



Politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont : L'innovation au service de la transition écologique

AVIS DU CRE-MONTRÉAL
Présenté à Convercité

28 février 2020





Conseil régional de l'environnement de Montréal

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

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

Suivez-nous !



Table des matières

| | |
|--|-----------|
| I – Mise en contexte | 3 |
| II – Analyse et recommandations | 4 |
| Le CRE-Montréal favorable au principe de la tarification des stationnements sur rue..... | 4 |
| 1. Un report modal insuffisant sans motiver directement le changement..... | 4 |
| 2. Équité dans le financement des services et équité dans l'accès à un environnement sain..... | 4 |
| 3. Tarification au prix du marché | 5 |
| 4. Pour l'innovation réglementaire en contexte de transition urgente | 5 |
| Pistes d'amélioration à la politique de stationnement d'Outremont | 8 |
| 5. La réallocation de l'espace | 8 |
| 6. Case de stationnement garantie..... | 9 |
| 7. Équité dans l'accès à l'arrondissement | 10 |
| III - Conclusion | 10 |



I – Mise en contexte

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) présente ici son avis sur la politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont dans le cadre de la consultation publique en droit d'initiative (excluant les questions essentiellement budgétaires).

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

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

Le CRE-Montréal s'intéresse à la question du stationnement depuis au moins vingt ans, car il le considère comme une composante essentielle de la mobilité durable. Il s'agit aussi d'un outil extrêmement efficace accessible aux villes et aux arrondissements pour favoriser un transfert modal de l'auto solo vers une mobilité basée sur le cocktail transport : transport collectif, transport actif (marche, vélo) et de meilleurs usages de la voiture (taxi, autopartage, covoiturage).

Nous avons produit et collaboré à un grand nombre d'écrits ayant contribué à faire évoluer les politiques de stationnement à Montréal, et dont quelques-uns ont d'ailleurs été mis en référence sur le site Internet de la présente consultation :

2016 : [Mémoire dans le cadre des consultations sur la Politique de Stationnement de Montréal](#)

2015 : Étude « [Pour une connaissance et une gestion renouvelées du stationnement](#) » du CRE-Montréal, Polytechnique Montréal, l'Université de Montréal et l'UQAM

2014 : Guide : « [Le stationnement, un outil incontournable de la gestion de la mobilité et de l'aménagement durables](#) »

2001 : Rapport : « [Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la grande région de Montréal](#) ».

Le présent avis a pour but de compléter ces écrits dans le contexte précis de la présente consultation sur la politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont dirigée par Convergence. La première partie de cet avis expose le soutien du CRE-Montréal au principe de la tarification du stationnement sur rue. La seconde partie propose des avenues afin d'améliorer l'utilisation de cette tarification pour maximiser son effet positif sur les finances des ménages, la congestion, la santé et les émissions de gaz à effet de serre de la population qui résident ou fréquente le territoire d'Outremont.



II – Analyse et recommandations

Le CRE-Montréal favorable au principe de la tarification des stationnements sur rue

La tarification des espaces de stationnement sur rue est l'un des outils les plus puissants à la disposition des arrondissements de Montréal afin d'influencer les comportements de mobilité des résidents et des visiteurs de leur territoire. En contexte d'explosion des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal (4,2 G\$ en 2018 selon la CMM) et d'incapacité des gouvernements à répondre au défi des changements climatiques par les méthodes actuellement en place, c'est également un service public qui mérite d'être tarifé à sa juste valeur.

1. Un report modal insuffisant sans motiver directement le changement

L'accroissement de l'offre de transport en commun et des aménagements pour le transport actif ne sont pas, à elles seules, des mesures suffisantes pour remettre en question des habitudes de mobilité et l'aménagement du territoire à la hauteur des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la congestion automobile. En plus d'augmenter l'offre d'infrastructures de transport actif et collectif, il faut agir pour stimuler la demande, c'est-à-dire ajouter des incitatifs et des contraintes pour que les automobilistes révisent leurs habitudes et choisissent d'abandonner leur automobile. Suivant cette analyse, nous soutenons les administrations qui envisagent des dispositifs tarifaires afin d'encourager le passage à des modes de transport à faible empreinte carbone et qui reportent sur les automobilistes les dépenses publiques liées à l'utilisation de l'automobile. Nous les soutenons à plus forte raison là où les équipements de transports actifs et collectifs sont adéquats comme c'est généralement le cas dans Outremont.

