

Réduire ou éliminer les places de stationnement pour appuyer les initiatives de GDT

Aperçu

La modification des politiques en matière de stationnement peut être une question délicate pour les municipalités. Au départ, les promoteurs immobiliers, les résidents et les propriétaires d'entreprise peuvent voir la réduction ou le retrait des places de stationnement comme une mesure nuisible pour leurs occasions d'affaires et leur qualité de vie.

Toutefois, les municipalités qui ont mis en œuvre des politiques éclairées qui entraînent la réduction ou le retrait de places de stationnement en faveur du transport actif ou des modes de transport durable peuvent constater l'effet contraire. Dans de nombreux cas, la gestion efficace des places de stationnement permet d'augmenter les valeurs foncières, d'améliorer les perspectives commerciales, d'atténuer les répercussions du développement, de favoriser le transport actif et le transport durable et d'améliorer la circulation.

Afin de mettre en place une stratégie efficace de réduction des places de stationnement, les municipalités doivent offrir des solutions pratiques et des mesures incitatives et mettre en œuvre un processus de consultation qui tient compte des besoins de tous les intervenants.

Le présent document de discussion porte sur la façon dont certaines municipalités ont réduit avec succès leurs besoins à l'égard du stationnement afin de mettre en œuvre un plan de GDT qui permet de répondre aux objectifs locaux et dont les entreprises, les résidents et les promoteurs peuvent tirer profit.

Ressources choisies

Metropolitan Transit Commission. [Developing Parking Policies to Support Smart Growth in Local Jurisdictions: Best Practices.](#)

Programme de démonstration en transport urbain de Transports Canada. *La gestion du stationnement au Canada.*

Victoria Transport Policy Institute. [Parking Management. Strategies, Evaluation and Planning.](#)

Les références et ressources complètes sont indiquées à la fin du présent document de discussion.

Contexte

Les politiques conventionnelles en matière de stationnement qui favorisent un grand nombre de places de stationnement, ou les exigences municipales très souples en matière de stationnement peuvent donner lieu à un « cycle perpétuel dans lequel l'offre croissante de stationnement entraîne une augmentation de la demande; une offre élevée de places de stationnement incite les gens à acheter plus de voitures, ce qui pousse les villes à offrir encore plus de places de stationnement » (Shoup et coll.).

L'aménagement et l'entretien des parcs de stationnement sont coûteux. En moyenne, l'aménagement et l'entretien d'une seule place de stationnement pour toute sa durée de vie coûtent environ 25 000 \$, mais les coûts peuvent varier selon la compétence. Par conséquent, les municipalités qui adoptent une attitude proactive en réduisant les places de stationnement en faveur de mesures de gestion de la demande en transport (GDT) peuvent réduire ces coûts et tirer profit de plusieurs autres avantages.

Par exemple, certaines collectivités procèdent au remplacement de leurs places de stationnement existantes par des supports à vélos, ce qui offre plus de possibilités pour les usagers des transports en commun et les cyclistes et peut entraîner une réduction du nombre de voitures qui circulent sur les routes. La ville de Calgary en est un bon exemple (ce cas est décrit plus en détail dans le présent document). Le plan du centre-ville de Calgary, mis en œuvre il a plusieurs dizaines d'années, favorisait l'aménagement d'un corridor de transport en commun, ce qui a permis de réduire considérablement la demande en stationnement au centre-ville.

Avantages

La réduction ou l'élimination des places de stationnement au profit du transport actif et de la gestion de la demande en transport présente de nombreux autres avantages :

- Les municipalités peuvent utiliser plus efficacement leurs terrains, surtout dans les centres-villes où les espaces où la valeur foncière est élevée.
- En appuyant les développements à forte densité axés sur le transport en commun et qui nécessitent peu de

places de stationnement, les municipalités peuvent augmenter leurs revenus fonciers.

- Les promoteurs immobiliers peuvent utiliser l'espace qui était destiné au stationnement à d'autres fins et peuvent réduire leurs coûts de construction et d'entretien.
- L'augmentation de l'achalandage des piétons et des cyclistes peut accroître les perspectives commerciales pour les entreprises.
- La réduction des zones pavées présente des avantages sur le plan environnemental, comme la diminution de l'écoulement d'averse et la réduction de l'effet d'îlot thermique urbain.
- La réduction du nombre de places de stationnement favorise l'adoption du transport actif, comme la marche et le vélo, ce qui permet de rendre les routes plus sécuritaires, réduit les émissions de gaz à effet de serre et réduit la congestion de la circulation.

