

## Stationnement de rue

### 1-Constat :

- Les statistiques de 2016 précisent que : « *Un total de 15 635 habitants du Sud-Ouest, soit 42% de la population occupée de 15 ans et plus, utilisent l'automobile pour se rendre au travail, soit à titre de conducteur ou de passager<sup>1</sup>...* ».
- En conséquence de nombreuses voitures stationnent dans toutes les rues avoisinantes car les constructions anciennes ne comportent pas ou peu de stationnements.
- Même si une station de métro existe à proximité, toute l'île de Montréal n'est pas desservie par le métro, et les bus ne mettent pas moins de temps que les voitures, lorsqu'ils desservent un lieu de travail (ce qui n'est pas toujours le cas).
- Le transport en commun, bien que nécessaire, est très insuffisant à cause de la géographie des lieux, et pour de nombreuses années encore.
- Le travail à domicile réduit les déplacements certes, mais accentue le stationnement de jour dans les rues des zones résidentielles qui manquent de stationnements privés.
- Par ailleurs : « *45% de la population de 25 à 64 ans détient un diplôme de niveau universitaire<sup>2</sup>* », ce qui laisse entrevoir une accession à un certain niveau de vie, ce qui est confirmé par les statistiques puisque : « *27% de la population de 15 ans et plus déclare un revenu personnel de 50 000\$ et plus<sup>3</sup>* ».
- Le taux de motorisation dans Montréal est de l'ordre de 379 pour 1000 habitants<sup>4</sup>, en valeur moyenne, ce qui laisserait à penser que chaque tranche de 100 logements conduirait à une augmentation de 190 habitants (moyenne de 1.9 habitant par logement<sup>5</sup>) et une augmentation du parc automobile de 72 unités.

### 2-Proposition :

- Construire un stationnement public, lequel ferait partie du réaménagement proposé.
- Ce stationnement public pourrait être associé à des stationnements privés prévus avec les nouveaux édifices, afin de réduire les coûts de construction, mais avec des accès indépendants afin de préserver la sécurité des résidents.
- Ces stationnements pourraient être soit souterrains, soit aériens.
  - En souterrain, la surface de la dalle supérieure pourrait être paysagée et/ou convertie en zone de jeu pour enfants, en terrain de basket, etc., ou même en jardins communautaires.
  - En aérien, puisque tout le long de la ligne de chemin de fer il sera nécessaire de construire un mur anti-bruit, une construction légère permettrait d'exploiter ce mur « anti-bruit » qui servirait de base à un ensemble de cases individuelles, ou de tout autre aménagement, sachant que le mur anti-bruit comme support de base pourrait s'intégrer dans l'architecture des nouvelles habitations (voir figure 1).
  - Il serait nécessaire de prévoir la possibilité de recharger des voitures électriques.

---

<sup>1</sup> Voir annexe : Profil sociodémographique 2016 Arrondissement du Sud-Ouest page 32

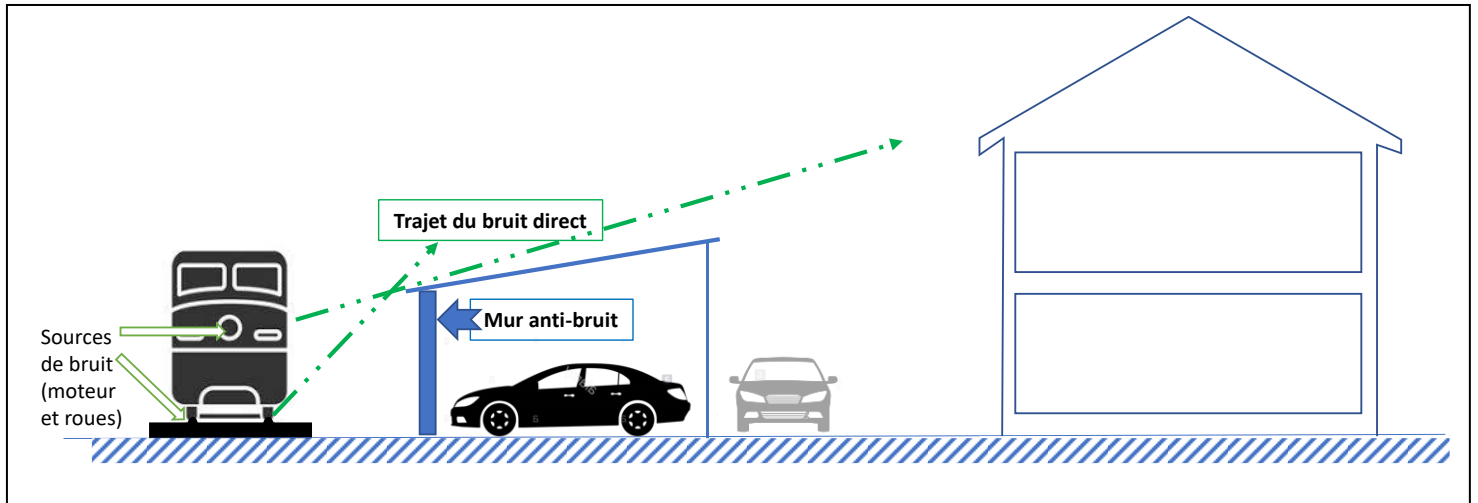
<sup>2</sup> Voir annexe : Profil sociodémographique 2016 Arrondissement du Sud-Ouest page 24