Recommandation 1

Que l'arrondissement continue d'inciter à des changements de comportement de mobilité de sa population et de ses visiteurs, dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés afin de participer à l'atteinte des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de décongestion du réseau routier.

2. Équité dans le financement des services et équité dans l'accès à un environnement sain

Les frais liés à l'entretien de chaque case de stationnement sur rue sont de 800 \$ à 1 300 \$ par an selon Le Plateau–Mont-Royal. Lorsqu'on y inclut la valeur du terrain, ces cases valent bien au-delà de 2 000 \$ par année, ce à quoi il faudrait ajouter le coût de la dégradation des milieux de vie par la congestion, l'insécurité routière, le bruit et la mauvaise qualité de l'air. Sur les milliers de cases d'un arrondissement comme Outremont, ces frais pèsent lourd dans les finances publiques. Il est donc entièrement justifié qu'un arrondissement cherche à tarifer ce service offert aux automobilistes qui résident ou fréquentent leur territoire.

Du point de vue de 26 % des ménages outremontaisES qui ne possèdent pas d'automobile, qui subissent celles des autres et qui financent leur stationnement en plus, l'enjeu d'équité fiscale se pose. Du point de vue des futures générations aussi, l'incapacité des pouvoirs publics à rencontrer



les cibles de réduction de gaz à effet de serre pose des enjeux d'équité intergénérationnelle qui croissent à mesure que les effets irréversibles des changements climatiques s'additionnent.

3. Tarification au prix du marché

En tarifant l'ensemble des cases de stationnement sur rue, l'arrondissement a mis en lumière le privilège que le stationnement gratuit constitue. En effet, il s'agit même d'un bénéfice habituellement imposable lorsque l'employeur le fournit à ses employés. Ce bénéfice se calcule selon la juste valeur marchande moins les sommes déboursées par l'employé. Or, lorsque le nombre de cases fourni est inférieur au nombre d'employés exigeant une place le bénéfice n'est pas imposable, car il est trop difficile de déterminer qui en bénéficie ou pas. Le bénéfice est néanmoins bien réel. Il est alors offert à certains employés par l'employeur et à certains autres par l'arrondissement, tandis que certains autres choisiront de défrayer les coûts de leur stationnement de façon privée en louant une case payante. Une gestion équitable du stationnement voudrait pourtant que ces trois types d'employés automobilistes paient un tarif équivalent, soit la juste valeur marchande qui selon nos observations sommaires se situe à 10 \$ par jour. Dans le cas de la grille tarifaire appliquée aux visiteurs, nous sommes d'avis qu'Outremont applique les bons tarifs journaliers (10 \$) en regard de la juste valeur marchande, mais que les tarifs mensuels pourraient être augmentés.

Recommandation 2

Que l'arrondissement continue de mettre en place des mécanismes tarifaires visant à rétablir l'équité entre automobilistes bénéficiant d'une case de stationnement fournie par l'employeur et les autres, et entre les ménages sans voiture de son arrondissement et les automobilistes.

4. Pour l'innovation réglementaire en contexte de transition urgente

Le CRE-Montréal plaide depuis longtemps pour une gestion intégrée des politiques de mobilité, de stationnement, de lutte et d'adaptation au changement climatique. Nous préférons toujours les politiques prenant en compte une grande diversité de considérations, s'inspirant des meilleures pratiques et suivant un schéma logique. À ce titre, nous ne pouvons pas conclure que la politique d'Outremont est exemplaire (voir tableau ci-dessous).



Tableau — Atteinte des conditions gagnantes d’une politique de stationnement selon le guide « [Le stationnement, un outil incontournable de la gestion de la mobilité et de l’aménagement durables](#) », CRE-Montréal 2014

| Conditions gagnantes d’une politique de stationnement | Atteinte | Partiellement atteinte | Non atteinte |
|--|----------|---|--|
| Adopter une approche stratégique liée à une vision globale | | <ul style="list-style-type: none"> + La politique soutient la création d’un service de la transition - Plusieurs liens manquants entre la politique et les visées de développement social, économique ou écologique de l’arrondissement - Concertation en amont insuffisante | |
| Établir un portrait détaillé de l’offre et de la demande | | Nombreuses informations disponibles pour la consultation, mais incomplètes à certains égards. Par exemple, le taux d’occupation selon différents moments de la journée | |
| Produire de l’information de qualité en continu | | <ul style="list-style-type: none"> + Un accompagnement professionnel est en cours pour quantifier les retombées - L’information actuellement disponible est incomplète | |
| Impliquer les citoyenNES | | <ul style="list-style-type: none"> + La présente consultation est une excellente occasion d’impliquer la population - De la sensibilisation et des discussions en amont auraient favorisé une meilleure acceptabilité sociale | |
| Repenser l’échelle d’intervention | | | <ul style="list-style-type: none"> - La politique n’est pas liée avec une vision plus globale du stationnement de la Ville la CMM ou les arrondissements voisins - La politique n’aborde pas le stationnement sur le domaine privé |
| Développer l’offre de transport actif et collectif | | | <ul style="list-style-type: none"> - La politique ne prévoit pas d’investissement en transport actif ou collectif |