Fausse opinion : nuisible pour les affaires

Il y a deux fausses opinions associées à la réduction ou au retrait des places de stationnement. La première veut qu'un moins grand nombre de personnes appuient les entreprises locales; la deuxième veut que les entreprises n'appuient pas le retrait des places de stationnement.

Les résultats de deux études récentes indiquent le contraire. La première étude, un sondage mené par le Clean Air Partnership auprès de plus de 500 personnes le long de la rue Bloor dans le quartier Annex à Toronto, révèle que les piétons et les cyclistes passent en fait plus de temps dans le voisinage et dépensent plus d'argent que les conducteurs.



La rue Bloor, vers l'est, à l'intersection de Bathurst. Photo fournie par le Clean Air Partnership.

De plus, une proportion de 75 % des marchands de la rue Bloor qui ont été interrogés ont indiqué qu'à leur avis, leur chiffre d'affaires augmenterait ou demeurerait le même si la ville retirait une voie de stationnement au profit d'une voie réservée aux vélos.

La deuxième étude, réalisée en 2006 par un cabinet d'experts-conseils américain, établit des conclusions similaires. Dans le cadre de cette étude, plus de 1000 piétons ont été interrogés à propos de leurs habitudes de déplacement, de magasinage et de dépenses sur la

rue Prince, une rue commerciale du district SoHo à Manhattan.

La majorité des personnes interrogées ont indiqué que le secteur était très achalandé; l'idée d'élargir l'espace réservé aux piétons leur semblait donc très intéressante. Plus de 45 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles se rendraient plus souvent dans ce secteur si l'espace réservé aux piétons était plus grand et qu'il y avait moins de places de stationnement.

Solutions liées au stationnement

Ville de Seattle

Plutôt que d'imposer une norme uniformisée en matière de stationnement, le *Community Parking Program* (CPC) de la ville de Seattle invite les collectivités à améliorer la gestion du stationnement sur rue dans les districts commerciaux et les secteurs résidentiels adjacents. À la suite de consultations avec les collectivités, le CPC apporte en matière de gestion du stationnement des améliorations qui visent l'équilibre entre les besoins concurrents en stationnement et appuient le transport en commun, le vélo, la marche et les autres modes de transport écologiques.

Le CPC aide les collectivités à déterminer les problèmes particuliers à l'égard du stationnement pour chacun des quartiers. La ville prépare d'abord des inventaires des places de stationnement et mène des études sur le stationnement sur rue; ensuite, en fonction des renseignements recueillis de toutes ces sources et des rencontres avec des organismes communautaires et les propriétaires fonciers, la ville élabore des solutions liées au stationnement et cerne des améliorations à apporter pour appuyer la marche, le vélo ou le transport en commun.



Seattle procède à des « visites à pied » avec les résidents afin de recueillir des renseignements sur le contexte du stationnement dans des quartiers particuliers. Photo fournie par le West Seattle Blog.

En 2008, dans le cadre du programme, la ville de Seattle a aménagé des places de stationnement pour les vélos dans trois quartiers. Deux places de stationnement ont été retirées et remplacées par des supports à vélos entourés

d'une bordure surélevée. Chaque ancienne place de stationnement peut accueillir jusqu'à huit vélos.

L'objectif de la ville est d'aménager une ou deux places de stationnement pour vélos dans chacun des quartiers de la ville.

De plus, dans la région de Fremont, plusieurs initiatives en matière de stationnement, comme l'aménagement de nouveaux postes de péage pour le stationnement et l'imposition de limites de deux heures, ont été intégrées aux nouveaux projets de transport. Des services de transport en commun ont été ajoutés entre Fremont et le cœur du centre-ville, de nouveaux supports à vélos ont été aménagés et la ville travaille maintenant au remplacement d'un pont qui traverse un canal afin d'améliorer l'accès aux piétons et aux cyclistes.

La ville offre également plusieurs outils en ligne que les collectivités peuvent utiliser pour évaluer leur situation en matière de stationnement. Son *Parking Planning Tool* (outil de planification du stationnement), par exemple, a été conçu afin d'aider les planificateurs à connaître les possibilités qui s'offrent à eux pour résoudre les problèmes liés au stationnement. Le document présente des renseignements sur les programmes et les règlements de la ville et permet aux collectivités d'élaborer leurs propres solutions en matière de stationnement. L'outil s'inscrit dans le processus de planification des quartiers de la ville, et les organisateurs communautaires qui intègrent le stationnement dans leur plan de quartier peuvent formuler des recommandations à la ville.

