

Une réflexion sur le stationnement résidentiel sur rue

Un mémoire présenté par Jean-Pierre Szaraz

Déposé à la

Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal

Le 6 mars 2016

Note aux commissaires

À l'été 2015, la vive opposition soulevée par les créations ou les extensions de zones de stationnement résidentiel réservé dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal m'a amené à rédiger et promouvoir la signature d'une pétition dénonçant ces mesures, mesures prises sans aucun effort de consultation de la mairie. La démarche « terrain » m'a permis de recueillir de nombreux témoignages et des arguments étoffés contre les positions idéologiques qui soutiennent l'imposition de telles mesures. Ce mémoire se veut donc un résumé des contre-arguments des citoyens de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal, en plus d'une recherche de solutions pour un meilleur « vivre ensemble » -- Jean-Pierre Szaraz

Introduction

Les premières zones de stationnement résidentiel réservé sont apparues il y a plus de 30 ans. Ces zones furent créées pour répondre au besoin de stationnement des citoyens résidant dans des quartiers à forte mixité résidentielle et commerciale. Pendant des décennies, les espaces de stationnement résidentiel réservé n'ont posé de problèmes aux résidents, commerçants et visiteurs.

Mais depuis quelques années, un nouveau courant de pensée a émergé. Ce courant de pensée, généralement hostile à l'automobile et la place qui lui est accordée dans nos cités, prétend que le stationnement d'un véhicule en bordure de rue devrait faire l'objet d'une rétribution à l'état, de taxes particulières à l'usage du domaine public au bénéfice d'un bien privé.

Nous sommes profondément en désaccord avec cette approche. Nous présentons donc dans ce mémoire une analyse approfondie tant de l'argumentaire que des conséquences de l'imposition de telles taxes.

La démonstration tient en cinq parties : **une définition non idéologique de la voie publique, la réfutation de la justification d'une taxe au stationnement résidentiel par l'iniquité, la réfutation de la justification d'une taxe au stationnement résidentiel pas sa nécessité, les conséquences de l'imposition de taxes au stationnement, et enfin nos recommandations.**

Il va de soi que les récentes expérimentations du maire de l'arrondissement Plateau Mont-Royal Luc Ferrandez serviront en plusieurs points d'analyse et de réflexion. Enfin, les sources des références statistiques sont regroupées en fin de document.

1) définir la voie publique

Il est une notion essentielle lorsque l'on considère la voie publique comme un bien collectif : son usage. Ainsi, ce bien commun est créé et entretenu par la communauté pour deux fonctions essentielles : la circulation et le stationnement des véhicules. Hors de ces usages, il n'est de raison d'être.

Il est remarquable d'entendre les partisans de la taxation du stationnement en bordure de rue référer sans cesse la voie publique par les termes de domaine ou d'espace public.

L'utilisation de ces termes constitue un escamotage, une économie sémantique de la notion d'usage qui dès lors, ouvre la porte à une multiplication d'associations négatives liées à l'automobile, notamment celle d'une jouissance induite du bien public par la propriété privée (l'automobile), sinon celle d'une conception de la cité soumise au « tout à l'auto », sans considération pour la jouissance « humaine » de ce bien collectif.

Il s'agit donc d'une dérive idéologique particulièrement pernicieuse des divers usages de la voie publique, de son « utilité » que nous contesterons au point suivant. Car la circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient attelés ou autopropulsés transcendent la simple jouissance d'un bien privé.

2) la taxation du stationnement résidentiel en bordure de rue, une question d'équité ?

L'argument le plus fréquemment utilisé par les promoteurs de la taxation du stationnement en bordure de rue est la notion d'équité entre les automobilistes et les non-automobilistes.

A ce titre, les promoteurs de la taxation présentent généralement des études établissant des coûts globaux pour la communauté. Ces exercices font généralement l'aporie de 2 éléments clés : l'autofinancement du réseau routier par les différentes charges fiscales imposées aux automobilistes, mais aussi l'utilisation « réelle » du réseau.

