

MÉMOIRE sur la POLITIQUE de STATIONNEMENT de la VILLE de MONTRÉAL.

Soumis par Jacques Larin,

Citoyen, résidant du centre-ville

I -ÉTAT DE LA SITUATION et OBJECTIF VISANT à RÉDUIRE la DÉPENDANCE à l'AUTO.

Les constats que fait le texte de la politique sur le stationnement sur l'accroissement du parc automobile dans la région de Montréal et par conséquent de l'accroissement des déplacements en auto incitent au découragement et à la démoralisation : la civilisation de l'auto ne perd pas de son emprise.

Toutefois il semblerait que l'analyse faite des raisons qui expliquent cet état de choses n'insiste pas sur les raisons induites par le modèle d'urbanisme en vigueur dans la ville et la région.

On s'aperçoit par exemple que l'approvisionnement des ménages, la concentration des écoles, des lieux de loisirs....toutes choses qui se faisaient auparavant dans le voisinage immédiat.... ont été dispersées dans des rayons urbains et régionaux beaucoup grands....concentration des écoles, installations de loisirs à équipements denses, disparition de petits commerces de proximité, remplacement par des grandes surfaces qui pour des raisons d'espaces et de rentabilité ont besoin de s'établir en périphérie, dispersion même des lieux de restauration des gymnases, etc.

Sans tomber dans la nostalgie rappelons toutefois que l'urbanisme spontané d'autrefois se fondait sur les ressources du voisinage pour satisfaire les besoins d'une population moins mobile et moins exigeante. Les lieux de loisirs et de récréation étaient à proximité et les activités étaient soumises à des contraintes moins exigeantes. Le plaisir de faire et d'agir était plus important que la performance inspirée du milieu professionnel et l'éclatement des normes issues de la compétitivité. Les patinoires locales, les ruelles, les rue mêmes étaient des espaces de jeux spontanés, où les règles variaient selon les circonstances....si il y avait quatre joueurs sur les lieux, les équipes étaient de 2 de chaque côté et si les joueurs étaient cinq, on formait une équipe qui avait un gardien de but, l'autre n'en avait pas mais comptait sur la puissance de ses équipiers.

Tout cela a éclaté à cause des besoins de rationalisation organisationnels et des besoins de rentabilité des commerces.

Le problème est qu'il ne s'est pas développé un urbanisme à vision mais un urbanisme dicté par les besoins organisationnels des établissements et institutions et les besoins de rentabilité économique des milieux d'affaires....et ces forces ont amené un éclatement et une dispersion

des activités de soutien à la subsistance et à la santé personnelle, à la vie des ménages et ont rendu caduques la vie des communautés locales.

Ceci ne s'est pas réalisé sans entraîner un besoin multiforme et exacerbé de déplacements quotidiens de moyenne et longue extension.

Dans les facteurs de réduction de déplacements en autos il conviendrait de voir comment un plan d'urbanisme avec une vision d'ensemble et une emprise concertée sur les décisions d'emplacement des services de soutien du quotidien.

Il serait intéressant voir comment se comparent les déplacements, par exemple, entre les résidents du quartier des Faubourgs, où les installations et équipements communautaires sont multiples et les résidents de Peter McGill qui ne sont pas desservis du tout au plan des services communautaires.

En passant, il convient ici d'indiquer que le Dix-30 constitue une aberration de l'urbanisme contredisant tous les objectifs poursuivis dans le document. Le centre d'achat de même type qui sera construit dans Ville Saint-Laurent constitue pareillement une offense au bon sens.

Il est certain que l'évolution du service d'urbanisme vers un statut subsidiaire ou d'ancillaire à l'intérieur de la structure du service du développement économique a conduit, à toutes fins pratiques, à une privatisation de fait de l'urbanisme à Montréal avec les conséquences que l'on voit présentement.

Le boom immobilier des dernières années dans le centre-ville semble se faire sans préoccupations urbanistiques concernant les espaces verts et toutes les questions soulevées dans le document sur le rééquilibrage des modes d'occupation complexes et variés des espaces publics et sans perspectives sur l'évolution de la vie communautaire en particulier en ce qui a trait aux services de proximité. Il faut donc présumer qu'un fort taux de déplacements en auto sera requis des résidents de ces quartiers nouveaux.

