



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

***LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE
GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA
RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL***



MONTRÉAL, LE 16 MAI 2001

Ce rapport a été réalisé avec le soutien financier du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, du ministère des Transports, de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Recherche et rédaction : André Porlier

Photos : André porlier

Collaboration : Tom Berryman
Dinu Bumbaru (Héritage Montréal)
Pierre Hamel (INRS-Urbanisation)
André Lemelin (INRS-Urbanisation)
Sidney Ribaux

Révision : Geneviève Meloche

Corrections : Monique Filion
Carole Gaumont

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2001

1. INTRODUCTION	4
1.1. LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL	4
1.2. SITUATION DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	5
1.3. L'IMPACT DE L'AUTOMOBILE SUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
1.4. LE TRANSPORT EN COMMUN COMME SOLUTION À LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL	6
2. VERS UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE DE STATIONNEMENT	7
2.1.1. GESTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT	8
2.1.2. ÉTAT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL	11
2.1.3. CONCLUSIONS	13
2.1.4. RECOMMANDATIONS	14
2.2.1. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT	15
2.2.2. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL	16
2.2.3. CONCLUSIONS	17
2.2.4. RECOMMANDATIONS	17
2.3.1. LE STATIONNEMENT INCITATIF	18
2.3.2. ÉTAT DES STATIONNEMENTS INCITATIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	19
2.3.3. CONCLUSIONS	19
2.3.4. RECOMMANDATIONS	19
2.4.1. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION	20
2.4.2. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION À MONTRÉAL	20
2.4.3. CONCLUSIONS	20
2.4.4. RECOMMANDATIONS	20
2.5.1. COHÉRENCE ENTRE LES ÉLÉMENTS D'UNE POLITIQUE SUR LE STATIONNEMENT	21
2.5.2. LA POLITIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT	22
2.5.3. CONCLUSIONS	23
3. CONCLUSION DU RAPPORT	24
4. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	25
5. BIBLIOGRAPHIE	26

1. INTRODUCTION

1.1. LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme travaillant en concertation avec les principaux acteurs locaux, régionaux et nationaux, à la mise en place du développement durable dans la grande région de Montréal. Il regroupe plus de quatre-vingts membres se préoccupant de l'environnement et adhérant à sa mission qui est de travailler au maintien et à la réhabilitation des milieux de vie naturels et aménagés ainsi qu'à l'amélioration des pratiques et des politiques qui les affectent.

La problématique des transports et de l'étalement urbain est une préoccupation du CRE-Montréal depuis sa création, en 1996. Le CRE-Montréal a constamment travaillé à l'amélioration des transports en commun et au développement durable de la métropole. À ce titre, le CRE-Montréal a notamment réalisé un *mémoire sur le transport viable* dans le cadre du plan stratégique de l'AMT en 1997. Le CRE-Montréal a également mis en place une Table d'échange (Ville de Montréal, AMT, STCUM, MTQ, groupes environnementaux et communautaires) sur la situation et le développement du transport en commun dans la grande région de Montréal. Enfin, le CRE-Montréal a complété une étude sur une taxe sur le stationnement dédiée au financement du transport en commun. Il est co-fondateur de la *Coalition pour la défense du transport en commun* et a participé à la *Commission Bernard* sur la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal.

De plus, le CRE-Montréal travaille à promouvoir des mesures pour augmenter significativement le nombre de déplacements en mode de transport alternatif (transport en commun, vélo et marche). Pour le CRE-Montréal, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun nécessite la mise en place de mesures pour améliorer significativement l'offre de transports en commun et pour limiter l'utilisation de l'automobile. Jusqu'à maintenant, la stratégie de développement des transports en commun dans la région de Montréal a reposé principalement sur l'amélioration de l'offre de transports en commun (métro à Laval, trains de banlieues, SLR estacade) sans toutefois inclure de mesures pour limiter l'utilisation de l'automobile.

L'objectif de ce rapport est donc de mettre en évidence le potentiel du stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, nous présenterons, dans les prochains chapitres, les éléments d'une politique métropolitaine sur le stationnement :

- réglementation sur l'offre de stationnement ;
- tarification des stationnements ;
- Aménagement de stationnements incitatifs en périphérie ;
- campagne de sensibilisation ;
- cohérence entre les éléments d'une politique sur le stationnement.

1.2. SITUATION DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

L'enquête origine-destination de 1998 démontre que la population montréalaise n'a jamais été aussi mobile. Entre 1987 et 1998, les déplacements motorisés quotidiens ont augmenté de 21% dans la grande région de Montréal.¹ Cette augmentation du nombre de déplacements s'est fondée principalement sur un accroissement de l'usage de l'automobile, facilité par la construction des infrastructures routières. Une croissance qui a entraîné une augmentation de la congestion concentrée principalement sur l'île de Montréal et sur les autoroutes et les routes permettant d'y accéder.

Pendant la même période, le nombre de déplacements faits en transport en commun, durant la période de pointe du matin, est passé de 395 000 en 1987 à 342 000 en 1998. La part des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal a diminué de 6% de 1987 à 1998. Sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal la part du transport en commun est passée de 35% à 26% entre 1987 et 1998, soit une baisse de 9% (tableau 1).² Bref, si rien n'est fait, l'AMT prévoit que l'achalandage en transport en commun diminuera de 6,1% d'ici 2007, soit une baisse de 21 000 déplacements en période de pointe. Selon ce scénario, ce sont 68,4 millions de déplacements par année qui passeraient du transport en commun vers l'automobile.³

Tableau 1 : Évolution de la part des déplacements effectués en transport en commun

Année	1987	1993	1998	Variation 1987-1998
Région de Montréal (24 heures)	23%	19%	17%	-6%
Communauté urbaine de Montréal (24 heures)	35%	29%	26%	-9%
Centre-ville de Montréal (24 heures)	55%	50%	47%	-8%
Centre-ville de Montréal (Pointe du matin)	59%	56%	54%	-5%

Source : STCUM, *Une entreprise à découvrir*, 2000, page A3.

¹ Agence métropolitaine de transport, *Bilan annuel 2000*.

² STCUM, *Une entreprise à découvrir*, 2000, page A3.

³ Agence métropolitaine de Montréal, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, 1997, page 7.

