

CANQ
TR
1481
21
Broch.

Recherches Transport

CENTRE DE DOCUMENTATION

AOU 25 1984

TRANSPORTS QUÉBEC

21

La conception
du stationnement
en fonction de
l'économie urbaine

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

CANQ
TR
GE
LC
120
21



Transports
Québec

No de codification: RTQ-84-02

Auteurs du rapport: Paul Mackey

Étude produite par le ministère
des Transports du Québec

Avec la prolifération des études et des recherches effectuées par le ministère des Transports du Québec ou pour son bénéfice, il devenait urgent de trouver un outil de consultation simple et rapide. *Recherches Transport* s'inscrit donc dans une politique d'accessibilité à l'information scientifique telle que préconisée dans un livre blanc intitulé **Un projet collectif: énoncé d'orientations et plan d'action pour la mise en oeuvre d'une politique québécoise de la recherche scientifique.**

Comité de la recherche, président:

Jean-Réal LaHaye

Directeur des communications:

Jacques De Rome

Secrétaire de la rédaction:

Hélène Scherrer 643-7052

700, boul. Saint-Cyrille est

18^e étage, Place Hauteville

Québec (Québec) G1R 5H1

Centre de documentation, responsable:

Donald Blais, 643-3578

700, boul. Saint-Cyrille est

24^e étage, Place Hauteville

Québec, (Québec) G1R 5H1

Ce document technique s'adresse à toute personne, entreprise ou institution dont les champs d'intérêt concernent les disciplines reliées au transport. L'auteur de l'étude ou de la recherche présente lui-même un résumé clair de son travail.

Dans tous les cas, un exemplaire du rapport peut être consulté au Centre de documentation du Ministère.

Recherches Transport est publié par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec, pour le compte du Comité de la recherche.

Dépôt légal: 3^e trimestre 1984

Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 0228-5541

Composition: Composition Orléans inc.

La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine

Ce document, étant le fruit d'une recherche bibliographique importante des ouvrages d'auteurs d'ici, des États-Unis et de la France, veut inviter les administrations, surtout municipales, à réfléchir sur la définition d'une politique de stationnement qui favorise le transport en commun, tient compte de l'équité financière et améliore la qualité de vie du milieu urbain.

Le texte est divisé en trois parties. La première partie est un exposé de la situation dans le domaine du stationnement. La deuxième partie présente les objectifs que peut poursuivre une politique cohérente de stationnement, en discute les avantages et les inconvénients, en retient certains et en rejette d'autres. La troisième partie découle des deux autres et propose une série fournie de moyens que les gestionnaires peuvent employer pour atteindre les objectifs fixés.

Partie 1

Bien qu'il fût longtemps considéré comme un élément accessoire et passif du système de transport urbain, le stationnement y joue plutôt un rôle appréciable et stratégique. Conséquence nécessaire étant donné la possession et l'utilisation de véhicules privés, le stationnement peut se répartir en catégories selon la raison du déplacement, la durée d'arrêt, la destination et le type d'usager. L'offre peut être décrite de plusieurs façons dont les principales touchent sa localisation, sur la chaussée ou hors voirie, et son mode de fonctionnement, soit ouvert au public ou réservé à un groupe spécifique.

Actuellement, la structure de tarification du stationnement favorise systématique-

ment les stationnaires habituels de longue durée. Ainsi, par exemple, au centre-ville de Montréal, le maximum journalier est atteint au début de la troisième heure et le maximum mensuel aux environs du 14^{ème} jour. On constate de plus que la vaste majorité des automobilistes québécois (de 80% à 85% dans les plus grands centres, selon Statistiques Canada) se rendant au travail ne sont soumis à aucun tarif. Or, ce sont précisément ces automobilistes que l'on veut surtout attirer vers le transport en commun.

