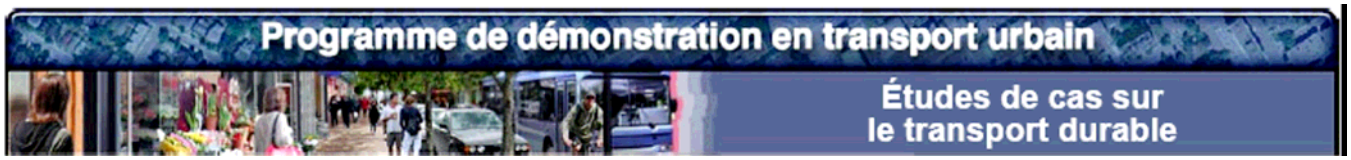


La gestion du stationnement au Canada

Aperçu

La gestion du stationnement fait référence aux programmes et politiques visant à optimiser l'utilisation des ressources de stationnement. Bien que la gestion conventionnelle du stationnement au Canada ait été largement axée sur l'augmentation de l'offre de parcs de stationnement, des approches plus récentes visent la demande de stationnement afin de réduire le nombre d'espaces de stationnement nécessaires, afin d'inciter le public à utiliser des options de transport plus durables et de réduire les coûts liés à la dépendance à l'automobile.

Souvent en travaillant de concert, les gouvernements et les entreprises à l'échelle du Canada mettent en œuvre des programmes de gestion du stationnement visant à réduire le besoin de plus grands parcs de stationnement et à optimiser l'utilisation des parcs de stationnement existants. En adoptant une approche intégrée dans leur planification du stationnement, les institutions peuvent réduire les coûts pour les consommateurs, diminuer le nombre de demandes pour les promoteurs, atténuer les répercussions négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de l'automobile et, en bout de ligne, créer des communautés plus habitables. Le document de discussion qui suit résume les défis et les réussites de la gestion du stationnement au Canada, en se penchant sur des exemples marquants observés dans les secteurs public et privé à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Ressources sélectionnées

Il y a de nombreux sites au Canada et aux États-Unis qui offrent de l'information sur la gestion du stationnement.

Le rapport du Victoria Transport Policy Institute intitulé *Parking Management: Strategies Evaluation and Planning* se veut une excellente ressource disponible à l'adresse suivante : www.vtpi.org/park_man.pdf.

On peut obtenir de l'information sur la planification du stationnement à Calgary sur le site Web de la Direction du stationnement de la Ville de Calgary à l'adresse suivante : www.calgaryparking.com.

On peut consulter le programme TREK de l'Université de la Colombie-Britannique à l'adresse suivante : www.trek.ubc.ca.

Des références bibliographiques se trouvent à la fin du présent document de discussion.

Contexte

Les ressources de stationnement sont épuisées dans les communautés à l'échelle du Canada en raison de la croissance démographique, de l'accroissement des aménagements urbains et d'une utilisation accrue de véhicules. Le véhicule moyen étant stationné pendant 23 heures par jour, il y a un besoin croissant de s'assurer que les pénuries de stationnement n'augmentent pas le volume de la circulation, ne nuisent pas à l'activité commerciale et ne réduisent pas l'habitabilité d'une communauté. Cependant, n'augmenter que l'offre d'espaces de stationnement n'est pas toujours la réponse, étant donné que cela peut souvent alourdir le fardeau imposé aux réseaux de transport locaux. L'augmentation de l'offre de stationnement à elle seule peut entraîner, dans certains cas, une plus grande dépendance à l'automobile, promouvoir la dispersion de nouvelles expansions résidentielles et commerciales et porter sérieusement entrave à des solutions de rechange plus durables en matière de transport. Ces répercussions ont également tendance à perpétuer le besoin perçu d'un plus grand nombre de stationnements, ce qui perpétue, à son tour, le cycle d'expansion.

Avec un héritage qui s'étend aujourd'hui sur plusieurs décennies passées, l'approche centrée sur l'offre de stationnement est devenue la norme dans les communautés à l'échelle du Canada, particulièrement dans celles qui occupent, toutes proportions gardées, les plus grands territoires. Mais au cours des dernières années, en raison de la croissance des bouchons de circulation et des pénuries des espaces de stationnement, une approche plus moderne en matière de planification qui vise à gérer les parcs de stationnement existants de façon plus efficace et rentable, à réduire la demande globale de stationnement et à intégrer les parcs de stationnement dans les programmes de transport multimodal plus généraux est apparue.

Cette approche de « gestion du stationnement » s'est avérée un moyen efficace pour réduire le besoin d'une offre d'espaces de stationnement accrue tout en réduisant le fardeau des coûts imposés aux contribuables, aux entreprises, au territoire et à l'environnement.

Cette approche de gestion du stationnement axée sur la demande attire rapidement de plus en plus l'attention des gouvernements, des entreprises et des communautés qui cherchent à créer des communautés plus habitables en fournissant un plus large éventail d'options de transport abordables, efficaces et saines pour l'environnement.

