

ACCESSIBILITÉ AU NOUVEAU CHUM : DE LA NÉCESSITÉ DE RÉDUIRE LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT PRÉVU ET DE PRIVILÉGIER LE TRANSPORT EN COMMUN

MÉMOIRE PORTANT SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT AUTORISANT L'IMPLANTATION DU CENTRE HOSPITALIER DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL (CHUM)

Présenté à l'Office de Consultation Publique de Montréal

par Gilles Beaudry
B.A. en philosophie, UQAM
B.A. en science politique, concentration administration publique, UQAM
Employé au CHUM

11 décembre 2006

ACCESSIBILITÉ AU NOUVEAU CHUM : DE LA NÉCESSITÉ DE RÉDUIRE LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT PRÉVU ET DE PRIVILÉGIER LE TRANSPORT EN COMMUN

S'il existe un sujet qui a particulièrement marqué l'actualité montréalaise en 2006, c'est sûrement celui du transport, plus précisément la question de savoir quelle place nous devrions accorder au transport collectif des personnes, par rapport au transport automobile. Ainsi, l'Agence de la Santé et des Services Sociaux de Montréal consacrait la totalité de son rapport annuel 2006 à exposer les conséquences néfastes de l'augmentation du parc automobile sur la santé publique, et à montrer l'importance de réduire la dépendance à l'automobile et d'accroître l'utilisation du transport en commun dans la région métropolitaine¹. Allant également dans ce sens, la Ville de Montréal poursuivait l'élaboration de son futur Plan de Transport, tout en lançant publiquement plusieurs idées : possibilité d'un retour du tramway à Montréal², un moyen de transport collectif et écologique; possibilité d'un retour des péages sur les voies d'entrée de l'île³; possibilité d'aménager des voies réservées au covoiturage⁴... Même dans l'opposition, l'Hôtel de Ville voyait s'activer un parti politique, Projet Montréal, dont la thèse centrale est justement la nécessité de réduire la place de l'automobile et d'accroître celle des modes de transport alternatifs, notamment par l'implantation d'un nouveau tramway. Les résultats des dernières élections partielles montraient d'ailleurs, en septembre dernier, la sympathie des Montréalais à l'égard de cette thèse, les citoyens de Marie-Victorin accordant en effet 32% de leurs voix à la candidate de Projet Montréal.

À Québec, l'enjeu du transport collectif n'est pas passé inaperçu non plus. En effet, le ministre du développement durable, monsieur Claude Béchar, présentait en juin dernier son Plan d'action 2006-2012 en matière d'environnement; un plan considérant lui aussi l'importance de réduire l'utilisation de l'automobile et de favoriser le développement des transports en commun⁵. Ce plan était très bien accueilli, notamment par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain⁶. Le gouvernement Charest annonçait d'ailleurs, le 17 mars dernier, l'implantation d'une nouvelle ligne de train de banlieue, appelée le « train de l'est », afin d'améliorer l'accès au transport collectif pour la population de l'est de l'île de Montréal et de la banlieue nord-est.

Enfin, l'année 2006 fut également marquée par l'effondrement du viaduc de la Concorde. Au-delà des conséquences malheureuses pour les victimes de l'effondrement, l'événement nous fit rendre compte que malgré un pont en moins, et sans même avoir besoin de celui de la 25, les banlieusards pouvaient assez facilement accéder à l'île de Montréal, à condition qu'on leur offre une meilleure fréquence du train de banlieue et une navette d'autobus supplémentaire vers le métro Henri-Bourassa.

¹ Direction de la santé publique, Agence de la Santé et des Services Sociaux de Montréal, « Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise », 133 pages : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapportannuel2006.pdf> .

² Dolbec, Michel, « Selon le maire Tremblay, Montréal aura son tramway dans quatre ans », Presse Canadienne, site internet de Cyberpresse, 22 février 2006 :

<http://www.cyberpresse.ca/article/20060222/CPACTUALITES/60222107/1019/CPACTUALITES> .

³ « Circulation : retour du péage? », site internet de Radio-Canada, 7 octobre 2006 : http://www.radio-canada.ca/regions/montreal/version_imprimable.asp?nv=/regions/Montreal/2006/10/07/001-peage-discussions.xml .

⁴ « Transport : une voie d'avenir pour Montréal? », site internet de Radio-Canada, 20 octobre 2006 : http://www.radio-canada.ca/regions/montreal/version_imprimable.asp?nv=/regions/Montreal/2006/10/20/001-covoiturage.xml .

⁵ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, « Plan d'action 2006-2012 / Le Québec et les changements climatiques : Un défi pour l'avenir », juin 2006, 38 pages : http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf

⁶ « Le Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques : autant un devoir qu'une occasion de développement durable », Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, communiqué du 15 juin 2006 : <http://www.ccmq.ca/asp/contenu.asp?GrSection=8&lang=1&rubrique=6069&data=6518> .

