



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL
projets-action



cremtl.qc.ca

Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal

Politique de Stationnement de Montréal:

Réduire la place de
l'automobile
pour devenir plus mobile

Mars 2016



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Qc) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télé. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



Rédaction : Félix Gravel,

Responsable campagnes transport, GES et aménagement du territoire



SOMMAIRE

Introduction.....	4
De quels problèmes de stationnement est-il question ?.....	6
Efforts du CRE-Montréal pour que le stationnement soit mieux pensé mieux planifié et mieux géré	9
Améliorer la planification montréalaise en faveur de la mobilité durable.....	15
Améliorer la conception et l'aménagement des stationnements	19
Recommandations du CRE-Montréal pour la politique de stationnement de l'agglomération.....	22
Conclusion	26



Introduction

D'emblée, soulignons la qualité du document soumis en consultation, constituant la version préliminaire de la politique de stationnement de Montréal. Le parti pris pour la mobilité durable, la réduction de la dépendance à l'automobile et la minimisation des impacts environnementaux de l'aménagement de stationnement constituent un véritable virage pour la planification urbaine de l'agglomération de Montréal.

Nécessaire au point d'origine et au point de destination de tout déplacement automobile, il est question d'un des principaux déterminants des choix de transport individuels et d'un des principaux outils de gestion de la mobilité pour les autorités municipales. Jusqu'à présent, les municipalités de l'agglomération ont principalement privilégié une stratégie de gratuité et d'abondance dans leurs politiques publiques. La profusion d'espaces de stationnement a ainsi laissé croire qu'en tous lieux, en tout temps, le stationnement était un droit individuel et une ressource publique garantie.

Or, le sol urbain est une ressource rare, qui n'a pas comme stricte vocation de faciliter les déplacements automobiles. Répondre aux différents besoins, notamment des résidents et des commerçants – en encourageant globalement la qualité de vie – c'est une constante recherche d'**équilibre**, que la présente politique identifie avec brio. C'est aussi le constat qu'offrir toujours plus de stationnements est contre-productif puisque cela encourage l'utilisation de la voiture et que cela conduit irrémédiablement à une saturation de l'offre. Le « manque de stationnements » est donc une conséquence inévitable de toute politique urbaine laissant croire que l'espace public est un bar ouvert pour les automobilistes.

L'enjeu prioritaire de stationnement est, selon le CRE-Montréal, d'endiguer la dépendance à l'automobile, de trouver des solutions là où certains ne voient que des problèmes.

« On ne résout pas les problèmes avec les mêmes modes de pensée qui les ont engendrés » affirmait Albert Einstein.

Changeons de paradigme, inscrivons le stationnement dans une perspective intermodale, tentons d'optimiser l'utilisation des espaces existants, cessons de croire que l'abondance et la gratuité sont des solutions miracles.

C'est dans le sens d'un changement de paradigme que le projet de politique s'oriente, mais on dénote des contradictions ponctuelles, telles que la gratuité des stationnements les fins de semaine qui conduira à monopoliser les stationnements toute une journée par les automobilistes arrivés les premiers.

C'est là aussi l'enjeu : s'élever au-dessus des approches clientélistes qui trouveront toutes des arguments à la gratuité, mais qui conduiront à exacerber les problèmes faute d'une perspective d'ensemble. L'allocation du sol urbain, et donc la gestion du stationnement, doit être vue et planifiée dans l'intérêt collectif. Le stationnement est **une question de place** « où ranger tous ces véhicules » mais, aussi une question de « placemaking », c'est-à-dire d'un aménagement qui ne se contente pas d'être fonctionnel et qui renforce la vitalité des lieux.

Rappelons que le CRE-Montréal a été un acteur incontournable de la promotion d'une meilleure planification et d'une meilleure gestion du stationnement¹...

Mentionnons d'ores et déjà que le CRE-Montréal appuie la vision stratégique proposée dans la présente politique, soit :

« Assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile ».

Le présent mémoire commence par un cadrage sur la problématique, à savoir de quels problèmes de stationnement est-il question? La seconde section met de l'avant les efforts du CRE-Montréal pour que le stationnement soit mieux pensé mieux planifié et mieux géré. Dans une troisième section, la recommandation générale du CRE-Montréal est de mettre à jour la planification montréalaise en faveur de la mobilité durable tout en matérialisant les objectifs de croissance des alternatives à l'auto-solo. Enfin, les recommandations du CRE-Montréal concernant le projet de politique sont énoncées à la fin de ce document.

¹ La section 2 du présent mémoire revient justement sur les efforts déployés par le CRE-Montréal sur la question du stationnement.



De quels problèmes de stationnement est-il question ?

La disponibilité du stationnement est directement liée au contrôle de la demande des automobilistes pour utiliser ces espaces. Si la demande explose, comment l'offre – et donc la gestion publique – pourrait-elle y répondre ? Les rues de Montréal ne seront pas agrandies et les espaces de stationnement qui seront construits hors rue seront coûteux. Les solutions les plus porteuses se situent dans l'optimisation des espaces existants et dans la réduction de la dépendance à l'automobile par des restrictions à l'usage de l'automobile et un déploiement des solutions de transports collectifs et actifs.