II- INVESTISSEMENT dans le TRANSPORT ACTIF Y compris LA MARCHÉ et le RÉÉQUILIBRAGE de l'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC.

Les investissements dans le transport actif, notamment le vélo, sont en bonne voie d'un progrès véritable. La question de la place du piéton dans la ville reste plus cependant imprécise. Assurément la volonté exprimée dans le document visant à rééquilibrer l'occupation du domaine public, après des décennies de promotion de la civilisation de l'automobile, reconforte un peu.

Il est certain que l'élargissement des trottoirs en particulier sur Sainte-Catherine serait un atout majeur dans une réduction des tensions dans le trajet que les gens font sur la rue. L'accroissement de l'espace ne peut pas seul magiquement améliorer la civilité et la convivialité

sur la rue. Ces améliorations physiques, - comme cela continue d'être nécessaire avec les adeptes du vélo-, doivent être associées à des campagnes de sensibilisation visant à revaloriser l'intégration d'attitudes de civilité réduisant l'état de stress ambiant et rétablissant un climat de convivialité général. Il est étonnant de voir, par exemple, comment les gens déambulent à trois ou quatre de front sur le trottoir ne montrant aucune sensibilité pour les autres et comment ils ont besoin de parler assez fort pour que les trois rangées de passants devant eux puissent l'entendre.

Le sens de sécurité aux coins des rues pourrait être augmenté en réduisant la tension entre piétons et automobilistes quant à la priorité et la sécurité des traversées. Cela pourrait être acquis par la réservation du signal du ``petit bonhomme blanc`` aux seuls piétons, les automobilistes ayant droit de passage seulement au feu vert leur étant réservé. Sur ces points, il pourrait y avoir des accommodements sur les temps alloués aux diverses signalisations puisqu'il apparaît que de façon générale le passage des piétons s'effectue généralement en petits pelotons dans les premières secondes du changement de signalisation. Cela aurait pour effet aussi d'apaiser le rythme de la circulation des autos et le sens de priorité des automobilistes.

On pourrait aménager des aires de repos à différents points de la chaussée et notamment sur les aires d'élargissements des trottoirs aux coins des rues. À Saint-Albans dans le Vermont, certains espaces sur le trottoir sont cernés d'un petit écran végétalisé et munis de chaises et de bancs à l'usage des résidents.

Les terrasses des restaurants à Montréal devraient de la même manière éviter d'être délimitées par des enclos de bois traité et entourées par des arrangements végétalisés et des fleurs.

Il est certain que l'ensemble de ces changements serait aidé de plus par des efforts de paysagements personnalisés des différentes sections des trottoirs. Il pourrait ainsi devenir plus intéressant de flâner sur les trottoirs que de naviguer aller-retour sur la rue Saint-Catherine en faisant du bruit pour se faire remarquer comme si on était revenu aux années 50.

Et finalement, il est impératif que l'on trouve les causes techniques du phénomène et que l'on remédie au problème de l'accumulation des immenses flaques de neiges mêlées d'eau à tous les coins de rue durant les mois d'hiver.

Les ruelles ont été accaparées encore une fois par les automobiles et encore davantage dans le cours des dernières années par l'occupation plus au moins sauvage des espaces par les commerçants qui les bordent comme s'il s'agissait d'une extension naturelle de leurs propriétés et pouvant être utilisées à leur en vertu d'un pouvoir ou d'un droit de domination supposé. On entend de plus en plus parler du fait que les ruelles pourraient être réinvesties au bénéfice du public comme aires végétalisées et accessibles à tous pour le jeu, l'exercice et le repos. Cela serait une avenue intéressante à poursuivre.

III- DES CEINTURES DE STATIONNEMENT

Les stationnements incitatifs autour des stations de métros en bouts de lignes existent déjà depuis un bon moment et ont démontré leur utilité dans la réduction de la circulation au centre-ville. Leur réussite est la démonstration que leur multiplication est une voie d'avenir et un projet à poursuivre.

Il aurait été intéressant que le texte offre une vue cartographiée d'une éventuelle ceinture de stationnements incitatifs aux différentes terminaisons des lignes de métro, des lignes d'autobus à voies réservées en opération et projetées, des gares de trains de banlieues, etc.

