Politique de stationnement :

MIEUX GÉRER LE STATIONNEMENT, MIEUX GÉRER L'ESPACE PUBLIC

Commentaire de Vélo Québec à la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal

Vélo Québec

/ FÉVRIER 2016

TABLE DES MATIÈRES

À propos de Vélo Québec 3

Introduction 4

Le point de départ d'une politique de stationnement 5

Pour favoriser une mobilité plus durable 6

> Pôles de mobilité et vélostations 7

> Projets immobiliers 7

> Stationnement vélo sur rue 8

> Montréal en tant qu'employeur 8

Conclusion 9

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis bientôt 50 ans (1967), Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage montréalais et québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses évènements (Tour de l'Île de Montréal, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroitre l'usage du vélo.

INTRODUCTION

Nous saluons l'initiative de la Ville de Montréal d'élaborer une politique sur le stationnement. Accepter de traiter de la question du stationnement, c'est aussi s'intéresser à la gestion de l'espace public et voir comment mieux l'utiliser. Gérer l'offre et la tarification du stationnement automobile, c'est aussi influencer grandement les choix de transport des citoyens.

L'intérêt de notre organisation pour cette consultation tient principalement aux éléments suivants :

> nous souscrivons à l'idée qu'une telle politique tienne d'abord compte des engagements pris préalablement par la Ville en matière de développement et de mobilité durables : Charte du piéton (2006), Plan de transport (2008), Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (2012), Schéma d'aménagement et de développement de la l'agglomération de Montréal (2015);

> une telle politique a inévitablement un impact sur l'espace public et l'allocation de cet espace aux différents usagers, dont bien sûr les piétons et les cyclistes;

> une telle politique se doit aussi de considérer l'enjeu du stationnement vélo.

LE POINT DE DÉPART D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

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

Telle est la vision de la politique de stationnement mise de l'avant par la Ville. Il ne fait pas de doute que cette vision est à très large spectre. Un énoncé plus simple aurait peut-être eu le mérite d'être plus clair et de moins aller dans toutes les directions. Nous souhaiterions ainsi que l'équation entre vitalité économique et stationnement soit un peu plus nuancée. Il s'agit souvent d'un argument avancé par les commerçants de certains secteurs de Montréal, qui n'ont souvent que leur perception personnelle comme donnée concernant la façon dont leur clientèle se rend à destination. À la blague, nous vous donnerons l'exemple d'un détaillant IGA de Rosemont qui est allé jusqu'à faire signer une pétition à la suite du déplacement, par la STM, de l'arrêt de bus à l'entrée de son commerce, privant celui-ci de quelques espaces de stationnement. Le détaillant a mis fin à son initiative le jour où il s'est rendu compte qu'une partie importante de sa clientèle arrivait chaque jour… par le bus! Mais donnons la chance au coureur. Avec cette initiative, Montréal a au moins le mérite de vouloir se donner une vue d'ensemble et de gérer plus efficacement l'utilisation de l'espace public dans une perspective de développement durable.

Comme prémisse à l'élaboration d'une politique sur le stationnement, nous croyons qu'il est important d'admettre que le stationnement est un élément essentiel de la mobilité en automobile, mais pas de la mobilité dans son ensemble. Il est, comme le spécifie le document de consultation, « un des cinq piliers de la gestion de la mobilité en milieu urbain, avec les transports collectifs, les transports actifs, le transport routier et le transport des marchandises ». La vision globale de la Ville étant d'assurer une mobilité durable, il faut garantir partout l'accessibilité à pied, à vélo et en transport en commun, en taxi, en autopartage et, en conséquence, il peut arriver qu'on ait à limiter le stationnement automobile pour favoriser ces modes. Cette mise au point nous apparaît importante.

Autre considération : un certain nombre d'activités doivent avoir priorité sur le stationnement automobile sur rue. C'est le cas de :

> la circulation des véhicules de transport en commun;

> la circulation des vélos et des piétons.

Une politique sur le stationnement devrait prendre en considération la possibilité d'éliminer du stationnement sur rue :

> pour réaliser des aménagements adéquats en faveur des piétons et des cyclistes;

> pour établir les déviations temporaires nécessaires dans les zones de chantier : pourquoi, dans ces cas, ne pas systématiquement éliminer ponctuellement quelques cases de stationnement plutôt que de fermer une voie cyclable ou un trottoir?