Trop d'automobiles : la source du problème

Voici, en faits saillants, la cause du « manque » de stationnements :

- Augmentation du nombre d'autos plus de deux fois supérieure à l'augmentation de la population

De 2006 à 2011, la population de la région métropolitaine a connu une croissance de 5,7 %. Or, durant la même période, la Société de l'assurance automobile du Québec a enregistré une hausse de 10,9 % du nombre de véhicules.

Données de la SAAQ.

- Augmentation des déplacements motorisés

Les déplacements motorisés effectués durant la période de pointe du matin sont en hausse de 11 % depuis 2008. De 2008 à 2013, on observe une hausse d'environ 207 000 déplacements motorisés, pour une croissance annuelle moyenne de 2,1 %, alors qu'elle était de 0,8 % entre 1998 et 2008.

Données de l'Enquête Origine-Destination de l'AMT

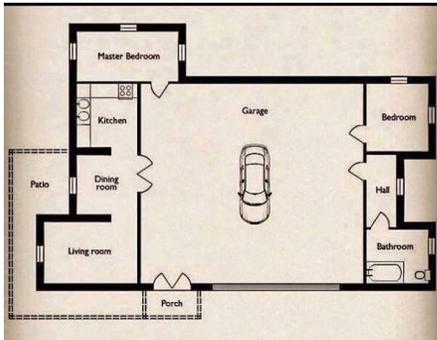
Ajoutons à cela des moyennes qui illustrent un gaspillage d'espace lié à l'auto-solo :

- L'automobile est prévue pour 4-5 personnes, mais utilisée par 1,24 personne
- L'automobile est en moyenne stationnée 95% du temps
- Pour chaque auto, il y a de 3 à 5 cases de stationnement
- Des véhicules toujours plus gros : entre 1990 et 2012 la région de Montréal a connu une augmentation de 173% de camions légers (pour 205 981 VUS en 2013).



L'entreposage automobile n'est pas la vocation principale de la ville

Selon des données d'AECOM « On dénombre un minimum de 470 000 places sur l'île de Montréal, ce qui correspond à environ 15,5 km² de superficie (...)» et la firme d'ingénierie de reconnaître « Toutefois, ces données sont loin d'être complètes. À titre d'exemple, le CRE-Montréal évalue à près de 3,2 millions le nombre de places de stationnement disponibles sur l'île, soit l'équivalent de 3 à 4 places de stationnement par véhicule immatriculé sur l'île de Montréal. C'est donc plutôt environ 10 % du territoire qui serait dédié exclusivement au stationnement »².



Source : inconnue. Illustration « si nos maisons étaient conçues comme nos villes ».

En imaginant nos maisons conçues comme nos villes, on verrait le stationnement occuper la pièce principale, puisque la majorité de l'espace public des zones urbanisées est dédié à la voiture. Les contraintes d'espace réclament une optimisation des superficies disponibles, et invitent à remettre en question la place de la voiture en ville.

Un enjeu d'équité des différents modes de transport et des différents usages de la ville



Le « manque de stationnements » est insatiable si on ne contrôle pas la demande. C'est d'autant plus vrai que les usagers du transport collectif, les cyclistes et les piétons ont aussi besoin d'espace. D'ailleurs, on devra consacrer plus d'espace à la mobilité durable si on ne veut pas qu'elle reste un vœu pieux. Sur ce point, les « pôles de mobilité durable » proposés dans la politique semblent très porteurs!

² Élaboration de la politique de stationnement. Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique Rapport de diagnostic sur le stationnement. Version préliminaire N/Réf. : 60334977. Avril 2015



La tarification du stationnement : un outil qui s'ajuste, pas un problème en soi

Le diagnostic de stationnement de l'agglomération nous apprend que plus de 90% des places dans les arrondissements sont non tarifées, que les places avec parcomètre représentent 5% de l'offre totale de stationnement sur rue tandis que les vignettes résidentielles représentent environ 4% des espaces.



Le premier parcomètre, installé en 1935 à Oklahoma City (source: UCLA Library)

L'implantation de mesures de gestion du stationnement par la tarification et les vignettes constitue le principal outil municipal de contrôle de la demande. Pourtant, l'implantation de ces mesures est souvent mal reçue dans l'opinion publique. Il faut dire qu'il existe un déficit d'explication et de communication des mesures tarifaires.

Rappelons que les premiers parcomètres ont été implantés à la demande des commerçants eux-mêmes, qui voyaient les places monopolisées par leurs employés et les premiers stationnés. En plus de sensibiliser à la valeur du sol urbain, les parcomètres créent un effet de rotation qui permet de mieux répondre à la demande.

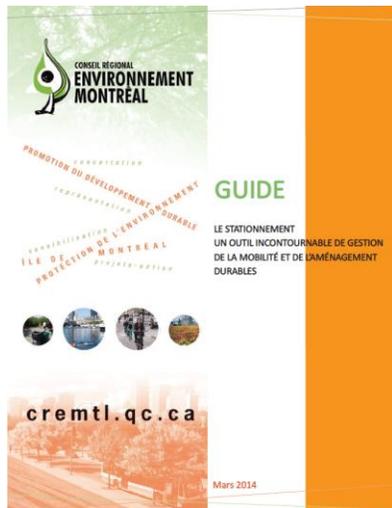
La tarification dynamique proposée à travers la stratégie de stationnement intelligent de la présente politique est très porteuse. Elle permet à la Ville de San Francisco de maintenir des taux d'occupation de 85% et de dissuader les automobilistes qui font une utilisation de l'automobile irrationnelle lors des pics de demande.