1.4. LE TRANSPORT EN COMMUN COMME SOLUTION À LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

Dans un contexte où l'augmentation des déplacements automobiles risque d'entraîner une congestion routière endémique, la qualité de vie des citoyens et la protection de l'environnement dépendent des services de transport en commun. Comparativement aux déplacements automobiles, les déplacements en transport en commun occupent beaucoup moins d'espace et contribuent à la réduction de la congestion routière, réduisant les pertes de temps, le stress et l'inconfort. De plus, les déplacements en transport en commun consomment moins d'énergie que les déplacements automobiles, engendrent moins de pollution atmosphérique et moins de bruit.



Photo : Dans le centre-ville 40% de l'espace est alloué à la voiture. Or, ces infrastructures par leur seule présence défigurent le paysage urbain et mine l'attrait de la métropole.

La solution aux nombreux problèmes de transport dans la région de Montréal passe donc par un accroissement de l'usage du transport en commun. L'augmentation de son utilisation, permettra, entre autres, de désengorger le réseau routier, d'améliorer la qualité de l'air en milieu urbain, en plus de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour attirer un plus grand nombre de voyageurs vers les transports en commun, il faut améliorer l'offre de service, mais également limiter l'utilisation de la voiture. Le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports (2000) prévoit des investissements de 1,8 milliards de dollars pour le développement du transport en commun de la région métropolitaine sans toutefois mettre en place de mesures pour limiter l'utilisation de l'automobile. Or, la solution aux problèmes de transport et d'environnement de la région de Montréal demande la mise en place de mesures innovatrices de réduction de l'utilisation de l'automobile comme une politique métropolitaine sur le stationnement.

2. VERS UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE DE STATIONNEMENT

"On ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle."

Souvent négligé dans la planification des systèmes de transport, le stationnement des véhicules automobiles constitue pourtant une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement. Le stationnement constitue de ce fait un outil privilégié puisqu'il influence directement le choix modal de déplacement. Les interventions dans ce domaine figurent parmi les mesures les plus efficaces pour accroître l'achalandage du transport en commun.

Étant donné que les usagers recherchent la liberté d'action, la facilité et le confort, la voiture individuelle est souvent privilégiée par rapport aux transports en commun pour certains types de déplacements. Un stationnement facile d'accès et disponible en tout temps encourage l'utilisation de l'automobile. C'est pourquoi on ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on n'imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle. Par conséquent, la gestion de la demande par le biais d'une politique sur le stationnement est préférable à une attitude de laisser-faire qui mène inévitablement à une utilisation accrue de l'automobile.

"On peut dire que la construction d'un parc de stationnement hors voirie au centre-ville, en plus de fournir une offre supplémentaire qui va être à l'origine de déplacements à destination du centre-ville, pérennise à long terme la présence de la voiture particulière dans cet espace, même si une volonté de changement de politique apparaît par la suite."⁴

En général, les conditions de stationnement sont déterminées par la réglementation municipale en matière de zonage et circulation, qui régit notamment l'offre de stationnement. Par ailleurs, les pratiques des employeurs concernant l'offre et la gestion des stationnements de leurs employés et, dans une moindre mesure, les règles fiscales influencent également les conditions de stationnement et le choix modal des individus. La politique de stationnement dans les agglomérations revêt donc une importance cruciale par ses effets sur la dynamique du développement urbain, sur l'attractivité du centre-ville et sur les conditions de déplacement dans l'ensemble de l'agglomération. Pour être efficace, une politique sur le stationnement exige une approche globale au niveau de l'agglomération incluant les éléments suivants :

- Gestion de l'offre de stationnement ;
- tarification des stationnements ;
- Aménagement de stationnements incitatifs en périphérie ;
- campagne de sensibilisation ;
- cohérence entre les éléments d'une politique sur le stationnement.

⁴ Mignot, Corinne, « Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation », *Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité*, février 1995, page 22.

2.1.1. GESTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

« La plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile"⁵

À cet égard, une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré qu'entre 90 et 99% des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, le taux d'utilisation de l'automobile chute considérablement en faveur du transport en commun (tableau 2).

Tableau 2 : Part modale de l'automobile en fonction des conditions de stationnement sur le lieu de travail

Villes	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré.	90%	94%	99%	95%	93%	94%
Pas de stationnement assuré	46%	53%	41%	13%	36%	35%

Source: *Transport public*, juillet-août 1999, page 29

L'un des constats de cette enquête est que de nombreux automobilistes envisagent d'utiliser les transports en commun seulement lorsque l'usage de l'automobile est compromis par les conditions de stationnement (par la rareté ou par le coût). Par conséquent, les conditions de stationnement déterminent largement l'usage des transports en commun. Bref, pour les personnes qui préfèrent utiliser l'automobile, si rien n'entrave son usage, le transport en commun est rarement utilisé, même lorsqu'il est performant.

Dans les zones denses d'activités, une politique sur le stationnement doit faire en sorte que les conditions associées à un stationnement favorisent l'utilisation des transports en commun. À cet égard, la réduction du nombre de places de stationnement de longue durée combinée avec des mesures permettant le stationnement de courte durée sont souhaitables. De telles mesures favorisent l'utilisation des transports en commun tout en dissipant la possibilité d'une diminution de fréquentation des commerces pouvant découler d'une politique sur le stationnement trop restrictive. Elles permettent de maintenir l'accessibilité en automobile pour des activités de courte durée, tout en limitant l'accessibilité automobile pour les déplacements

⁵ Ministère des Transports du Québec, *Plan de gestion des déplacements*, Québec, 2000, page 48.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

pendulaires.⁶ Pour être efficaces, ces mesures de restriction du stationnement doivent être accompagnées d'un contrôle le plus efficace possible.

De plus, une bonne politique sur le stationnement exige d'inverser la réglementation actuelle qui impose des normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions. À l'origine l'idée était de remédier à l'envahissement de la voirie par les automobiles en stationnement en assurant, hors voirie l'aménagement d'espaces de stationnement correspondant aux besoins de chaque immeuble. Or, cette réglementation a principalement eu pour effet d'inciter à utiliser la voiture même lorsqu'il y a une alternative efficace (marche, vélo, transport en commun).⁷ Dans tous les cas, les normes devraient être déterminées en fonction de la qualité de la desserte par les transports en commun (distance de l'arrêt, fréquences des passages). Pour les immeubles à bureau du centre-ville situés à proximité du métro, la capacité de stationnement devrait se limiter à quelques espaces pour les livraisons et les visiteurs.



Photo : une politique sur le stationnement doit conserver le stationnement des résidents.

Photo : Une politique sur le stationnement doit dissuader le stationnement de longue durée pour les déplacements domicile-travail puisque ce type de déplacement peut être effectué de façon beaucoup plus avantageuse en transport en commun



⁶ Kaufman, Vincent, "Une politique globale, coordonnée et légitime", *Transport public*, juillet-août 1999, page 35.

