black arrow points to the right.

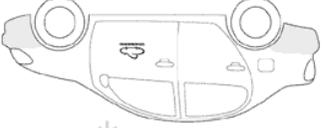


No Parking Sign

Prohibited parking sign (red circle with a diagonal slash and a black 'P'). Below it is a circular arrow icon representing a free-service vehicle. Text: "Réservé en tout temps aux véhicules libre-service rattachés à la station #36". A black arrow points to the left.

Parking Sign

Permitted parking sign (green circle with a black 'P'). Below it is a circular arrow icon representing a free-service vehicle. Text: "Réservé aux véhicules libre-service rattachés à la station #36 pendant les opérations de déneigement prévues de l'autre côté de la rue". A black arrow points to the right. Snowflakes are scattered around the sign.



Parking Sign

Permitted parking sign (green circle with a black 'P'). Below it is a circular arrow icon representing a free-service vehicle. Text: "Réservé aux véhicules libre-service rattachés à la station #36 pendant les opérations de déneigement prévues de l'autre côté de la rue". A black arrow points to the left. Snowflakes are scattered around the sign.