En ce sens, il apparaît contradictoire de se priver des outils tarifaires en offrant la gratuité du stationnement le dimanche, tel que cela apparaît dans la stratégie 4 du présent projet de politique (page 48). Il est d'ailleurs fort possible que ces espaces ne profitent finalement qu'aux tenanciers de commerces et aux employés, et non pas aux clients, vu l'annulation de l'effet de rotation de la tarification. De sérieux questionnements découlent de cette mesure, soit la concurrence qui est faite avec le transport actif et collectif, l'impact sur les choix de transport et même la disponibilité des stationnements sur les artères commerciales.



Efforts du CRE-Montréal pour que le stationnement soit mieux pensé mieux planifié et mieux géré

[Le CRE-Montréal s'intéresse à la question du stationnement depuis une dizaine d'années](#), car il le considère comme une composante essentielle du transport et un outil extrêmement efficace pour favoriser un **transfert modal** de l'auto solo vers une mobilité plus durable basée sur le cocktail transport : transport collectif, transport actif (marche, vélo) et de meilleurs usages de la voiture (taxi, autopartage, covoiturage).



L'ouvrage référence du CRE-Montréal sur le stationnement a été publié en 2014, ce guide est intitulé: « [Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables](#) ».

Celui-ci permet notamment de mettre en lumière les stratégies les plus avant-gardistes de stationnement à l'internationale et à Montréal.



Plus récemment, à l'automne 2015, le rapport « [Pour une connaissance et une gestion renouvelées du stationnement](#) » permet de refonder les considérations théoriques et méthodologiques de la quantification du stationnement ainsi que de développer un cadre d'aide à la décision en la matière.



Plusieurs stratégies et axes d'intervention sont menés par le CRE-Montréal dans le cadre de sa campagne sur le stationnement :

Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables

- **2015** : Panel « [Mieux comprendre le stationnement, pour mieux le gérer](#) » avec des chercheurs de Polytechnique Montréal, de l'Université de Montréal et l'UQAM et diffusion d'un rapport.
- **2015** : [Où, comment et pour qui développer la mobilité durable ?](#) avec Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville, Jean-François Gilker, coordonnateur du développement et administrateur de Bâtir son quartier, et Éric Notebaert MD MSc, clinicien-chercheur - Professeur agrégé, Faculté de Médecine, Université de Montréal.
- **2015** : [La planification métropolitaine des transports à l'heure des nouvelles technologies et des nouvelles mobilités : l'approche de Toronto](#) avec Antoine Beliaeff, directeur de la planification régionale à Metrolinx, l'Agence métropolitaine de transport de Toronto.
- **2015** : Colloque et conférence internationale avec le Directeur de la planification stratégique de l'Agence de transport de San Francisco : « [Quelles places pour l'auto dans la ville durable](#) »
- **2014** : Invitation de Catherine Trautmann, ancienne Mairesse de Strasbourg pour une [conférence transport et aménagement sur les leçons de Strasbourg](#)
- **2012** : [Invitation de Donald Shoup, professeur à l'Université de la Californie à Los Angeles \(UCLA\) et auteur le plus cité sur la question du stationnement, à venir donner une conférence sur le thème « The High cost of Free Parking ».](#)
- **2001** : [Rédaction d'un rapport : « Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la grande région de Montréal ».](#)

Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon le dernier Inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise ([Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques](#)), le transport est responsable de 43,5 % des émissions de GES.

- **2013** : Lancement de la campagne sur l'« [Utilisation du stationnement comme outil pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport des personnes](#) » en partenariat avec le Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD).



Le CRE-Montréal a travaillé en collaboration avec quatre arrondissements montréalais (Rosemont-La-Petite-Patrie, Le Plateau-Mont-Royal, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve-Maisonneuve et Le Sud-Ouest) pour mettre en place des projets pilotes.

Lutte aux îlots de chaleur urbains et verdissement des stationnements

Les aires de stationnement ont des impacts significatifs sur les îlots de chaleur urbains. Le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) et l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) ont donné, en 2013, au CRE-Montréal le mandat de promouvoir la norme « Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'attention des concepteurs », afin de prendre part à la lutte contre les îlots de chaleur urbains sur le territoire montréalais.

- **2015-2016** : Projet [ILEAU \(Interventions Locales en Environnement et Aménagement Urbain\)](#) de lutte aux îlots de chaleur notamment par le verdissement des stationnements.
- **2013** : Publication de la norme P 3019-190 par le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) et l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) : « Lutter aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'attention des concepteurs ».
- **2013** : Révision de la réglementation sur le stationnement pour atteindre la nouvelle norme sur les stationnements écologiques P 3019-190 dans les arrondissements Rosemont-La-Petite-Patrie et Le Plateau-Mont-Royal.
- **2013** : Révision de la réglementation: le Ministère des Transports du Québec ajoute à son guide sur l'aménagement des aires de stationnement une note à propos de la norme pour lutter aux îlots de chaleur urbains.

La construction d'aires de stationnements extérieurs implique une imperméabilisation des sols et la pose de matériaux de surface avec un faible IRS, qui participent à la formation d'îlots de chaleur urbains. Le verdissement est donc un élément essentiel à intégrer pour limiter les impacts environnementaux sur les stationnements existants ou amenés à être construits.

