



Image: M. Rehemtulla pour QUOI Media Group / Flickr

## Consultation publique en droit d'initiative relative à la politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont (excluant les questions essentiellement budgétaires)

Mémoire présenté par la Fondation David Suzuki à l'Arrondissement d'Outremont

- Février 2020 -



**Auteure**

Mélanie Le Berre, analyste des politiques climatiques municipales

## À propos de la Fondation David Suzuki

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. Par la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation œuvre à définir et à mettre en place des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation compte sur l'appui de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont près de 100 000 au Québec.

## À propos de l'auteure

**Mélanie Le Berre** est analyste de politiques climatiques pour la Fondation David Suzuki à Montréal. À ce titre, elle contribue à la réalisation des travaux d'élaboration de plans d'action sur la lutte et l'adaptation aux changements climatiques dans le cadre d'une entente entre la Ville de Montréal, le C40 et les fondations montréalaises. Elle effectue aussi des recherches sur les meilleures pratiques en matière de politiques climatiques, au Canada et ailleurs dans le monde, et propose des stratégies, plans et programmes adaptés au contexte montréalais et canadien.

Après avoir obtenu un diplôme d'ingénieur en Technologies de l'information en 2012, elle a complété une maîtrise en Environnement et Développement durable à l'Université de Montréal en 2016-2017. Depuis janvier 2018, elle travaille sur une grande variété de projets en environnement, allant de l'analyse du premier plan directeur de Transition énergétique Québec pour la Régie de l'énergie, à celle du réaménagement urbain du secteur de Lachine-Est dans le cadre de la consultation publique organisée par l'OCPM au printemps 2019. Ses domaines de compétences incluent les politiques publiques, les changements climatiques, la transition énergétique, l'aménagement du territoire, la mobilité durable et l'économie circulaire.

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| À propos de la Fondation David Suzuki .....   | 2  |
| À propos de l’auteure.....  | 2  |
| Table des matières.....   | 3  |
| Mise en contexte .....  | 4  |
| Le stationnement, au cœur du changement de paradigme requis.....                                    | 6  |
| Nos recommandations .....   | 9  |
| 1. Adopter un objectif de réduction du nombre de cases de stationnement .....                       | 9  |
| 2. Mettre sur pied une stratégie de changement comportemental .....                                 | 10 |
| 3. Mettre en place un projet pilote de système de tarification dynamique.....                       | 11 |
| 4. Étendre l’application du permis annuel pour les propriétaires d’un certificat d’occupation ..... | 13 |
| 5. Travailler de concert et avec transparence avec le reste de l’agglomération.....                 | 13 |
| Conclusion .....  | 14 |

## Mise en contexte

L'Arrondissement d'Outremont affirme que depuis plusieurs années, il reçoit de nombreuses plaintes relatives aux règles de stationnement alternatif et plus précisément sur l'heure charnière au cours de laquelle il est obligatoire de déplacer les voitures. « À maintes reprises, les citoyens ont demandé d'abolir ce système de stationnement alternatif ».<sup>1</sup> À travers une réforme globale de son système de stationnement, l'arrondissement souhaite poursuivre les objectifs suivants :

- Gérer efficacement le stationnement ;
- Simplifier la signalisation ;
- Investir les profits générés par les revenus supplémentaires dans des mesures de transition écologique, pour favoriser par exemple la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le transport actif et le verdissement. Entre autres, l'arrondissement souhaite mener une étude pour analyser les émissions de GES sur son territoire.

Cette refonte globale s'appuie sur les principes suivants :

- Abolir le stationnement alternatif ;
- Augmenter la disponibilité des espaces sur rue ;
- Permettre aux résidents d'Outremont détenteur d'un permis de stationnement annuel payant de se stationner sans limite de temps sur toutes les rues de l'arrondissement (...);
- Permettre aux détenteurs d'un permis de stationnement mensuel ou journalier payant de se stationner sans limite de temps sur l'ensemble des rues de l'arrondissement (...);
- Permettre aux non-détenteurs de vignettes de se stationner pour une limite de temps d'une durée de deux heures de 8h à 22h du lundi au dimanche sur l'ensemble des rues de l'arrondissement (...);
- Permettre à tous les utilisateurs de se stationner gratuitement et sans limite de temps de 22h à 8h du lundi au dimanche sur l'ensemble des rues de l'arrondissement.

**En résumé :** l'arrondissement ne touchera pas aux parcomètres, mais il faudra désormais détenir une vignette pour pouvoir se stationner dans les rues d'Outremont, et les détenteurs d'une vignette annuelle pourront se garer dans n'importe quel secteur puisque l'arrondissement ne serait plus constitué que d'une seule zone – à l'heure actuelle, 40% du territoire exige l'utilisation de vignettes. Ce système permet toutefois aux visiteurs de garer leur voiture 2 heures maximum sans vignette. La totalité des revenus des vignettes sera consacrée à la transition écologique, sachant que l'arrondissement prévoit récolter annuellement des revenus supplémentaires de 400 000\$.<sup>2</sup>

Les résidents pourront se procurer une vignette pour une somme allant de 100 \$ à 140 \$ par année selon le moteur de leur véhicule ; chaque vignette additionnelle coûtant 275 \$. Les non-résidents et les employés d'un détenteur de certificat d'occupation pourront quant à eux se procurer une vignette mensuelle au coût de 100 \$ ou des vignettes journalières pour 10 \$ (s'ils doivent se stationner plus de 2 heures). Par ailleurs, le nouveau plan incluait initialement

---

<sup>1</sup> Arrondissement d'Outremont. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement, Séance extraordinaire du jeudi 4 juillet 2019. Sommaire décisionnel, pages 10-12.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_OUT\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GDD\\_RG\\_REFONTE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GDD_RG_REFONTE.PDF)

<sup>2</sup> Corriveau, Jeanne. (30 mai 2019). Le stationnement deviendra payant partout dans Outremont cet automne. *Le Devoir*.