<sup>3</sup> Voir annexe : Profil sociodémographique 2016 Arrondissement du Sud-Ouest page 26

<sup>4</sup> Le journal La Presse du 19 décembre 2020

<sup>5</sup> Voir annexe : Profil sociodémographique 2016 Arrondissement du Sud-Ouest page 12

- La hauteur du mur antibruit est à déterminer en fonction de la hauteur des habitations à construire, mais sera toujours supérieure à 2,70 mètres, ce qui est très suffisant pour la hauteur minimale d'un stationnement.
- Le schéma de principe ci-après explicite le concept de stationnement aérien proposé, sachant que la toiture du stationnement améliore l'efficacité du mur en absorbant le bruit réfracté.



**Figure1.** Illustration du principe de l'utilisation du mur anti-bruit comme élément de base à la construction d'un stationnement à moindre coût, et à forte absorption du bruit.

### 3-Avantages liés à la réduction du stationnement de rue :

- La réduction du nombre de véhicules en stationnement dans les rues facilite :
  - La création de pistes cyclables,
  - Le déneigement, et les travaux d'entretien de voirie,
  - L'amélioration de la qualité de vie des résidents.
- En créant un parking public, on peut, dans le même bâtiment :
  - Ajouter des zones de stationnement pour moto, scooter, vélos,
  - Ajouter une zone de commodités publiques, avec vestiaires et toilettes pour desservir le parc public projeté et la zone sportive,
  - Créer une remise pour ranger les équipements sportifs et de jeux,
  - Installer des bornes de recharge pour véhicules électriques.
- En équipant le mur anti-bruit on peut :
  - Réduire l'action des graffiteurs qui ne contribue pas à l'embellissement de l'environnement.
  - Louer les places de stationnement.

#### **4-Inconvénients :**

- Comment financer?
  - Cet équipement supplémentaire pourrait faire l'objet d'une obligation intégrée au cahier des charges remis aux promoteurs des futures constructions résidentielles.
  - Le montant des dépenses associées au surcoût créé pourrait être pris en charge en partie ou en totalité par l'arrondissement puisqu'une partie des biens créés (commodités publiques, remise pour équipements ...) seront municipaux.
  - Les espaces de stationnement seraient loués, ce qui pourrait rapporter entre 150 et 200\$ par mois, soit 1800 à 2400\$ par an et par espace. En tablant sur une moyenne de 2000\$ par espace et par an, cela représenterait 144 000\$ de revenus par tranche de 100 condos.
  - Une société privée de gestion de stationnements pourrait également participer au montage financier, sachant que la location de stationnements représente une activité lucrative, demandant peu d'entretien et très peu de gestion.

