



Montréal, 7 mars 2016

Monsieur Michel Bissonnet, président
Commission sur le transport et les travaux publics
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

OBJET : Avis sur le projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal

Monsieur Bissonnet,

C'est avec plaisir que nous vous soumettons cet avis dans le cadre de la consultation publique de la Commission sur le transport et les travaux publics concernant le projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal.

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Le stationnement et sa gestion peuvent largement influencer la qualité des milieux de vie et les choix de mobilité. Cette question centrale est donc d'un grand intérêt pour notre organisation.

D'entrée de jeu, Vivre en Ville félicite la Ville de Montréal pour son intention d'adopter une telle politique à l'échelle de l'agglomération. Le stationnement est une question cruciale, mais soulève aussi les passions, ce qui rend parfois les autorités plus réticentes à se doter d'une vision d'ensemble. La Ville de Montréal fait office d'exemple en proposant une vision, des principes directeurs et des stratégies pour guider son action sur cette question.

Principale recommandation : vers la fin du stationnement de surface hors rue

Les aires de stationnement de surface hors rue sont le type de stationnement qui a le plus d'impacts négatifs sur la qualité des milieux de vie. Toutes les stratégies que déploiera la Ville de Montréal devront tendre vers une diminution drastique de ces aires, afin de favoriser la création de milieux de vie de qualité. En effet, ce type de stationnement n'apporte que coûts et nuisances :

- sous-utilisation de l'espace et perte de revenus de taxation pour la municipalité, donc des coûts d'opportunité élevés;
- paysages urbains peu attrayants;

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY
177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053



- inconfort pour les autres modes de transport, surtout lorsque les stationnements sont en devant de lot et d'autant plus si on retrouve de larges entrées charretières mal délimitées ;
- insécurité réelle ou perçue : sécurité routière, mais aussi sécurité urbaine ;
- effets d'îlots de chaleur, ayant un impact négatif sur la santé;
- imperméabilisation des sols, ce qui crée une surcharge sur les réseaux d'égout.

Ainsi, l'ensemble des stratégies devrait concourir à cet objectif de marginaliser dans nos paysages l'existence de telles nuisances. Que ce soient les technologies innovantes, la tarification, l'encadrement réglementaire, toute action devra permettre d'atteindre l'objectif de réduire le nombre de cases de stationnement de surface, d'en internaliser leurs coûts et d'en atténuer les nuisances. Au besoin, ces aires pourront être remplacées par des stationnements étagés bien intégrés à leur environnement ou par des stationnements souterrains.

Autres recommandations de Vivre en Ville

Les autres recommandations portent principalement sur trois éléments :

1. Une cohérence avec la planification urbaine

- 1.1. Quelles synergies avec les autres documents de planification ?
- 1.2. Gérer l'offre, mais aussi la demande en stationnement
- 1.3. Une approche par type de milieu : à approfondir
- 1.4. Plus de stationnement hors rue dans les secteurs denses : saisir l'opportunité d'améliorer le cadre de vie
- 1.5. Normes minimales et maximales : quelques enjeux
- 1.6. Stationnement sur rue : pas seulement des changements de vocation saisonniers

2. Les technologies, au service de la mobilité durable

- 2.1. Le stationnement intelligent, un moyen et non un objectif en soi
- 2.2. Information aux usagers : tous les modes, pas seulement le stationnement

3. Tarification : refléter les coûts réels du stationnement

- 3.1 Harmoniser et simplifier, tenir compte de la demande, mais aussi des nuisances
- 3.2 Vers l'écofiscalité : une taxe régionale sur le stationnement

1. Une cohérence avec la planification urbaine

1.1 Quelles synergies avec les autres documents de planification ?

Vivre en Ville rappelle l'importance que la Politique de stationnement soit cohérente avec les grands objectifs que la Ville, l'Agglomération et la région métropolitaine se sont donnés, notamment en matière de mobilité durable et d'urbanisation optimale de l'espace. Ainsi, rappelons que :

- la disponibilité de stationnement gratuit ou peu cher peut encourager la possession et l'usage de l'automobile, alors même que la CMM souhaite augmenter la part modale des déplacements en transport en commun à 35%;
- le maintien ou la création de cases de stationnement, notamment en surface, pourraient compromettre l'urbanisation optimale de l'espace.