Bref, c'est dans ce contexte d'une réflexion citoyenne, de décisions politiques et d'événements d'actualité autour de la question des modes de transport à privilégier dans la région métropolitaine, que je tiens à inscrire mon mémoire sur le CHUM. Car l'implantation de ce centre hospitalier comprend notamment l'aménagement de 1174 places de stationnement, nécessitant l'adoption d'un règlement municipal le permettant. Ces places seront réparties entre le site principal du CHUM (924 cases), l'actuel édifice Vidéotron (40 cases), et le Centre de recherche (210 cases)⁷. Comparé aux stationnements actuels de l'Hôpital St-Luc, il s'agira d'une augmentation nette d'environ 500 cases, si on se fie au verbatim des audiences tenues à l'Office de Consultation Publique de Montréal le 6 novembre dernier⁸. Or, dans le contexte que je viens de présenter, cet élément de construction, auquel mon mémoire sera exclusivement consacré, me semble à première vue disproportionné.

En effet, si ce stationnement est construit, il deviendra un des plus grands du centre-ville, comprenant deux fois plus de cases que le 1000 de la Gauchetière (550 cases), qui est pourtant le plus haut gratte-ciel de tout le Québec (51 étages, 1 000 000 de pieds carrés)⁹. Il consacrera de façon quasi-permanente l'utilisation quotidienne d'au moins 1174 automobiles, et même davantage, si on tient compte du fait que chaque case peut servir plus d'une fois dans une même journée. Or, si on offre autant de places de stationnement, plusieurs de mes collègues au CHUM qui utilisent actuellement le transport en commun (notamment le train de banlieue) l'abandonneront pour revenir à l'utilisation de leur automobile. En effet, si autant de mes collègues emploient les transports publics pour venir au travail, c'est seulement parce que les places de stationnement actuellement disponibles sont restreintes et réservées aux employés ayant le plus d'ancienneté (à l'Hôtel-Dieu seulement, il faut environ 15 années d'ancienneté pour en obtenir une). Or, si on augmente l'offre au nouveau CHUM, si on offre de surcroît une place de stationnement souterraine bien au chaud à l'abri des intempéries, la tentation sera très grande pour les employés d'abandonner le transport en commun. Il faut comprendre que la moitié de mes collègues habitent à l'extérieur de l'île de Montréal¹⁰ et que la disponibilité ou non d'une place de stationnement sur le lieu de travail est donc, pour eux, un facteur déterminant dans le choix du mode de transport à privilégier.

Les plans du stationnement du nouveau CHUM me préoccupent donc. Pourtant, la Ville de Montréal est fière d'annoncer avoir fait un effort pour contrôler l'offre en stationnement, puisque seulement 1174 places seront aménagées, alors que la demande future est évaluée à 2250 places. On aurait donc en quelque sorte coupé la poire en deux, favorisant ainsi l'utilisation du transport en commun¹¹. Ici, la seule étude sur laquelle l'évaluation de ladite demande future s'appuie, est une étude de CIMA+, réalisée en 2004¹². Or, je compte montrer que l'étude comporte des erreurs méthodologiques et des choix discutables, qui ont gonflé indûment l'évaluation de la demande future, de telle sorte que l'effort qu'on a fait pour contrôler l'offre en stationnement n'est pas aussi grand que l'on pense. Ensuite, j'expliquerai pourquoi un véritable effort devrait être fait. Je conclurai ma critique, qui se veut constructive et nuancée, en faisant deux recommandations à l'Office de Consultation Publique de la Ville de Montréal.

⁷ Ville de Montréal, Système de gestion des décisions et des instances, « Sommaire décisionnel : Adopter un règlement autorisant l'implantation du Centre Hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) au 1000, rue St-Denis (article 89 de la Charte), ainsi qu'un règlement modifiant le Plan d'urbanisme de Montréal », numéro de dossier 1062840024, 7 pages, p.3.

⁸ Office de Consultation Publique de Montréal, « Consultation publique : l'implantation du Centre Hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) », première partie, volume 1, séance tenue le 6 novembre 2006, 96 pages, p.43.

⁹ site internet de la Société Immobilière Trans-Québec: <http://www.sitq.com/fr/sitq/25.aspx>

¹⁰ Office de Consultation Publique de Montréal, « Consultation publique : l'implantation du Centre Hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) », première partie, volume 1, séance tenue le 7 novembre 2006, 64 pages, p.62.

¹¹ Ville de Montréal, « Sommaire décisionnel... », p.5 : « En offrant une quantité relativement limitée d'unités de stationnement, en s'arrimant aux réseaux de transport collectifs et éventuellement au réseau souterrain montréalais, le projet met à profit et valorise le transport en commun. »

¹² CIMA+, « Étude en stationnement : Centre Hospitalier de l'Université de Montréal – 1000 St-Denis. Version finale », 30 septembre 2004, 20 pages.