Enfin, une politique sur le stationnement doit aussi prendre en compte le stationnement vélo, celui des véhicules en libre-service et des véhicules de livraison. L'aménagement des aires de stationnement peut également être une occasion d'actions de verdissement, d'aménagement de terrasses ou de placottoirs verdis, tout cela avec l'idée de réduire les îlots de chaleur. Maintenant, allons-y de notre interprétation de certains éléments de ce projet de politique.

POUR FAVORISER UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Nous adhérons évidemment à tout ce qui permettra, avec cette politique, de mieux utiliser les voies publiques et de prioriser ce qui fait la mobilité durable : les transports publics, la marche, le vélo. C'est ce à quoi fait référence d'ailleurs la stratégie 2 :

> « L'espace consacré au stationnement sera réévalué afin de prioriser des modes de transport plus durables, notamment le transport en commun, mais aussi les nouvelles façons d'utiliser la voiture (autopartage et véhicules en libre-service) ainsi que le vélo et la marche. »

Suivant cette logique, nous devrions nous attendre à ce que des places de stationnement puissent être déplacées ou abolies afin de permettre l'aménagement d'une voie cyclable. Une telle politique et une meilleure vue d'ensemble dans un secteur donné auraient sûrement permis d'éviter le tollé suscité par l'aménagement, l'automne dernier, de la piste Brébeuf en bordure du parc Laurier. Citons également les élargissements de trottoirs dans les projets de réaménagement ambitieux de rues (rue Ste-Catherine, rue Jarry, notamment). Dans ces cas où doivent être arbitrés les besoins de mobilité durable et ceux du stationnement automobile, il conviendrait d'ailleurs d'adopter des outils d'analyse qui permettraient de documenter ces différents besoins, ce qui ferait souvent apparaître la nécessité et le bien-fondé de réallouer l'espace au bénéfice des déplacements à pied et à vélo.

De la même façon, une politique de stationnement ne devrait pas viser à accroître l'offre de stationnement automobile à Montréal. Selon notre compréhension et notre souhait, l'aménagement de stationnements intérieurs permettra tout simplement d'éliminer du stationnement en surface et sur rue. Nous comprenons que la politique vise à mieux gérer les places actuelles.

Nous appuyons évidemment la mesure qui vise à faire respecter le Code de la sécurité routière en ne permettant plus le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection ou d'un passage piéton. C'est une mesure qui a déjà été implantée, avec succès au moyen d'un marquage jaune, dans certains arrondissements. Elle devrait effectivement être étendue à l'ensemble du territoire montréalais.

PÔLES DE MOBILITÉ ET VÉLOSTATIONS

La localisation de pôles de mobilité est une autre mesure qui retient notre attention. Ces lieux peuvent devenir de véritables plaques tournantes de la mobilité durable. À condition qu'on puisse libérer facilement quelques espaces de stationnement, comme on le fait déjà avec l'installation des stations Bixi, de tels sites peuvent être créés à plus d'endroits qu'on ne le pense. Avec l'aménagement de ces pôles de mobilité durable, il serait intéressant que soit développé un prototype de stationnement vélo protégé (contre les intempéries), de conception peut-être plus simple que les stations vélo que nous connaissons actuellement, soit celles de l'AMT à Deux-Montagnes et de la station de métro Lionel-Groulx (STM). Une version plus simple, mais tout de même couverte, adaptée aux quartiers centraux, aurait l'avantage de pouvoir être déployée à plus grande échelle. De telles solutions ont émergé lors du Défi vélo MTL, organisé par la Ville intelligente, et pourraient être appuyées par la Ville.

Plus loin dans le plan, on peut lire :

> « Les améliorations qui découleront de la Politique de stationnement constitueront un véritable levier pour le futur plan de mobilité. Elles deviendront ainsi le vecteur des changements qui permettront de mettre en œuvre les orientations municipales en matière de mobilité durable et d'aménagement du territoire. »

À la suite de ces propos, nous souhaiterions que les conditions soient réunies pour mailler cette politique de stationnement avec un plan d'augmentation de l'offre en transport public. En effet, nous sommes d'avis que l'offre en transport en commun doit aller de pair avec ces mesures si on souhaite réellement

> « améliorer la qualité de vie des citoyens et assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile »,

comme le précise la vision de la politique. Il ne faut pas supposer que les clientèles qui contribuent à la vitalité économique des rues commerçantes de quartier proviennent toutes de l'extérieur de ces quartiers.

