



FONDATION
RUES PRINCIPALES

ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT MAGOG SECTEUR CENTRE-VILLE

Décembre 2013



Toute reproduction partielle ou intégrale de ce document est autorisée et conditionnelle à la mention de la source. Références à citer : (Exemple): Fondation Rues principales. **2013. Enquête sur le stationnement – Magog secteur centre-ville.44 pages.**

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE DE L'ENQUÊTE	4
Le mandat de la Fondation Rues Principales	4
Les intrants des consultations	5
2. METHODOLOGIE	10
Le territoire à l'étude	10
Les indicateurs utilisés	11
La cueillette de données	12
3. LES CONSTATS	13
L'offre réelle	13
L'offre potentielle	14
La demande mesurée sur le terrain	16
Constats généraux	16
Constats par îlots spécifiques	19
La demande potentielle	28
4. LES RECOMMANDATIONS	29
Des recommandations générales	29
Des recommandations spécifiques	42
5. CONCLUSION	46
 Annexes	

1. MISE EN CONTEXTE DE L'ENQUÊTE

Lorsqu'on questionne les gens d'une municipalité, d'un centre-ville, d'un village sur les faiblesses de leur artère commerciale, le stationnement arrive généralement au premier rang. Souvent reconnu comme l'ennemi numéro un de la revitalisation, le stationnement a mauvaise presse et s'inscrit fréquemment comme un frein au développement du centre-ville et même à une autre échelle, du noyau commercial. Et pourtant, la plupart du temps, l'analyse en profondeur de la situation révèle qu'il ne manque pas d'espace de stationnement mais qu'il s'agit très souvent d'un problème de gestion ou d'aménagement. Ainsi le problème en est souvent un de mauvaise perception plutôt qu'un manque réel d'espaces.

Il convient cependant de prendre en compte l'impact d'une amélioration de l'offre en stationnement sur la demande : en effet, plus on augmente l'offre pour répondre à la demande, plus on favorise l'utilisation de la voiture. Il est donc important de se demander quelle place le stationnement et la circulation automobile devraient occuper dans le centre-ville.

Dans la revitalisation du centre-ville de Magog, le stationnement devrait s'inscrire dans le cadre de la vision qui s'est dégagée des consultations publiques, soit la perspective d'animer et d'aménager un milieu de vie où l'accessibilité aux commerces, aux services, aux loisirs et à la culture des résidents et des consommateurs peut se faire par différents moyens : en auto, en taxi, à pied, à vélo.

Toutefois, les stationnements au cœur de l'activité commerciale représentent des opportunités de développement souvent très bien localisées. En prévision d'un accroissement de la fréquentation du centre-ville liée à de nouvelles activités ou fonctions qui pourraient s'implanter dans ces espaces stratégiques, il devient donc essentiel d'avoir une bonne compréhension de la situation actuelle afin de mieux planifier le développement futur et les impacts qu'il aura sur l'utilisation des espaces de stationnement existant. Le cas échant, de nouveaux stationnements devraient être priorisés selon les besoins des différents types d'utilisateurs.

Le mandat de la Fondation Rues principales

Un processus de revitalisation est en cours à Magog depuis 2013. C'est dans cette optique que la Ville de Magog a confié à la Fondation Rues principales le mandat de réaliser une enquête sur le stationnement au centre-ville.

Utilisant les différents outils d'analyse qu'elle a développés au fil de ses expériences, la Fondation a eu pour mission de :

- Faire le portrait sur l'état actuel et futur du stationnement au centre-ville de Magog;

- Dresser les constats qui s'imposent et proposer les améliorations à apporter au stationnement;
- Planifier les façons de voir le développement futur des besoins en espaces de stationnement et les moyens à prendre pour y répondre.

Les intrants de la consultation

Sondage aux consommateurs

Un sondage a été effectué en septembre 2013 auprès des consommateurs du centre-ville de Magog. Quelques questions touchant l'aspect du stationnement ont été soulevées. Voici ce que l'on peut en retirer.

À savoir si les clients considèrent le nombre de stationnement adéquat, les répondants ont dit :

	Excellent	Bon	Passable	Mauvais
Le nombre d'espaces de stationnement	3.9 %	41.9 %	37.5 %	16.0 %

C'est-à-dire que contrairement à l'opinion entendue fréquemment, seulement 16% des consommateurs trouvent qu'il manque de stationnement au centre-ville. À l'inverse, 37,5% s'en accomode, et 45,8% trouve la situation bonne ou même excellente.

À savoir les principales raisons qui incitent les clients à magasiner ailleurs qu'au centre-ville, les gens ont répondu :

Le choix des boutiques et magasins (la variété)	33.3 %
L'impossibilité de trouver le produit-service recherché dans le centre-ville de Magog	24.0 %
Le prix des produits et les promotions	22.2 %
La facilité d'accès au stationnement	6.2 %

Le stationnement vient en quatrième position, loin derrière la troisième raison incitant les gens à éviter le centre-ville avec seulement 6,2% de répondants le mentionnant comme étant un frein dans leur choix.

Toutefois, le stationnement et les parcomètres arrivent au premier rang lorsque l'on demande ce que les gens aiment le moins du centre-ville avec 26,4% des répondants. La circulation arrive au deuxième rang avec 15,5% des répondants : Les parcomètres sont en effet considérés comme un irritant partout où ils sont installés peu importe la municipalité, ils s'avèrent par contre être souvent un mal nécessaire

afin d'aider à entretenir le parc de stationnement et surtout prévoir une rotation des usagers des places disponibles. Contrairement à un agent de sécurité, les parcomètres sont présents en tout temps et les usagers sont portés à être moins délinquants sur leur temps d'utilisation que lorsqu'une simple durée réglementaire est imposée. Cela aide à éviter que se soit des travailleurs du centre-ville qui utilisent les meilleures places disponibles pour une journée complète.

La question 17 portait plus précisément sur une portion du centre-ville à aménager. La voici dans son intégralité :

17. Parmi les éléments que je vais vous présenter, pouvez-vous m'indiquer les deux aspects sur lesquels la Ville devrait miser afin d'améliorer l'image de son centre-ville ?

a) Réaménagement de l'espace stationnement le long de la rivière, située près du pont Merry, à l'arrière de la Microbrasserie La Memphré.	60.5 %
b) Réaménagement de l'intersection Sherbrooke/Principale (belvédère, passerelle piétonnière, aire de repos, etc.).	47.8 %
c) Réaménagement du parc des Braves (mobilier urbain, végétation, fontaine, etc.).	38.2 %
d) Aménagement d'un passage piéton au bout de la rue du Parc (entre Boréal et la Galerie d'art Courtemanche) vers la Pointe Merry.	35.4 %
e) Commentaires :	7.5 %
<ul style="list-style-type: none"> • La fameuse intersection au pont Merry et l'autre intersection au bout de la rue Sherbrooke et Principale • Pont au bout de la rue Sherbrooke/Principale qui traverse la rivière jusqu'à la rue Hatley • Terrasse au bord de la rivière petit café et promenade • L'artère Merry Nord a toujours été délaissée et ça devrait être amélioré • La signalisation n'est pas synchronisée • Réaménager et agrandir la plage 	

Cette question directement liée au réaménagement de potentiels parcs de stationnement doit être prise en considération lors des recommandations du rapport. Mentionnons ici que l'option la plus populaire est le réaménagement de l'îlot de stationnement du Bras de rivière suivi de l'aménagement de l'intersection des rues Sherbrooke et Principale. Comme il fut constaté sur le terrain, la rue Merry, avec son trafic soutenu, sépare les visiteurs du secteur du lac de ceux du centre-ville. Les problèmes de stationnements sont beaucoup moins importants à l'ouest de Merry qu'à l'est.

Sondage aux gens d'affaires

Les gens d'affaires ont aussi eu l'occasion d'être sondés au cours de la démarche. Quelques questions touchant l'aspect du stationnement ont été soulevées. Habituellement, la position Nord-Américaine des commerçants est basée sur la localisation de l'entreprise et l'accessibilité à du stationnement à proximité. Résumons leur position dans le cas des 80 répondants du centre-ville de Magog :

La moitié des répondants (54 %) disposent d'un terrain de stationnement privé qui est fréquemment utilisé pour les travailleurs du commerce et 44 % n'ont pas d'information sur le taux d'occupation de leur stationnement.

Le stationnement est considéré comme étant la faiblesse principale du centre-ville selon les gens d'affaires (selon 24 % des répondants) et il est considéré comme étant une contrainte à la bonne marche des affaires par la même proportion de répondants (24 %), ce qui en fait également la contrainte la plus citée. Les parcomètres sont moins souvent cités comme étant problématiques avec respectivement 3 % et 8 % de popularité aux deux mêmes questions. À savoir l'orientation que devrait recevoir le développement commercial du centre-ville, le stationnement arrive cependant en troisième position avec 18 % des réponses demandant la création d'un stationnement pour travailleurs en périphérie du centre-ville.

On peut en retirer que les gens d'affaires sont plus sévères que leur propre clientèle sur le stationnement du centre-ville, mais que leur préoccupation est aussi de trouver un endroit stratégique pour leurs employés afin de garder les meilleurs endroits pour la clientèle. Bien que les parcomètres soient cités comme une problématique, ils sont moins contestés que ce à quoi nous aurions pu nous attendre, démontrant que les gens d'affaires comprennent l'importance du roulement de la clientèle sur les stationnements centraux.

Sondage aux travailleurs

Un autre sondage a été administré aux travailleurs et a eu un bon succès en récoltant 400 répondants. Ce sondage est important car l'enquête terrain démontre peu de rotation à long terme en général comme nous le verrons dans les prochaines sections. On peut donc supposer que les travailleurs sont en majorité garés dans des stationnements privés ou qu'ils manquent réellement d'endroit pour se garer au centre-ville.

On dénote qu'une forte majorité de travailleurs se rendent au centre-ville (74 % l'été, 81 % l'hiver), en voiture. Une autre question de base était de savoir où se stationnent-ils. À cet égard, 45 % se stationnent dans le stationnement privé de leur lieu d'emploi et 37 % se garent dans des stationnements publics à l'aide du système de vignettes, ce qui laisse 8 % de travailleurs occupant des stationnements publics tarifés ou non (10 % de non répondants).

Les travailleurs trouvent que la signalisation du centre-ville est bonne ou excellente dans une proportion de 81 %. Étant des habitués du centre-ville, on peut croire qu'ils connaissent mieux que les consommateurs et touristes les options de stationnement qui s'offrent à eux. L'humain a aussi une forte tendance à se créer rapidement des habitudes et vouloir toujours la même case de stationnement. À la même question, il leur est demandé de juger si le nombre d'espaces de stationnement est suffisant au centre-ville : 27 % croient que non contre 35 % qui croient que la situation est adéquate et 35 % qui la trouvent bonne. Il s'agit tout de même de l'aspect le plus négatif du centre-ville selon eux.