1. SURÉVALUATION DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT AU FUTUR CHUM: QUATRE PROBLÈMES DANS L'ÉTUDE DE CIMA +

Tout d'abord, résumons brièvement l'étude de CIMA+.

Afin d'évaluer la demande en stationnement au futur CHUM, CIMA+ s'appuie sur le comportement de la clientèle actuelle de l'Hôpital St-Luc. Après avoir réalisé, le 19 août 2004, un sondage auprès de 1100 personnes, parmi 3500 comptées comme entrant à St-Luc, CIMA+ évalue qu'en moyenne 41% de la clientèle de la pointe du matin (7h00 à 10h00) et 56% de la clientèle de la pointe du soir (14h00 à 17h00) emploie l'automobile pour se rendre à l'hôpital. Parmi ces automobilistes, 30% utilisent le stationnement de l'hôpital, 20% utilisent d'autres stationnements hors-rue, et 50% utilisent des stationnements en bordure de rue. CIMA+ projette ensuite ces proportions sur la clientèle du nouveau CHUM et évalue, en tenant compte du taux d'occupation par véhicule et des heures de stationnement probables selon les diverses clientèles (employés, patients, visiteurs...), que la demande maximale en stationnement surviendra à l'heure de pointe du soir, au moment où les employés de jour et de soir se croiseront simultanément : les premiers quittant l'hôpital, les seconds y arrivant. CIMA+ évalue qu'à ce moment, 2580 places de stationnement seront nécessaires pour accommoder tout le monde, dont 330 seront disponibles en bordure de rue. Le manque à gagner, que le CHUM devra combler au moment de la journée où l'affluence sera à son maximum, sera donc de 2250 places. CIMA+ recommande donc que le CHUM construise le nombre maximal de cases de stationnement qu'il peut en vertu du règlement d'urbanisme (en 2004, on parlait de 1680 cases), et que les cases manquantes soient aménagées sur d'autres terrains.

Cela étant dit, examinons maintenant quatre problèmes posés par cette étude.

1.1 sous-évaluation du nombre de places de stationnement de courte durée disponibles en bordure de rue

CIMA+ a évalué combien de places de stationnement en bordure de rue sont employées par la clientèle de St-Luc, en s'appuyant sur les résultats de son sondage. Ainsi, elle a conclu qu'environ 260 à 270 places sont *présentement occupées* en période de pointe. Pour évaluer combien de *places supplémentaires* sont *encore disponibles* en bordure de rue pour la future clientèle du CHUM, elle a retenu les tronçons de rue que les 1100 personnes interviewées à St-Luc ont mentionné avoir utilisés¹³, et elle a additionné les places de stationnement encore vacantes sur ces tronçons. CIMA+ n'a jamais demandé aux 2400 autres personnes entrant au même moment à St-Luc, quel tronçon de rue elles avaient employé : elle a pris pour acquis que ces personnes avaient utilisé les mêmes tronçons de rue que les personnes interrogées. Elle a généralisé sur la base de son échantillon interviewé. Pourtant, une telle généralisation n'est pas possible dans ce cas, elle ne tient pas la route (sans jeu de mots !). En effet, **les automobilistes qui n'ont pas été interrogés ont forcément stationné à un endroit différent de ceux qui l'ont été**, pour des raisons évidentes (les automobiles ne s'empilent pas les unes par-dessus les autres, devons-nous le dire ?). Ce qui signifie qu'ils peuvent potentiellement avoir employé des tronçons de rue différents, que nous n'aurions pu connaître qu'en les interrogeant. Autrement dit, on ne peut garantir, dans ce type de cas, que les réponses données par les 1100 premières personnes interrogées sont représentatives des réponses qu'auraient données les 2400 autres personnes si elles avaient été interrogées elles aussi, car les réponses possibles forment un « ensemble ouvert » : la relation entre l'échantillon de 1100 personnes et le groupe total de 3500 n'est pas représentative, mais cumulative. Si les rues mentionnées par les 1100 premières personnes nous donnent une bonne idée des rues les plus employées par les 3500 pour se stationner, elles ne nous donnent pas TOUTES les possibilités de stationnement. Chaque nouvelle personne interrogée aurait pu mentionner un nouveau nom de rue...