Il aurait été intéressant aussi que l'on fasse de la même manière la projection de ceintures locales de stationnements complémentaires autour des différents centres dynamiques d'activités commerciales, de spectacles et d'événements spéciaux, d'attractions touristiques, d'événements sportifs, etc.

Ces stationnements pourraient se situer autour des stations de métro. La disponibilité de ces emplacements semble devenir problématique en raison de la concurrence faite pour l'usage des terrains disponibles par les projets de construction sur ces sites évidemment attractifs. Mais la ville devrait faire connaître ses choix pour des sites particuliers et s'en réserver l'usage.

Ces stationnements de rassemblements locaux pourraient être des structures à étages. Comme il est dit dans le texte ces constructions feraient l'objet de normes d'intégration architecturale dans les milieux concernés et être conçus de façon à pouvoir être transformés pour servir à d'autres usages dans le cas où si les incitations à la réduction de la dépendance à l'auto aient quelque succès.

Les points chute de ces ceintures de stationnement pourraient être desservies par des systèmes de navettes rapides pour rejoindre les lieux de destination des navetteurs. Il existe dans les pays d'Asie, en Thaïlande notamment, des systèmes de motos-taxis (taxis-motocyclettes, motorbike taxis dans le langage local. Ils sont partout stationnés dans la ville et conduisent les passagers qui les hèlent à leur point de destination voulu. Ils sont très prisés et réellement très efficaces. Bien sûr ils présentent aussi des inconvénients pour la circulation, en particulier celle des piétons, et en regard aussi des problèmes de pollution et d'agitation dans l'espace public. D'autres modes de ce type de transport flexible existent aussi et se complètent. Les Tuk-tuk (motocyclettes munies de bancs à l'arrière) qui font office de taxis, le plus souvent pour des courses courtes. Et les Songteyho (camionnettes munies de bancs) qui parcourent les grandes artères s'arrêtent au signal des clients qui réclament leur service et s'arrêtent au signal du client qui veut descendre n'importe où le long du parcours.

On pourrait ici demander à Bombardier de concevoir des petits véhicules électriques non polluants et silencieux qui pourraient , avec les réserves appropriées, remplir ces fonctions et possiblement employer au passage les gens en fin de carrière qui trouvent difficilement à s'employer. Les quelques cyclo-pousses qui opèrent l'été relèvent de ce système et pourraient être complétés par des petits trains ludiques ou des petits véhicules abrités des intempéries à inventer.

IV – LE STATIONNEMENT en VILLE.

1. La mentalité dominante relative à l'auto.

L'augmentation du parc automobile, la multiplication des déplacements et les besoins de stationnement se confrontent à des éléments de réalité qui sont incontournables. La ville n'est pas élastique et l'on ne peut pas ajouter des rues, ni les élargir, ni multiplier les espaces de stationnement sur rue à l'infini...à moins de jeter les villes existantes et de recommencer ailleurs. Le document de la ville essaie de suggérer des modes d'accommodements réalisables.

On oublie cependant un élément qui me paraît indispensable. La civilisation de l'auto a atteint ses limites. Il faut donc sensibiliser les gens à cette réalité et à la conscientisation que l'usage de l'auto doit se plier à certaines limites face à l'évolution des choses. La mentalité des automobilistes dans son ensemble n'a pas évolué et les éléments de cette culture instituent des blocages et des résistances à toute action portant atteinte aux privilèges, droits et acquis supposés.

Il serait intéressant que le document fasse une place à une opération de sensibilisation et d'éducation face aux accommodements que les conducteurs d'auto doivent s'approprier à faire. Les ajustements à faire seraient plus faciles à mettre en place si les attitudes de la population deviennent plus souples et plus adaptables par une meilleure vision et une meilleure compréhension générale des choses et de leur évolution actuelle.

2. Le stationnement dans les zones d'activités concentrées.

Le document propose diverses formes de solution.

a. pour le stationnement hors rues

Le stationnement hors rue doit envisager toutes les formes d'extension à la fois imaginables,

réalisables et acceptables.

Nous avons déjà soulevé la question des stationnements en structures bâties en parlant des ceintures de stationnement pour les zones polarisant diverses sortes d'activités à forte intensité et densité.

