

L'environnement économique des entreprises au sein de la Société de développement commercial de Montcalm et le projet de tracé pour le Tramway du Réseau structurant de transport en commun

Document présenté par
la Société de développement commercial de Montcalm-Le Quartier des arts

30 juillet 2020

Les Sociétés de développement commerciales

Les Sociétés de développement commerciales sont des associations à but non lucratif qui regroupent des entreprises réparties sur un territoire précis. À Québec, sept associations de commerçants et professionnels sont constituées selon ce modèle tel que défini au chapitre C-19 (art. 458.1 à 458.44) de la Loi sur les cités et villes du Québec.

La mission d'une SDC

Une SDC a comme mission d'assurer, en collaboration avec de nombreux partenaires, la vitalité d'une artère commerciale ou d'un secteur à forte densité d'activité commerciale. Elle doit voir au soutien d'une activité commerciale dynamique en accord avec les besoins et les attentes de différentes clientèles, de soutenir ses membres dans le développement de leur entreprise, d'organiser des activités de promotion et des événements afin de maximiser l'achalandage et de développer un sentiment d'appartenance et de fierté chez les résidents du secteur et les gens d'affaires.

La mission de la SDC Montcalm

La Société de Développement Commercial de Montcalm a pour mission de développer des stratégies pour assurer la vitalité commerciale de son quartier. Financée par ces membres, elle favorise le rayonnement et la notoriété du secteur commercial tout en créant un milieu propice à la prospérité et la pérennité de ses membres. Elle se distingue par une image de marque autour de l'appellation « Quartier des arts » qu'elle incarne par les lieux de culture qu'on y retrouve, le mobilier urbain installé sur le territoire, les événements publics et les promotions qu'elle orchestre.

Les actions d'une SDC

Elle représente, soutient et défend l'intérêt de ses membres

Elle participe à la formation des gens d'affaires

Elle informe les gens d'affaires et leurs employés sur tout ce qui les concerne

Elle s'investit à améliorer l'aménagement et l'image du secteur

Elle anime et augmente son achalandage

Elle travaille à faire connaître son secteur et ses gens d'affaires

Elle développe avec une approche stratégique et durable

Le fonctionnement et la gouvernance

Toutes les entreprises situées sur le territoire de la SDC en sont membres d'office et versent des cotisations annuelles obligatoires. L'assemblée générale d'une SDC est souveraine ; lors de cette assemblée, les membres présents prennent des décisions sur différents dossiers. C'est notamment lors de ces assemblées que sont élus les administrateurs. Les administrateurs forment ensuite un Conseil d'Administration ; ils nomment un président, un vice-président et un secrétaire-trésorier. Ensemble, ils prennent des décisions sur les projets et les orientations de la SDC, lesquelles sont ensuite mises en pratique par la direction.

D'entrée de jeu, la SDC salue l'initiative d'avoir mis sur place le Réseau structurant de transport en commun pour la Ville de Québec. Nous saluons également la volonté du

BAPE d'encourager le dépôt de mémoires afin de recueillir les avis des différents acteurs et groupes d'influence du milieu. Comprenant l'importance que revêt un tel projet pour chacune des entreprises membres de la SDC et l'impact qu'il aura sur ce secteur, la SDC a rédigé un mémoire dans un esprit de concertation en s'assurant de refléter les particularités et préoccupations propres à chacun des commerces et services qui auront un impact avec la mise en service du tramway.

Par les discussions et échanges qu'a eus la SDC sur la réalité des entreprises qui opèrent dans le secteur, il se dégage une position consensuelle qui vous est livrée dans le présent document.

C'est dans cet esprit que la SDC participe au processus consultatif piloté par le BAPE et a bon espoir que cette démarche s'inscrit dans des valeurs d'écoute et de considération mutuelle.

Principaux constats

Le commerce de proximité et ses grands enjeux

En 2020, opérer une PME et faire du commerce de proximité représente un pari risqué. Les commerçants souhaitent obtenir une vision globale en ce qui concerne le passage du tramway dans le secteur où ils opèrent. Lors de la présentation du projet initial, les commerçants étaient plutôt emballés et favorables au projet avec la station souterraine au coin de Cartier et René-Lévesque et envisageaient l'apport du tramway comme un élément consolidant pour le secteur et leurs affaires à moyen long terme. Cependant, quelques jours avant le début des audiences du BAPE, le bureau de projet est arrivé avec une nouvelle hypothèse où la sortie de terre du tramway se ferait près de l'intersection Turnbull et René-Lévesque plutôt que Des Érables et rendant la station Cartier, une station de surface plutôt que souterraine.

