

**Mémoire soumis à la commission de politique de stationnement de Montréal**

**Lundi, 7 mars 2016**

**Par les membres de l'Association des Gens D'Affaires de Côte-des-neiges**

**Jérôme Bugel, Président**

**Jean Lepage, Vice-Président**

**Virginia Tiseo, Secrétaire-Trésorière**

## **Prise de position sur la politique de stationnement de Montréal**

### **par l'Association des Gens d'Affaires de Côte-des-neiges**

L'Association des Gens d'Affaires de Côte-Des-Neiges (AGACDN) est heureuse de présenter ce mémoire à la Commission sur le transport et les travaux publics portant sur la Politique de stationnement de Montréal. Dans ce mémoire, l'AGACDN exprime les prises de position sur les points cités dans les documents présentés lors de la session d'information du 19 février 2016 et présente en conclusion des recommandations qui ciblent spécifiquement les enjeux du secteur de Côte-des-neiges dans un encadrement de transport et mobilité durable.

L'AGACDN représente la communauté d'affaires de l'artère côte-des-neiges depuis plus de 15ans. Les positions présentées dans ce document découlent des études de plusieurs forums économiques, entre autres celui datant de 2011, qui porta spécifiquement sur le transport et la mobilité durable dans le quartier. Ce forum avait consulté non seulement les commerces, bureaux, professionnels mais aussi l'arrondissement et les institutions telles les hôpitaux, collèges et universités. Il est important de souligner qu'au fil des années, l'AGACDN a développé des liens de partenariat avec les grandes institutions du quartier qui soutiennent nos efforts à trouver des solutions communes à des défis communs dont celui de la mobilité et du stationnement.

En premier lieu, il est important de comprendre les raisons qui font du secteur côte-des-neiges un secteur unique en termes de mobilité durable. Voici les caractéristiques à considérer :

- Un espace stratégique historique de passage et de transit entre le nord et le sud de l'île qui est vitale à la richesse économique de la Ville de Montréal
- Un accroissement continu de la population par la densification des logements au cours de la dernière décennie et un agrandissement du paysage urbain avec la plus grande densité d'institutions (Université de Montréal, 3 Hôpitaux, 2 Grand Collèges, et plus...) fait que aujourd'hui plus de 170,000 personnes traversent quotidiennement notre espace par divers mode de transport.
- L'achalandage du secteur par les résidents, les commerces et leurs marchandises, les passants, les visiteurs et les institutions fait de ce quartier la zone la plus dense à Montréal positionnant le secteur comme la 2<sup>e</sup> destination la plus fréquentée après le centre-ville.
- La diversité de cet achalandage est unique à Montréal et est définie par des étudiants, des résidents, des employés, des commerçants, des professionnels, des travailleurs autonomes, des patients, des touristes provenant de divers segments existant dans le quartier tel académiques, sportifs, religieux et loisirs.

Portrait actuel du territoire en termes de stationnement et congestion :

- La 2<sup>E</sup> destination de déplacement de personnes à Montréal (*Source : AMT, Associations des CIT, MTQ, STCUM, STRSM Enquêtes origine-destination 1998 – Min des transports*)
- La plus importante zone de congestion de la communauté métropolitaine de Montréal (*Source : Min des transports du Québec*)
- La livraison des marchandises contribue de façon significative à cette congestion à cause du manque de débarcadère et de zone de livraison assignée. Les stationnements en double durant des périodes longues et consécutives sont des symptômes visibles du problème.
- Le plus haut taux d'occupation des stationnements tarifés en semaine sur les axes commerciaux et transversaux à Montréal et un taux moyen durant les fins de semaine.
- Une grande majorité d'employés institutionnels et professionnels habitent à l'extérieur du quartier pour des raisons de coûts de logement élevé et de pénurie d'offre de logement adéquat. Les institutions font face à un problème de recrutement et de rétention de personnel parce que ces travailleurs vivent des défis d'accès au territoire à cause du manque de stationnement et manque de solution de transport et mobilité durable.
- La rétention des familles dans le territoire devient de plus en plus difficile chaque année. Des solutions efficaces de stationnement et mobilité durable seront un des éléments qui peut contribuer à l'amélioration de la vie urbaine.

