

## La dépendance au stationnement

Chronique du 12 mai 2025

Le stationnement est une infrastructure aussi essentielle que le sont les routes au fonctionnement de la mobilité automobile. D'ailleurs, savez-vous qu'il en faut en moyenne 4 par véhicule, si bien que le Québec en compterait aujourd'hui 22,5 millions. À 12 000 \$ en moyenne, ceux-ci ont une valeur de remplacement approchant les **270 milliards** de dollars (G\$), autant que celle de nos routes, ponts et tunnels<sup>1</sup>.

Le stationnement a été d'actualité la semaine dernière par le biais de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont. Il y avait toutefois un certain temps que j'accumulais les commentaires à faire sur le sujet. Allons-y donc par un petit tableau impressionniste.

### Hôpital Maisonneuve-Rosemont

Cet hôpital occupe en emplacement assez bien desservi par transport collectif, par le biais des circuits d'autobus des boulevards Rosemont, L'Assomption et Lacordaire. Malgré cela, il est emblématique de l'augmentation de la dépendance à l'automobile, et donc au stationnement, subrepticement promue par le gouvernement du Québec :

- Jusqu'à la fin des années 1990, l'hôpital comptait environ **950** espaces de stationnement, tous en surface, ce qui était déjà esthétiquement horrible;
- Le début de la décennie 2000 a vu l'ajout de **600** espaces au nord de l'hôpital, sur ce qui avait jusqu'à ce moment été une vaste pelouse, si bien que l'océan de stationnements a rejoint le boulevard Rosemont;
- Puis à la fin de la même décennie, à la faveur d'un échange de terrains entre le ministère de la Santé et la Ville de Montréal, **250** nouveaux stationnements sont apparus, cette fois à l'arrière de l'hôpital.
- Ce qui donne le total actuel, selon mes calculs, de **1 785** espaces de stationnement.

Or, le gouvernement annonce aujourd'hui la construction d'un stationnement étagé de **670** places. On remarquera aux illustrations qui suivent qu'il s'agira d'un bâtiment à l'architecture très soignée. Ce qui explique l'ampleur des coûts de la seule construction, puisque le terrain est déjà propriété publique, soit au minimum **85 M\$**, ce qui donne une moyenne d'environ **125 000 \$** par place.

---

<sup>1</sup> Je citerai ici l'*Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada: valeurs de remplacement, 2020* : « À la fin de l'année 2020, les infrastructures publiques essentielles du Canada (...) avaient une valeur de remplacement totale de 2,1 billions de dollars. Les actifs routiers (894,2 milliards de dollars) et les ponts et tunnels (244,7 milliards de dollars) représentaient plus de la moitié de la valeur de remplacement totale estimée ». En assumant que le Québec pèse l'équivalent de son poids démographique, 23 %, ses infrastructures routières valent **262 G\$**.



Une fois qu'un tel bâtiment aura été construit, le gouvernement, quel qu'il soit puisqu'une élection sera tenue dans l'intervalle, aura intérêt à réellement lancer la construction du nouvel hôpital... sinon à risquer la révolte des populations de l'Est de Montréal.

Pour revenir aux stationnements, le nouvel hôpital n'en comptera pas moins de 1 100 places, en sous-sol ceux-là. Ainsi, au total, le site comptera à terme le même nombre d'espaces de stationnement qu'aujourd'hui, **1 770**.

Construire un stationnement souterrain de plusieurs étages coûte plus cher qu'un stationnement étagé hors-sol. Il suit que ce sont entre **200** et **250 M\$** que le gouvernement s'apprête à investir en stationnements au nouveau Maisonneuve-Rosemont :

- La chose sera bien sûr présentée strictement comme un investissement dans la santé des Québécois et Québécoises;
- Mais ne peut-on aussi y voir un prétexte permettant à l'État québécois de poursuivre son inlassable promotion des transports par automobile privée ?

La question est d'autant plus pertinente que par le **Projet structurant de l'Est (PSE)**, le tramway passera sur Lacordaire, à proximité du nouvel hôpital Maisonneuve-Rosemont, en plus de rejoindre les deux lignes de métro est-ouest, la Bleue et la Verte.

### **Colère rue Saint-Urbain**

L'annonce récente de l'aménagement d'une véritable piste cyclable en site propre sur la rue Saint-Urbain, en remplacement de la simple ligne blanche qui fut tracée au sol en 2007 ou 2008, se traduira par l'élimination de plusieurs dizaines d'espaces de stationnement. Sans surprise, nombre de commerçants ont fait part de leur opposition à ce projet. Je me permets ici un pronostic : comme partout ailleurs à Montréal, sur Saint-Denis notamment, quand la nouvelle piste cyclable aura été aménagée et que l'on s'y sera habitué, la très grande majorité de la population et des commerçants en seront enchantés.