#### **5- Conclusion :**

Il n'est pas paradoxal de proposer la création d'un stationnement public alors que l'on cherche à réduire le nombre des automobiles, dans le but de combattre leurs effets pervers sur la métropole. En effet, on déplore essentiellement :

- L'espace urbain accaparé par les voitures,
- La pollution créée par les moteurs thermiques,

Par ailleurs, on sait que la voiture n'est pas seulement un moyen d'évasion en fin de semaine pour les familles de citadins. Elle est devenue une nécessité dans bien des ménages, notamment lorsqu'il y a des enfants en bas âge, en plus de représenter pour 42% de la population, le moyen de se rendre au travail. Les sociétés d'autopartage n'ont pas réussi à inverser de façon significative la tendance à la propriété individuelle, surtout en période de pandémie, puisque la voiture pour multi-usagers pourrait devenir un support de propagation de virus.

La tendance actuelle qui promeut la voiture électrique permet de réduire la pollution.

La création de stationnements publics, avec station de recharge pour voitures électriques, permettrait de rendre aux cyclistes et piétons l'espace public contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de vie de tous les habitants.

## ANNEXES

Annexe 1- Profil sociodémographique 2016, Arrondissement du Sud-Ouest. Activité économique

Annexe 2- Profil sociodémographique 2016, Arrondissement du Sud-Ouest. Scolarité

Annexe 3- Profil sociodémographique 2016, Arrondissement du Sud-Ouest. Revenu Personnel

Annexe 4- Extrait du journal La Presse du 19 décembre 2020

Annexe 5- Profil sociodémographique 2016, Arrondissement du Sud-Ouest. Ménages

## Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, arrondissement du Sud-Ouest, 2016

	Hommes	%	Femmes	%	Total	%
<b>Population de 15 ans et plus selon le mode de transport</b>	<b>19 080</b>	<b>100,0</b>	<b>17 925</b>	<b>100,0</b>	<b>37 010</b>	<b>100,0</b>
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	8 810	46,2	5 880	32,8	14 690	39,7
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	310	1,6	635	3,5	945	2,6
Transport en commun	6 530	34,2	8 440	47,1	14 970	40,4
À pied	2 265	11,9	2 290	12,8	4 550	12,3
Bicyclette	945	5,0	540	3,0	1 490	4,0
Autre moyen	215	1,1	150	0,8	360	1,0

Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

### La plus large part des déplacements vers le travail se fait en automobile

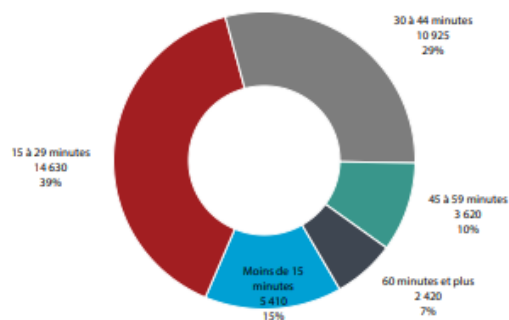
Un total de 15 635 personnes, soit 42 % de la population occupée de 15 ans et plus, utilisent l'automobile pour se rendre au travail, soit à titre de conducteur ou de passager. Plus de 40 %, ou 14 970 individus, choisissent plutôt d'emprunter les transports en commun. Cette proportion est plus élevée chez les femmes où elle atteint 47 %, alors qu'elle est de 34 % chez les hommes. La part des déplacements actifs, soit la marche et la bicyclette, représente 16 % du total, ce qui correspond à 6 040 individus.

### 39 % des déplacements vers le travail prennent de 15 à 29 minutes

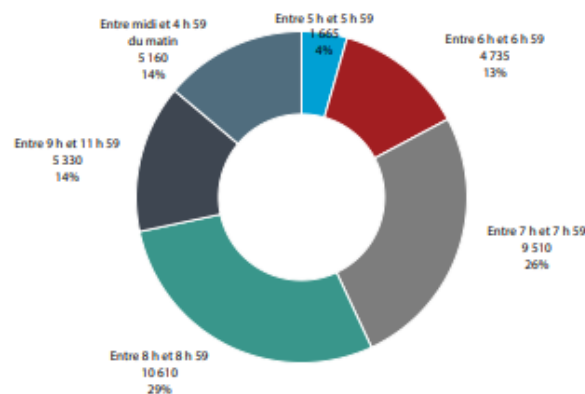
Si la durée du trajet domicile-travail de la population active de 15 ans et plus de l'arrondissement varie d'un individu à l'autre, la plus forte proportion observée se situe dans un intervalle de 15 à 29 minutes, soit l'équivalent de 39 % des travailleurs. Les personnes qui affirment accorder de 30 à 44 minutes pour se rendre au travail représentent également une part significative de 29 % des travailleurs.