<https://www.ledevoir.com/politique/montreal/555622/le-stationnement-deviendra-payant-partout-a-outremont-cet-automne>

l'ajout de 400 places de stationnement sur le territoire, ce chiffre ayant été rabaissé à 170 à la demande des citoyens.<sup>3</sup>

L'arrondissement compte aussi instaurer : <sup>4</sup>

- 50 permis journaliers pour visiteurs gratuits, par ménage et par an ;
- Un permis spécial pour les résidents à faible revenu (50 % de réduction sur le tarif régulier) ;
- Un permis annuel pour les propriétaires d'un certificat d'occupation (commerces, entreprises, professionnels et travailleurs autonomes) au même tarif que les résidents, ainsi qu'un permis annuel pour un nombre maximum de 4 véhicules ayant un lettrage clairement identifié au nom et à l'usage d'un commerce implanté exclusivement dans l'arrondissement.

Selon le maire Philippe Tomlison, la gratuité du stationnement incitait des automobilistes provenant de l'extérieur de l'arrondissement à venir s'y garer pour prendre ensuite le transport en commun.<sup>2</sup>

Par ailleurs, le nouveau plan s'introduit dans le contexte de l'implantation du nouveau campus MIL de l'Université de Montréal aux abords des stations de métro Acadie et Outremont, qui prévoit l'arrivée journalière d'environ 2 200 personnes supplémentaires sur le territoire dans un premier temps, pour atteindre environ 10 000 personnes d'ici les vingt prochaines années. Le projet n'offrira que 400 cases de stationnement à terme, son aménagement visant plutôt le développement du transport actif et collectif pour se rendre sur le site, notamment avec l'ouverture prochaine de la station du REM au niveau de la station Édouard Montpetit.<sup>5</sup>

En vertu du droit d'initiative, l'arrondissement doit aujourd'hui consulter la population sur la politique de stationnement, puisqu'une pétition a récolté le nombre de signatures requises.

---

<sup>3</sup> Goudreault, Zacharie. (2019-09-24). La pétition pour une consultation «indépendante» sur le stationnement à Outremont sera déposée aujourd'hui. *Journal Métro*.

<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2381324/la-petition-pour-une-consultation-independante-sur-le-stationnement-a-outremont-sera-deposee-aujourd'hui/>

<sup>4</sup> Arrondissement d'Outremont. Dépliant - Nouveau plan de stationnement à Outremont.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_OUT\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DEPLIANT-PLAN-STATIONNEMENT-NUMERIQUE-FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DEPLIANT-PLAN-STATIONNEMENT-NUMERIQUE-FINAL.PDF)

<sup>5</sup> Madger, Jason. (2019-09-30). U de M campus creates a new neighbourhood in old Outremont Train Yard. *Montreal Gazette*.  
<https://montrealgazette.com/news/local-news/u-de-m-campus-creates-a-new-neighbourhood-in-old-outremont-train-yard>

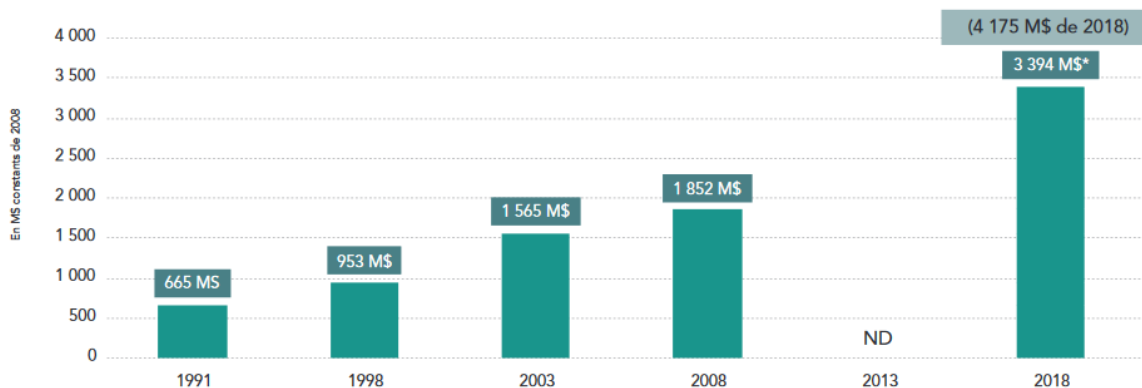
## Le stationnement, au cœur du changement de paradigme requis