⁷ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 13.

En résumé, une politique sur le stationnement doit s'articuler autour de trois grands types de stationnement : le stationnement de courte durée, le stationnement de longue durée et le stationnement résidents. Pour favoriser l'utilisation des transports en commun cette politique doit :

- 1) Dissuader le stationnement de longue durée pour les déplacements domicile-travail. Ce type de déplacement peut être effectué de façon beaucoup plus avantageuse par le transport en commun. De plus, la place de stationnement occupée toute la journée par une voiture pourrait servir à plusieurs déplacements de courtes durées.
- 2) Permettre le stationnement de courte durée pour les déplacements de loisir, d'achat ou de service professionnel. L'activité des commerces nécessite le maintien d'un minimum d'emplacements de stationnement de courte durée pour recevoir les livraisons et accueillir les clients inconditionnels de la voiture. Il faut cependant éviter qu'un nombre trop important de stationnements de courte durée viennent encourager un usage excessif de l'automobile.
- 3) Conserver le stationnement des résidents pour ne pas provoquer une désertification du centre-ville.⁸ Les résidents doivent demeurer la clientèle privilégiée à desservir dans le cas du stationnement de longue durée. Pour ce faire, il faut réserver des places de stationnement sur la voirie pour les résidents.
- 4) Fixer des normes maximales pour la construction de places de stationnement dans les nouveaux projets immobiliers en fonction de leur localisation et de la qualité de la desserte en transport en commun. La possibilité doit également être offerte aux promoteurs de se libérer de l'obligation de réaliser des stationnements en contribuant, par exemple, au financement des transports en commun de Montréal ou de la construction de stationnements incitatifs.

Le commerce et le stationnement

Les commerçants se sont souvent opposés à la limitation du nombre de places de stationnement, en particulier de celles qui sont situées à proximité de leur commerce. Ces commerçants stipulent que la concurrence des grandes surfaces en périphérie où les stationnements sont abondants risque d'entraîner la disparition des commerces dans le centre-ville si le stationnement est trop restrictif. Or, l'activité commerciale peut, au contraire, être stimulée par l'amélioration de l'environnement résultant de la reconquête et l'amélioration des espaces publics auparavant consacrés aux stationnements. Cela dit, limiter au minimum le risque d'une désaffection du centre-ville demande un contrôle strict du développement de grandes surfaces en périphérie.⁹ Dans plusieurs agglomérations, la qualité de vie est devenue l'un des premiers critères de localisation pour les entreprises. Il suffit de penser à Portland qui, après avoir démantelé une autoroute urbaine et converti une grande partie des stationnements de son centre-ville en espaces publics, connaît une forte croissance économique.

⁸ Mignot, Corinne, « Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation », *Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité*, février 1995, page 23.

⁹ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 8.

2.1.2. ÉTAT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

En 1998, l'inventaire des espaces de stationnement hors rues dans la grande région de Montréal effectué par le consortium CIMA & Daniel Arbours et associés a dénombré plus de 8 797 sites de stationnement pour un total de plus de 985 488 espaces de stationnement¹⁰ sur l'ensemble du territoire de la grande région de Montréal (tableau 3). De plus, le nombre de stationnements continue d'augmenter puisque des milliers de nouvelles places de stationnement sont prévues dans les nombreux projets en cours dans la région de Montréal (Palais des congrès, Bibliothèque Nationale, Caisse de dépôt...).

Tableau 3 : Répartition des sites et des cases de stationnement dans la grande région de Montréal

Secteur de la RMR	Nombre de sites	Nombre de cases	% du nombre de case total
Rive-Nord	1 686	142 043	14%
Laval	1 019	99 516	10%
Rive-Sud	2 274	220 317	22%
Montréal	1 511	202 151	20%
CUM (sauf Montréal)	2 307	321 461	33%
Total	8 797	985 488	100%

Source : CIMA & Daniel Arbour et Associés, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, 1998, page 8.

Tableau 4 : Répartition des usages par site et par secteur pour la grande région de Montréal

Secteur de la RMR	Public	Commercial	Bureau	Industrie
Rive-Nord	431 (26%)	939 (56%)	38 (2%)	16 (16%)
Laval	223 (22%)	495 (49%)	80 (8%)	221 (22%)
Montréal	394 (26%)	520 (34%)	316 (21%)	281 (19%)
Rive-Sud	532 (23%)	1 112 (49%)	93 (4%)	537 (24%)
CUM (sauf Montréal)	344 (15%)	622 (27%)	183 (8%)	1 158 (50%)
Total	1924 (22%)	3688 (43%)	710 (8%)	2213 (26%)

Source : CIMA & Daniel Arbour et Associés, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, 1998, page 8.

¹⁰ Pour cet inventaire, un espace de stationnement a été défini comme tout espace hors-rue aménagé aux fins de stationnement d'un minimum de 25 véhicules automobiles, qu'il soit intérieur ou extérieur, et dont la clientèle première n'est pas résidentielle, exception faite des espaces de stationnement extérieur non pourvus d'une signalisation indiquant qu'ils sont principalement destinés à cet usage.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

De plus, selon un rapport du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), les stationnements du centre-ville sont surexploités puisque l'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site. Plusieurs stationnements ont recours à des services de "valet Parking" pour accroître le nombre de véhicules pouvant être stationnés sur leur site. « Cette pratique, qui tient plus de l'entreposage que du stationnement, est inappropriée aux stationnements de courte durée puisqu'il vise principalement une clientèle de longue durée »¹¹. Or, cette pratique illégale est tolérée par les autorités municipales.



Photo : Les stationnements du centre-ville sont généralement surexploités puisqu'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site.