¹³ CIMA+, « Étude en stationnement... », p.4 : « Pour ce qui est des relevés des cases de stationnement disponibles en bordure de rue, les relevés se sont limités aux tronçons de rue nommés par les répondants au sondage. »

Ainsi, comme nous ne connaissons que les tronçons employés par le tiers (1100 personnes) de la clientèle totale (3500 personnes), jusqu'à trois fois plus de tronçons de rue risquent en fait d'avoir été utilisés la journée du sondage. Or, ceux qui n'ont pas été considérés n'ont pas fait l'objet d'un relevé du nombre de cases de stationnement vacantes. Il est donc très probable que la capacité d'accueil supplémentaire en bordure de rue pour la clientèle du futur CHUM ait été sous-évaluée. Il est même possible qu'elle représente en fait jusqu'au triple de ce qui a été estimé : nous ne le saurons jamais. Quoi qu'il en soit, peu importe les proportions de l'erreur d'évaluation, il est clair que CIMA+ a sous-évalué la capacité totale d'accueil de véhicules en bordure de rue, qu'elle estime à 330 cases au plus fort de la journée. Ce qui entraîne qu'elle a surévalué la demande en stationnement du futur CHUM : au nombre de cases qu'elle dit nécessaires sous le CHUM, il faudrait soustraire toutes les cases qu'elle n'a pas relevées en bordure de rue et qui sont disponibles.

1.2 inclusion injustifiée de certains stationnements hors-rue dans la demande du futur CHUM

Le sondage de CIMA+ a montré que 50% de la clientèle de St-Luc, qui voyage en automobile, utilise divers stationnements hors rue : 30% le stationnement de l'hôpital lui-même, 20% d'autres stationnements. Or, CIMA+ pose l'hypothèse de calcul suivante : « Les utilisateurs actuels des stationnements hors rue payants (hôpital, publics, Chaussegros-de-Léry, etc.) sont rapatriés dans la demande en stationnement au 1000 Saint-Denis. »¹⁴ Pourtant, elle ne justifie nulle part ce choix méthodologique. On comprend que les utilisateurs actuels du stationnement de l'hôpital St-Luc (30% des automobilistes) devront se rabattre sur le nouveau stationnement du CHUM, puisque l'ancien espace n'existera plus : il sera occupé par les nouveaux pavillons. Mais rien n'indique que les autres stationnements payants auront disparu ! Les 20% d'automobilistes qui les utilisent pourront donc continuer de le faire, aussi leur prévoir une case en prime dans le stationnement du nouveau CHUM revient à leur prévoir au total deux places de stationnement chacun plutôt qu'une. Ce qui double la demande de ces utilisateurs, et gonfle artificiellement l'évaluation de la demande en stationnement au futur CHUM... Ainsi, les utilisateurs actuels des stationnements dont on ne prévoit pas la démolition devraient être exclus de l'évaluation en question.

1.3 omission de l'offre récente en stationnement hors rue dans le secteur

L'étude de CIMA+ pose un troisième problème : réalisée en 2004, elle ne tient pas compte de l'augmentation de l'offre en stationnement qui a présentement lieu dans le secteur. En effet, dans un périmètre acceptable de 500 mètres autour du CHUM (5 minutes de marche), nous pouvons facilement identifier deux projets comportant chacun un nouveau stationnement : la Bibliothèque Nationale du Québec, avec 500 places, et l'Îlot Voyageur de l'UQAM qui est présentement en construction, avec 500 places également. Bien entendu, la majorité de ces cases seront sans doute occupées par les clientèles respectives des deux établissements. Mais il est plausible de penser qu'au moins une portion des 1000 nouvelles places de stationnement seront libres et disponibles pour la clientèle du CHUM. Ou sinon, qu'elles seront occupées par des clientèles qui stationnent actuellement sur rue, libérant autant de places devenant disponibles pour la clientèle du CHUM. Mais d'une façon ou d'une autre, ces deux méga-projets n'ont pas été considérés par CIMA+.

D'ailleurs, le directeur adjoint et chargé du projet du CHUM, monsieur Villiard, a remarqué l'existence de stationnements hors rue qui pourraient faire diminuer la pression sur la demande en stationnement au futur CHUM. Aux audiences de l'Office de Consultation Publique de Montréal du 6 novembre dernier, il affirmait : « (...) vous savez que dans un rayon d'un peu plus de 500 mètres, je pense que c'est 700 mètres pour être précis, il y a environ une offre qui varie entre 2500 et 3000 – il faudrait que je vérifie – d'offres de stationnements aux alentours. Donc, si vous partez du Quai de l'horloge, qui est à peu près à 600 mètres de

¹⁴ CIMA+, « Étude en stationnement... », p.16.

chez nous, déjà là, avec les différents stationnements aux alentours, il y a une offre qui est, nous croyons, suffisante pour remplir la demande. »¹⁵

