

Révision de l'offre du stationnement au projet Le Nordelec.

Mémoire de bonification sur le stationnement du projet en question

Présenté par

Éric Faussurier

Résidant du quartier

Étudiant à la maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal

Document déposé le 7 novembre 2006

Le stationnement

Dans une société fortement où le taux de motorisation par personne est élevé, il est impératif d'offrir un terminal aux utilisateurs du transport. Comme les trains et les métros ont des stations et terminus, un système de transport par petits véhicules nécessite un terminal. Pour l'automobile, celui-ci est représenté par le stationnement.

L'automobiliste vit son premier contact, et son dernier, avec un établissement par le stationnement. C'est la première vision et la dernière qui l'habitent. Trop souvent, cette partie d'un projet est négligée, même au niveau académique où le sujet est très peu étudié. En fait, pendant très longtemps, et encore aujourd'hui, le design du stationnement n'est pas vu comme un sujet intéressant et sa réglementation, de l'élaboration à l'implantation, n'est pas une priorité. En Amérique du Nord, l'élaboration des règlements de stationnement est rédigée en mode « copier-coller » ou en référence à des études précises (nous y reviendrons), notamment le Parking Generation Handbook.

L'objectif de ce mémoire est de bonifier le projet du Nordelec en montrant les désavantages du stationnement proposé et en offrant des pistes de solutions pour améliorer l'offre de stationnement.

Constat et désavantages de l'offre actuelle.

Le document sommaire d'évaluation de stationnement, intitulé Étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Projet le Nordelec, réalisé par CIMA+, présente un projet dont la quantité de stationnements est évalué à 1599 espaces. La justification est présentée à la page 5 du sommaire où la réglementation demande 592 places pour les habitations, suivant le règlement municipal (0.5 stationnement par ménage), 67 espaces

pour la vocation commerciale, suivant le règlement municipal et finalement 900 places pour suffire aux espaces de stationnement demandés aux employés de bureau, suivant la recommandation de Parking Generation Handbook. On ne mentionne pas la logique qui a accouché de ces politiques, on les accepte, et les suis¹.

Première observation, il est bizarre que le promoteur s'en tienne au strict minimum du stationnement prescrit par ces références. Pourquoi n'en offre-t-il pas plus ? Il ne peut pas en offrir moins, car il suit la loi ou les références professionnelles.

Première remarque, il est normal que le promoteur immobilier ne désire pas augmenter la quantité de stationnements. Les stationnements sous terrains et hors site coûtent excessivement chers à développer. Cette infrastructure doit être rentabilisée et la logique demande à ce que les occupants de l'immeuble défraient les coûts de l'investissement.

Deuxième observation, des mesures de réduction de dépendance à l'utilisation de la voiture sont prescrites et fournies par le promoteur immobilier. On compte notamment un partenariat avec Communauto, l'implantation éventuelle d'une piste cyclable rejoignant le centre-ville de Montréal à proximité du projet (sans compter la piste cyclable longeant le canal Lachine) ainsi que des mesures incitatives de l'AMT pour encourager l'utilisation du transport en commun (le métro est accessible à pied).

Deuxième remarque, ces mesures visent à réduire la dépendance à l'automobile dans une vision de développement durable. Une telle vision ne peut s'implanter en

¹ D'ailleurs, les ouvrages telles que Parking Generation Handbook sont fortement critiqués suivant une évaluation statistiques. Les évaluations effectués par ces ouvrages démontrent une très faible corrélation entre deux variables utilisées (superficie du zonage et stationnement utilisé). Plusieurs de ces études ont un R^2 inférieur à 0.40, ce qui en statistique médical avoisine l'effet placebo. Je ne conteste pas les sources, je fais simplement que me méfier d'une argumentation baser sur la référence à l'autorité sans justification logique. Pour une meilleure compréhension de cette logique, voir les chapitres 2, 3 et 4 de l'ouvrage 'The High Cost of Free Parking' de Donald Shoup.

encourageant l'alternative tout en offrant autant d'incitatifs à l'utilisation de l'automobile, notamment avec la disponibilité du stationnement. Pour respecter la vision du développement durable, il est nécessaire que des mesures d'atténuation soient incorporées. D'une main, on encourage les alternatives à l'automobile, de l'autre, il faut décourager son utilisation. L'un ne va pas sans l'autre.

