

# **Mémoire concernant la politique de stationnement 2015 de la Ville de Montréal**

Produit par la SDC Wellington



**Promenade  
Wellington**

11 mars 2016

Depuis quelques années, les SDC se joignent aux arrondissements afin de tenter de procurer aux consommateurs et citoyens en visite sur les artères commerciales, une expérience bonifiée. S'inscrivant dans cette volonté, des améliorations considérables furent apportées au mode « piéton » des visiteurs : élargissement des trottoirs, aménagement de terrasse, augmentation du mobilier urbain...

Toutes ces transformations sont positives et souhaitables. Néanmoins, l'expérience du visiteur sur nos artères ne commence pas systématiquement au moment où son pied foule le trottoir.

Bien que l'enquête *Origine destination 2013* démontre que les résidents de Verdun adoptent davantage les modes de transport actif ou collectifs au détriment de l'automobile, une forte proportion de la clientèle de la Promenade Wellington utilise toujours l'automobile comme mode de transport. C'est pourquoi, cette première étape de la destination, qui consiste en « se garer », doit toujours demeurer positive et agréable.

De plus, dans les années à venir, il est à supposer que ce mode de transport sera en croissance chez les visiteurs de la Promenade notamment en raison des travaux qui prendront place sur le Pont Champlain et l'Échangeur Turcot.

En fait, nous pouvons émettre l'hypothèse suivante :

- La clientèle du grand Sud-ouest de Montréal sera enclavée par ces travaux et l'accessibilité au Centre-ville, ou à la Rive Sud, avec la voiture, en sera considérablement réduite;
- Une forte proportion des résidents de ces arrondissements se déplacent en voiture (secteur Desmarçais-Crawford et Iles des Soeurs de Verdun et Lasalle);

Nous sommes à même de constater que :

- Wellington représente l'artère commerciale la plus dense et structurée en terme de mix commercial de cette région. Son rayon d'attraction, considérant la situation énoncée ci-haut, risque d'augmenter;
- L'évolution récente de l'artère commerciale indique que son rayonnement s'étend à plus de 1,5 KM :
- Le statut de l'artère se transforme. D'une rue de proximité, elle devient peu à peu une rue d'ambiance;

Dans notre planification, nous devons tenir compte des changements majeurs à venir dans le secteur de l'Église / Wellington soit :

- L'augmentation de 40% de la superficie de l'hôpital de Verdun prévue pour 2025, augmentation des traitements et des visites (estimation à plus de 200% d'augmentation de la clientèle sur 10 ans) en plus du nombre d'employés;

- La rénovation de l'Auditorium. En conséquence, la réduction de 24 places de stationnement, en raison du chantier;
- La création d'une plage derrière ce même Auditorium et les prévisions annoncent une nouvelle demande de plus de 100 espaces de stationnement en périphérie de la destination;
- La densification du secteur au niveau résidentiel;
- L'arrivée potentielle de plus de 100 travailleurs supplémentaires suite à la rénovation de locaux commerciaux.

Tous ces facteurs produiront une pression considérable sur l'offre de stationnement de l'artère et du secteur en général. Afin de bien orchestrer l'expérience client, nous tenons à porter ces quelques recommandations à l'attention de l'arrondissement de Verdun et à la ville de Montréal.

### **Efficiences**

- Augmenter et améliorer significativement la signalisation dans le secteur afin que les stationnements publics soient connus et facilement identifiables pour les visiteurs.
- Les panneaux de signalisation devraient être disposés sur le territoire de façon à ce que les automobilistes soient rapidement interpellés à ce sujet, dès leur entrée dans l'arrondissement. Les intersections suivantes nous paraissent prioritaires : Galt et Champlain, Galt et Bannantyne, Galt et Wellington, Hickson et Ethel, Lasalle et Bannantyne, Lasalle et de l'Église, Wellington et Régina.
- La tarification devrait être à taux variable. En effet, nous remarquons que sur la rue, la densité commerciale est plus importante entre les rues Hickson et Gordon. Les stationnements de longue durée (plus de 3 heures) nuisent au roulement de la clientèle et à la disponibilité des espaces offerts. Dans ce secteur, hors période de pointe, le tarif devrait être augmenté comparativement aux autres secteurs de la rue qui montrent un taux d'occupation moins élevé.
- Entre les rues de l'Église et Hickson se trouve un stationnement à étage qui comprend plus de 250 places de stationnement. Son taux d'occupation est environ de 10%. Des espaces, disponibles, moins dispendieux pourraient être offerts à la clientèle, afin de désengorger le secteur Hickson / Gordon et aussi combler la demande de stationnement supplémentaires provoquée par l'arrivée de la Plage.

- La réglementation interdisant le stationnement sur Wellington entre 12h00 et 9h00 devrait être ajustée. En effet, l'arrivée de bars dans l'arrondissement attire une plus grande clientèle en soirée, il serait donc cohérent de leur permettre de stationner sur la rue jusqu'au moment de leur départ. Le règlement actuel n'encourage d'ailleurs pas le conducteur aux facultés affaiblies à laisser sa voiture sur place.
- Les stationnements donnant accès aux bornes de recharges électriques devraient être mis de l'avant dans cette nouvelle politique;
- Enfin, nous demandons à la ville de maintenir les gratuités quant aux demandes d'occupation du domaine publique faites par les SDC. Dans le cas contraire, les sommes exigées pourraient définitivement compromettre la tenue de nos événements.