Contexte politique

La gestion du stationnement représente un changement fondamental dans la façon dont les planificateurs et les décideurs s'attaquent aux pénuries d'espaces de stationnement. C'est une pratique relativement nouvelle en ce sens qu'elle représente une approche intégrée de planification du stationnement liant les parcs de stationnement à des initiatives de transport plus générales, y compris les programmes de gestion de la demande en matière de transport. On peut retrouver la gestion du stationnement dans de nombreux plans et politiques de transport municipal, de même que dans les efforts des entreprises du secteur privé, des universités et des promoteurs immobiliers.

Par exemple, la Ville de Calgary a établi, en 2006, une stratégie intégrée de stationnement dans le cadre de ses activités entourant l'examen du règlement sur l'utilisation du territoire de 2006. En collaborant avec des intervenants provenant du secteur privé, de groupes communautaires et de services municipaux, la Ville a dressé un plan qui vise à :

- Promouvoir l'utilisation de la gestion de la demande en matière de transport;
- Favoriser une utilisation efficace du territoire;
- Favoriser les utilisations à l'appui du transport en commun ou mixte;
- Favoriser l'intensification du logement;
- Favoriser les modes de transport de remplacement;
- Offrir une quantité suffisante d'espaces de stationnement.

De plus, la Direction du stationnement de la Ville de Calgary a adopté une stratégie de stationnement particulière pour le noyau central de son centre-ville visant à réduire la demande en termes d'espaces de stationnement et l'aménagement de parcs de stationnement en surface. Les principales politiques liées à la stratégie de stationnement dans le centre-ville de Calgary comprennent notamment :

- L'utilisation de l'offre et de la demande d'espaces de stationnement comme outil de gestion de la demande pour un mode de transport en particulier;
- La gestion de l'offre d'espaces de stationnement à long terme dans le cœur du centre-ville de façon à ce qu'elle corresponde à l'objectif de répartition des modes de transport de 50 p. 100 d'ici 2024;
- La réduction progressive de l'offre de stationnement à long terme par employé en absorbant les parcs de stationnement en surface périphériques aux fins d'aménagement;
- La prévention de nouveaux aménagements de parcs de stationnement en surface dans le centre-ville.

Parmi les initiatives qui découlent de la nouvelle approche de gestion stratégique des espaces de stationnement de Calgary, mentionnons notamment :

- La réduction du nombre d'espaces de stationnement dans les rues durant les heures de pointe;
- L'augmentation des taux de stationnement régulés par des parcomètres dans les rues du cœur du centre-ville, particulièrement les jours de semaine;
- L'établissement d'un système de permis de stationnement réservé aux utilisateurs quotidiens du train de banlieue de type C à proximité des arrêts ferroviaires;
- La distribution de cartes de stationnement SmartPay, réutilisables au moyen de l'ajout de fonds, dont le but est de réduire la nécessité pour le consommateur d'avoir des pièces de monnaie en main, permettant ainsi une économie de temps;

- L'établissement de durées maximales de stationnement plus courtes de façon à accroître le roulement des voitures stationnées et à accroître le stationnement à court terme afin de répondre aux besoins de la clientèle d'affaires.

La politique de gestion du stationnement peut prendre plusieurs formes et cherche souvent à cibler des objectifs multiples et complexes. Selon le Victoria Transportation Policy Institute, de Colombie-Britannique, il y a un certain nombre de principes clés à prendre en considération pour orienter la planification et la prise de décision des services de stationnement. Voici d'ailleurs un aperçu sommaire de certains de ces principes :

- **Information à l'intention des usagers.** Les renseignements les plus récents quant à la disponibilité d'espaces de stationnement et aux solutions de rechange devraient être présentés aux automobilistes, ce qui réduirait la congestion dans les parcs de stationnement causée par des gens qui cherchent un endroit pour garer leur véhicule;
- **Partage.** Les parcs de stationnement devraient servir les intérêts d'usagers et de destinations multiples. Les entreprises qui ont des heures d'ouverture opposées peuvent se partager les parcs de stationnement et éviter des frais (p. ex., les édifices à bureaux et les boîtes de nuit);
- **Utilisation efficace.** Les parcs de stationnement devraient être dimensionnés et gérés de manière à ce que les espaces de stationnement soient fréquemment occupés;
- **Souplesse.** Les plans de stationnement devraient être en mesure de s'adapter à l'incertitude et au changement. Des approches de gestion adaptée peuvent réduire la réactivité et les répercussions négatives;
- **Établissement des priorités.** Les espaces de stationnement les plus recherchés devraient être gérés de manière à favoriser les utilisations les plus prioritaires (p. ex., les véhicules d'urgence, les véhicules de transport en commun, les bicyclettes, etc.);
- **Tarification.** Dans la mesure du possible, les usagers devraient payer directement pour les espaces de stationnement qu'ils utilisent. L'augmentation des frais de stationnement peut souvent réduire l'usage de ces espaces de stationnement;
- **Gestion des périodes de demande maximale.** Des efforts spéciaux devraient être déployés pour prendre des mesures à l'égard des périodes durant lesquelles la demande est à son niveau maximal, comme l'adoption de limites de temps, de hausses des tarifs ou de fermetures favorisant les débits de circulation.

