

PROJET DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE MONTRÉAL

MÉMOIRE PRÉSENTÉ LE 17 MARS 2016

Yves Dandurand, MA. Urbanisme
[*yves.dandurand@outlook.com*](mailto:yves.dandurand@outlook.com)

Yves Dandurand est détenteur d'une maîtrise en urbanisme avec mention d'honneur du doyen de sa faculté (2008). Il a œuvré à de nombreuses études dans le domaine du stationnement, notamment pour le compte de la Chaire SITQ du développement urbain et immobilier (aujourd'hui Ivanhoé Cambridge), de Stationnement de Montréal et de l'Université de Montréal, à titre de consultant.

D'opinion favorable à la fonction publique et soucieux de s'outiller afin de contribuer à une réforme des pratiques municipales de gestion du stationnement, il a arpenté les milieux opérationnels du domaine, notamment, à titre de pointeur de circulation, d'inspecteur d'arrondissement (Ville-Marie), de chef de section circulation et stationnement (Plateau-Mont-Royal – remplacement) et d'agent technique circulation et stationnement (Ahuntsic-Cartierville).

Il est auteur des études suivantes :

Stationnement sur rue et tarification – Perspectives pour l'adoption d'une politique inspirée de la municipalité de Redwood dans un arrondissement de Montréal (2008), Montréal, 90 pages.

Étude comparative portant sur la gestion des stationnements publics tarifés (2009), Montréal, Stationnement de Montréal, 98 pages. (non diffusée).

Et co-auteur de:

Le stationnement public tarifé en Amérique du Nord – Étude comparative de 15 villes (2013), sous la direction de Paul Lewis, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, 194 pages. (non diffusée).

TABLE DES MATIÈRES

I. GESTION DU STATIONNEMENT : MONTRÉAL A BESOIN D'UNE ORGANISATION RASSEMBLEUSE ET QUI INSPIRE	pp. 4
II. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT : POUR UNE CULTURE DE LA RIGUEUR ET DE LA TRANSPARENCE	pp. 7
2.1. La tradition de non-publication.....	pp. 7
2.2. La gestion des mandats.....	pp. 7
III. TARIFICATION : EN FINIR AVEC LA STRATÉGIE DU « PUSH AND PULL »	pp. 9
IV. SIGNALISATION : VERS UNE DÉMARCHE PLUS LIMPIDE	pp.11
V. TECHNOLOGIES INNOVANTES : QUAND L'AUDACE IMPOSE LA PRUDENCE	pp.13
5.1. Les applications internes incomplètes ou à développer.....	pp.13
5.2. Bornes arrêt-minute.....	pp.15
5.2.1. Incompatibilité avec le stationnement tarifé, inutilité en zone non-tarifée.....	pp.15
5.2.2. Contrôle du stationnement.....	pp.15
5.2.3. Encadrement de la demande.....	pp.15
5.2.4. Coût d'implantation et d'entretien.....	pp.16
5.3. Les capteurs intelligents.....	pp.16
5.4. Les systèmes de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI).....	pp.16
VI. MISES EN GARDE ET EXEMPLES À NE PAS SUIVRE	pp.18
6.1. Parcoflex, la borne « intelligente ».....	pp.18
6.2. Les projets douteux de stationnements souterrains.....	pp.18
6.3. La privatisation des équipements, des droits et des services.....	pp.18
VII. LES « PARKING BENEFIT DISTRICTS » : PLUS D'HYGIÈNE FISCALE POUR PLUS D'ACCEPTABILITÉ SOCIALE	pp.19
VIII. CONCLUSION ET ANALYSE GÉNÉRALE DU CONCEPT DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT	pp.20
A. GESTION DE L'OFFRE HORS RUE.....	pp.22
B. GESTION DE L'OFFRE SUR RUE.....	pp.23
C. INTÉGRATION ET BILAN ENVIRONNEMENTAL.....	pp.24
D. INFORMATION, DIFFUSION ET TECHNOLOGIES INNOVANTES (VILLE INTELLIGENTE).....	pp.24
E. GOUVERNANCE, PARTAGE DE COMPÉTENCES, RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT.....	pp.24

IX. SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS.....pp.26

X. RÉFÉRENCES.....pp.29

XI. ANNEXE

ANNEXE A. Avis de Motion déposée par le conseiller Marvin Rontrand en 2013... pp.31

MÉMOIRE DÉPOSÉ EN VUE DU PROJET DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE MONTRÉAL

Ce mémoire, inévitablement très incomplet, se concentre à apporter certains éclairages qui, pour plusieurs raisons, ont peut-être échappé à l'attention des membres de cette Commission. Vous constaterez par ailleurs qu'il s'agit surtout d'un appel à une gestion du stationnement plus intégrée, plus professionnelle et de culture publique. Bonne lecture!

I. GESTION DU STATIONNEMENT : MONTRÉAL A BESOIN D'UNE ORGANISATION RASSEMBLEUSE ET QUI INSPIRE

Parce qu'il s'agit, comme le disent plusieurs, du chaînon manquant entre les systèmes de transport et de l'immobilier, le stationnement « tombe entre les chaises » et fait l'objet de bien peu d'intérêt en regard de la place qu'il occupe et de sa fonction dans la ville. Constamment reléguées au second plan, les différentes facettes de sa gestion sont traitées en silos, alors que les règles et compétences sont empilées par différentes organisations et gestionnaires aux orientations souvent contradictoires, aux dépens de la cohésion générale.

Il faut bien le dire, ce n'est pas payant que de s'intéresser à la fonction stationnement de manière holistique. Politiquement, cela ne rapporte jamais, du moins à long terme, alors que professionnellement, c'est une avenue comportant bien peu de perspective. On dira souvent qu'il y a plus prioritaire que le stationnement dans notre société: les écoles, les parcs, le transport en commun, la sécurité, la santé, etc. On dira aussi que le stationnement n'est qu'une composante : composante du système de transport, composante du parc immobilier, composante d'un budget, composante de l'offre commerciale, composante d'un projet politique, composante de la ville intelligente, composante de la mobilité durable, composante réglementaire, composante de l'expérience client, de la vie en ville, du paysage urbain, de l'ingénierie municipale, de la politique de déneigement, du «tout-automobile», du transport par livraison, etc. Bref, le stationnement est composante de tout, mais rien n'est composante du stationnement et surtout, rien ne justifie que l'on s'y attarde sérieusement, au point de constituer une expertise de référence capable d'apporter un peu de lumière dans un océan de points de vues bien parcellaires.

Dans la littérature, l'absence de parcours professionnels se remarque : on retrouve sur le web d'innombrables études, souvent de qualité plutôt moyenne, qui trahissent le fait qu'elles ont été conduites par des personnes ayant relativement peu d'expérience et disposant de peu d'encadrement.

Dans la fonction publique, si l'on prend l'exemple de Montréal, il n'y a pas eu, depuis la décentralisation de 2004, de concertation portant sur les différents volets de la gestion du stationnement qui relève des arrondissements. Cela a bien évidemment conduit à un affaiblissement de la mémoire collective et de l'expertise, ainsi qu'à un éclatement des pratiques, parfois pour le meilleur, parfois pour le pire. Les employés affectés à la gestion du stationnement sont très souvent mandatés à faire autre chose, le volet stationnement étant une sorte de « tâche connexe » plus ou moins prévue ou reconnue et destinée, en général, aux inspecteurs, techniciens et autres employés de soutien. Il va sans dire qu'il y a très peu de professionnels affectés à ces tâches et que, si l'on se réfère aux affichages, les postes clés, qui nécessitent pourtant d'effectuer des analyses sophistiquées et des tâches souvent fort complexes, ne nécessiteraient pas davantage qu'un diplôme d'études collégiales sans spécialisation. Depuis l'application du Plan quinquennal de réduction de main d'œuvre, ces effectifs, déjà mal outillés, sont maintenant débordés de toute part et sont aux prises avec un « patchwork » de solutions « temporaires » de moins en moins fonctionnelles.

Partout dans l'appareil municipal donc, on rencontre des employés et des cadres qui disent avoir identifié tel ou tels problèmes mais qui ne savent plus à quelle porte frapper.

Pourquoi, par exemple, un entrepreneur qui détient un permis d'occupation temporaire du domaine public en bonne et due forme doit-il déboursier pour le remorquage d'un véhicule stationné illégalement, alors que la Ville de Montréal facture le remorquage au propriétaire dudit véhicule remorqué? Ce type de contradiction nuit à l'image de Montréal. Mais outre la table des directeurs d'arrondissement, il ne semble pas y avoir d'instance où le problème peut être posé, réfléchi, débattu ou minimalement, colligé. C'est ainsi que se noient bon nombre de dossiers mineurs dans le jeu des intermédiaires et des colonnes comptables. Et c'est ainsi que perdurent d'innombrables petits et grands problèmes que l'on oublie rapidement, mais qui, par addition, deviennent perceptibles pour la population, sans qu'il soit nécessairement possible de les identifier facilement.

Dans le domaine du droit, certains jugements trahissent l'impatience de l'appareil judiciaire à l'égard du monde municipal. Voici un exemple parmi d'autres, cette fois du juge Gilles R. Pelletier:

« Quant au pouvoir de régir le stationnement qu'accordent les articles susmentionnés, au Conseil de la Ville ou à celui d'un arrondissement, il convient d'ajouter que la poursuivante s'est d'ailleurs prévaluée du pouvoir de réglementer que la législature québécoise lui a délégué, un pouvoir délégué qui, est-il utile de le rappeler ne peut être sous-délégué. La règle qui veut que la personne à qui un pouvoir discrétionnaire est délégué doive l'exercer personnellement, règle que les juristes nomment, sous son appellation latine « delegatus non potest delegare », cette règle donc interdit en effet de confier à une autre personne l'exercice de cette discrétion.