Concernant la principale raison qui les incite à magasiner ailleurs qu'au centre-ville, les travailleurs rejoignent sensiblement les consommateurs en disant que la variété des magasins et le prix des produits sont plus contraignants que la facilité à trouver du stationnement. Cela démontre une perception se collant à la réalité pouvant être observée sur le terrain : l'insuffisance du stationnement au centre-ville de Magog n'est pas au niveau des consommateurs, mais plutôt au niveau des usagers de longue durée tels les travailleurs.

26,6 %	Le choix des boutiques et magasins (la variété)
16,0 %	Le prix des produits et les promotions
14,4 %	La facilité d'accès au stationnement
14,1 %	L'impossibilité de trouver le produit-service recherché au centre-ville de Magog
11,8 %	La proximité du lieu de résidence

A la question précise portant sur le stationnement, les deux points ressortant comme négatifs sont le nombre de places de stationnement et leur accès. Ce qui tend à confirmer que les travailleurs sont en recherche d'une situation améliorée pour cet aspect de leur emploi au centre-ville.

	Oui	Non	Ne répond pas
Du nombre de places	34,3 %	63,3 %	2,3 %
De l'accès	44,8 %	51,5 %	3,8 %
De l'aménagement	63,5%	30,5 %	6,0 %
De l'entretien	77,3 %	16,8 %	6,5 %
De la sécurité	77,6 %	15,7 %	6,0 %

Le manque de stationnement est aussi (à égalité avec l'état des trottoirs) ce que les travailleurs aiment le moins du centre-ville dans une proportion de 14 %. Il est intéressant de noter à titre comparatif que les parcomètres sont ce qui est le moins aimé du centre-ville pour seulement 3 % des répondants, dénotant ainsi que, bien que peu de gens apprécient le parcomètre, il s'agit d'un enjeu secondaire comparativement au nombre de places disponibles.

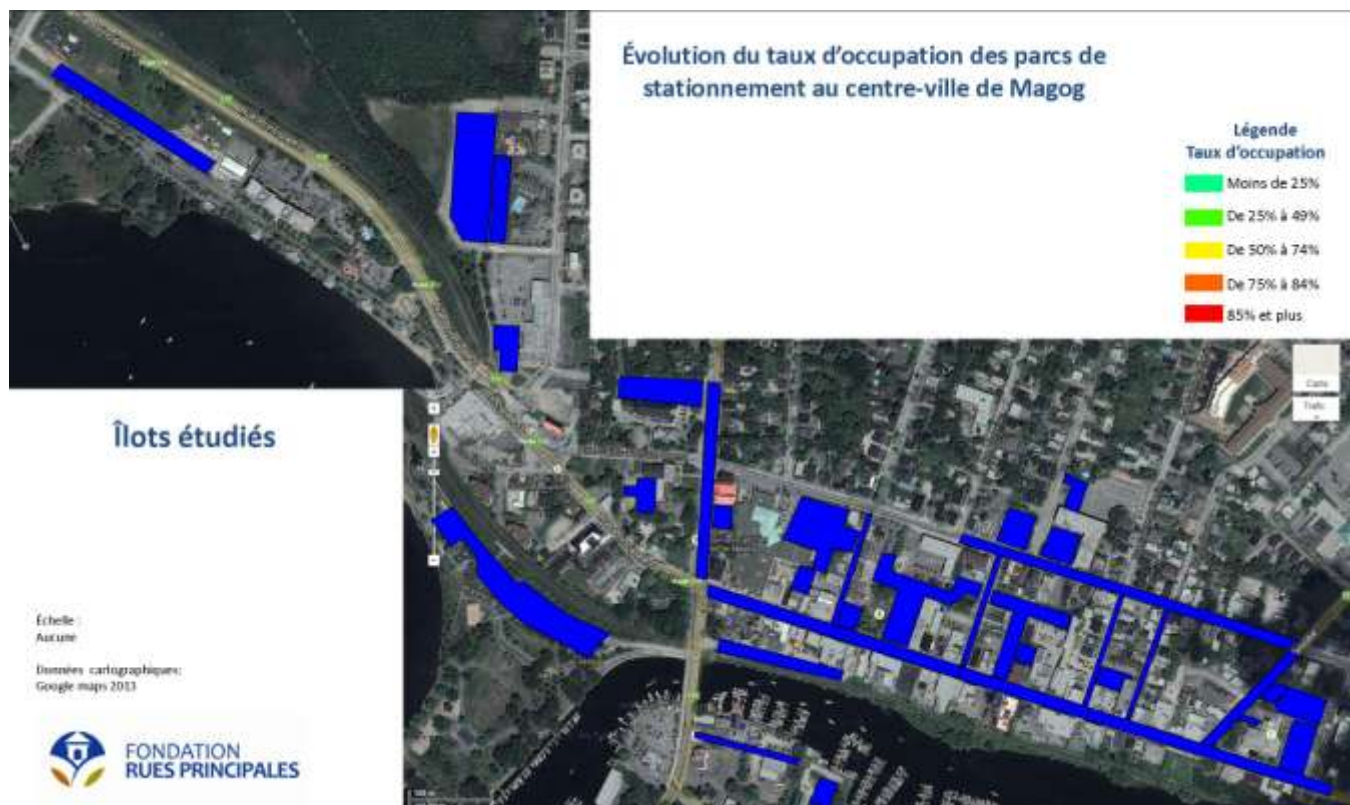
2. MÉTHODOLOGIE

Cette section détaille le territoire couvert par l'enquête, les indicateurs recherchés aux fins d'analyse ainsi que la manière de collecter les données nous permettant de mesurer les indicateurs.

Le territoire à l'étude

Le territoire à l'étude se situe au centre-ville de Magog et il a été divisé en 34 îlots différentes pour les fins d'analyses. Ces stationnements sont utilisés en majorité par des usagers ayant deux destinations de prédilection soit le centre-ville ou le lac Memphrémagog. La dénomination des îlots est fournie dans la section de l'offre réelle de la section trois du rapport.

Carte du territoire à l'étude



Les indicateurs utilisés

Les indicateurs recherchés visent à mesurer l'offre et la demande en stationnement.

Au niveau de l'offre, chaque îlot a été étudié selon huit indicateurs soit :

- Le nombre d'espaces (en nombre);
- La localisation (sur rue / hors rue);
- La propriété (publique / privée);
- Le marquage (oui ou non) ;
- L'aménagement (surface pavée ou non);
- La signalisation (signalé ou non);
- La gestion temporelle (réglementé ou non);
- La tarification (oui ou non);

Au niveau de la demande, chaque îlot a été analysé selon deux indicateurs soit :

- L'occupation : le nombre de fois où chaque espace de stationnement est occupé durant une journée type;
- La rotation : combien de voitures différentes occupent un même espace durant une même journée.

Ces deux indicateurs servent de base à l'analyse du comportement des utilisateurs du stationnement. Ils permettent, d'une part, de voir le taux d'occupation (en %) selon l'heure de la journée, selon la localisation de la case de stationnement et de faire ainsi une moyenne d'occupation journalière selon l'îlot de stationnement. D'autre part, ils permettent aussi d'analyser l'utilisation type des îlots de stationnement qu'elle soit à court, moyen ou long terme. Pour les fins de l'étude, l'utilisation à court terme est considérée comme étant moins d'une heure, le moyen terme comme étant entre une et trois heures et le long terme comme étant plus de trois heures.

Ces indicateurs permettent :

- D'enregistrer la durée de stationnement de chaque voiture et d'occupation de chaque espace ;
- D'analyser l'efficacité des mesures de contrôle et de gestion des espaces ;
- De détecter la présence d'utilisateurs toute la journée ou sur de longues périodes ;
- De constater certains abus ou irrégularités quant à l'utilisation et aux durées commis par les utilisateurs;
- De connaître les îlots de stationnement les plus ou les moins utilisées et les périodes de pointe.

Différents constats pourront ainsi être relevés pour l'ensemble du stationnement du centre-ville ainsi que pour chacun des îlots ciblés.

La cueillette de données

Dans son ensemble, le centre-ville de Magog a fait l'objet de comptages terrain afin de mesurer l'utilisation de ce secteur selon les indicateurs définis.

Un inventaire de terrain préliminaire a été effectué afin de collecter les indicateurs reliés à l'offre de stationnement sur le territoire défini. Puis, chaque espace de stationnement a fait l'objet d'une observation visuelle sur le terrain en notant une partie du numéro de plaque d'immatriculation de la voiture qui l'occupait afin de collecter les indicateurs reliés à la demande.

La cueillette d'information s'est déroulée sur quatre jours répartis en deux périodes de l'année soit les 25-26 juillet 2013 et les 3-4 octobre, représentant des journées habituelles de travail où la pression sur le stationnement est accentuée par le tourisme estival et automnal. Pour les deux phases d'échantillonnage, la période de collecte fut le jeudi et le vendredi de 11 h à 20 h. Ces périodes ont permis d'observer à la fois le comportement sur les heures de travail l'avant-midi et l'après-midi, l'heure de dîner et de souper ainsi que la soirée après la fermeture des bureaux. Il s'agit aussi de deux périodes où la pression sur les stationnements est la plus forte en combinant l'utilisation des travailleurs, des consommateurs réguliers et des touristes venant profiter des aménagements du lac en été et des paysages de la région en automne.

3. LES CONSTATS

La troisième section du rapport décrit les constats observés à partir de l'analyse des données. On y retrouve donc une description de l'offre réelle, de l'offre potentielle, de la demande telle que mesurée sur le terrain et une perspective sur la demande potentielle à venir.

L'offre réelle

Un recensement de l'offre actuelle en espaces de stationnement permet de connaître l'état réel et complet de la situation, à savoir le nombre d'espaces disponibles, leur localisation, la façon dont ils sont aménagés de même que la durée permise et la tarification en vigueur.

Le tableau qui suit présente la situation actuelle telle que validée sur le terrain.