Outre l'offre aux alentours du Quai de l'horloge du Vieux-Port, on ne sait pas comment se répartissent les 2500 à 3000 cases dont parle monsieur Villiard. On ne sait pas non plus si elles comprennent ou non les 1000 nouvelles cases de la Bibliothèque Nationale et de l'Îlot Voyageur de l'UQAM que je viens de mentionner. Cependant, chose certaine, force est de constater que des centaines, voire des milliers de cases de stationnement disponibles hors rue n'ont pas été considérées par CIMA+ dans son étude, et que cette omission a fait gonfler l'évaluation de la demande en stationnement au futur CHUM. Encore là, en tenant compte de ces cases, situées dans un périmètre acceptable autour du 1000 St-Denis, nous devrions réviser à la baisse la supposée demande de 2250 places. D'ailleurs, il faudra bien un jour faire du développement concerté en cette matière. Car si les différents projets -qu'on pense seulement au CHUM, à la Bibliothèque Nationale et à l'UQAM – font toujours leur propre étude en stationnement sans tenir compte des projets environnants qui ont cours en même temps, chaque étude surévaluera inévitablement le nombre de places de stationnement nécessaires. L'absence de développement concerté aura alors pour effet pervers une planification urbaine ratée...

1.4 omission de la bonification de l'offre en transport en commun

L'évaluation de CIMA+ repose sur une logique implacable : les comportements observés à l'hôpital St-Luc en 2004 seront les mêmes en 2010 au futur CHUM. La logique est exposée ainsi : « Puisque le 1000 Saint-Denis sera bâti à l'emplacement de l'hôpital Saint-Luc, les éventuelles habitudes de déplacement devraient être semblables à la situation vécue actuellement. »¹⁶ En fait, toutes les projections et tous les calculs faits par CIMA+ reposent sur cette prémisse. Pourtant, lorsque nous parlons d'habitudes de déplacement, nous parlons de comportement humain. Et un être humain, ça s'adapte aux changements. Un comportement, ça se change : et plusieurs facteurs peuvent agir sur lui. C'est pourquoi il est bien téméraire de faire des prédictions en cette matière et de les faire paraître comme inévitables.

Justement, dans le cas des habitudes de transport, un facteur important peut influencer le fait de choisir ou non l'automobile comme moyen de déplacement : l'offre en transport en commun. Or, l'étude de CIMA+ ne tient pas compte du fait que cette offre peut très bien être bonifiée, ou que des efforts peuvent être faits en ce sens, entre 2004 (date de l'étude) et 2010, voire... 2013. D'ailleurs, c'est exactement ce qui se produira !

En effet, en 2010, trois nouvelles stations de métro – à Laval – seront opérationnelles depuis longtemps. D'ailleurs, une bonne partie du personnel du CHUM habite la banlieue nord. Or, il est très plausible de penser que plusieurs de mes collègues qui utilisent actuellement leur automobile pour venir au travail, la laisseront dans l'un ou l'autre des stationnements incitatifs, et prendront le métro à Laval. D'autant plus que ces trois stations se situeront sur la même ligne (orange) que le CHUM (métro Champs-de-Mars). Le trajet entre Laval et le CHUM prendra 25 minutes en métro (incluant le temps d'attente) ce qui est hautement compétitif avec la voiture. On se demande même si un automobiliste, à l'heure de pointe, sera réellement capable de traverser le pont et toute l'île de Montréal, jusqu'au CHUM au centre-ville, en moins de 25 minutes ! En somme, si nous ne rendons pas l'offre en stationnement trop alléchante au CHUM, le personnel pourrait être très tenté par le transport en commun.

Ensuite, un autre grand projet verra le jour avant l'ouverture du CHUM : le gouvernement libéral a en effet annoncé l'implantation d'un train de banlieue appelé communément le « train de l'est ». Ce train desservira une clientèle jusqu'ici complètement dépourvue de trains ou de métro, soit les secteurs de Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Repentigny, Mascouche et Terrebonne. Considérant toujours qu'une bonne partie du personnel du CHUM habite ces secteurs, et que la majeure partie de la clientèle de

¹⁵ Office de Consultation Publique de Montréal, « Consultation publique... », séance tenue le 6 novembre 2006, pp.32-33.

¹⁶ CIMA+, « Étude en stationnement... », p.3.

l'hôpital provient justement de l'Est de l'île de Montréal, il est très plausible que plusieurs utiliseront le train de banlieue pour venir au CHUM. D'autant plus que des arrêts sont prévus aux stations de métro Sauvé et Bonaventure, deux stations encore une fois situées sur la même ligne de métro que le futur CHUM. Qui plus est, la ligne de train de banlieue terminera sa course au métro Bonaventure, à trois stations seulement du métro Champs-de-Mars. Encore une fois, le transport en commun deviendra très compétitif avec l'automobile : on parle d'un temps de parcourt d'une heure pour se rendre au CHUM à partir de Terrebonne, de 41 minutes à partir de Pointe-aux-Trembles, ou de 35 minutes à partir de Rivière-des-Prairies¹⁷. Il ne faudrait donc pas sous-estimer le succès probable de cette ligne de train de banlieue.

