

DIRECTION DU SERVICE DU STATIONNEMENT DE LA VILLE D'OTTAWA

Stratégie de stationnement de Kitchissippi – Westboro et Wellington Ouest

RÉSUMÉ : ÉTUDE SUR LE STATIONNEMENT À WESTBORO – JUIN 2015

La **Stratégie de stationnement de Kitchissippi** est une approche coordonnée qui vise à étudier et à résoudre les problèmes de stationnement sur toute la « rue principale traditionnelle », soit la rue Wellington et le chemin Richmond, en travaillant de concert avec les résidents et les commerçants pour explorer toutes les solutions possibles.

Le 2 mai 2015, dans le cadre de l'étude du village de Westboro, la Direction du service du stationnement de la Ville et le conseiller de Kitchissippi Jeff Leiper ont tenu une consultation publique au Centre des aînés Churchill auprès des membres et des entreprises de la communauté pour discuter des dernières données.

Vous trouverez plus de renseignements et la présentation complète à l'adresse suivante :

www.ottawa.ca/StationnementKitchissippi

CONTEXTE

- Le principal objectif du Service du stationnement est de 1) *servir* les résidents et les commerçants, tout en 2) améliorant la sécurité et l'efficacité dans les quartiers.
 - Les recettes du service de stationnement ne sont plus tout simplement déposées dans les coffres municipaux, mais sont réinvesties dans des projets liés au stationnement et placés dans les fonds de réserve pour les nouvelles infrastructures de stationnement.
 - La **Stratégie de stationnement de Kitchissippi** s'appuie sur deux études sur le stationnement local : l'une à Westboro (voir les détails ci-dessous) et l'autre à Wellington Ouest (collecte de données en cours).
 - Chaque étude sur le stationnement local permet de mesurer la demande et l'utilisation des stationnements à différents moments de la journée par rapport au taux d'occupation normal de l'industrie établi à 85 % pour le stationnement sur rue. En dessous de 85 %, les usagers parviennent habituellement à trouver un bon stationnement; au-dessus de 85 %, la situation est considérée comme critique et les stationnements fonctionnellement « complets ».
 - Le Service du stationnement se sert d'une « trousse du stationnement » – qui comprend toutes sortes de solutions pour augmenter le nombre de places de stationnement disponibles, notamment en encourageant l'utilisation d'autres moyens de transport.
 - Les stationnements sur rue payants peuvent être utiles pour la gestion du stationnement, mais il y a aussi d'autres solutions envisageables.
-

CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE DE WESTBORO EN 2011 (PRÉSENTÉE AU COMITÉ DES TRANSPORTS EN 2013)

- 962 espaces de stationnement sont accessibles à la population dans ce secteur, soit 252 stationnements sur rue, 635 sur des rues secondaires et 75 places de stationnement payantes sur des propriétés privées.

DIRECTION DU SERVICE DU STATIONNEMENT DE LA VILLE D'OTTAWA

Stratégie de stationnement de Kitchissippi – Westboro et Wellington Ouest

- Il y a 1 145 espaces supplémentaires sur des propriétés privées réservées à la clientèle ou aux employés (p. ex. les magasins à grande surface, MEC ou les stationnements arrière).
- Les données montrent un taux d'occupation élevé sur la rue à certains moments de l'heure de pointe, mais en général le taux se trouve en dessous de 85 %.
- Le nombre d'espaces en 2011 est jugé suffisant pour répondre à la demande dans ce secteur.
- Par contre, le secteur de l'avenue Golden à l'avenue Churchill est problématique puisqu'il dépassait presque 85 % d'occupation, tout comme les rues secondaires du secteur.
- Les données ont permis de relever qu'un bon nombre d'espaces de stationnement hors rue payants n'étaient pas utilisés.
- L'étude propose quelques modifications dans le secteur, par exemple une meilleure indication des stationnements hors rue.
- Il a également été recommandé de faire un suivi des changements causés par les nouveaux aménagements et les nouvelles entreprises.