Face au système global des transports, le stationnement influence la fluidité et la sécurité de la circulation, détermine en grande partie la répartition intermodale et peut assurer une correspondance avec le transport collectif par le biais de stationnements d'échange. Le stationnement occupe une proportion importante de l'espace urbain; des études indiquent que la part de l'espace consacré au seul stationnement hors voirie s'élève de 10% et 20%. La discontinuité du bâti et l'effet visuel contribuent à désarticuler le milieu.

Les municipalités jouissent de pouvoirs considérables en matière de zonage et d'utilisation de la voie publique pour régler le stationnement même si elles n'ont pas toutes les possibilités de la ville de Montréal, qui se retrouve souvent chef de file: constitution d'un fonds alimenté par des paiements en lieu de la fourniture d'espaces, normes d'aménagement à effet rétroactif, taxe sur le stationnement... Les revenus municipaux bruts tirés du stationnement peuvent être considérables, mais les dépenses de fonctionnement, l'amortissement du capital et le coût d'opportunité laissent entrevoir une rentabilité plutôt médiocre.

QTRD

CANQ
TR
1481
21

Broch.



Les gouvernements supérieurs interviennent surtout par le biais de la taxation. En fait, le traitement fiscal du stationnement lui est très favorable: d'une part, les entreprises peuvent inclure les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien comme dépenses afin de diminuer leurs revenus imposables et d'autre part, leurs employés n'ont pas à déclarer l'équivalent du tarif de stationnement impayé comme avantage social dans leurs déclarations d'impôt.

Partie 2

Les municipalités perçoivent généralement le stationnement comme une série de problèmes ponctuels souvent liés aux doléances des commerçants et des résidents. Dans la deuxième partie, on tente d'élargir les préoccupations des intervenants en classifiant les objectifs possibles selon trois niveaux, en fonction de leur envergure. À l'intérieur du système socio-économique et d'utilisation du sol, on retrouve les sous-système plus restreint de la circulation et des transports, et le sous-système du stationnement. Les objectifs socio-économiques et d'aménagement peuvent être de nature plus locale (créer un climat favorable au développement, favoriser l'essor commercial, améliorer les finances municipales) ou mixte locale-nationale (revitaliser les centres-villes, protéger le patrimoine, améliorer l'environnement, économiser l'énergie). Ces objectifs peuvent être traduits en termes d'objectifs de circulation et de transports (optimiser l'accessibilité, favoriser le transport en commun et le covoiturage, faciliter ou restreindre la circulation, réduire les accidents) dont le plus prisé actuellement concerne le transport en commun. Selon les objectifs retenus à cet égard, il est possible de faire découler des objectifs de stationnement, par exemple répondre à la demande, fournir un accès aux résidents, équilibrer les besoins des catégories d'usagers.

Partie 3

La traduction des objectifs de stationnement en stratégies opérationnelles débouche sur un ensemble d'interventions classifiées en cinq volets: des actions relatives au nombre de places, à l'accès, à la localisation, au coût, et à la qualité des équipements de stationnement.

Il convient, par exemple, de s'interroger sur les principes qui guident la préparation des normes de zonage: reposit-ils sur des hypothèses implicites que la demande de places est indépendante du prix exigé; le nombre de places aux lieux de travail est-il estimé à partir de la forte demande créée à cause du stationnement payé par l'employeur? La taxation des espaces de stationnement ouvre également des perspectives intéressantes.

Le succès des interventions dépend du respect des prescriptions; diverses mesures sont suggérées pour inciter les stationnaires à agir en ce sens: clarté des exigences, signalisation, information. Si l'automobiliste refuse de se conformer, des activités de surveillance et de contrôle s'imposent. On doit assurer l'efficacité de tout le processus, depuis la détection des contrevenants jusqu'à la collecte des amendes, au risque de rendre toute prescription inutile. Si la situation se détériore, son redressement implique l'apport de mesures additionnelles essentielles qui peuvent apparaître draconiennes dans le milieu.

Conclusion

La participation accrue des élus locaux dans la gestion du transport en commun leur permet une intervention plus systémique dans le transport urbain. Le stationnement représente un outil important qui s'insère dans ce mouvement lequel vise une plus grande cohérence.