Ainsi, la Politique de stationnement de la Ville de Montréal devrait poursuivre des objectifs clairs d'aménagement durable du territoire et de mobilité durable. Parmi ces objectifs, Vivre en Ville recommande :

- la diminution de la superficie occupée par le stationnement hors rue, au profit d'une urbanisation optimale de l'espace, ce qui inclut non seulement la création d'opportunités de logement à proximité des principales destinations et des stations de métro (TOD), mais aussi, la création d'espaces publics verts. Des cibles chiffrées permettraient un suivi de cet objectif énoncé à la stratégie 3, qui risque sinon de demeurer un vœu pieux ;
- la réduction du nombre de cases de stationnement sur rue au profit de l'aménagement d'espaces publics de qualité et autres aménagements qui améliorent la qualité de l'environnement urbain et ce, en toute saison.

1.2 Gérer l'offre, mais aussi la demande en stationnement

Vivre en Ville souligne à la Commission l'importance de gérer non seulement l'offre en stationnement (sa tarification, le nombre de cases, etc.) et le type d'aménagement des cases, mais aussi la demande en stationnement.

Il est clair que la Politique de stationnement se veut complémentaire à d'autres politiques portant sur la mobilité durable. Cependant, le projet actuel semble oublier un élément fondamental de la gestion du stationnement : la demande en stationnement n'est pas une donnée figée, puisque différents facteurs l'influencent.



Certes, la Ville de Montréal constate une augmentation du taux de motorisation dans les secteurs denses. Il y a lieu de chercher à comprendre cette dynamique. Au-delà du renouvellement de la population dans les quartiers centraux, d'autres facteurs ont pu jouer, dont :

- le sous-investissement en transport collectif des dernières décennies ;
- l'éparpillement des activités dans des milieux accessibles presque exclusivement en voiture.

À cet effet, Vivre en Ville recommande que la Ville de Montréal:

- inclue dans le portrait dressé :
 - les facteurs qui ont contribué à l'augmentation du taux de motorisation dans les quartiers denses;
 - une évaluation de l'adéquation entre l'offre et la demande en transport en commun et en transports actifs ;
- s'engage à réduire la demande en stationnement, en identifiant les autres politiques sectorielles à même de répondre aux enjeux précités (ou la nécessité d'en adopter de nouvelles, telles qu'une Politique de localisation des activités socio-économiques);
- prévoit des mesures de gestion du stationnement qui encouragent l'utilisation d'autres modes de transport, mais aussi, qui permettent aux ménages de se départir de leur voiture, par exemple :
 - améliorer l'environnement piéton : élargissement des trottoirs, retrait des cases de stationnement qui nuisent à la fluidité et à la visibilité piétonne, renforcement de l'application des règles du Code de la sécurité routière traitant de l'immobilisation des véhicules, dont celle interdisant le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection, par des mesures physiques. Lors de réfections, prévoir systématiquement des avancées de trottoirs, lorsque possible;
 - faciliter la mise en place de mesures prioritaires pour le transport en commun et d'infrastructures cyclables, que ce soit des voies dédiées ou des stationnements à vélo, afin d'atteindre les cibles fixées dans les autres politiques sectorielles;
 - mettre en place une politique agressive afin d'encourager l'utilisation de l'autopartage et des voitures en libre service, que ce soit en dédiant des cases

de stationnement, en facilitant l'expansion des réseaux en place et le stationnement de ces véhicules. À ce titre, le projet de Politique de stationnement identifie comme mesure prioritaire d'obliger l'inclusion de stationnement pour les modes alternatifs à l'auto dans les projets immobiliers majeurs (p.62), mais l'Agglomération de Montréal devra aussi s'obliger elle-même à réallouer des cases de stationnement à ces modes dans le domaine public.

1.3 Une approche par type de milieu : à approfondir

La Ville de Montréal souhaite une Politique de stationnement qui soit « adaptée en fonction des caractéristiques propres aux différents secteurs d'intervention ». Vivre en Ville appuie tout à fait cette approche, puisqu'elle permet de proposer des mesures adaptées en fonction de différents facteurs, dont la demande en stationnement, mais aussi l'offre en transport collectif disponible. La Ville de Montréal identifie déjà quelques types de milieux :

- le centre-ville;
- le centre de l'agglomération et ses quartiers plus denses;
- les artères commerçantes.