- **2013**: Révision du cadre réglementaire incitant à l'utilisation de revêtement de surface avec un fort indice de réflectance solaire (IRS) et au verdissement des stationnements extérieurs dans l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension.
- **2011**: Lancement d'une vitrine de démonstration pour un projet de verdissement Rafrichir Place Normandie.
- **2010** : Publication par le CRE-Montréal d'un Guide sur le verdissement pour les propriétaires institutionnels, commerciaux et industriels.
- **2008** : Lancement de la campagne Révélez votre nature : encourager le verdissement par la plantation d'arbres et l'intégration de végétaux dans les stationnements des secteurs industriels et aux abords de centres commerciaux.



Amélioration de l'autopartage sur rue

Une des stratégies pour réduire l'espace nécessaire pour entreposer les automobiles est de favoriser le développement de l'autopartage. En effet, une voiture utilisée en autopartage répond en moyenne aux besoins de 10 familles, ce qui réduit d'autant le besoin en stationnement.

- **2013** : Annonce : amélioration de l'offre de stationnements réservés à l'auto partage et disponibilité d'une vignette à moindre coût pour les utilisateurs dans l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie.
- **2013** : Lancement du projet pilote Auto-mobile à partir du 16 juin 2013 avec autorisation pour les utilisateurs de se garer sur un SRRR sans posséder de vignette dans l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.
- **2013** : Rédaction du rapport de Tecsalt (2006) sur les impacts positifs de l'auto partage.

Tarification des cases de stationnement sur rue

L'application de vignettes de stationnement sur rue réservées aux résidents (SRRR) est un moyen efficace pour répondre aux besoins des résidents, mais elle empêche l'utilisation des espaces disponibles en journée. L'imposition d'une nouvelle forme de tarification en journée sur les rues résidentielles offre la possibilité de dynamiser davantage les rues à proximité des zones commerciales.

- **2015-2016** : Campagne de sensibilisation aux solutions de stationnement - projet pilote de permis de stationnement journaliers dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.
- **2010** : Mise en place d'un projet pilote de Parcojour dans deux secteurs du Plateau-Mont-Royal dans le cadre du lancement du Plan d'action 2010 en matière de stationnement et de la campagne du CRE-Montréal.

Interdiction de se stationner à moins de 5 mètres d'une intersection

La sécurité aux intersections est un point essentiel à prendre en compte ce qui nécessite de respecter le Code de la sécurité routière du Québec qui interdit de se stationner ou de mettre des espaces de stationnements à moins de 5 mètres d'une intersection et ce pour donner de la visibilité aux automobilistes, aux vélos et aux piétons.

- **2016** : Voir mémoire co-écrit avec Piétons Québec



- **2011** : Présentation du projet de dégagement visuel des intersections dans l'arrondissement de Verdun : près de 800 places de stationnements sur les 300 000 cases de l'arrondissement sont supprimées.

Portrait et diagnostic du stationnement

- **2016** : Études sur les stationnements incitatifs: l'exemple de quatre régions métropolitaines - San Francisco - Lyon - Toronto – Vancouver (en cours)
- **2015-2016** : Le CRE-Montréal est en cours de réalisation d'une recherche pour le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports visant à documenter les politiques et les pratiques de gestion du stationnement dans la région de Montréal, et à expérimenter une méthode d'estimation du nombre d'espaces disponibles à partir de cas types.
- **2014** : Annonce d'un portrait-diagnostic du stationnement pour l'agglomération de Montréal : dans un communiqué, le CRE-Montréal félicite la décision et offre son entière collaboration.
- **2014** : Rencontre préparatoire avec la Ville de Montréal pour le démarrage du portrait diagnostic sur le stationnement en collaboration avec le CRE-Montréal.

Politique sur le stationnement

Pour intervenir d'une manière cohérente sur la question du stationnement, les villes et les arrondissements devraient se doter d'une Politique sur le stationnement commune. Ces mesures doivent intégrer plusieurs mesures qui préconisent une réduction des espaces alloués aux stationnements, l'utilisation de matériaux de surfaces perméables avec un fort IRS, une gestion des eaux de pluie sur le site et du verdissement.

- **2016** : L'arrondissement de [Saint-Laurent reconnaît l'importance des plans de gestion des déplacements](#), exigence pour tout stationnement de 100 cases et plus
- **2013** : Adoption par l'arrondissement Saint-Laurent d'une nouvelle réglementation sur le stationnement : « Pour l'aménagement de stationnements durables » appuyé totalement par le CRE-Montréal.



Taxe sur le stationnement dans la région métropolitaine de Montréal

Selon la Victoria Transport Policy Institut, le coût d'un stationnement au Canada peut varier entre 500 \$ et 3 000 \$ annuellement en fonction de leur emplacement. Avec une proportion très importante de stationnements gratuits à Montréal, l'automobile est le mode le plus largement subventionné, ce qui stimule son utilisation et ne permet pas la mise en concurrence entre l'ensemble des modes de déplacement. La mise en place d'une taxe sur le stationnement est un outil efficace pour optimiser la tarification et dégager des fonds afin de financer les transports collectifs.