Ainsi, quelle est la prévision de dépenses du ministère du transport du Québec pour l'année en cours ? 3.2 Milliards (1). Et quelles sont les sommes que l'État québécois a prélevé des goussets des automobilistes en 2013-2014 ? 3.5 milliards, dont 1.3 milliards serviront au financement du transport en commun (2).

Quant aux automobilistes montréalais, ils paient une taxe supplémentaire de 3 cents par litre de carburant qui génère la coquette somme de 97 millions remise à l'Agence métropolitaine de transport (2). Enfin, en 2015, 4.9% des dépenses de la ville de Montréal ont été consacrées au réseau routier alors que les sommes investies dans les transports collectifs totalisaient 10% (3). Bref, non seulement le réseau routier est essentiellement financé par les automobilistes, mais-ceux-ci financent également des parts majeures des transports collectifs.

Autre point d'achoppement des études des activistes, elles omettent systématiquement la part des véhicules de service sur la circulation globale, Ainsi selon SAAQ, 15% des véhicules enregistrés sur l'île de Montréal (143,000) font partie de cette catégorie (4). Et que sont ces véhicules ? Les services d'urgence, de sécurité, de transport (public ou commercial), de livraison (résidentielle ou commerciale), d'entretien, de construction ou d'aménagement (résidentiel ou commercial), sans omettre les services professionnels aux individus et aux entreprises. Bref un univers de services aux individus, aux entreprises ou à la collectivité dont nous sommes tous bénéficiaires.

Nous ne détenons de données précises à ce sujet, mais quelles sont les catégories de véhicules qui congestionnent les rues entre 10:00 à 16 :00 du lundi matin au vendredi après-midi ?

Si l'on évalue que ces véhicules effectuent de 3, 4 ou 5 fois plus de déplacements que les véhicules de l'aller-retour au travail et du shopping/divertissement, nous accordons aux véhicules de services la responsabilité de plus de 50% de tous les déplacements lors des jours et des heures ouvrables.

Ainsi, l'ignorance de la part majeure des véhicules de service au regard de la circulation globale entraîne d'évidentes erreurs d'estimation de l'utilisation de la voie publique, de son « utilité » globale, mais plus encore, elle génère une sous-évaluation chronique des nécessités de fluidité de circulation et d'espaces de stationnement libre. Nous reviendrons sur ce dernier point dans la prochaine partie.

Aussi, en combinant la part majeure de financement du réseau routier par ses utilisateurs à « l'utilité » de la voie publique pour l'ensemble de la communauté, automobiliste ou non, on réalise que la notion « d'utilisateur-payeur » du maire Ferrandez justifiant la taxation du stationnement résidentiel en bordure de rue ne résiste à l'analyse.

Plus encore, si on examine cette notion d'équité de la taxation du stationnement résidentiel sous l'angle de la condition socio-économique, du lieu de résidence ou du type d'emploi occupé, elle est facilement contredite par la réalité citoyenne.

Ainsi, une taxe sur le stationnement en bordure de rue est-elle équitable...

... Entre les automobilistes qui disposent d'un stationnement privé et ceux qui stationnent en bordure de rues ?

... Entre les citoyens dont l'emploi ne nécessite la possession d'une automobile est ceux dont elle est une obligation ?

... Entre les montréalais qui résident dans des quartiers où les stationnements privés sont abondants et ceux qui résident dans des arrondissements au bâti plus dense ?

Et enfin, une taxation onéreuse du stationnement résidentiel sur rue ne serait-elle une privatisation indirecte de la voie publique, un privilège de stationnement accordé aux plus nantis ?

3) le mythe du contrôle de la circulation par la taxation du stationnement résidentiel en bordure de rue

Autre mythe fréquemment utilisé par les promoteurs de la taxation du stationnement résidentiel, celui du contrôle de circulation. Évidemment, la multiplication des contraintes et des pénalités monétaires à la possession ou à l'utilisation d'un véhicule favorisent une certaine contraction de la possession ou de l'utilisation, mais les contraintes et les taxes punitives sont-elles réellement efficaces ?