Troisième observation, la quantité de stationnements offerte est énorme.

Admettons qu'un simple espace de stationnement nécessite 300 pieds carrés d'espace, on en arrive à un stationnement recouvrant une superficie totale de 479 700 pieds carrés.

J'aimerais pouvoir offrir une image pour comparer cette superficie, mais j'en suis incapable. Une telle superficie demande un questionnement essentiel : quand est-ce qu'une telle superficie sera remplie à pleine capacité sur une période annuelle ?

Suivant la justification fournie par l'étude d'impact, il faut que tous les espaces commerciaux soient occupés et fréquentés à pleine capacité, que tous les espaces de bureaux soient occupés et pleins à capacité et que tous les logements soient vendus et occupés. Cette utilisation doit être visualisée dans un environnement déterminé par l'utilisation des espaces. Durant la semaine, traditionnellement, les bureaux sont traditionnellement ouverts et fréquentés entre 8h00 et 9h00 à 16h00 et 18h00. Les logements d'habitations utilisent le stationnement après les heures de travail, soit avant 8h00 et après 18h00. Les commerces voient les plus grandes périodes de fréquentation de la clientèle entre 10h00 et 16h00 puis entre 19h00 et 21h00. Durant la fin de semaine, les bureaux sont habituellement inoccupés, les commerces connaissent des fréquentations sensiblement pareil que la semaine, mais plus intense, tandis que plusieurs ménages

profitent de leur fin de semaine pour vaquer à leurs loisirs, bien souvent à l'extérieur de leur résidence.

En suivant cette utilisation typique du temps, quand est-ce que tous les stationnements seront utilisés à pleine capacité sachant que les heures de bureau et l'utilisation des logements sont mutuellement distinctes ? Il arrivera que le stationnement soit plein, mais spécifions-le, durant quelques heures sur une année entière (habituellement quelques jours avant le Noël). Planifions-nous le stationnement pour quelques heures ou pour le restant de l'année ? Il semble plus judicieux de réévaluer la quantité de stationnements gratuits nécessaires.

Quatrième observation, la logique déterminant la quantité de stationnements est inconnue. Suit-elle un modèle économique où l'utilisation du stationnement est gratuite, car elle est défrayée indirectement par tous les usagers de l'édifice ou s'agit-il d'un modèle économique qui suit une logique d'utilisateur-payeur. Nous savons tous que les stationnements hors rues sont nécessaires pour que les résidants à proximité n'aient pas à subir les conséquences de voir d'avantages de véhicules stationner à proximité de leur logement. Or, un stationnement gratuit est un puissant incitatif à utiliser la voiture. En offrir équivaut à accepter, de facto, ce type de transport et éventuellement accepter son refoulement dans les rues avoisinantes.

Quatrième remarque, il est injuste, sur une base égalitaire, que la totalité des occupants de l'édifice doit défrayer le même coût pour le stationnement. Cette injustice est intensifiée par l'inutilisation d'espaces de stationnement. Le règlement municipal prévoit déjà qu'une partie des loyers n'auront pas accès à un stationnement. Le règlement municipal prévoit déjà qu'une partie des employés n'auront pas accès au stationnement.

Or, la totalité des logements et la totalité des entreprises devront payer pour cette commodité. Suivant cette logique, il n'y a aucun bénéfice financier à vivre sans voiture, ce qui est contraire à une vision de développement durable. Un résidant qui ne veut pas de stationnement devrait récolter les fruits de sa décision et obtenir un logement qui suit ses attentes. Cette dernière proposition respecte la liberté de choix tandis que le projet actuel n'offre pas ce choix.

Une tarification utilisateur-payeur de l'espace de stationnement semble être juste pour tous les utilisateurs. Si un ménage désire un espace de stationnement, il peut défrayer des coûts supplémentaires pour y avoir accès. Hors, ce coût ne peut pas être unique lors de la construction de l'établissement, car on ne connaît pas la volonté des utilisateurs futurs de l'établissement.