La réforme du système de stationnement d'Outremont intervient alors que la Ville de Montréal s'apprête à publier son nouveau Plan Climat, qui vise, à l'instar des plus grandes métropoles du monde, la réduction d'au moins 55 % de ses émissions de GES d'ici 2030 et la carboneutralité d'ici 2050. Selon le dernier inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise,<sup>6</sup> **le secteur des transports est responsable de 40 % des émissions, le transport routier représentant 77,1 % de ces émissions, et la tendance ne cessant d'être à l'augmentation.** Depuis 1990, le nombre de véhicules en circulation a augmenté de 21 % à Montréal, alors que la population n'a augmenté que de 10 % pour la même période. La situation est d'autant plus préoccupante que la part des camions légers (VUS, camionnettes) a augmenté de 196 % et que ceux-ci émettent bien plus de polluants que les automobiles. Quant aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables, il ne représentait en 2015 que 0,15 % du parc automobile.

**L'arrondissement d'Outremont ne fait pas exception à la règle**, puisqu'entre 2008 et 2013, le nombre de voitures y a grimpé de 10 %, passant de 8574 à 9500 véhicules. Pendant la même période, le pourcentage de ménages sans voiture a diminué de 34,1 % à 26,2 % en 2013. L'arrondissement estime aussi que près de 2 % des résidents possèdent quatre voitures.

Ceci est sans compter **les coûts de la congestion qui ont été évalués à 4,2 milliards de dollars en 2018 dans le Grand Montréal**, un chiffre en augmentation fulgurante depuis 1990.<sup>7</sup> Les heures perdues sur les ponts, les autoroutes ou les petites rues au cœur de Montréal ainsi que les coûts liés à l'utilisation d'une voiture (usure des pneus, entretien, carburant) et ceux imputés à l'émission de polluants sont autant d'éléments qui ont été pris en compte pour expliquer ce coût socioéconomique de la congestion.

FIGURE 25 — COÛTS SOCIOÉCONOMIQUES DE LA CONGESTION ROUTIÈRE DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 1991-2018 (EN MILLIONS DE DOLLARS CONSTANTS DE 2008)



\*Le coût de la congestion pour 2018 a été estimé par la firme Conseillers ADEC inc. à partir de l'évaluation des coûts de la congestion routière réalisée pour les périodes 1993 à 2008 par le MTQ et ADEC, et à partir de l'évolution des déplacements constatés grâce aux données des enquêtes O-D 2008 et 2013. Ici, la valeur (3 394 M\$) est présentée en millions de dollars constants de 2008.

Source : Conseillers ADEC inc. (2018). *Les coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*. Rapport réalisé pour le compte de la Ville de Laval.

<sup>6</sup> Ville de Montréal. (2019). Inventaire 2015 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, une production du Bureau de la transition écologique et de la résilience.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/enviro\\_fr/media/documents/VDM\\_InventaireCollectiviteGES\\_2015.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/enviro_fr/media/documents/VDM_InventaireCollectiviteGES_2015.PDF)

<sup>7</sup> Conseillers ADEC. (2018). *Les coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*.

Ainsi, tant pour des raisons économiques, énergétiques, logistiques, que pour des raisons écologiques, la réduction rapide et soutenue des émissions de GES dans le secteur du transport ne pourra pas seulement passer par la transition massive du parc automobile vers des véhicules électriques. **La réduction du nombre de kilomètres parcourus en véhicules privés doit devenir l'objectif central de toute politique de mobilité**, ce qui est d'ailleurs au cœur de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, qui s'appuie sur l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer ».



Les transports actifs et collectifs doivent ainsi être considérés comme des éléments clés pour parvenir à atteindre nos cibles de réduction de GES et améliorer la qualité de la vie urbaine pour tous, ce qui implique, pour les villes, de **revoir en profondeur le partage de la rue entre piétons, cyclistes et automobilistes**.

En ce sens, les arrondissements et villes liées de Montréal auront un rôle primordial à jouer dans la prochaine décennie pour atteindre les objectifs fixés par le nouveau Plan Climat, puisqu'ils sont autonomes dans leurs champs de compétence, notamment à travers les règlements d'urbanisme et par leur capacité d'imposer des taxes ou des compensations dans le but d'augmenter leur niveau de service.

Or, **au niveau municipal, il est indéniable que la taxe sur le stationnement est un des leviers les plus puissants pour transformer en profondeur la façon de se déplacer en ville**. La Ville centre, tout comme les arrondissements et villes liées doivent s'engager très rapidement dans une stratégie forte sur la question du stationnement pour permettre la réappropriation de l'espace public à des fins de mobilité durable, telles que la marche, le vélo, le transport collectif et les véhicules partagés. Pour l'heure, la taxe sur le stationnement de la Ville de Montréal s'applique seulement au centre-ville, mais elle devrait être rapidement appliquée à l'ensemble de l'île, non seulement pour aller chercher des revenus qui financeront une partie de la transition écologique de la métropole, mais aussi permettre un rééquilibrage du partage de la rue en faveur du transport actif et collectif.