- **2013** : Réalisation d'une « Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal ».
- **2013** : Publication d'une note : la CMM publie une note technique sur « La tarification et l'imposition des stationnements » qui vise à tarifier l'ensemble des stationnements publics et à taxer les stationnements privés du territoire.

PARK(ing) Day Montréal

L'événement, célébré dans plus de 2 150 villes ailleurs dans le monde, vise à sensibiliser la population aux effets néfastes d'une mauvaise gestion du stationnement sur la qualité de vie urbaine. Il consiste à reconvertir des espaces habituellement dédiés à l'automobile afin de souligner le potentiel de l'espace public

Le succès du PARK(ing) Day Montréal depuis 2012 ne dément pas. Le CRE-Montréal renouvelle l'aventure chaque année, le 3^e vendredi de septembre, grâce au soutien financier de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Si les questions de soutien financier sont en suspens, les enjeux réglementaires, d'autorisation du PARK(ing) Day par les différents arrondissements sont quant à eux un véritable casse-tête.

Puisque la Ville de Montréal fait expressément mention du PARK(ing) Day Montréal et du rôle du CRE-Montréal. Il est demandé d'harmoniser et de simplifier l'autorisation en retirant les tarifs qui sont imposés aux participants de cette journée de promotion d'une ville plus durable.

[Pour consulter le site Internet](#) et [consulter les photos de l'événement.](#)



Améliorer la planification montréalaise en faveur de la mobilité durable

Le CRE-Montréal reconnaît que Montréal ne part pas du point zéro en matière de réduction de la dépendance à l'automobile et de développement durable de la métropole, cela n'empêche pas l'agglomération de connaître de sérieux problèmes de mobilité et d'environnement.

La mobilité durable à l'échelle métropolitaine

Les deux principaux instruments de planification intégrant le transport et l'aménagement sont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal adopté en 2011 et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération adopté en 2015.

À l'échelon provincial, le Plan métropolitain de mobilité durable du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports n'est toujours pas adopté. Souhaitons que le plan de match gouvernemental soit enfin dévoilé afin que les modes alternatifs à l'auto-solo soient mieux intégrés à la planification et afin que le Ministère intègre des orientations en vue d'une meilleure gestion du stationnement dans la métropole.

Revoir la planification métropolitaine et montréalaise de la mobilité est maintenant nécessaire, d'autant si elle permet de mieux répondre aux enjeux d'aménagement du territoire. La densification et la diversification des milieux sont une avenue prometteuse, qui encourage l'économie locale, favorise la réussite du transport actif et collectif et diminue les besoins de stationnement.

Le CRE-Montréal recommande aussi de mieux collaborer pour la création et le partage de données; de généraliser à l'ensemble de la région métropolitaine la taxe sur les espaces de stationnement appliquée dans le centre-ville de Montréal; d'étudier la possibilité de développer des programmes tels que le « parking cash out » en collaboration avec les grandes entreprises de la région métropolitaine.



Transports et mobilité durable à la Ville de Montréal

Montréal dispose d'un **Plan de transport** (2008), dont l'adoption d'une politique de stationnement était partie intégrante. C'est donc une partie d'un tout, soit la planification du stationnement dans une perspective de transport plus large, qui est en cours de réalisation.

En revanche, ce **plan de transport semble caduc**, tandis que ses lignes directrices pour la mobilité montréalaise sont fondamentales. Parmi les éléments non réalisés et pourtant cruciaux pour la mobilité, citons l'implantation d'un réseau de tramway au centre de l'agglomération; la réalisation d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau; la modernisation du réseau de métro de Montréal; le prolongement du métro vers l'est; l'installation d'une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont-Champlain-Bonaventure; l'implantation d'un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB); etc.

Si ces infrastructures semblent remises de l'avant, il est important de rappeler que la réduction de la dépendance à l'automobile ne saurait se matérialiser sans le développement de l'offre de transport collectif. En ce sens, le stationnement est condamné à une situation d'offre saturée si les alternatives ne sont pas déployées.

Notons par ailleurs que Montréal mise sur le déploiement d'une **stratégie d'électrification des transports** pour réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre étant rattachées au secteur. Cette dernière comprend l'électrification des autobus de la Société de transport de Montréal (qui permettra d'atteindre zéro émission de GES dès 2040), l'implantation d'un réseau de points et de bornes de recharge sur rue (principalement au centre-ville), l'électrification d'une partie du parc automobile municipal et la mise en place d'un système de voitures électriques en libre-service. L'électrification permettra de réelles avancées en matière de qualité de l'air, mais cela ne règlera pas les enjeux de congestion et de disponibilité du stationnement. On peut se questionner aussi sur l'implantation des bornes de recharge électrique à savoir si ces bornes seront installées sur les trottoirs, participant ainsi à une diminution de l'espace dédié aux piétons.

La **Politique sur l'industrie du taxi** comporte elle aussi moyens et des engagements pour moderniser l'industrie : au premier titre, accélérer la mise en place des bornes électriques et implanter des véhicules hybrides et électriques. Le taxi fait partie des solutions pour libérer des espaces de stationnement.