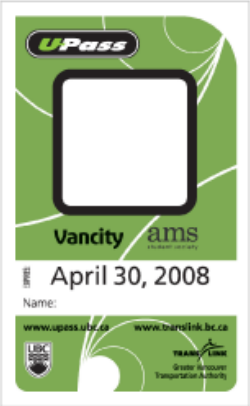
Justification et objectifs

Les programmes de gestion du stationnement visent à empêcher la prolifération de parcs de stationnement en surface gourmands en termes de coûts et d'occupation de l'espace urbain, tout en favorisant un virage modal des véhicules à un seul occupant au profit de diverses solutions de rechange axées sur le transport en commun, lorsqu'elles existent. Les exemples qui suivent offrent une série d'objectifs liés à la gestion du stationnement et les approches utilisées par les institutions à l'échelle du Canada pour les atteindre.

Université de la Colombie-Britannique

En tant que campus urbain de banlieue, l'Université de la Colombie-Britannique (UBC) a connu une augmentation constante de la demande de stationnement, alors que les parcs de stationnement en surface ont connu une diminution constante en raison de l'expansion résidentielle et commerciale sur le campus et autour de celui-ci. Au lieu d'accepter le fardeau des coûts liés à l'aménagement de nouveaux parcs de stationnement coûteux, l'UBC a mis en œuvre un programme de gestion du stationnement visant à réduire l'utilisation de véhicules à un seul occupant de 20 p. 100 tout en augmentant par la suite l'utilisation du transport en commun de 20 p. 100. Ce programme s'est soldé par d'importantes **économies en matière de stationnement** en prévenant la nécessité de construire de nouveaux parcs de stationnement coûteux. Il a également contribué à **réduire l'utilisation du terrain** aux fins d'aménagement de parcs de stationnement.

À la suite des diverses approches de gestion de l'UBC (p. ex., les laissez-passer universels de transport en commun, les routes réservées aux camions et les points de livraison et une stratégie intégrée de gestion de la demande en matière de transport), l'offre d'espaces de stationnement pour les migrants quotidiens a maintenant été réduite à moins de 1 000 places. En conséquence, l'UBC a connu une **diminution de la congestion**, la qualité de l'air s'est améliorée avec une **réduction des émissions de gaz à effet de serre** et les approches se sont traduites par un accès aux installations plus efficace à l'échelle du campus. Pour aller plus loin, l'Université s'est depuis fixé un objectif visant à réduire davantage de 20 p. 100 les déplacements de véhicules à un seul occupant.



Carte U-Pass,
Université de la Colombie-Britannique

Ville de Québec

À Québec, un certain nombre d'approches de gestion du stationnement ont tenté **d'améliorer la qualité du service** aux consommateurs au moyen de l'amélioration des renseignements qui leur sont offerts, de l'accroissement des options en matière de transport en commun et des solutions de rechange en ce qui a trait à la **gestion accrue de la mobilité**.

Au début des années 1990, la Ville de Québec était déterminée à trouver une solution à la demande accrue de stationnement durant l'été à l'intérieur des murs du Vieux-Québec. Pour répondre à ce besoin accru, des panneaux de signalisation électroniques ont été conçus et des emplacements ont été attribués pour offrir de l'**information sur la disponibilité des espaces de stationnement** aux automobilistes qui entrent dans le Vieux-Québec.

Ce programme devait être **intégré aux services de transport en commun** (un bus-navette) qui transporterait les visiteurs qui étaient forcés de garer leur véhicule à l'extérieur des murs dans le cœur du Vieux-Québec.

Malheureusement, le programme n'a jamais été mis en œuvre dans sa pleine mesure. Bien que certains panneaux de signalisation aient été installés, la pleine coordination avec des services de navette n'a jamais été établie en raison de contraintes budgétaires et d'un manque de gestion intégrée de la planification de la demande de transport. Il n'en reste pas moins que durant les événements importants qui se tiennent dans le Vieux-Québec, des **services accrus de transport en commun** vers le Vieux-Québec sont souvent offerts à la population et aux visiteurs.

Panneau de signalisation électronique indiquant la disponibilité d'espaces de stationnement

eBay

Le Centre d'aide à la clientèle de la société eBay de Burnaby, en Colombie-Britannique, connaît une pénurie de parcs de stationnement dans le parc commercial dans lequel sont centrées ses activités. En collaboration avec le Service des transports du Grand Vancouver (TransLink), eBay a mis sur pied un programme de gestion du stationnement qui visait à **stimuler l'utilisation du transport en commun** tout en **diminuant l'utilisation quotidienne de la voiture pour se rendre au travail** chez ses employés. Parmi les éléments du programme de gestion du transport d'eBay, mentionnons notamment :

- Un comité sur le navettage composé d'employés concernés et un poste à temps

partiel de coordonnateur du navettage du personnel;
- La participation au programme de laissez-passer de l'employeur de TransLink, qui fournit des cartes de transport à prix réduit aux employés;
- L'augmentation des frais de stationnement sur les lieux;
- Indemnité de stationnement pour le covoiturage;
- Partage des coûts avec les voisins pour assurer le transport des employés en provenance et à destination d'un arrêt rapproché du transport en commun;
- Programme de prêt de parapluie pour les employés qui utilisent le transport en public ou qui viennent au travail à pied.

