

PROJET DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT : NOS RECOMMANDATIONS



Commission sur le transport et les travaux publics
Ville de Montréal



7 MARS 2015

TABLE DES MATIÈRES

Contenu

À propos de Destination centre-ville	2
Introduction	3
1. Reconnaître l'ampleur de la problématique au sein du quartier des affaires	4
Recommandation 1 : Augmenter l'offre de stationnement	4
2. Le mirage technologique	5
Recommandation 2 : Les technologies ne sont pas la priorité pour le quartier des affaires	5
3. Le défi de l'augmentation de l'offre de stationnement : les actions à prioriser	6
Recommandation 3 : Procéder à des acquisitions foncières afin de construire des stationnements étagés	6
Recommandation 4 : Être réaliste lors de la signature de partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors-rue	6
4. Le financement des mesures prioritaires	7
Recommandation 5 : Créer un fonds spécial qui servira à l'amélioration de l'offre en stationnement au quartier des affaires	7
5. Autres mesures à mettre en place	8
Recommandation 6 : Implanter le centre de distribution urbain (CDU) pour les livraisons	8
Recommandation 7 : Simplifier la signalisation	8
Recommandation 8 : Mettre en place un programme de réinsertion sociale	8
6. La nécessité d'un leadership fort	9
Prochaines étapes de consultation	9

À propos de Destination centre-ville

Organisme sans but lucratif, Destination centre-ville regroupe plus de 8 000 places d'affaires qui, à leur tour, emploient environ 300 000 travailleurs au centre-ville de Montréal. Fondée en 1999, elle constitue la plus grande société de développement commercial (SDC) au Canada et se consacre au développement, à l'amélioration et à la promotion du centre-ville de Montréal. Nous initiions diverses activités de promotion et d'animation, notamment la publication du magazine Montréal centre-ville et la grande tradition annuelle du Défilé du père Noël en novembre qui attire près de 300 000 personnes.

Entre autres objectifs, la Société s'applique à améliorer l'image de marque du centre-ville auprès des consommateurs et des touristes, à améliorer la qualité de vie des travailleurs et des résidents, à augmenter l'achalandage du centre-ville de Montréal et à dynamiser la vie économique de tout le quadrilatère compris entre l'avenue Atwater et les rues Saint-Antoine, Saint-Urbain et Sherbrooke. Contribuer à faire du centre-ville de Montréal un endroit propre, sécuritaire et dynamique de classe mondiale où il est agréable d'y travailler, d'y magasiner et d'y vivre fait partie intégrante de nos activités et sont au centre de nos préoccupations. Or, tout élément nouveau ou ajout à la trame du centre-ville et qui rejoint ces objectifs, attire forcément notre attention.

Les entreprises de notre district jouent un rôle essentiel dans la croissance de la vitalité économique de Montréal et du Québec tout entier. De plus, elles représentent pour le Ville de Montréal une source fort substantielle de revenus. En effet, la ville perçoit plus de 400 millions \$ en taxes foncières annuellement au sein du territoire de Destination Centre-Ville. Nous représentons des payeurs de taxes d'importance qui voient leur fardeau fiscal municipal augmenter d'années en années.

Introduction

Destination centre-ville a pris connaissance du Projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal avec grand intérêt. À l'instar de la Ville de Montréal, Destination centre-ville est d'avis que **le stationnement au centre-ville et particulièrement au sein du quartier des affaires est une problématique majeure pour les automobilistes** qui font le choix de s'y rendre pendant les heures d'affaires en semaine et les visiteurs qui souhaitent bénéficier des attraits du centre-ville le soir et la fin de semaine.



La problématique du stationnement est particulièrement aigüe au sein du quartier des affaires de Montréal. L'offre ne satisfait pas la demande actuellement, au sein du quartier qui, rappelons-le, est le cœur économique du Québec. Le projet de Politique de stationnement doit absolument mettre en œuvre immédiatement certaines des actions identifiées afin d'éviter la perte supplémentaire d'entreprises au centre-ville de Montréal.

