

PROJET LE NORDELEC

Commentaires de la division des études techniques

Le 29 septembre 2006

Préparé par :

Stéphane Tremblay, ing.
Chef de section circulation
Arrondissement du Sud-Ouest

Approuvé par :

Jean Lewis, ing.
Chef de division, études techniques
Arrondissement du Sud-Ouest

1 INTRODUCTION

Le présent document contient les commentaires de la division des études techniques de l'arrondissement Sud-Ouest concernant le projet Le Nordelec sur les aspects circulation, stationnement et infrastructures.

2 CIRCULATION ET STATIONNEMENT

Les volets circulation et stationnement ont fait l'objet d'une étude d'impact sur la circulation et le stationnement en fonction des exigences de la Ville de Montréal.

2.1 Circulation

L'étude d'impact sur la circulation et le stationnement du projet Nordelec a été déposé par le promoteur en septembre 2005. Pour le volet circulation du projet, nous sommes en accord avec les commentaires faits par la division circulation de la Ville de Montréal (note du 25 juillet 2006). Le présent document traite du volet stationnement.

2.2 Stationnement

2.2.1 Situation actuelle

Tel que mentionné dans l'étude d'impact, le taux d'occupation des espaces de stationnement sur rue dans le secteur du projet Le Nordelec est très élevé et ce, même si les relevés ont été réalisés au mois d'août 2005 pendant la période de vacances. Cette situation décrite dans l'étude concorde bien avec la réalité.

Une zone de stationnement sur rue réservée aux résidents (SRRR) a été implantée sur les rues Richardson et Augustin-Cantin, entre les rues Island et Shearer (Zone 113) et, actuellement, d'autres requêtes de citoyens ont été reçues par la section circulation de l'arrondissement Sud-Ouest et sont actuellement en processus d'analyse, notamment sur la rue Centre.

En ce moment, l'offre de stationnement hors rue du bâtiment actuel Le Nordelec est de 504 cases pour 1 294 employés pour un ratio de 0,40 ce qui est très faible.

2.2.2 Situation future

L'étude d'impact sur la circulation et le stationnement indique qu'un total de 1 585 cases de stationnement hors rue sont prévues dans le projet Le Nordelec, soit 773 cases pour la partie résidentielle et 812 pour la partie commerciale.

Pour la partie résidentielle du projet, 773 cases de stationnement hors rue sont prévues pour 966 logements (ratio de 0,80) ce qui signifie que la norme minimale de 0,50 du règlement d'urbanisme 01-280 est respectée.

Pour la partie commerciale, le règlement d'urbanisme prévoit un minimum de 1 case par 200 m² et un maximum de 1 case par 100 m². Selon les données fournies dans l'étude d'impact, la superficie totale occupée par le secteur commercial est de 134 263 m² ce qui donne pour les 812 cases de stationnement prévues pour la partie commerciale, un ratio de 1 case par 165 m², ce qui respecte le règlement.

Outre les spécifications du règlement d'urbanisme, des outils reconnus dans le domaine de l'ingénierie de la circulation doivent être utilisés afin de planifier le stationnement :

- À l'horizon ultime du projet, en fonction des 812 cases de stationnement planifiées et du nombre d'employé qui est estimé à 1 630, le ratio est de 0,5 case par employé. Le Parking Generation Handbook de l'Institute of Transportation Engineer (ITE), un ouvrage de référence dans la planification des espaces de stationnement pour ce type de projet, indique que le ratio devrait être de 0,79 espaces de stationnement par employé. Donc, selon ce guide de référence, le nombre d'espaces de stationnement nécessaires serait d'environ 1 287, soit 475 espaces de plus que ce qui est prévu.
- Selon une enquête origine-destination réalisée en 2003 par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT), 65% des déplacements pendant l'heure de pointe du matin sont effectués en voiture. Si 65% des 1 630 travailleurs prévus utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail, environ 1 060 cases de stationnement seraient nécessaires pour combler les besoins, ce qui représente un déficit de l'ordre de 238 places; c'est moins que ce que le Parking Generation Book prévoit mais le différentiel est tout de même appréciable. Compte tenu de la faible desserte du secteur en transport en commun, il est permis de croire qu'une proportion supérieure à 65% des travailleurs utiliseront leur véhicule personnel pour se rendre au travail.
- En fonction du guide de l'ITE et de l'enquête origine-destination de l'AMT, on peut croire qu'il y a un déficit variant d'environ 250 à 475 espaces de stationnement pour le secteur commercial du projet Le Nordelec. Afin d'éviter que ce déficit ait des impacts négatifs sur la demande en stationnement hors rue, deux mesures peuvent être prises. Tout d'abord, le promoteur devra prévoir un partage de certaines aires de stationnement (zones mixtes) entre les résidents et les travailleurs du Nordelec puisque leurs besoins en stationnement sont complémentaires; en effet, le jour une partie des espaces de stationnement des résidents sont libres alors que le soir, la majorité des espaces de stationnement des travailleurs seront libres. Afin de diminuer le nombre de véhicules, des espaces de stationnement pour l'organisme Communauto devraient être prévus dans le projet.

Il y a des possibilités de libérer le stationnement, à la fin des travaux de réaménagement du pourtour du Nordelec, soit sur la rue St-Patrick et la nouvelle partie de Richmond; environ 500 mètres pourraient être ainsi récupérés pour accommoder environ 80 véhicules mais ce serait nettement insuffisant compte tenu de l'écart entre l'offre et la demande.

Finalement, aucune donnée concernant l'utilisation possible du stationnement hors rue par les clients du secteur commercial n'est traitée dans l'étude. Une portion des 80 places de stationnement récupérées sur le pourtour du Nordelec pourra être utilisés à cette fin.

2.2.3 Recommandations

Suite à l'analyse de la situation actuelle et future du stationnement sur rue dans le secteur du projet Le Nordelec, nos recommandations sont les suivantes :

1. Pour pallier au déficit prévu de l'offre en stationnement de la zone commerciale qui se situe entre 250 et 475 places, le promoteur devrait prévoir un mécanisme de partage de certaines aires de stationnement (zones mixtes) entre travailleurs le jour et résidants le soir et la fin de semaine de façon à éviter qu'un nombre important de travailleurs ne déborde sur les rues avoisinantes qui sont près du point de saturation.
2. Des espaces de stationnement pour des véhicules de l'organisme Communauto devraient être intégrés dans le projet Le Nordelec afin de favoriser l'auto-partage et la complémentarité avec les autres modes de transport existants (taxi, train, métro, autobus, etc.). La disponibilité des véhicules de Communauto pourrait permettre de réduire le taux de possession automobile chez les résidants et ainsi permettre d'affecter d'avantages de places pour les travailleurs.

Stéphane Tremblay, ing.

Direction des travaux publics
Division des études techniques
Arrondissement du Sud-Ouest
6045, boul. Monk, Montréal H4E 3H5

Tél : (514) 872-0437
Télécopieur : (514) 872-6661