### **Gérald Tremblay fut le premier**

Le personnage est revenu dans l'actualité la semaine dernière, dans le cadre de son témoignage au procès de son ex-bras droit, Frank Zampino. Lors de son premier mandat 2002-2005, alors que tous s'entendaient pour dire que le développement économique du

centre-ville exigeait qu'y soient construits des milliers d'espaces de stationnement supplémentaires, c'est Gérald Tremblay qui :

- A engagé une procédure juridique contre les propriétaires et opérateurs de stationnements commerciaux de surface visant à vérifier le bien-fondé de leur prétendu « droit historique » à poursuivre leur activité. Du jour au lendemain, cela a conduit à la fermeture d'une vingtaine de stationnements totalisant plusieurs milliers de places. Du coup, les terrains en cause sont devenus disponibles pour la construction de logements, ce qui a beaucoup compté dans la relance résidentielle du centre-ville;
- A retiré un bon millier d'espaces de stationnement sur le boulevard De Maisonneuve, afin d'y aménager la piste cyclable Claire Morrissette, ainsi que sur les terrains où allait être aménagée la Place des Festivals;
- S'est même battu contre les siens pour retirer plusieurs dizaines d'espaces de stationnement sur Côte-Sainte-Catherine afin d'y aménager une piste cyclable.

Gérald Tremblay fut le premier à retirer des espaces de stationnement à Montréal, au moment où tous affirmaient que c'était l'inverse qu'il fallait faire. De fil en aiguille, subrepticement, d'autres stationnement ont disparu... si bien que l'on en compte aujourd'hui entre 25 et 30 milles de moins au centre-ville. Cela l'a-t-il tué ? Souvenez-vous combien il avait la prospérité rayonnante... jusqu'au déclenchement de la COVID.

## Claude-Robillard

Il me semble qu'un centre sportif est bien le dernier endroit où la Ville devrait offrir du stationnement gratuit. Je demeure personnellement vexé que les propriétaires du CF Montréal et la Ville n'aient pas respecté leur promesse de remplacer la piste d'athlétisme de 400 mètres détruite pour faire place au stade Saputo par une nouvelle à aménager dans l'immense stationnement de surface du centre Pierre-Charbonneau, là-même où, pourtant, 2 500 places souterraines sont pratiquement toujours vides.

En octobre dernier, la Ville a décidé de tarifer 2,50 \$ l'heure ses 400 espaces de stationnement du centre Claude-Robillard. Ce qui a entraîné une levée de boucliers unanime chez les « athlètes » autant que chez les personnels qui y travaillent. Finalement, la Ville a reculé en accordant 2 heures de gratuité pour la moitié des espaces disponibles :

- Les « athlètes » ne peuvent qu'en être satisfaits;
- Chez les employés du centre, la chose est moins évidente.

## Une urbaine au pays de l'auto

Dans le cadre de son travail, ma fille, qui a grandi en ville, a animé récemment des focus-groupes sur le développement des transports collectifs en couronne nord. Chaque fois qu'elle évoquait quoi que ce soit, on lui répondait : ***D'accord, à condition que cela n'enlève pas d'espaces de stationnement.*** Frappée par l'entêtement d'une jeune

femme de 22 ans à tenir systématiquement ce propos, elle tendait à la juger plutôt sévèrement. Ce à quoi je lui ai répondu :

*Il faut la comprendre. Elle a grandi dans un monde où sortir de la maison signifiait obligatoirement de prendre place dans une auto. Jeune ado, elle a passé son temps à « quêter des lifts », en rêvant du jour où, à 16 ans, elle aurait enfin sa propre auto. À 22 ans, il y a déjà 6 ans ferme qu'elle ne se déplace plus qu'au volant de son auto. Cette jeune femme n'est pas de mauvaise foi : elle n'a simplement aucun repère lui permettant de comprendre ce dont tu lui parles.*

## **EXO, la STM et la CMM se réveillent enfin**

J'ai plusieurs fois dit à cette antenne que s'il n'en tenait qu'à moi, tous les stationnements incitatifs que l'on trouve aux gares de trains de banlieue, à celles du REM ou même à certaines stations de métro (Angrignon, Namur, Radisson), disparaîtraient au profit de quartiers résidentiels de moyenne à haute densité :

- **EXO** annonçait récemment son intention de créer une entité commerciale devant lui permettre de s'associer aux municipalités et au secteur privé pour construire du logement dans certains de ses stationnements, comme le lui permettent les « superpouvoirs » accordés par la Loi 31 aux municipalités et aux transporteurs publics l'an dernier;
- La **STM**, s'appuyant sur ces mêmes « superpouvoirs », relance son projet Frontenac, qui passe d'ailleurs de 12 à 20 étages. De plus, elle compte bien être maître d'oeuvre d'une part significative des 25 000 logements promis dans le prolongement de la ligne Bleue;
- Quant à la **CMM**, elle parle de construire 75 000 logements dans les immenses stationnements commerciaux qui gangrènent les banlieues depuis des décennies.

Coudonc, des fois, ça vaut la peine de répéter pis répéter pis répéter... jusqu'à ce que les messages finissent par passer.