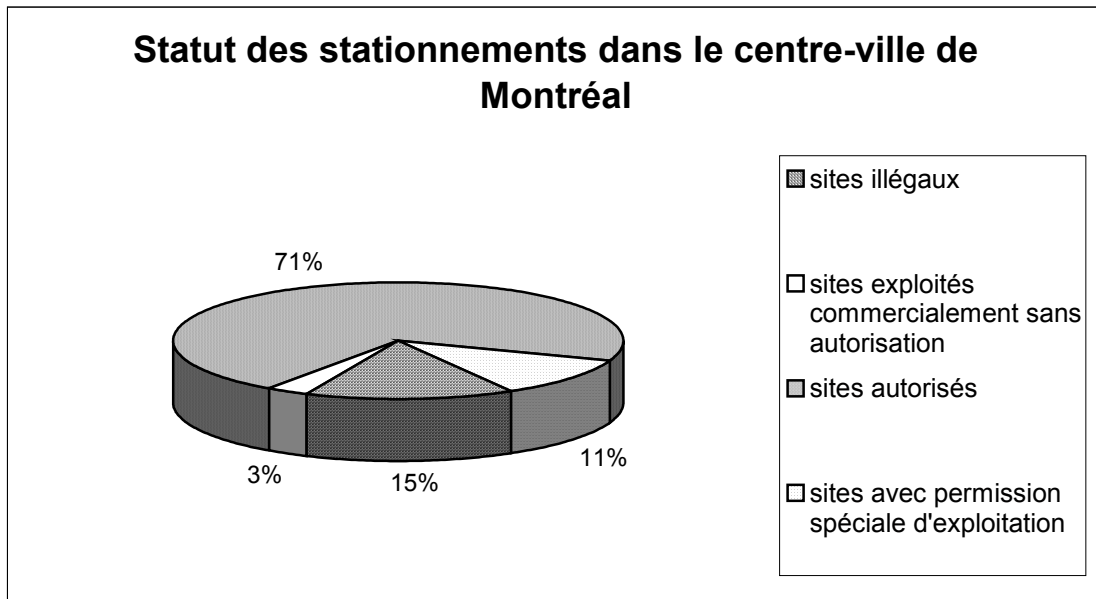
Photo : Jusqu'à maintenant la politique de la ville de Montréal en matière de stationnement a été de répondre à la demande. Par conséquent, de nouveaux projets, comme l'agrandissement du Palais des congrès de Montréal ont entraîné une augmentation du nombre de stationnement dans le centre-ville de Montréal.



¹¹ Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 19.

Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), 18% des parcs de stationnement du centre-ville de Montréal sont illégaux où sans permis d'exploitation (graphique 1).¹²

Graphique 1 : Statut des stationnements dans le centre-ville de Montréal



Enfin, le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997) indique clairement une absence de gestion de l'offre de stationnements dans la région de Montréal. Or, cette attitude de laisser faire a entraîné la prolifération des nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement et la multiplication des stationnements illégaux à Montréal. Entre 1994 et 2000, plus de 5 000 places supplémentaires de stationnement ont été créées dans le centre-ville alors que l'orientation municipale en matière de stationnement visait une réduction de 3 000 places pour cette période.¹³

2.1.3. CONCLUSIONS

Jusqu'à maintenant la politique de la ville de Montréal en matière de stationnement a été de répondre à la demande. Or, l'assurance de disposer d'une place de stationnement à proximité des lieux de travail a incité les navetteurs à utiliser leurs automobiles pour les déplacements domicile-travail. Par conséquent, le transport en commun a connu une baisse d'achalandage de 3% dans le centre-ville seulement au cours des 5 dernières années.

Pour favoriser l'utilisation des transports en commun, la ville de Montréal doit mettre en place des mesures visant à restreindre la construction de nouveaux stationnements et à réduire significativement le nombre de stationnements de longue durée. Les mesures de réduction du nombre de places de stationnement de longue durée doivent être jointes à des mesures

¹² Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 20.

¹³ Ibid, page 19.

conservant le stationnement de courte durée afin de ne pas nuire aux activités commerciales. Par ailleurs, les stationnements illégaux de la région métropolitaine doivent être fermés et l'on doit s'assurer de la conformité des stationnements avec les règlements municipaux sur leur capacité et leur aménagement. Enfin, la ville de Montréal doit conserver le stationnement des résidents pour ne pas favoriser l'exode vers les banlieues.

2.1.4. RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que les instances concernées devraient :

- Mettre en place un moratoire sur la construction de nouveaux stationnements dans le centre-ville de Montréal ;
- réduire de 5 000 places le nombre de stationnement de longue durée dans le centre-ville tel que stipulé dans la politique sur le stationnement de la ville de Montréal (1994) ;
- harmoniser les normes d'urbanisme en matière de construction de nouveaux stationnements avec la proximité et le niveau de desserte des transports en commun ;
- fermer les stationnements illégaux de la région métropolitaine et assurer la conformité des stationnements avec les règlements sur leur capacité et leur aménagement ;
- conserver, dans le centre-ville, le stationnement de courte durée payant sur voirie pour les déplacements de loisir, achat ou d'affaires ;
- conserver et simplifier le stationnement sur voirie des résidents pour ne pas provoquer une désertion du centre-ville.

2.2.1. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT

La disposition d'une place de stationnement gratuite au lieu de travail est un facteur décisif dans le choix de l'utilisation du mode de transport pour les déplacements domicile-travail. C'est aussi un facteur favorisant indirectement le phénomène de l'étalement urbain puisque dans la recherche d'un logement, la proximité du travail devient un facteur secondaire lorsque le trajet domicile-travail peut s'effectuer en voiture avec un stationnement gratuit assuré au lieu de travail. Il est bien établi que le développement du stationnement gratuit au lieu de travail a contribué à la forte croissance de l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail et à l'étalement urbain.

Le prix du stationnement influence directement l'utilisation de l'automobile. Jusqu'à maintenant, l'absence de mécanismes de tarification directe de l'utilisation des infrastructures routières ne permet pas de faire payer aux automobilistes le coût réel de l'utilisation de l'automobile. L'évolution du prix de l'essence a même favorisé l'usage de l'automobile au détriment du transport en commun dont le coût pour les usagers a augmenté plus rapidement ces dernières années. De plus, la gratuité d'une grande partie du stationnement au lieu de travail contrecarre les efforts en faveur du transport en commun aux endroits où la congestion et le smog urbain sont les plus concentrés comme le centre-ville.

C'est pourquoi une politique sur le stationnement doit prévoir la mise en place de mesures pour réduire le stationnement gratuit ou subventionné. Pour ce faire, les employeurs peuvent donner à leurs employés qui n'utilisent pas leur stationnement une allocation transport équivalent aux coûts du stationnement. Cette mesure permet aux employés qui n'utilisent pas leur voiture de recevoir des bénéfices comparables aux navetteurs. Pour l'employé qui continue à utiliser sa voiture il n'y a aucun gain ni perte. S'il fait du covoiturage, il fait des gains financiers. S'il utilise les transports en commun, cette allocation lui permet de défrayer l'utilisation des transports en commun tout en économisant les dépenses reliées à l'utilisation d'une automobile. Selon Todd Litman (1999), les programmes d'allocation transport permettent de réduire de 10 à 40% le nombre de navetteurs.