Les expérimentations des 5 dernières années du maire Ferrandez nous fournissent une réponse. Dès 2011, l'administration du Plateau a doublé le tarif de base des vignettes, passant de 65\$ à 140\$, tout en démultipliant les zones de stationnement. Des milliers d'espaces de stationnement résidentiel libre sont devenus en quelques années seulement des aires de stationnement réservé.

Et quel fut l'impact de ces mesures sur le parc automobile de l'arrondissement ? Selon l'AMT, le ratio véhicule par résident pour l'arrondissement PMR était de 0.34 en 2008 et de 0.34 en 2013. Aucun impact ! À l'image des arrondissements voisins du cœur de l'île ou les taux de motorisation par habitants demeurent bas : pour le centre-ville, le taux est de 0.30 ; Côte-Des neiges, 0.34 ; Sud-est, 0.35 ; Rosemont, 0.40 (5).

Voilà sans doute une des sources d'objections des riverains des rues du Plateau aux zones « forcées » de stationnement réservé : aucune augmentation du ratio véhicule/résident ne les justifie !

Quant à la légère baisse de l'utilisation de l'automobile dans l'arrondissement telle que notée par l'AMT, elle est inférieure à celles du centre-ville qui n'a instauré de mesure restrictive pendant cette période : une baisse 2% de déplacements automobile pour le Plateau, de 3% pour le centre ville (5).

Bref, les statistiques générales de l'AMT indiquent clairement une stagnation si ce n'est une contraction des déplacements automobile dans les quartiers centraux de Montréal. Les cris alarmistes des Luc Ferrandez et consorts à l'effet d'une explosion de la circulation au cœur de la cité sont faux.

Plus encore, ce n'est la contrainte qui favorise l'utilisation des transports collectifs, mais bien leur développement. Tel ce remarquable 74% d'utilisation des tc par les travailleurs du centre-ville en provenance de la périphérie, une progression de 21 % en dix ans que l'AMT attribue au développement du réseau (5).

Nous sommes aujourd'hui aux premiers moments de transformations majeures de la mobilité urbaine. Petites, silencieuses et peu polluantes, les automobiles de la catégorie des « citadines », i.e., dominent les ventes. L'électrification du réseau routier devient une réalité.

Et surtout, les avancés technologiques font naître des services inimaginables il y a quelques années encore. La seule promesse de véhicules sans conducteur permet d'envisager un changement de paradigme global de la mobilité urbaine.

D'utilisateur d'un véhicule privé ou d'usager du transport collectif, le « voyageur » de demain utilisera un mix de modules de transports libres (auto-partage, voiture sans conducteur) et de services programmés (tc). Dans un arbitrage permanent entre le coût et l'efficacité du mode de transport sélectionné !

Ainsi, les expérimentations du Plateau ont démontré que l'imposition de taxes punitives ou restrictives à certaines tranches de la population pour favoriser le développement de la mobilité urbaine découle d'une vision passéiste et inefficace.

Si la taxation du stationnement en bordure de rue génère s'avère ineffective à remplir des objectifs de contrôle de la circulation, les nuisances qu'elle génère par contre sont dès plus tangibles.

4) les dommages collatéraux de l'imposition d'une taxation du stationnement résidentiel en bordure de rue

Dès l'imposition des premières nouvelles zones de stationnement réservé par la mairie du Plateau en 2011, la rébellion populaire s'est levée. De pétitions en conseils d'arrondissement houleux, de manifestations publiques en sorties médias, les mouvements d'opposition à la taxation du stationnement n'ont connu de trêve.

L'automne dernier, pas moins de 4 regroupements de citoyens, de commerçants et de professionnels ont porté une puissante vague d'opposition aux nouvelles zones implantées par la mairie. Le tout couronné d'une pétition recueillant 10,000 signataires en quelques semaines, des signataires essentiellement concentrés en 3 secteurs restreints de l'arrondissement.