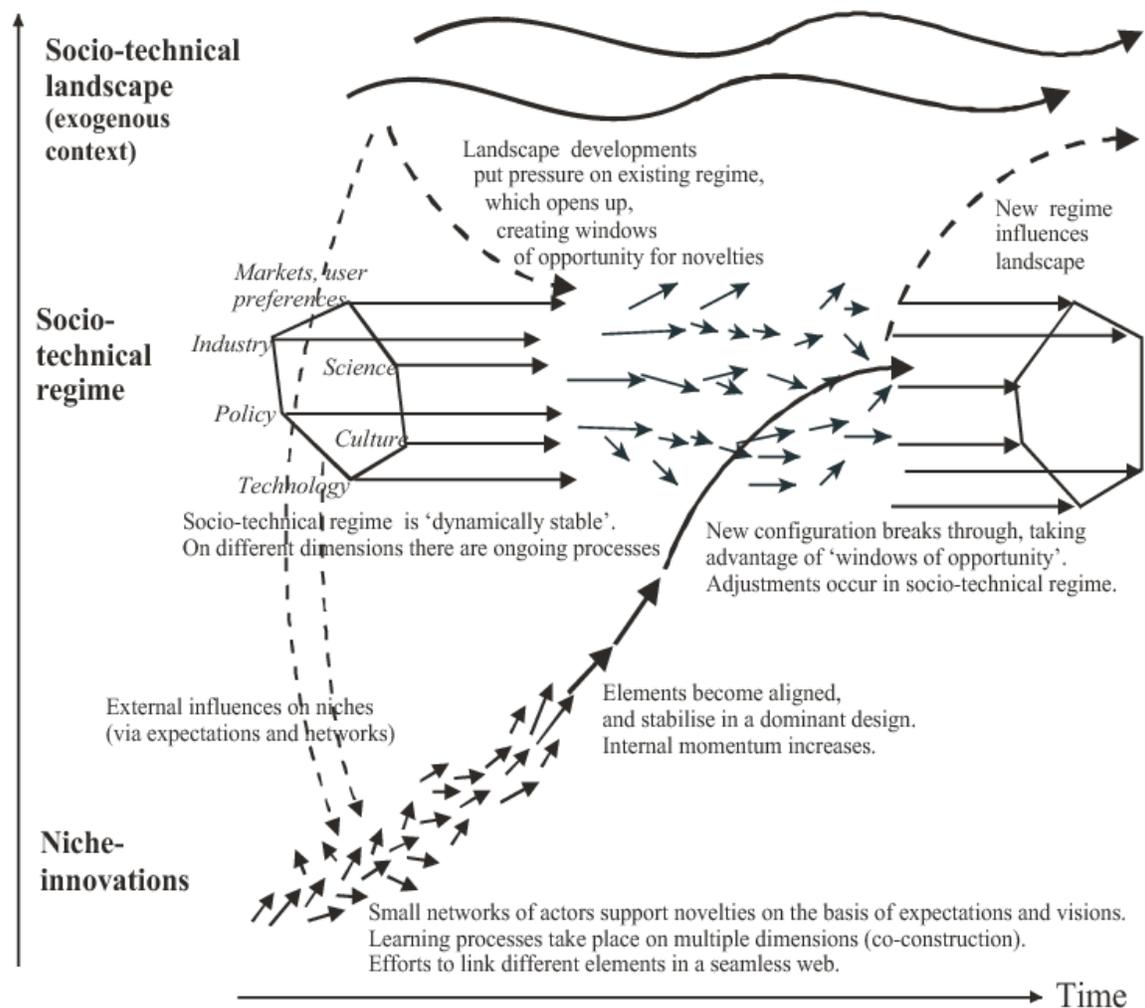


À défaut d'être exemplaire, l'innovation réglementaire d'Outremont a une grande valeur en regard de sa contribution à la transition vers une mobilité plus durable. En effet, la théorie de la transition nous rappelle que l'innovation est généralement le résultat d'une grande quantité de tentatives, imparfaites, incomplètes, à petite échelle ou en marge, et que ce n'est que suite à une grande quantité d'améliorations, de modifications et d'opportunités saisies qu'elles finissent par s'imposer et reconfigurer les régimes sociotechniques en place.