Nom	Nombre de cases	Localisation	Propriété	Marquage	Surface	Signalisation	Durée	Tarif
1.Merry Nord	34	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
2.Des Pins	22	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	10m et 2h	Parco
3.Laurier	7	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
4.Ste-Catherine	13	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
5.Deragon	10	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
6.Sherbrooke	6	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
7.St-Patrice	29	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	2h	-
8.Principale1	61	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
9.Principale2	86	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
10.Archevêque	10	Sur rue	Publique	Oui	Pavée	Non	2h	Parco
11.Cabana	+230	Hors rue	Publique	Non	Non	Oui	Variée	Guichet
12.Du Moulin	244	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	Variée	Guichet
13.Escapade	72	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	-	Guichet
14.Cavallini	41	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	-
15.Église St-Patrice	128	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	Ententes
16.Centre communautaire	49	Hors rue	Publique	Oui	En partie	Non	-	Vignette
17.Pointe Merry	181	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	Variée	Guichet
18.Fusée	26	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	-
19.Metro	159	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	-
20.Jean Coutu	17	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	-
21.Bras de rivière	70	Hors rue	Publique	Non	Non	Non	2h	-
22.Thomas	25	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	2h	Parco
23.SkiVélo	18	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	-
24.Des Braves	136	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	2h	Parco
25.Desjardins	49	Hors rue	Privée	Non	Non	Non	-	-
26.École Nord	26	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	Vignette
27.École Sud	45	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	Vignette
28.Du Commerce	103	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	2h	Parco

Nom	Nombre de cases	Localisation	Propriété	Marquage	Surface	Signalisation	Durée	Tarif
29.Fleuriste	10	Hors rue	Privée	Non	Non	Non	-	-
30.Banque Nationale	32	Hors rue	Privée	Oui	Pavée	Non	-	Ententes
31.Hvilleclient1	7	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	15 min	-
32.Hvilleclient2	15	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	2h	Parco
33.Hville Principale	52	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	-	Vignette
34.Hville Sherbrooke	64	Hors rue	Publique	Oui	Pavée	Oui	-	Vignette

Quelques remarques doivent être faites à partir de l'expérience terrain et de l'offre réelle analysée :

- La cueillette de données s'est effectuée sur un total de 2077 cases de stationnement. De ce nombre 551 cases étaient des propriétés privées et 1526 étaient publiques. Il y a 278 cases sur rue comparativement à 1799 cases hors rue. Enfin, on peut considérer que 597 cases comblent la vocation marine du secteur comparativement à 1480 cases qui comble l'offre pour le centre-ville commercial.
- Fait à noter, on retrouve à Magog un nombre important de stationnements privés sur le territoire étudié qui sont gérés soit par une barrière, soit un système de vignettes privé, que se soit des habitations de logements ou une école. Cette situation peut être reliée à la vocation touristique estivale et automnale de Magog. On peut supposer a priori qu'un problème de stationnement est présent sur le territoire, mais cela n'indique pas pour autant les problèmes hors des saisons touristiques de l'Estrie.

L'offre potentielle

Les potentiels majeurs étant nommés, la situation visualisée sur le terrain démontre que les périodes de pointes d'utilisation du stationnement au centre-ville peuvent tout de même être amorties dans une certaine mesure avec le potentiel actuel.

L'offre potentielle consiste en espaces qui pourraient être rendus accessibles par des aménagements, constructions ou ententes. Il arrive que certains espaces soient déjà utilisés en guise de stationnement sans que ce soit officiellement reconnu (la pratique est alors tolérée) ou même, dans certains cas, que les espaces ne soient tout simplement pas aménagés adéquatement (pas de pavage ou de marquage, pas de signalisation, etc.)

Comme la gestion du stationnement nécessite de la vigilance et doit être revue périodiquement, l'identification de ces espaces permet d'envisager des alternatives afin d'accroître la disponibilité des espaces nécessaires à court et à moyen terme.

Il est à noter que de bonnes pratiques sont déjà en œuvre à Magog que se soit par des ententes entre acteurs privés, tel que l'incitation des employés du Metro à se garer dans un secteur précis du

stationnement de l'église Saint-Patrice, ou par l'initiative de la Ville de prévoir différents sites potentiels pour l'aménagement de stationnements futurs.

Concernant ces propositions émanant de la Ville, notons que celle qui a le plus d'impact sur la clientèle touristique du secteur du lac est l'agrandissement du stationnement Du Moulin. Toutefois, la priorité, si la Ville entend aller de l'avant avec l'ajout de nouvelles places de stationnement, se situe plutôt du côté du secteur centre-ville. En ce sens, l'option consistant à acquérir des lots permettant l'aménagement de stationnements entre le stationnement Du Commerce et la rue Sherbrooke semble prioritaire. Cette option nécessiterait l'acquisition de terrain privé et la démolition de bâtiments, ce qui doit toujours consister en une option bien soupesée. La démolition de bâtiments prive la Ville de revenus de taxes et engendre des frais de gestion et d'entretien. Le tronçon le plus stratégique à aménager, une fois l'idée acceptée, serait la portion entre les rues Dufault et Sherbrooke. Ce tronçon, qui implique la perte d'un seul bâtiment, est situé dans le secteur névralgique du centre-ville. Il n'implique pas de bâtiment à vocation commerciale au moment de l'étude et permet l'ajout non négligeable de 74 cases de stationnement. De plus, cette option a l'avantage de ne pas briser la trame bâtie qui est recherchée par le piéton lorsqu'il se promène au centre-ville. Le tronçon entre le stationnement Du Commerce et la rue Sainte-Catherine aurait lui pour effet de briser cette trame commerciale tandis que le tronçon entre les rues Sainte-Catherine et Deragon aurait pour effet de simplement rendre sous gestion municipale un stationnement privé présentement efficace et de coutume partagé par les différents utilisateurs.

Une option qui pourrait être de plus grande complexité, impliquant possiblement des travaux en forte pente, en bande riveraine et sous emprise du chemin de fer, mériterait aussi d'être explorée par les autorités municipales. Situé à l'angle de la rue Principale et de la rue Sherbrooke, un terrain vacant présentement en vente pourrait être très bénéfique pour l'implantation d'un stationnement étagé en falaise qui bénéficierait des feux de circulation pour son entrée, d'un bâtiment commercial au niveau de la rue permettant une entrée de revenus et d'un belvédère donnant sur la marina de la rivière Magog créant un point d'attraction à l'Ouest du centre-ville. Une place publique semblant sous utilisée occupe d'ailleurs déjà le terrain voisin de ce lot. Il va sans dire qu'une telle option est plus couteuse et à considérer à long terme, mais la municipalité devrait songer à cette option si elle considère le réaménagement du terrain en belvédère.

Les autres possibilités soulevées par la Ville sont aussi très pertinentes et réalisables à court terme, que ce soit pour le réaménagement du stationnement du centre communautaire ou celui du Bras de rivière. Les résultats de la prochaine section démontreront que la section du Bras de rivière est très utilisée et pourrait dans les circonstances être priorisée dans l'échéancier budgétaire.

La demande mesurée sur le terrain

La cueillette des données sur le terrain permet de mettre en relation les perceptions issues des sondages administrés sur la saturation ou sous utilisation des différents stationnements recensés.

Des constats généraux et spécifiques sont analysés dans la présente section.

Constats généraux

La cueillette de données permet, tel que mentionné, de voir les différents taux d'occupation des stationnements. À partir des données recueillies, voici tout d'abord quelques constats généraux.

Le tableau qui suit présente les moyennes d'occupation selon les journées d'échantillonnage, selon la moyenne globale des quatre jours échantillonnés ainsi que le taux d'occupation le plus élevé de chacun des 34 îlots recensés lors de ces périodes. Le taux d'occupation moyen le plus élevé de chaque îlot est ombragé.

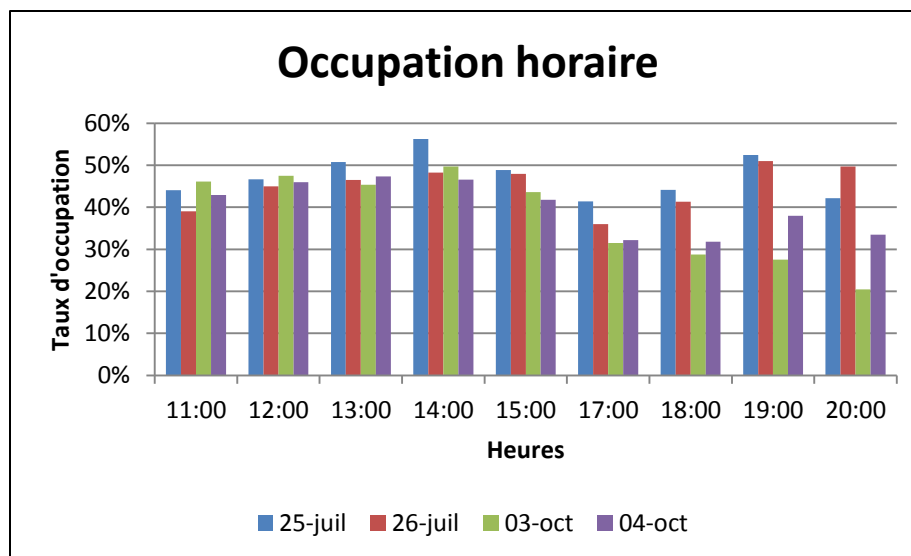
Nom	Nombre de cases	Occupation 25 juillet	Occupation 26 juillet	Occupation 3 octobre	Occupation 4 octobre	Occupation moyenne globale	Pointe d'occupation
1.Merry Nord	34	62%	71%	43%	45%	55%	94%
2.Des Pins	22	73%	80%	44%	41%	59%	100%
3.Laurier	7	73%	79%	50%	73%	69%	100%
4.Ste-Catherine	13	72%	75%	56%	32%	58%	100%
5.Deragon	10	52%	43%	43%	24%	40%	80%
6.Sherbrooke	6	9%	7%	7%	4%	7%	13%
7.St-Patrice	29	49%	32%	52%	34%	41%	69%
8.Principale1	61	92%	91%	78%	76%	84%	100%
9.Principale2	86	73%	75%	63%	59%	68%	87%
10.Archevêque	10	59%	54%	13%	13%	35%	100%
11.Cabana	+230	27%	17%	11%	6%	15%	47%
12.Du Moulin	244	25%	17%	16%	16%	18%	40%
13.Escapade	72	42%	44%	7%	33%	32%	51%
14.Cavallini	41	37%	42%	13%	12%	26%	50%
15.Église St-Patrice	128	39%	40%	24%	22%	31%	52%
16.Centre communautaire	49	56%	30%	55%	47%	47%	91%
17.Pointe Merry	181	28%	31%	23%	10%	23%	45%
18.Fusée	26	34%	38%	38%	45%	39%	77%
19.Metro	159	77%	80%	65%	69%	73%	96%
20.Jean Coutu	17	80%	73%	63%	60%	69%	100%
21.Bras de rivière	70	77%	78%	53%	59%	67%	93%
22.Thomas	25	4%	4%	6%	14%	7%	60%
23.SkiVélo	18	19%	20%	60%	67%	42%	83%
24.Des Braves	136	71%	69%	47%	43%	57%	90%
25.Desjardins	49	44%	28%	60%	36%	41%	78%
26. École Nord	26	0%	0%	33%	27%	17%	58%
27.École Sud	45	38%	39%	52%	32%	40%	80%

Nom	Nombre de cases	Occupation 25 juillet	Occupation 26 juillet	Occupation 3 octobre	Occupation 4 octobre	Occupation moyenne globale	Pointe d'occupation
28.Du Commerce	103	69%	64%	50%	41%	56%	84%
29.Fleuriste	10	58%	50%	28%	23%	39%	70%
30.Banque Nationale	32	73%	76%	69%	59%	69%	91%
31.Hvilleclient1	7	24%	10%	34%	41%	27%	71%
32.Hvilleclient2	15	19%	9%	18%	38%	21%	87%
33.Hville Principale	52	23%	19%	40%	49%	33%	80%
34.Hville Sherbrooke	64	36%	16%	51%	43%	36%	70%
Moyennes globales	2077	47%	44%	40%	38%	42%	

Le comportement de la clientèle touristique de Magog joue sur l'utilisation du stationnement durant les mois de juillet et octobre. Le mois d'octobre se distingue par une plus grande clientèle de travailleurs réguliers par rapport à juillet où plus de touristes visitent la municipalité, mais où les travailleurs sont aussi durant leur période de vacances.