Pour inciter les entreprises privées à réduire leur offre de stationnement gratuit, il est possible de mettre en place un programme d'incitations financières à la conversion d'espace de stationnement. Ce type de programme encourage les entreprises à mettre à la disposition de leurs employés la possibilité de renoncer à leur stationnement contre une augmentation de salaire égale au coût de stationnement.

De plus, pour optimiser le stationnement sur rue et empêcher leur utilisation par des navetteurs il est possible de recourir aux stationnements payants à durée limitée sur les artères commerciales. Ce type de stationnement est destiné à accueillir les automobilistes qui se déplacent pour effectuer des achats ou des visites de courte durée et ne permet pas aux navetteurs de garer leur automobile pendant toute la journée. Afin d'accélérer la rotation des véhicules, la tarification peut même être progressive. À titre d'exemple, une tarification progressive du stationnement sur rue permettrait une première demi-heure à bon marché et un prix croissant pour les demi-heures suivantes.

2.2.2. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

Dans la grande région de Montréal, seulement 10% des places de stationnement, soit 99 785 sur les 985 488 places de stationnement disponibles, sont payants¹⁴. Les résultats de l'inventaire des espaces de stationnement de la grande région de Montréal (1998) démontrent également que près de 45% des espaces véritablement payants sont situés dans le centre-ville ou dans sa périphérie (Plateau Mont-Royal, Hochelaga-Maisonneuve et Sud-Ouest). Par conséquent, la grande majorité des espaces de stationnement de la région métropolitaine, à l'exception du centre-ville, sont dépourvus de mécanismes de perception. Or, cette situation s'explique par le fait qu'une grande partie du stationnement pour les navetteurs est fournie gratuitement par les employeurs.

Pour les stationnements payants hors rue, la structure tarifaire dans la région métropolitaine favorise le stationnement régulier et de longue durée. Généralement, le coût maximum journalier pour un stationnement est atteint au début de la troisième heure et le coût maximum mensuel, le 12^e ou 14^e jour. Cette tarification favorise le stationnement de longue durée pour les navetteurs alors que se sont précisément ces automobilistes que l'on veut attirer vers les transports en commun. De plus, le stationnement de courte durée, associé aux déplacements d'affaires et de loisir essentiel à la revitalisation des commerces du centre-ville, est actuellement désavantagé au profit des véhicules stationnés toute la journée des navetteurs.¹⁵



Photo : Généralement, le coût maximum journalier pour un stationnement est atteint au début de la troisième heure et le coût maximum mensuel, le 12^e ou 14^e jour.

¹⁴ Les stationnements payants sont définis comme les stationnements avec un prix positif

¹⁵ Mackey, Paul, *La gratuité du stationnement ou la fréquentation du transport en commun*, Montréal, 1984, page 41.

2.2.3. CONCLUSIONS

L'absence de mécanismes de tarification sur près de 90% des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal constitue un obstacle majeur au développement du transport en commun. L'assurance d'avoir un stationnement facile d'accès en tout temps et gratuit encourage l'utilisation de l'automobile. Une intervention est donc nécessaire pour gérer le prix de l'utilisation de l'automobile de manière à favoriser l'utilisation des transports en commun. C'est pourquoi une politique sur le stationnement doit prévoir la mise en place de mesures pour réduire le stationnement gratuit ou subventionné.

Étant donné qu'il est difficile d'imposer aux entreprises privées l'abolition du stationnement gratuit pour leurs employés, les gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux devraient donner l'exemple en appliquant une politique restrictive visant à faire payer le stationnement à leurs employés. À l'instar de la ville de Pasadena, en Californie, les institutions gouvernementales et municipales de la région montréalaise devraient montrer l'exemple en abolissant la gratuité de leurs stationnements pour la remplacer par une allocation transport. Cette mesure plus équitable pour les employés favorise le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.

De plus, il serait souhaitable que les stationnements sur rue sur les artères commerciales et dans les zones centrales soient payants et de durée limitée. À cet égard, la mise en place de parcomètres, restreignant la durée du stationnement sur rue et imposant une tarification élevée progressive favorise les déplacements pour achats et loisirs au détriment des déplacements domicile-travail.

2.2.4. RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que les instances concernées devraient :

- Augmenter le nombre de parcomètres sur les artères commerciales tout en évitant les phénomènes de débordement sur les rues résidentielles ;
- développer un programme d'allocation transport pour les employés de la fonction publique (municipal, provincial et fédéral) en priorité.

Photo : *L'utilisation de parcomètres pour les stationnements sur rue facilite les déplacements pour effectuer des achats ou des visites de courte durée tout en dissuadant les navetteurs de garer leur automobile pendant toute la journée à cet endroit.*



2.3.1. LE STATIONNEMENT INCITATIF

Les stationnements incitatifs sont considérés comme l'une des pierres angulaires de l'intermodalité dans le transport des personnes car ils constituent un lien stratégique entre les automobilistes et les transports en commun. Les stationnements incitatifs ont pour objectif d'accueillir les navetteurs qui habitent la banlieue, possèdent une voiture et vont travailler chaque jour en voiture au centre-ville. Afin d'éviter la congestion routière et les difficultés de stationnement au centre-ville, les navetteurs peuvent stationner leur automobile près d'une station de transport en commun en périphérie. Les stationnements incitatifs permettent ainsi de déplacer les stationnements de longue durée du centre-ville vers la périphérie, où l'espace est disponible et à moindre coût.

Pour les sociétés de transport, les stationnements incitatifs apportent une clientèle additionnelle d'automobilistes qui autrement poursuivraient leurs déplacements en automobile vers leur destination. De plus, en facilitant l'accès au réseau de transports en commun pour les voyageurs disposant d'une automobile, les stationnements incitatifs permettent d'augmenter la zone d'attraction des transports en commun. Les stationnements incitatifs permettent donc de réduire le volume d'automobiles et d'accroître l'achalandage des transports en commun.

L'aménagement d'un nombre suffisant de stationnements incitatifs à l'accès facile et à la sécurité assurée entraîne généralement une augmentation de l'achalandage des transports en commun.¹⁶ Par ailleurs, dans les quartiers bien desservis par des lignes d'autobus, l'aménagement de stationnements incitatifs ne doit pas encourager l'usage de l'automobile aux dépens de l'autobus. À l'inverse, la fréquentation des stationnements incitatifs risque d'être faible lorsqu'il existe de très bons services d'autobus en correspondance avec la même station. C'est donc au niveau de l'ensemble du territoire que doit être développée une stratégie de développement des stationnements incitatifs.

