POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE MONTRÉAL

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À :

Commission sur le transport et les travaux publics

MÉMOIRE PRÉPARÉ PAR :

Pierre Marcoux

Et

Ginette Gagné

MONTRÉAL, LE 7 MARS 2016

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES **2**

INTRODUCTION **3**

ANALYSE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR RUE **4**

OFFRE DE STATIONNEMENT SUR RUES AVANT 1995 4
OFFRE DE STATIONNEMENT SUR RUES APRÈS 1995 5
CONSÉQUENCES DE L'AUGMENTATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS 5
NOUVEAUX USAGES DE LA RUE 6

UN NOUVEAU PARTAGE DE LA RUE **7**

ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS 7

RECOMMANDATIONS **8**

CONCLUSION **9**

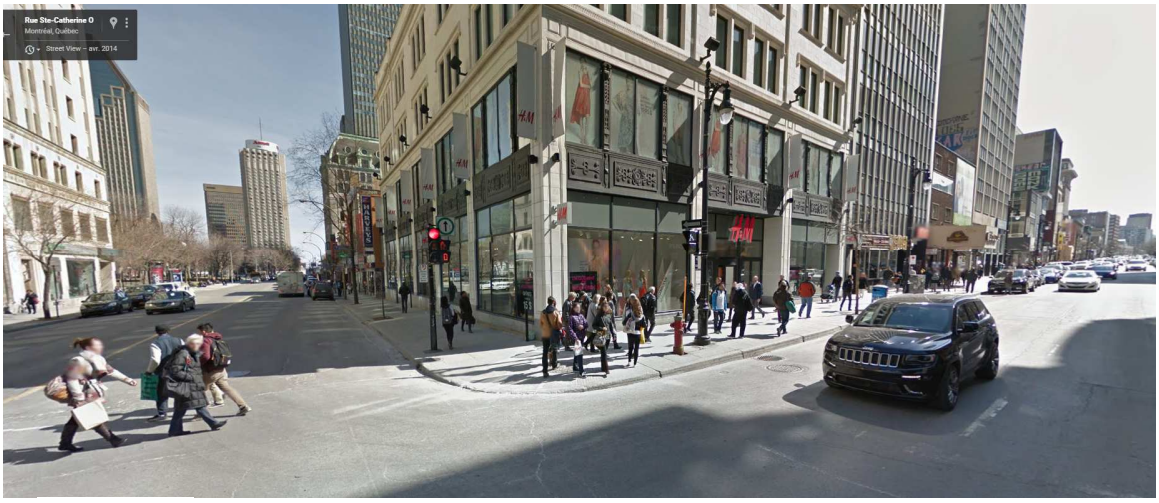
Introduction

Le 15 février 2016, la Commission sur le transport et les travaux publics a invité les citoyens à participer à une consultation publique relativement au projet de Politique de stationnement de Montréal.

Nous saluons la volonté de la Ville de Montréal de faire une consultation publique sur la Politique de stationnement. Nous sommes d'accord avec la Ville qu'il est requis de réfléchir sur l'usage de la chaussée publique et plus spécifiquement sur le stationnement.

Le nombre de véhicules privés circulant sur le réseau routier a augmenté considérablement depuis quinze ans. Les conséquences de cette augmentation de véhicules privés sur la fluidité de la circulation et l'impact sur la qualité de vie des citoyens sont bien perceptibles. Le stationnement sur rue par les voitures privées occupe une partie importante du réseau des chaussées de la Ville de Montréal.

La part importante qu'occupe les véhicules privés sur les voies publiques se fait au dépend des piétons, des cyclistes ainsi que du transport collectif et divers autres usages ou moyens de transports.



Google maps

Analyse de l'offre de stationnement sur rue

Pour bien analyser les possibilités de l'offre de stationnement sur rue, il est intéressant de connaître son historique avant 1995. Ceci nous permet de comparer les offres de stationnement sur les rues résidentielles. Le contexte des changements est expliqué ainsi que ses répercussions. Nous avons constaté les conséquences de l'augmentation de l'offre de stationnement.

Offre de stationnement sur rues avant 1995

Avant 1995 (date approximative), une interdiction entre 9h00 et 17h00 de stationnement en alternance étaient en vigueur sur plusieurs rues résidentielles. A cet époque, quatre jours semaines, un côté sur deux des rues résidentielles étaient libre d'automobiles. Ceci permettait aux entreprises de services tels que les livreurs, les intervenants des CLSC, les médecins, les plombiers, les peintres, etc. de desservir les citoyens à proximité de leur domicile. Ce côté de rue inoccupé permettait aux citoyens de déposer des gens ou des paquets près de chez eux. Cette gestion des espaces de stationnement rendait service à la population.

En 1995, la capacité de stationnement d'une rue résidentielle durant le jour de semaine, avec une interdiction de stationner quatre jours sur cinq, était d'environ 60%.

Offre de stationnement sur rues après 1995

Il y a environ 20 ans, les différents arrondissements ont changé la politique de stationnement sur rue de jour afin de permettre aux citoyens de ne pas être obligés de changer de côté leur voiture à chaque jour. Les panneaux ont été modifiés indiquant que l'interdiction était seulement d'une heure par semaine par côté de rue.

Cette mesure était annoncé comme une mesure pour permettre aux citoyens qui n'utilisaient pas leur voiture tous les jours de ne pas être obligé de la déplacer. Nous croyons que c'était plutôt une politique pour faciliter l'accès à la propriété d'une voiture en ville.

Les espaces libres de voitures ont été très rapidement remplies et nous nous retrouvons maintenant avec des voitures stationnées qui bougent peu. Actuellement, il est constaté sur plusieurs rues que la capacité de stationnement d'une rue résidentielle durant le jour de semaine, avec une interdiction de stationner de deux fois une heure, est évaluée à d'environ 97%.