Ceci étant dit, on constate en effet que la pression sur le parc de stationnement est plus forte en juillet qu'en octobre. On constate aussi que le secteur est généralement plus occupé le jeudi que le vendredi. Excepté le stationnement du Jean Coutu, les îlots atteignant une pointe d'utilisation de 100% sont des stationnements sur rue. La rue Sherbrooke est cependant l'artère où le stationnement est le plus sous utilisé avec une pointe de 13% d'occupation durant les quatre jours de recensement.

Le graphique suivant démontre les heures de pointes durant les quatre jours d'échantillonnage selon les moyennes d'occupation globale :



Les heures les plus achalandées sont 14 h et 19 h. Les heures de pointe se situant entre 13 h et 14 h le midi et 18 h et 20 h le soir. Il faut noter que durant l'ensemble de l'étude, l'utilisation du parc de stationnements à atteint 50% seulement à six reprises, l'utilisation la plus forte étant de 56% le jeudi 25 juillet à 14 h. Cela permet de relativiser le problème : bien qu'il soit vrai que certains îlots soient saturés, il y a toujours de la place à se garer et ce dans la période la plus achalandée de l'année et de la journée. Un stationnement est bien utilisé lorsqu'il atteint une occupation entre 85% et 90%. Sous ce chiffre, il reste suffisamment d'espace pour un bon roulement.

Il est aussi intéressant de distinguer l'occupation selon les stationnements payants ou gratuits, publics ou privés, sur rue ou hors rue et selon qu'ils desservent plutôt le lac ou le centre-ville.

Le tableau qui suit présente les moyennes d'occupation selon ces typologies.

Typologie	Taux d'occupation moyen
Stationnement payants	40%
Stationnements gratuits	47%
Stationnements publics	42%
Stationnements privés	44%
Stationnements sur rue	52%
Stationnement hors rue	39%
Stationnements secteur du lac	22%
Stationnements centre-ville	48%

Les grandes tendances démontrent sans surprise que le stationnement gratuit est plus populaire que le stationnement tarifé par parcomètre ou guichet. La différence peut être aussi le fait que les stationnements à grande capacité tel que le Cabana sont sous utilisés en octobre.

Il n'y a que très peu de différence d'utilisation entre les stationnements publics et privés, ce qui démontre une bonne répartition de la clientèle. En effet, si certains stationnements comme celui du Metro sont toujours très utilisés, les stationnements sur rue, représentent tout de même un bassin de 278 cases qui est aussi très utilisé.

À ce propos, le stationnement sur rue est beaucoup plus utilisé que les stationnements hors rue, en raison de leur proximité avec la trame commerciale, mais aussi un possible problème de signalisation des stationnements hors rue.

Enfin, si l'on regroupe les stationnements desservant prioritairement les utilisateurs du lac et ceux du centre-ville, on dénote que le stationnement du centre-ville est beaucoup plus utilisé que le stationnement du lac. L'application des recommandations devrait alors être priorisée dans le secteur du centre-ville afin d'être plus efficace pour la clientèle tant touristique que locale.

Constats par îlots spécifiques

La cueillette des données sur le terrain ayant mis en relief les façons dont tous les espaces de stationnement sont utilisés, la Fondation a procédé à l'analyse et à l'identification des problèmes reliés aux différents sites de stationnement qui peuvent être de différentes natures soit :

- la localisation des espaces;
- la méconnaissance des espaces;
- la mauvaise utilisation des espaces;
- l'aménagement inadéquat;
- l'insuffisance des espaces.

La présente section présente un portrait de chacun des 34 îlots de stationnement étudiés. On peut y voir la rotation de chacun de ces îlots en plus de leur occupation et mentionner les situations spécifiques. En plus des constats généraux et des cartes accompagnant la présentation du rapport, des recommandations ont été faites selon les besoins. Rappelons que l'utilisation à court terme est considérée comme étant moins d'une heure, le moyen terme comme étant entre une et trois heures et le long terme comme étant plus de trois heures.

1. Rue Merry

La rue Merry ne fut saturée que deux fois au dessus de 85 % d'occupation durant les périodes d'échantillonnage soit à 19 h et 20 h le vendredi 26 juillet. Le stationnement de l'église Saint-Patrice pouvait cependant encore prendre plusieurs voitures avec un pic d'achalandage de 52 % à 20 h 00.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	66	30	4	53	42	5	74	26	5	73	26	1

Ce stationnement est régi par parcomètres et cela est très bien reflété dans le tableau de rotation : 96% des usagers sont présents trois heures ou moins. Il s'agit d'un îlot très efficace, toujours utilisé à plus de 25 % et accueillant la clientèle du secteur.

2. Rue Des Pins

La rue Des Pins est occupée au dessus de 85 % entre 13 h et 14 h le 25 juillet puis entre 17 h et 20 h le lendemain. Le problème se montre cependant aigu à 20 h lorsque tous les îlots environnants sont aussi occupés au dessus de ce seuil.

	25juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	80	20	0	74	21	5	82	18	0	78	22	0

Ce stationnement est régi par parcomètres et une case limité à 10 minutes. Cela est très bien reflété dans le tableau de rotation : seulement 5 % des usagers sont présents plus de trois heures. Il s'agit d'un îlot très efficace, l'utilisation tombant à moins de 25% seulement le 3 octobre à 20 h et le 4 octobre entre 17 h et 18 h.

3. Rue Laurier

La rue Laurier est très occupée tant en juillet qu'en octobre. Notons toutefois qu'elle ne comporte que sept cases de stationnement, qu'elle est bien située et ne subit pas le trafic constant comme les rues Principale, Merry et Sherbrooke. Elle possède toujours un stationnement pouvant accueillir des usagers à proximité lorsque son occupation dépasse le taux de 85 % : La pire situation étant le 26 juillet à 20 h où le stationnement Du Commerce est occupé à 78 %.

	25juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	56	37	7	61	29	10	44	44	12	59	33	8

Ce stationnement est régi par parcomètres. Sa rotation est très semblable aux autres stationnements sur rue du secteur, l'utilisation à moyen terme étant légèrement plus élevée. Il s'agit d'un îlot très efficace, un creux d'utilisation de moins de 25 % se produisant seulement le 3 octobre entre 15 h et 18h.

4. Rue Sainte-Catherine

Malgré sa position centrale, la rue Sainte-Catherine n'est pas occupée à pleine capacité en octobre. Les moyennes d'utilisation entre juillet (72 % et 75 %) et octobre (52 % et 32 %) le démontrent. L'utilisation accrue en juillet peut en tout temps être compensée par les rues Principale et Sherbrooke.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	68	28	4	62	35	3	74	26	0	72	28	0

Ce stationnement est régi par parcomètres. Sa rotation est très semblable aux autres stationnements sur rue du secteur. Son utilisation peut être conditionnée par la présence du stationnement de la Banque nationale qui, bien que privé, sert à la clientèle du secteur tel que mentionné par le gestionnaire de l'édifice.

5. Rue Deragon

La rue Deragon n'est pas utilisée à son plein potentiel par les usagers du centre-ville. Bien que centrale, deux fois seulement son occupation atteint 80 %. En contrepartie, elle est occupée à moins de 25 % huit heures sur les 36 recensées. Le problème de cette rue est donc plutôt d'être sous exploitée que saturée.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	74	23	3	83	13	4	70	26	4	73	27	0

Ce stationnement est régi par parcomètres. Sa rotation est davantage à court terme que les autres stationnements sur rue du secteur.

6. Rue Sherbrooke

La rue Sherbrooke sert d'axe de transit et est située à une extrémité du centre-ville. Cela peut expliquer en partie sa sous utilisation. Toutefois la rue Merry est dans la même situation et est une des rues les mieux utilisées par les usagers, possiblement dû à des attracteurs tels que la salle du Vieux Clocher. Toujours est-il que la rue Sherbrooke est largement sous utilisée. À l'exception de la soirée de discours électoraux au soir du 4 octobre, l'occupation est anémique comme en font foi les moyennes d'utilisation (9 % et 4 % les 25 et 26 juillet, 19 % et 39 % les 3 et 4 octobre). Il s'agit clairement de la rue sous utilisée du centre-ville.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	100	0	0	100	0	0	66	17	17	69	23	8

Ce stationnement est régi par parcomètres. Sa rotation en est une à court terme.

7. Rue Saint-Patrice

On pourrait croire que l'occupation de la rue Saint-Patrice serait plus élevée en octobre avec l'activité de l'école et les travaux de la rue Sainte-Catherine durant cette période. Pourtant, l'occupation est assez similaire entre les deux périodes en se situant toujours entre 21 % et 69 %. Ces stationnements sont pourtant dépourvus de parcomètres, qui sont considérés comme des irritants par les usagers. Les stationnements d'une durée de 10 minutes sont en sous utilisation durant les deux périodes d'échantillonnage. Le stationnement de la rue Saint-Patrice pourrait être plus utilisé.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	60	36	4	70	30	0	66	28	6	61	32	7

Ce stationnement est régi par des durées règlementaires. Sa rotation est similaire à celle des autres rues du secteur. On peut y dénoter toutefois une proportion d'usagers dépassant la durée permise.

8. Rue Principale Ouest (de Merry à Laurier)

La rue Principale Ouest fut scindée en deux tronçons par la rue Laurier afin de mieux cibler l'occupation de cette artère traversant le centre-ville avec de multiples stationnements.

La rue Principale est saturée en juillet. Elle est occupée à moins de 85 % une seule fois, soit à 11 h le vendredi matin. La situation est moins dense en octobre. Tout de même, l'occupation la plus basse est de 56 %, le jeudi à 20 h. Ce tronçon est constitué des 61 cases les plus rentables du centre-ville : toujours très achalandées, mais une seule fois saturée à 100 % : à 18 h le 26 juillet. Le plus grand problème survient toutefois à 19 h la même journée puisqu'à 18 h, les usagers peuvent déborder dans les stationnements Des Braves et Du Commerce et sur le deuxième tronçon de la rue Principale tandis qu'à 19 h, il ne reste plus que le stationnement Du Commerce à Proximité qui est occupé à moins de 85 %. Même la rue Merry et le stationnement Bras de rivière sont occupés à plus de 85 % à cette heure critique. La rue Principale est l'artère la plus facilement accessible, la plus près de la trame commerciale et la plus importante du centre-ville de Magog. Il s'agit des stationnements les plus utilisés en ville. Il s'agit pour la suite de supporter cette infrastructure par des stationnements d'appoint tel que Des Braves et Du Commerce.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	77	21	2	75	23	2	76	22	2	75	24	1

Ce stationnement est régi par parcomètres. En plus d'être très occupé, le stationnement de la rue Principale possède aussi un fort taux de roulement, tant en juillet qu'en octobre. Les trois quart des usagers y sont garés moins d'une heure. C'est le stationnement pour consommateur par excellence : 1849 voitures différentes ont utilisées ces 61 cases durant les quatre jours d'observation.