À la suite des approches d'eBay concernant la gestion de la demande de stationnement, le nombre d'employés se rendant quotidiennement au travail à bord d'un véhicule à un seul occupant a diminué de presque 5 p. 100 et provoqué, par le fait même, une hausse de presque 10 p. 100 de l'utilisation du transport en commun chez les employés au cours de la première année à elle seule. De plus, eBay **génère des recettes** en augmentant les frais de stationnement à ses installations, ce qui permet de financer des programmes à l'intention de ses employés qui utilisent le transport en commun et des modes de transport autres que l'automobile.

Direction du stationnement de la Ville de Calgary

La Direction du stationnement de la Ville de Calgary (CPA – Calgary Parking Authority) a également commencé à générer des recettes au moyen de stratégies de gestion du stationnement. Avec la mise sur pied d'un laissez-passer « parc-o-bus » mensuel pour les usagers réguliers du train de type C à la gare de Fish Creek-Lacombe, la CPA a accru son budget en vue de l'entretien des parcs de stationnement et d'autres améliorations du transport en commun. Les frais de 50 $ pour le laissez-passer mensuel garantissent une place de stationnement pratique et accessible sans avoir à se tracasser avec des paiements quotidiens. Les recettes générées par ce programme sont ensuite utilisées pour améliorer l'entretien de l'installation et fournir des mesures de sécurité accrues aux arrêts ferroviaires du train de type C.

Justifications supplémentaires

Le Victoria Transport Policy Institute, un organisme de recherche établi en Colombie-Britannique qui cherche à élaborer des solutions aux problèmes liés au transport, a cerné un certain nombre d'avantages supplémentaires pouvant découler des programmes de gestion du stationnement. Parmi les autres avantages à prendre en considération, mentionnons notamment :

- **L'appui de la croissance intelligente.** La gestion du stationnement peut entraîner l'apparition de modèles d'utilisation du territoire plus accessibles et plus efficaces, tout en appuyant d'autres objectifs de planification de l'utilisation du territoire;
- **L'accessibilité accrue pour les piétons.** En favorisant l'aménagement regroupé et l'accessibilité aux bâtiments à partir de la rue, la gestion du stationnement contribue à créer des communautés plus accessibles aux piétons;
- **La réduction des coûts de gestion des eaux de ruissellement.** La gestion du stationnement peut réduire la superficie totale des voies pavées tout en incorporant des particularités techniques comme des aménagements paysagers et l'aménagement de zones ombragées dans le but de réduire l'écoulement des eaux de ruissellement, la pollution de l'eau et les gains de chaleur par rayonnement solaire;
- **L'appui des objectifs en matière d'équité.** Les stratégies de gestion du stationnement réduisent souvent la nécessité d'offrir des indemnités de stationnement, améliorent les possibilités de déplacement pour les personnes qui ne conduisent pas, offrent des économies financières aux ménages à faible revenu et, dans certains cas, augmentent la capacité à se payer un logement;
- **Des communautés plus habitables.** La gestion du stationnement peut engendrer des environnements urbains plus attrayants et efficaces en réduisant la superficie totale des voies pavées, ce qui permet d'assouplir la conception d'immeubles, d'accroître

l'accessibilité pour les piétons et d'améliorer la conception de parcs de stationnement.

Mesures

Les stratégies de gestion du stationnement visent à atteindre un équilibre des avantages économiques, sociaux et environnementaux, tout en maintenant un niveau élevé de souplesse pour répondre aux besoins changeants. Ces solutions de rechange emploient un assortiment de mesures incitatives et de dissuasion qui permettent aux usagers de faire des choix parmi un ensemble d'options plus précises. Voici une liste de mesures et d'exemples de gestion du stationnement choisis de leur utilisation à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Stationnement partagé : Divers établissements ont souvent des demandes en matière de stationnement qui diffèrent selon les heures de la journée et le jour de la semaine. Ces besoins opposés permettent le partage des espaces de stationnement entre les établissements, réduisant ainsi la quantité d'espace nécessaire à proximité des lieux consacrée au stationnement de voitures (p. ex., le personnel de bureau durant le jour et la clientèle des restaurants en soirée). À Santa Monica en Californie, le stationnement partagé a été incorporé aux lignes directrices de la Ville pour des bâtiments écologiques relativement aux installations industrielles et commerciales indiquées, aux immeubles abritant des industries légères, aux marchands de détail, aux résidences plurifamiliales, et aux hôtels/motels. Dans le cadre de son programme de ville durable, les lignes directrices relativement au stationnement partagé visent à réduire l'utilisation excessive de l'espace urbain et de ressources tout en réduisant au minimum les coûts exagérés des fardeaux imposés aux promoteurs, aux propriétaires d'entreprises et aux occupants. De plus, la Ville de Portland, en Oregon, a élaboré un guide pratique sur le stationnement partagé qui renferme des modèles de règlements, des modèles d'ententes de stationnement et des gabarits en vue de la mise en œuvre de ce genre de mesures.