C'est entre autres ce qu'expose le rapport *Le stationnement dans la métropole : Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable*<sup>8</sup> produit par le CRE-Montréal en collaboration avec Polytechnique Montréal, l'École des sciences de la gestion de l'UQAM, l'Université de Montréal et le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO) pour le ministère des Transports du Québec. Selon l'étude, « le stationnement peut

---

<sup>8</sup> CRE-Montréal. (Février 2017). Le stationnement dans la métropole : Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable. Rapport final remis au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. [https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2017-02\\_stationnement\\_etude\\_le\\_stationnement\\_dans\\_la\\_metropole\\_web.pdf](https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2017-02_stationnement_etude_le_stationnement_dans_la_metropole_web.pdf)

désormais être considéré et défini comme un ingrédient central de l'action urbaine contemporaine à la croisée de l'urbanisme et des politiques de transport durables ». Nous retiendrons particulièrement cet extrait :

« Comme les politiques d'offre de transport ont longtemps été centrées sur l'amélioration constante des conditions de déplacement physique des individus (par le biais du développement et de la priorisation du système automobile principalement), la planification a facilement intégré « l'objet » stationnement au système routier et automobile, lui attribuant ainsi le rôle de maillon indispensable de la chaîne de déplacement des individus (pour accueillir l'immobilisation de la voiture entre deux déplacements). Cette fonction relativement univoque a été rarement véritablement modifiée ou modulée en fonction par exemple d'autres usages possibles de cet espace public.

**Le stationnement, ainsi intégré à l'offre de voirie dédiée à la voiture, agit comme un facilitateur (indispensable) des déplacements faits en automobile. Vital pour l'automobile et intrinsèquement lié à son utilisation, le stationnement permet essentiellement l'immobilisation des automobiles 95 % du temps pour en permettre l'usage 5 % du temps. Sans stationnement, pas d'arrêt possible, et donc pas de possibilité de se déplacer en automobile pour ses activités quotidiennes. »**

Par ailleurs, selon le Victoria Transport Policy Institute,<sup>9</sup> une seule case de stationnement sur rue coûterait à la collectivité urbaine entre 500 \$ et 2 000 \$ par an, de par les coûts associés à sa construction, au coût d'acquisition du terrain, et à son entretien (déneigement, réparations, etc.). En réalité, **beaucoup de cases de stationnement coûtent plus cher que les véhicules qui les occupent**. Pourtant, nombre d'entre elles sont gratuites en ville ; en tout cas en apparence, puisque leur coût réel est toujours dissimulé à travers les taxes municipales, la valeur immobilière des immeubles alentour, ou même, par transfert de coûts, à travers la hausse des prix des biens de consommation dans les commerces du quartier, ou encore la baisse de certains avantages sociaux pour les employés de ces mêmes commerces. Ce à quoi il faudrait ajouter le coût de la dégradation des milieux de vie par la congestion, l'insécurité routière, le bruit et la mauvaise qualité de l'air. **Du point de vue des 26 % des ménages d'Outremont qui ne possèdent pas de véhicule, mais qui financent malgré eux les places de stationnement des autres résidents et des visiteurs, un enjeu d'équité se pose.**

Tous ces paramètres concourent à une **dépendance automobile généralisée de la population**, aujourd'hui devenue un enjeu sociétal complexe qui repose sur un ensemble de politiques publiques et de politiques de développement urbains POUR l'automobile, rendant un grand nombre de citoyens captifs de ce mode de transport, les autres modes étant de fait non-compétitifs (dépendance structurelle).<sup>10</sup> Un système de mobilité centré sur l'automobile génère un grand nombre de conséquences sur l'environnement, le climat, la santé humaine, l'économie, les finances publiques et personnelles et la qualité de vie. **Ces conséquences étant systémiques, elles sont rarement connues et bien comprises des citoyens, lesquels sont pris dans ce système.** Ainsi, on accepte aisément que les automobilistes n'aient pas à payer pour leur stationnement sur rue, tout en considérant normal que les usagers des transports en commun paient des frais annuels de l'ordre de 1 000 \$ par an à Montréal.<sup>11</sup>

Le changement de comportement de mobilité, lui, est un processus par étapes et l'habitude, c'est-à-dire l'automatisme du comportement, est un frein important au changement. Il faut donc travailler à changer les

---

<sup>9</sup> Litman, Todd. (2018). Parking Pricing Implementation Guidelines. How More Efficient Parking Pricing Can Help Solve Parking and Traffic Problems, Increase Revenue, and Achieve Other Planning Objectives. Victoria Transport Policy Institute. <https://vtpi.org/parkpricing.pdf>

<sup>10</sup> Letarte, Matine. (2019-10-21). Dans le cerveau des automobilistes en solo. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/affaires/portfolio/201910/21/01-5246235-dans-le-cerveau-des-automobilistes-en-solo.php>

<sup>11</sup> Société de transport de Montréal. (2019). Grille tarifaire en vigueur. <http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/tarifs.pdf>



perceptions, les attitudes et les normes à l'égard de l'automobile et de ses alternatives pour soutenir le changement de comportement requis et dénormaliser le modèle de mobilité basé sur l'automobile.

## Nos recommandations

Avant tout, la Fondation David Suzuki tient à féliciter l'arrondissement d'Outremont pour sa proactivité en choisissant d'agir sur le stationnement pour favoriser la transition écologique de la collectivité montréalaise. Pour toutes les raisons exposées dans la section précédente de ce rapport, nous croyons que la tarification systématique des cases de stationnement sur rue dans l'ensemble de l'arrondissement constitue un premier pas vers une politique de mobilité durable intégrée, orientation essentielle à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de GES tant au niveau de Montréal que du Québec.