Conséquemment, l'AGACDN demande que la commission reconnaisse l'artère côte-des-neiges comme un secteur prioritaire et à caractère distinct dans un contexte de stationnement et mobilité durable.

Une attention particulièrement doit être portée aux solutions de stationnement à côte-des-neiges étant donné son caractère unique et ses enjeux importants.

La politique de stationnement Montréal pour Côte-des-neiges doit être arrimée et adaptée dans le contexte d'une politique de mobilité durable pour assurer une cohésion et une intégration territoriale entre résidents, étudiants, institutions, professionnels, touristes et communauté commerciale de l'artère et de ses tronçons adjacents, ce qui n'est pas le cas en ce moment.

## **Au sujet de la modulation tarifaire du stationnement sur rue :**

- Une hausse des tarifs sur axes commerciaux et transversaux créerait un déversement encore plus grand que présentement sur les rues résidentielles. Ceci est déjà une problématique importante avec des visiteurs du quartier qui, ne trouvant pas de stationnement, bloquent les zones de livraison et les entrées de garage des résidents.
- Un précédent qui se vit en ce moment dans certains arrondissements démontre qu'une hausse des tarifs pour réduire le taux d'occupation de l'artère principal, lorsqu'implantée sans faire partie d'une solution plus large, est une erreur à ne pas répéter car elle affecte négativement la vitalité commerciale du secteur.
- Cette solution ne peut être implantée sans considérer au préalable une solution intégrée et diversifiée de la mobilité durable tenant compte de la qualité de l'environnement commerciale et de la vie résidentielle (personnes âgées, étudiants, collégiens, etc...)
- L'AGACDN recommande d'étudier en amont des simulations impliquant la modulation dans les réglementations de vignettes, prix des stationnements hors-rues et divers changements potentiels de transport en commun local en collaboration avec la ville centre et l'arrondissement CDN.

## **Au sujet des solutions de stationnement hors rue :**

- Les stationnements hors rue privés à côte-des-neiges sont en majorité payant avec des tarifs extrêmement élevés causant des répercussions importantes sur le taux d'occupation sur les axes commerciaux et transversaux, principalement pour les visiteurs de courte durée. Leur taux d'occupation se rapproche du taux de celui du stationnement public tarifé et est réservé aux employés, usagers et visiteurs de ces établissements.
- Le seul stationnement public hors rue est situé derrière la station de métro sortie ouest de côte-des-neiges. Il est payant, mal affiché, trop petit et a une sortie dangereuse pour les piétons et les voitures.
- Le secteur côte-des-neiges compte plus de 400 commerces et bureaux en plus des institutions sur l'artère commerciale et ses transversales. Considérant les bâtis actuels, pratiquement aucun ne bénéficie d'un débarcadère de livraison. Il y a une déficience importante de zones de livraison contribuant à une congestion continue par stationnement double sur les artères principales et transversales.