Les parcs-relais en Île-de-France

Le développement des stationnements incitatifs en Europe s'est traduit par un accroissement significatif du nombre de transfert modal de l'automobile vers les transports en commun. En Ile-de-France, 66% des déplacements quotidiens entre la grande couronne et la capitale sont effectués en transport en commun et 27% des usagers des transports en commun habitant dans la grande couronne utilisent leur automobile pour rejoindre les stationnements incitatifs des réseaux de transport en commun. Ces usagers sont principalement des navetteurs qui se rendent à leur travail dans le centre-ville.¹⁷

¹⁶ Marchand, L, *Rapport du 51^e Congrès sur la qualité de l'air et la circulation urbaine*, 1995, p.46.

¹⁷ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 15.

Pour être efficaces, les stationnements incitatifs doivent répondre aux conditions suivantes :¹⁸

- Localisation en amont de la zone congestionnée aux heures de pointe ;
- bonne accessibilité routière à partir des axes routiers importants en direction du centre ;
- bonne desserte en transport en commun avec une bonne fréquence ;
- capacité suffisante des transports en commun afin d'assurer un minimum de confort aux usagers ;
- sécurité assurée pour les usagers et leurs véhicules ;
- aménagement d'un espace public convivial et confortable pour les usagers ;
- cohérence entre la politique de stationnement dans le centre (capacité offerte, tarification) avec la politique de construction des stationnements incitatifs en périphérie.

2.3.2. ÉTAT DES STATIONNEMENTS INCITATIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Depuis quelques années, plusieurs parcs de stationnement ont été aménagés dans la région de Montréal spécifiquement pour encourager le transfert modal des automobilistes vers les transports en commun. Ces parcs de stationnement se trouvent à proximité d'infrastructures du réseau de transport en commun et en bordure d'axes routiers de fort achalandage. L'Agence métropolitaine de transport possède actuellement plus de 41 stationnements incitatifs d'une capacité de 15 142 places dans la grande région de Montréal. En 1999, l'ensemble des stationnements incitatifs a entraîné un achalandage de plus de 724 173 véhicules annuellement. De plus, le taux annuel d'utilisation des stationnements est passé de près de 40% en 1996 à plus de 75% en octobre 1999.¹⁹ Étant donné l'impact positif des stationnements incitatifs sur l'achalandage des transports en commun, l'AMT souhaite continuer de développer son réseau de stationnements incitatifs.

2.3.3. CONCLUSIONS

À l'échelle métropolitaine, une politique sur le stationnement doit inciter un transfert modal vers les transports en commun par le biais de stationnements incitatifs situés aux extrémités des lignes de transport en commun. Les stationnements incitatifs doivent permettre aux automobilistes venant de la périphérie de laisser leur véhicule dans des stationnements aménagés aux entrées de la ville et de poursuivre leur trajet en transport en commun.

2.3.4. RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que les instances concernées devraient :

- Aménager un nombre suffisant de stationnements incitatifs et leur garantir une bonne desserte en transport en commun ;
- coordonner l'aménagement de stationnements incitatifs avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée dans les zones centrales.

¹⁸ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 16.

¹⁹ Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 1999*, page 20.

2.4.1. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

Dans toute tentative de modification des pratiques de déplacement, il est important de s'associer à la population en lui faisant valoir le bien-fondé des mesures mises en place. Il s'agit également d'éliminer les réticences naturelles à ce changement d'habitude. En général, les raisons à l'origine de la nécessité de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun sont méconnues de la population. Augmenter l'utilisation des transports en commun n'est pas un but mais un moyen d'atteindre des objectifs en matière de qualité de vie et d'environnement. C'est pourquoi, il est essentiel de développer des outils de sensibilisation de la population sur les conséquences de l'automobile sur l'environnement ; diminution de la qualité de vie, bruit, accidents, pollution atmosphérique et étalement urbain. Bref, la sensibilisation de la population aux impacts de la voiture contribue à légitimer les mesures que nécessite le report modal et facilite l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville.²⁰

2.4.2. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION À MONTRÉAL

La diffusion de l'information et la promotion des transports en commun font partie de la mission de l'AMT. Au cours des dernières années, l'AMT a fait plusieurs campagnes de publicité afin de faire connaître davantage les services existants de transport en commun et pour convaincre le public d'utiliser les nouveaux services de trains de banlieue.²¹ Pour ce faire, l'AMT a investi près de 810 000\$ en 1999 dans la promotion du transport en commun de la région métropolitaine. En comparaison, l'industrie automobile réinvestit environ 13 % de son chiffre d'affaires en publicité. Au Québec seulement, plus de 300 millions de dollars ont été investis en 1997 dans la publicité télévisuelle et plus d'un milliard de dollars pour tous les types de médias confondus pour la vente de véhicules automobiles.²²

2.4.3. CONCLUSIONS

Il est essentiel de développer une stratégie de communication et de concertation pour promouvoir une attitude positive des citoyens à l'égard de la redistribution de l'espace dévolu au stationnement en faveur des transports en commun, des cyclistes et des piétons. Les interventions doivent être appuyées par une stratégie globale de promotion. À cet égard, des campagnes de sensibilisation, d'information et de promotion musclées devront mettre en valeur les modes de transport et mettre en valeur leurs gains sur la qualité de l'environnement, la qualité de vie, la consommation énergétique et la santé.

2.4.4. RECOMMANDATIONS

Le CRE-Montréal est d'avis que les instances concernées devraient mettre sur pied des campagnes pour sensibiliser la population aux impacts de la voiture afin de faciliter l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville et de faire évoluer les comportements des automobilistes.

²⁰ Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 1999*, page 38.

²¹ Ibid, page 18.

²² Bergeron, Richard, 2001.

2.5.1. COHÉRENCE ENTRE LES ÉLÉMENTS D'UNE POLITIQUE SUR LE STATIONNEMENT

L'efficacité du stationnement comme outil de gestion des déplacements dépend de la cohérence des différents éléments d'une politique de stationnement au niveau de l'agglomération. La difficulté à trouver une place de stationnement dans le centre-ville est le principal facteur d'incitation à utiliser les stationnements incitatifs et les transports en commun. Il importe donc d'assurer la cohérence entre la politique de stationnement dans le centre-ville (offre de stationnement, tarification) et la création de stationnements incitatifs en périphérie.

Par ailleurs, la coordination des politiques de réglementation et des tarifs sur l'ensemble du territoire de l'agglomération est nécessaire afin d'éviter des phénomènes de transfert de la demande de stationnement d'un secteur très contraint vers des secteurs périphériques moins réglementés. En particulier, la volonté de libérer le centre-ville d'un certain nombre de stationnements ne doit pas se traduire par une pression sur les quartiers périphériques.