En particulier, nous sommes favorables à :

- La prise en compte du type de moteur pour définir le prix des vignettes de stationnement ;
- La définition d'un coût supérieur pour chaque vignette additionnelle ;
- L'annonce d'un projet pilote d'une durée d'un an pour un lien cyclable reliant le principal campus de l'Université de Montréal avec son nouveau campus MIL ;
- L'annonce de la publication de bilans annuels et d'études sur le stationnement dans les prochains mois ;
- La volonté d'utiliser les fonds générés par la réforme pour des mesures visant la transition écologique, par exemple au profit d'aménagements pour le transport actif et le verdissement ;
- L'ajout de places de stationnement destinées à l'autopartage ;
- L'adoption d'un tarif réduit pour les ménages à faible revenu.

Cela dit, au vu du nombre de signatures recueillies par la pétition lancée au lendemain de l'adoption officielle du nouveau règlement, nous proposons ci-dessous quelques pistes de solution.

### 1. Adopter un objectif de réduction du nombre de cases de stationnement

Si un des principes sur lesquels s'appuie la refonte globale du système de stationnement proposée par l'Arrondissement d'Outremont est d'« augmenter la disponibilité des espaces sur rue », celle-ci prévoit la création de 170 cases de stationnement supplémentaires sur le territoire. Ceci nous semble incohérent pour véritablement contribuer à la transition écologique de la collectivité, qui devrait miser sur une politique de mobilité durable selon l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » (explicitée plus haut dans ce rapport).

À l'instar de la ville de Copenhague, l'arrondissement pourrait adopter l'objectif de réduire de 2 à 3 % par année son nombre de cases de stationnement, tout en multipliant par trois ou quatre les aménagements publics – trente ans plus tard, 80 % des déplacements dans le centre-ville de Copenhague se faisaient à pied.<sup>12</sup> En somme, **il n'y a pas de demande pour des places de stationnement *per se*, mais une demande d'accessibilité à une certaine localisation.** Il s'agit là d'une stratégie efficace et progressive, en cohérence avec l'objectif de transition écologique mis en lumière par le règlement. De l'avis de la Fondation David Suzuki, si l'arrondissement prétend vouloir « investir les profits

---

<sup>12</sup> Hambleton, Robin. (2014). Leading the inclusive city: Place-based innovation for a bounded planet. *Policy Press*. p. 248.

générés par les revenus supplémentaires dans des mesures de transition écologique, pour favoriser par exemple la réduction des émissions de GES, le transport actif et le verdissement », il ne peut défaire de la main gauche ce qu'il tente de construire de la main droite. Malheureusement, la croissance de l'offre de stationnement s'avère incompatible avec les objectifs de transition écologique de la Ville de Montréal, comme l'essor du transport en commun et des déplacements actifs.

**Le rééquilibrage du partage de la rue devrait être l'objectif central de la réforme de l'Arrondissement d'Outremont, en mettant de l'avant la hiérarchie suivante parmi les différents usagers : piétons en priorité, puis cyclistes, puis transport collectif, puis véhicules partagés, puis véhicules privés.**

Ainsi, le parc de stationnement sur rue pourrait être progressivement réduit là où :<sup>13</sup>

- il affiche un faible taux d'occupation ;
- il ne valorise pas suffisamment l'espace occupé, dans un contexte de compétition pour l'occupation du sol (ex. rue commerciale animée, secteur générant des revenus élevés de taxes foncières) ;
- il pourrait être avantageusement remplacé par une meilleure desserte en transport en commun ou en déplacements actifs (ex. nouvelle voie réservée / piste cyclable, aribus) ;
- il est accidentogène (ex. vitesse ou débit élevés de circulation).

Les places de stationnement supprimées, quant à elles, devraient être réemployées au profit d'aménagements favorisant le transport actif et la mobilité partagée (Communauto, etc.), l'implantation d'infrastructures naturelles, ou la réappropriation de cet espace public pour des activités communautaires. Ultiment, les résidents doivent y voir une amélioration concrète de leur qualité de vie.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces éléments présenterait l'avantage de rendre la réforme plus cohérente aux yeux des résidents et visiteurs d'ores et déjà désireux d'agir pour la transition écologique de la collectivité. Le caractère évolutif de notre recommandation, quant à lui, permettrait aux plus récalcitrants de se rendre compte, au fil du temps, de l'amélioration de la qualité de vie dans leur quartier.

