

Consultation publique sur le redéveloppement du site Louvain

QUESTIONS DU PUBLIC #2

Document transmis à l'OCPM le 6 mai 2021

Q33 : Le projet prévoit 0.3 espace de stationnements par logement sous le niveau du rez-de chaussée et ne prévoit aucun stationnement dans les rues. Si on fait le calcul 0.3×867 donne 260 autos. Mais, l'Autorité régionale de transport métropolitain montre dans son rapport statistique pour l'année 2018, 1.01 automobile par ménage pour la région de Montréal¹. Le site de la Ville de Montréal dans la section Montréal en statistique], montre pour l'année 2017, 0.392 véhicules par habitant². Si on fait le calcul avec ces chiffres, on arrive à plus de 870 autos. Il y a un écart de 610 autos (870-260). Où vont stationner les 610 nouvelles autos ? par Alexandru Dobrescu

R : Les chiffres présentés réfèrent à des taux de possession de véhicules de promenade en 2017-2018 dans l'ensemble de l'agglomération alors que le règlement proposé vise à accompagner le développement d'un écoquartier dans un quartier central desservi par le métro. Une grande partie de ces 610 autos théoriques n'auront pas à se stationner puisqu'elles n'existeront pas. Les autres auront leur place sur le site, sous les bâtiments.

Se projeter vers l'avenir

Au cours des dernières décennies, les effets néfastes du tout-à-l'auto, sur l'environnement, la santé et l'aménagement des villes ont été amplement démontrés et la Ville de Montréal, comme les autres paliers de gouvernement, jouent maintenant un rôle actif dans la transition vers une mobilité durable. Une meilleure planification de l'aménagement du territoire ainsi que la bonification de l'offre de transport collectif, d'infrastructures cyclables et de services de mobilité alternatifs sont priorisés à tous les niveaux décisionnels,

¹ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/01/CA_Faits-saillants_EOD_COMPLET_WEB_14012020_R002.pdf, p. 12

² http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/V%C9HICULES%20EN%20CIRCULATION_2018.PDF, p. 2

notamment dans le Plan local de déplacement (PLD) d'Ahuntsic-Cartierville. Adopté en décembre 2019 et accompagné d'un triennat 2020-2022, le PLD est fondé sur le principe d'une évolution de la part modale dans le temps : la réduction de l'utilisation de l'auto solo et son remplacement par des modes actifs (piéton-vélo) et collectifs (transport en commun).

L'écoquartier Louvain Est est un projet qui s'inscrit dans ce nouveau paradigme en proposant un aménagement apte à répondre aux besoins de mobilité de tous, tout en limitant les impacts négatifs des déplacements et le recours aux véhicules individuels. Dès lors que les besoins en mobilité sont considérés et satisfaits, que la vision de l'écoquartier est bien communiquée et que les ménages y adhèrent, aucun débordement de voitures dans le voisinage n'est à craindre. Les résidents pourront effectuer la majorité de leurs déplacements courants sans véhicule et, au besoin, la possibilité d'accéder à un véhicule existera, mais sans la nécessité d'en posséder un.

Qui plus est, l'arrivée de commerces et de services accessibles à pied ainsi que l'offre de modes alternatifs de déplacement (autopartage, vélopartage, véhicules en libre-service, etc.) pourraient même inciter des ménages du voisinage à revoir leurs habitudes et à se départir d'une voiture pour économiser de l'argent et des tracas.

Enfin, il importe de rappeler que l'horizon du projet Louvain Est est de 10 ans et que la part modale des ménages continuera d'évoluer au cours de cette période. Au tournant des années 2030, l'utilisation de la voiture ne sera plus celle observée en 2018.

Taux de motorisation des montréalais

Bien que nous remettions en question la pertinence d'utiliser le taux de motorisation actuel de la population comme critère de mesure de la valeur d'une vision d'avenir, nous souhaitons tout de même préciser quelques données :

- En effet, en 2017, le nombre de véhicules de promenade en circulation dans l'agglomération de Montréal atteignait un sommet historique de **0.392 véhicules par habitant**. Toutefois, ce taux a ensuite connu deux baisses successives : il était de **0.383** en 2018 et de **0.379** en 2019³.
- Au cours de la période 2017-2019, la tendance observée au niveau de l'agglomération a aussi été constatée à l'échelle de la Ville de Montréal, où le nombre de véhicules de promenade par habitant a glissé de **0.371 à 0.360** en deux ans.³ On peut supposer qu'une baisse similaire, voire plus importante, s'est produite dans les quartiers centraux.
- L'enquête origine-destination 2018 fait effectivement état de **1.01 automobile par ménage** pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal, un territoire qui inclut toute la partie ouest de l'île, où chaque ménage possède en moyenne **1.43 automobile**. Pour le

³ http://observatoire.cmm.qc.ca/observatoire/web/pdf/indicateur_1838_3.pdf

projet Louvain Est, il serait plus juste de référer au secteur Montréal centre (qui inclut Ahuntsic-Cartierville), un territoire en grande partie desservi par le métro où le taux de possession d'automobile est plutôt de **0.85 par ménage**.