Conséquences de l'augmentation de l'offre de stationnements

Nous croyons que cette augmentation du stationnement offre plus d'inconvénients que de bénéfices.

Voici un résumé des conséquences que nous constatons :

1. Les entreprises qui offraient des services à domicile, les livreurs se sont très vite retrouvés avec peu de places pour garer leurs véhicules.
2. Les cyclistes ont perdu des espaces qui étaient vitaux pour circuler sans encombre.
3. Le terme emportiérage a été inventé suite à de nombreuses collisions de portières de voitures avec des cyclistes.

4. Diminution de la fluidité de la circulation causée par le stationnement en double file.
5. Diminution de l'usage du transport collectif la fin de semaine à cause de la motorisation accrue des citoyens
6. Les bords de rues étant complètement utilisés par des voitures garées, les enfants ne jouent plus dans les rues.

Google maps

Google maps

Nous considérons que pour avoir une ville à l'échelle humaine et durable, des mesures pour réduire significativement le nombre d'automobiles stationnées sur les rues doivent être mises en vigueur. Nous proposons de réduire significativement l'espace sur rue pour les voitures privés afin de favoriser l'essor des voitures partagées, la marche et le vélo.

Nouveaux usages de la rue

Divers nouveaux usages sont apparus sur les rues. L'apparition de multiples collectes sélectives rend les trottoirs de plus en plus encombrés par les bacs. Ceci a des conséquences sur la circulation piétonnière qui devient plus difficile.

Un nouveau partage de la rue

Depuis quelques années, la part modale du transport actif a augmenté. La volonté des cyclistes de reprendre leur place sur les rues est bien palpable et devrait être favorisé afin d'augmenter le bien-être des citoyens. Le bienfait de l'exercice physique régulier sur la santé des citoyens est bien reconnu.

Nous croyons que le transport actif est essentiel dans une réappropriation du milieu urbain par les citoyens.

Nous considérons que de meilleures infrastructures pour la marche comme l'élargissement de trottoirs, la plantation d'arbres et la pose des bancs favorise la marche et rend ce mode de transport plus accessible pour l'ensemble de la population.

Plusieurs rues sont à être réaménagées pour offrir un environnement favorable aux piétons. Nous soulignons quelques tronçons de rues que l'on pourrait offrir de meilleures conditions aux piétons :

- boulevard Pie-IX entre le métro Pie-IX au Jardin Botanique,
- rue Pierre-de Coubertin entre le Collège de Maisonneuve au métro Pie-IX,
- rue Greene entre Dorchester et Saint-Ambroise,
- rue de l'Église entre le métro de l'Église et l'Hôpital de Verdun,
- rue privée entre le métro Angrignon et le chalet du parc Angrignon.

Électrification des transports

Nous considérons que l'électrification des transports est une voie d'avenir parce qu'elle diminue la pollution atmosphérique. Les enfants et les personnes âgées sont particulièrement vulnérables à la pollution atmosphérique causant des maladies pulmonaires. En favorisant ces moyens de transport on augmente la qualité de vie des citoyens montréalais.

Recommandations

Voici les recommandations que nous considérons comme importantes pour la politique de stationnement de la Ville de Montréal.

1. Effectuer un nouveau partage de la rue pour favoriser les piétons et le transport actif ainsi que l'activité physique de la population montréalaise.
2. Augmenter le nombre de stationnements de vélo **sur rue** du mois d'avril à la mi-novembre. Les abris de vélo (proposés dans la politique de stationnement à la page 58 du document de 72 pages) ne doivent pas être placés dans les places publiques et les parcs.
3. Réduire le nombre de places de stationnement pour véhicules privés sur rue.
4. Prévoir un nombre suffisant de places de stationnements pour rendre accessible les services à domicile suivants: soins de santé, livraison des commerçants, plombiers etc.
5. Prévoir des mécanismes obligeant la mise en place d'une infrastructure cyclable et piétonnière de qualité sur les terrains privés des stationnements des grands centres commerciaux lors de travaux de resurfaçage (asphaltage).
6. Adapter l'offre de service des modes de transport actif, collectif et de mobilité durable.
7. Diminuer le stationnement pour les motocyclettes, ces dernières diminuent la qualité de vie des citoyens (bruit, odeur et augmentation de gaz à effet de serre). Le stationnement sur rue des motocyclettes est au détriment des stationnements pour cyclistes.
8. Dégager les intersections et faire respecter le code de sécurité de la route qui interdit de stationner à moins de 5 m d'une intersection ou d'un passage piétonnier.
9. Prévoir des segments de rue avec des liens piétonniers de qualité en élargissant les trottoirs et poser des bancs.
10. Pour désencombrer les trottoirs, les bacs de cueillettes sélectives doivent être déposés sur les rues et non sur les trottoirs.
11. Il faut transformer davantage de voies dédiées au stationnement à des voies réservées pour autobus et au vélo.
12. Il faut adapter l'infrastructure des rues pour permettre l'usage des véhicules électriques.

Conclusion

Nous considérons que les recommandations émises dans notre mémoire contribuent à réduire la dépendance à l'automobile tout en favorisant l'offre de services à domicile ce qui a une contribution positive à la qualité de vie des citoyens.

Les principes évoqués pour le partage de la rue contribuent au transport actif et à l'activité physique ce qui a un impact au niveau de la santé des citoyens.

L'offre de stationnement pour les vélos doit être développée sans empiètement sur les places publiques et les parcs. Le transport actif et collectif doivent être favorisés en partageant davantage l'espace de stationnement actuellement utilisé pour les véhicules privés.

Par : Pierre Marcoux et Ginette Gagné
7 mars 2016