Ville de Saint John

Il y a quelques années, les planificateurs du stationnement à Saint John ont dû répondre à la question suivante : la ville pourrait-elle offrir suffisamment de places de stationnement pour appuyer plusieurs nouveaux projets de développement dans son centre-ville?

Afin d'appuyer les plans de développement futurs de la ville, l'équipe d'experts-conseils qui a étudié la question a conclu que la ville devait aménager environ 1 850 nouvelles places de stationnement.

« Nous avons établi un lien entre ces estimations et la gestion de la demande en transport », se rappelle Ralph Bond, premier vice-président du BA Group, l'équipe qui a mené l'étude. L'équipe a signalé aux responsables municipaux que l'aménagement de toutes les places de stationnement nécessaires coûterait 46 millions de dollars. Toutefois, si 10 à 20 % des conducteurs adoptaient des modes de transport durable, le nombre de places de stationnement nécessaires serait de 1 420 à 1 640 places, ce qui permettrait à la ville d'économiser environ 10 millions de dollars en coûts d'immobilisation et de libérer plus de terrains pour les projets de développement.



« Quand nous avons compris l'importance de la GDT dans la stratégie liée au stationnement, la ville a rétabli un projet

antérieur visant la mise en œuvre d'un service express de transport en commun (ComeX) », indique M. Bond. Le service ComeX assure le transport des résidents des secteurs périphériques suburbains de Saint John vers le centre-ville. Après seulement une année, le service ComeX a entraîné une réduction de 280 véhicules dans les parcs de stationnement du centre-ville.

En janvier 2009, trois nouvelles collectivités ont commencé à utiliser le service ComeX. Ces collectivités assumeront tous les coûts opérationnels associés au service de transport en commun qui ne sont pas couverts par les revenus tarifaires. La ville de Saint John a également annoncé qu'elle prolongerait le contrat de service jusqu'en 2012.

« Parallèlement à la mise en œuvre de ComeX, nous avons collaboré avec la ville afin d'augmenter ses tarifs de stationnement mensuels et horaires », indique M. Bond. « Il est important de faire passer le message en s'assurant que les tarifs de stationnement mensuels – surtout dans les secteurs achalandés – sont pratiquement les mêmes que le coût d'un laissez-passer d'autobus mensuel ».

Les revenus provenant de l'augmentation des tarifs de stationnement serviront à l'achat de terrains au centre-ville en vue d'un développement futur et à rendre les parcs de stationnement plus sécuritaires et attrayants.

Ville de Calgary

Le plan de stationnement de Calgary a été initialement mis en œuvre dans les années 1960, au moment où la ville élaborait un plan directeur pour son centre-ville. Cette mesure de planification a permis à la ville d'assurer le contrôle du stationnement au centre-ville tout en augmentant la part modale du transport en commun.

Chris Blaschuk, un planificateur du stationnement employé par la ville, explique qu'au cours des années 1960, la ville a désigné deux corridors qu'elle prévoyait utiliser pour le transport en commun et la marche. Ces corridors ont fini par devenir le corridor de transport pour trains légers sur rail (TLR) et l'avenue Stephen, qui est maintenant la 8^e avenue, est devenue une rue piétonne.

« La ville savait que pour favoriser l'utilisation des transports en commun, elle devait d'abord s'attaquer à la question du stationnement », indique M. Blaschuk.

Avant la fin de 1972, la ville avait élaboré un règlement forçant les promoteurs à assumer jusqu'à 20 % des places de stationnement sur les sites des nouveaux développements. Les coûts associés à l'aménagement des autres 80 % des places de stationnement (des coûts que les

promoteurs auraient eu à déboursier pour aménager ces places de stationnement) ont été placés dans un fonds de compensation. À l'époque, les promoteurs ne s'étaient pas opposés au règlement parce que l'aménagement des parcs de stationnement était coûteux, offrait peu de revenus et libérait de l'espace dans les nouveaux développements pour d'autres fins.

Grâce au fonds de compensation, la ville de Calgary a aménagé des places de stationnement dans des emplacements « relais ». Ces places de stationnement permettent aux conducteurs des banlieues de stationner leur voiture et d'utiliser les transports en commun ou de marcher pour se rendre au centre-ville; elles incitent également les visiteurs à se rendre au centre-ville.