Plus de 54 % des déplacements domicile-travail de la population active de 15 ans et plus sont effectués entre 7h et 8h59, soit 26 % entre 7h et 7h59, et 29 % entre 8h et 8h59.

### Durée du trajet domicile-travail, population active de 15 ans et plus, arrondissement du Sud-Ouest, 2016



### Heure de départ pour le travail, population active de 15 ans et plus, arrondissement du Sud-Ouest, 2016



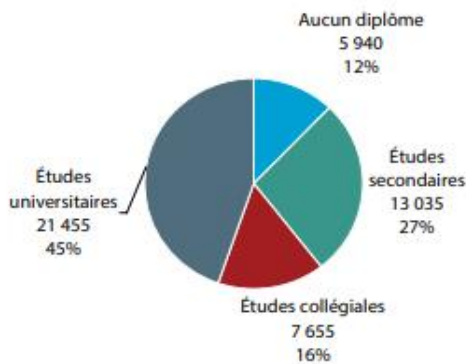
Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

**Population selon la scolarité, arrondissement du Sud-Ouest, 2016**

Population selon le niveau de scolarité	15 ans et plus		25 à 64 ans	
	Nombre	%	Nombre	%
Aucun certificat, diplôme ou grade	12 235	18,6	5 940	12,4
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent	12 820	19,5	7 970	16,6
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'un école de métiers	6 325	9,6	5 065	10,5
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement d'enseignement non universitaire	10 355	15,7	7 655	15,9
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	2 130	3,2	1 725	3,6
Baccalauréat	12 830	19,5	11 340	23,6
Certificat, diplôme ou grade universitaire supérieur au baccalauréat	9 110	13,8	8 390	17,4

Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

**Population âgée de 25 à 64 ans selon la diplomation, arrondissement du Sud-Ouest, 2016**



Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

**45 % de la population de 25 à 64 ans détient un diplôme de niveau universitaire**

Un total de 21 455 personnes âgées de 25 à 64 ans détenaient un diplôme d'études universitaires au moment du recensement de la population de 2016. Ils comptent pour 45 % de la population de ce groupe d'âge.

Des études collégiales ont, pour leur part, été complétées par 7 655 personnes, soit une proportion de 16 % des 25 à 64 ans, alors que 13 035 individus ont en main un diplôme d'études secondaires ou d'une école de métiers (27 %). Moins représentées, les 5 940 personnes qui ne possèdent aucun diplôme comptent pour 12 % du groupe des 25 à 64 ans.

## REVENU PERSONNEL

### Population de 15 ans et plus selon le revenu annuel total en 2015, arrondissement du Sud-Ouest

	Hommes	%	Femmes	%	Total	%
<b>Total - Population 15 ans et plus</b>	<b>32 310</b>	<b>100,0</b>	<b>33 500</b>	<b>100,0</b>	<b>65 810</b>	<b>100,0</b>
Sans revenu total	995	3,1	1 135	3,4	2 135	3,2
Ayant un revenu total	31 315	96,9	32 360	96,6	63 675	96,8
Moins de 10 000 \$	4 845	15,5	4 570	14,1	9 415	14,8
10 000 \$ à 19 999 \$	5 990	19,1	7 505	23,2	13 500	21,2
20 000 \$ à 29 999 \$	4 055	12,9	5 505	17,0	9 560	15,0
30 000 \$ à 39 999 \$	3 690	11,8	3 910	12,1	7 595	11,9
40 000 \$ à 49 999 \$	3 100	9,9	3 385	10,5	6 485	10,2
50 000 \$ à 59 999 \$	2 295	7,3	2 325	7,2	4 615	7,2
60 000 \$ à 69 999 \$	1 740	5,6	1 605	5,0	3 345	5,3
70 000 \$ à 79 999 \$	1 445	4,6	1 085	3,4	2 535	4,0
80 000 \$ à 89 999 \$	1 035	3,3	720	2,2	1 750	2,7
90 000 \$ à 99 999 \$	800	2,6	450	1,4	1 250	2,0
100 000 \$ et plus	2 310	7,4	1 305	4,0	3 615	5,7
100 000 \$ à 149 999 \$	1 500	4,8	930	2,9	2 430	3,8
150 000 \$ et plus	810	2,6	375	1,2	1 185	1,9

Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

### 27 % de la population de 15 ans et plus déclare un revenu personnel de 50 000 \$ et plus



Une part de 3 % de la population de 15 ans et plus de l'arrondissement était sans revenu au cours de l'année 2015, soit celle précédant le recensement.