Dans ce mémoire, Destination centre-ville se prononce sur les actions à mettre en œuvre en priorité.

1. Reconnaître l'ampleur de la problématique au sein du quartier des affaires

L'augmentation du parc automobile ces dernières années dans la grande région métropolitaine de Montréal a créé une pression supplémentaire sur le stationnement au centre-ville de Montréal. Bien que le taux d'utilisation du transport en commun ait augmenté, le centre des affaires n'est pas mieux desservi en transport en commun qu'il y a cinq ans.

Le vrai changement auquel nous avons assisté depuis les dernières années est la perte de centaines de places de stationnement. Leur nombre a été réduit considérablement, notamment par la construction de la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve et la rue University, l'aménagement des voies réservées pour autobus, la fermeture des stationnements hors-rue (déclarés illégaux ou développés par des promoteurs immobiliers), l'implantation de terrasses sur la chaussée, la piétonisation de certaines rues et les espaces de stationnement réservés aux nouveaux résidents du centre-ville. De plus, l'implantation du retrait de 5 mètres aux intersections causera prochainement la perte d'environ 400 espaces de stationnement supplémentaires dans le Quartier des affaires.

Les données présentées par la Ville de Montréal dans le projet de Politique de stationnement sont claires : les taux d'occupation des stationnements pendant les heures d'opérations du quartier des affaires sont nettement supérieurs au seuil critique établi. Il y a donc urgence d'agir.

Recommandation 1 : Augmenter l'offre de stationnement

Destination centre-ville demande à la Ville de Montréal d'augmenter le nombre d'espaces de stationnement au sein du quartier des affaires.



2. Le mirage technologique

Malgré que Destination centre-ville appuie la volonté de la Ville de Montréal de trouver des moyens d'améliorer la gestion de l'offre notamment par l'implantation de technologies diverses, ces mesures ne règlent en rien le manque flagrant d'espaces de stationnement.

L'affichage dynamique fonctionne bien lorsqu'il y a quelques grands parcs de stationnement, comme c'est le cas au Vieux-Port de Montréal. Or, au sein du quartier des affaires, il y a une multitude de plus petits parcs de stationnement, qui sont d'ailleurs utilisés à pleine capacité. Dans ce contexte, Destination centre-ville met en doute les bénéfices d'implanter l'affichage dynamique si le quartier des affaires ne dispose pas de grands parcs de stationnement.

Bien que Destination centre-ville souscrit à la volonté de la Ville de Montréal de développer des applications mobiles indiquant la disponibilité de stationnement tant sur rue qu'hors-rue, ces applications ne feront que démontrer à la clientèle qu'il n'y a pas de places de stationnement, ce qui les incitera à aller ailleurs.

Recommandation 2 : Les technologies ne sont pas la priorité pour le quartier des affaires

Bien qu'intéressantes pour d'autres secteurs de la Ville de Montréal, Destination centre-ville demande que la Ville augmente l'offre en stationnement avant de concentrer ses efforts pour implanter des nouvelles technologies au sein du quartier des affaires.



3. Le défi de l'augmentation de l'offre de stationnement : les actions à prioriser

Recommandation 3 : Procéder à des acquisitions foncières afin de construire des stationnements étagés

Il reste très peu de terrains à construire au sein du centre des affaires de Montréal. Si la Ville de Montréal souhaite augmenter l'offre en stationnement, elle doit envisager de faire des acquisitions foncières d'envergure dans un avenir très rapproché.