9. Rue Principale Ouest (de Laurier au bureau de Poste Canada)

Le deuxième tronçon de la rue Principale est constitué de plus de cases (86 contre 61) et s'étend sur une partie de la rue Principale Est entre la rue Sherbrooke et le bureau de Poste Canada. Il est moins occupé que le premier tronçon, mais ne l'est jamais à moins de 50 %. Il est aussi moins occupé en octobre qu'en juillet. C'est la première option de débordement pour les consommateurs se rendant sur la trame commerciale et il est bien soutenu par le stationnement Du Commerce ainsi que les rues Sainte-Catherine et Deragon qui ne sont jamais occupés à plus de 85 % lorsque la rue Principale l'est. Tel que mentionné, le plus grand problème survient à 19 h le 26 juillet, mais les options de stationnement sont plus nombreuses pour ce deuxième tronçon que le premier et la situation est donc moins problématique.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	68	27	5	64	30	6	71	24	5	69	27	4

Ce stationnement est régi par parcomètres. Le deuxième tronçon de la rue Principale possède aussi un fort taux de roulement, tant en juillet qu'en octobre, même si les taux sont moins spectaculaires que sur le premier tronçon. Il ne faut pas oublier que la dynamique à l'Est de la rue Sherbrooke est légèrement différente d'utilisation. Grâce à un nombre plus élevé de places disponibles ce tronçon accueille tout de même 2101 voitures durant les quatre jours d'observation : c'est-à-dire un ratio de 6 voitures par jour pour chaque case comparativement à un ratio de 7.5 pour le premier tronçon.

10. Rue L'Archevêque

La rue L'Archevêque est une rue secondaire qui a plus de lien avec la marina qu'avec la rue Principale. Son utilisation est très variable. On peut toutefois noter une occupation quasi nulle en octobre. À trois occasions en juillet, sur l'heure du souper, l'occupation atteint 100 %. Toutefois, le stationnement Thomas voisin est alors en sous utilisation à chaque reprise (moins de 25 %). On peut parler d'une rue avec un usage particulier qui répond à la demande aisément.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	0	73	27	36	50	14	60	40	0	0	50	50

Ce stationnement est régi par parcomètres. Sa rotation est très variable étant donné le faible nombre d'usagers l'occupant durant les quatre jours d'observation.

11. Stationnement Cabana

Le stationnement Cabana dessert les usagers du Lac Memphrémagog plus rapidement que ceux du centre-ville. Il est payant selon le guichet d'entrée et peut contenir jusqu'à 230 véhicules selon les autorités municipales à l'aide d'aménagements temporaires. Seul le nombre de voitures a été recensé pour ce large étendu. Nous ne possédons donc pas la rotation.

Ce stationnement est idéal pour les grands rassemblements. Son taux d'occupation de pointe en période estivale est de 47 % soit 107 véhicules le jeudi 25 juillet à 15 h. On pourrait parler d'un stationnement largement sous utilisé, mais il est peu aménagé, des voitures devant se stationner sur le gazon et il sert tout de même très bien la cause pour accueillir les touristes. Son occupation d'octobre chute pour atteindre une pointe de 25 % le jeudi 3 octobre à 15 h. Il gagnerait à être signalé plus tôt.

12. Stationnement Du Moulin

Le stationnement Du Moulin est aussi de grande capacité, soit 244 de voitures, et il est plus près du centre-ville et mieux aménagé. Il est toutefois plus périphérique que le stationnement Pointe Merry. Il est bien signalé depuis la rue Principale, mais pourrait l'être mieux à son entrée, le panneau étant à la gauche du conducteur lorsque l'on y arrive par le sud. Il est légèrement plus occupé en juillet qu'en octobre, mais surtout le jeudi 25 juillet par rapport aux trois autres jours. En pointe d'achalandage, il n'est occupé qu'à 40 %. Le stationnement du secteur ne semble donc pas problématique.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	34	35	30	29	38	33	44	25	31	24	12	64

Ce stationnement est payant selon le guichet d'entrée. Sa rotation est très équitablement répartie entre les usages à court, moyen et long termes. Il sert donc la clientèle du secteur ainsi que les plaisanciers.

13. Stationnement Escapade

Une partie du stationnement Du Moulin est réservée prioritairement aux croisières Escapades, soit 72 espaces plus près de la rue Du Moulin. On peut constater que la popularité de la croisière est plus élevée en octobre qu'en juillet : ce stationnement est le seul ayant sa pointe d'occupation maximale en automne qu'en été. Son occupation est toutefois plus régulière en juillet, variant de 32 % à 61 %. En octobre, l'occupation est minime le jeudi et le vendredi dès 17 h, mais le vendredi durant la journée, l'occupation est stable entre 64 % et 67 %.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	10	42	48	9	45	46	23	8	69	2	0	98

Ce stationnement est payant selon le guichet d'entrée. Sa rotation démontre un usage principalement à long terme. Il sert donc principalement les touristes de croisière et très peu les consommateurs à court terme.

14. Stationnement Cavallini

Le stationnement du Cavallini est privé et dessert les clients de la Place le Moulinier et les détenteurs de vignettes. Seulement le taux d'occupation estimé a été recensé pour cet îlot. Nous ne possédons donc pas la rotation.

Son taux d'occupation de pointe en période estivale est de 75 % avant 18 h le jeudi et le vendredi. Après 18 h, le taux d'occupation tombe toutefois à 25 % ou moins. En octobre son occupation maximale fut d'environ 15 % tant le jeudi que le vendredi. Durant les quatre jours d'observation, la partie réservée du nord du stationnement était toujours libre.

Ce stationnement pourrait recevoir plus d'occupants, mais le faible taux d'occupation du stationnement Du Moulin permet d'accueillir encore plusieurs visiteurs dans ce secteur.

15. Stationnement de l'église Saint-Patrice

Le stationnement de l'église Saint-Patrice est un bon stationnement pour accueillir les usagers du centre-ville ne trouvant pas de stationnements sur rue. Il s'agit d'un stationnement partageant des usages de manière naturelle et par entente : des travailleurs utilisent sa rangée nord pour du longue durée, les utilisateurs de l'église ne sont pas gênés lors des célébrations qui se tiennent normalement en dehors des heures de travail et de commerce et les clients du centre-ville peuvent l'utiliser sans contrainte aisément, ce qui est une habitude lors de spectacles au Vieux-Clocher.

La pointe d'utilisation du stationnement est de 52 % le jeudi 25 juillet à 14 h et le vendredi 26 juillet à 20 h. Il est plus utilisé en été qu'en automne et bien que ce soit un stationnement privé, il pourrait être mieux utilisé par les utilisateurs locaux du centre-ville sans nécessairement devenir un stationnement public de la Ville. Il est en effet utilisé qu'à la moitié de sa capacité à seulement quatre reprises sur les 36 plages horaires étudiées.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	42	27	31	27	43	30	51	30	19	31	32	37

On dénote que plus d'utilisateurs se garent plus de trois heures dans ce stationnement. C'est la grande différence entre les stationnements hors rue et sur rue. La rangée nord étant utilisée par des travailleurs, ce résultat correspond à l'information déjà disponible sur cet îlot.

16. Stationnement du centre communautaire

Le stationnement du centre communautaire est réservé aux usagers de l'endroit. On peut supposer d'après les taux d'utilisation qu'il dessert bien le centre lors d'activités et est moins utilisé lors de journées régulières. Sa pointe d'occupation survient le vendredi 4 octobre au matin avec un taux de 91% d'utilisation à 11 h. N'étant pas un stationnement à grande capacité, on peut donc déduire que ce stationnement est autosuffisant pour ses fins, mais qu'il ne pourrait pas être rétréci. L'aménagement de la partie en terre battue serait souhaitable, bien que l'usage semble bien se faire sur l'ensemble de l'îlot lors de l'observation.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	37	47	16	41	47	12	35	37	28	32	38	30

La rotation d'octobre est bien répartie entre les court, moyen et long termes. En juillet, on remarque que l'utilisation à moyen terme reste sensiblement la même, mais que l'utilisation à court terme augmente au dépend de l'utilisation à long terme. Cela peut signifier un plus grand nombre d'utilisateurs face à des travailleurs en période de vacances.

Le stationnement du centre communautaire est autosuffisant, mais nécessite les cases existantes pour ses activités publiques. L'aménagement permanent de sa partie en terre battue est souhaitable et son usage ne devrait pas lui être substitué par un autre projet.

Le secteur de l'îlot Tourigny, entre la rue Principale Ouest et les rues Du Moulin et Merry Nord, est une zone de transition entre le Lac Memphrémagog et le cœur du centre-ville. Les bâtiments du secteur semblent bien desservis par leurs terrains moins denses que le cœur du centre-ville et leur permet d'offrir du stationnement à leur clientèle. Ce principe devrait être respecté dans le cadre de l'îlot Tourigny où tout projets devraient offrir le nombre de cases de stationnement prévu au règlement d'urbanisme sur son terrain. L'alternative pour le stationnement hors site si nécessaire se trouverait dans une entente d'utilisation ou la création d'un parc de stationnements sur le terrain au coin des rues Milette et Saint-Patrice.

17. Stationnement Pointe Merry

Le stationnement Pointe Merry est bien positionné pour desservir les usagers du lac ainsi que les clients du centre-ville. Il est payant par guichet d'entrée et peut contenir 181 véhicules. Il pourrait aussi servir à accueillir les travailleurs du centre-ville situés à l'ouest de la rue Laurier sans problème de distance trop important. Il est toutefois situé à un endroit difficile d'accès par la rue Merry, avant le pont Merry et après le chemin de fer. Un aménagement d'accès donnant sur la rue Du Quai serait difficile à réaliser avec le passage du chemin de fer, mais faciliterait grandement cet aspect. La signalisation d'entrée pourrait aussi être améliorée.

Ce stationnement est sous utilisé. Son taux d'occupation de pointe en période estivale est de 45 % soit 81 véhicules le jeudi 25 juillet à 14 h. Son occupation d'octobre est plus basse que celle de juillet, démontrant un usage principal des visiteurs du lac. Il gagnerait à être signalé plus simplement et selon le même standard que les autres stationnements municipaux.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	43	33	24	38	38	24	52	32	16	64	18	18

L'utilisation de cet îlot est principalement à court et moyen termes, le phénomène s'accroissant durant octobre. Il s'agit d'un stationnement qui pourrait être pensé pour accueillir une part de travailleurs de ce secteur du centre-ville si le besoin s'en fait sentir : il est à proximité du noyau commercial, sans être dans une position stratégique pour la clientèle et possède toujours une centaine de cases de disponibles.

