

**L'offre en stationnement du Centre 7400 :
l'occasion d'orienter les habitudes de déplacement dans le quartier**

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Dans le cadre de la consultation publique portant sur le projet du Centre 7400

Par
Roxane Fafard
Étienne Lyrette
Benoit Tessier

1 décembre 2010

Mise en contexte

Le 7400 Saint-Laurent constitue un projet intéressant pour l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Il permettra d'attirer de nouveaux résidents, de densifier le territoire en plus de valoriser un secteur de l'arrondissement caractérisé par un cadre bâti hétérocyclique. Il participera également à poursuivre la reconversion du secteur, historiquement occupé par des fonctions industrielles, vers un usage résidentiel alors que plusieurs projets d'habitation ont vu le jour aux cours des dernières années.

Nonobstant ces nombreux aspects positifs, le projet présente certaines lacunes en ce qui concerne l'offre de stationnement alors que pratiquement une case est prévue pour chacune des unités (300 cases pour 302 logements). En plus d'avoir un impact négatif sur le taux de motorisation du secteur et d'encourager l'utilisation de l'automobile, le ratio proposé va à l'encontre d'un des objectifs que le promoteur s'est lui-même fixé. En effet, cet objectif stipule que le projet doit, entre autres, «minimiser le ratio de stationnement afin de favoriser les moyens de transport alternatifs»¹. Cette approche est d'autant plus paradoxale alors que de l'avis même du promoteur, la majorité des résidents de l'arrondissement utilisent les transports collectifs pour effectuer leurs déplacements en heures de pointe et que le secteur bénéficie d'une offre de transport collectif enviable².

Le présent mémoire offre un survol de la mobilité et des transports collectifs dans l'arrondissement, un aperçu de l'offre de stationnement dans d'autres projets résidentiels et une série de recommandations qui invitent le promoteur à réviser à la baisse le nombre de cases de stationnement disponibles et l'arrondissement à resserrer la disposition relative au stationnement incluse dans son projet de règlement.

Mobilité dans l'arrondissement

La plus récente Enquête Origine-Destination³, menée en 2008 par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), nous apprend notamment que 42% des ménages dans l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension n'ont pas accès à une voiture. Le parc automobile de l'arrondissement s'élevait en 2008 à seulement 0,33 voiture par habitant.

Le projet tel que proposé contribuerait à faire augmenter cette proportion, ce qui n'est souhaitable ni pour les objectifs de réduction des gaz à effet de serre que la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec se sont fixés, ni pour la qualité de vie et la vitalité du quartier.

Toujours selon l'Enquête Origine-Destination 2008, plus de 33% des déplacements réalisés par les résidents de l'arrondissement sont des déplacements locaux (internes à l'arrondissement). L'accès à une voiture aura pour effet de faciliter, pour chacun des nouveaux ménages, l'accès aux lieux de travail, de magasinage et de loisirs situés dans des secteurs plus éloignés. Afin d'assurer la vitalité économique des quartiers montréalais, les nouveaux projets immobiliers devraient au contraire favoriser une mobilité locale, notamment en réduisant l'offre en espaces de stationnement.

Le Plan de transport de Montréal propose d'ailleurs de «gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile»⁴, notamment en «[revoyant] la

¹ Document déposé par le promoteur - 3.1 Reconversion Institution des Sourds-Muets – version finale – 16 juillet 2010, page 49

² Ibid., page 12

³ L'enquête Origine-Destination est «une vaste étude, menée par entrevues téléphoniques, qui vise à recueillir des renseignements fiables et à jour sur les habitudes de déplacement des résidents de la région métropolitaine de Montréal. L'enquête O-D est réalisée tous les cinq ans sur un territoire sans cesse grandissant.» (Source : www.enquete-od.qc.ca)

⁴ Ville de Montréal. 2008. Plan de transport de Montréal 2008, p. 55

réglementation d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement»⁵.

Le vélo et surtout la marche, en plus du transport collectif, sont des modes de déplacement très utilisés par les résidents de l'arrondissement, ce qui favorise une activité commerciale locale dynamique et diversifiée. En 2008, 57,7% des déplacements réalisés par les résidents de l'arrondissement étaient faits en utilisant des modes de transport durables, soit la marche, le vélo ou le transport collectif.⁶

Offre de transport collectif

Au niveau du transport collectif, c'est 49% des déplacements réalisés par les résidents de l'arrondissement à l'heure de pointe du matin qui sont faits en utilisant l'autobus, le métro ou le train de banlieue. Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension arrive deuxième parmi tous les arrondissements et municipalités de l'île de Montréal, après le Plateau Mont-Royal (50%), en ce qui a trait à la popularité du transport collectif à l'heure de pointe du matin,.

Cette donnée est attribuable notamment à l'abondance de l'offre en transport collectif que l'on retrouve dans l'arrondissement et particulièrement, autour du 7400 Saint-Laurent.