Pour être encore plus clair, si besoin est, le Conseil de Ville ou celui d'agglomération doit lui-même exercer la discrétion que lui confie la loi québécoise. Il ne peut confier à un de ses subalternes ni à un de ses employés, aussi compétent et aussi bien intentionné soit-il, le soin de se promener dans les rues de la ville, muni d'un pinceau et d'un contenant de peinture blanche, ni d'un quelconque autre arsenal, et d'y marquer, selon ses propres critères à lui, ou de façon fantaisiste, l'emplacement de cases de stationnement. »¹

La question que l'on peut alors se poser est qui, mis à part votre humble serviteur, a pu se sentir interpellé par ce jugement? À qui revient finalement la prise en charge? La réponse institutionnelle? La mémoire?

À terme, le manque d'éducation générale des décideurs, leur aversion pour tout ce qu'ils considèrent « trop complexe » ou « non prioritaire », c'est-à-dire tout ce qui requiert une spécialisation qu'ils ne maîtrisent pas, crée de la désorganisation et du mécontentement. Cela génère bien sûr un lot d'opportunités pour le politique et les journaux à sensation. Mais puisque, au terme de chaque crise, les fondamentaux ne changent pas, les solutions avancées n'ont que très peu de portée réelle et les problèmes de fond, quand ils ne sont pas détournés et vulgarisés, perdurent.

Il est donc plus que temps d'agir afin que Montréal se dote d'un véritable leadership et reconquiert sa capacité à penser le stationnement. Il s'agit là de la condition nécessaire pour que nos volontés, notamment en matière de développement durable, puissent un jour se traduire en action.

¹ *Montréal (Ville de) c. Harrison*, 2011 QCCM 287, Sous la présidence de l'honorable Gilles R. Pelletier. j.c.m.
<http://citoyens.soquij.qc.ca/php/decision.php?ID=1A65DCD1C2D307723FDE27FDD4F93558&page=1>

Bien entendu, il ne s'agit pas ici de recommander l'accaparement immédiat de toutes les compétences en lien avec la gestion du stationnement, mais bien la création d'une organisation qui sera porteuse de ballon, qui sera en mesure de préserver notre mémoire. Cette organisation agira au sein de la Ville comme une force d'impulsion et de coordination, capable d'encourager tous les autres acteurs à traiter du volet de gestion qui les concerne, de manière plus intégrée.

J'ai la ferme conviction que, pour mener à bien sa mission, cette organisation doit faire partie de la Ville de Montréal, quelle doit être constituée d'une base d'employés principalement issus de la fonction publique et émanant de divers horizons, dont celui de la recherche universitaire. Elle doit permettre l'émergence d'une nouvelle culture de gestion, distincte de celle de Stationnement de Montréal et de celle des services centraux de la Ville. Elle doit paver la voie à de nouveaux parcours professionnels, à de nouveaux métiers exercés de façon décente et intégrée, en privilégiant résolument le travail méthodique et patient ainsi que les perspectives à long terme.

Je recommande donc à la Commission de se prononcer à l'effet de :

- **R1. Mettre en place un nouveau service de gestion du stationnement à la Ville de Montréal chargé en priorité de la gestion du stationnement dans tous ses aspects et de façon intégrée. Mandater ce nouveau service afin qu'il se consacre à développer une expertise complète, professionnelle et publique dans ce domaine;**
- **R2. Doter ce service de moyens structurels afin d'assurer son indépendance politique et son financement à long terme, dans une perspective de dépassement de la gestion en silo et de développement durable.**

II. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT : POUR UNE CULTURE DE LA RIGUEUR ET DE LA TRANSPARENCE

2.1. La tradition de non-publication

La recherche sur le stationnement à Montréal fait l'objet d'une tradition de non-diffusion pour le moins contestable. Il y a lieu de se demander, par exemple, pourquoi les participants de cette Commission ne devraient pas avoir accès aux études comparatives commandées à l'externe dans le cadre de la démarche.

On sait, par exemple, que le Conseil régional de l'environnement (CRE) s'est vu commander une étude comparative (8 villes) qui n'a pas été rendue publique avant la présentation des mémoires. En 2013, j'ai personnellement contribué à une autre étude comparative d'envergure (15 villes d'Amérique du nord), de près de 200 pages, qui n'a pas été rendue publique. J'ai également piloté en 2008 une autre étude comparative (23 villes internationales) concernant les modes de tarification, toujours non publiée. Dans mon parcours, j'ai été mis au courant de quantités d'études comparables auxquelles personne, y compris les élus, n'a eu accès. Pourtant, dans le cadre de ces enquêtes, les chercheurs ne se gênent pas pour puiser dans les données publiques ou pour solliciter directement des intervenants employés de l'État, chacun croyant à tort que l'information profitera un jour à tous.

Quant au *Rapport de diagnostic sur le stationnement*, dont les coûts sont évalués à au moins 300 000 \$, s'il n'avait pas été coulé dans les médias, nous aurions assisté, encore une fois, au même scénario. Bien sûr, il y a lieu de condamner toute fuite de document interne dans les médias, mais si la base de la recherche scientifique repose sur la reconnaissance par les pairs, il y a aussi lieu de condamner cette culture corporative de non-publication qui porte atteinte à la nature même de la démarche et empêche, d'une certaine manière, l'addition des efforts déployés d'une étude à une autre, ce qui revient à dilapider les fonds publics dans un authentique schéma de gestion en silos.

Mais n'est-ce pas là une responsabilité éthique que de faire en sorte que l'organisation ou la chose publique puisse bâtir à partir d'informations qu'elle a elle-même accumulés dans le passé? Comment le contribuable, devant qui on réfère constamment à la rigueur et à l'austérité doit-il interpréter ce phénomène? N'est-ce pas là donner raison à ceux qui accusent la recherche de « pelleter des nuages »?

2.2. La gestion des mandats

Le domaine de la recherche, en particulier en ce qui concerne le stationnement, ne peut être traité comme le domaine de la construction ou de l'ingénierie. Les normes de contrôle sont moins précises, la méthodologie est complexe et l'encadrement plus difficile. Les études de stationnement sont souvent commandées sous pression, avec un mandat et des enjeux mal définis, ce qui amène le chercheur à noircir des pages de la manière la plus convenable, sans nécessairement apporter une contribution significative à l'œuvre. À partir de données plus ou moins fiables, on saute parfois très rapidement aux conclusions alors que des éléments importants échappent à l'analyse. Dans ce contexte d'effritement de la professionnalité, il faut garder en tête que des organisations peuvent être incitées à commander des études, et ce jusqu'à ce que l'une aille dans le sens souhaité. Il convient alors de limiter ces opportunités par un meilleur éclairage, idéalement, par une sorte d'observatoire permanent.

Nous avons par ailleurs, par ce bilan des recherches récemment effectuées, un exemple de ce qui apparaît être une réorientation de mandat. Si l'on se réfère à la motion déposée en mars 2013 par Marvin Rotrand (en annexe) et adoptée par le Conseil de Ville, l'étude qui devait

être commandée au départ, devait porter principalement sur les expériences de tarification variable de Los Angeles et de San Francisco. Or, nous voici avec une étude que nous n'étions pas censés pouvoir lire, dont le coût est estimé à 300 000 \$, qui non seulement ne fait pas mention de ces expériences, mais n'offre aucun apport significatif quant aux paramètres d'une éventuelle implantation. Dans le tableau synthèse qui nous a été remis, on place la tarification variable en arrière-plan, dans la catégorie « mesures additionnelle », en la juxtaposant avec le concept européen de tarification progressive, qui est peu compatible avec les objectifs de la tarification variable et répond à un environnement très éloigné du nôtre, reconnu par ailleurs pour ses dysfonctionnements.

Soyons clairs, il n'y a pas de problèmes à injecter des sommes importantes dans la recherche et le développement. Il y a toutefois un malaise lorsque ces recherches ne nous permettent pas d'obtenir une information véritablement utile ou durable. Il y a un malaise lorsque la démarche et les résultats sont cachés aux élus, aux citoyens ou aux chercheurs, lorsque l'encadrement des mandats est défaillant, ou lorsque ces mandats sont déraisonnables en regard des ressources et du temps alloué.