À cet égard, soulignons également que les leviers qui permettront un véritable virage vers la mobilité active seront non seulement incitatifs (meilleure offre de stationnement vélo, stationnement facilité aux pôles de transport de commun), mais également dissuasifs, de façon à ne pas encourager l'utilisation inconsidérée de l'espace public à des fins de stationnement automobile.

PROJETS IMMOBILIERS

Nous saluons l'idée que tout projet immobilier majeur offre systématiquement des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, autopartage, véhicules en libre-service et véhicules électriques). Compte tenu des faibles coûts engendrés, les équipements spécifiquement pour vélos pourraient même être intégrés à tout projet immobilier, peu importe la dimension.

STATIONNEMENT VÉLO SUR RUE

Une offre adéquate de stationnement est un des éléments clés d'une politique visant à favoriser l'usage du vélo. Le stationnement est important pour tous les cyclistes, peu importe le but du déplacement. Actuellement à Montréal, le nombre de stationnements pour vélos est très souvent insuffisant. Aucune règle n'est réellement appliquée. Conséquemment, nous souhaitons que cette politique de stationnement permette d'établir une norme à respecter quant au nombre de stationnements à vélo, particulièrement sur les rues commerçantes et dans les quartiers centraux de la Ville. On n'a qu'à penser aux grandes artères commerçantes que sont les rues Sainte-Catherine et le boulevard Saint-Laurent. Récemment les arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et Rosemont–La Petite-Patrie ont fait appel à Vélo Québec justement pour se doter de paramètres qui permettront de développer une offre qui suffit à la demande sur les rues commerçantes, mais également à certains pôles de destinations facilement accessibles à vélo : immeubles de services, immeubles sportifs, cabinets professionnels, etc. À l'exemple de la Ville de Toronto, Montréal pourrait aussi offrir à ses petits commerçants la possibilité de proposer certains lieux propices à l'installation de supports à vélo[1].

MONTRÉAL EN TANT QU'EMPLOYEUR

Dans le cadre de cette politique, nous encourageons également Montréal, en tant qu'employeur, à analyser et à revoir ses propres politiques touchant au stationnement. Toute politique visant à fournir aux employés du stationnement automobile gratuit à leur lieu de travail constitue un incitatif à opter pour l'auto individuelle et devrait donc être remise en question. Au minimum, des incitatifs à la mobilité active (remboursement de l'abonnement de transport en commun, allocation vélo) devraient concurrencer avantageusement l'offre de stationnement automobile pour inciter un changement de comportement parmi les employés de la Ville.

[1]City of Toronto. Post and Ring. Suggest a location. http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=6735970aa08c1410VgnVCM10000071d60f89RCRD

CONCLUSION

En résumé, Vélo Québec voit d'un bon œil ce projet de politique de stationnement mis de l'avant par la Ville de Montréal dans la mesure où celle-ci favorise concrètement la réduction de la dépendance à l'auto et où elle s'arrime avec une augmentation de l'offre en transport en commun et pour tous les modes de mobilité durable.

Notre propos mise sur l'importance d'accorder une priorité constante au transport en commun, à la marche et au vélo. Conséquemment, cette politique doit refléter les enjeux de mobilité dans leur ensemble et non pas seulement en regard des déplacements automobiles. Aussi, dans certaines situations (aménagements de voies cyclables, saillies, placottoirs), le retrait d'espaces de stationnement au profit des autres usagers ou pour d'autres fonctions doit être considéré comme un gain pour la communauté et non comme une perte. Enfin, nous proposons que la politique de stationnement intègre le déploiement des pôles de mobilité, d'abris pour vélos et de stationnements pour vélos en nombre suffisant sur les rues commerçantes, ce qui contribuera à la vitalité économique et la qualité de vie des quartiers.