D'autres milieux type se dégagent du projet de Politique de stationnement et il sera pertinent de préciser les mesures applicables à ces milieux :

- à distance de marche des réseaux structurants de transport en commun (métro, etc.), et non seulement à proximité immédiate des stations tel qu'évoqué en lien avec les « pôles de mobilité durable »;
- à distance de marche des grands générateurs de déplacements ;
- dans les milieux spécialisés, tels que les centres commerciaux, les pôles d'affaires et d'emploi : parcs industriels, aéroport, etc.

1.4 Plus de stationnement hors rue dans les secteurs denses : saisir l'opportunité d'améliorer le cadre de vie

À plusieurs reprises dans son projet de Politique, la Ville de Montréal laisse entendre qu'elle mise sur l'augmentation de l'offre en stationnement hors rue, notamment dans les secteurs denses. Dans ce cas, nous saluons la volonté de miser sur l'intégration architecturale des stationnements étagés. La Ville souhaite aussi investir temps et



argent dans des ententes avec les gestionnaires privés de stationnement hors rue dans le centre-ville. Vivre en Ville est favorable à cette volonté à trois conditions :

- que ces stationnements soient obligatoirement érigés en structure ou construits en souterrain, afin de respecter la principale recommandation de cet avis de tendre vers une diminution drastique du stationnement hors rue de surface ;
- que les coûts soient entièrement assumés par les usagers, autant les coûts de la conclusion d'ententes que les coûts d'achat des terrains, de construction et d'entretien dans le cas de nouveaux stationnements ;
- que cette augmentation de l'offre en stationnement soit une opportunité d'améliorer le domaine public, notamment grâce au retrait d'un certain nombre de cases de stationnement sur rue (voir encadré ci-bas).

RÉFECTION DU BOULEVARD SAINT-LAURENT : UNE OCCASION RATÉE D'AMÉLIORER L'ESPACE PUBLIC

Si le boulevard Saint-Laurent avait pu bénéficier de la construction d'un stationnement étagé, comme il y en a près d'autres artères commerciales, cela aurait libéré de l'espace pour améliorer la qualité du domaine public. Par exemple, en enlevant une voie de stationnement, les trottoirs auraient pu être élargis et une piste cyclable aurait pu être aménagée.

1.5 Normes minimales et maximales : quelques enjeux

Il est étonnant que le projet de Politique de stationnement ne fasse pas mention des normes minimales de stationnement, un enjeu majeur s'il en est un.

Pour rappel, l'imposition de normes minimales ou maximales est une mesure établissant un ratio minimal / maximal entre le nombre de cases de stationnement hors rue et un indicateur de l'activité desservie (superficie, nombre d'usagers, niveau de revenus de l'activité).

De nombreux experts ont récemment démontré le caractère arbitraire de ces ratios et la suroffre de stationnement qu'a occasionné la transposition de ces ratios en normes minimales dans les règlements de zonage. Ces « standards », popularisés par l'ouvrage *Parking Generation Manual* de l'Institute of Transportation Engineers, reflètent des situations issues de milieux monofonctionnels et dépendants de l'automobile. Ils ne considèrent pas la possibilité de mutualisation ni l'existence de solutions alternatives de mobilité. Ils sont de plus établis de façon à répondre à la plus forte demande (qui n'a lieu que très ponctuellement, durant le temps des fêtes pour les commerces par exemple), ce qui entraîne un surdimensionnement systématique. C'est par habitude et par mimétisme entre les villes que ces chiffres sont devenus des « standards ».



En milieu urbain, il est fréquent que le règlement exige davantage de cases de stationnement que le promoteur ou le propriétaire n'en souhaitent, alourdissant ainsi leurs coûts de construction et pénalisant les projets plus denses. À l'inverse, des normes maximales permettraient d'éviter que les promoteurs ne demandent plus de cases de stationnement que la Ville ne le souhaite. Une abolition des normes minimales et une fixation de normes maximales sont souvent recommandées.