DONNÉES DU SUIVI DE 2014

- Le taux d'occupation a augmenté de manière significative entre 2011 et 2014.
- Le stationnement sur rue du chemin Richmond continue d'augmenter – les rues secondaires connaissent un plus grand achalandage près de secteurs clés.
- Le taux d'occupation sur le **chemin Richmond de l'avenue Golden à l'avenue Churchill a atteint un seuil critique** :
 - Il a dépassé 85 % la semaine et les fins de semaine sur le chemin Richmond, durant 10 périodes étudiées sur 12.
 - Les avenues secondaires dans ce secteur, Danforth, Ravenhill et Madison par exemple, atteignaient également un seuil critique d'utilisation.
 - Tout ce secteur atteignait **97 % d'occupation** les samedis matin.
- L'occupation du secteur de Churchill à McRae est également en hausse, bien qu'elle soit toujours inférieure à 85 %. Le pâté de maisons à l'est des avenues Churchill et Edgewood se maintient à un taux critique.
- Le taux d'occupation du secteur de l'avenue McRae à la promenade Island Park était généralement faible ou moyen.
 - **Mais** les données ont été prises avant la fin de la construction des immeubles en copropriété d'Ashcroft à l'est de l'avenue Kirkwood et des nouvelles propriétés actuellement en construction sur les avenues Tweedsmuir et McRae.

OBSERVATIONS ET PISTES DE RÉFLEXION

- **En somme : l'utilisation des stationnements gratuits de Westboro dépasse maintenant le seuil critique sur une importante section du chemin Richmond et sur les rues secondaires aux alentours.**
- Dans cette « zone rouge », les clients ont de plus en plus de difficulté à trouver un bon stationnement rapidement, ce qui est problématique.

DIRECTION DU SERVICE DU STATIONNEMENT DE LA VILLE D'OTTAWA **Stratégie de stationnement de Kitchissippi – Westboro et Wellington Ouest**

- L'observation sur le terrain des rues de Westboro permet de confirmer les conséquences qu'avaient prédites les chercheurs et les experts de l'industrie : augmentation du nombre de conducteurs qui tournent en rond pour trouver un stationnement, embouteillages, augmentation de la pollution et perte de clients qui partent ou qui évitent tout simplement le secteur.
- Quelques espaces de stationnement gratuit supplémentaires sont disponibles à l'extérieur de ce secteur très achalandé, mais les utilisateurs se montrent réticents à les utiliser; ils sont d'ailleurs peu encouragés à changer leurs habitudes.
- D'autres solutions de la « trousse du stationnement » ont été essayées, par exemple : la modification des règlements, l'encouragement à utiliser les parcs de stationnement privés payants, les possibilités de stationnement pour les employés et la promotion d'autres moyens de transport, tandis que d'autres solutions sont envisagées et évaluées.
- Un projet pilote pour promouvoir le stationnement public payant de la station Westboro a connu un assez bon succès; en effet, le taux d'occupation du garage de stationnement est passé de 11 à 35 %. Il faudra toutefois encore un peu de temps avant qu'il n'atteigne sa pleine capacité.
- Nous évaluons le potentiel de quelques solutions possibles qui permettraient de créer des espaces de stationnement supplémentaire sur des rues adjacentes à ce secteur achalandé. Bien qu'aucune de ces solutions ne soit un « remède miracle », nous sommes persuadés qu'elles pourront améliorer temporairement la situation.
- Nous nous engageons à discuter de ces solutions plus en détail avec les représentants de la zone d'amélioration commerciale et des associations communautaires du secteur dans le courant de l'été.
- Pour être ajoutés à la liste de diffusion et ainsi recevoir les dernières nouvelles et être avisés des événements en lien avec la Stratégie de stationnement de Kitchissippi, veuillez écrire à Scott.Caldwell@ottawa.ca.