Par ailleurs, parmi les individus ayant déclaré un revenu, 36 % avaient gagné moins de 20 000 \$ au cours de l'année, tandis que 37 % affichaient un revenu variant entre 20 000 \$ et 49 999 \$.

Une proportion de 27 % de la population pouvait compter sur un revenu de 50 000 \$ et plus, dont près de 6 % qui touchait 100 000 \$ et plus.

Publié le 19 décembre 2020 à 0h00



**SUZANNE COLPRON**  
LA PRESSE

## Légère baisse à Montréal

La mairesse Valérie Plante sera sans doute heureuse d'apprendre que le taux de motorisation, stable en banlieue, a légèrement reculé à Montréal pour la deuxième année de suite, passant de 390 véhicules pour 1000 habitants, en 2017, à 383, en 2018, puis à 379, en 2019.

« Ça, c'est une bonne nouvelle parce que ce taux était en hausse jusqu'en 2017, fait remarquer M. Rivet. Probablement qu'il y a différents facteurs qui jouent, notamment les services d'autopartage, les transports actifs aussi, qui étaient en forte augmentation même avant la COVID-19. »

À titre d'exemple, le nombre de déplacements à BIXI a bondi de 2,6 millions au cours des cinq dernières années, à Montréal. Cela représente une augmentation de 81 %.

## Plus d'autos en banlieue

Le taux de motorisation, comme on pouvait s'en douter, augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Montréal.

Le ratio pour 1000 habitants est de 553 véhicules dans l'agglomération de Longueuil. Il est de 555 à Laval, de 635 dans la couronne nord et de 643 en banlieue sud.

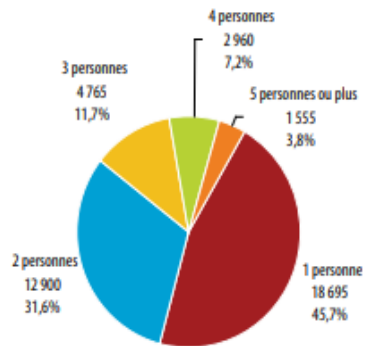
C'est à Vaudreuil-sur-le-Lac que le parc automobile est le plus dense : 909 véhicules pour 1000 habitants.

« C'est sûr que ça met en lumière l'importance de consolider le réseau de transports en commun dans le Grand Montréal, analyse M. Rivet. Plus il y a de véhicules, plus les coûts de la congestion augmentent, sans parler de toutes les questions de GES. »



## MÉNAGES

### Taille des ménages privés, arrondissement du Sud-Ouest, 2016



**Nombre de ménages  
privés**  
40 900

**Taille moyenne des  
ménages**  
1,9 personne

### Les ménages comptent en moyenne 1,9 personne

Les 40 900 ménages privés recensés dans l'arrondissement en 2016 comptent en moyenne 1,9 personne.

Les ménages de personnes seules sont par ailleurs les plus fréquents : au nombre de 18 695, les ménages d'une seule personne représentent en effet 46 % des ménages privés. Un peu moins nombreux, les 12 900 ménages composés de deux personnes forment 32 % des ménages, alors que les 4 765 ménages de trois personnes comptent pour 12 % de l'ensemble. Plus de 7 % des ménages sont composés de 4 individus, tandis que la part restante de près de 4 % est associée aux ménages comprenant 5 personnes ou plus.

Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.



#### Saviez-vous que...

un ménage est constitué d'une personne ou d'un groupe de personnes (autres que des résidents temporaires ou étrangers) qui occupent un logement privé et qui n'ont pas de domicile habituel ailleurs au Canada?