« Il est plus facile de stationner sa voiture et de marcher ou de prendre le TLR que de chercher une place de stationnement au centre-ville », indique M. Blaschuk. La construction du TLR au milieu des années 1980 a aussi permis de réduire le nombre de voitures circulant dans le centre-ville.

Comme la politique de Calgary en matière de stationnement prévoit des places de stationnement pour seulement la moitié des travailleurs du centre-ville, la plupart des travailleurs qui n'ont pas accès à ces places doivent utiliser les transports en commun. En limitant le nombre de places de stationnement disponibles au centre-ville et en encourageant les modes de transport écologiques comme le transport en commun et la marche, la ville de Calgary a pu accroître l'utilisation des transports en commun. Aujourd'hui, dans la répartition modale de transport utilisés pour se rendre au cœur du centre-ville, la proportion des transports en commun s'élève à 46 %, une proportion que la ville souhaite voir passer à 60 % d'ici 2030.



Le réseau de rail pour trains légers de la ville. On peut apercevoir l'hôtel de ville de Calgary à l'arrière plan. Photo fournie par la ville de Calgary.

En mars 2009, le service de transport de Calgary a fixé un tarif de 3 \$ par jour pour les places de stationnement dans ses trois parcs de stationnement incitatif; d'ici la fin de mai, de nouveaux tarifs seront imposés pour toutes les places de stationnement situées dans les gares. Ces revenus seront

utilisés pour accroître le nettoyage, l'entretien et la sécurité de ces parcs de stationnement et de tout le réseau de transport en commun.

De plus, la Calgary Parking Authority (CPA) remet 30 % de ses recettes nettes à la ville. Depuis 1985, plus de 96 millions de dollars ont été recueillis et transférés aux recettes générales de la ville, dont une partie est utilisée pour financer les services de transport durable. La CPA offre également des aires de stationnement pour vélos dans certains parcs de stationnement et souhaite en augmenter le nombre. Deux de ces aires de stationnement pour vélos déjà aménagées comprennent un casier à vélos; les cyclistes peuvent y accéder par une entrée distincte à l'aide d'une carte de sécurité.

Zones de revitalisation des entreprises

La ville de Calgary appuie les « zones de revitalisation des entreprises (ZRE) », des secteurs axés sur le transport en commun où les entreprises collaborent (avec l'aide de la ville) afin d'accroître le développement économique. Les ZRE collaborent avec la ville à de nombreuses questions d'ordre communautaire, comme les parcs, l'aménagement du territoire et la création d'environnements piétons plus attrayants. Dans plusieurs ZRE de Calgary, le stationnement est autorisé seulement aux abords de la zone.

Par exemple, les conducteurs qui se rendent dans la ZRE du centre-ville de Calgary stationnent leur voiture dans les zones désignées de la ZRE, puis marchent ou prennent le transport en commun pour se rendre à leur destination. La ville de Calgary appuie ces efforts en offrant une « zone à tarif gratuit » dans la partie de son TLR située au centre-ville.

Ville de Vancouver

Le *Downtown Transportation Plan* (DTP) de Vancouver a été élaboré en fonction d'une étude des habitudes des piétons le long des rues commerciales du centre-ville. Le DTP porte sur sept composantes principales, y compris une section sur le stationnement. Les politiques qui en ont découlé permettent à la ville de réduire les places de stationnement et d'assurer le transport d'un plus grand nombre de personnes au centre-ville sans qu'il soit nécessaire d'augmenter la capacité routière sur les routes et les ponts existants.

À la suite d'une analyse technique approfondie et de consultations publiques avec les collectivités résidentielles et commerciales du centre-ville, le conseil municipal de Vancouver a approuvé le DTP en juillet 2002.

En avril 2005, le conseil municipal a approuvé une modification de son règlement en matière de stationnement afin de réduire de trois places de stationnement les exigences imposées pour les immeubles

d'habitation en échange d'une place de stationnement réservée à un véhicule partagé.

Bob MacDonald, un ingénieur de la ville responsable du stationnement, explique que l'objectif de la ville est de conserver son offre actuelle de places de stationnement pour les 25 prochaines années.

« La capacité routière pour le centre-ville a atteint sa limite », explique M. MacDonald. « Les routes sont déjà saturées et nous ne souhaitons pas voir augmenter le nombre de véhicules, donc nous imposons une limite à l'égard du stationnement des navetteurs ».