Notons que la **planification en matière d'autopartage** est insuffisante. Permettant justement de réduire la dépendance à l'auto-solo, les véhicules en libre-service devraient avoir accès au centre-ville et la politique de stationnement aurait beaucoup à gagner en misant sur le déploiement de l'autopartage. L'autopartage et les véhicules en libre-service s'inscrivent dans le cocktail transport et permettent de réduire l'attrait de la possession d'un véhicule. Or, malgré leur potentiel, leur déploiement se confronte à certaines barrières, notamment au niveau du stationnement sur rue. Pour en faciliter le déploiement et en faire de réelles alternatives pour tous les Montréalais, le CRE-Montréal recommande de dédier des cases de stationnement sur rue à l'autopartage et aux véhicules en libre-service et ce, dans tous les quartiers et arrondissements. Le CRE-Montréal recommande aussi de revoir la tarification des vignettes pour les véhicules en libre-service afin de mieux refléter l'attrait de ce mode.

Si Québec se penche actuellement sur la question, l'agglomération de Montréal a elle aussi du travail à faire afin d'encadrer et soutenir le **covoiturage commercial**. Le taux d'occupation des véhicules demeure faible; en 2012, lors du dernier bilan de mise en œuvre du Plan de transport, il était de 1,25 personne par véhicule en circulation. Le covoiturage représente en ce sens un potentiel de réduction des véhicules en circulation assez intéressant, surtout dans les secteurs où il est plus difficile d'accéder au transport collectif ou de justifier le maintien ou l'augmentation du service en raison de la plus faible densité. Le CRE-Montréal recommande de mieux collaborer avec les grands employeurs, les centres de gestion des déplacements afin que les navetteurs aient accès plus facilement à une plateforme électronique permettant de les mettre en contact pour covoiturer plus efficacement.

D'ailleurs la réussite de l'autopartage ainsi que du covoiturage commercial, n'a justement pas été assez anticipée jusqu'ici. Ceci nous invite à mieux nous projeter dans les changements de comportements (par exemple la réduction de la possession automobile) et à entamer dès maintenant une **réflexion sur les véhicules autonomes**, par exemple avec des études et projets -pilotes.

En bref, un plan d'intermodalité, avec des stratégies de transfert modal fortes (telles que des mesures d'écofiscalité et le déploiement des réseaux de transports collectif et actifs) devient nécessaire pour que l'agglomération mette à jour sa planification des transports.



Réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise

Le **Plan de développement durable de la collectivité montréalaise** (2010-2015) réitérait l'objectif pris en 2005 de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise d'ici 2020 par rapport à 1990 et annonçait les actions privilégiées par l'agglomération montréalaise pour l'atteindre. La première – élaborer et mettre en œuvre un **Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise** – fut finalement réalisée en 2013 avec l'adoption d'un plan.

Au chapitre des pistes de solutions identifiées, celles de recueillir des données permettant de mieux évaluer les facteurs influençant les émissions de GES en transport et les moyens de les réduire; de développer le transport en commun; d'optimiser le stationnement; de gérer la demande en transport de façon efficace; de développer le transport actif; de développer les autres moyens de transport alternatifs à l'autosolo (autopartage et taxi); etc.

Force est de constater que malgré ce document de planification, la place de l'automobile augmente et la réduction des émissions de GES est insuffisante. **La présente politique de stationnement est donc une clé pour l'atteinte des engagements climatiques des différents paliers de gouvernements et pour faire de Montréal un leader climatique.**



Améliorer la conception et l'aménagement des stationnements

Les grandes aires de stationnements de surface sont souvent des déserts pour la qualité de vie. En plus de constituer des frontières urbaines, en étant mal pensés pour les piétons et les cyclistes, ils constituent une véritable nuisance pour les milieux de vie alentours. Pour le CRE-Montréal, des objectifs de verdissement ambitieux devraient être mis de l'avant afin de lutter contre les effets d'îlots de chaleur.

Revoir l'aménagement des stationnements : un enjeu de santé publique

La plupart des centres commerciaux sont conçus afin de faciliter un accès aux clients se déplaçant en automobile. Cette situation entraîne la présence de grands espaces de stationnements asphaltés propices à la formation d'îlots de chaleur urbains.

La chaleur accablante engendrée par les îlots de chaleur urbains entraîne de nombreux impacts sur la santé des citoyens. Selon Giguère (2009)³, la chaleur peut :

- créer un stress thermique chez les personnes qui résident ou qui travaillent dans un îlot de chaleur;
- provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes comme le diabète, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques ou rénales, au point de causer la mort.

Le manque de verdure dans ces grands espaces asphaltés contribue à amoindrir la qualité de nos milieux de vie et de travail. Cette situation va souvent de pair avec des aménagements déficients pour les piétons qui ont à circuler dans des environnements favorables à l'automobile.

Des solutions existent

Par leur taille, les stationnements présentent un potentiel important d'intervention dans la lutte aux îlots de chaleur urbains. Par une révision des pratiques d'aménagement et l'intégration de mesures innovantes, il est possible de ramener la fraîcheur dans l'environnement immédiat. Ce changement des pratiques de conception et d'aménagement des stationnements s'accompagne également d'avantages économiques et sociaux pour les commerces.