Je recommande donc à la Commission de se prononcer à l'effet de :

- **R3. Rendre obligatoire la publication de toute étude de stationnement commandée par la Ville de Montréal à un partenaire externe;**
- **R4. Rendre obligatoire la publication de toute étude stationnement déposée à la Ville de Montréal par un intervenant externe en vue de l'adoption d'un projet ou d'une demande de dérogation soumise aux élus;**
- **R5. S'assurer que les mandats en lien avec la recherche et le développement confiés à l'externe soient donnés par des professionnels dont la fonction principale est rattachée à la gestion du stationnement et dont l'expertise dans ce domaine est reconnue;**
- **R6. Circonscrire convenablement les mandats donnés à l'externe et s'assurer d'un délai de réalisation raisonnable ainsi que des ressources conséquentes;**
- **R7. Prendre acte du fait que la recherche est incompatible avec le principe du plus bas soumissionnaire et étudier les pistes de solution à ce problème, afin que la privatisation de l'organisation chargée de la gestion du stationnement ne s'impose plus à nouveau.**

III. TARIFICATION : EN FINIR AVEC LA STRATÉGIE DU « PUSH AND PULL »

Depuis fort longtemps, différents intervenants se sont fait défenseurs d'une stratégie ancienne en matière de gestion de stationnement appelée « push and pull », qui consiste à attirer le consommateur avec des prix peu élevés et une assurance de place disponible, pour ensuite le repousser en compliquant la recharge ou en limitant le temps d'occupation. Cette stratégie, qui vise à « augmenter le taux de rotation », explique pourquoi la carte des zones associées aux lettres des panonceaux n'a jamais été diffusée par Stationnement de Montréal, pourquoi les bornes de paiement fixe ne permettent pas de payer dans toutes les zones et pourquoi on a évacué le concept de paiement « in and out », qui permettrait au visiteur, à partir d'une carte prépayée ou d'une application, d'indiquer le moment de son départ afin d'éviter de payer l'excédent. Stationnement de Montréal a aussi longtemps hésité à développer son service P \$ Service Mobile encore au nom de cette stratégie, et n'a jamais recommandé publiquement d'éliminer les frais de transaction de 0,30 \$ pour les usagers. Finalement, la stratégie de « push and pull » requiert de la « lisibilité » et n'est pas étrangère avec la volonté d'uniformiser autant que possible la tarification à une échelle macro, sur l'ensemble du territoire de la ville, ce qui, on le comprendra, cause de nombreux problèmes et entre en contradiction directe avec un objectif de tarification variable.

Or, il semble aujourd'hui que cette stratégie de « push and pull » est globalement dépassée, anti-urbaine et inefficace, parce que toute contrainte imposée au temps d'occupation dans les secteurs denses engendre les effets suivants:

- 1) Cela contribue à gonfler artificiellement la demande de déplacement motorisé et nuit donc aux objectifs de transport durable, en envoyant un mauvais signal prix;
- 2) Cela ne permet pas à la Ville de capter la pleine valeur de la place de stationnement sur rue, par le moyen du tarif;
- 3) Cela augmente la congestion routière puisqu'en situation de saturation, cela génère une récompense pour les automobilistes dont le comportement est de patrouiller en attente qu'une place se libère, le taux de rotation étant plus élevé (Shoup, 2006);
- 4) Cela implique des coûts de contrôle et l'émission de constats d'infraction, ce qui amène de la confrontation et nuit à l'expérience client;
- 5) Cela crée des comportements d'évitement, comme le fait de déplacer sa voiture à quelques mètres pour éviter une contravention;
- 6) Cela a pour effet de créer une clientèle captive pour les opérateurs transnationaux qui ont donc intérêt à ce que l'on élargisse la stratégie de « push and pull » à toutes les places disponibles.

Sur ce dernier point, il faut savoir que nous sommes devant des opérateurs qui ne sont souvent pas locaux et qui, partout dans le monde, ont pour stratégie de ne pas chercher à optimiser leurs opérations, par exemple en ajustant leur tarification sur une période de moyen terme.

La bonne réponse à ce problème n'est donc pas de chercher à repousser les usagers dans la trappe, mais bien de livrer une compétition à ces opérateurs, de façon à les contraindre à adapter leur stratégie tarifaire. Puisqu'aux yeux de l'utilisateur, le stationnement sur rue aura toujours une plus grande valeur que le stationnement hors rue, le taux horaire devrait naturellement être toujours plus élevé sur rue, ce qui signifie que les opérateurs hors rue disposent de tous les outils nécessaires afin d'aller chercher leur part de marché.

On objectera souvent que la stratégie de « push and pull » permet d'améliorer l'attractivité des artères commerciales et de les rendre plus compétitives face, par exemple, aux grands centres commerciaux. Or, il s'avère que cette idée est un leurre et que si les recettes perdues dans la stratégie étaient plutôt investies à améliorer l'expérience client, notamment par une tarification plus équitable et optimisée, le résultat global serait préférable pour tous.

Par ailleurs, remarquons qu'à la lumière des données d'occupation qui nous ont été fournies à la suite de l'analyse d'AECOM, nous constatons que les taux d'occupation globaux des stationnements sur rue ne semblent pas supérieurs à ceux des stationnements hors rue. On peut donc en conclure que le problème du report de la demande de stationnement de moyenne durée est en grande partie un faux problème et qu'il suffirait d'une tarification variable pour parfaire l'équilibre dans la répartition spatiale des usagers.

À la lumière de cette analyse, on comprendra qu'il est donc très important d'écarter l'idée d'une tarification progressive, qui vient, en quelque sorte, réanimer le cadavre de la stratégie de « push and pull ». Dans un contexte de tarification variable, la tarification doit pouvoir être à la fois progressive ou dégressive.

Je recommande donc que la Commission se prononce à l'effet de :

- **R8. Reconnaître la désuétude de la stratégie de « push and pull » et favoriser le changement de paradigme en cours en matière de gestion du stationnement tarifé sur le domaine public, en particulier sur rue;**
- **R9. Évacuer l'idée d'une tarification progressive et réintroduire, en tant que mesure prioritaire, la tarification basée sur la demande, qu'elle soit dynamique ou non;**
- **R10. Rechercher des moyens créatifs afin de livrer une compétition économique aux opérateurs qui imposent une tarification trop désavantageuse aux usagers de moyenne durée.**

IV. SIGNALISATION : VERS UNE DÉMARCHE PLUS LIMPIDE

Nous avons assisté dans les derniers mois à plusieurs communications médiatiques ciblant la question de la signalisation et les difficultés qu'ont les Montréalais à interpréter les panneaux. Personne ne nie le besoin d'harmonisation. Cependant, il est un peu surprenant de constater la place que cela occupe dans la présentation de l'actuel projet de politique de stationnement.

Le document de présentation de la politique laisse entendre, en page 61, qu'il existe des « solutions intéressantes et prometteuses (qui) ont vu le jour dernièrement ». Or, il y a fort à parier que ces solutions n'existent pas. La principale alternative qui est apparue dans les radars est le projet pilote de Nikki Sylianteng (<http://nikkisyliaenteng.com/project/parking-sign-redesign/>) qui a vu le jour à Los Angeles. En résumé, ce projet consiste à représenter visuellement les restrictions de stationnement sur une grille horaire. Il faut savoir que cette signalisation ne se substitue pas aux panneaux existants, mais s'ajoute à ceux-ci. Par conséquent, cela va dans le sens contraire de la volonté de réduire le nombre de panneaux sur le domaine public énoncé en page 48.

Par ailleurs, ce projet ne représente pas une piste d'avenir significative pour les raisons suivantes :

- 1) Le coût d'homologation et de production de panneaux uniques est prohibitif;
- 2) Ces panneaux ne sont pas lisibles pour les automobilistes car le lettrage est trop petit;
- 3) Sur un tronçon sans restriction, l'ajout, par exemple, d'une zone de stationnement interdit, impliquerait l'installation de quatre nouveaux panneaux, ce qui est exagéré.

Il y a un débat réel concernant, par exemple, l'uniformisation des plages horaires pour différents types de restrictions (balais mécaniques ou SRRR notamment). Si l'uniformisation représente un avantage pour la représentation cartographique, cela comporte bien peu d'avantages pour l'utilisateur. Il importe alors de réaliser qu'uniformiser les règlements signifie généralement une signalisation moins adaptée aux particularités du milieu, et donc une contraction de l'offre de stationnement.

Il faut aussi savoir que Montréal se distingue par sa gestion unique des SRRR, puisque les autres villes nord-américaines ne cherchent pas à rendre accessible 50 % des espaces aux non-détenteurs. Il s'agit d'une des raisons qui explique cette impression qu'il y a trop de panneaux à Montréal. Mais souhaite-t-on vraiment remettre en question ce principe à court terme? Remarquons par ailleurs qu'il s'agit là d'un domaine où le nombre de plages horaires différentes dans la signalisation est inutilement trop élevé, alors qu'il est énormément difficile de trancher un désaccord portant sur les horaires à une échelle locale.

Un travail reste à faire afin d'éliminer définitivement certains types de signalisation désuète mais laissée sur le terrain par souci d'économie. Un travail reste aussi à faire afin de définir certaines normes d'implantation et de signalisation, ou encore afin d'homologuer certains panneaux manquants aux inventaires. Mais tout ce travail ne peut être réalisé à l'heure actuelle, car, mis à part en ce qui concerne l'homologation, il n'existe pas d'organisation chargée de mener ce type d'opération. Le travail d'homologation des panneaux est par ailleurs très précarisé et la suspension de l'activité est constamment à l'ordre du jour.

D'autre part, il faut signaler que le plan quinquennal de réduction de main d'œuvre a occasionné une diminution du temps que les inspecteurs peuvent consacrer à la surveillance du parc de signalisation. Ainsi, lorsque des panneaux disparaissent ou sont déplacés, le délai nécessaire afin de constater la situation et d'y remédier est plus long, ce qui ajoute à la confusion des usagers.

Finalement, qui dit problème de signalisation à Montréal dit occupation temporaire du domaine public. Pour l'utilisateur, une grande partie de l'inconfort découle du mode d'encadrement de ces travaux temporaires auxquels il faudrait s'attarder davantage plutôt que de courir les feux à la pièce. Durant ces travaux, beaucoup de panneaux de signalisation permanente se volatilisent alors que d'autres sont souvent installés de façon non conforme, parfois beaucoup trop à l'avance ou simplement abandonnés sur le domaine public après l'occupation.