En somme, il est loin d'être inévitable que la proportion de la clientèle employant l'automobile soit la même entre St-Luc (2004) et le CHUM (2010). Il est même très plausible que le transport en commun exerce une certaine force d'attraction, en raison de ses faibles coûts et de sa bonification d'ici 2010. Étant donné que CIMA+ n'a pas tenu compte (ou n'a pu tenir compte) des deux grands projets susmentionnés, et d'autres qui pourraient encore voir le jour d'ici l'ouverture du CHUM, il semble évident que la demande en stationnement au futur CHUM a encore été sur évaluée. La part modale de la voiture pourrait se situer en-deça des 41% et 56% des pointes du matin et du soir. À condition, bien sûr, que nous ne bonifions pas en même temps l'offre en stationnement au CHUM !

En conclusion de cette première partie, nous dirons donc que la demande en stationnement au futur CHUM a été sur évaluée, parce que CIMA+ 1) a sous-évalué le nombre de places de stationnement de courte durée disponibles en bordure de rue ; 2) a inclus des automobilistes qui disposent déjà d'un stationnement hors rue ; 3) n'a pas tenu compte de l'augmentation récente de l'offre en stationnement hors-rue dans le secteur ; et 4) n'a pas tenu compte de la bonification du transport en commun entre 2004 et 2010. Il en résulte que le nombre de stationnements nécessaires sous le CHUM est bien inférieur à 2250. Je ne pourrais bien sûr moi-même établir un nombre exact : il faudrait pour cela refaire l'étude de CIMA+. Mais chose certaine, la surévaluation a pour conséquence que l'effort qu'on pensait avoir fait pour contrôler l'offre en stationnement et privilégier l'utilisation du transport en commun n'est pas aussi significatif qu'on le pense. Nous n'avons pas, en somme, « coupé la poire en deux » en n'offrant que 1174 places de stationnement au lieu des supposées 2250 nécessaires, car... la demande *n'est pas* de 2250. Ne devrions-nous pas, alors, réduire le nombre de places à construire ? Avons-nous encore la volonté de faire un effort en ce sens ?

2. DE L'IMPORTANCE DE PRIVILÉGIER LE TRANSPORT EN COMMUN ET DE CONTRÔLER L'OFFRE EN STATIONNEMENT À MONTRÉAL

La volonté de favoriser le transport en commun était à tout le moins bien présente initialement. On le constate notamment en lisant l'intervention du directeur général adjoint et chargé de projet du CHUM, monsieur Villiard, lors de l'atelier thématique du 14 novembre dernier à l'Office de Consultation Publique de Montréal. En effet, ce dernier a alors expliqué avoir eu à trancher entre deux tendances : celle d'offrir suffisamment de places de stationnement sous le CHUM pour accommoder la clientèle ; et celle de ne pas en offrir trop, afin de ne pas décourager l'utilisation du transport en commun. Aux audiences publiques, les commentaires des citoyens allaient d'ailleurs parfois d'un côté, parfois de l'autre. Mais entre ces deux tendances, monsieur Villiard explique que l'on a davantage tranché en faveur du transport en commun : « J'entends des différentes personnes une certaine dichotomie. En même temps, il faut que je fournisse suffisamment de places de stationnement, mais pas trop de places de stationnement. Donc, le débat qu'on a ici, je peux vous dire qu'au cours des deux dernières années avec nos gens de circulation, nos architectes, la

¹⁷ Site internet de l'AMT, Communiqués, « Annonce du train de l'est : Le plus grand projet de développement en transport collectif des dernières années », Montréal, 17 mars 2006 (http://www.amt.qc.ca/comm/affiche_communique.asp?no=303). Temps de parcours calculé selon une descente au métro Sauvé, un temps d'attente du métro de 5 minutes, et un temps de parcours en métro Sauvé/Champ-de-Mars de 13 minutes.

Ville, on a eu souvent ce débat-là : quel est le nombre de stationnements idéal à mettre sous le CHUM pour l'accessibilité et quelle est la part du transport modal, etc. On a choisi de mettre plus de pression sur le transport en commun que répondre par une grande offre de stationnement. »¹⁸