³ Giguère, M. (2009). Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains. Institut national de santé publique du Québec, Canada, 95 pages



Avec la norme BNQ 3019-190 - Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement, les municipalités et les propriétaires privés disposent d'un outil qui peut les aider dans l'implantation de mesures durables. Plusieurs arrondissements montréalais ont déjà intégré des mesures réglementaires afin d'assurer des aménagements qui réduisent l'impact environnemental de ces aires fortement minéralisées : Saint-Laurent, Rosemont-la-Petite-Patrie et le Plateau-Mont-Royal. Le récent Schéma d'aménagement et de développement de Montréal va dans le même sens en faisant référence à la norme BNQ 3019-90.

Les quatre grands volets d'intervention de la norme BNQ 3019-90 :

Réduire la superficie de l'aire de stationnement par un design optimal (alignement, taille des cases, largeur des allées de circulation) et une évaluation du taux de fréquentation.

- Verdir les aires de stationnement et les environs
- Conserver les espaces végétalisés naturels et existants sur le site
- Aménager de nouveaux espaces en privilégiant les arbres à grand déploiement
- Gérer les eaux de pluie sur le site
- Favoriser l'infiltration des eaux de pluie dans le sol
- Créer des zones d'accumulation des eaux de pluie souterraines ou en surface
- Utiliser des surfaces ayant un indice de réflectance solaire élevé (IRS), en particulier pour les zones non ombragées ou exposées plus longtemps au rayonnement solaire

Les municipalités devraient d'ailleurs systématiquement informer sur l'existence de cette norme, en amont de la délivrance du permis. Par ailleurs, des principes normatifs moins « au choix » devraient être intégrés aux réglementations d'urbanisme des villes et des arrondissements de l'agglomération.

Outil d'évaluation : le coefficient de biotope par surface (CBS)⁴

Plusieurs villes (Paris, Berlin) utilisent le CBS afin de s'assurer de l'intégration d'espaces verts dans les projets d'aménagement. Ce coefficient est appliqué aussi bien aux projets de rénovation qu'aux nouveaux projets. La valeur exigée varie selon le terrain concerné et prend en compte la localisation, l'usage, le fait que cela soit une nouvelle construction ou non). Dans le cas des stationnements, ce coefficient permet de prendre en compte le type du revêtement (perméable ou non), les caractéristiques des espaces verts (sur dalle, en pleine terre) et ainsi d'avoir un indice de la performance écologique de l'aménagement

⁴ http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/bff/fr/bff_berechnung.shtml



Le projet ILEAU : un exemple de mobilisation collective dans l'Est-de-Montréal

Le CRE-Montréal coordonne le projet ILEAU (interventions locales en environnement et aménagement urbain) dans l'Est de Montréal. Plusieurs centres commerciaux d'envergure (Galeries d'Anjou, Place Versailles, Carrefour Langelier) sont situés sur le territoire du projet et constituent des points chauds sur la carte thermique du territoire, principalement en raison de leurs immenses surfaces de stationnement.

Par la mobilisation des propriétaires et l'accompagnement technique et financier, ILEAU vise à obtenir l'engagement des propriétaires des grands centres commerciaux à poser dès maintenant des actions concrètes de verdissement sur leurs terrains et à intégrer les principes de la norme BNQ dans les futures réfections de leurs stationnements.

Les diverses mesures proposées dans le cadre du projet ILEAU, tout en réduisant les effets néfastes des îlots de chaleur urbains sur la santé, favorisent l'appropriation des espaces extérieurs par les citoyens et les travailleurs et contribuent ainsi à leur bien-être physique et mental.

ILEAU combine des interventions multiples et concertées qui touchent aussi bien le verdissement des terrains et des bâtiments que la réalisation d'aménagements facilitant l'accès aux espaces verts et les déplacements actifs.

Le CRE-Montréal collabore également avec les administrations municipales afin d'arrimer le projet avec les actions sur le domaine public et favoriser l'adoption des meilleures pratiques et réglementations dans la lutte aux îlots de chaleur urbains.

Pour en savoir plus sur le projet, vous êtes invités à consulter la plateforme Web du projet : www.ileau.ca



Recommandations du CRE-Montréal pour la politique de stationnement de l'agglomération

En matière de transport

Mettre à jour la planification montréalaise de la mobilité durable et d'intermodalité (et même d'omnimodalité) tout en matérialisant plus rapidement le développement des alternatives à l'auto-solo;

Prioriser les stratégies de sécurité dans les déplacements et de reconquête d'espaces publics par le biais du respect du CSR relative à l'interdiction de stationner à 5 mètres d'une intersection et encourager autant que possible l'implantation d'aménagements physiques tels que des saillies de trottoir⁵;

Exiger des plans de gestion des déplacements pour les entreprises qui souhaitent implanter des stationnements de 50 cases et plus;

Mettre en œuvre un programme permettant d'accompagner les entreprises qui disposent de stationnements de plus de 50 cases afin qu'elles se dotent de plans de gestion des déplacements favorisant le partage de véhicule, le transport actif et collectif.

Déployer l'autopartage et les véhicules en libre-service sur l'ensemble du territoire montréalais; dédier des cases de stationnement sur rue à l'autopartage et aux véhicules en libre-service, et ce, dans tous les quartiers et arrondissements; revoir la tarification des vignettes pour les véhicules en libre-service afin d'encourager ce mode de transport;

Favoriser le partage de l'espace en créant des stationnements réservés pour l'autopartage et les véhicules en libre-service;

Étudier le potentiel des véhicules autonomes pour renforcer l'offre de transport collectif et diminuer les besoins en stationnement.