Le site est adjacent à la station de métro De Castelnau, qui permet de rejoindre rapidement des pôles d'emplois importants comme le quartier Côte-des-Neiges (institutions d'enseignement et de santé), l'arrondissement Saint-Laurent et le centre-ville. La ligne bleue a fait l'objet d'importantes améliorations de service par la STM au cours des dernières années. La capacité des rames a été doublée à l'extérieur des heures de pointe, la fréquence de passage a été augmentée et la plage horaire a été étendue en fin de soirée.

L'accès au centre-ville pour les futurs résidents du 7400 Saint-Laurent sera donc possible en métro, mais également via la ligne de bus 55- Saint-Laurent, qui permet de se rendre au centre-ville sans correspondance en moins de 30 minutes. Cette ligne, parmi les plus importantes du réseau de la STM, fait partie du nouveau Réseau 10 minutes max, implanté en août 2010.

L'intervalle de passage entre deux bus n'est donc jamais plus élevé que 10 minutes, en direction du centre-ville de 6h à 14h et en provenance du centre-ville de 14h à 21h, du lundi au vendredi. De plus, le projet est situé à moins de 800 mètres de la station de métro Jean-Talon (ligne orange) et à environ 1 km de la gare de train de banlieue Parc (ligne Blainville—Saint-Jérôme).

Cette offre de service nous apparaît adéquate et amplement et suffisante pour maintenir et même améliorer les statistiques évoquées plus haut qui démontrent la faible part de l'automobile dans les habitudes de déplacement des résidents de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension. Considérant les réalités du milieu dans lequel le projet s'insère et les objectifs du Plan de transport de Montréal, il est impératif d'agir sur l'offre dès la phase de conception du projet et de limiter le nombre de cases de stationnement offertes aux futurs résidents.

Enfin, signalons que le quartier est bien desservi par le nouveau réseau de vélo en libre-service BIXI, qui prend de l'ampleur année après année, ainsi que par plusieurs stationnements Communauto, qui permet l'accès à une voiture au besoin.

⁵ Ibid., p. 20

⁶ Agence métropolitaine de transport. Enquête Origine-Destination 2008.

Développement des transports collectifs et actifs à venir

Le projet étant situé dans un quadrilatère déjà bien desservi par le transport collectif et actif, il est possible de prévoir une amélioration des services offerts aux futurs résidents du 7400 Saint-Laurent et ce, à moyen et long terme.

D'abord, au niveau du service de métro, la STM prévoit l'ajout de plusieurs stations sur la ligne bleue vers l'Est. Le projet rendu public en septembre 2009 avance même la possibilité de prolonger la ligne bleue jusqu'à Anjou. Pour les travailleurs de l'Est de la ville, la ligne bleue du métro deviendra donc le moyen le plus efficace pour parcourir une distance sur l'axe Est-Ouest. Pour les déplacements vers le Nord-Ouest, la Société de transport planifie également le prolongement de trois stations de métro sur la ligne orange dans l'arrondissement Saint-Laurent. Rapidement accessible via la ligne bleue, le pôle industriel de Saint-Laurent sera, à terme, bien desservi en métro mais également, par les autobus qui feront la correspondance avec les nouvelles stations de métro. Enfin, l'arrivée de nouvelles voitures de métro, prévue en 2014, permettra une nette amélioration au niveau de la fréquence, de la capacité, de la fiabilité et du confort sur l'ensemble du réseau de métro de Montréal.

Pour ce qui est du service d'autobus, la STM prévoit dans ses plans de développement plusieurs améliorations dans les années à venir. En effet, un ensemble de projets dont l'ajout d'autobus, la mise en place de réseaux rapides et de mesures préférentielles pour autobus, l'information en temps réel, la bonification du réseau de nuit et la mise en place de navettes de quartier fera en sorte que le quadrilatère sera encore mieux desservi.

À plus long terme, le Plan de transport de la Ville de Montréal prévoit, dans la réalisation de son réseau de tramway, une ligne qui partira du centre-ville de Montréal et longera l'avenue du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon, soit à quelques minutes de marche du 7400 Saint-Laurent.

Enfin, s'y l'on ajoute les services actuels comme Bixi et Communauto, qui connaissent des succès sans équivoque et qui voient leur réseau s'étendre et s'améliorer d'année en année, à ceux de la STM et de l'AMT, les résidents du projet seront parmi les mieux desservis sur l'île de Montréal en matière de transport collectif et actif. Cela influence significativement les décisions reliées à aux besoins de mobilité d'une personne, comme le fait de posséder ou non une automobile.

Projets immobiliers semblables

Le projet Centre 7400 Saint-Laurent propose 300 cases de stationnement pour 302 logements, soit un ratio de pratiquement une case de stationnement par logement. Rappelons que le projet prévoit 74% de logements à une ou deux chambres, ce qui signifie principalement des ménages de 1 ou 2 personnes (personnes seules ou couples). Ce type de ménage est plus flexible face à la possession d'une automobile, contrairement à un ménage avec enfants. Ceci est d'autant plus vrai lorsque l'offre de service en transport collectif et alternatif est importante.

