

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT « PORTE SAINTE-MARIE »

Décembre 2003



**Conseil régional
de l'environnement
de Montréal**

Recherche et rédaction : André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est

Montréal (Québec)

H2J 1E7

(514) 842-2890

cremtl@cam.org

©2003

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Fondé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pour mission de promouvoir la protection de l'environnement ainsi que l'amélioration des pratiques et politiques qui l'affectent, pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Pour ce faire, le CRE-Montréal regroupe des organisations publiques et privées et des individus, qui adhèrent à sa mission et qui, dans un esprit de concertation et de partenariat, contribuent à la définition et à l'atteinte de ses objectifs. Le Conseil, qui regroupe plus de quatre-vingt-dix groupes membres, a consacré d'emblée ses efforts à travailler sur certains enjeux prioritaires, notamment l'aménagement du territoire et le développement des transports en commun. Au cours des dernières années, les membres du CRE-Montréal sont intervenus à maintes reprises sur des dossiers ayant des impacts majeurs sur les transports et le développement de la métropole (création de l'Agence métropolitaine de transport, construction de nouveau pont, stationnement, SLR, autoroute Notre-Dame, espaces verts, etc.). Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a constamment travaillé à l'amélioration des transports en commun et au développement durable de la métropole par le biais de diverses activités :

- Rédaction d'un mémoire *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal* dans le cadre du plan stratégique de l'AMT;
- Réalisation d'une *Étude sur une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*;
- Organisation d'une conférence sur les alternatives à de nouvelles infrastructures routières dans la région de Montréal;
- Participation à la Commission Nicolet sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud;
- Le CRE-Montréal est co-fondateur de la *Coalition pour la défense du transport en commun*;
- Rédaction d'un document sur *le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal*;
- Participation à la Commission parlementaire sur la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal;
- Le CRE-Montréal intervient auprès de différentes instances comme la Commission des transports de la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal;
- Rédaction d'un guide sur l'aménagement orienté vers des modes de transport alternatifs;
- Participation aux audiences publiques du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame;
- Participation aux audiences publiques du BAPE sur le projet de prolongement de l'autoroute 25;
- Participation aux travaux de la commission sur la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal.

Projet de développement « Porte Sainte-Marie »

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a récemment pris connaissance du projet de développement « Porte Sainte-Marie ». Après avoir consulté les nombreux documents décrivant le projet, nous tenons à transmettre aux commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal nos commentaires et préoccupations au sujet de ce projet. Avant d'émettre nos commentaires sur le projet, nous tenons à donner notre appui aux efforts de mise en valeur de cette friche industrielle située au cœur de la Ville de Montréal. Consolider les quartiers centraux et revaloriser les terrains vacants ou sous-utilisés font partie des mesures prioritaires par le CRE-Montréal et ses membres. Toutefois, le CRE-Montréal est d'avis que tout projet de développement doit minimiser ses impacts sur l'environnement et ne pas contribuer à la dégradation de la qualité de vie des Montréalais et Montréalaises. Conséquemment, le CRE-Montréal ne peut laisser passer sous silence la non-conformité d'une partie du projet avec la réglementation en matière de stationnement en vigueur dans l'arrondissement Ville-Marie. Sans pour autant omettre les autres dimensions du projet (socio-économique, urbanistique et de transport) le CRE-Montréal a fait le choix de concentrer son intervention, dans le cadre de cette consultation, sur le dossier du stationnement.

Application de la réglementation en matière de stationnement

Comme vous le savez, le règlement d'urbanisme 01-282 de l'arrondissement Ville-Marie comprend un chapitre relié aux exigences en matière de stationnement. Dans la section I intitulée « Nombre d'unités de stationnement exigé » du chapitre II du règlement d'urbanisme, l'on stipule que le nombre d'unités de stationnement doit être conforme aux exigences relatives au nombre minimal d'unités exigé et au nombre maximal d'unités autorisé. Or, si l'on compare le nombre maximal d'unités autorisé dans la réglementation et le nombre d'unités de stationnement proposé par le promoteur du projet, l'on constate que le projet dépasse de 334 unités le nombre maximal d'unités autorisé. Ce nombre est d'ailleurs confirmé dans le sommaire décisionnel du comité exécutif de la Ville de Montréal du 17 septembre 2003 où l'on mentionne dans la section dispositions réglementaires que « *les principales dérogations réglementaires associées à ce projet portent sur les hauteurs qui vont au-delà de 23 mètres, sur les usages commerciaux et résidentiels au lieu d'industriels et sur le nombre de cases de stationnement de 1798 au lieu des 1464 permises* »

Compte tenu de la confirmation par le comité exécutif de la ville de Montréal de la non-conformité du projet avec le nombre maximal d'unités autorisé par le règlement d'urbanisme, nous ne pouvons que demander à l'arrondissement Ville-Marie d'appliquer son règlement d'urbanisme en exigeant au promoteur de diminuer le nombre d'unités de stationnement à 1464 tel qu'autorisé par le règlement d'urbanisme.

D'autres part, nous sommes d'avis que la prolifération des espaces de stationnement dans le centre-ville constitue un véritable enjeu d'aménagement et de transport puisqu'en favorisant l'aménagement d'un nombre toujours plus important d'unités de stationnement, l'arrondissement Ville-Marie favorise l'utilisation de la voiture dans un secteur de la ville déjà fortement congestionné et grandement affecté par la pollution et les nuisances engendrées par les milliers d'automobiles circulant dans ce secteur.