Voici certaines des initiatives mises de l'avant par la ville pour résoudre ses problèmes de stationnement :

- imposer une limite d'une place de stationnement par groupe de quatre employés pour les nouveaux développements commerciaux. La ville de Vancouver envisage de faire passer cette limite à une place de stationnement par groupe de cinq employés;
- établir des normes de stationnement pour les immeubles d'habitation. À la suite d'une étude qui englobait des consultations publiques, la ville autorise le stationnement sur place pour les résidents seulement;
- réduire le nombre maximal admissible de places de stationnement de 1,7 à 0,7 par logement pour les immeubles d'habitation et les condominiums.

Les normes de Vancouver sur le stationnement résidentiel pour les immeubles d'habitation comptent parmi les plus sévères au pays, comme en témoigne le tableau ci-dessous, qui dresse une liste des normes en matière de stationnement pour plusieurs grandes villes canadiennes.

Municipalité	Immeuble d'habitation ¹
Edmonton	1 à 1,75 place de stationnement, d'après le nombre de chambres à coucher (à l'extérieur du centre-ville)
Calgary	0,9 à 1,25 place de stationnement, d'après l'emplacement dans la ville
Winnipeg	1,5 place de stationnement (dont une proportion de 10 % pour le stationnement des visiteurs)
Toronto	0,2 à 1,65 place de stationnement, d'après le nombre de chambres à coucher, l'emplacement dans la ville et le mode d'occupation.
Ottawa	0 à 1 place de stationnement, d'après l'emplacement dans la ville et selon qu'il est situé à moins de 600 mètres d'une gare de transport rapide.
Hamilton	1 place de stationnement, ou 0,3 place de stationnement lorsque le logement fait moins de 50 mètres.

Source : Le département de la planification et du développement de la ville d'Edmonton.

¹ Comprend les maisons en rangée, les maisons en rangée superposées, les condominiums et les immeubles de logements locatifs.

Dans un rapport sur le marché des logements locatifs de Vancouver, le comité de planification de la ville estime que le coût de construction d'une seule place de stationnement pour immeuble d'habitation situé au centre-ville est d'environ 40 000 \$. Par conséquent, la mesure prise par la ville afin de réduire le nombre de places de stationnement permet de réduire d'environ 60 000 \$ le coût unitaire d'un logement, compte tenu de tous les coûts connexes (construction, entretien, etc.).

« Piétonner » les centres-villes

En Amérique du Nord, un grand nombre d'activistes de la question du transport envient les places publiques sans voitures des grandes villes européennes. Certaines de ces villes, toutefois, n'ont pas toujours été le havre qu'elles sont aujourd'hui pour les piétons.

Deux exemples – Copenhague, au Danemark, et Gand, en Belgique – permettent de tirer des leçons sur le retrait et la réduction des places de stationnement au profit des modes de transport durable.

Jusqu'au début des années 1960, les rues du centre-ville de Copenhague étaient souvent saturées de voitures, et les places publiques étaient utilisées comme parcs de stationnement. En retirant entièrement les places de stationnement, la ville de Copenhague a créé plusieurs espaces réservés aux piétons. D'abord, la ville a limité le nombre de places de stationnement et a interdit le trafic de transit, puis elle a commencé à imposer des tarifs élevés pour le stationnement sur rue. Elle a également imposé des « régimes routiers » à plusieurs grandes artères de la ville afin de réduire le nombre de voies destinées aux voitures au profit de voies réservées aux autobus ou aux vélos.

Bien que le nombre des piétons n'ait pratiquement pas augmenté depuis les années 1960, les activités associées au magasinage et à l'hôtellerie dans le secteur du centre-ville avaient quadruplé avant la fin des années 1990.

Les urbanistes indiquent que la clé de la réussite à Copenhague a été la mise en place graduelle des modifications, ce qui a permis aux résidents et aux entreprises de s'y adapter.

Straedt, maintenant une grande rue piétonne, au début des années 1960 (à droite) et aujourd'hui (ci-dessous). Photo fournie par la direction générale de l'environnement de la Commission européenne.