Or, dans un souci de respecter les principes de développement durable, de tendre vers l'indépendance face au pétrole et dans une logique de densification urbaine, les promoteurs immobiliers intègrent de plus en plus des initiatives allant dans le sens de la réduction de la dépendance à l'automobile. Prenons l'exemple du Quartier 54 dans l'arrondissement Rosemont--La Petite-Patrie. Situé dans un quartier en revitalisation près d'un métro et de différents commerces de proximité, bien desservi par les transports collectifs et actifs en général, offrant des logements de majoritairement une ou deux chambres, plusieurs caractéristiques du projet Quartier 54 sont similaires au Centre 7400 Saint-Laurent.

En effet, le projet Quartier 54 sera constitué à terme de 335 logements dont la fourchette de prix se rapproche également du projet 7400 Saint-Laurent. Or, au niveau des espaces de stationnement, le promoteur offre la possibilité aux acheteurs de logements de 2 chambres et

plus d'en acheter un. Toutefois, les acheteurs de logements ne comprenant qu'une chambre à coucher n'ont pas cette possibilité. En conséquence, le ratio logement/espace de stationnement est d'environ 50%.

Le promoteur du projet explique que cette politique découle justement de la volonté de promouvoir l'utilisation des modes alternatifs de transport, notamment pour une clientèle plus flexible comme les personnes seules et les couples. Désirant profiter de la proximité du métro, de pistes cyclables et maintenant, de plusieurs stations Bixi, le promoteur du projet a même conclu une entente de partenariat avec la société d'auto-partage Communauto afin d'améliorer encore plus l'offre de transports alternatifs et ainsi, faciliter les besoins de mobilité de sa clientèle.

Malgré des débuts difficiles, le projet Quartier 54 peut maintenant être qualifié de succès. D'autres projets d'envergure ont d'ailleurs inclut de telles politiques. Pensons entre autres au projet Norampac, également situé dans Rosemont—La Petite-Patrie. Ce projet prévoit 500 places de stationnement pour 900 logements environ et ce, malgré qu'il soit moins bien desservi par le transport collectif que le 7400 Saint-Laurent. Dans le quartier du Sud-Ouest, le projet Lowney a quant à lui adopté une politique prévoyant 50% d'espaces de stationnement pour ses phases 1 à 7, et 66% pour les phases 8 et 9.

En somme, dans son Plan de transport publié en 2008, la Ville de Montréal prenait l'engagement suivant : « Afin de mettre en place des conditions plus favorables à l'utilisation des solutions de remplacement à l'auto en solo, Montréal veut inverser la logique actuelle imposant un nombre minimal de places (plancher) pour favoriser plutôt un nombre maximal (plafond), dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun. De tels changements favorisent un transfert modal vers les transports collectifs et les modes actifs. » Le promoteur du Centre 7400 Saint-Laurent a ainsi la chance de se positionner comme l'un des précurseurs en la matière en intégrant dès maintenant et sans attendre l'orientation définitive de la Ville de Montréal, cette vision dans le développement de son projet.

Recommandations

Considérant que l'offre de stationnement a un impact sur le niveau de motorisation et l'utilisation de l'automobile personnelle.

Considérant que le parc automobile de l'arrondissement s'élevait en 2008 à seulement 0,33 voiture par habitant.

Considérant que l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension bénéficie d'une des meilleures offres de transport collectif à Montréal.

Considérant les améliorations à venir au réseau de transport collectif.

Considérant que 49% des déplacements réalisés par les résidents de l'arrondissement en période de pointe du matin sont faits en utilisant l'autobus, le métro ou le train de banlieue.

Considérant que le promoteur s'est lui-même fixé l'objectif de « minimiser le ratio de stationnement afin de favoriser les moyens de transport alternatifs »⁷.

Considérant que le Plan de Transport de la ville de Montréal vise à favoriser l'imposition d'un nombre maximal de cases de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun.

⁷ Document déposé par le promoteur - 3.1 Reconversion Institution des Sourds-Muets – version finale – 16 juillet 2010, page 49

Considérant que des projets similaires dans des quartiers bien desservis en transport collectif présentent un ratio de stationnement variant entre 0,50 et 0,66 par unité de logement.

Il est recommandé d'ajouter, à la *Section XI – stationnement* du Règlement autorisant la transformation à des fins résidentielles de l'institut des sourds-muets (P 10-026), une disposition imposant un ratio maximum de stationnement variant entre 0,50 et 0,66 par unité de logement. Il est également recommandé de réserver des cases de stationnement pour les utilisateurs d'un service d'auto-partage tel que Communauto et entreprendre des démarches de partenariat avec une telle entreprise.

Conclusion

Le projet résidentiel proposé au 7400 St-Laurent est un projet intéressant pour l'arrondissement et ses résidents. Il permettra de densifier et de structurer le secteur tout en préservant l'intégrité architecturale d'un bâtiment possédant une valeur patrimoniale indéniable. Cela dit, le nombre de cases de stationnement prévues au projet est trop élevé considérant l'offre de transport collectif en place et le taux de motorisation du secteur. De plus, le ratio proposé va à l'encontre des propres objectifs du promoteur et de l'esprit du Plan de transport de Montréal. En ramenant le nombre de cases de stationnement à un niveau acceptable, l'arrondissement ainsi que le promoteur ont l'opportunité de proposer un projet qui cadre véritablement dans une logique de développement durable.