Incitations financières : Plusieurs institutions, particulièrement dans les banlieues, offrent du stationnement gratuit à leurs migrants quotidiens, peu importe quelle est l'utilisation qu'ils font des installations. Cette pratique favorise l'utilisation de l'automobile et établit par conséquent une division entre les coûts de stationnement et le choix de prendre leur voiture. Offrir des incitations financières, comme le « paiement forfaitaire pour le stationnement » dans le but de modifier les habitudes en matière de modes de transport privilégié, permet aux employés/ étudiants/etc. d'être remboursés au lieu d'utiliser des parcs de stationnement. À Ottawa en Ontario, un programme de paiement forfaitaire pour le stationnement à l'intention des fonctionnaires a offert une incitation monétaire de 72 $ à plus de 3 500 personnes, ce qui a entraîné une réduction de la demande en matière de stationnement de 18 p. 100. À Burnaby en Colombie-Britannique, la société eBay s'affaire actuellement à établir un programme de bons de stationnement qui offre six bons de stationnement gratuit (en plus d'un laissez-passer pour le transport en commun) aux employés qui font le trajet régulier au travail. Cette façon de faire était perçue comme une solution de rechange plus rentable que le programme de paiement forfaitaire, puisqu'elle n'exigeait aucun remboursement en argent.

Stationnement dégroupé : Les coûts liés au stationnement résidentiel ou commercial sont souvent indirectement transmis aux occupants en étant intégrés aux coûts de leurs achats ou loyers. Dans plusieurs cas, cette pratique se solde par un certain nombre de locataires qui n'ont pas accès à un nombre suffisant d'espaces de stationnement alors que d'autres paient pour des parcs de stationnement qu'ils n'utilisent pas. Le dégroupement, la location ou la vente d'espaces de stationnement exclusifs à une propriété peut contribuer à réduire la quantité totale d'espaces de stationnement nécessaires pour répondre aux besoins d'un immeuble tout en favorisant une approche de gestion des parcs de stationnement selon laquelle c'est l'usager qui paie. Les nouvelles expansions résidentielles à l'échelle du Canada offrent maintenant des solutions de rechange de stationnement dégroupé, en vertu desquelles les propriétés font l'objet de rabais lorsque les parcs de stationnement ne sont pas compris dans les

ententes de loyer ou d'achat. De plus, la Ville de Vancouver a offert une réduction de 10 p. 100 en frais de stationnement dans des parcs de stationnement dégroupés offerts dans le cadre de son plan d'aménagement officiel de South East False Creek.

Nombre maximal d'espaces de stationnement : Les nombres maximaux d'espaces de stationnement sont établis par le biais de la réduction du nombre d'espaces offerts, en imposant des taxes spéciales et/ou en appliquant les règlements pour limiter le nombre de parcs de stationnement temporaire. L'établissement d'une quantité maximale d'espaces de stationnement admissible peut empêcher les promoteurs de construire des parcs de stationnement exagérément grands ou limiter l'offre d'espaces de stationnement dans un secteur en fonction de la capacité routière ou des priorités communautaires. En 1975, la Ville de Portland, en Oregon, a établi un plafond global d'environ 40 000 espaces de stationnement dans le cœur de son centre-ville. Ce plafond tenait compte à la fois des nouveaux parcs de stationnement et de ceux qui existaient déjà. Le plafond a été augmenté à environ 44 000 places tout juste avant le début des années 1980 et augmenté de nouveau durant les années 1990. La Ville est toutefois, en général, satisfaite de ses politiques de stationnement et croit qu'elles ont contribué à la hausse de l'utilisation du transport en commun d'une proportion variant entre 20 et 25 p. 100 au début des années 1970 à une proportion de 48 p. 100 au milieu des années 1990. De plus, Portland fixe dorénavant des limites du nombre maximal d'espaces de stationnement selon le type d'utilisation et la disponibilité et la fréquence du service de transport en commun, et permet le transfert d'indemnités de stationnement non utilisées. La Ville de Seattle, dans l'état de Washington, a établi une politique qui permet un maximum d'un espace de stationnement par 1 000 pieds carrés de surface de bureaux dans son centre-ville. En raison de son succès et de l'augmentation de l'utilisation du transport en commun, la Ville de Seattle envisage maintenant d'étendre cette limite dans des secteurs à l'extérieur du centre-ville également.

Règlements concernant le stationnement : On utilise les règlements pour contrôler quels véhicules peuvent se garer à un certain endroit, à quel moment et pendant quelle durée. Ces règlements peuvent être mis en œuvre pour favoriser les utilisations à plus haute valeur, comme les véhicules de service, les livraisons, la clientèle, les garçons de course et les gens ayant des besoins spéciaux. À Santa Monica, en Californie, ces priorités de stationnement à plus haute valeur ont été institutionnalisées dans le Code municipal de la Ville. Plus précisément, pour toutes les nouvelles expansions commerciales et industrielles sur une superficie supérieure à 50 000 pi.^{2}, au moins 10 p. 100 des espaces de stationnement doivent être réservées au covoiturage. D'autres aménagements non résidentiels de cette ampleur sont prescrits de façon à attribuer 5 p. 100 des espaces de stationnement pour ces types de migrants quotidiens.