Je recommande donc que la Commission se prononce à l'effet de :

- **R11. Limiter les attentes à court terme en matière de signalisation et viser plutôt une amélioration continue;**
- **R12. Affecter officiellement et de façon permanente un service à l'homologation de nouveaux panneaux, à la définition de certaines normes d'implantation et à des opérations massives de remplacement. Garantir à ce service une dotation conséquente;**
- **R13. Réaliser une étude en vue de l'optimisation du processus d'encadrement de l'occupation temporaire du domaine public.**

V. TECHNOLOGIES INNOVANTES : QUAND L'AUDACE IMPOSE LA PRUDENCE

Lors du lancement de cette consultation, la commissaire Monica Ricourt rappelait l'importance de garder en tête que les pratiques évoluent très rapidement et que les solutions de demain seront probablement fort différentes de celles d'aujourd'hui.

Je voudrais ajouter ma voix à cette opinion, car j'ai pu constater au fil du temps qu'à trop courir les gadgets, on pouvait facilement s'enliser. Dans les différentes villes, la liste des idées et des projets pilotes ayant mal tourné est très longue, beaucoup trop longue. Objectifs mal définis, conceptualisation inadéquate, technologie peu flexible, dépassée ou non maîtrisée, coûts mal évalués, agendas douteux, comptabilité créative, lancement précipité : les causes des échecs sont multiples. Il n'en demeure pas moins que les pertes sont souvent énormes et que toute cette énergie perdue est dilapidée dans un contexte où le minimum ne se fait généralement pas.

À Montréal, si l'on traçait un portrait de l'état des lieux pour chaque levier d'action en matière de stationnement, on constaterait que le retard à rattraper est énorme. Un minimum de réalisme nous indique que nous amorçons une phase de consolidation et non une phase de développement. Il ne faut donc pas penser que nous sommes ailleurs qu'au bas de l'échelle en matière de potentiel d'encadrement de politiques ou d'innovations technologiques.

5.1. Les applications internes incomplètes ou à développer

Nous n'en ferons pas ici la liste exhaustive, mais il existe à Montréal un important lot d'applications internes dont le développement est incomplet ou arrêté. Toute réflexion portant sur le développement de nouvelles applications et de nouvelles technologies doit se faire à la lumière des échecs, des culs-de-sac et des difficultés rencontrées dans le passé à bien maîtriser les technologies. Ne conviendrait-il pas mieux, dans ce contexte, de privilégier la mise à niveau des outils actuels?

Par exemple :

- Il n'existe pas d'application permettant de mesurer ou de représenter, par tronçon, le ratio du nombre de vignettes SRRR vendues par rapport au nombre de places disponibles. Ce calcul exhaustif doit encore se faire à la main dans les arrondissements;
- L'application « SIGS », qui permet de représenter les occupations du domaine public, ne permet pas d'isoler les occupations saisonnières (exemple : BIXI, terrasses, etc.), des occupations de très courte durée (ex. : nettoyage de puisards), des travaux de longue durée (ex. : réfection routière). Les travaux et événements en planification sont par ailleurs isolés dans une autre application (Info-RTU). La visibilité est donc très mauvaise, ce qui a un impact sur l'ensemble de la gestion du domaine public, dont la gestion du stationnement;
- La Direction des transports demande présentement aux arrondissements de leur fournir, à chaque mois, un tableau indiquant les places de stationnement tarifées ayant été désactivées pour une occupation du domaine public. Cette information devrait pourtant pouvoir être obtenue à travers les bases de données existantes, ce qui génère beaucoup de frustrations au sein du personnel dans les arrondissements;
- Il n'existe pas, par ailleurs, de représentation cartographique des cases de stationnement dont le paiement a été désactivé;

- Il ne semble toujours pas possible de mettre sur pied une application permettant de représenter, de façon dynamique, la proportion de places de stationnement sur rue tarifée pour laquelle un paiement a été effectué, dans chaque zone lettrée. Bien que ces données ne correspondent pas exactement au taux d'occupation, l'effet de moyenne nous fournirait un indicateur très pertinent qui permettrait d'implanter une forme de tarification basée sur la demande. Les raisons exactes de cette difficulté restent pour le moment nébuleuses.

Concernant ce dernier point, il est difficile de concevoir que cette avenue n'ait pas été explorée lors des derniers travaux, puisque le projet de tarification basée sur la demande était au coeur du mandat d'origine (voir résolution complète en annexe).



Le découpage lettré des zones tarifées à Montréal, une trame adéquate pour la représentation dynamique des taux d'occupation et la tarification basée sur la demande (représentation incomplète et approximative – Source : Google).

5.2. Bornes arrêt-minute

Au premier abord, le projet de borne arrêt-minute semble intéressant, mais une analyse approfondie laisse place à quelques doutes.

5.2.1. Incompatibilité avec le stationnement tarifé, inutilité en zone non tarifée

Dans un environnement tarifé, les bornes arrêt-minute s'exposent aux mêmes difficultés que les restrictions de temps d'occupation, par exemple à 15 minutes. Dans un tel contexte, ce type de réglementation est connu pour générer un effet d'aspiration, étant donné que la plupart des usagers tendent à se stationner dans les espaces non tarifés avant d'envisager de se stationner dans les espaces tarifés. Il en résulte une situation où la restriction, qui devait au départ favoriser un plus grand accès de l'usage principal qu'il dessert, tend finalement à en réduire l'accessibilité. Il faut alors élargir la restriction à un plus grand nombre de places, ce qui engendre par ailleurs des pertes de revenus importants et une sorte de déséquilibre dans l'environnement commercial.

Dans un environnement non tarifé, la restriction de temps est normalement suffisante et le gain objectif que peuvent apporter les bornes arrêt-minute est plutôt mineur. On peut alors se demander si le rapport coût-bénéfice est vraiment avantageux.

5.2.2. Contrôle du stationnement

Dans un environnement tarifé, le contrôle du temps d'occupation demande énormément de ressources. L'ajout d'un système de capteur intelligent n'y changera rien car en théorie, la mesure ne sera véritablement efficace que lorsqu'un agent de stationnement se trouvera sur place.

Aussi, un tel système ouvre la porte à de nombreuses demandes par les commerçants limitrophes, qui souhaiteront voir émettre davantage de contraventions. Mais comme ces commerçants auront une vue sur les appareils et sur les agents de stationnement, ils pourront facilement déroger aux règles (ou faire déroger leurs clients), ce qui nous amènera à franchir un pas vers une forme de privatisation de l'espace public.

5.2.3. Encadrement de la demande

Puisque la mesure s'apparente à une forme de privatisation de l'espace public, elle serait nécessairement avantageuse pour les commerçants qui en bénéficient. Il faudrait alors se demander sur la base de quels critères ces appareils seront-ils installés à un endroit plutôt qu'à un autre. On voit tout de suite qu'il sera difficile, voire impossible, de gérer cette demande, et que l'on ouvre une porte à l'arbitraire ainsi qu'à une éventuelle déstructuration de l'offre de stationnement sur rue.

5.2.4. Coût d'implantation et d'entretien

Comme plusieurs autres solutions technologiques proposées, le coût d'implantation et d'entretien, de même que la durée de vie utile des dispositifs ne sont pas estimés dans l'étude. Ces données sont pourtant déterminantes dans le choix des orientations.

Il y a donc de sérieux bémols à apporter à l'optimisme ambiant concernant ce type de solution appliqué à grande échelle. Cependant, d'autres usages pourraient être envisagés avec

plus d'intérêt, particulièrement en ce qui concerne les livraisons. On peut imaginer, par exemple, qu'un épicier puisse réserver à distance un groupe de bornes quelques minutes avant une livraison, sans devoir passer par la procédure de permis d'occupation temporaire du domaine public.

5.3. Les capteurs intelligents

Les capteurs intelligents, qui devaient pourtant occuper une place centrale dans la dernière étude, ont très peu été abordés. Nous ne connaissons toujours pas leur coût, leur durée de vie, leur résistance aux conditions hivernales et ce qu'ils requièrent en terme d'ingénierie lors de l'installation.

Si l'option des capteurs intelligents mérite d'être considérée, il est important de réaffirmer qu'ils ne sont pas indispensables à une politique de tarification variable puisqu'il est possible de mettre en place des indicateurs d'occupation à partir des flux de transactions. Dans tous les cas, un projet-pilote est de mise.

5.4. Les systèmes de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI)

Les SRPI sont de plus en plus utilisés dans le monde, surtout dans les villes comme Calgary, où l'on a opté pour un système de tarification « pay-by-plate ». Ces systèmes, qui comportent à la fois des avantages et des inconvénients, sont décrits, il faut le dire, souvent de manière un peu jovialiste.