## Au sujet de la réglementation

- L'offre de transport en commun du réseau STM répond au besoin des transits nord sud principalement mais ignore complètement les pôles d'achalandage importants en relation avec le métro qui est situé au cœur de l'artère (coin côte-des-neiges et Lacombe). Ceci affecte négativement la vitalité et la richesse économique du quartier limitant son potentiel de croissance. Ces pôles d'achalandage desservant la diversité unique de côte-des-neiges sont les segments suivants :
  - o Les hôpitaux et le métro
  - o L'achalandage de la Montagne vers Côte-des-neiges
  - o Les touristes de l'Oratoire et métro
  - o et plusieurs autres.
- La ligne bleue station métro Côte-des-neiges traverse le quartier qui a la plus haute densité d'établissements et d'institutions ouverts 24h à Montréal, mais contraste avec sa plage horaire la plus courte en terme d'opération (30h de service en moins par mois). Ceci contribue au problème d'accès par les travailleurs et visiteurs qui résident hors du quartier.
- Le réseau de transport en commun de surface est surabondé même si la ligne nord-sud est la plus fournie en termes de service à Montréal.
- Les pôles d'achalandage qui existent à l'intérieur du secteur sont mal connus par la STM. S'ils étaient servis par un réseau de surface superposé, la ligne bleue sera aussi surabondée et une plage horaire similaire aux autres lignes sera profitable pour la STM.
- L'AGACDN encourage et soutient tous les efforts à diversifier les solutions de mobilité alternative tels que le vélo, Commun-auto, Car to Go. L'offre des accommodations et de la signalisation pour ces modes de transports doit être révisée et intégrée tout autant que celle des voitures dans un contexte de mobilité durable. Des solutions publiques pour stationnements de vélo sont à considérer pour faciliter les déplacements ainsi que les cédules de déneigement. Il est bien prouvé par le centre-ville que la population Montréalaise, en particulier les étudiants et collégiens dont le quartier en compte énormément, utilise le vélo en hiver. Les pistes cyclables sur Lacombe (qui relie au métro) sont les dernières à être déneigées dans le quartier.
- L'AGACDN recommande de choisir le secteur Côte-des-neiges comme projet pilote pour les technologies innovatrices concernant l'affichage électrique des places de parcomètres libres. Ceci contribuera directement à une circulation plus fluide.
- L'AGACDN recommande d'étudier des simulations impliquant la modulation de plage horaire dans les réglementations de vignettes ainsi que diverses solutions innovatrices de transport en commun local en collaboration avec la ville centre et l'arrondissement CDN.

## Recommandations de l'AGACDN pour considérations par la commission

1. La création d'un comité pour étudier la mise en place d'une infrastructure de stationnement couvert payant multi-étage positionné stratégiquement pour desservir les divers types de clientèles du quartier. L'étude de ce concept étudiera aussi que ce stationnement extérieur hors rue, avec une architecture intégrée au paysage de côte-des-neiges, puisse être desservi par une navette électrique locale avec une route fixe (comme dans un aéroport) reliant les principaux pôles d'achalandage critique du quartier dans une solution innovatrice de transport et mobilité durable pour le quartier.
2. Utilisant comme base les principes directeurs de la commission, faire une étude réelle des déplacements des personnes et des déplacements des marchandises selon une vocation plus économique que résidentielle et selon la problématique de cohérence territoriale en collaboration avec les principaux acteurs économiques du quartier, la SDC, l'arrondissement et la STM. Cette étude servira de cahier de route pour l'implantation de solution intégrée de mobilité durable.
3. La modulation des tarifs de stationnement sur l'axe principal côte-des-neiges et les axes transversaux :
  - en semaine 9h et 18h (même tarif qu'actuellement)
  - après 18h et le samedi avant 18h (baisse des tarifs)
  - samedi après 18h et le dimanche toute la journée (gratuité pour ouvrir l'accessibilité et mousser la vitalité commerciale de l'artère les fins de semaine)
4. Un pourcentage des redevances du stationnement tarifé doit être retourné directement au développement commercial du territoire
5. Un aménagement stratégique de pôles de livraison pour le territoire géré par une économie sociale pour distribuer les petits colis et décongestionner les artères par la réduction de camions.
6. Un meilleur éclairage de soir et une implantation de technologies innovantes par panneau d'affichage au point d'entrée du secteur indiquant les disponibilités de place de stationnement en temps réel

En conclusion, le secteur côte-des-neiges, par sa situation géographique sur l'île de Montréal et par sa composition, restera un secteur stratégique à la richesse économique de Montréal à très long terme. Les grappes institutionnelles et la pérennité de son modèle économique en font un secteur stratégique de premier niveau contribuant de façon significative à l'image de Montréal. La vision de l'AGACDN est que le secteur Côte-des-neiges a le potentiel d'être le bassin d'innovation en transport et mobilité durable de par son caractère unique et naturel défini par une grande diversité de clientèle.

Nous recommandons que la commission prenne le temps d'analyser les politiques de stationnement proposées dans un exercice plus large qui comprendrait des solutions innovatrices de mobilité et transport durable pour le quartier, tout en consultant les intervenants clés. Ces solutions, une fois bien implantées, seront un tremplin vital pour créer un modèle de vie urbaine de qualité, d'environnement commercial efficace et de vitalité économique à d'échelle internationale