Les stationnements sur les rue Merry et Principale (section 1) sont très utilisés par les clients du centre-ville, dépendamment de la destination du consommateur, les stationnements de l'église Saint-Patrice, De la Pointe Merry et Des Braves sont des alternatives efficaces lors des saturations. Le stationnement de la Pointe Merry est sous utilisé malgré les contraintes qui lui sont propres. Il pourrait accueillir plus de consommateurs et de travailleurs. Il faudrait étudier l'option de permettre aux détenteurs de vignette de s'y garer et voir si la tarification pour consommateurs de passage est adaptée aux autres secteurs du centre-ville tarifés par parcomètres.

18. Stationnement de la rôtisserie Fusée

Le stationnement de la rôtisserie Fusée est privé et dessert seulement les clients de la rôtisserie. Seulement le nombre de voitures a été recensé pour cet îlot. Nous ne possédons donc pas la rotation.

Le restaurant est plus occupé en octobre qu'en juillet et sans surprise sur les heures de dîner et souper. Il est autosuffisant et n'a pas d'impact sur le stationnement public du centre-ville.

19. Stationnement de l'épicerie Metro

Le stationnement privé du Metro est situé dans le quadrilatère stratégique du centre-ville, accessible, hors rue, gratuit et à proximité d'un pôle d'attraction, il a tout pour être bien utilisé. Le piège serait plutôt qu'il devienne un stationnement de travailleurs si le règlement privé d'utilisation pour la clientèle n'est pas respecté.

Son occupation est massive, le taux dépassant 85 % plus de la moitié de l'étude. Il est en général plus occupé en juillet qu'en octobre et plus occupé le vendredi que le jeudi. Les quatre jours durant, son occupation tombe sous la barre du 80 % seulement après 17 h. Son pique d'occupation est de 96 %, ce qui arrive à deux reprises, mais jamais n'atteint-il la saturation.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	85	11	4	87	10	3	84	10	6	85	11	4

De plus, la rotation démontre qu'il s'agit du stationnement client par excellence. Non seulement est-il toujours bien rempli, mais en plus, seulement de 4 % à 6 % des utilisateurs y sont pour du long terme. C'est un très léger taux de délinquance. On constate toujours un minimum de 84 % de taux de rotation à court terme. Ce stationnement est autosuffisant et rentable.

20. Stationnement de la pharmacie Jean Coutu

Le stationnement du Jean Coutu est dans une situation similaire à celui du Metro. Il arrive à sept reprises sur 36 heures qu'il soit occupé à plus de 85 % dont une fois, le jeudi 25 juillet à 11 h, à 100 %. Son utilisation est passablement constante juillet tandis qu'elle tend à chuter en après-midi après 15 h en octobre.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	39	36	25	51	25	24	59	18	23	40	29	31

La rotation démontre qu'il y a toujours minimalement le quart d'occupation qui est à long terme, ce qui peut être dû à la présence d'employés de la pharmacie. Quoiqu'il en soit, bien que moins bien utilisé pour les clients, le stationnement n'en demeure pas moins autosuffisant sauf à quelques reprises, surtout de 11 h à 13 h le jeudi 25 juillet. Le stationnement du Metro est lui aussi passablement comblé à cet horaire, mais la rue Des Pins et le stationnement Des Braves peuvent accueillir la possible clientèle sur l'heure du dîner.

21. Stationnement Bras de rivière

Le stationnement Bras de rivière est en partie pavé, mais surtout en terre battue, non marqué. Pour les fins de l'étude, sa capacité fut estimée à 70 cases bien que le nombre réel soit possiblement en-deçà une fois aménagé. Seulement le nombre de voitures a été recensé. Nous ne possédons donc pas la rotation.

Étant près de la trame commerciale et étant gratuit, cet îlot est populaire. La présence de la microbrasserie La Memphré peut expliquer que le taux d'occupation tend à monter après 17 h. L'occupation est plus élevée en juillet qu'en octobre. C'est un stationnement qui n'est pas signalisé et donc utilisé rondement par des habitués. Son pic d'utilisation est à 94 %, soit 66 véhicules. L'alternative sous utilisée la plus proche est le stationnement de la Pointe Merry puisque la rue Principale et la rue Merry tendent à être occupées dans les mêmes heures. Un réaménagement pourrait permettre une meilleure gestion du stationnement, mais il faut prendre en considération que les alternatives sont plutôt rares, exception faite du stationnement de la Pointe Merry, pour déplacer la clientèle du secteur.

Le stationnement du Bras de rivière ne peut pas être une alternative efficace en tout temps pour les rues Merry et Principale puisqu'il est lui aussi passablement achalandé, surtout en heure de pointe. Les gens voulant se rendre dans ce secteur ne pouvant utiliser les rues mentionnées doivent alors utiliser le stationnement De la Pointe Merry afin de se garer. L'aménagement de l'îlot du Bras de rivière serait profitable et son utilisation devrait considérer d'accueillir seulement des consommateurs. Pour

l'instant des vignettes Desjardins permettent à des travailleurs de s'y garer, mais le stationnement Desjardins de la rue Saint-Patrice est non seulement plus près de la Caisse, il est aussi capable d'accueillir plus de travailleurs.

22. Stationnement Thomas

Le stationnement Thomas est plus affecté à la marina de la rivière qu'au centre-ville. Il est isolé au bout de la rue L'Archevêque et est tarifé par le biais de parcomètres. Il est toutefois gratuit entre octobre et mai. À l'exception du vendredi 4 octobre à 20 h, où il est occupé à 60 %, ce stationnement est désert. Le taux d'utilisation grimpe à plus de 25 % à quatre reprises seulement entre 19 h et 20 h les deux journées d'octobre.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	0	100	0	67	17	16	11	89	0	57	36	7

La faible occupation de cet îlot fait en sorte que la rotation n'est pas très révélatrice. On peut toutefois y voir que le stationnement Thomas n'est pas utilisé à long terme par ses usagers, qu'il soit en période de gratuité ou non.

23. Stationnement de la boutique Ski Vélo

Ce stationnement privé est dédié à la boutique Ski vélo et est rattaché au stationnement Des Braves. Mentionnons que le client ne fait que peu de distinction entre les cases publiques et privées dans ce cas puisque la séparation est mal indiquée. Il est par ailleurs très bien aménagé avec une clôture ornementale et des arbres le ceinturant. Les taux d'occupation de juillet sont faussés par le fait que des kiosques temporaires étaient montés sur la moitié des cases disponibles. Cela dit, même en doublant le taux d'occupation le plus élevé, la pointe d'occupation serait de 56 % (Elle est de 28 % sur les neuf cases disponibles). Il n'y a donc pas de problème durant l'été. La pointe d'occupation d'octobre est de 94 %, laissant une seule case disponible et les heures les plus occupées sont de 13 h à 16 h le jeudi et le vendredi.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	42	33	25	50	37	13	32	14	54	32	38	30

Si le mois de juillet ne peut être significatif, on peut constater que durant le mois d’octobre, il y a une bonne proportion d’occupation à long terme dans cet îlot. Si ce n’est pas une directive du propriétaire de faire garer ses employés dans le stationnement, on peut parier que d’autres travailleurs du centre-ville se servent de ce lieu gratuit à cette fin.

24. Stationnement Des Braves

Le stationnement Des Braves est le stationnement public le mieux localisé de Magog. Directement sur la rue Principale sur le tronçon le plus occupé, il profite aussi du parc Des Braves (qui gagnerait à un léger rafraîchissement), du kiosque de toilettes publiques et il est bien signalé. Ce stationnement est beaucoup plus utilisé en juillet qu’en octobre. Malgré tout, son taux d’occupation s’élève à plus de 85% seulement à quatre reprises, soit deux heures au dîner le jeudi 25 juillet et une heure au dîner et une heure au souper le lendemain. Malgré sa situation stratégique, ce stationnement pourrait être plus occupé et pourrait ainsi recueillir certains consommateurs se cherchant du stationnement sur rue lors des périodes critiques.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	68	24	8	62	31	7	45	30	25	51	31	18

En partie régie à l’aide de vignettes et des parcomètres, il est un lieu stratégique entre consommateurs et travailleurs s’il est utilisé tel que planifié par la municipalité. Or, il semblerait que le nombre de voitures dotées de vignettes est minime par rapport aux possibilités offertes. Cela se reflète par le faible taux de rotation à long terme. Au mieux, ce taux est de 25 % dû en partie au plus faible taux d’occupation, soit le 3 octobre. C’est-à-dire qu’un noyau de travailleurs utilise ce stationnement, mais qu’il est utilisé en forte majorité par des consommateurs du centre-ville.

25. Stationnement en pierre de la Caisse Desjardins

Ce stationnement privé est dédié à la Caisse Desjardins du Lac Memphrémagog. Situé aux coins des rues Saint-Patrice et Du Collège, il n'est pas pavé et son marquage au sol disparaît fortement. Dédié aux employés de la Caisse et non contrôlé, il gagnerait à être aménagé de manière permanente et mieux éclairé. Il est surprenant de voir que son taux d'occupation maximal est de 78 %. Il pourrait aisément accueillir 10 travailleurs de plus et la distance avec la Caisse est plus courte pour le piéton, sans pente et bien éclairée par la rue Laurier comparativement au stationnement du Bras de rivière. Cet îlot pourrait recevoir plus de travailleurs de Desjardins.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	0	6	94	20	22	58	5	7	88	5	13	82

La rotation démontre que se sont des travailleurs qui utilisent en quasi-totalité cet îlot. Son occupation tombant pratiquement à zéro après 18 h. Il pourrait accueillir, comme le stationnement de l'église St-Patrice, ou celui de la Banque nationale, des consommateurs du centre-ville en soirée si le besoin s'en faisait sentir.

26. Stationnement au Nord de l'école Saint-Patrice

Le stationnement de l'école Saint-Patrice donnant sur la rue Du Collège est désert en juillet. En octobre, 15 voitures étaient garées dans ce stationnement de 25 places dans la période la plus achalandée. Il n'y a pas de problèmes d'autosuffisance du stationnement malgré les cours pour adultes. Sans avoir la rotation de cet îlot, on peut penser que les 13 à 15 voitures étant garées du matin jusqu'à 15 h sont sensiblement les mêmes.