Qu'est-ce qui motive une telle résistance à ce qui devrait être perçu de façon positive par les citoyens ? La réponse est d'une simplicité désarmante. Chaque espace réservé à un usager particulier créé une indisponibilité pour un autre, peut importe si l'espace réservé est occupé. La multiplication des espaces réservés génère alors une boucle d'indisponibilité qui mène à la pénurie. Une pénurie artificielle qui occasionne de nombreux dommages aux citoyens.

Ces dommages, c'est la personne âgée dont les visiteurs n'arrivent à se stationner, c'est l'homme de métier (plombier, électricien) appelé d'urgence et qui tourne en rond à la recherche d'un espace à se garer, sinon son client qui paie une prime pour les pertes de temps, ou bien ce résident automobiliste occasionnel au volant du véhicule d'un ami qui multiplie « les tours de bloc », et c'est encore la pollution, la frustration, et l'absence de convivialité d'une rue, d'un quartier.

Pour les commerçants, la multiplication des zones à vignettes se traduit par l'absence de zones de stationnement libres à l'usage des visiteurs lors des pointes d'achalandage ; des pointes de clientèle aussi bénéfiques aux revenus que stratégiques dans l'acquisition de nouveaux clients... ou la perte de clients frustrés par le manque d'accès.

Et s'il est une preuve de la difficulté de taxer le stationnement résidentiel sur rue, hors de la prise en otage de riverains « qui n'ont pas le choix », ce sont les cuisants échecs --de l'aveu même de Luc Ferrandez -- que furent les parco-jours et plus récemment les vignettes des travailleurs et les vignettes des visiteurs.

La vignette des visiteurs... La mairie qui facture la visite ? La famille, les amis ? Tout un cul-de-sac idéologique et bureaucratique !

5) nos recommandations

Dans l'arbitrage qui confronte les gestionnaires publics entre les souhaits légitimes de la population de vivre dans un environnement sain et sécuritaire et les nécessités qui composent la mobilité urbaine actuelle, les décideurs doivent considérer en priorité chacune des possibilités d'amélioration des conditions de vie de leurs citoyens, en faisant preuve de grand discernement entre les réelles avancées durables et les mirages idéologiques.

Tel que démontré dans ce mémoire, la voie publique est un bien collectif créé et entretenu par la communauté par la nécessité de ses usages : la circulation et le stationnement des véhicules.

La fiscalisation de ce bien collectif ne trouve de justification dans une prétendue iniquité entre les citoyens puisque ses utilisateurs les plus actifs contribuent à la part majeure du maintien et de l'amélioration du bien.

De plus, selon l'expérience de l'arrondissement étudié, les velléités de développement durable par la fiscalisation de la voie publique s'avèrent illusoires et surtout génératrices de conséquences non désirables.

Enfin, la résistance citoyenne à la création ou à l'extension des zones de stationnement résidentiel réservé est révélatrice de l'absence de leur nécessité.

Nous privilégions donc une approche où l'implantation et le maintien de zones de stationnement résidentiel réservé soient réalisés dans une recherche d'impacts minimaux sur le stationnement dans son ensemble. Nos recommandations : Lancer une vaste consultation populaire en invitant les citoyens-riverains à manifester leurs souhaits de maintenir ou abroger, réduire ou agrandir leur zone de stationnement réservé.

Réviser et restreindre les plages horaires de stationnement résidentiel réservé de 17h à 23h. Harmoniser les divers tarifs ayant cours en un seul et unique tarif raisonnable pour l'ensemble de l'île.

Références

1)- <https://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/organisation/Pages/Budget.aspx>

2)- <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2013/05/20130529-222109.html>

3)-

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE_FIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BUDGET%202014_EN%20BREF_28-01-2014.PDF

4)-

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CHE%20V%C9HICULES.PDF

5)- <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-mobilite-personnes-region-montreal.pdf>