Dans les quartiers centraux où sont concentrées les SDC, il est possible d'observer, et ce depuis quelques années, un exode des plus petits commerçants vers les banlieues où les coûts d'opération sont beaucoup moins élevés et les services publics sont plus généreux (i.e. stationnement gratuit à proximité). L'arrivée du réseau de transport en commun structurant a donc été reçue avec enthousiasme, une bonne partie de la clientèle provenant du transport en commun desservi par les parcours métrobus, express et régulier.

Néanmoins, les coûts d'opération des commerçants dans les quartiers centraux comme Montcalm sont très élevés en raison de la valeur des immeubles du secteur et en conséquence le coût des loyers et les taxes non résidentielles. Ils sont donc vulnérables à la moindre fluctuation de la clientèle. On le constate particulièrement en 2020 avec deux éléments majeurs qui les fragilisent soit la pandémie de Covid-19 et les travaux de réfection majeurs de l'avenue Cartier entre le chemin Sainte-Foy et René-Lévesque.

Les travaux à la base souterrains avaient l'avantage de ne pas trop perturber l'environnement immédiat des commerces et résidents du secteur, ils n'avaient pas d'incidence sur le nombre de cases de stationnement à proximité de la zone commerciale et peu de conséquence sur les livraisons et aussi la fréquentation des commerces et services. Ils permettaient également de garder la traverse piétonne au coin de Cartier et René-Lévesque intacte soit sans entrave.

Principaux constats sur la nouvelle hypothèse

Le 19 juin dernier, le maire et le bureau de projet présentaient des modifications importantes au tracé ainsi qu'aux stations souterraines du trajet de tramway dans la section Colline parlementaire. Bien que ces modifications puissent paraître attrayantes à certains égards, l'annonce du changement d'emplacement pour la trémie de sortie suscite de nombreuses interrogations qui n'ont pas été répondues jusqu'à maintenant.

Étant donné les coupes importantes dans le projet de réseau (moins de stations souterraines, fin du trambus, etc.) nous avons la présomption que cette nouvelle hypothèse risque de devenir le plan A plutôt que le plan B.

Dans un tel cas, nous ne savons pas si en sortie de la trémie, les rails seront en positionnement axial ou latéral, le nombre de cases de stationnement sur rue qui disparaîtront, les solutions qui seront mises en place pour permettre les livraisons, etc.

La sortie de la trémie dans Montcalm

Le projet actuel prévoit la sortie de la partie souterraine du tramway sur René-Lévesque dépassé l'avenue Cartier qui serait la dernière station souterraine. Pour se faire, une trémie doit être aménagée à partir de l'avenue des Érables.

La SDC a des questions sur ce scénario, car la trémie viendra agir comme une barrière entre le nord et le sud du quartier. En effet, elle viendrait nuire à la perméabilité de la trame du quartier tout en imposant une infrastructure qui s'agencerait peu à l'échelle du boulevard René-Lévesque à cette hauteur, car la largeur n'y est pas optimale. Ce scénario a cependant l'avantage de conserver le secteur commercial du quartier pratiquement intact les travaux s'effectuant principalement en souterrain.

Dernièrement, il fut annoncé qu'un scénario alternatif serait aussi à l'étude afin de faire sortir le tramway à la hauteur de l'avenue Turnbull. Cette option pourrait être intéressante, car elle permettrait au tramway sans doute de modifier la trame commerciale entre Turnbull et Cartier. Cependant comme précédemment mentionnée, l'information sur cette hypothèse est trop embryonnaire pour être en mesure d'y avoir une adhésion ou une opposition à ce moment-ci. Nous tenons cependant à ce que les commerçants et citoyens qui seront directement impactés par cette hypothèse puissent être consultés en amont de toutes décisions qui seraient prises.

Les impacts du chantier du tramway et les mesures de mitigations prévues

Bien qu'emballant, le projet de tramway va engendrer un chantier de grande envergure. Il est donc naturel pour les commerçants et services professionnels du secteur de questionner la planification de la vie pendant les différentes phases des travaux qui vont s'échelonner sur plusieurs années. En ce sens, nous sollicitons à nouveau auprès des autorités de la Ville la nécessité que la SDC soit autour de la table pour discuter et élaborer les mesures de mitigation du chantier afin de limiter les perturbations au minimum dans le secteur.

Les mesures prévues pour assurer la circulation et l'accès au stationnement

Étant conscients que le boulevard René-Lévesque sera fortement affecté par les travaux du tramway, la SDC aimerait s'assurer qu'elle sera également consultée pour la mise en place des plans de circulation dans le secteur comme nous avons pu l'être dans l'actuel chantier réalisé sur l'avenue Cartier et le chemin Sainte-Foy.