Parmi les inconvénients, on note l'obligation, pour les agents de stationnement, de faire l'usage de caméras de détection qui relieront un numéro de plaque à un système centralisé. Il y a donc un coût à ce que chaque agent de stationnement soit obligé de travailler avec ces équipements. Il y a aussi un coût d'opération lié au fait que la plaque peut ne pas être visible en tout temps, par exemple lorsqu'il y a de la neige ou lorsque les véhicules se collent entre eux. Les systèmes « pay-by-plate » nécessitent aussi que l'usager entre manuellement un numéro de plaque afin de payer, ce qui multiplie les probabilités d'erreur, de contestation, de recours au service à la clientèle, etc. Finalement, le fait que les places ne soient pas identifiées complique la gestion du domaine public et nuit à l'option d'une tarification basée sur la demande. Il y a donc, pour Montréal, des arguments de poids qui militent en faveur du maintien de l'orientation actuelle, à savoir la tarification « pay-by-space », qui ne nécessite pas de SRPI.

Mais derrière le concept de SRPI, il y a aussi un projet méconnu du public qui fait souvent l'objet de discussions, à savoir la délivrance automatisée de constats d'infraction. L'idée consisterait à ce que des véhicules patrouillent dans la rue munis de caméras embarquées associées à un système GPS. Lorsqu'un contrevenant est détecté, le système enregistre le numéro de la plaque ainsi que l'emplacement, pour qu'ensuite, le constat soit envoyé par la poste, sans aucune intervention d'un agent de stationnement. Le concept vient aussi généralement avec comme perspective la privatisation d'une partie du contrôle du stationnement. Le problème avec cette idée, c'est que les contrevenants ont aussi des droits. Le fait que le constat d'infraction ne soit pas signifié sur place nuit à la possibilité du contrevenant de valider son infraction au moment où elle se produit, voire de constituer une défense en vue d'une contestation. On comprendra qu'une telle façon de faire inonderait la cour municipale de contestations, jetterait le discrédit sur la Ville et déplacerait une dépense d'une enveloppe à une autre. Il est donc impératif que la Commission mette un terme à ces discussions et s'assure que le scénario soit écarté d'entrée de jeu, afin que la Ville de Montréal continue de signifier la majorité de ses constats en personne en les déposant sous les essuie-glaces des véhicules.

Remarquons par ailleurs que les SRPI peuvent être pertinents à d'autres usages. Par exemple, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, qui a fait l'acquisition de caméras embarquées, a développé une application très intéressante qui lui permet de réaliser ses enquêtes de stationnement. Par contre, il semble désormais impossible d'obtenir de la SAAQ les codes postaux associés aux plaques d'immatriculation. Les analyses de provenance sont donc pour le moment non-opérationnelles, rendant dès lors cet important volet de l'application complètement caduque. Il y aurait lieu, toutefois, d'envisager des représentations auprès de la SAAQ afin de réhabiliter cet outil d'enquête très pertinent, qui permet de bien mesurer le partage de l'espace entre résidents et visiteurs.

Finalement, une autre application pertinente des SRPI consisterait à appuyer les agents de stationnement affectés à des rondes de contrôle des zones faisant l'objet de restrictions de temps, là où il n'y a pas de parcomètres.

Je recommande donc que la Commission se prononce à l'effet de :

Applications intelligentes

- **R14. Envisager le développement d'applications intelligentes de manière progressive, dans une approche qui privilégie la durabilité et la compatibilité plutôt que les délais de livraison;**

Applications internes incomplètes ou à développer

- **R15. Consolider, optimiser, ouvrir, développer ou remplacer les outils utilisés par la Ville de Montréal et qui ne sont pas exploités à leur plein potentiel et ce, de façon à répondre en priorité aux besoins opérationnels des arrondissements et du personnel technique;**
- **R16. Prioriser le développement d'indicateurs automatisés et dynamiques des taux d'occupation du stationnement sur rue, que ce soit par le ratio de vignettes vendues par tronçon ou par les transactions effectuées à partir des bornes de paiement de stationnement tarifé.**

Bornes arrêt-minute et capteurs intelligents

- **R17. N'envisager aucun déploiement technologique à grande échelle en l'absence d'une évaluation transparente des coûts, d'un projet-pilote (lorsque cela peut être réalisé) ainsi que d'une analyse comparée et rigoureuse des différentes avenues technologiques, en tenant compte des choix antérieurs et des particularités de Montréal.**

Système de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI)

- **R18. Maintenir, à moyen terme, le système « pay-by-space » là où il est déjà en place, à défaut d'une analyse complète et convaincante démontrant sa désuétude;**
- **R19. Écarter le scénario de privatisation du contrôle du stationnement public et prendre les dispositions nécessaires afin que la Ville de Montréal continue de remettre en personne la majorité de ses constats d'infraction plutôt que de les envoyer par la poste.**

VI. MISES EN GARDE ET EXEMPLES À NE PAS SUIVRE

L'histoire du stationnement regorge d'épisodes peu glorieux et d'exemples à ne pas suivre. Sans faire ici d'inventaire, voici quelques rappels en vrac sous les thèmes de la ville intelligente, des stationnements souterrains et de la privatisation du stationnement.

6.1. Parcoflex, la borne « intelligente »

Le concept de « stationnement intelligent » ne date pas d'hier. À Montréal, l'une des dernières aventures sous cette bannière s'était soldée par l'achat massif d'équipements non fonctionnels à quelques semaines de la faillite du fournisseur qui, par ailleurs, était apparenté à Stationnement de Montréal et administré par les mêmes personnes (Hamel, 2000). L'ensemble de l'opération, qui impliquait aussi des prêts non remboursés, avait amené le Vérificateur général de la Ville à recommander la récupération de la somme de 2 millions de dollars. Il est peut-être difficile aujourd'hui de voir clair dans cette histoire et de faire la juste part des choses, mais quoi qu'il en soit, cet événement illustre, d'une certaine manière, l'importance de mettre en valeur le travail de professionnels issus de la fonction publique dans le domaine de la recherche et du développement.

6.2. Les projets douteux de stationnements souterrains

Quelques années après que Paul Mackey ait publié son ouvrage « La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine »² dans laquelle était établi un lien entre préservation du patrimoine et économie du stationnement, la Ville de Montréal étudiait des scénarios de stationnement souterrains dans des endroits tels que le carré Saint-Louis (1989), le carré Philips ou la Place d'Youville (1993)³. Bref, on se surprendra aujourd'hui de ces projets un peu de la même manière que l'on se surprend que la Ville ait tracé, en 1958, une autoroute dans le Vieux-Montréal.

Sans vouloir écarter à tout prix les projets de stationnement publics souterrains ou en structure, une certaine prudence s'impose, surtout dans un contexte où les conditions de rentabilité ne sont objectivement pas rencontrées et où l'on demande à la Ville de s'impliquer dans le financement, sans contrôle de l'offre à long terme.

6.3. La privatisation des équipements, des droits et des services

L'un des risques afférents au mouvement actuel est celui d'une sorte de centralisation qui mettrait en place les conditions objectives pour une privatisation des activités en lien avec le stationnement. À ce sujet, les Commissaires doivent être informés de ce qui s'est produit à Chicago en 2009, où l'on a littéralement vendu le droit de tarification des stationnements publics sur rue et hors rue, pour une période de 75 et de 99 ans respectivement, et pour un montant forfaitaire de 1,157 milliard de dollars. En moins de deux ans, la somme était complètement absorbée par le service de la dette ainsi que par des dépenses de court terme⁴. Selon plusieurs

² Mackey, Paul, 1984, *La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine*, Ministère des Transports du Québec, Division des études intermodales, 153 pages.

³ Lauzon, Léo-Paul, 1996, « *La privatisation du stationnement de Montréal : analyse des impacts socio-économiques* », Chaire d'études socio-économiques, 70 pages.

https://unites.uqam.ca/cese/pdf/rec_96_privatisation_stat.pdf

⁴ Ziegler, John, *The Dangers of municipal concession contracts: a new vehicle to improve accountability and transparency*, Public Contract Law Journal, Vol. 40, No 2, Winter 2011, pp.600-622.

commentateurs, l'opération a été rendue possible grâce à un contexte médiatique d'austérité budgétaire dans lequel le stationnement a été « sacrifié » un peu à la hâte, en même temps qu'une partie du domaine public. Cet événement extrême, dont fut le théâtre l'« indétrônable capitale de la corruption » selon *The Economist*,⁵ nous montre comment les choses peuvent basculer rapidement et pourquoi il faut tout de suite penser à des balises afin de préserver le bien public de gestes politiques non révocables.

VII. LES « PARKING BENEFIT DISTRICTS » : PLUS D'HYGIÈNE FISCALE POUR PLUS D'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

S'il existe un consensus entre citoyens et économistes, c'est autour de l'idée que la tarification du stationnement dans les grandes villes constitue une ponction fiscale qui est appliquée de manière bien inégale, voire aléatoire, et qui pénalise certains environnements plus que d'autres. Puisque la tarification n'est pas généralisée, il est erroné de laisser entendre qu'une hausse de tarifs, en particulier sur rue, permet de réduire dans l'absolu les déplacements par automobile. Sauf en ce qui concerne les résidents, la réalité est plutôt que cela agit davantage sur le choix de destination ou le temps d'occupation plutôt que sur le choix du mode de transport. Toutefois, la théorie économique nous indique que ce qui fait pencher la balance en faveur de la tarification, c'est surtout la nécessité de gérer la demande à petite échelle ou, plus précisément, la mitigation des nuisances provoquées par la non-gestion ou la mauvaise gestion de la demande, par exemple la congestion⁶. En d'autres termes, une tarification juste et optimale contribue au bon fonctionnement de la ville et favorise la densité, alors qu'une tarification trop faible ou trop élevée crée des dysfonctionnements et favorise l'étalement urbain.