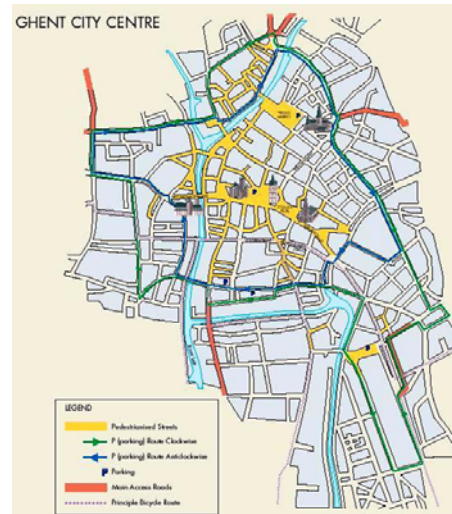
En 1997, la ville de Gand a mis en œuvre un plan visant à réduire la congestion excessive qui sévissait dans ses lieux publics et ses rues.

Au cours de l'année précédente, les responsables de la ville ont tenu plus de 300 audiences publiques dans le cadre d'un grand processus de consultation avec tous les intervenants. Comme pour Copenhague, une partie du plan visait à interdire complètement les voitures dans certaines rues, une idée qui a d'abord suscité une vive opposition. Les détaillants, en particulier, se souciaient de ce que cette mesure entraîne une circulation chaotique et qu'elle ait des répercussions négatives sur leur chiffre d'affaires si les véhicules n'étaient pas autorisés au centre-ville.

Toutefois, la majorité des conseillers municipaux de la ville ont appuyé fermement le plan, qui a ensuite été mis de l'avant malgré les contestations. Voici certaines des composantes qu'englobait le plan en ce qui a trait au stationnement :

- interdire le trafic de transit des voitures particulières, et créer une zone piétonne de 35 hectares;
- désigner un circuit de stationnement autour du centre-ville, qui offre un grand nombre de parcs de stationnement souterrains;
- affecter à temps plein deux policiers permanents en uniforme afin de patrouiller la zone à vélo et de faire appliquer le code de la route. Les voitures stationnées en infraction sont immédiatement remorquées.

L'un des systèmes les plus novateurs que la ville utilise est son système de guidage pour le stationnement. Dans chacun des 10 parcs de stationnement exploités par la ville, un terminal présente aux conducteurs des renseignements mis à jour toutes les minutes sur la disponibilité des places de stationnement. Si un parc de stationnement est complet, le terminal indique aux conducteurs le trajet vers un autre parc de stationnement.



Les régions en jaune indiquent les rues piétonnisées de Gand. Les lignes vertes et bleues indiquent les circuits de stationnement de la ville, qui entourent les zones piétonnes. Photo fournie par la direction générale de l'environnement de la Commission européenne.

Après la mise en œuvre du plan de transport de la ville, le garage de stationnement situé au centre administratif principal de la ville a été transformé en parc de stationnement pour vélos à protection électronique avec une entrée distincte, des vestiaires et des douches. Les employés peuvent aussi utiliser les vélos de l'administration municipale; on estime qu'environ 700 employés municipaux utilisent régulièrement ces vélos.

Afin de tenir compte des contestations que le projet a suscitées auprès des entreprises locales, la ville exige l'aménagement d'un nombre minimum de places de stationnement pour les employés dans tous les nouveaux développements. Cette mesure contribue à réduire les pressions engendrées par le stationnement dans les quartiers avoisinants.

« La congestion de la circulation qui était prévue n'a pas eu lieu », a indiqué Peter Vansevenant, le directeur des services de transport de la ville, ajoutant que deux ans après la mise en œuvre du plan, l'utilisation des transports en commun a augmenté de 5 % et les accidents à vélo ont chuté de 30 %. De plus, malgré les contestations initiales, M. Vansevenant indique que le résultat final s'avère une grande réussite pour les résidents et les visiteurs.

Autres programmes

Dans de nombreux cas, la mise en place d'un programme complet de gestion de la demande en transport peut réduire ou éliminer la demande en stationnement en offrant aux citoyens d'autres choix pour leurs déplacements.

Malgré d'importants travaux d'agrandissement et une hausse des inscriptions, le programme de GDT de l'Université d'Ottawa, par exemple, a aidé l'université à éviter l'aménagement de nouvelles places de stationnement, une économie d'environ 1 million de dollars. Travaillant de concert avec ses bureaux des services de gestion du stationnement et de protection, le

programme de GDT de l'université comprend des rabais sur les laissez-passer de transport en commun pour les employés et les étudiants, un service de navette gratuit entre les campus, des places de stationnement réservées aux covoitureurs, un programme d'autopartage et un programme de covoiturage.