27. Stationnement au Sud de l'école Saint-Patrice

Le stationnement de l'école Saint-Patrice donnant sur la rue Saint-Patrice était en partie en travaux en juillet. Son taux d'occupation demeure sensiblement le même du matin au soir, oscillant entre 27 % et 37 %. En octobre, l'occupation est plus variable, étant forte le jour et faible en soirée. Tout de même, le taux d'occupation ne dépasse jamais 80 %. Il n'y a donc pas de problème pour ce stationnement non plus.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	33	22	45	23	30	47	43	24	33	48	17	35

Ce stationnement est régi par vignettes et pourrait donner à penser qu'il est surtout utilisé à long terme, ce qui n'est pas le cas, la rotation étant répartie équitablement entre les trois périodes de temps.

28. Stationnement Du Commerce

Le stationnement Du Commerce est le stationnement voisin du stationnement Des Braves. Il possède les mêmes particularités au niveau de la localisation et de l'affichage avantageux. Ce stationnement est également plus utilisé en juillet qu'en octobre. Son taux d'occupation s'élève à plus de 85 % une seule fois à 19 h le jeudi 25 juillet. Il est en général moins occupé que le stationnement Des Braves. Il pourrait être occupé plus intensément.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	65	26	9	61	29	10	52	30	18	59	27	14

En partie régie à l'aide de vignettes et des parcomètres, il semblerait également ici que le nombre de voitures dotées de vignettes est minime par rapport aux possibilités offertes. Cela se reflète par le faible taux de rotation à long terme. Au mieux, ce taux est de 18 %. C'est-à-dire qu'un noyau de travailleurs utilise ce stationnement, mais qu'il est utilisé en forte majorité par des consommateurs du centre-ville. On peut se demander si le système de vignette est populaire auprès des travailleurs : des endroits privilégiés leur semblent consacrés sans être utilisés.

29. Stationnement du fleuriste Fleurs Magog

Ce stationnement privé est enclavé et surtout accessible pour les habitués du secteur. Surtout utilisé en juillet, son taux d'occupation ne dépasse pas les 70 %. Il n'est que peu utilisé en octobre. Ce stationnement n'a que peu d'incidence sur l'accessibilité du centre-ville. Seulement le nombre de voitures a été recensé pour ce large étendu. Nous ne possédons donc pas la rotation.

30. Stationnement de la Banque nationale

Ce stationnement privé est dédié aux usagers du bâtiment de la Banque nationale. Des ententes sont survenues pour accueillir des employés du secteur selon ce qui a pu être entendu sur le terrain. Ce stationnement est utilisé par des consommateurs du centre-ville en général, surtout en soirée, où les gens rencontrés croyaient qu'il s'agissait d'un stationnement public gratuit. Le panneau de règlement du stationnement est défraîchi et l'application de la durée est fortement problématique selon l'homme d'entretien du bâtiment rencontré lors de l'enquête terrain. Son taux d'occupation dépasse 85 % à six reprises, ce qui est plus fréquemment que le stationnement Des Braves. Il est toujours passablement occupé, peu importe le moment de l'année et autant le matin qu'en soirée. Il est toutefois très mal éclairé.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	52	38	10	54	28	18	61	33	6	52	34	14

Ce stationnement est utilisé principalement à court terme et à moyen terme. Malgré la présence de travailleurs, beaucoup de consommateurs l'utilisent pour profiter du centre-ville. On peut dire que c'est un stationnement privé qui à une vocation publique en réalité.

31. Stationnement clients de l'hôtel de ville 1

La première section du stationnement pour clients de l'hôtel de ville est celle règlementée par des durées de 15 minutes. Fort peu utilisé en juillet, légèrement plus en octobre, les enquêteurs terrain peuvent croire qu'il fut utilisé en majeure partie par le service incendie. Il convenait toutefois en tout temps à sa vocation pour la clientèle à court terme.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	92	8	0	100	0	0	77	15	8	69	19	12

La rotation démontre que cet îlot est principalement utilisé à court terme, mais il arrive que des travailleurs s'y installent en octobre.

32. Stationnement clients de l'hôtel de ville 2

La deuxième section du stationnement pour clients de l'hôtel de ville est celle règlementée par des parcomètres. Également peu utilisée en juillet, notons qu'une soirée publique municipale a eu lieu le 4 octobre, faisant grimper le taux d'occupation au dessus de 80 % entre 17 h et 20 h. Il s'agit d'un stationnement vide lorsqu'il n'y a pas d'activités municipales.

	25 juillet			26 juillet			3 octobre			4 octobre		
Rotation %	C	M	L	C	M	L	C	M	L	C	M	L
	75	19	6	100	0	0	90	10	0	29	58	13

L'utilisation de ce stationnement est conforme en tout point à l'objectif client lui étant attribué.

33. Stationnement de l'hôtel de ville donnant sur Principale

Les taux d'occupation ont été estimés pour le stationnement de l'hôtel de ville avec accès sur la rue Principale. Stationnement dédié de jours aux travailleurs, son occupation est faible durant les vacances de la construction, même s'il tend à monter entre 19 h et 20 h. Son occupation est plus régulière en octobre, mais le taux maximal était tout de même que de 75 % avec une tendance à la baisse en soirée. Il faut noter que le cinéma était en rénovation lors de l'enquête et que ce stationnement à tout le potentiel d'être occupé par les clients de cette place d'affaires lorsqu'il est en opération.

34. Stationnement de l'hôtel de ville donnant sur Sherbrooke

Les taux d'occupation ont été également estimés pour le stationnement de l'hôtel de ville avec accès sur la rue Sherbrooke. Aussi dédié de jours aux travailleurs, son occupation est tout de même plus forte en juillet avec une baisse en soirée. Sa pointe d'occupation fut de 80 % à 14 h le mercredi 25 juillet. L'occupation est plus faible le vendredi que le mercredi, tant en juillet qu'en octobre. Le taux maximal fut également de 80 % à 14 h le jeudi 4 octobre.

La demande potentielle

La situation actuelle montre qu'il n'y a pas de manque aigu de stationnements au centre-ville, contrairement à la perception pouvant être rapportée dans certains sondages. La pression touristique et la situation problématique des travailleurs est toutefois bien réelle comme en font foi les signes tel que le nombre de panneaux indicateurs et de barrières d'accès aux stationnements privés.

D'autres part, la situation observée représente celle de 2013 et il est possible de croire que la pression s'accroîtra avec la continuité du projet de revitalisation, la reprise économique et touristique éventuelle, et les projets de favoriser la restauration au centre-ville à l'aide de projet de règlement de terrasses temporaires. En effet, si la plupart des habitations et des commerces et services sont, dans la plupart des cas, autosuffisants pour le stationnement de leurs employés et résidents, les nouveaux commerces et services ainsi que de futurs logements auront des stationnements supplémentaires à prévoir malgré l'espace restreint du cadre bâti du centre-ville. Il peut être du rôle de la municipalité dans ces cas de prévoir à répondre à cette future demande, ce qui peut même permettre de stimuler le développement économique d'un secteur.

À cet égard, le nombre de locaux vacants est plus important dans le secteur à l'est de la rue Laurier sur la rue Principale, si un stationnement doit être créé par la Ville, il s'agirait de l'endroit le plus propice pour favoriser le développement et accueillir potentiellement clients et travailleurs. Nous avons observé que le secteur touristique du Lac Memphrémagog n'est pas problématique pour l'instant. Le secteur du centre-ville devant être priorisé il faut voir où sont les potentiels et l'offre existante du stationnement du cœur de la ville. Ainsi, c'est spécifiquement entre les rues Saint-Patrice, Principale, Sainte-Catherine et Sherbrooke que l'offre est la plus basse, c'est dans ce secteur qu'un stationnement pourrait avoir le plus d'impact.

Si le développement de commerces de proximité demeure un objectif à atteindre pour renforcer la vitalité et le pouvoir d'attraction du centre-ville, la question des stationnements sera un enjeu important auquel il faudra répondre. Des alternatives ont déjà été proposées par les professionnels de la municipalité à cet égard. Certaines sont déjà en implantation tandis que d'autres sont en évaluation. La prochaine section vise à renforcer certaines de ces options, à en apporter de nouvelles et à aider à leur priorisation. Au départ, nous devons statuer que le stationnement peut répondre à certains besoins actuels du centre-ville et que la demande en stationnement sera légèrement croissante dans un horizon de 3 à 5 ans.

4. LES RECOMMANDATIONS

Les constats établis, la présente section présente des recommandations générales, des recommandations par type de stationnement et des recommandations spécifiques par îlot.

La situation actuelle montre qu'il n'y a pas de manque de stationnement au centre-ville, contrairement à la perception pouvant être rapportée. Autant l'observation terrain que le sondage aux consommateurs appuie ce point. L'impression de manque d'espaces peut très bien résulter de certaines pointes d'occupation, notamment à l'heure du dîner et du souper, en période touristique. Toutefois, même à ces occasions, plusieurs stationnements demeurent disponibles pour peu que le consommateur accepte de se stationner à une distance raisonnable du lieu qu'il souhaite fréquenter.

Le fait touristique est cependant un incontournable à Magog, plusieurs terrains privés possèdent des barrières ou alors un panneau indiquant le remorquage aux frais des délinquants tel que mentionné précédemment. Tandis que le secteur desservant le lac semble sous utilisé, c'est le secteur du centre-ville qui semble saturé lors de l'ajout des touristes aux consommateurs locaux et aux travailleurs.

Des recommandations générales

Les aires de stationnement du secteur du lac Memphrémagog¹ ne sont pas exploitées à complète capacité comparativement aux stationnements desservant principalement le cœur du centre-ville formé du quadrilatère Merry, Sherbrooke, Principale et Saint-Patrice. En ce sens, **la première recommandation est de prioriser les interventions concernant le cœur du centre-ville plutôt que les stationnements desservant le lac.**

La rotation et le taux d'occupation des stationnements régis par parcomètres démontrent leur efficacité quant au roulement de clientèle au centre-ville. Malgré leur impopularité, **il est recommandé de conserver les parcomètres existants et de tarifer de potentiels nouveaux stationnements. La mise à jour des parcomètres doit aussi être envisagée lors des réaménagements urbains futurs. Des horodateurs automatisés acceptant les paiements par carte et les applications mobiles devraient être considérées.**

La signalisation des stationnements hors rue est variable, étant parfois bien localisée et efficace, il arrive parfois qu'elle puisse être améliorée, surtout dans les cas des stationnements desservant le lac. **Il est recommandé d'harmoniser la signalisation des espaces de stationnement.**

Une réglementation trop variable d'un espace à l'autre peut aussi porter confusion chez l'utilisateur. **Une rationalisation de la réglementation afin de la standardiser au mieux possible faciliterait l'affichage et donc le comportement des usagers. En ce sens, les travailleurs quittant à 17 h, la réglementation des espaces régis par la durée limite pourrait s'arrêter à 17 h plutôt qu'à 18 h pour l'ensemble du secteur. Les heures de fermeture des parcs de stationnements hors rue devraient aussi être indiquées, ce qui n'est pas toujours le cas présentement. L'automatisation des paiements**

¹ Ce secteur est considéré constitué des stationnements Cabana, Du Moulin, Escapade, Cavallini, Pointe Merry

de ces parcs de stationnement peut s'avérer coûteux à l'installation, mais régularise les heures d'activités.