Un des effets pervers des normes minimales en stationnement est d'augmenter le coût des logements, puisque pour chaque projet de construction, un budget doit y être dédié, indépendamment des choix de mobilité de ses occupants. Ces normes ont donc un grand impact sur l'abordabilité, certains diront même qu'il s'agit de la plus couteuse des règles de zonage. Si ces normes réduisent les coûts de possession d'une voiture, il augmente le coût de tout le reste, puisque toute activité pour laquelle un bâtiment est géré doit internaliser les coûts de ces normes.

Ainsi, pour les nouvelles constructions et les changements d'usage, il y a lieu d'abolir les normes minimales de stationnement et d'imposer des normes maximales qui découlent d'une évaluation fine des besoins spécifiques des différents milieux de même que des cibles de mobilité. Cette orientation peut être prise dans la Politique de stationnement, et devra être prise en compte dans la révision en cours du Plan d'urbanisme et du règlement de zonage.

Cependant, la Ville de Montréal pourrait aussi être intéressée à fixer des normes, et offrir la possibilité de :

- Faire compenser financièrement la construction de cases de stationnement, quoi que cela ne réponde pas à l'enjeu de l'abordabilité;
- offrir des réductions des normes minimales à proximité des transports en commun ou si des mesures majeures sont prises pour encourager la mobilité durable des occupants d'un bâtiment.

Bref, Vivre en Ville recommande la révision des normes de stationnement, en lien avec la révision du Plan et des règlements d'urbanisme.

1.6 Stationnement sur rue : pas seulement des changements de vocation saisonniers

La modulation des espaces de stationnement en fonction des saisons, où le stationnement est présent l'hiver, mais sert à d'autres usages l'été, est amenée dans la stratégie 2 et dans les mesures de mise en œuvre. Bien que le changement de vocation de cases de stationnement de façon temporaire (saisonnier) est intéressant, et peut être retenu comme solution mitoyenne dans certains cas, il importe que la Ville de Montréal se prononce aussi en faveur de changements permanents de vocation.



Le changement permanent de vocation permet des aménagements plus intéressants, puisque durable. Il favorise un plus grand confort des piétons. Par exemple, un stationnement transformé en trottoir l'été empêche la plantation d'arbres le long de la voie pour agir comme zone tampon entre les marcheurs et les véhicules.

De plus, Montréal compte de plus en plus affirmer son caractère nordique, notamment par le design de l'espace public. Ainsi, en transformant de manière permanente certaines cases de stationnement sur rue en placette, par exemple, cela permet d'offrir des espaces de repos et de socialisation même en hiver. Ces placettes permettraient de conserver des trottoirs libres de tout encombrement, notamment pour le déneigement, tout en offrant aux piétons hivernaux confort et lieux de repos. Aussi, la plantation d'arbres permet d'atténuer les effets de corridors de vents, ce qui requiert de l'espace de manière permanente.

Finalement, la croissance du vélo d'hiver laisse croire qu'à terme, des pistes cyclables comme celle de la rue Boyer seront accessibles à l'année. Cela demande donc d'envisager sérieusement le changement permanent de vocation pour certaines cases de stationnement sur rue. Une telle politique permettrait aux artères commerciales de se démarquer dans l'offre commerciale de la région, et ce, même en hiver.

Rappelons que, dans le cas de la rue Saint-Catherine, un choix saisonnier a été fait, alors que les objectifs de la Ville et l'importance du lieu appelaient à un changement permanent de vocation pour ces cases.

2. Les technologies, au service de la mobilité durable

2.1 Le stationnement intelligent, un moyen et non un objectif en soi

Concernant la notion de « stationnement intelligent », bien que notre organisation soit favorable à l'optimisation de la gestion du stationnement, cette optimisation peut prendre plusieurs directions. Ainsi, l'intégration des technologies innovantes doit permettre d'atteindre des objectifs clairement établis, dont ceux mentionnés plus haut.

En aucun cas, l'intégration de technologies innovantes ne doit être vue comme un objectif en soi, mais bien comme un moyen d'atteindre les objectifs de la Politique, de même que ceux des autres politiques de la Ville de Montréal. Il est en ce sens questionnable que « migrer vers le stationnement intelligent » soit la première stratégie, mais aussi, qu'elle soit à égalité avec la stratégie « créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable ». À notre sens, la première stratégie est en réalité l'un des moyens pour atteindre la deuxième.