Suivant les travaux de Frank W. Geels sur les transitions, on comprend que l'équilibre dynamique qui existe dans différents systèmes, ou régimes sociotechniques, résultent de relations fortes entre les préférences de la population, les industries, la science, la culture, la technologie, les politiques, etc. Lorsque des changements exogènes forcent une réorganisation d'un régime, les innovations développées à petite-échelle (niches) ont une opportunité de s'insérer dans le régime dominant.

Schéma — Perspective multiniveau sur les transitions

Increasing structuration
of activities in local practices



(Geels, 2011)



Selon le modèle de Geels, il est possible d'interpréter la nouvelle politique de stationnement d'Outremont comme une innovation de niche et d'en apprécier la contribution malgré certaines lacunes. À condition de mettre en œuvre des mécanismes pour documenter et améliorer cette politique dès aujourd'hui, elle pourra participer à une reconfiguration souhaitable et nécessaire du régime sociotechnique de la mobilité à Montréal. En contexte de transition socioécologique urgente, il ne faut pas s'attendre à composer exclusivement avec des politiques achevées. Il faut cependant mettre en place les processus de rétroaction, d'amélioration et de mise en réseau des innovations afin de parvenir à modifier l'équilibre dynamique régissant notre système. À cet égard, nous sommes rassurés de savoir qu'une équipe de chercheurs accompagne Outremont afin de mesurer les retombées du nouveau règlement et de constater une ouverture de l'administration à bonifier sa politique.

Recommandation 3

Que l'arrondissement continue d'innover dans le cadre des pouvoirs qui lui sont alloués et des opportunités se présentant afin de stimuler la transition sociale, économique et environnementale commandée notamment par l'urgence climatique.

Bien que nous identifions des pistes d'amélioration, nous croyons que la politique d'Outremont est légitime, car elle répond à un besoin important de modifier les comportements de mobilité des MontréalaisEs, ce à quoi les outils présentement déployés n'arrivent pas. Nous croyons également qu'elle rétablit une injustice envers les ménages sans voiture qui devaient jusqu'ici payer des sommes importantes pour financer le stationnement sur rue, en plus de subir les nuisances de l'automobile sans y contribuer. Nous croyons finalement qu'il s'agit d'une innovation réglementaire nécessaire afin de préparer le futur des politiques de mobilité montréalaises qui utilisera la tarification du stationnement sur rue pour financer d'autres services publics et pour encourager l'utilisation du transport actif et collectif.

Pistes d'amélioration à la politique de stationnement d'Outremont

Des volets de la politique méritent d'être bonifiés afin d'en faire un outil de développement durable complet. Cette deuxième partie s'attarde sur les points principaux qui doivent guider la réflexion sur les futures modifications en regard de l'expertise développée depuis plus de vingt ans par le CRE-Montréal sur les politiques de stationnement.

5. La réallocation de l'espace

En plus de fournir des revenus supplémentaires dédiés à la transition, nous croyons que la réallocation de l'espace dédié au stationnement sur rue doit être priorisée afin d'avoir un impact décisif sur la qualité de vie de la population et leurs habitudes de mobilité.

En envoyant un signal de prix important, la politique actuelle aura certainement un effet auprès de certains usagers. Elle incitera une portion des automobilistes à utiliser d'autres modes de



transport ou à reconsidérer leurs schémas de déplacements. Cependant, elle ne crée pas de rareté. Pour les usagers qui peuvent payer, elle améliore donc les conditions de stationnement et encourage l'utilisation de leur voiture. Pour se prémunir de cet effet indésirable, l'arrondissement aura intérêt à réduire le nombre de cases au rythme de la diminution de leur utilisation ou de ses objectifs de mobilité durable.

Cette diminution du nombre de cases offre un potentiel de réallocation de l'espace à des usages qui bénéficieront de façon tangible à la population et augmenteront l'acceptabilité sociale de la politique de stationnement. Les usages potentiels sont nombreux et concordent avec les visées de transition de l'arrondissement : élargissement des trottoirs, voies cyclables, voies réservées aux autobus, débarcadères d'autobus, aires d'attente pour covoiturage, saillies de trottoirs, traversées piétonnes à mi-bloc, plantation d'arbres, terrasses, placotoirs, infrastructures de gestion des eaux pluviales, stationnements de vélos, stationnement de véhicules partagés.

