

Alexandre Harton

Le stationnement étagé de St-Henri, une opportunité pour développer un noyau villageois

L'accès facile à l'automobile comme transport principal en ville a rapidement fait en sorte que le stationnement est devenue une absolue nécessité. Notre condition de vie devient alors grandement influencée par l'accessibilité à une case de stationnement : à la maison, au travail, aux loisirs, aux commerces, etc. À cet effet, il s'avère que près du 1/3 du trafic urbain est causé par des gens à la recherche de stationnement et que près de 40% des espaces urbains sont dédiés aux infrastructures de mobilité. Insidieusement, le besoin de nous déplacer nécessite inévitablement de construire des stationnements. On en recense généralement 3 grandes familles : sur rues, sur terrains et étagés. Et usuellement, un commerce de village, local est souvent associé à un stationnement sur rue, mais à cause du développement marqué du commerce de détail sans lien avec leur contexte cela détruit les cœurs villageois et déplacent les masses en périphérie des centres urbains. La multiplication des chaînes commerciales et du tout-à-l'auto amène inévitablement la fermeture des institutions locales et le morcellement du tissu urbain ou le piéton n'est plus le bienvenu.

Plusieurs secteurs de la région montréalaise ont vécu ce changement. La classe sociale des résidents se définit désormais par leur capacité à pouvoir se déplacer. Ainsi, n'ayant pas accès facilement à une option de transport (coût, fréquence, durée, etc) une partie de la population se retrouve marginalisée et ne peut atteindre la concentration de services. Le quartier de St-Henri illustre très bien cette problématique. L'entrée ouest du secteur qualifiée par l'intersection qui recoupe St-Jacques et St-Antoine d'est en ouest et De Courcelle du nord au sud est un ancien cœur villageois qui n'offre désormais aucun services de proximité aux résidents des alentours. Ces derniers doivent obligatoirement se diriger vers la station St-Henri pour subvenir à leur besoin de base et donc user d'un transport ou se déplacer à pied ou à vélo dans un milieu hostile. La présence du train et du garage de la STM à l'époque et aujourd'hui de l'échangeur Turcot en guise de ligne d'horizon et du Home-Dépôt et son stationnement continue à contribuer à l'enclave vécue dans ce quartier.

Toutefois, il s'avère qu'un potentiel de réalisation important ce profil et permet de considérer le stationnement étagé du Home-Dépôt de St-Henri comme opportunité pour redonner un cœur villageois à ce secteur. L'avenir de nos villes passera par la place qu'on voudra bien donner à la voiture. **Ainsi, afin de développer nos villes de manière intra muros est-il possible d'envisager de transformer le stationnement étagé en lieu de rassemblement des humains plutôt qu'en lieu de rangement des voitures?** La montée de l'auto-partage, la diversification de l'offre des transports en commun et actifs, l'avenue des voitures autonomes associée à la croissance du commerce en ligne sont tous des facteurs qui changent notre rapport à l'auto. Nous serons donc très prochainement amenés à utiliser le stationnement différemment, ces derniers joueront un rôle important dans le redéveloppement de la ville. Il devient donc impératif de s'intéresser aux structures des stationnements étagés, sur comment les recycler, les réinvestir et les convertir sans nécessairement les démolir.

La première étape pour redonner un cœur villageois est d'établir un programme qui sera développé selon le principe des communs. Cette notion s'établit d'abord contre le capitalisme et vise à assurer le partage (ressources et connaissances), la solidarité et la redistribution sans proner un modèle public ou privé. Développer un milieu commun c'est venir affirmer la réalité des luttes sociales du secteur. D'une part il s'agit de consolider l'offre de service existant en offrant des espaces de rencontres à tous les voisins, c'est-à-dire tous les professionnels et organismes à proximité (RCA, El Pro, Mission Bon Accueil, etc). Le rez-de-chaussée offre dans un espace de co-working un grand café citoyen dans lequel des regroupements d'usages clos se font dans au sein d'une aire ouverte donnant sur un water-square et un terrain sportif. De plus, un espace restera dédié à la fonction première du lieu, mais uniquement pour les véhicules d'autos-partages et les camions de la Mission Bon Accueil. D'une autre il s'agit de palier aux manques du secteur. C'est pourquoi le tablier quand à lui offrira des logements sociaux pour mère monoparentale. La question même de l'habitation est remise en question dans l'esprit des communs. Ainsi, les logis seront assortis de lieux collectifs tels qu'une cuisine, une buanderie et une halte-repis. Ces divers usages qui seront installés dans l'espace parking sont déterminés par une unité de mesure comprise par tous : la case de stationnement. Ainsi, case par case le projet grandit jusqu'à occupation totale de l'espace

initial. Il devient alors possibles d'arriver à déterminer des équivalences, exemple, un terrain de soccer = 13 cases, des ateliers de travaux manuels = 7 cases ou encore de la mini habitations = 2 cases. Il devient alors facile pour les différents partis impliqués de comprendre quel espace leur est soustrait ou bonifié. Enfin, le développement du programme en «case» permet surtout d'y aller de manière évolutive.

La deuxième étape consiste justement à ancrer le projet dans le temps et avec son contexte. Afin d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet il est primordial d'y aller progressivement et en incluant la population concernée. De plus, afin d'arriver à un résultat concret il faut que l'action se fasse en relation avec son contexte, c'est-à-dire en liant les actions liées à la rue – voirie et celle de mitigation concernant la pollution causée par Turcot. C'est pour cela qu'il n'est absolument pas imaginable de réaliser un cœur villageois du jour au lendemain, les actions doivent se faire parallèlement aux changements de paradigme (autos et commerces). Dans le stationnement étagé, la notion de temporalité se décline en trois phases : l'éphémère (d'une journée à quelques semaines), la transitoire (saisonnaire) et enfin la pérennisation (occupation complète). De cette manière, le projet peut quand même débiter. On commence donc en misant sur les forces de St-Henri, donc dans un premier temps le projet abrite une aire de rencontre accueillant des ateliers éphémères, un marché de saison et un espace réservé pour les auto-partage et les camions de de la Mission Bon-Acueil. S'y greffe après quelques saisons le café citoyen, un plateau sportif et l'halte-repis. Tandis que dans la dernière phase, ce sont les logements qui s'ajoutent, après que tous les autres services soient installés pour offrir un cadre de vie complet et un cœur à ce secteur ou le piéton aura repris sa place.

En définitive, la conjoncture actuelle entourant notre dépendance à l'automobile et la manière de magasiner nous permet d'envisager les stationnements comme des endroits pouvant accueillir et rassembler les citoyens et non seulement leur véhicules. La conversion de ces endroits inhospitalier doit se faire progressivement et de manière commune avec les acteurs locaux d'abord. La solution est à nos pieds et nous pouvons commencer à agir dès maintenant. Le plus dur est de se départir de notre confort et de sortir de notre voiture pour redevenir ce que nous sommes tous : piéton, dans une ville que nous souhaitons davantage à l'échelle de l'humain qu'à l'échelle de l'auto. Il est grandement temps d'occuper nos parking pour faire progresser la communauté.