

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Parlons stationnement

Chronique du 2 mars 2021

Pour certains, les choses ne pourront jamais s'améliorer. En d'autres mots, **une bonne nouvelle, pour eux, ça n'existe pas.**

Je fais ici référence à un article sur le stationnement signé Jeanne Corriveau, publié dans Le Devoir du 15 février dernier. Le thème central est celui du mauvais usage de l'espace public constitué des rues, dont 20 % est « consacré à l'entreposage de véhicules privés ». Aucune des personnes interviewées ne souligne combien les choses se sont à mains égards améliorées au cours des dernières années, encore moins à l'initiative de qui.

Examinons donc ensemble la question du stationnement sous un angle positif.

Distinguer entre deux types de stationnements

Il existerait présentement entre 475 000 et 515 000 espaces de **stationnement sur rue** à Montréal. Qui bénéficie de ces stationnements, si ce ne sont en très forte majorité les Montréalais eux-mêmes, qui y garent le véhicule dont ils sont propriétaires. Il suit que :

- Souhaiter la diminution des stationnements sur rue à Montréal revient à dire que l'on conteste la légitimité des Montréalais à disposer d'une automobile ;
- Or, les Montréalais, et je parle principalement ici de **ceux qui habitent les quartiers centraux**, sont déjà la population la moins motorisée de tout le Québec ;
- Trop insister sur la réduction du stationnement sur rue, pour quelque motif que de soit, équivaut à inviter nombre de Montréalais à aller vivre en banlieue ;
 - La tentation de la banlieue n'est-elle pas déjà suffisamment forte qu'il faille en rajouter... particulièrement en la présente ère COVID ?
- À terme, sur horizon 2050, d'ici une trentaine d'années donc, **l'arrivée à maturité de l'auto-autonome** permettra de récupérer une large part de l'espace public consacré au stationnement, comme je l'ai expliqué dans ma chronique sur le sujet :
 - 30 ans, c'est pas si long... comme vous le confirmeront ceux de mon âge ;
 - Et c'est fou comme le monde peut changer en 30 ans !
 - À preuve : qui avait entendu parler d'Internet en 1990 ?

Le second type qui, lui, pose réellement problème en termes de qualité de vie urbaine est le **stationnement hors rue de surface**, essentiellement privé et opéré à des fins commerciales. Or, c'est précisément de ce côté que les évolutions récentes comme celles qui se profilent sur le proche avenir m'apparaissent très positives.

Un dénommé Gérald Tremblay

Gérald Tremblay n'a pas laissé un bon souvenir, et pour cause. Pourtant, c'est bel et bien lui qui a lancé le bal de la réduction du stationnement au centre-ville de Montréal.

De un, il a fermé 24 stationnements « illégaux » :

- Ces stationnements totalisaient officiellement 700 places, plutôt 2 000 quand on sait combien est répandue la pratique du pare-chocs à pare-chocs chez pratiquement tous les opérateurs privés, encore aujourd'hui ;
 - Des blocs de béton sont instantanément apparus au pourtour de ces terrains et c'en était fini de l'exploitation d'une véritable mine d'or.

De deux, afin de s'assurer de l'intérêt des promoteurs à développer les terrains en cause, Gérald Tremblay a fait adopter un nouveau **Cadre des hauteurs et des densités** :

- Du jour au lendemain, à partir de 2009, une première génération de projets, principalement résidentiels, a été mise en chantier.

De trois, Gérald Tremblay peut ainsi être crédité d'avoir été la bougie d'allumage de la renaissance résidentielle du centre-ville, qui s'est traduite :

- Par la mise en valeur de dizaines de stationnements de surface supplémentaires ;
- Qui ont à ce jour suscité pas moins de 31 000 logements mis en chantier et la construction de 5 millions de pieds carrés d'immeubles à bureaux ;
- À telle enseigne que, si ce n'est l'incertitude que la COVID fait présentement planer sur l'avenir du centre-ville, il est raisonnable de prévoir que les quelques 30 000 espaces de stationnement sur terrains privés que l'on y dénombrait il y a à peine une douzaine d'années auront bientôt entièrement disparu.

Il reste à souligner, en prime, que Gérald Tremblay a aussi **relancé le vélo à Montréal** :

- Il a aménagé la **piste Claire Morrissette** sur le boulevard De Maisonneuve, éliminant au passage plusieurs centaines d'espaces de stationnement sur rue ;
- Il s'est ensuite battu bec et ongle avec ses propres alliés, les habitants d'Outremont, afin d'aménager la piste vélo du chemin de la Côte-Sainte-Catherine ;
- Enfin, il est bon de le rappeler, c'est lui qui a créé BIXI... tout croche, on s'entend, mais il n'empêche que l'initiative était heureuse.

Je tiens à souligner que je l'ai trop bien connu pour être un admirateur de Gérald Tremblay. Reste que l'honnêteté exige de remettre à César ce qui lui revient.

Stationnement et choix de mobilité

On se souviendra que le 22 octobre dernier, ma chronique portait sur le **Succès du transport collectif au centre-ville**. J'ai fait ressortir que, sur 20 ans, soit de 1998 à 2018 :

- Les déplacements par automobile à destination du centre-ville ont **diminué de 12 000 en pointe du matin, de 56 000 sur l'ensemble de la journée;**
- Quant à ceux par transport collectif, ils ont **crû de 94 000 en pointe du matin, un quasi doublement,** alors qu'ils sont demeurés stables le reste de la journée.

Sous l'angle de la distribution modale, l'évolution est tout aussi spectaculaire :

Évolution des parts modales à destination du centre-ville

		1998	2018
PAM	Auto	48%	35%
	Transport collectif	47%	58%
24 H	Auto	48%	35%
	Transport collectif	39%	51%

Un changement de cette ampleur est toujours multi factoriel. Il est néanmoins indéniable que le **facteur ayant eu le plus d'influence fut la réduction drastique du nombre de stationnements de surface au centre-ville.**

De l'utilité d'être élu

Je ne résiste pas ici à la tentation de confier un secret aux auditeurs : j'ai personnellement fait échouer deux projets municipaux de stationnement souterrain au centre-ville :

- Un premier **sous l'îlot Clark**, alors que j'étais membre du comité exécutif de Gérard Tremblay ;
- Un second **sous le Square Phillips et la rue Sainte-Catherine**, en tant que membre cette fois du comité exécutif de Denis Coderre.

À eux deux, ces projets auraient compté entre 1 000 et 1 200 places et englouti au minimum 100 M\$ de fonds publics... sans bien sûr jamais être rentables.

Ceci pour dire que le rôle d'un élu n'est pas que d'œuvrer à la réalisation de bons projets, mais aussi de se battre pour que les mauvais projets échouent. Quitte à se créer de puissantes inimitiés...

Conclusion

Je poserai pour finir deux questions à ceux et celles dont la parole publique fait apparemment autorité sur la question du stationnement à Montréal :

- En ce qui concerne les ménages montréalais propriétaires d'un véhicule automobile, ne convenez-vous pas qu'ils n'ont souvent d'autre choix que de stationner en bordure de rue et qu'il est pour eux légitime de procéder ainsi ?
- En ce qui concerne la forte diminution du stationnement de surface au centre-ville, comment faites-vous pour ne pas avoir vu un changement aussi extraordinaire en soi, et aussi extraordinairement porteur d'avenir pour Montréal ?