Solutions et recommandations :

La solution passe par une ré-évaluation de la gestion du stationnement de l'immeuble. N'oublions pas que le stationnement est à l'automobile ce que l'aéroport est à l'avion, le port au bateau et la gare au train. Il est incohérent qu'un stationnement hors rue soit conçu en fonction d'une pointe annuelle dans un édifice comprenant trois vocations différentes. Utilisons cette vision pour la construction d'une église. Suivant cette logique, les stationnements d'églises seraient développées en fonction de la messe de Noël, soit la plus grande fréquentation de fidèles. Imaginez le Québec d'aujourd'hui si une telle logique fut implantée auparavant, et même encore à ce jour.

Recommandation 1 : Revoir à la baisse la quantité de stationnement hors rue offerte.

Je ne crois pas qu'il existe une solution mais bien des solutions. La première est d'évaluer la demande de stationnement en fonction de la demande suivant le temps. Il faut aussi prendre la perspective d'un commerçant cherchant à rentabiliser son chiffre d'affaire. Est-il préférable pour lui d'accomoder une vingtaine de clients par année en leur offrant autant de stationnement à un coût avoisinant le 25 000\$² par espace de stationnement. L'amortissement d'un tel investissement n'en vaut pas les retombés financières, même en suivant une logique purement capitaliste.

Recommandation 2 : Concevoir les transports et non un mode de transport. C'est-à-dire augmenter le partenariat avec Communauto, l'AMT et la Ville de Montréal pour l'accessibilité aux pistes cyclables.

² Estimation personnel d'un espace de stationnement hors-site à l'extérieur.

Une autre solution passe par une vision agrandie du transport. Pointe Saint-Charles bénéficie d'un système de transport en commun de loin supérieurs à plusieurs régions du Québec, voire de l'Amérique du Nord. L'aménagement de ce quartier permet de vivre sans voiture, une particularité nord-américaine que l'on retrouve uniquement à Toronto, New York, San Fransisco et Portland mais à un coût de la vie dérisoire comparé à ces pôles. Comme ces mesures d'atténuations implantées montrent la volonté d'aller vers le développement durable, il est préférable de favoriser ces mesures pour améliorer la vie de quartier au lieu d'augmenter la circulation automobile. L'ensemble de la population y gagne, surtout les occupants du projet (coût total du projet diminuer par le nombre de stationnements soustrait) même ceux et celles qui ne bénéficieront pas des logements et des emplois du projet.

Recommndation 3 : Implanter une gestion tarifaire du stationnement suivant la logique utilisateur-payeur en fonction du temps au lieu d'un stationnement imposé à tous les occupants.

Cette recommandation découle directement de la précédente. Il suffit simplement de ne pas intégrer le stationnement au projet mais bien de séparer son existence à une présupposition de son utilisation obligatoire.

Recommandation 4 : Gérer l'offre en fonction de la demande en plusieurs étapes.

On peut difficilement évaluer les véritables besoins en matière de stationnement.

Certaines villes désireuse d'éviter des stationnements sous-utiliser demande à ce que ces

espaces soient réalisés en plusieurs étapes. La première phase comportera une quantité minimale de stationnement (voir 700) gérée selon les recommandations précédentes. Dans le temps, de nouvelles phases de construction peuvent se réaliser plus tard si, et seulement si, on observe une véritable pression pour une augmentation de la quantité de stationnements désirés. Cette augmentation devrait suivre la vision de développement durable. Une liste d'attente pour l'obtention d'un stationnement est normale (pouvons-nous vraiment satisfaire cette demande ?), mais une liste d'attente pour Communauto, l'AMT et les vélos démontrent la nécessité d'augmenter l'offre de services de transports.

Recommandation 5 : Songer sérieusement à réévaluer la réglementation municipale en terme de stationnement.

Comme mentionné plus tôt, le projet répond aux demandes de règlements municipaux. Il ne semble pas que ce soit le promoteur qui veut imposer ce stationnement, il ne fait que suivre la loi. D'autres projets similaires ou différents seront sujets aux mêmes lois. Il serait sage de réévaluer la logique des règlements municipaux suivant la dynamique des transports et des valeurs de 2006.