## 2. Mettre sur pied une stratégie de changement comportemental

Pour favoriser un changement de paradigme en mobilité et réduire la dépendance de la population à l'automobile, il est nécessaire d'agir sur plusieurs fronts à la fois. **Si moduler l'offre de stationnement constitue une mesure incontournable, elle doit s'accompagner de stratégies de changement comportemental.** Nous encourageons fortement l'Arrondissement d'Outremont à considérer les divers moyens qui lui sont disponibles pour favoriser le changement de comportement de ses résidents et de ses visiteurs et déconstruire graduellement l'attractivité de la voiture en ville. Cela pourrait passer par :

- des campagnes de promotion de modes de vie durables et de campagnes de promotion, d'information et de sensibilisation sur la mobilité durable (comme par exemple la campagne [Hiver à Vélo](#) de Vélo Québec) ;
- des programmes de gestion personnalisés des déplacements pour motiver les individus à changer volontairement leur comportement de mobilité en leur fournissant une combinaison d'incitatifs, d'informations personnalisées et d'assistance. Ces programmes peuvent être implantés au niveau des

---

<sup>13</sup> Collectivités viables. Gestion du stationnement.  
<http://collectivitesviables.org/artides/gestion-du-stationnement.aspx>

ménages, des lieux d'emplois et des écoles (comme par exemple le projet « [Mon PLAN – Mon alternative transport](#) » d'Accès transport viables à Québec de 2010 à 2014).

L'arrondissement pourrait aussi mettre en lumière, par ses réseaux de communication, des exemples inspirants de villes ayant entrepris la même démarche ailleurs dans le monde. Par exemple, le magazine Planetizen a récemment publié une [vidéo](#) faisant la promotion d'un quartier d'Amsterdam qui s'est libéré de 600 cases de stationnement au profit d'aménagements publics tels que des stationnements pour vélos, des bacs à sable et des trampolines pour les enfants, des zones de déchargement pour favoriser la livraison urbaine écologique de marchandises (à l'image du projet pilote Colibri dans Ville-Marie<sup>14</sup>), ou encore des espaces dédiés à l'agriculture urbaine.

En parallèle, il pourrait aider ses résidents à comparer adéquatement le prix d'une vignette de stationnement avec le coût réel de l'utilisation des véhicules privés en ville (coûts de la congestion, des places de stationnement, de la pollution, etc.). Sans compter que depuis 2001, le nombre de VUS a plus que doublé dans le Grand Montréal,<sup>15</sup> alors que selon CAA, la différence de coût d'utilisation annuel entre les VUS et les compactes est de l'ordre de 2 400 \$.

Bref, **l'arrondissement doit réfléchir à un volet communicationnel fort pour accompagner tous les changements comportementaux requis et faire la promotion de leurs bénéfices**, en particulier dans l'aménagement de l'espace public afin d'assurer une grande acceptabilité sociale. En parallèle, il devrait s'assurer de mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'évaluation des résultats des outils de communication sélectionnés, dans l'optique de les améliorer continuellement.

Cette mesure apparaît d'autant plus cruciale que l'enjeu le plus probant dans la mise en œuvre de la réforme du stationnement à Outremont réside dans le fait que l'administration ne soit pas passée par une phase de consultation publique en amont de sa démarche.

### 3. Mettre en place un projet pilote de système de tarification dynamique

**L'introduction d'une tarification dynamique du stationnement en fonction de l'offre et de la demande permettrait à l'Arrondissement d'Outremont de mieux gérer l'aménagement et le roulement du stationnement sur son territoire.** La hausse des tarifs à l'heure de pointe augmente les revenus municipaux et améliore la disponibilité des espaces de stationnement pour les gens qui en ont absolument besoin.

Il faut comprendre (et faire comprendre à la population) que **le problème du manque de stationnement tient davantage à la disponibilité des cases qu'à leur nombre**. Rendre les cases de stationnement disponibles là où la demande est forte suppose d'améliorer la rotation, jusqu'à atteindre un taux d'occupation optimal de 85 % sur rue.<sup>16</sup> Un tel taux d'occupation permet d'optimiser l'utilisation des cases existantes, tout en limitant la circulation pour la recherche de cases disponibles, car cela laisse environ une case disponible par bloc. Or, le meilleur outil pour réguler l'occupation des cases sur rue est la tarification. Le tarif doit d'abord être fixé bas, puis augmenté au fur et à mesure que la demande progresse, jusqu'à parvenir au taux d'occupation optimal. Cette approche a été adoptée avec succès

---

<sup>14</sup> Arrondissement de Ville-Marie. Colibri, projet de livraison urbaine écologique.

[https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7317\\_97041588&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317_97041588&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>15</sup> Agence QMI. (2019-12-10). Région de Montréal : le nombre de véhicules augmente plus rapidement que la population.

<https://www.journaldemontreal.com/2019/12/10/region-de-montreal-le-nombre-de-vehicules-augmente-plus-rapidement-que-la-population>