Dans le même ordre d'idées, l'Université de Washington a constaté que l'utilisation de laissez-passer de transport en commun subventionnés pour les étudiants et les employés permettait de réduire ses besoins en stationnement. Malgré l'ajout de 8 000 personnes sur le campus, l'université estime qu'elle a évité l'aménagement de 3 600 nouvelles places de stationnements, soit une économie d'environ 100 millions de dollars.

À Los Angeles, la mise en place d'un programme de paiement forfaitaire pour le stationnement a été envisagée à sept différents emplacements autour de la ville. Lorsque la ville a offert aux employés la valeur en argent d'une subvention pour le stationnement, la demande en stationnement a diminué de 30 %.

Points d'intérêt / leçons tirées

Adopter une vision

Chris Blaschuk, le planificateur du stationnement pour la ville de Calgary, indique que la ville « a dérogé à son plan dans les années 1980 » et a permis aux promoteurs d'assurer jusqu'à 50 % des besoins en stationnement sur place. « Ce n'est pas la meilleure décision que nous ayons prise », admet-il. Malgré tout, la ville respecte les objectifs qu'elle s'est fixés en matière de transport, et M. Blaschuk attribue cette réussite au fait que Calgary a établi un lien entre ses besoins en stationnement et les emplois au centre-ville et a maintenu sa vision à long terme.

Collaborer avec les promoteurs

Todd Littman, du Victoria Transport Policy Institute, indique que la collaboration avec les promoteurs sur les solutions en matière de stationnement se veut l'une des meilleures façons de réduire ou d'éliminer les infrastructures de stationnement. Utilisant comme exemple la ville de Victoria, en Colombie-Britannique, M. Littman indique que lorsque la ville a éliminé ses normes minimales en matière de stationnement, de nombreux promoteurs de condominiums ont adopté le concept des places de stationnement « dissociées », soit des places de stationnement qui sont louées ou vendues séparément plutôt que d'être comprises dans le coût d'un bâtiment.

« Vous devez convaincre les fonctionnaires que l'élimination des exigences en matière de stationnement fonctionne pour autant que l'application de la loi soit efficace dans la rue », indique M. Littman. « Ensuite, vous devez collaborer avec des promoteurs qui ont de l'expérience en la matière afin de sensibiliser d'autres promoteurs dans la collectivité ».

M. Littman indique que le concept des places de stationnement dissociées répond aux besoins d'une bonne partie de la population, notamment les aînés, les jeunes et les personnes handicapées. « Les places de stationnement dissociées permettent à ces personnes d'économiser des sommes considérables sur le loyer ou les charges de copropriété », indique-t-il.

Répondre aux besoins de la collectivité

Les municipalités qui procèdent à des études régulières, à des relevés de trafic et à des inventaires des places de stationnement peuvent déterminer leurs problèmes en matière de stationnement et trouver des solutions. En collaborant directement avec les intervenants communautaires, le Community Parking Program de Seattle étudie le contexte du stationnement et élabore un plan qui répondra aux besoins de chacun des quartiers.

Préparer une analyse de rentabilisation rigoureuse

Les responsables municipaux doivent souvent composer avec différents intérêts divergents et doivent obtenir des renseignements convaincants afin d'appuyer des politiques qui visent la réduction ou le retrait des places de stationnement. À Saint John, les planificateurs responsables du stationnement ont présenté au conseil municipal un plan qui établissait un lien entre la demande future en stationnement et un programme de GDT, et lui ont démontré comment ce programme entraînerait des économies pour la ville et libérerait au centre-ville des terrains à grande valeur foncière.

Offrir plusieurs possibilités

M. Littman indique que les municipalités qui souhaitent réduire ou éliminer des places de stationnement ou mettre en œuvre un nouveau programme en matière de stationnement doivent être enclines à offrir aux différents intervenants un éventail de possibilités.

« Présentez un ensemble de stratégies et indiquez aux gens, par exemple, que vous mettrez en œuvre à court terme cinq ou six mesures de votre plan », indique-t-il. « Vous pouvez ensuite expliquer les mesures que vous prendrez à moyen et à long terme, comme des hausses régulières des tarifs de stationnement, l'ajout de nouveaux services de transport, etc. ».

Ralph Bond souscrit à cette idée. « La clé est de commencer à traiter le stationnement comme une ressource rare et de réduire l'offre », explique-t-il, « tout en favorisant le stationnement partagé entre les différents sites et biens immobiliers, en augmentant les tarifs de stationnement et en utilisant une partie de ces recettes pour appuyer les projets de GDT ».