### **Le stationnement comme levier de développement économique.**

Les SDC sont des organismes générateurs de richesse collective. Leurs actions de mise en marché du secteur procurent une plus grande notoriété à ce dernier et appuient leurs membres, les commerçants, à la réalisation de meilleures affaires tout en offrant des événements extérieurs aux résidents.

De plus, nos organisations deviennent peu à peu des alliées reconnues des arrondissements dans le développement de milieux de vie dynamiques, essentiels à Montréal dans sa volonté de réduction de l'exode de ses citoyens vers la banlieue. En fait, les SDC contribuent à la redéfinition de l'identité Montréalaise et s'inscrivent dans la vision de Quartiers culturels : générateurs de l'identité des différentes communautés qui composent la métropole.

Malheureusement, leur mode de financement les oblige trop souvent à prendre des actions essentiellement dirigées vers des objectifs à court terme, parfois superficiels, ayant des impacts durables mitigés pour les collectivités.

En effet, généralement plus de 60% des budgets des SDC proviennent des membres commerçants, qui sont majoritairement locataires de la bâtisse dans laquelle ils opèrent leur entreprise. Ces marchands possèdent des ententes locatives de 2-3-5 ans, au mieux et très rarement 10 ans. Pour une SDC, il devient alors impossible d'entreprendre et de supporter financièrement des projets de mise en valeur du secteur, car politiquement, la base légitimant l'existence de l'organisme veut que les actions portées engendrent un retour rapide sur l'investissement fourni.

Et pourtant, les SDC sont certainement les meilleurs gestionnaires de leur territoire, car elles détiennent la connaissance du terrain : les besoins, les habitudes de consommation, les profils, l'ADN de ses clientèles et de son quartier. En plus, de par la dimension de leur organisation et leur flexibilité, elles sont à même de réagir rapidement sur des enjeux précis. Le plus bel exemple de cette efficacité est certainement les équipes d'entretien déployées sur la rue effectuant un travail complémentaire à celui des cols bleus.

Afin de rêver d'actions de plus grande envergure et plus fréquentes (illuminations de bâtisses et de la rue, amélioration des espaces verts, art public...), les SDC doivent « politiquement » légitimer ces actions durables, avec des revenus autres que ceux des commerçants, qui dans le contexte actuel, ne font bien souvent que « passer » sur nos artères.

La SDC Wellington suggère à la ville de Montréal de redistribuer une partie des revenus de stationnement aux SDC de la ville, un peu comme le faisait le fond de dynamisation des parcomètres. Il est indéniable qu'une corrélation existe entre la performance des SDC via leurs actions de mise en marché des artères et le rendement des parcomètres.

Cette mesure donnerait un levier supplémentaire à nos organisations, les rendant plus performantes dans la planification à moyen et long terme de leur secteur. La conséquence de ce déploiement aura indubitablement des bénéfices au sein de la population. En planifiant sur un plus long terme, nous pourrions influencer davantage le mix commercial, le rendre plus cohérent, développer des milieux de vie attractifs et ainsi bonifier l'offre de service que la métropole propose à ses citoyens. Les artères commerciales doivent redevenir le cœur de leur quartier et porter davantage de projets qui s'inscrivent dans le développement social, culturel et environnemental.

### **Les stationnements étagés**

Considérant que l'option de redistribution des revenus des parcomètres soit retenue par la nouvelle politique de stationnement de la ville, nous suggérons que les stationnements à étages puissent, selon la volonté des SDC, être gérés par celles-ci. *La Charte des Cités et Villes* autorisant ce type d'activité dans le cadre des opérations des SDC, ces équipements pourraient non seulement être une source de revenus considérable pour nos organisations, mais seraient l'objet d'un entretien plus avantageux pour l'ensemble de l'expérience client.

Dans le cas qui nous concerne, le stationnement Ethel fait état d'une vétusté avancée, alors que son entretien est presque inexistant. Il propose aux visiteurs un horodateur défectueux. Depuis novembre, c'est certainement plusieurs milliers de dollars en revenus qui n'ont pas abouti dans les coffres de la ville. De plus,

comme cette infrastructure est recluse et mal signalisée, son occupation est loin d'être satisfaisante (seulement 10% en 2015), en plus de ternir l'image de l'artère commerciale.

Tout en rendant ces équipements optimaux, nous pourrions utiliser ceux-ci pour y créer des plateformes aux usages multiples et innovants, des points de rencontre hétéroclites qui permettraient des manifestations culturelles et communautaires diverses. En annexe à ce document, vous trouverez le projet que la SDCW a déposé à l'arrondissement de Verdun. Nous sommes présentement en phase de réalisation d'études de faisabilité.

### **En conclusion**

Nous accueillons positivement la nouvelle politique de stationnement de Montréal, tout en mettant en garde les architectes de celle-ci quant aux spécificités locales. Nous souhaitons garder cette latitude face aux enjeux locaux, car les dynamiques de quartier peuvent parfois être légèrement déphasées de la grande vision. Comme le diable se trouve souvent dans les détails, il est peu souhaitable qu'avec cette nouvelle politique, nous ne puissions adresser ces particularités locales qui peuvent faire une différence majeure dans le cadre de nos missions et objectifs.

Malgré cette recommandation, nous reconnaissons tout le travail accompli et considérons que la ville, dans cette politique, entend le besoin d'une refonte majeure de ce service. Il en sera certainement bonifié et offrira donc une plus grande efficacité, améliorant le bien-être de ses citoyens, visiteurs, professionnels et commerçants.