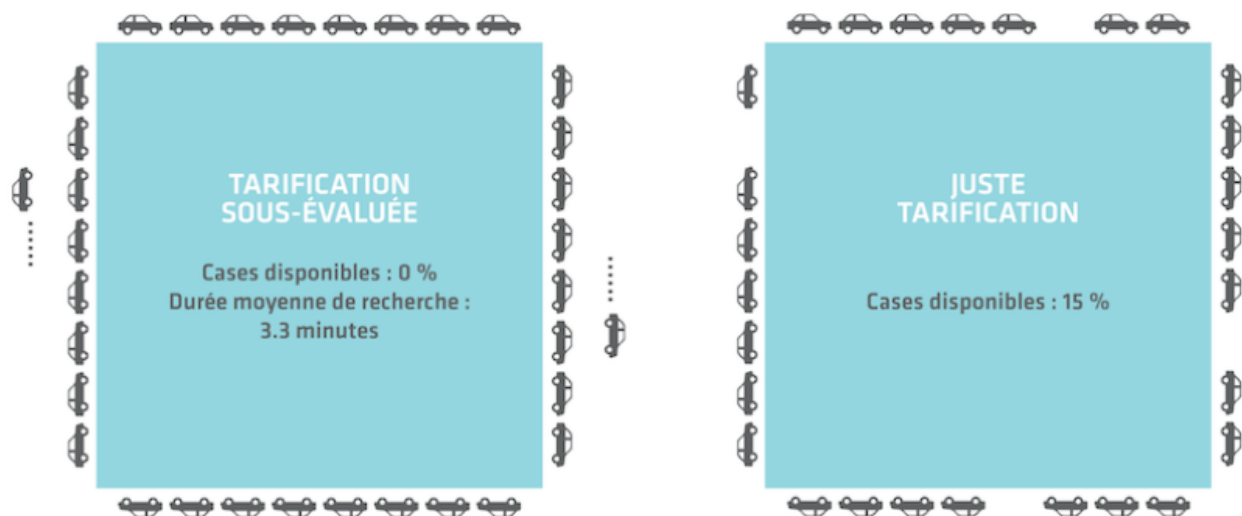
<sup>16</sup> Shoup, Donald. (2006). Cruising for Parking. *Transport Policy*, vol. 13, no 6, p.479-486.

<http://shoup.bol.ucla.edu/Cruising.pdf>

dans le Vieux-Pasadena (Californie) et de nombreuses villes des États-Unis l'imitent : Los Angeles, San Francisco, Portland (Oregon), etc.<sup>17</sup> Il est à noter qu'une telle stratégie améliore ses chances de succès si :<sup>18</sup>

- elle s'inscrit dans un périmètre cohérent, qui évite de déplacer le problème plus loin ;
- elle facilite les solutions de paiement.

Par exemple, à Portland (Oregon), la ville a récemment accepté de (1) revoir les prix des parcomètres à la hausse ou à la baisse chaque année, en fonction du nombre de personnes qui les utilisent, en visant un taux d'occupation moyen compris entre 65 et 85 %, soit une à trois places libres par bloc. En parallèle (2), au moins la moitié des recettes nettes est réinvestie dans le quartier et consacrée à des rabais sur les transports publics, à l'amélioration des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, et autres moyens pour réduire la dépendance à l'automobile. En complément (3), la ville a aboli son règlement exigeant la construction de places de stationnement dans les nouveaux immeubles résidentiels qui se situent dans un rayon de 150 mètres (500 pieds) autour d'une station de transport collectif.<sup>19</sup>



Optimisation de l'utilisation du stationnement par une juste tarification | Source : Vivre en Ville, adapté de Shoup, 2006

**Prises ensemble, ces types de politique de stationnement contribuent à construire des villes qui ne cachent plus les coûts réels de la conduite automobile en ville.** À Outremont, la mise en place d'un système de tarification dynamique pourrait passer par la création d'un projet pilote, par exemple autour des écoles de l'arrondissement, en vue de démontrer rapidement à la population les bienfaits d'une telle mesure, tout en laissant une marge de manœuvre à l'arrondissement pour effectuer des ajustements avant de généraliser cette pratique à l'échelle de son territoire. En outre, l'Arrondissement d'Outremont serait avant-gardiste dans l'agglomération montréalaise et permettrait à l'ensemble de la collectivité de tirer profit de ses apprentissages.

<sup>17</sup> Institute for transportation and development policy. (2010). *U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies*. New York : Institute for Transportation and Development Policy.

[https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP\\_US\\_Parking\\_Report.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP_US_Parking_Report.pdf)

<sup>18</sup> Collectivités viables. Gestion du stationnement.

<http://collectivitesviables.org/artides/gestion-du-stationnement.aspx>

<sup>19</sup> Andersen, Michael. (2018-08-13). Portland now has the smartest parking policies in the Northwest. *Sightline Institute*.

<https://www.sightline.org/2018/08/13/portland-smartest-parking-policy-in-america>

#### 4. Étendre l'application du permis annuel pour les propriétaires d'un certificat d'occupation

Pour répondre aux inquiétudes récemment exprimées par les enseignant.e.s des établissements scolaires d'Outremont,<sup>20</sup> le permis annuel pour les propriétaires d'un certificat d'occupation (commerces, entreprises, professionnels et travailleurs autonomes), qui sera attribué au même tarif que les résidents, soit de 100 \$ à 140 \$ par année selon le moteur du véhicule, pourrait aussi s'adresser, au moins dans un premier temps, aux enseignants et au personnel des écoles de l'arrondissement qui n'offrent pas de cases de stationnement privées.

#### 5. Travailler de concert et avec transparence avec le reste de l'agglomération

La Ville de Montréal a récemment annoncé la création de l'Agence de mobilité durable (AMD),<sup>21</sup> qui sera une société paramunicipale (jusqu'à maintenant, la gestion du stationnement était assurée par Stationnement de Montréal, via une entente avec la Chambre de commerce du Montréal métropolitain). Elle aura pour mandat d'optimiser l'offre de stationnement à l'échelle de la ville. Entre autres, elle devra procéder à la mise en place d'une modulation tarifaire sur l'ensemble du territoire en fonction de la demande, afin d'assurer l'accessibilité et l'utilisation optimale des espaces de stationnement existants.