Redonner à la collectivité

M. Vansevenant indique que l'un des principaux facteurs de la réussite de Gand est le fait que la ville ait offert des

commodités additionnelles aux citoyens. « Lorsque nous avons éliminé les places de stationnement privées pour les voitures, nous avons immédiatement donné quelque chose en retour...des places publiques et des rues plus attrayantes, de meilleures infrastructures pour les cyclistes et des services de transport en commun plus fiables ».

Conclusion

Comme l'a dit le regretté Douglas Adams : « Le fait que l'expression "beau comme un parc de stationnement" n'existe dans aucune langue connue de la galaxie ne relève pas d'une coïncidence ».

De nombreuses municipalités découvrent aujourd'hui toute la portée de cet énoncé. Les parcs de stationnement et les places de stationnement contribuent souvent peu à l'activité économique, ne favorisent pas le transport actif et le transport durable et n'offrent pas de recettes fiscales additionnelles pour les administrations locales. Comme l'indiquent les études de Bloor et de SoHo, les entreprises ont plutôt tout à gagner en appuyant l'amélioration des infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun.

La réussite tient dans la façon dont les projets sont présentés aux intervenants. En cherchant à comprendre les problèmes uniques à chaque secteur d'une ville en matière de stationnement et en élaborant des solutions précises qui font valoir les avantages, il est plus facile de convaincre les municipalités de trouver des partenaires actifs qui appuieront les mesures liées au transport durable.

Références et ressources

Ville de Calgary. Zones de revitalisation des entreprises.

www.calgary.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_0_104_0_0_35/http%3B/content.calgary.ca/CCA/City+Living/Communities/Business+Revitalization+Zones/Business+Revitalization+Zones.htm.

Ville d'Edmonton. Département de la planification et du développement. *Residential Parking Requirements*. Mai 2008.

Ville de Seattle. Community Parking Program. www.seattle.gov/transportation/parking/communityparking.htm.

Ville de Vancouver. Downtown Transportation Plan. <http://vancouver.ca/dtp/> et *Market Rental Housing in Vancouver*, http://vancouver.ca/ctyclerk/cclerk/20090219/documents/pe1-4VCPC_MRH_Report_090131_Cover.pdf.

Clean Air Partnership. *Bike Lanes, On-Street Parking and Business*. www.cleanairpartnership.org/pdf/bike-lanes-parking.pdf.

Commissionaires. *Étude de cas : stationnement municipal – Ville de Surrey*.

www.commissionaires.ca/clients/docs/Commissionaires-Case-Study-City-of-Surrey-v5.pdf.

Cullbridge Marketing and Communications. *Community-Wide Parking Management Strategies and Tools*. Séminaires en ligne tenus les 24 et 26 février 2009. www.webinars.cullbridge.com/.

Direction générale de l'environnement de la Commission européenne. *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf.

Fiets Beraad. *Frank Bike as Mayor, Ghent in motion*.

www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Frank%20Bike%20as%20Mayor,%20Gent%20in%20motion.doc.

Institute of Transportation Engineers. *Improving the Pedestrian Environment through Innovative Transportation Design*.

www.ite.org/activeliving/ImprovingPedestrian.pdf.

Metropolitan Transit Commission. *Developing Parking Policies to Support Smart Growth in Local Jurisdictions: Best Practices*.

www.mtc.ca.gov/planning/smart_growth/parking_seminar/BestPractices.pdf.

Mukhija, V. et Shoup, D. *Quantity versus Quality in Off-Street Parking Requirements*.

<http://shoup.bol.ucla.edu/QuantityVersusQualityInOff-StreetParkingRequirements.pdf>

Transportation Alternatives. *Curbing Cars: Shopping, Parking and Pedestrian Space in SoHo*.

http://transalt.org/files/newsroom/reports/soho_curbing_cars.pdf.

Transports Canada. Programme de démonstration en transport urbain. *La ville de Markham appuie la gestion de la demande en transport*. <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/markhamamenagementduterritoire.htm> et *La gestion du stationnement au Canada*.

Victoria Transport Policy Institute. *Parking Management. Strategies, Evaluation and Planning*. www.vtpi.org/park_man.pdf.

Way to Go! www.waytogo.icbc.bc.ca/.

Weler, Stephanie, et coll. *Transit-Oriented Development for the Greater Toronto Area: An International Policy Perspective*.

<http://stephannieweler.com/1-TOD-AP20.2004.pdf>.