D'autre part, dans la course effrénée aux nouvelles sources de revenus qui caractérise nos gouvernements, la tentation peut être bien forte d'utiliser ce type de levier afin de rencontrer des objectifs budgétaires et ainsi perdre de vue la mission première de la tarification, qui devrait être la gestion de la demande. Lorsque l'on franchit ce pas, la conséquence est une aversion croissante envers les politiques de tarification au niveau local, un ralentissement dans la progression de l'espace tarifé, en plus des impacts sur le développement économique.

L'une des idées les plus prometteuses afin de prévenir ce type de dérive et aussi afin de prévenir la privatisation du stationnement est la notion de « parking benefit districts » popularisée par Donald Shoup et que l'on retrouve dans plusieurs villes nord-américaines⁷. En somme, l'idée consiste à réserver une partie des revenus afin de financer les équipements, l'entretien, la recherche et le développement, et de consacrer une autre partie des revenus à une échelle très locale qui correspond à celle qui subit l'impact de la tarification. On peut penser au financement des SDC dans le cas des artères commerciales, au financement d'événements culturels et de festivals dans le cas du centre-ville, à des fonds de crédit pour l'achat d'une passe mensuelle de métro, pour un abonnement à Bixi ou à l'autopartage dans le cas des résidents, à un fond d'embellissement et d'animation dans le cas des grands parcs qui disposent d'un stationnement, etc.

⁵ *Chicago, indétrônable capitale de la corruption*, Courrier International, *The Economist* – Londres, le 13 mars 2012. 17 :21
<http://www.courrierinternational.com/article/2012/03/13/chicago-indetronable-capitale-de-la-corruption>

⁶ Shoup, Donald, 2006, *Cruising for parking*, *Transport Policy* 13 (2006) 479-486, 8 pages.
<http://shoup.bol.ucla.edu/Cruising.pdf>

⁷ CCDC Capital City Development Corp – *2016 Downtown Parking strategic plan*, Appendix H – Parking and Transportation Benefit district.
<http://www.ccdcboise.com/parking/2016-downtown-parking-strategic-plan/>

VIII. CONCLUSION ET ANALYSE GÉNÉRALE DU CONCEPT DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

L'expérience de travail avec la thématique du stationnement amène à vouloir faire le ménage dans une conceptualisation souvent trop floue, confuse et évasive, que l'on retrouve aussi dans bon nombre de politiques.

À ce sujet, la grille d'analyse que je préconise répertorie cinq grands axes d'activités, auxquels peuvent être adjoints toutes les actions envisageables ou objets d'enquête dans le domaine. Ces axes étant :

- A. Gestion de l'offre hors rue;
- B. Gestion de l'offre sur rue;
- C. Intégration et bilan environnemental;
- D. Information, diffusion et technologies innovantes (ville intelligente);
- E. Gouvernance, partage de compétences, recherche et développement.

Ce schéma théorique, détaillé en guise de conclusion dans les pages qui suivent, permet, par arborescence, de mieux voir ce qui peut être fait ou réfléchi, ou encore, ce qui pourrait être mis de côté dans une politique de stationnement.

Très brièvement, une comparaison entre ce schéma et les mesures proposées dans le tableau synthèse de la Politique met en lumière certains fondamentaux et appelle à certaines recommandations:

R20. Réviser le concept général de politique de stationnement (stratégies et actions prioritaires) afin de corriger les failles suivantes :

- 1. L'absence du concept de gestion de l'offre, en particulier en ce qui concerne le stationnement hors rue;**
- 2. La place disproportionnée attribuée aux technologies innovantes;**
- 3. L'absence de références au travail d'inventaire de données non dynamiques et de géomatique, en particulier en ce qui concerne le stationnement sur rue (gestion des données spatiales et des mises à jours);**
- 4. Le thème de la tarification présenté en dehors de sa fonction de mitigation d'impact, à savoir la gestion de la demande;**
- 5. L'absence de certains thèmes importants relatifs à la gouvernance et au partage de compétences, en particulier le principe de réinjection locale à travers le concept émergent de « parking benefit districts ».**

En conclusion, il reste énormément de choses à dire concernant ce projet de Politique de Stationnement et force est d'admettre qu'un mémoire de quelques pages n'apporte que bien peu d'eau au moulin. J'espère toutefois que ce dernier contribuera à ce qu'au terme de cette consultation, Montréal se dote non seulement d'une vision plus claire, mais surtout de moyens proportionnels à ses ambitions, afin d'agir de manière constructive et dans une perspective qui ira bien au-delà d'un cycle de quatre ans.

Merci à vous pour cette incursion,

Montréal a besoin de gens qui s'intéressent profondément aux « choses plates et ennuyeuses »,
Montréal a besoin que l'on s'intéresse davantage au stationnement!

Yves Dandurand, MA, Urbanisme.

A. GESTION DE L'OFFRE HORS RUE

- **Réglementation générale:**
 - Règlement d'urbanisme : mise à niveau, intégration, lisibilité et accessibilité de la réglementation (ex. : maximums et minimums);
 - Règlements sur la circulation et le stationnement (C-4.1) : mise à niveau afin de faciliter les interventions à l'encontre des véhicules stationnés en dehors des aménagements légaux ou qui font un usage illégal de stationnement légaux.
 - Etc.
- **Processus de dérogations :** Encadrement, structuration, gestion de l'expertise-conseil lors de consultations publiques.
 - **Mécanismes alternatifs** visant à rencontrer les exigences établies par les règlements d'urbanisme :
 - Fonds de compensation pour unités de stationnement;
 - Droits négociables;
 - Etc.
- **Objectifs sectoriels :** Élaboration d'objectifs, principalement via le Plan de transport et les Plans de déplacements locaux (ex. : « parking caps »);
- **Taxe sur le stationnement :** Élargissement et optimisation à une échelle plus régionale et, idéalement, en ciblant les formes de stationnement les moins intégrées à l'espace urbain;
- **Contrôle :** Interventions à l'encontre de propriétaires d'aménagements illégaux et de véhicules stationnés en dehors des espaces aménagés ou dont l'usage est illégal. Amendes progressives, etc.

B. GESTION DE L'OFFRE SUR RUE

- **Réglementation générale :** Mise à niveau des règlements sur la circulation et le stationnement (C-4.1), sur l'occupation du domaine public (O-0.1) et de tout autre règlement qui concerne le stationnement sur le domaine public;
- **Principes de gestion des différents volets du stationnement sur le domaine public :** Concertation des arrondissements et élaboration de recommandations quant à l'implantation.
 - **Partage du stationnement:**
 - **Stationnement ou arrêts interdits :** Pour transport en commun, pour la sécurité, pour la rotation (type métro) ou la fluidité de la circulation;
 - **Limite au temps d'occupation** afin de favoriser, en zone non tarifée, une plus grande accessibilité, dans un contexte où la demande excède l'offre;
 - **Zones de stationnement réservées à certaines catégories d'utilisateurs** que l'on souhaite protéger : SRRR, stationnement réservé aux personnes handicapées, aux livraisons, aux familles, aux touristes, etc.;
 - **Zones de stationnement réservées à certains types de véhicules :** Taxis, motocyclettes, quadriporteurs, petites voitures, autopartage, véhicules et vélos en libre-service, vélos, fiacres, autobus touristiques, camions, véhicules récréatifs, etc.;

- **Zones de stationnement répondant à un usage spécifique :**
Événements spéciaux, déneigement, occupation temporaire du domaine public (travaux, entreposage, remorques), etc.
- **Objectifs sectoriels :** Objectifs cibles concernant le partage du stationnement sur rue, principalement par le moyen des plans locaux de déplacement;
- **Inventaire et monitoring de l'offre** par catégories et par secteur : Inventaire des stationnements destinés aux autobus touristiques, aux motos, aux personnes handicapées, aux résidents, etc.;
- **Gestion des permis d'occupation du domaine public :** Optimisation du traitement des demandes, de l'information et du contrôle;
- **Gestion des permis de stationnement :** Vignettes SRRR, permis institutionnels, stationnement hors rue, etc.;
- **Contrôle :** Contraventions, remorquage, techniques de surveillance (ex. : reconnaissance de plaques d'immatriculation) ou d'enquête (ex. : mesure des taux d'occupation ou de provenance), amendes adaptées, progressives, etc.

C. INTÉGRATION ET BILAN ENVIRONNEMENTAL

- **Localisation :** Interventions directes ou indirectes visant à favoriser une localisation stratégique de l'offre en interrelation avec les besoins du système de transport (ex. : stationnements incitatifs) et des fonctions urbaines (ex. : pôle récréotouristique saisonnier);
- **Actions sur la demande :**
 - **Tarification optimisée :** En fonction de la demande (augmentation des tarifs lorsque la demande est plus forte) ou selon l'usage;
 - **Tarification équitable :** Fonction « in and out », paiement à distance (par cellulaire ou en ligne), paiement à la minute ou toute mesure « anti-push and pull » qui tend à convertir le stress de l'utilisateur en valeur économique;
 - **Offre complémentaire visant à réduire le nombre de déplacements en autosolo,** pour favoriser le transport en commun et le transport actif : stationnement réservé à l'autopartage et aux véhicules en libre-service, aux vélos en libre-service, abris et stationnements pour vélos, aménagements saisonniers (ex. : terrasses, placotoires, parklets, étals), location de parapluies, etc.;
 - **Offre complémentaire visant à réduire le bruit et la pollution :** Bornes de recharge, livraison par camion électrique au dernier kilomètre, etc.;
 - **Interventions fiscales** diverses visant à neutraliser ou à compenser la subvention directe ou indirecte au stationnement : « Parking cash out », déclaration d'avantage imposable, etc.