Photo : La plupart des intervenants s'entendent pour dire que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile.

Strasbourg, un exemple de stratégie cohérente

À Strasbourg, la très forte utilisation de l'automobile dans les rues du centre-ville avait engendré d'importants problèmes de congestion, de pollution atmosphérique, de bruit, d'insécurité et de dégradation du patrimoine architectural. Étant donné les nuisances entraînées par l'automobile, la décision a été prise en 1992 de mettre en place un nouveau plan de circulation afin de réorganiser les déplacements dans le centre-ville de Strasbourg. Le but de ce plan était de permettre à tous les usagers de mieux profiter du centre-ville en redistribuant l'espace public afin que piéton, cycliste, transport en commun et automobiliste y trouvent leur juste place.

Le premier objectif de ce plan était de redistribuer l'usage de l'espace public, auparavant consacré à la voiture, au profit des piétons et des transports en commun. Le deuxième objectif du plan de circulation était de redynamiser les transports en commun par le biais d'un accroissement de l'offre. Le troisième objectif était de profiter des réaménagements pour améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie. Pour atteindre les trois objectifs du plan intégré de circulation, une stratégie cohérente a été développée autour de quatre éléments :

- La mise en place de mesures de contrôle d'accès régulant très en amont la circulation automobile en direction du centre-ville ;
- la réduction de l'offre de stationnements de longue durée au centre-ville ;
- l'aménagement de stationnements incitatifs en périphérie du centre-ville ;
- l'amélioration de l'offre de transports en commun par la mise en place d'un réseau de SLR.

Depuis la mise en application de son plan de circulation, l'utilisation de la voiture dans le centre-ville de Strasbourg a baissé de 17% en cinq ans alors que les transports en commun ont connu une hausse de 40% en six ans. La mise en service du SLR a également entraîné une baisse significative de la circulation sur la plupart des artères du centre-ville alors que les piétons et les cyclistes ont de nouveau accès au centre-ville. Enfin, l'amélioration de l'accès au centre-ville a amené de nombreux visiteurs, ce qui a eu une incidence bénéfique sur l'économie du centre-ville.²³

2.5.2. LA POLITIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Depuis le début des années 90, la ville de Montréal s'est dotée d'instruments de planification en matière de stationnement (Plan d'urbanisme et principes directeurs en matière de stationnement) visant à accroître l'utilisation des transports en commun et à réduire l'utilisation de l'automobile aux heures de pointe. À cet égard, une des orientations du plan d'urbanisme de 1992 est de diminuer l'impact du transport sur l'environnement urbain de façon à améliorer la qualité de vie à Montréal.

²³ Ville de Strasbourg, *Le tramway de l'agglomération strasbourgeoise*, 1994, Strasbourg, page 6.

Dans son plan d'urbanisme (1992), la ville de Montréal stipule que l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail défavorise le développement du centre-ville. Elle reconnaît également qu'une place de stationnement occupée toute la journée par la même voiture pourrait desservir successivement plusieurs usagers ne demeurant que quelques heures. La ville de Montréal s'est engagée, dans son plan d'urbanisme, à éliminer graduellement les stationnements commerciaux de surface au centre-ville et à ne plus en autoriser de nouveaux. Pour mettre en application les objectifs de son plan d'urbanisme, la ville de Montréal s'est doté en 1994 d'une politique sur le stationnement. Les grands objectifs de cette politique sont les suivants :

- Réduire l'achalandage automobile sur le réseau routier montréalais aux heures de pointe et particulièrement la circulation de transit dans les quartiers résidentiels ;
- privilégier le transport collectif comme substitut à l'automobile, particulièrement pour accéder au centre-ville ;
- faciliter la livraison des marchandises, particulièrement au centre-ville ;
- répondre en priorité aux besoins de stationnement des résidants ;
- assurer une disponibilité de places de stationnement de courte durée propices aux activités commerciales ;
- répondre aux besoins des cyclistes et piétons.

Pour atteindre ses objectifs, la politique de stationnement de la ville de Montréal visait l'élimination de 500 places de stationnement de surface hors rue par année entre 1994 et l'an 2000, pour un total de 3 000 places de stationnement.²⁴ Malgré l'adoption du plan d'urbanisme (1992) et des Principes directeurs en matière de stationnement (1994), la situation du stationnement de surface hors rue à Montréal et particulièrement au centre-ville s'est dégradée. Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), le contrôle de la quantité des stationnements de surface hors rue s'est avéré insuffisant. Par conséquent, la ville de Montréal a autorisé entre 1994 et 1997 la construction de plus de 5 000 espaces de stationnement supplémentaires au centre-ville.

2.5.3. CONCLUSIONS

Malgré l'adoption du plan d'urbanisme (1992) et des Principes directeurs en matière de stationnement (1994), la situation du stationnement de surface hors rue à Montréal et particulièrement au centre-ville s'est dégradée. Les objectifs de réduction de l'offre de stationnement issus des Principes directeurs en matière de stationnement (1994) n'ont pas été respectés. De plus, aucune mesure n'a été prise pour coordonner la construction de stationnements incitatifs en périphérie avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée au centre-ville. Enfin, l'absence de cohérence dans la gestion du stationnement dans la région métropolitaine a entraîné une augmentation de l'offre de stationnements de longue durée favorisant ainsi une utilisation accrue de l'automobile.

²⁴ Ville de Montréal, *Principes directeurs en matière de stationnement*, Division transport, Montréal, 1994.

3. CONCLUSION DU RAPPORT

Depuis le début des années 80 dans la grande région de Montréal, l'évolution du prix de l'essence a favorisé l'usage de l'automobile au détriment du transport en commun dont le coût pour les usagers a augmenté plus rapidement. De plus, l'élimination des péages et l'amélioration de l'accès automobile sur l'ensemble de la métropole ont entraîné un accroissement de 1,3 millions de déplacements automobiles par jour. Une croissance qui a entraîné une augmentation de la congestion dans la région de Montréal concentrée principalement sur l'île de Montréal et sur les autoroutes et les routes permettant d'accéder à l'île. Or, l'utilisation pratiquement illimitée de l'automobile dans les milieux urbains a entraîné des problèmes de congestion, de pollution atmosphérique, d'accident de circulation, de bruit et d'effet de coupure dans le tissu urbain. Ces phénomènes sont aujourd'hui considérés comme un prix trop lourd pour une part grandissante de la population montréalaise.