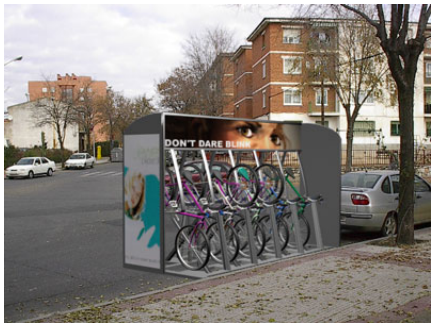
Exigences plus souples: La plupart des communautés ont des normes décrites dans leur code de zonage relativement au nombre minimal d'espaces de stationnement nécessaires pour les nouveaux aménagements. Cependant, le manque de souplesse lié à ces normes peut se solder par de mauvais résultats dans les contextes qui s'écartent de la norme. En incorporant une certaine souplesse dans les exigences en matière de stationnement, les normes peuvent devenir plus applicables à des conditions locales uniques. Les aspects à prendre en considération lorsque l'on crée des normes souples comprennent notamment : l'accès au transport en commun, les distances à pied/à bicyclette, les possibilités de stationnement partagé, les proportions de propriétaires de véhicules, etc. Par exemple, à Seattle, dans l'état de Washington, la Ville prévoit la réduction des exigences liées au nombre minimal d'espaces de stationnement pour les logements à prix abordable (selon le revenu, l'emplacement et la dimension du logement), les logements pour personnes âgées et les personnes handicapées, les expansions plurifamiliales offrant des programmes de covoiturage et les quartiers denses à usage mixte. Ces assouplissements réduisent non seulement le fardeau imposé sur le territoire local, mais elles peuvent également réduire les coûts pour les constructeurs et les promoteurs.

Établissement des prix du stationnement : Exiger des frais de stationnement est l'un des moyens les plus simples pour gérer la demande en matière de stationnement. Si le stationnement gratuit dans les rues se solde par une pénurie d'espaces de stationnement disponibles, exiger des frais de stationnement peut améliorer les entreprises en les rendant plus attrayantes et accessibles pour leur clientèle. Il y a un certain nombre de questions à prendre en considération lorsque l'on fixe les frais de stationnement :

- Quels devraient être les coûts couverts par les recettes générées par les frais de stationnement imposés?;
- Quels sont les tarifs imposés dans les emplacements comparables?;
- De quelle façon les tarifs imposés se comparent-ils à ceux des parcs de stationnement privés (p. ex., les parcs à étage)?;
- Quelle sera la structure tarifaire? Les taux horaires augmentent-ils pour le stationnement à plus long terme?;
- À quel moment du jour ou de la semaine les tarifs seront-ils en vigueur?

Dans la Ville de Boston, au Massachusetts, le Metropolitan Area Planning Council (Conseil de planification pour la région métropolitaine) a cherché à favoriser le roulement et à décourager le stationnement à long terme en fixant des frais de stationnement qui augmentent en fonction de la durée de stationnement (1 $ de l'heure pour la première heure, 2 $ de l'heure pour la deuxième heure, 3 $ de l'heure pour chaque heure supplémentaire). Cette pratique a incité les automobilistes à utiliser les espaces de stationnement pendant de plus courtes durées sans fixer de limites de temps. Les automobilistes peuvent garer leur véhicule aussi longtemps qu'ils le désirent, mais cela leur coûte progressivement plus cher à mesure que la durée de leur période de stationnement se prolonge.

Parcs de bicyclettes : Fournir des installations permettant d'entreposer les bicyclettes, de prendre une douche et de se changer peut rendre le transport à bicyclette une solution de rechange plus attrayante que l'automobile. Pour les usagers à court terme (p. ex., les personnes qui font des courses), les espaces de stationnement pratiques situés à proximité des entrées des immeubles commerciaux sont habituellement plus attrayants. Les usagers à long terme ont tendance à faire de la sécurité et de la protection contre les éléments leur plus grande priorité. Et les employés et les migrants quotidiens qui se déplacent à bicyclette sont plus susceptibles de préférer des installations leur permettant de prendre une douche et de se changer à leur destination. En plus de l'aménagement de nouvelles installations, certaines communautés utilisent des mesures stratégiques visant à promouvoir les parcs de stationnement de bicyclettes comme une solution de rechange aux parcs de stationnement de voitures. À Portland, en Oregon, par exemple, chaque espace de stationnement pour cinq bicyclettes excédant le nombre nécessaire peut remplacer un espace de stationnement pour automobile nécessaire. Cette incitation peut réduire considérablement les frais de stationnement pour les nouvelles expansions situées près des pistes cyclables et des couloirs de transport en commun.