En dernier recours, s'il y a un nouveau parc de stationnement à créer, sa localisation serait stratégique dans le secteur rue Principale et rue Sherbrooke. Considérant que les stationnements desservant la clientèle du lac ne sont pas problématiques et que les stationnements Des Braves et Du Commerce desservent une bonne partie du cœur de centre-ville, un stationnement plus près de la rue Sherbrooke permettrait aux places d'affaires du secteur de bénéficier d'une meilleure localisation et pourrait aider à combler des locaux vacants plus nombreux sur ce tronçon de la rue Principale.

De façon générale, **aménager les liens piétonniers entre les stationnements et la rue Principale de manière à améliorer la fluidité et la sécurité** peut s'avérer bénéfique afin de convaincre les travailleurs de se stationner à des endroits plus périphériques. Étant au centre-ville pour de plus longues périodes que les consommateurs, les travailleurs peuvent tolérer une marche un peu plus longue afin de se rendre à destination. Ils se déplacent aussi au centre-ville pour des motifs différents, soit pour gagner leur vie. Cette volonté est très importante et le choix de leur destination (leur emploi) est souvent un choix réfléchi tandis que le consommateur prend des décisions instantanées. Il est donc normal de laisser les emplacements de choix aux clients et de demander aux travailleurs de marcher plus, tout en leur laissant des places de choix, bien aménagés et sécuritaires. Déplacer les travailleurs dans un rayon de 300 mètres de leur lieu d'emploi est tolérable.

L'objectif parallèle de l'aménagement de stationnements est aussi d'inciter les usagers à plus long terme à utiliser des transports alternatif. En ce sens, l'ajout de la possibilité de prendre le transport collectif depuis l'été 2013 est très bon. Ce type de système prend toutefois du temps à s'ancrer dans l'habitude des gens et **la patience et les efforts soutenus afin d'encourager le taxibus et le co-voiturage devons s'étendre sur quelques années tant au niveau financier qu'au niveau promotionnel.**

Cela nous mène à la dernière recommandation générale, qui est **d'établir des outils d'information et de promotion sur le stationnement au centre-ville.** L'information contenu dans ce rapport est une première étape afin d'enligner des orientations municipales et une première carte pourrait être diffusée, mais **une campagne d'information et de promotion générale serait plus efficace lorsque la rationalisation de la réglementation et de l'affichage aura eu lieu.** L'avant saison touristique 2014 serait un bon moment pour être prêt à faire de la diffusion de masse dans les différents outils médias et auprès des commerçants et employeurs.

Une fois la rationalisation des règlements et affichage fait, de **la promotion devra être fait de manière soutenue à long terme.** Les informations contenues dans ce rapport aideront à planifier l'aménagement ou le réaménagement de certains parcs de stationnement pour les moyen et long termes afin que la Ville ait des réponses à la pression exercée par les travailleurs du centre-ville et les visiteurs lorsque l'artère principale sera encore plus achalandée qu'elle ne l'est actuellement.

Enfin, bien que ne faisant pas partie de l'offre de service, une observation sur les voitures détentrices de vignettes a été réalisée. Sans pouvoir en tirer de conclusions hors de tout doute, on peut croire que

les vignettes à usage restreint fonctionnent bien, mais peu de vignettes ont été observées dans les stationnements Du Commerce ou Des Braves.

En résumé nous pouvons classer ces recommandations par type :

Respect de la réglementation/gestion

- Faire une rationalisation de la réglementation en termes de durée et d'heures d'ouverture des stationnements;
- Évaluer plus précisément l'efficacité du système de vignettes d'usage annuel et restreint;
- Conserver les parcomètres existants et tarifer de potentiels nouveaux stationnements;
- Envisager la mise à jour des parcomètres lors des réaménagements urbains futurs. Des horodateurs automatisés acceptant les paiements par carte et les applications mobiles devraient être considérées afin de faciliter l'automatisation des paiements de ces parcs de stationnement.

Signalisation

- Harmoniser la signalisation des espaces de stationnement;
- Officialiser l'appellation des stationnements sur les panneaux de même que sur les cartes identifiant les espaces disponibles au centre-ville;
- Implanter une signalisation directionnelle bien visible pour les stationnements non visibles depuis la rue.

Esthétique et aménagement

- Prioriser les interventions concernant le cœur du centre-ville plutôt que les stationnements desservant le lac;
- Aménager l'éclairage et les liens piétonniers entre les stationnements et la rue Principale de manière à améliorer la fluidité et la sécurité.
- Améliorer l'aménagement de certains îlots de stationnement en maximisant l'utilisation des espaces par une configuration adéquate et un marquage au sol périodiquement entretenu.
- En dernier recours, s'il y a un nouveau parc de stationnement à créer, prioriser une localisation dans le secteur rue Principale et rue Sherbrooke.

Sensibilisation et communication

- Établir des outils d'information et de promotion sur le stationnement au centre-ville. Faire connaître aux usagers du centre-ville (visiteurs, consommateurs, travailleurs) l'éventail, le nombre, la localisation et les durées d'occupation permises des nombreux stationnements disponibles au centre-ville;
- Faire efforts soutenus afin d'encourager le taxibus et le co-voiturage sur quelques années tant au niveau financier qu'au niveau promotionnel.

Des recommandations spécifiques

Les recommandations spécifiques ne ciblent pas tous les stationnements, les stationnements sur rue très efficaces n'ont pas à être améliorés outre mesure. Sauf exception, ce sont des stationnements publics sur lesquels la Ville peut intervenir. Certaines contraintes pourraient aussi survenir concernant l'affichage si les recommandations ciblent des routes provinciales. Voici donc des recommandations plus précises.

Stationnements sur rue en général

- Les stationnements sur rue de Magog sont très efficaces : conserver la tarification ;
- Évaluer la mise à jour des systèmes de paiement.

Stationnements privés en général

- Recommander l'aménagement pavée et marquée ;
- Recommander un meilleur éclairage ;
- Recommander l'entretien des enseignes réglementaires ;
- Évaluer la possibilité d'ententes avec la municipalité afin de faire respecter d'éventuels règlements de gestion de durées.

Stationnements public du secteur du lac en général

- Faciliter l'accès tarifé automatisé - Évaluer la mise à jour des systèmes de paiement ;
- Améliorer la signalisation directionnelle ;
- Rationaliser les panneaux d'indication des règlements à suivre et des heures d'ouverture.

Stationnements public du secteur du centre-ville en général

- Voir à l'entretien et au réaménagement des parcs existants ;
- Conserver la tarification ;
- Évaluer la mise à jour des systèmes de paiement ;
- Évaluer l'efficacité du système de vignettes d'usage annuel;

- Considérer l'ajout de nouvelles places de stationnement entre les rues Dufault et Sherbrooke;

Stationnement Cabana

- Installer un horodateur automatisé avec barrière ;
- Installer les règlements du stationnement face à l'horodateur ;
- Mettre un panneau signalétique directionnel plus tôt sur la route 112
- Mettre le panneau des règlements du parc à proximité des piétons plutôt qu'à l'entrée des voitures afin d'améliorer sa visibilité.



(Photo : Google Street view)

Stationnement Du Moulin

- Installer un horodateur automatisé avec barrière ;
- Mettre un panneau signalétique directionnel à droite de l'entrée sur la rue Du Moulin.



(Photo : Google Street view)

Stationnement de l'église Saint-Patrice

- Demander à la Fabrique gérant l'église si le stationnement peut être indiqué dans les futurs outils de promotion de stationnement pour consommateurs du centre-ville.

Stationnement du centre communautaire

- Aménager sa partie en terre battue;
- Ne pas substituer les cases lui étant dédié à un autre usage.

Îlot Tourigny

- Sans être un stationnement, étant donné les projets potentiels sur cet îlot, tout projet de construction devrait être autosuffisant en stationnement au niveau du règlement d'urbanisme en vigueur.

Stationnement Pointe Merry

- Installer un horodateur automatisé avec barrière ;
- Mettre le panneau des règlements du parc à proximité des piétons plutôt qu'à l'entrée des voitures afin d'améliorer sa visibilité ;



(Photo : Google Street view)

- Étudier la possibilité de réserver des cases longue durée gratuites pour travailleurs du centre-ville ;
- Le cas échéant, faire une campagne de promotion afin d'inciter les travailleurs à se relocaliser dans ces cases.
- Étudier la possibilité de créer un accès via la rue Du Quai afin d'améliorer son accessibilité ;
- Indiquer une heure de fermeture réelle.



(Photo : Enquête terrain 2013)

Stationnement Bras de rivière

- Aménager sa partie en terre battue;

- Étudier la possibilité de relocaliser les travailleurs afin de laisser toute la place aux consommateurs;
- Signaler ce stationnement depuis la rue Merry.



(Photo : Google Street view)

Stationnement Des Braves

- Réaménager le Parc des Braves;
- Planifier le resurfaçage du pavé.

Stationnement en pierre de la Caisse Desjardins

- Réaménager le stationnement et son éclairage;
- Songer à le réguler de la même manière que le stationnement Desjardins de la rue Laurier;
- Relocaliser le plus possible les employés de Desjardins du stationnement Bras de rivière vers celui-ci.

Stationnement Du Commerce

- Planifier le resurfaçage du pavé.

Autres options

- Considérer l'aménagement proposé par les services municipaux entre le stationnement Du Commerce et la rue Sherbrooke comme prioritaire, surtout concernant la portion entre les rues Dufault et Sherbrooke;
- Considérer l'ajout d'un stationnement sur le terrain à l'angle de la rue Principale et de la rue Sherbrooke lors d'un potentiel réaménagement urbain tel qu'indiqué dans la section sur l'offre potentielle.

5. CONCLUSION

Le processus de revitalisation du centre-ville s'appuie sur une vision qui vise à rendre le centre-ville attractif à toute la population. De nouveaux espaces de détente pour les piétons, des parcs publics avec de la verdure, de nouveaux commerces, des café-terrasses, des activités pour toute la famille sont quelques-uns des éléments qui vont attirer plus de monde au centre-ville. Son accessibilité est donc un enjeu central du processus qui va modifier le centre-ville au cours des prochaines années.

Dans un contexte où la qualité de vie devient, avec la protection de l'environnement, parmi les objectifs collectifs auxquels adhère de plus en plus de gens, la Ville de Magog devra développer des alternatives quant aux modes de déplacement des consommateurs, des travailleurs et des touristes qui permettent de rendre le centre-ville accessible et convivial, tout en équilibrant le nombre de stationnements.



FONDATION
RUES PRINCIPALES

11, rue de l'Ancien-Chantier
Québec, G1K 6T4
Téléphone : 418 694-9944
Sans frais : 1 877 694-9944
Télécopieur : 418 694-9488

www.fondationruesprincipales.qc.ca