Recommandation 4

Que l'arrondissement réduise graduellement le nombre de cases de stationnement sur rue afin de favoriser un transfert modal et l'utilisation de l'espace public à d'autres usages.

6. Case de stationnement garantie

La littérature indique clairement que la garantie d'avoir une case de stationnement à destination est un facteur important dans la décision d'un propriétaire d'utiliser sa voiture. L'absence de stationnement sur le lieu de travail peut d'ailleurs faire baisser de 40 à 80 % l'usage de la voiture chez les navetteurs. Paradoxalement, l'absence de place garantie induit une circulation importante d'automobilistes à la recherche de la case de stationnement la moins chère et la plus proche de leur destination possible. En moyenne, cette circulation constitue 30 % du volume total de la circulation automobile. Cette circulation induite peut être minimisée en augmentant les tarifs des secteurs les plus recherchés, par exemple à l'aide de parcomètres ou en offrant des places à moindre prix dans les secteurs sous-utilisés, idéalement hors rue.

Une autre possibilité est de tarifier le stationnement sur rue légèrement au-dessus de la juste valeur marchande pour inciter l'utilisation des espaces de stationnement hors rue. Avec l'augmentation de la valeur des cases de stationnement sur rue, on voit aussi une possibilité pour des résidents d'Outremont de louer leur case de stationnement privé lorsqu'ils sont absents, par exemple à l'aide d'applications comme CityParking.

La société Netlift et l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie utilisent d'ailleurs la garantie de stationnement à destination pour inciter le covoiturage en réservant un droit de stationner sur les zones de stationnement sur rue réservée au résident (SRRR) pour les véhicules de covoiturage. Ce genre de politiques pourrait être déployé pour favoriser le covoiturage.

Finalement, une disponibilité de l'information sur l'occupation des stationnements sur rue (jalonnement dynamique) peut également réduire la circulation induite par la recherche de stationnement. À Montréal, le jalonnement dynamique n'est pas disponible pour les cases sur rue. Voilà un potentiel d'innovation à explorer.



Recommandation 5

Que l'arrondissement innove afin d'à la fois dissuader l'utilisation de la voiture privée, réduire la circulation induite par la recherche de stationnement et augmenter la prévalence du covoiturage.

7. Équité dans l'accès à l'arrondissement

Le principe de l'utilisateur payeur est un outil important afin d'internaliser les coûts de l'utilisation de la voiture privée et d'envoyer un signal de prix qui influence la décision. Cependant, il a un effet régressif qui crée une iniquité en fonction des revenus des ménages. Pour les ménages moins fortunés, les tarifs auront un effet important, pour d'autres très peu. Ainsi, l'accès à l'arrondissement par différents automobilistes sera modulé en fonction de leur revenu. La reconnaissance de cette problématique par l'arrondissement se traduit par l'instauration d'un rabais de 50 % pour les ménages à faible revenu. Cependant, de grandes inégalités subsistent au-delà du seuil du faible revenu. Une éducatrice de CPE qui gagne 40 000 \$ par année sera ainsi bien plus impactée par la mesure qu'un médecin en gagnant 400 000 \$. À cet égard, nous sommes préoccupés par les mesures de transition écologique qui pourraient accentuer les inégalités et nous recommandons que l'arrondissement ajoute des échelons de tarification progressive en fonction du revenu des ménages.

Recommandation 6

Que l'arrondissement ajoute des échelons de tarification progressive en fonction du revenu des ménages afin de diminuer les iniquités créées dans l'accès à l'arrondissement.

III — Conclusion

En regard de l'expertise développée depuis plus de vingt ans par le CRE-Montréal sur les politiques de stationnement à des fins environnementales, nous soutenons le maintien et l'amélioration de la politique de tarification des stationnements sur rue d'Outremont. Celle-ci a le mérite d'élargir la gamme des outils de mobilité durables employés à Montréal et le potentiel de devenir une politique exemplaire. Moyennant un suivi rigoureux et des améliorations continues, elle pose les bases d'une meilleure utilisation des fonds et de l'espace publics dédiés à l'automobile privée dans une perspective de transition écologique et de réduction de la congestion à Montréal.





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