Cette forme de concentration du stationnement convient aux besoins des navetteurs se dirigeants dans ces divers pôles.

On pourrait aussi y ajouter les possibilités de compléter ces réseaux de ceinture en y associant les possibilités de stationnement hors rues des milieux institutionnels, des milieux d'affaires, des stationnements privés commerciaux et peut-être aussi des stationnements privés résidentiels souterrains qui pourraient offrir des places inoccupées durant la journée

Les navetteurs sont divers et certains ont leurs activités le jour, d'autres le soir. Les mêmes combinaisons pourraient s'opérer le jour ou le soir selon les besoins et les possibilités de combiner les divers types de ressources qui sont alternativement disponibles le jour ou le soir.

b. pour le stationnement sur rue.

Le document propose des solutions basées sur les possibilités de maximiser l'occupation des espaces disponibles dans le parc de stationnement sur rue à l'aide des technologies dites intelligentes.

Cela n'est pas mon domaine et je n'y comprends pas grand-chose. Sauf qu'à mon avis les gains sont marginaux et les coûts d'installation et de gestion quotidienne de ces systèmes sont énormes, en constants besoins d'ajustements et durablement en croissance. Toutefois la question de ces coûts ne fait pas l'objet d'évaluations dans le texte.

Le fonctionnement de ce système demande aussi des installations spéciales à implanter sur le domaine public. Comment ces installations vont-elles s'intégrer au décor urbain (affichage dynamique, bornes de diverses sortes,...) et vont-elles créer une agitation visuelle ou sonore. Il semble y avoir aussi une question de sécurité routière à analyser. Comment les conducteurs vont-ils pouvoir conduire tout en devant suivre les messages de leurs appareils et en suivant les signaux lumineux ou sonores des installations sur rues !

c. pour le stationnement sur rues dans les quartiers résidentiels.

Le système de stationnement réservé aux résidents est en fonction et testé depuis déjà longtemps. Ce type de stationnement s'applique sur les rues à faible densité résidentielle. Le système cependant aurait besoin dans le secteur qu'on appelle Village Shaughnessy de quelques ajustements de contrôle.

Le nombre de vignettes semble dépasser le nombre de places disponibles, cela étant dû, semble-t-il, à la possession de vignettes par des personnes qui ne sont actuellement résidentes du quartier et aussi à la disposition de personnes qui travaillent ou étudient dans le quartier mais n'y résident pas. On mentionne les cas d'anciens résidents, d'enfants de résidents qui ont quitté le quartier, etc. Il y aurait donc lieu de resserrer le contrôle de l'émission des vignettes.

Pour éviter qu'il y ait pertes d'espaces de stationnement durant les saisons sans neige nous avons déjà demandé que la ville marque au sol l'emplacement des espaces de garage de sorte que le stationnement puisse se faire dans chacune des cases identifiées même s'il y a des vides à l'occasion et que le stationnement est alors aléatoire.

Pour les constructions en hauteur il est prévu que les stationnements soit intérieurs. Il semble que l'on doive réviser les normes pour définir le nombre de places en souterrain que les édifices à condos doivent prévoir fournir

d. pour les livraisons.

- Pour les commerces.

Selon la politique des transports, le camionnage est interdit sur les rues résidentielles. En conséquence, dans les secteurs d'occupations mixtes résidences-commerces, les livraisons doivent se faire en façades des commerces sur les rues commerçantes.

Dans le village Shaughnessy ces règles ne sont pas toujours suivies et il se trouve de nombreux camions qui effectuent leurs livraisons à partir des rues résidentielles. Cela mériterait d'être mieux suivi et contrôlé.

Par ailleurs pour éviter le stationnement des camions de livraison en double ligne sur les rues commerçantes il y aurait lieu de réserver des aires de livraison à certaines heures du jour pour que les camions s'y stationnent et que les livreurs acheminent leurs marchandises aux endroits désignés à l'aide de diables ou autres mécaniques.

. Pour les résidents.

Le commerce par internet a pris un essor important et les nécessités de livraison s'en suivent

Les camions de livraison devraient pouvoir stationner légalement dans les zones de stationnement réservé pour de très courtes périodes de temps.