⁵ Au sujet du respect du dégagement des intersections, voir le document plus complet déposé par Piétons Québec et le CRE-Montréal dans le cadre de la présente consultation.



Autoriser le PARK(ing) Day Montréal de manière officielle, en facilitant le processus d'autorisation et en harmonisant son encadrement.

En matière d'aménagement

Intégrer le stationnement comme un élément constitutif des politiques de mobilité ET des politiques d'aménagement du territoire (notamment dans responsabilités de l'Agence municipale de stationnement);

Aménager des milieux de vie denses et diversifiés afin de réduire la dépendance à l'automobile et le besoin de stationnement;

Déployer une panoplie de stratégies de réallocation de l'espace public (à partir de l'offre de stationnement existant) pour l'atteinte des objectifs de partage plus équitable de la voirie (notamment pour faciliter l'implantation de voies réservées pour bus, de pistes cyclables, de parklets, de trottoirs élargis, etc.);⁶

Éliminer toutes formes de normes minimales de production des espaces de stationnement;

Fixer des objectifs de réduction des aires de stationnement de surface pour l'ensemble de l'agglomération;

Encourager le partage de stationnement avec un soutien financier et un accompagnement des propriétaires.

Aménager des stationnements incitatifs à proximité des grandes infrastructures de transport collectif, en amont du réseau, afin de favoriser le report modal et la mobilité active;

Privilégier les constructions de stationnements souterrains ou étagés;

Intégrer une mixité des usages dans les stationnements en ouvrage.

⁶ Au sujet de la réallocation de l'espace et des parklets, voir le document plus complet déposé par l'Association des designers urbains du Québec (ADUQ) et le CRE-Montréal, dans le cadre de la présente consultation.



En matière de verdissement

Modifier le plan d'urbanisme des villes et la réglementation des arrondissements pour intégrer le coefficient de biotope ou pour intégrer des critères normatifs plus directifs que la norme BNQ.

En matière de données

Améliorer la production, la collecte et la mise en partage des données;

Instaurer une production de données en temps réel aux lieux névralgiques, permettant de connaître l'état de l'offre et de la demande selon le lieu, l'heure, etc. (pour une gestion temporelle et spatiale des stationnements);

Intégrer les données de stationnement en temps réel aux autres données de mobilité telles que : les débits routiers, l'achalandage du transport collectif, le tracking passif des cyclistes et piétons;

Mieux collaborer avec les entreprises qui veulent faciliter l'information sur le stationnement;

Mieux collaborer avec les municipalités de l'ensemble de la région métropolitaine afin qu'elles produisent des données, encouragent le transbordement vers le transport collectif, tarifient et réglementent le stationnement dans la perspective de la mobilité durable.

En matière de tarification :

Améliorer la tarification pour favoriser un usage rationnel de la voiture et un meilleur équilibre entre l'offre et la demande;

Généraliser la tarification du stationnement modulée selon la demande;



Prioriser et offrir des tarifs réduits pour le stationnement des véhicules moins énergivores comme les véhicules hybrides et électriques;

Retirer l'idée de rendre les stationnements gratuits sur les artères commerciales (Section 4, page 48) afin de maintenir l'effet de rotation, de ne pas concurrencer déloyalement les modes alternatifs à l'auto-solo et d'envoyer le bon message quant à la valeur du sol urbain.

Étudier le potentiel des vignettes journalières dans les secteurs résidentiels régis par la vignette résidentielle.



Conclusion

À la croisée des enjeux d'aménagement et de transport, le stationnement a longtemps été vu comme un « problème », tandis qu'il peut être une solution pour la mobilité durable, à condition de le voir et de le gérer différemment de ce qui se faisait jusqu'ici. La politique de stationnement proposée va dans le bon sens, celui d'une révision en profondeur de la stratégie et des priorités. Quelques incongruités, telles que la gratuité proposée les fins de semaine pour les commerces, devraient, selon le CRE-Montréal, être corrigées. Des objectifs plus clairs, notamment en ce qui concerne la réduction des aires de surface, et la végétalisation, sont aussi demandés.

De surcroît, le CRE-Montréal pense que la réussite de cette politique va dépendre du plan d'action qui en découlera, notamment des mesures concrètes telles que les plans de gestion des déplacements pour les entreprises disposant de grands stationnements; le park(ing) cash out (équité stationnement); l'autorisation des véhicules en libre-service au centre-ville, etc. Des leviers financiers et des programmes de soutien aux entreprises et propriétaires seront parfois nécessaires, notamment pour le verdissement.

Le rôle de l'Agence municipale de stationnement, la manière dont elle sera structurée sera aussi déterminante. Cette Agence doit permettre d'intégrer une vision priorisant les transports actifs et collectifs; permettre à des experts indépendants d'y siéger; permettre d'encadrer la tarification afin de rationaliser l'usage de l'automobile; être transparente en partageant le plus possible l'information dont elle dispose; etc.

Enfin, le CRE-Montréal reconnaît la complexité des enjeux de stationnement et appelle à ne pas privilégier les solutions traditionnelles de l'abondance et de la gratuité. Le débat se situe au niveau de l'intérêt collectif, de l'équité envers tous ceux qui se déplacent, en bref d'une ville axée sur la qualité de vie et donc moins dépendante à l'automobile.