605. Le nombre d'unités de stationnement doit être conforme aux exigences énumérées dans le tableau suivant :

EXIGENCES RELATIVES AU NOMBRE D'UNITÉS DE STATIONNEMENT		
USAGES	NOMBRE MINIMAL D'UNITÉS EXIGÉ	NOMBRE MAXIMAL D'UNITÉS AUTORISÉ
FAMILLE HABITATION		
bâtiment de 2 logements et moins (sous réserve de l'article 156)	1 unité par logement	2 unités par logement
bâtiment de 3 logements (sous réserve de l'article 156)	2 unités	2 unités par logement
bâtiment de plus de 3 logements (superficie totale de plancher inférieure à 50 m ² par logement)	1 unité par groupe de 4 logements	1 unité par logement

EXIGENCES RELATIVES AU NOMBRE D'UNITÉS DE STATIONNEMENT		
bâtiment de plus de 3 logements (superficie totale de plancher supérieure à 50 m ² par logement)	1 unité par groupe de 2 logements; minimum 3 unités	1,5 unité par logement
maison de chambres, maison de retraite	aucun	1 unité par groupe de 2 chambres
FAMILLE COMMERCE		
usages additionnels de la catégorie C.2	1 unité par 350 m ²	1 unité par 150 m ²
hôtel	1 unité par groupe de 5 chambres	1 unité par chambre
autres usages de la famille commerce	1 unité par 350 m ² de superficie de plancher	1 unité par 100 m ² de superficie de plancher
FAMILLE INDUSTRIE		
tous les usages de la famille industrie	1 unité par 350 m ² de superficie de plancher	1 unité par 150 m ² de superficie de plancher
FAMILLE ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS		
1 ^o aréna, centre de loisirs et de sport, salle de spectacle, lieu de culte qui comptent plus de 500 sièges permanents;	1 unité par 500 m ² de superficie de plancher	1 unité par 150 m ² de superficie de plancher
2 ^o centre hospitalier, centre d'accueil et d'hébergement, maison de retraite et de convalescence qui comptent plus de 500 lits;		
3 ^o école préscolaire, primaire et secondaire, collège d'enseignement général et professionnel, université et autres établissements d'enseignement qui peuvent accueillir plus de 500 élèves.		
autres usages de la famille équipements collectifs et institutionnels sauf ceux de la catégorie E.1	1 unité par 500 m ² de superficie de plancher	1 unité par 250 m ² de superficie de plancher

Rappelons que le plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie (1992) possède une orientation visant à « *favoriser l'utilisation du transport collectif et minimiser l'utilisation de l'automobile aux périodes de pointe* » page 4. De même, le plan directeur de l'arrondissement reconnaît que « *l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail-domicile ne contribue pas nécessairement au développement du centre. Au contraire, elle constitue souvent une entrave puisque ces déplacements sont la principale cause de la congestion des ponts et des autoroutes aux heures de pointe. De plus, la place de stationnement occupée toute la journée par la même automobile, pourrait en desservir successivement plusieurs ne demeurant au centre que quelques heures.* » page 5. Conséquemment, si l'arrondissement Ville-Marie souhaite favoriser l'utilisation du transport en commun et la réduction de l'utilisation de l'automobile tel que mentionné dans son propre plan directeur, elle ne doit pas encourager l'utilisation de l'automobile en permettant au promoteur du projet de développement « porte Sainte-Marie » de dépasser le nombre d'unités de stationnement autorisé par la réglementation.

Cohérence avec les principes directeurs en matière de stationnement

En 1994, la Ville de Montréal s'est dotée de principes directeurs en matière de stationnement. Cette politique adoptée par le comité exécutif vise à :

- Réduire l'achalandage automobile sur le réseau routier montréalais aux heures de pointe et particulièrement la circulation de transit dans les quartiers résidentiels.
- Privilégier le transport collectif comme substitut à l'automobile, particulièrement pour accéder au centre-ville
- Réduire de 500 places de stationnement de surface hors rue par année entre 1994 et 2000, pour total de 3000 unités de stationnement.

Or, le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997) indique clairement qu'il y a eu au cours des dernières années une absence de gestion de l'offre de stationnements dans le centre ville de Montréal. Malheureusement, cette attitude de laisser faire a entraîné la prolifération des nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement et la multiplication des stationnements illégaux. Entre 1994 et 2000, plus de 5 000 places supplémentaires de stationnement ont été créées dans le centre-ville alors que l'orientation municipale en matière de stationnement visait une réduction de 3 000 places pour cette période.

En conclusion

En terminant, nous sommes d'avis que l'arrondissement Ville-Marie et le promoteur du projet doivent prendre tous les moyens pour respecter le règlement d'urbanisme en matière de stationnement. De plus, l'arrondissement Ville-Marie doit faire preuve de cohérence dans l'application et le respect des orientations de son plan directeur et celles de l'Énoncé de politique de stationnement en limitant l'offre de stationnement de longue durée de façon à favoriser une plus forte utilisation du transport en commun. Enfin, l'arrondissement Ville-Marie doit appliquer son règlement d'urbanisme en exigeant du promoteur de réduire le nombre d'unités de stationnement dans son projet pour respecter le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé soit 1464 unités au lieu des 1798 unités demandé.