Dans un contexte où l'augmentation des déplacements automobiles risque d'entraîner une congestion routière endémique, la qualité de vie des citoyens et la protection de l'environnement dépendent des services de transport en commun. Or, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun nécessite la mise en place de mesures pour améliorer significativement l'offre de transports en commun et pour limiter l'utilisation de l'automobile. Jusqu'à maintenant, la stratégie de développement des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal a reposé principalement sur l'amélioration de l'offre de transport en commun sans toutefois inclure des mesures pour limiter l'utilisation de l'automobile.

Pour le CRE-Montréal, le développement du transport en commun nécessite la mise en place d'une politique métropolitaine sur le stationnement intégrant des mesures pour diminuer l'offre de stationnement de longue durée en zone centrale tout en conservant le stationnement de courte durée favorable aux activités commerciales. Une politique intégrant des mesures pour favoriser la tarification du stationnement et favorisant l'aménagement de stationnements incitatifs en périphérie.

Dans plusieurs villes d'Europe et des États-Unis, le stationnement est une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisque les interventions dans ce domaine représentent les mesures les plus efficaces pour accroître l'utilisation des transports en commun et limiter l'utilisation de l'automobile. Enfin, une politique sur le stationnement est d'autant plus souhaitable que le ministère des Transports, dans son plan de gestion des déplacements (2000), souhaite que les autorités métropolitaines et locales unissent leurs efforts afin de doter la région de Montréal d'une vision d'ensemble du stationnement. Une telle vision permettra, selon le ministère, d'identifier les mesures susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés en matière de soutien au transport en commun et au covoiturage.²⁵

²⁵ Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, 2000, page 49.

4. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis qu'une politique sur le stationnement est un outil efficace pour limiter l'utilisation de l'automobile et favoriser les déplacements en transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, le CRE-Montréal considère que certaines mesures sont essentielles à la mise en place d'une politique sur le stationnement efficace pour la région métropolitaine de Montréal. Ces mesures, sans être une liste exhaustive, sont complémentaires et pour être efficaces, doivent être mises en place de façon concomitantes et coordonnées :

- Mettre en place un moratoire sur la construction de nouveaux stationnements dans le centre-ville de Montréal ;
- réduire de 5 000 places le nombre de stationnement de longue durée dans le centre-ville tel que stipulé dans la politique sur le stationnement de la ville de Montréal (1994) ;
- harmoniser les normes d'urbanisme en matière de construction de nouveaux stationnements avec la proximité et le niveau de desserte des transports en commun ;
- fermer les stationnements illégaux de la région métropolitaine et assurer la conformité des stationnements avec les règlements sur leur capacité et leur aménagement ;
- conserver, dans le centre-ville, le stationnement de courte durée payant sur voirie pour les déplacements de loisir, achat ou d'affaires ;
- conserver et simplifier le stationnement sur voirie des résidents pour ne pas provoquer une désertion du centre-ville;
- augmenter le nombre de parcomètres sur les artères commerciales tout en évitant les phénomènes de débordement sur les rues résidentielles ;
- développer un programme d'allocation transport pour les employés de la fonction publique (municipal, provincial et fédéral) en priorité ;
- aménager un nombre suffisant de stationnements incitatifs et leur garantir une bonne desserte en transport en commun ;
- coordonner l'aménagement de stationnements incitatifs avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée dans les zones centrales ;
- sensibiliser la population aux impacts de la voiture afin de faciliter l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville.
- Développer une politique cohérente sur le stationnement pour la région métropolitaine de Montréal.

5. BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de Montréal, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, partenaires maintenant vers 2007*, Montréal, 1997.

Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 1999*, Montréal, 1999.

Association canadienne du transport urbain, *Developing Transit-Supportive Parking Policies*, December 1996.

Centre d'étude des transports urbains, *Circulation et stationnement, approches et études de stationnement*, Paris, 1982.

Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, Bruxelles, 1999.

Conseil régional de l'environnement de Montréal, *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal*, Montréal, septembre 1997.

Higgins, Thomas, «Parking taxes : Effectiveness, legality and implementation, some general considerations», *Transportation*, numéro 19, page 221-230.

Kaufmann, Vincent, «Pour limiter l'usage de la voiture en ville; une politique globale, coordonnée et légitime», *Transport public*, juillet-août 1999, page 18-38.

Lemelin, André et Hamel, pierre, *Une étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, INRS-Urbanisation, Montréal, juillet 2000.

Litman, Todd, *Potential Transportation Demand Management Strategies*, Victoria Transport Policy Institute, 1999.

Mackey, Paul, « La gratuité du stationnement ou la fréquentation du transport en commun », *Routes et transports*, été 1984, page 39-45.

McGarry, Robert, "Proposed Parking tax for Montgomery County, Maryland", *Proceedings of the Commuter Parking Symposium*, 1990.

Mignot, Corinne, *Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation*, INRETS, Paris, février 1995.

Ministère de l'Environnement du Québec, *Plan d'action québécois sur les changements*, 2000, Québec.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, *Matériels de transport urbain*, 1999.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Ministère des Transports du Québec, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, Montréal, septembre 1998.

Morton, James K, « Financing the Transportation System with Parking Space User Fees », *ITE 1990 Compendium of Technical Papers*, 1990, page 275-277.

Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), *Transports urbains et développement durable*, Paris, 1995.

Porlier, André, *Étude sur les expériences étrangères dans le domaine des systèmes légers sur rail*, Ministère des Transports du Québec, Montréal, 1999.

Sauvé, Sylvain, *Le financement du transport en commun dans la région de Montréal*, Montréal, 2001.

Société de transport de la communauté métropolitaine de Montréal, *Une entreprise à découvrir...*, Montréal, mai 2000.

Trani, Celestino ; Boender, John ; Peeters, Jean-Marie ; Poutanen, Olli-Pekka, « Politiques de stationnement », *Routes & Roads*, 1995, page 57-133.

University of South Florida College of Engineering, *Countywide Parking policy Study: Literature and regulations review*, CUTR, Florida, 1997.

Ville de Montréal, *Principes directeurs en matière de stationnement*, division transport, Montréal, 1994.

Ville de Montréal, *Rapport d'orientation sur les stationnements et terrains vagues au centre-ville*, Service d'urbanisme, Montréal, mai 1997.

Ville de Strasbourg, *Le tramway de l'agglomération strasbourgeoise*, Strasbourg, 1994.

Washington State Department of Transportation, *Local Option Commercial Parking Tax Analysis*, July 1992.