Recommandation 4 : Être réaliste lors de la signature de partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors-rue

Destination centre-ville souhaite exprimer à la Ville de Montréal son scepticisme face à sa volonté de signer des partenariats avec les gestionnaires privés de stationnement hors-rue afin d'équilibrer l'offre municipale et offrir des places mensuelles. Quelques facteurs rendent difficile la réalisation de cet objectif. Tout d'abord, les propriétaires des immeubles délèguent souvent la gestion de leur parc de stationnement à une autre entreprise, ce qui complique la signature d'ententes. Ensuite, ces parcs de stationnement sont gérés par un nombre d'entreprises de plus en plus réduit, ayant pour effet d'augmenter les prix. De plus, ces parcs de stationnement ont déjà un taux d'occupation très élevé, limitant ainsi la possibilité d'offrir des places additionnelles. Destination centre-ville est donc d'avis que la Ville doit être prudente. Cependant, Destination centre-ville est d'avis que le contexte le plus favorable à la conclusion d'ententes est lorsqu'un promoteur privé prévoit de construire un stationnement étagé.

4. Le financement des mesures prioritaires

Destination centre-ville partage la volonté de la Ville de Montréal d'étendre l'aire d'application de la surtaxe aux stationnements non résidentiels de surface à l'ensemble de l'île de Montréal. Cette revendication n'est pas nouvelle de la part de la SDC.

Le centre-ville souffre de la grande disponibilité, à coût nul, d'espaces de stationnement dans les destinations commerciales situées en périphérie, ce qui entraîne des fuites commerciales et la relocalisation de plusieurs entreprises.

De plus, Destination centre-ville demande à la Ville de Montréal que les surplus générés par l'implantation de cette nouvelle mesure servent à créer un fonds spécial destiné à la construction et à la gestion de stationnements étagés au sein du quartier des affaires.

Recommandation 5 : Créer un fonds spécial qui servira à l'amélioration de l'offre en stationnement au quartier des affaires

5. Autres mesures à mettre en place

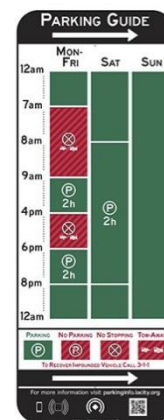
Recommandation 6 : Implanter le centre de distribution urbain (CDU) pour les livraisons

Afin d'améliorer la fluidité du trafic automobile et réduire les inconvénients liés aux livraisons au sein du centre-ville, Destination centre-ville partage la volonté de la Ville de Montréal d'établir un centre de distribution urbain (CDU). Un enjeu demeure : la Ville devra exercer un leadership fort afin de convaincre les gros joueurs de l'industrie de se plier aux nouvelles exigences municipales en matière de livraisons. Destination centre-ville recommande à la Ville de Montréal d'approfondir sa connaissance du modèle développé par la Ville de Bordeaux en France, où le CDU est implanté depuis maintenant une dizaine d'années.



Recommandation 7 : Simplifier la signalisation

Destination centre-ville demande à la Ville de Montréal d'entamer son projet de simplification et d'harmonisation de la signalisation pour le stationnement sur rue. À cet effet, Destination centre-ville encourage la Ville de Montréal de prendre exemple sur le modèle développé par la Ville de Los Angeles.



Recommandation 8 : Mettre en place un programme de réinsertion sociale

Destination centre-ville souhaite soumettre à la Ville de Montréal l'idée de mettre en œuvre un programme de réinsertion sociale dans le cadre de l'embauche des agents de stationnement responsables d'émettre les constats d'infraction.

6. La nécessité d'un leadership fort

Destination centre-ville est d'avis que d'implanter les mesures les plus structurantes identifiées dans ce mémoire sera un défi de taille pour la Ville de Montréal. Afin de faire de sa Politique de stationnement un succès, la Ville de Montréal devra assurer un leadership fort. Destination centre-ville est d'avis que le développement de l'offre en stationnement au cœur du Quartier des affaires de Montréal doit être placé en priorité dans l'agenda des travaux de mise en œuvre de la Politique.



Prochaines étapes de consultation

Destination centre-ville souhaite partager à la Commission son désir de participer à la recherche de solutions dans le cadre de la mise en œuvre du projet de Politique de stationnement. La Ville de Montréal peut compter sur l'entière collaboration de la SDC.