Afin de réduire le nombre de cases de stationnement sur rue au profit d'un espace public de qualité, nous appuyons la Ville de Montréal dans sa volonté de conclure des ententes avec les gestionnaires privés de stationnement hors rue, notamment au centre-ville. Il sera aussi intéressant de moduler le coût du stationnement afin de maintenir une utilisation optimale (85%), ce qui implique des tarifs conséquents et des limites de temps.

2.2 Information aux usagers : tous les modes, pas seulement le stationnement

Il importe que la Ville de Montréal ne crée pas de déséquilibre entre la qualité de l'information disponible concernant le stationnement et les autres types d'offres en matière de mobilité. À titre d'exemple, l'affichage dynamique et l'information en temps réel doivent aussi être proposés aux usagers du transport en commun. L'affichage des temps de marche (et non des distances) vers les principales destinations, bien qu'il n'ait pas à être « dynamique », est aussi une bonne pratique en matière de mobilité. Cela pourra d'ailleurs aider les automobilistes s'étant stationnés à distance de marche de leur destination à s'orienter. Bien qu'ayant un *a priori* positif envers les technologies innovantes, Vivre en Ville réitère l'importance de miser de manière générale sur l'information à l'utilisateur, qu'elle soit dynamique ou pas.

3. Tarification : refléter les coûts réels du stationnement

3.1 Harmoniser et simplifier, tenir compte de la demande, mais aussi des nuisances

Le principe 1, soit « Harmoniser et simplifier les pratiques municipales afin d'assurer une meilleure cohérence de la gestion du stationnement », vise à établir une certaine équité entre les citoyens de Montréal. Nous désirons tout de même souligner que la recherche d'équité ne devrait pas faire en sorte de diminuer les coûts pour le stationnement, mais bien, d'imposer une tarification semblable pour des réalités semblables dans une logique d'internalisation des coûts réels du stationnement.

Dans une visée d'harmonisation, certaines bonnes idées d'arrondissements innovateurs dans leur gestion du stationnement devraient être étendues à l'ensemble de l'agglomération. Ainsi, il apparaît justifié d'imposer un tarif plus élevé pour la vignette d'une deuxième voiture, surtout lorsque le niveau de l'offre en transport en commun est élevé.

3.2 Vers l'écofiscalité : une taxe régionale sur le stationnement

Pour finir, Vivre en Ville ne peut passer sous silence l'importance accrue que devront prendre les mesures d'écofiscalité dans les prochaines années. Nous sommes d'ailleurs tout à fait favorables à l'extension de l'aire d'application de la surtaxe aux stationnements non résidentiels.



Cette surtaxe, s'il s'agit d'une mesure seulement pour quelques quartiers centraux, démontre tout le dilemme important qui persiste. Il apparaît logique qu'une demande en stationnement ou un coût d'opportunité plus élevés amènent des coûts plus élevés tant pour les gestionnaires que pour les usagers. Mais il persiste un déséquilibre entre les coûts du stationnement dans les secteurs centraux et le reste de l'agglomération, voire de la région. Ce déséquilibre encourage des organisations (entreprises, commerces, etc.) à se localiser hors du centre, voire hors de la zone d'influence des stations de métro. Cet effet pervers risque d'accroître les besoins non seulement en stationnement, mais aussi la motorisation des ménages et la part des déplacements réalisés en automobile.

Ainsi, pour éviter de renforcer ce déséquilibre, l'agglomération de Montréal devrait mettre en place différentes mesures, en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) :

- l'imposition d'une taxe régionale sur le stationnement ;
- l'indemnité équitable de stationnement (parking cash out);
- une taxe à l'imperméabilisation des sols.

Pour y arriver, Vivre en Ville recommande que la Ville de Montréal travaille avec la CMM afin de s'assurer que l'ensemble des municipalités de la région métropolitaine se dote d'outils de connaissance du stationnement, tant du point de vue de la demande que de l'offre en vue d'adopter une Politique métropolitaine sur la gestion du stationnement

Sur ce, je tiens à assurer la Commission de notre pleine collaboration et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées,

Le directeur général,

Christian Savard