- **Optimisation de l'espace et densité :**
 - **Mutualisation du stationnement :** Politiques de stationnement partagé entre différents usages, en particulier entre les stationnements d'origine et les stationnements de destination (complémentarité des différents types de demande);
 - **Optimisation spatiale :** Stationnement en file ou en double file avec valet, etc.
 - **Densification :** Stationnements robotisés ou à étages, stationnement souterrain.
- **Information à l'utilisateur:** Panneaux de signalisation, marquage au sol ou sur les bordures, signalétique des stationnements et signalisation d'acheminement;
- **Architecture et règles d'implantation :** Végétalisation des stationnements, perméabilité des sols et gestion des eaux, volumétrie et intégration urbaine, revêtement limitant l'absorption de la chaleur, éclairage écologique et autonomie énergétique, interdiction de stationnement en façade ou en arrière trottoir, limitation des emprises sur la rue, dégagements visuels aux intersections, intégration architecturale des stationnements étagés, etc.

D. INFORMATION, DIFFUSION ET TECHNOLOGIES INNOVANTES (VILLE INTELLIGENTE)

- **Compilation de données non dynamiques (inventaires) :** Mise à jour des données, encadrement des formats et mise en compatibilité, notamment, par des outils de géomatique;
- **Diffusion des données non dynamiques :** Cartes, plate-forme en ligne, SIGS, données ouvertes, etc.;
- **Sources de données dynamiques :** Capteurs intelligents, indices d'occupation lié au paiement, à la tarification variable, etc.;
- **Diffusion de données dynamiques :** Applications, outils de repérage en ligne, information quant aux tarifs variables et à la disponibilité, etc.
- **Signalisation dynamique:** Jalonnement dynamique, bornes arrêt-minute, etc.

E. GOUVERNANCE, PARTAGE DE COMPÉTENCE, RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

- **Partage et usage des revenus** (revenus de tarification, permis d'occupation du domaine public, revenus de vente de vignettes, fonds de compensation pour unités de stationnement, contraventions, taxe sur le stationnement, etc.) : Organisations responsables, usage, création de « parking benefit districts », etc.
- **Partage des compétences :** Clarification et réaménagement du partage des compétences, des instances décisionnelles et des partenaires;
- **Fond d'investissement :** Gestion d'un fond afin d'acquérir, de louer, de développer et d'opérer des espaces de stationnement, de manière à répondre à certains objectifs stratégiques.

- **Modes de tenure et partenariats** : Recherche d'une gestion transparente et d'une vision à long terme afin d'éviter que les revenus, les prêts et autres flux monétaires ne soient trop absorbés par les intermédiaires;
- **Gestion des requêtes et des plaintes** : Améliorer le monitoring, les délais de réponses et la qualité des communications;
- **Observatoire, recherche et développement** : Améliorer les moyens d'enquêtes, la méthodologie, l'encadrement de la recherche, développer de nouveaux outils, mieux gérer les projets-pilotes et l'analyse de nouvelles technologies;
- **Dépolitisation des enjeux de stationnement** : Améliorer la pédagogie, assurer un équilibre entre demandes individuelles et besoins collectifs, assurer une gestion de priorité cohérente, mieux encadrer les demandes politiques, etc.

IX. SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Service de gestion du stationnement

- **R1. Mettre en place un nouveau service de gestion du stationnement à la Ville de Montréal chargé en priorité de la gestion du stationnement dans tous ses aspects et de façon intégrée. Mandater ce nouveau service afin qu'il se consacre à développer une expertise complète, professionnelle et publique dans ce domaine;**
- **R2. Doter ce service de moyens structurels afin d'assurer son indépendance politique et son financement à long terme, dans une perspective de dépassement de la gestion en silo et de développement durable.**

Recherche et développement

- **R3. Rendre obligatoire la publication de toute étude de stationnement commandée par la Ville de Montréal à un partenaire externe;**
- **R4. Rendre obligatoire la publication de toute étude stationnement déposée à la Ville de Montréal par un intervenant externe en vue de l'adoption d'un projet ou d'une demande de dérogation soumise aux élus;**
- **R5. S'assurer que les mandats en lien avec la recherche et le développement confiés à l'externe soient donnés par des professionnels dont la fonction principale est rattachée à la gestion du stationnement et dont l'expertise dans ce domaine est reconnue;**
- **R6. Circonscrire convenablement les mandats donnés à l'externe et s'assurer d'un délai de réalisation raisonnable ainsi que des ressources conséquentes;**
- **R7. Prendre acte du fait que la recherche est incompatible avec le principe du plus bas soumissionnaire et étudier les pistes de solution à ce problème, afin que la privatisation de l'organisation chargée de la gestion du stationnement ne s'impose plus à nouveau.**

Tarifification

- **R8. Reconnaître la désuétude de la stratégie de « push and pull » et favoriser le changement de paradigme en cours en matière de gestion du stationnement tarifé sur le domaine public, en particulier sur rue;**
- **R9. Évacuer l'idée d'une tarification progressive et réintroduire, en tant que mesure prioritaire, la tarification basée sur la demande, qu'elle soit dynamique ou non;**
- **R10. Rechercher des moyens créatifs afin de livrer une compétition économique aux opérateurs qui imposent une tarification trop désavantageuse aux usagers de moyenne durée.**

Signalisation

- **R11. Limiter les attentes à court terme en matière de signalisation et viser plutôt une amélioration continue;**
- **R12. Affecter officiellement et de façon permanente un service à l'homologation de nouveaux panneaux, à la définition de certaines normes d'implantation et à des opérations massives de remplacement. Garantir à ce service une dotation conséquente;**
- **R13. Réaliser une étude en vue de l'optimisation du processus d'encadrement de l'occupation temporaire du domaine public.**

Technologies innovantes

Applications intelligentes

- **R14. Envisager le développement d'applications intelligentes de manière progressive, dans une approche qui privilégie la durabilité et la compatibilité plutôt que les délais de livraison;**

Applications internes incomplètes ou à développer

- **R15. Consolider, optimiser, ouvrir, développer ou remplacer les outils utilisés par la Ville de Montréal et qui ne sont pas exploités à leur plein potentiel et ce, de façon à répondre en priorité aux besoins opérationnels des arrondissements et du personnel technique;**
- **R16. Prioriser le développement d'indicateurs automatisés et dynamiques des taux d'occupation du stationnement sur rue, que ce soit par le ratio de vignettes vendues par tronçon ou par les transactions effectuées à partir des bornes de paiement de stationnement tarifé.**

Bornes arrêt-minute et capteurs intelligents

- **R17. N'envisager aucun déploiement technologique à grande échelle en l'absence d'une évaluation transparente des coûts, d'un projet-pilote (lorsque cela peut être réalisé) ainsi que d'une analyse comparée et rigoureuse des différentes avenues technologiques, en tenant compte des choix antérieurs et des particularités de Montréal.**

Système de reconnaissance par lecture de plaques d'immatriculation (SRPI)

- **R18. Maintenir, à moyen terme, le système « pay-by-space » là où il est déjà en place, à défaut d'une analyse complète et convaincante démontrant sa désuétude;**
- **R19. Écarter le scénario de privatisation du contrôle du stationnement public et prendre les dispositions nécessaires afin que la Ville de Montréal continue de remettre en personne la majorité de ses constats d'infraction plutôt que de les envoyer par la poste.**

Concept général de politique de stationnement

R20. Réviser le concept général de politique de stationnement (stratégies et actions prioritaires) afin de corriger les failles suivantes :

- 1. L'absence du concept de gestion de l'offre, en particulier en ce qui concerne le stationnement hors rue;**
- 2. La place disproportionnée attribuée aux technologies innovantes;**
- 3. L'absence de références au travail d'inventaire de données non dynamiques et de géomatique, en particulier en ce qui concerne le stationnement sur rue (gestion des données spatiales et des mises à jours);**
- 4. Le thème de la tarification présenté en dehors de sa fonction de mitigation d'impact, à savoir la gestion de la demande;**
- 5. L'absence de certains thèmes importants relatifs à la gouvernance et au partage de compétence, en particulier le principe de réinjection locale à travers le concept émergent de « parking benefit districts ».**

X. RÉFÉRENCES

Berg, Nate, 2012 (mars), *Is There a Smart Way for Cities to Privatize Parking?*, The Atlantic Cities.

<http://www.theatlanticcities.com/commute/2012/03/there-smart-way-privatize-parking/1472/>

CCDC Capital City Development Corp – 2016 Downtown Parking strategic plan, Appendix H – Parking and Transportation Benefit district.

<http://www.ccdcoise.com/parking/2016-downtown-parking-strategic-plan/>

Certu, 2003, Les politiques de stationnement après la loi SRU. Pourquoi? Comment?, Interface urbanisme déplacements, 248 pages.

Chicago, Indétrônable capitale de la corruption, Courrier International, The Economist – Londres, le 13 mars 2012. 17 :21

<http://www.courrierinternational.com/article/2012/03/13/chicago-indetronable-capitale-de-la-corruption>

Chicago Metropolitan Agency for Planning, 2012, *Parking Strategies to Support Livable Communities*, 52 pages.