En décidant de ne construire que 1174 places de stationnement, on exprimait donc véritablement un effort pour favoriser le transport en commun, mais le nombre de places a été tranché en conséquence de l'évaluation de la demande future que l'on avait alors entre les mains. On pensait vraiment couper la poire en deux, mais maintenant que l'on sait ne pas l'avoir véritablement coupée au milieu, je pense que nous devons rajuster le tir en conséquence. Nous devons maintenir notre volonté initiale, et cela, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, la construction du stationnement actuellement prévu favorisera l'utilisation permanente d'au moins 1174 automobiles au centre-ville, qui émettront 6000 tonnes de gaz à effet de serre par année. Cela constituera une menace directe à la santé des Montréalais. Ces véhicules émettront ou produiront en effet des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone et de fines particules en suspension qui contribueront à augmenter les symptômes liés aux maladies cardio-vasculaires et respiratoires¹⁹. L'Agence de la Santé et des Services Sociaux de Montréal a d'ailleurs consacré les 133 pages de son dernier rapport annuel à expliquer que l'augmentation du parc automobile montréalais observé ces dernières années constitue une menace à la santé publique. Selon l'Agence, augmenter le nombre de véhicules en circulation contribue en effet à intensifier et à multiplier les épisodes de smog, qui provoquent annuellement 1500 décès hâtifs dans la région métropolitaine²⁰ et accroissent de 22% le nombre de visites dans les urgences des hôpitaux chez les personnes âgées²¹. Cela contribue aussi à accroître les risques de blessures sur la route, l'île de Montréal ayant compté 12 806 blessés par accident routier en 2003²². Enfin, cela contribue également à renforcer les problèmes de santé liés à l'obésité et à la sédentarité des automobilistes : risques de maladies cardio-vasculaires, de diabète et de tension artérielle élevée²³. Toutes ces conséquences sur la santé ont d'ailleurs des coûts directs et indirects de plusieurs milliards de dollars par année²⁴. Ainsi, si le conseil d'administration du CHUM va de l'avant avec la construction d'un stationnement de 1174 places, il entrera non seulement en parfaite contradiction avec la position de l'Agence de la Santé et des Services Sociaux de Montréal, mais également avec sa propre mission qui est de promouvoir et d'assurer la santé publique. Une telle décision contribuera même, ironiquement, à rendre davantage malade les patients que le CHUM soigne lui-même chaque année, ce qui serait complètement irresponsable d'un point de vue éthique. Pour faire une comparaison, ça serait comme si les pharmacies se mettaient à vendre des paquets de cigarettes...

La construction du stationnement prévu ira également à l'encontre du Plan d'action environnemental 2006-2012 du ministre Béchard. Comme je le disais en introduction, le ministre affirme en effet, dans ce plan, l'importance de réduire l'utilisation de l'automobile dans les grands centres urbains et de favoriser l'emploi du transport en commun. Pour ces mêmes raisons, elle entrera aussi en contradiction avec le Plan de Transport que la Ville de Montréal est en train d'élaborer. Ce plan propose en effet de réduire la dépendance des Montréalais à l'automobile²⁵. Or, selon un sondage mené par la Ville, 82% des Montréalais sont en

¹⁸ Office de Consultation Publique de Montréal, « Consultation publique : l'implantation du Centre Hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) », atelier 1, intégration dans le milieu environnant, séance tenue le 14 novembre 2006, 88 pages, pp.74-75.

¹⁹ Santé Canada, « Votre santé et vous : Le trafic routier et la pollution atmosphérique » : http://www.hc-sc.gc.ca/iyh-vsv/enviro/traf_f.html .

²⁰ Direction de la Santé Publique, « Le transport urbain... », p.32.

²¹ Ibid, p.26.

²² Ibid, p.47.

²³ Ibid, p.69.

²⁴ Ibid, p.8.

²⁵ Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction du transport – planification et grands projets, Division du transport, « Plan de transport de Montréal : Vision et objectifs », 14 mars 2005, 30 pages.

accord avec ce principe²⁶, et la vision du plan reçoit l'appui des principaux acteurs socio-économiques, notamment la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain²⁷.

Ainsi, pour respecter la mission même de l'établissement hospitalier et le consensus qui semble se dégager entre les principaux acteurs politiques, économiques et sociaux sur l'importance de réduire la pression automobile à Montréal, je pense que nous devons respecter la volonté initiale exprimée en ce sens par le promoteur du nouveau CHUM. Ainsi, je formulerai deux recommandations à l'Office de Consultation de la Ville de Montréal.

DEUX RECOMMANDATIONS

Étant donné que la demande en stationnement au futur CHUM a été surévaluée, et qu'il demeure important que nous fassions un effort pour contrôler l'offre en stationnement au centre-ville, je recommande :

- 1) **Que le nombre de places de stationnement prévu soit légèrement révisé à la baisse, sous la barre psychologique des 1000 places.** Un tel objectif de réduction –loin d'être excentrique- serait raisonnable et mesuré. Le règlement autorisant l'implantation du Centre Hospitalier de l'Université de Montréal ne devra donc être adopté que s'il est modifié en conséquence de la réduction recommandée. Il faudra donc réviser l'alinéa 16, de la section 3 (« Accès, circulation et stationnement »), du Chapitre III (« Condition »), qui se lit actuellement comme suit : «Un nombre maximal de 1174 unités de stationnement automobile peut être aménagé. »

