

GATINEAU, LE 9 FÉVRIER 2024

L'automne passé, le conseil municipal s'est vu présenter un projet de règlement omnibus avec l'objectif d'apporter des allègements réglementaires dont certains doivent faciliter la construction de logements sur le territoire. Bien que plusieurs des propositions étaient souhaitables, nous avons été déçus de constater l'absence de la révision des exigences minimales de stationnement, une mesure qui fait pourtant consensus.

Aujourd'hui, des acteurs influents du domaine de la construction, du développement économique et de l'environnement s'unissent pour demander de corriger le tir et de prendre action rapidement en vue de modifier une norme qui, en plus d'être un frein à la construction de logements à Gatineau, constitue un frein aux actions climatiques.

En effet, il y a une opportunité de faire d'une pierre deux coups : avoir un levier d'action pour agir sur le front de la lutte aux changements climatiques et répondre plus efficacement aux besoins en logement. Tout cela sans engager un seul sou de fonds publics. Notre argumentaire est basé sur ces deux prémisses.

D'une part, rappelons que les exigences minimales de stationnement ont des conséquences environnementales majeures. En plus de favoriser une mauvaise utilisation du sol pour un espace à faible valeur ajoutée, de créer des îlots de chaleur et de gaspiller des ressources, les stationnements favorisent l'utilisation de l'automobile. En exigeant un nombre minimal de cases, on envoie un signal clair au futur occupant qu'il doit favoriser l'achat d'une automobile. À l'heure des changements climatiques et de la nécessité de réduire de façon massive les déplacements en voiture, ce genre de norme nuit aux efforts collectifs.

D'autre part, ces exigences ont des conséquences financières et sur l'offre en logement. Le calcul est simple. Puisque nous ne pouvons plus empiéter sur les milieux naturels, nous devons construire la ville sur la ville. Densifier nous demande de construire avec plus de compacité que ce à quoi nous avons été habitués dans le passé. Cependant, l'offre historique en stationnement (2-3 places de stationnement par unité) ne peut plus suivre avec cette ambition de densification.

Au plan financier, puisque l'offre et la demande font que le prix des terrains sera toujours plus élevé, il n'est plus viable économiquement de construire du stationnement en surface. Le stationnement souterrain est loin d'être la panacée en matière d'abordabilité. Sur la base des coûts typiques de développement de logements abordables, une place de stationnement par unité augmente les coûts de construction d'environ 12,5 %. L'expérience des promoteurs immobiliers de la région nous l'indique: construire une seule espace de stationnement souterrain coûte aujourd'hui entre 60 000 \$ à 75 000 \$. À cela, il ne faut pas oublier que ces installations ont une durée de vie limitée et exigent des frais d'entretien qui impliquent une vérification approfondie soit faite tous les 5 ans par un ingénieur. Personne ne bénéficie financièrement de la mise en place de stationnement, même la ville. En effet, chaque espace de stationnement est une perte nette

pour le trésor municipal considérant que la valeur de cet espace est nettement inférieure à la valeur d'un logement par exemple.

C'est sans compter que cette nécessité de prévoir de l'espace pour les voitures réduit généralement l'espace disponible pour des logements supplémentaires. Les espaces constructibles se faisant de plus en plus rare, l'obligation de construire du stationnement réduit globalement la capacité d'offrir un plus grand nombre de logements.

Le principal argument contre l'abolition des normes minimales est lié aux risques de débordements dans les rues environnantes des immeubles avec une offre de stationnements limités. Cela peut être vrai dans un contexte où l'on est dans un quartier n'ayant que peu ou pas d'alternatives à l'automobile et où les espaces de stationnement ne sont ni réglementés, ni tarifés. Dans ce cas, il est donc possible d'adapter la réglementation en fonction de chaque milieu. Ainsi, on peut prioriser les lieux où les exigences doivent être abolies, par exemple dans les zones axées sur le transport en commun et dans les quartiers où le transport durable est une option sérieuse (le centre-ville).

Les réponses à la crise climatique et à la crise du logement nous contraignent à innover. Il n'est pas nécessaire d'attendre l'ensemble des conditions gagnantes telle que l'arrivée du tramway ou un nouveau PPU avant d'agir sur un enjeu comme celui-ci.

Gatineau, comme de nombreuses autres villes, se sont dotées d'orientations pour favoriser la mobilité durable, ainsi que des plans climats. Pour assurer l'atteinte des objectifs, une bonne gestion du stationnement est un des leviers primordiaux pour y parvenir.

L'abolition des exigences minimales de stationnement ne signifie pas que tous les bâtiments doivent être construits sans stationnement. Cela signifie simplement que l'on offre aux promoteurs le choix de construire des bâtiments avec ou sans stationnement. Parallèlement, l'abolition des exigences minimales de stationnement pourrait aussi venir avec des obligations pour encourager les autres modes que l'automobile (plan de mobilité durable, stationnements vélos sécurisés, forfait transport en commun inclus dans le loyer, offre d'autopartage, etc.).

Nous sommes à la croisée des chemins. Avec ces nouveaux logements, nous pouvons favoriser un changement des habitudes de déplacements. En fait, il est démontré que c'est beaucoup plus facile de faire changer les habitudes d'un nouveau citoyen dans un quartier que celles d'une personne qui est là depuis longtemps.

À l'heure où les crises se multiplient, mais que des solutions existent, un changement de paradigme doit être opéré rapidement.



Geneviève Latulippe LL. L. B. A.

Directrice générale, ACQ Outaouais - Abitibi et Nord-Ouest du Québec

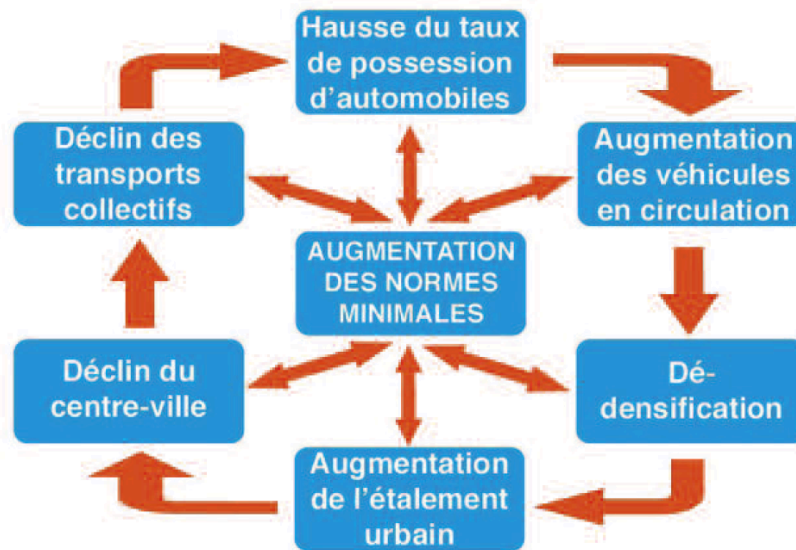
Patrick Robert-Meunier
Directeur général, MOBI-O

Benoit Delage
Directeur général, CREDDO

Nicolas Brisson
Directeur général, APCHQ

Stephane Bisson
Président, Chambre de commerce de Gatineau

Impact de la norme minimale de stationnement sur l'aménagement et l'économie des villes.



Source: CRE Montréal (2014). *Guide: le stationnement outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*