<http://www.cmap.illinois.gov/documents/20583/c224c06f-2735-4400-8281-d3c263ce5ba6>

CCDC Capital City Development Corp – 2016 Downtown Parking strategic plan, Appendix H – Parking and Transportation Benefit district.

<http://www.ccdcoise.com/parking/2016-downtown-parking-strategic-plan/>

Dandurand, Yves 2009, *Étude comparative portant sur la gestion des stationnements publics tarifés*, Montréal, Stationnement de Montréal, 98 pages.

Dandurand, Yves 2007, *Stationnement sur rue et tarification – Perspectives pour l'adoption d'une politique inspirée de la municipalité de Redwood dans un arrondissement de Montréal*, Université de Montréal, 90 pages.

De Cerrena, Allison L.C., 2002, *The Dynamics of On-Street Parking in Large Central Cities*, Rudin Center for Transportation Policy & Management, 68 pages.

<http://www.michaelwalker.ca/files/rudin.pdf>

Federal Highway Administration (USDOT), 2012, *Contemporary Approaches to Parking Pricing*, 41 pages.

<http://www.parking.org/media/129582/fhwa%20parking%20pricing%20primer.pdf>

Hamel, Pierre J. (2000). « *Comparaison des recettes nettes obtenues de Stationnement de Montréal avec celles qui auraient pu être obtenues en conservant la gestion du stationnement en régie (1994-2004)* », INRS-Urbanisation et Société, 7 pages.

Lauzon, Léo-Paul, 1996, « *La privatisation du stationnement de Montréal : analyse des impacts socio-économiques* », Chaire d'études socio-économiques, 70 pages.

https://unites.uqam.ca/cese/pdf/rec_96_privatisation_stat.pdf

Lauzon, Léo-Paul, Martine Lauzon et Marc Habani, 2009, « *La privatisation du stationnement de Montréal – Analyse socio-économique 1995-2008* », Chaire d'études socio-économiques, 35 pages.

https://unites.uqam.ca/cese/pdf/rec_09_stationnement_mtl.pdf

Lemelin, André et Pierre J. Hamel, avec la collaboration de A. Sterck, 2000, *Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, Montréal, INRS-Urbanisation, 135 pages.

<http://www.vrm.ca/documents/RapRV.pdf>

Litman, Todd, 2006, *Parking Management best practices*, American Planning Association, Chicago, 291 pages.

Mackey, Paul, 1984, *La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine*, Ministère des Transports du Québec, Division des études intermodales, 153 pages.

Montréal (Ville de) c. Harrison, 2011 QCCM 287, Sous la présidence de l'honorable Gilles R. Pelletier. j.c.m.

<http://citoyens.socij.qc.ca/php/decision.php?ID=1A65DCD1C2D307723FDE27FDD4F93558&page=1>

Shoup, Donald, *The High Cost of Free Parking*, 2005, Chicago: Planners Press, American Planning Association, 734 pages.

Shoup, Donald et Gregory Pierce, 2013 (avril), *Getting the prices right : An evaluation of pricing parking by demande in San Francisco*, 37 pages.

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

Shoup, Donald, 2006, *Cruising for parking*, Transport Policy 13 (2006) 479-486, 8 pages.

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

Toronto (City of), 2007 (mars), *Review of the City of Toronto Zoning By-law Parking Standards for Office, Retail and Restaurant Uses (Final Report)*, 164 pages.

http://www.toronto.ca/zoning/pdf/ibi_parking_2007.pdf

Tucker, Michael, 2012, *Privatization: Chicago Parking Meters*, LLC, International Research Journal of Applied Finances, 6 pages.

http://irjaf.com/uploads/case_id_030202.pdf

Ziegler, John, *The Dangers of municipal concession contracts: a new vehicle to improve accountability and transparency*, Public Contract Law Journal, Vol. 40, No 2, Winter 2011, pp.600-622.

http://www.jstor.org/stable/23057952?seq=1#page_scan_tab_contents

XI. ANNEXE. Avis de Motion déposé par le conseiller Marvin Rontrand en 2013

MOTION

Attendu que les nouvelles technologies ont élargi la gamme de possibilités permettant d'offrir de meilleurs services à la clientèle, plus d'information et permettre aux municipalités d'explorer de nouvelles avenues dans leur politique de stationnement;

Attendu que Stationnement Montréal a introduit l'année dernière une application qui permet aux utilisateurs de téléphones intelligents de payer leur stationnement en utilisant cette application;

Attendu que Stationnement Montréal a un tarif fixe pour les parcomètres dans les 4 différentes zones de la ville;

Attendu que la ville de San Francisco a introduit le tarif basé sur la demande pour ses stationnements et a inclus 8 000 de ses 27 000 parcomètres dans ce système qui donne aux utilisateurs une meilleure information sur la disponibilité des stationnements tout en augmentant le prix du stationnement selon la demande;

Attendu que ce système a permis une meilleure rotation des véhicules dans les secteurs à forte demande tout en attirant des utilisateurs dans les secteurs où la demande est faible;

Attendu que le système implanté à San Francisco a permis de réduire le prix du stationnement dans des secteurs de la ville où le tarif de stationnement était trop élevé tout en permettant à la ville de San Francisco de mieux gérer le stationnement dans le centre-ville;

Attendu que la ville de Los Angeles et d'autres villes américaines ont implanté des projets-pilotes semblables pour introduire le tarif basé sur la demande;

Attendu que plusieurs villes canadiennes ont implanté un modèle préliminaire de stationnement sur demande en abaissant le tarif durant les weekends,

Il est proposé par Marvin Rontrand et appuyé par Daniel Belanger et Luc Ferrandez

Que le conseil invite le comité exécutif à travailler avec Stationnement Montréal pour étudier la possibilité de mettre en place un projet pilote visant à implanter le tarif du stationnement basé sur la demande à Montréal,

MOTION

Qu'un rapport préliminaire soit déposé au conseil au plus tard au conseil de septembre 2013.

Mars 2013

—

Le stationnement à Montréal

Énoncé de mission

La Ville de Montréal doit adopter une déclaration de principes pour définir son énoncé de mission sur le stationnement au moment où le conseil municipal révisé la politique actuelle. De nouvelles technologies sont à notre disposition et de nombreuses possibilités nous sont offertes pour réfléchir à notre stratégie sur le stationnement.

La Ville de Montréal doit développer à court et moyen terme un énoncé de mission cohérent sur le stationnement. Une nouvelle politique sur le stationnement doit être ancrée dans une stratégie de développement économique et de développement durable y compris une interface avec le transport en commun. Le stationnement doit faire partie intégrante des outils de planification urbaine et le modèle choisi doit prioriser la diffusion d'une meilleure information à la clientèle dans le but de mieux gérer la circulation et réduire la congestion automobile.

La situation à Montréal

La Ville de Montréal utilise toujours l'ancien modèle d'un tarif unique pour chaque parcomètre de son territoire. Le taux horaire le plus élevé est dans la zone du centre-ville et est de 3 \$/h. Ailleurs dans Montréal, le taux est de 1 \$, 1,50 \$ ou 2 \$/h selon la zone.

Tendances émergentes sur le stationnement

Plusieurs municipalités expérimentent avec succès le modèle de tarif de stationnement établi sur la demande. La Ville de San Francisco par l'entremise du groupe SFPark (sfpark.org) a mis en place un projet-pilote qui utilise ce modèle. Le tarif du stationnement individuel augmente ou baisse selon la demande. Ce modèle encourage une meilleure rotation des véhicules quand la demande est la plus importante et le tarif diminue quand la demande est insuffisante. Le tarif est ajusté selon l'heure de la journée pour permettre de libérer des places de stationnement quand le besoin est présent.

Ce modèle est maintenant imité par Los Angeles et d'autres villes américaines. Il est possible avec ce système de donner de l'information à la clientèle ayant un téléphone intelligent sur la disponibilité des stationnements. Ici encore une meilleure rotation des véhicules est possible dans les zones où la demande est très forte et on constate une baisse de tarifs dans les secteurs où la demande de stationnement est faible parce que les prix y sont trop élevés.

Montréal devrait prendre note des récentes tendances dans le stationnement et étudier les propositions suivantes :

1. Des tarifs de stationnement basés sur la demande et pouvant être modifiés en temps réel. Les tarifs peuvent être ajustés à la hausse ou à la baisse.
2. Communications en temps réel aux usagers sur les tarifs et la disponibilité des stationnements sur les téléphones intelligents.
3. Demande pour des stationnements payables sans espèces (une application pour paiement électronique est disponible chez Stationnement de Montréal qui se dirige nettement dans cette direction, mais davantage doit être fait pour rendre cette application plus intéressante).
4. De meilleurs stationnements pour les vélos et les véhicules aux stations de métro et aux terminus de train et d'autobus.
5. Des terrains de stationnement plus attrayants avec l'utilisation d'un éclairage écologique, de panneaux solaires, etc.
6. La nécessité d'accommoder les véhicules électriques avec des bornes de chargement.
7. Un rôle plus important pour le conseil municipal dans la définition des objectifs de la politique sur les tarifs de stationnement et pour faciliter l'implantation des technologies de pointe.

Il ne fait aucun doute que le modèle de tarif unique que nous avons présentement est un modèle désuet datant des années 1970. Les technologies existent et nous fournissent les outils pour entrer dans le 21^e siècle. C'est pourquoi nous demandons au conseil municipal d'implanter un projet-pilote pour mettre en place un tarif de stationnement basé sur la demande.