Comme il s'agit d'un phénomène nouveau et que le service rendu n'est ni universel ni essentiel mais commercial, il faudrait voir comment il se trouve taxé.

e .pour les visiteurs.

Il existe un problème pour les résidents du Village Shaughnessy quand un visiteur tente de se rendre chez l'un de ceux-ci. Les places de stationnement étant restreintes et très généralement occupées, il est difficile pour les visiteurs de garer leurs voitures.

Il est difficile de trouver un arrangement. La ville pourrait peut-être émettre des affichettes que le visiteur

f. pour les ouvriers faisant des travaux de réparations et d'entretien dans les maisons des résidents.

Les ouvriers appelés à se rendre chez un résident pour y effectuer des travaux sont souvent hésitants de prendre un contrat parce qu'ils risquent de ramasser les contraventions pour stationner devant la résidence d'un client en ayant ses outils à portée de mains.

Il semble que l'on pourrait utiliser le même arrangement que pour les visiteurs. Avec une petite affichette dans le pare-brise indiquant l'adresse du client où il se trouve, permettant ainsi, si il y a lieu, pour le préposé au stationnement, de faire les vérifications nécessaires.

V - La DURÉE des STATIONNEMENTS et la TARIFICATION.

Les orientations générales du document paraissent convenir; réduire et contrôler le temps de stationnement sur rues pour les navetteurs et les clients des commerces pourraient accélérer la rotation et aider à accommoder plus de clients. L'impact de ces mesures n'est pas spécifié en ce qui concerne l'effet sur la circulation des véhicules qui auront à se déplacer pour trouver de nouvelles places.

Vi - La STRUCTURE des STATIONNEMENTS EXTÉRIEURS HORS RUES.

Il est sûr que dans la mesure du possible on doit éviter de créer des espaces bétonner créant des îlots de chaleur.

Il existe des modèles faciles à répliquer.

En Thaïlande, on a installé des stationnements extérieurs couverts de pavés ajourés sur fond de terre et gravier. Au-dessus des autos on a construit des paravents couverts d'une sorte de filet ou treillis de matière naturelle, plastique ou métallique qui créent une ombre tamisée au sol réduisant l'effet de chaleur et permettent la plantation de plantes grimpantes.

7 -Les BESOINS d`HARMONISATION entre les VISIONS et PROJETS LOCAUX et CENTRAUX.

Il est effectivement besoin d` avoir une vue d`ensemble à travers la ville des diverses initiatives et projet concernant le stationnement.

Il faudrait voir ce que le mot harmoniser veut dire. Si le terme se rapproche d`uniformisation et voile une volonté impérialiste et centrifuge de la ville-centre, cela pose des questions.

Le modèle de structuration et de fonctionnement de la ville est un modèle basé sur la décentralisation. Il ne faut pas à l`occasion de l`analyse de la situation du stationnement ré-ouvrir le débat éternel, récurrent et même naturellement cyclique entre les deux thèses centralisation-décentralisation. Il faut en venir à la synthèse.

Les arrondissements ont pris des initiatives et instaurer et aménager des changements en fonction des réalités vécues localement et de diverses visions qui les animent. Cette effervescence est saine et la compétition des arrondissements est créative. Il ne faut pas se priver de ces atouts.

8 - La GOUVERNANCE.

La politique de stationnement fait partie des outils de la ville pour contrôler la répartition des espaces publics et leurs fonctions, les modes d`occupation du domaine public et la gestion des mouvements de la circulation.

La réinsertion de la gestion du stationnement à l`intérieur d`un organisme public de gouvernance donnerait effectivement à la ville un meilleur contrôle systémique des facteurs affectant la gestion de la place de la voiture dans la ville.

9 - MAINTENIR le CENTRE-VILLE comme MILIEU HABITÉ.

Le fait que le centre-ville de Montréal soit occupé par une population qui y réside est un atout majeur pour la ville.

Mais pour que la population en place demeure et que d`autres populations y viennent ou y reviennent, il est clair que les services d`urbanisme doivent aménager dans le centre-ville les infrastructures communautaires essentielles, ce qui n`existe nullement dans Peter McGill et apparemment pas davantage dans les quartiers nouvellement couverts de condos.

Mars 2016