Parc de bicyclettes

Stationnement à distance : Les parcs de stationnement à distance peuvent offrir des espaces de stationnement à l'extérieur ou en marge des centres urbains et être combinés à des services de navette ou de transport en commun pour réduire la congestion automobile. Ces parcs de stationnement sont particulièrement utiles à l'extérieur des centres-villes, puisqu'ils incitent les gens à garer leur voiture en périphérie plutôt que de se rendre au centre-ville et de devoir faire de nombreux arrêts. Les parcs de stationnement à distance peuvent également être utiles pour les événements spéciaux et les attractions offrant du stationnement limité, de même que pendant d'autres périodes durant

lesquelles la demande en termes de stationnement est à son comble (dans le cadre d'un plan de stationnement auxiliaire). De plus, dans le but de permettre aux migrants quotidiens de renoncer tout à fait à utiliser leur véhicule pour se rendre au travail, les parcs de stationnement à distance peuvent être reliés à des arrêts des services de transport en commun de manière à ce que les migrants puissent avoir accès à des services de navette à partir de points stratégiques éparpillés à l'échelle de leur communauté. Par exemple, à Chattanooga, au Tennessee, la Ville a aménagé deux parcs de stationnement à étage publics de chaque côté de la périphérie entourant sa zone commerciale centrale. Ces parcs de stationnement payants offrent tout à fait gratuitement un service de navette alimentée à l'électricité permettant de se rendre au centre-ville à tous les cinq minutes, à tous les jours. À chaque année, plus d'un million de personnes utilisent ces parcs de stationnement à distance et les recettes générées par ceux-ci financent entièrement les services de navette et l'entretien des parcs de stationnement.

Navette parc-o-bus

Résultats

En général, les stratégies de gestion du stationnement ont des répercussions modestes qui réduisent les besoins d'espaces de stationnement dans une proportion qui varie entre 5 et 15 p. 100. Cependant, ces répercussions peuvent être cumulatives lorsque la stratégie de gestion du stationnement utilise la bonne combinaison d'approches adaptées à un contexte particulier. Dans certains cas, les réductions des espaces de stationnement peuvent être à la hausse dans une proportion de 40 p. 100 tout en offrant d'autres avantages économiques, sociaux et environnementaux.

Cependant, ce ne sont pas toutes les stratégies de gestion du stationnement qui conviennent à toutes les situations, particulièrement dans celles où de vastes écarts géographiques et démographiques existent. Par exemple :

- Les répercussions ont tendance à être plus fortes lorsqu'il existe un plus grand nombre de solutions de rechange en matière de stationnement et de transport;
- L'établissement des prix du stationnement mènera souvent à de plus grandes réductions de la demande lorsqu'il est combiné à des améliorations des services de transport en commun ou des programmes de covoiturage;
- Les incitations financières ont tendance à obtenir de meilleurs résultats dans les communautés à plus faible revenu;
- Les programmes de stationnement partagé ont tendance à être plus efficaces lorsqu'ils sont mis en œuvre en même temps que des améliorations des règlements, de l'établissement des prix et de l'accessibilité pour les piétons;
- Les répercussions de la gestion du stationnement ont tendance à être plus importantes au fil du temps alors que les programmes gagnent en maturité et le public devient plus familier avec ceux-ci.

Défis

Bien que les stratégies de remplacement en matière de gestion du stationnement soient souvent des incitations axées sur une diminution des coûts et des ressources plutôt que des approches axées sur l'offre d'espaces de stationnement, il y a un certain nombre d'obstacles et de défis à prendre en considération lorsque l'on met en œuvre un programme de gestion.

Politique de soutien : La gestion du stationnement exige une volonté politique et la structure organisationnelle à l'appui pour surveiller, évaluer, ajuster et modifier les approches de façon à ce qu'elles répondent aux demandes changeantes et aux conditions dynamiques engendrées par les nouveaux aménagements. Un cadre stratégique qui appuie une approche souple et intégrée de gestion

du stationnement doit être en place. Avec un cadre stratégique dépassé et rigide en place, les planificateurs en stationnement ont peu de souplesse pour faire un virage vers des approches plus durables axées sur la demande. C'était la condition qui prévalait dans la Ville de Calgary, où une stratégie de stationnement au centre-ville dépassée datant de 1972 avait établi des lignes directrices rigides concernant le stationnement comprenant des nombres minimaux d'espaces de stationnement, ce qui avait entraîné l'apparition d'énormes bassins de parcs de stationnement en surface.

Financement : Bien que les solutions de rechange en matière de gestion du stationnement soient souvent moins gourmandes en termes de ressources que les approches classiques axées sur l'offre, le financement est souvent nécessaire à la gestion continue des programmes (contrairement au financement de l'infrastructure). Dans la Ville de Québec, on a proposé un programme intégré de gestion du stationnement qui fournirait de l'information sur les parcs de stationnement disponibles dans le Vieux-Québec tout en offrant des services de navette à partir des parcs de stationnement en périphérie, à l'extérieur des murs de la vieille ville. La signalisation a été mise en œuvre avec un succès relatif. Cependant, des contraintes sur le plan du financement ont empêché le programme de navettes de prendre son envol. Par conséquent, le programme unique de signalisation n'a pas atteint le niveau de réussite prévu, étant donné que le programme n'offre pas de solutions de rechange efficaces en matière de stationnement aux automobilistes en direction du Vieux-Québec.