Ratios de stationnement

Sachant que :

- La station de métro Sauvé est accessible à pied ou à vélo;
- Le projet propose des aménagements qui favorisent les transports actifs et les modes alternatifs de déplacement;
- La mobilité durable passe par une modulation du stationnement en fonction de l'offre en transports collectif et actif;
- L'une des orientations du Plan local de déplacement est d'optimiser l'offre et la demande en stationnement et que la réduction des ratios de cases de stationnement (normes minimales et maximales) est un des mécanismes de gestion dont la mise en place est préconisée pour y parvenir;
- L'option d'autoriser le stationnement sur la rue partagée qui dessert l'écoquartier est considérée et sera analysée;
- Les ménages qui décideront de s'installer dans l'écoquartier le feront en toute connaissance de cause, en sachant que la possession d'un véhicule privé ne sera pas avantageuse;
- Le règlement limite les espaces de stationnement privés à **0.3 case par logement** mais ce ratio peut être augmenté à **0.5** si les cases supplémentaires sont réservées à l'auto-partage;⁴
- Selon un rapport réalisé par la firme Tecslut en 2006⁵, chaque véhicule d'un service d'autopartage comme Communauto contribue à réduire le parc automobile de l'ordre de **8 véhicules**, selon des hypothèses modérées (valeur se situant entre les valeurs minimum de **3,6 véhicules** et maximum de **12,9 véhicules**).

En utilisant le taux de motorisation des ménages du secteur Montréal centre en 2018 (**0.85**), et en supposant hypothétiquement que l'objectif était de recréer le patron de mobilité de l'agglomération dans l'écoquartier Louvain Est, c'est **737** voitures qu'il faudrait stationner (plutôt que les 870 mentionnées dans la question).

Pour **867 logements**, la proposition réglementaire actuelle permettrait d'aménager jusqu'à **433 cases de stationnement**, dont **173 cases** réservées à l'autopartage⁶. Même en supposant que chaque véhicule en autopartage remplace seulement **3,6 véhicules privés**, les

⁴ https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P112/1-1-3-1_2020-12-11_-_projet_de_reglement_89_3.pdf , article 11

⁵ https://communauto.com/abonnes/PT-CS_RapportFinal_jul06.pdf, p.124

⁶ 260 cases standards + 173 cases autopartage

résidents de l'écoquartier auraient à leur disposition l'équivalent de **882 voitures**⁷. Dans les faits, la réalité serait sans doute plus proche de l'hypothèse modérée proposée par les experts selon laquelle **1 véhicule en autopartage** remplace **8 véhicules privés**.

Évidemment, une offre équivalente à **1 644 véhicules privés**⁸ serait complètement disproportionnée par rapport aux besoins et ne constituerait pas une utilisation optimale et durable de l'espace, en particulier dans le contexte d'un écoquartier. L'exercice ne visait qu'à démontrer que la marge de manœuvre est importante et qu'il sera tout à fait possible de gérer les besoins en stationnement à l'intérieur du site.

Q34 : Dans Procédure et Objet de Mandat à la section 1.1.3.1⁹, le stationnement privé extérieur pour les nouveaux arrivés sera «interdit». Je cite: «Aucune unité de stationnement extérieure n'est autorisée. Toutes les unités de stationnement doivent être aménagées sous le niveau du rez-de-chaussée d'un bâtiment». Comment cette interdiction sera-t-elle appliquée ? Comme membre du Comité de Bon Voisinage, j'ai compris que le Bureau de Projet Partagé ne s'est pas penché jusqu'à aujourd'hui sur cette question ! » ?
par Alexandru Dobrescu

R : Le Plan local de déplacement d'Ahuntsic-Cartierville rappelle que « les aires de stationnement représentent généralement des sources d'îlots de chaleur. Leur surface asphaltée, sombre et imperméable contribue au réchauffement des quartiers et à la surverse des eaux de pluie dans les infrastructures d'égouts. De plus, les aires de stationnement extérieures ont un fort impact sur les distances à parcourir par les modes actifs, éloignant ainsi les pôles d'attractivité des secteurs résidentiels. »¹⁰

Le règlement stipule simplement que les développeurs devront aménager leurs stationnements privés, selon les nombres maximal et minimal prévus au cadre réglementaire, en sous-sol plutôt qu'à l'extérieur, où le verdissement et la plantation d'arbres seront priorisés, en cohérence avec la vision d'un écoquartier.

L'application du règlement relève de l'arrondissement. Pour obtenir leur permis de construction, les développeurs devront démontrer que leur projet est conforme à toutes les normes, incluant l'interdiction d'aménager des aires de stationnement extérieures.

Par ailleurs, les normes présentées dans le règlement s'appliquent aux terrains et aux bâtiments et non au domaine public. Elles n'ont aucune incidence sur le stationnement extérieur sur rue.

⁷ $260 + (173 \times 3,6) = 882,8$

⁸ $260 + (173 \times 8) = 1644$ (en plus de la trentaine de places qui pourraient potentiellement être aménagées le long de la rue partagée).

⁹ https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P112/1-1-3-1_2020-12-11_-_projet_de_reglement_89_3.pdf, p. 2

¹⁰ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_AHC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLD-AC_PLD_VERSION%20FINALE.PDF, p.63