Dans ce contexte, et pour faciliter l'implantation uniforme et cohérente d'une politique de mobilité durable à l'échelle de l'agglomération, nous encouragerons fortement l'Arrondissement d'Outremont à travailler de concert avec les arrondissements voisins et à rapidement définir le rôle qu'il pourrait jouer vis-à-vis du mandat de l'AMD. En ce sens, nous nous réjouissons du fait que les arrondissements du [Plateau-Mont-Royal](#), de [Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#) et d'[Ahuntsic-Cartierville](#) aient déjà mis en place une tarification écofiscale sur les véhicules les plus polluants, et nous encourageons les administrations de ces différents arrondissements à échanger leurs meilleures pratiques et les résultats de leurs mesures et programmes.

Enfin, nous croyons que l'ensemble de ces acteurs gagnerait à communiquer sur les bénéfices de toutes ces collaborations à l'échelle de l'agglomération. Le changement de paradigme qu'impliquent les réformes sur le stationnement devra nécessairement passer par le partage à la population des bénéfices tirés de divers projets de démonstration sur le territoire ; en l'occurrence, il faut prouver aux résidents que ces projets contribuent réellement à l'amélioration de la qualité de vie dans leur quartier.

---

<sup>20</sup> Gerbet, Thomas et Saint-Louis, René. (2020-02-05). Des enseignants démissionnent à cause des tarifs de stationnement à Outremont. *Radio Canada*.

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1507972/enseignants-demissionnent-tarifs-stationnement-outremont-vignette>

<sup>21</sup> Ville de Montréal. (2019-12-11). Agence de mobilité durable - Des solutions innovantes pour le stationnement. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/agence-de-mobilite-durable-des-solutions-innovantes-pour-le-stationnement-801485339.html>

## Conclusion

La tarification systématique du stationnement sur rue est avant tout un geste qui permet d'internaliser les coûts réels de l'utilisation de l'espace public par des véhicules privés, et, en ce sens, constitue un des leviers municipaux les plus importants pour réduire les émissions de GES liées au secteur du transport dans les villes, qui ne font pourtant qu'augmenter. Alors que la Ville de Montréal doit réduire d'au moins 55 % ses émissions pour permettre au Québec d'atteindre sa cible de -37,5 % d'ici 2030, les arrondissements et villes liées ont un rôle crucial à jouer dans la prochaine décennie pour que les objectifs et mesures de Montréal percolent efficacement au niveau local.

Ainsi, la Fondation David Suzuki félicite l'Arrondissement d'Outremont pour avoir eu le courage d'envoyer un signal clair quant à l'utilisation des fonds publics qui favorisaient jusque-là la dépendance de la population aux véhicules privés, au détriment des résidents qui ne détiennent pas de véhicules mais qui en payent tout de même le prix. Du même coup, les privilèges accordés jusqu'alors à l'automobile seront réinvestis dans des mesures de transition écologique.

Il est évident que ce genre de mesures bouleverse le *statu quo* établi depuis des décennies dans les villes nord-américaines : celui de bénéficier du privilège de profiter d'une place de stationnement gratuite sur le domaine public, à tel point que nombre d'automobilistes considèrent aujourd'hui ce privilège comme un droit acquis. Pourtant, l'urgence de la lutte et de l'adaptation aux changements climatiques est aujourd'hui indéniable. Alors que le gouvernement du Québec s'apprête à publier son Plan d'électrification et de changements climatiques, et que la Ville de Montréal prévoit la publication, ce printemps, de son nouveau Plan Climat, nous nous devons collectivement de repenser en profondeur le partage de la rue entre piétons, cyclistes et automobilistes. Nous ne pouvons plus nous permettre de repousser les réductions d'émissions requises par le secteur routier, et les villes ont entre leurs mains des outils de gestion des déplacements plus efficaces qu'elles ne l'imaginent, tout en étant capables de réorienter l'usage des cases de stationnement à des fins d'adaptation aux changements climatiques, par l'implantation généralisée d'infrastructures naturelles notamment.

Toutefois, pour être totalement cohérent dans sa volonté de contribuer à la transition écologique, l'Arrondissement d'Outremont doit revoir sa stratégie en adoptant nos trois recommandations principales : placer au cœur de sa réforme un objectif de réduction du nombre de cases de stationnement sur son territoire ; mettre sur pied une stratégie de changement comportemental qui vise à rendre moins attractive l'utilisation de véhicules privés ; mettre en place un projet de démonstration de tarification dynamique en fonction de l'offre et de la demande, ce qui permettrait d'optimiser l'aménagement et le roulement du stationnement sur son territoire.

Enfin, pour que l'ensemble de la collectivité montréalaise profite des apprentissages tirés de l'expérience outremontaise, nous encourageons l'Arrondissement d'Outremont à s'engager formellement dans un processus d'évaluation et d'amélioration continue de sa politique de stationnement sur rue. Un tel processus devrait viser avant tout la réduction des GES émis par les véhicules privés sur son territoire, mais aussi le déploiement des infrastructures naturelles favorisant la résilience de la communauté face aux conséquences des changements climatiques, tout ceci dans un esprit d'équité sociale.