Coordination : Certaines approches exigent une quantité importante de communication et de coordination – à l'intention des consommateurs, mais également entre les organismes qui ne collaborent habituellement pas nécessairement entre eux. Dans le but d'élaborer un programme de gestion du stationnement qui intégrerait les fournisseurs de parcs de stationnement et les gestionnaires à l'échelle d'une communauté ou d'une région, il est important de disposer de mesures de cheminement de l'information efficaces et, dans la mesure du possible, d'initiatives de planification conjointes. Et sans la participation des intervenants et la coordination avec ceux-ci, des options de programme qui ne conviennent pas au contexte pourraient être élaborées et ainsi être moins souvent utilisées.

Ressources

L'avantage principal de la gestion du stationnement est sa capacité de réduire les coûts d'aménagement de nouveaux parcs de stationnement au moyen d'une gestion plus efficace de la demande. Le coût amorti sur une base annuelle de l'offre accrue d'espaces de stationnement peut varier entre 250 $ par espace de stationnement sur les terrains inutilisés et 2 000 $ pour un espace dans un parc de stationnement surveillé. Bien qu'il nécessite des investissements moins importants en capital, le stationnement dans les rues peut également imposer des coûts de renonciation élevés à une communauté par le biais de la perte d'espace de chaussée pour la circulation, les bicyclettes ou les trottoirs. Les approches de gestion du stationnement peuvent exiger des coûts importants liés à la gestion et/ou à l'infrastructure (p. ex., les parcs de bicyclettes, la signalisation, l'expansion du transport en commun, l'achat de technologie, etc.). Cependant, dans la plupart des cas, ces coûts sont considérablement inférieurs aux coûts liés à l'expansion de l'infrastructure de stationnement, particulièrement dans les milieux urbains ayant un nombre limité de terrains disponibles.

Dans plusieurs cas, les approches de gestion du stationnement peuvent également être des génératrices de recettes importantes. Par exemple, en dégroupant le stationnement de manière à ce que les espaces soient loués séparément des espaces pour immeubles, des recettes peuvent être cumulées auprès des usagers fréquents tout en offrant des rabais aux usagers qui utilisent une partie des espaces de stationnement moindre que celle qui leur est attribuée. De plus, les programmes de stationnement partagé peuvent générer des recettes supplémentaires durant les heures creuses, permettant ainsi aux entreprises de louer les parcs de stationnement aux consommateurs durant les heures de fermeture. Cette approche est particulièrement utile dans les centres urbains dans

lesquels les entreprises peuvent louer leur parc de stationnement à des restaurants, des boîtes de nuit ou d'autres consommateurs durant les heures creuses.

Leçons tirées

- **Envisager les possibilités de partenariat.** Les partenariats peuvent être à la fois rentables et couronnés de succès grâce aux ressources et à l'expertise de chaque partenaire.
- **Obtenir la participation des intervenants.** Obtenir la participation de tous les intervenants concernés d'une manière axée sur la collaboration tout au long de la planification et du déploiement du programme de gestion du stationnement, de même que des activités entourant celui-ci. Ils ont souvent de bonnes idées, puisque ce sont eux, la plupart du temps, qui sont touchés par les questions liées au stationnement. Obtenir la participation des intervenants tôt dans les programmes de gestion du stationnement ne peut que contribuer à établir le soutien pour les programmes de gestion du stationnement tôt dans leur cycle de vie.
- **Définir les rôles et responsabilités.** Cerner les rôles et responsabilités de chaque organisme qui participe au fonctionnement et à l'entretien tôt dans le processus de planification. Omettre de préciser les rôles et responsabilités réduira la crédibilité et l'acceptation du public subira des répercussions négatives.
- **Être conscient des contraintes budgétaires et en termes de capacité.** Veiller à ce que les solutions de rechange en matière de gestion du stationnement choisies respectent le budget et correspondent aux ressources de l'organisation chargée de leur mise en œuvre. Si les limites budgétaires empêchent l'expansion des parcs de stationnement, les solutions de rechange à coût élevé comme les nouvelles technologies devraient peut-être être repoussées à plus long terme.

Références bibliographiques

- Litman, Todd (2007), *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*, Victoria Transport Policy Institute.
- *Progress Report on UBC Transportation Demand Management and Trucking,* UBC TREK, 2001
- U.S. Department of Transportation, *Advanced Parking Management Systems: A Cross-Cutting Study*, www.its.dot.gov/jpodocs/repts_te/14318.htm
- Matthias Tita, Calgary City Centre Planning & Design, *Calgary's Downtown Parking Strategy: An Example of Successful Transportation Demand Management since 1972*
- Ville de Calgary (2005), *Land Use Bylaw Review Parking Strategy*
- Programme de bâtiment écologique de Santa Monica, *Transportation Guidelines,* www.greenbuildings.santa-monica.org
- U.S. Environmental Protection Agency, *Parking Spaces / Community Places: Finding the Balance Through Smart Growth Solutions*, janvier 2006
- Boston Metro Planning Council, Boîte d'outils pour un transport durable, http://transtoolkit.mapc.org/Parking/Strategies/charging_for_parking.htm