- 2) **Que l'on incite le conseil d'administration du CHUM à développer un véritable programme pour inciter son personnel à utiliser des modes de transport alternatifs à l'automobile, notamment le transport en commun.** À cet effet, il pourrait négocier avec Québec le dépôt des sommes épargnées par la réduction du projet de stationnement, dans une enveloppe budgétaire qui servirait à vendre aux employés des titres de transport mensuels à rabais. À titre d'exemple, pour chaque tranche de 10 millions de dollars sauvés en construction, un rabais de 20\$ sur le titre de transport mensuel de 5000 employés pourrait être offert pendant... 8 ans! Cette mesure audacieuse s'inspirerait, sans aller aussi loin, de la décision du conseil d'administration de l'Université de Sherbrooke d'offrir le titre de transport gratuitement à ses étudiants. Le conseil d'administration du CHUM pourrait également informer ses employés sur les divers accès possibles à l'hôpital par autobus, métro et train de banlieue. Il pourrait même les renseigner sur les temps de parcours compétitifs par rapport à l'automobile. Enfin, il pourrait modifier la mission de l'actuel Service de stationnement du CHUM afin d'y inclure le développement des mesures incitatives susmentionnées et d'autres mesures. En réformant le service pour le nommer « Service de stationnement et des transports alternatifs », il inscrirait dans l'organigramme administratif formel de l'établissement hospitalier, sa volonté de développer et de soutenir un véritable « programme-employeur » auprès de ses employés.

CONCLUSION

²⁶ Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction du transport – planification et grands projets, Division du transport, « Plan de transport de Montréal : Portrait et Diagnostic », 16 juin 2005, 70 pages, p.10.

²⁷ Ville de Montréal, « Plan de transport de Montréal : Synthèse des mémoires soumis dans le cadre des séances de consultation publique portant sur le document Portrait et Diagnostic qui se sont tenues les 18 août, 25 août et 1^{er} septembre 2005 », octobre 2005, 33 pages.

Depuis une dizaine d'années, l'est du centre-ville de Montréal connaît un véritable boom immobilier. De multiples projets ont vu le jour, notamment la construction de nouveaux pavillons de l'UQAM (pavillon de l'éducation, J.-A.-DeSève, résidences universitaires, îlot voyageur...), la construction de la monumentale Bibliothèque Nationale du Québec, et l'agrandissement du Palais des Congrès. En construisant le nouveau CHUM sur le site de l'hôpital St-Luc, des centaines de millions de dollars d'investissement supplémentaires seront injectés dans le secteur, ce qui propulsera l'économie du centre-ville de Montréal à un niveau qu'elle n'a pas atteint depuis longtemps. Mieux : le nouveau CHUM deviendra le fer de lance de la constitution d'un véritable Quartier de la santé, ce qu'a très bien vu et exprimé le maire de l'arrondissement Ville-Marie, monsieur Benoît Labonté, dans un article paru en septembre dernier dans *Le Devoir*²⁸. Le développement d'un tel quartier fournira peut-être même un prétexte pour terminer le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie qui constitue encore actuellement une véritable tranchée entre le centre-ville et le Vieux-Montréal.

Considérant l'importance énorme du projet du nouveau CHUM et son effet structurant sur l'avenir même du centre-ville montréalais, il est important de construire une institution exemplaire. Développer un « quartier de la santé », ce doit être plus qu'une idée abstraite : ce doit être une réalité concrète pour les habitants du quartier en question et pour les travailleurs du CHUM. Ce projet doit être le miroir de notre savoir-faire en matière de santé au Québec. Soyons donc audacieux, et donnons l'exemple! Plusieurs efforts ont d'ailleurs été faits en ce sens : aménagement de toits verts, mesures d'économie d'énergie, installation de multiples supports à vélos, etc... Il serait cependant dommage que ces efforts environnementaux soient en quelque sorte gâchés en faisant du CHUM un des plus gros stationnements du centre-ville. Ainsi, voulons-nous que le CHUM reçoive tous les matins l'équivalent de 5 kilomètres de voitures pare-choc à pare-choc? Pensons-nous qu'il est normal qu'un hôpital offre presque deux fois plus de places de stationnement que de lits pour ses patients?

Le CHUM s'établira dans un arrondissement reconnu pour ses problématiques de pauvreté, d'abus d'alcool et de drogues, d'itinérance, de prostitution, de VIH et autres maladies infectieuses... Il serait irresponsable, d'un point de vue éthique, qu'il y ajoute volontairement des complications supplémentaires en matière de cancer, de maladies cardio-vasculaires et de maladies respiratoires, en contribuant à polluer le quartier davantage qu'il ne l'est déjà. Sinon, je vous le demande : en quoi aurions-nous réellement réussi à développer un... « quartier de la santé »?

²⁸ Benoît Labonté, « CHUM: Un projet structurant », *Le Devoir*, 7 septembre 2006, p.A6.