Finalement, le stationnement est souvent un enjeu important pour garder une vitalité commerciale nonobstant l'arrivée du Tramway dans le secteur. Lors de la réfection sur le boulevard René-Lévesque, il faudra supprimer et/ou relocaliser plusieurs espaces normalement desservis par les cases de stationnement en parallèle aménagées le long de la voie. Le maire a énoncé lors du point de presse du 19 juin la construction éventuelle d'un stationnement étagé dans le secteur. Nous souhaitons avoir certaines garanties sur la réalisation de celui-ci particulièrement si le scénario de sortie de trémie se fait à Turnbull, car la disparition de cases sera encore plus importante en conséquence.

Les impacts sur les propriétés et l'apport de lieux publics supplémentaires

Le tracé du tramway aura un impact sur les propriétés qui se trouve sur ses abords. Il est maintenant connu que plusieurs acquisitions partielles seront faites le long du boulevard René-Lévesque et qu'une acquisition complète sera effectuée au coin de l'avenue Cartier sur le lot de l'ancienne station d'essence Shell de même que des bâtiments coin des Érables. Pour le coin Cartier, nous avons compris que l'acquisition est pour permettre l'installation de la station souterraine et pour Des Érables pour la sortie de trémie. Or si le scénario B (sortie de trémie à Turnbull) est-ce que ces acquisitions seront toujours réalisées ? Le terrain de la station deviendra sans doute trop grand pour les besoins d'une station de surface. Est-ce possible de croire que l'excédent sera transformé en place publique avec plantation, mobilier, et pourquoi pas, service sanitaire ? Sur Des Érables, sans sortie de trémie ces immeubles à vocation mixte seront-ils toujours expropriés ?

Les impacts du chantier sur la vitalité commerciale

Le bruit, la poussière et les vibrations qu'engendre un chantier de cette envergure sur une période prolongée peuvent avoir un impact sur la santé financière des commerces et services professionnels à proximité. La SDC tient à s'assurer qu'un programme d'atténuation et de compensation des pertes encourues par les travaux sera en place pour toute la période de construction afin de permettre à ceux-ci d'essayer de passer à travers cette période où les pertes de revenus seront inévitables.

Autres constats et recommandations

La SDC profite de l'occasion pour soulever d'autres constats et recommandation qu'elle souhaite livrer au BAPE et particulièrement aux autorités de la Ville en ce qui concerne les commerces et services des quartiers centraux qui permettrait de diminuer les impacts du projet sur leurs opérations.

Une révision du modèle de taxation actuel afin d'alléger le fardeau fiscal du secteur non résidentiel via une diversification des sources de revenus de la Ville. Les nouveaux pouvoirs de taxation accordés par la loi 109 pourraient être utilisés de façon créative

pour que cette réduction se fasse à coût nul.

Pour les commerces sur les artères commerciales situées dans les quartiers centraux, offrir et publiciser à certains moments des « congés » de parcomètres pour favoriser les affaires. Par exemple, les soirs du dimanche au mercredi, en périodes d'affaires plus tranquilles. Ou encore lors des week-ends en creux de saison, ex. lors des mois de novembre/janvier. Une façon d'appuyer le développement des affaires et le commerce de proximité. Cette pratique est déjà adoptée dans certaines villes pour favoriser les citoyens à venir s'y promener (ex. aucun parcomètre en service le dimanche comme au centre-ville de Magog). Une campagne promotionnelle pourrait être faite par la municipalité pour souligner ce « congé de parcomètres ».

Réglementation

Offrir des programmes de rénovations de façades plus efficaces et accessibles surtout dans les secteurs où sera réalisé le trajet du Tramway.

Amoindrir les règles sur l'affichage afin d'aider à la visibilité des commerces. Pour le moment les normes applicables à l'installation d'une enseigne sur un bâtiment ou enseigne installée en vitrine sont très strictes et rigides. Un assouplissement de ces normes permettrait d'animer davantage le quartier tout en octroyant une meilleure visibilité pour les commerces surtout en période de travaux.

Permettre l'affichage de l'identité des quartiers sur une plus longue période de temps (oriflamme et bannière de rue ou autre type plus intégré au mobilier urbain) afin de permettre aux artères d'être distinctive et d'offrir aux citoyens circulant sur le parcours du Tramway de se repérer.

Conclusion

Pour terminer, la SDC Montcalm tient à réitérer son appui au projet de tramway qui à terme aura un impact positif sur la vie économique du secteur, sur la mobilité et sur la qualité de vie des commerçants et citoyens du quartier, mais les problématiques nécessitent une plus grande compréhension à l'égard des enjeux des commerçants afin de les soulager et de leur permettre de contribuer au développement de la ville sans pour autant être pris à la gorge.

La SDC espère sincèrement que les préoccupations et les remarques émises tant dans la première partie des audiences que présentement dans ce mémoire soient prises en compte afin que le projet puisse être un succès avec la meilleure acceptabilité sociale possible par toutes les parties prenantes.