CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTRÉAL

LETTRE OUVERTE
14 FÉVRIER 2020
Pour diffusion immédiate

Outremont : une administration en mouvement pour la transition écologique

Entrée en vigueur le premier février dernier, la nouvelle politique de tarification des stationnements sur rue de l'arrondissement Outremont bouscule les habitudes de plusieurs citoyenNEs. Nous considérons cependant qu'il s'agit d'un signal clair quant à l'utilisation du financement public dédié à l'automobile privée qui éclairera les politiques de gestion du stationnement des prochaines années. Le stationnement sur rue étant souvent un obstacle au développement urbain durable et une dépense importante pour les municipalités, nous souhaitons exprimer notre appui à l'administration locale pour ce changement de vision et l'action vers un aménagement plus durable.

Nous sommes conscients que le principal point de discorde est le tarif de la vignette de 100 $ par mois pour les non-résidents qui souhaitent continuer de garer leur véhicule privé dans les rues de l'arrondissement. Depuis l'entrée en vigueur de la politique, des témoignages préoccupants d'employés qui songent à démissionner sont relayés dans les médias. En effet, en contexte de pénurie de main d'œuvre, certains automobilistes ne seront pas prêts à ajouter 1 200 $ par an à leurs frais de travail et certains employeurs n'auront pas les moyens de les retenir.

En revanche, agir pour la qualité des milieux de vie de touTEs les OutremontaisES était urgent. Déjà avant le nouveau campus de l'Université de Montréal, qui amènera 10 000 personnes de plus, le nombre de voitures était en augmentation, le nombre de ménages sans voiture diminuait et la part des déplacements en transport en commun reculait. Résultat : hausse de la congestion, hausse de la pollution, rareté du stationnement et dégradation de la qualité de vie des résidents. Voilà pourquoi une mesure ambitieuse et structurante devait être prise.

La croissance du parc automobile est hors de contrôle. Même dans la grande région de Montréal, celle-ci surpasse la croissance de la population, mine nos efforts de lutte aux changements climatiques et affecte la santé des MontréalaisES. La congestion routière a quant à elle doublé dans les 10 dernières années et ses impacts financiers se sont élevés à 4,2 milliards de dollars en 2018, selon la Communauté métropolitaine de Montréal.

À l'échelle municipale, l'entretien de chaque case de stationnement sur rue coûte de 800 $ à 1 300 $ par an selon le Plateau- Mont-Royal. Lorsqu'on y inclut la valeur du terrain, ces cases valent bien au-delà de 2 000 $ par année, ce à quoi il faudrait ajouter le coût de la dégradation des milieux de vie par la congestion, l'insécurité routière, le bruit et la mauvaise qualité de l'air. Du point de vue de 26 % des ménages outremontais qui ne possèdent pas de voiture et qui financent tout de même celles des autres, l'enjeu d'équité se pose.

Sans nier le choc financier ressenti par certains, rappelons qu'entre 2012 et 2018, les automobilistes québécois ont trouvé les sommes nécessaires pour doubler la quantité de camions légers sur les routes (VUS, minifourgonnettes et camionnettes). Selon CAA, la différence de coût d'utilisation annuel entre les VUS et les compactes est de l'ordre de 2 400 $. Voilà certainement une marge de manœuvre à exploiter. En encourageant les Québécois à délaisser leur automobile, une majorité s'en trouvera plus riche à terme.

50, rue Sainte-Catherine O., bureau 300 — Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : (514) 842-2890 Fax : (514) 842-6513 Courriel : info@cremtl.qc.ca

CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTRÉAL

Néanmoins, certains ménages et employeurs seront plus susceptibles de faire les frais de cette mesure. Bien qu'une réduction de 50 % soit prévue pour les résidents à faible revenu, l'arrondissement devrait envisager d'appliquer des échelles de tarification plus progressives au-delà du seuil du faible revenu afin que tous puissent conserver un accès équitable à l'arrondissement. Il faut innover pour atténuer les irritants.

Il faudra également suivre de près les effets de cette mesure sur la demande de stationnements. Les nouvelles cases de stationnement rendues disponibles seront-elles réellement nécessaires? Est-ce que l'arrondissement profitera de cette initiative pour réallouer l'espace à d'autres usages plus durables comme des voies réservées de transport collectif, des aménagements plus généreux pour les piétons et cyclistes ainsi que le verdissement dans les îlots de chaleur de l'arrondissement? Ce sont d'ailleurs les artères commerciales qui comptent le moins de stationnements qui profitent d'un plus grand dynamisme économique et d'un meilleur taux d'occupation des locaux, selon Local Logic.

L'expérience d'Outremont, qui n'en est qu'à ses débuts, mérite assurément d'être poursuivie, approfondie et éventuellement intégrée dans les futures politiques de stationnement de Montréal. Elle démontre un engagement fort d'une administration pour un partage équilibré de la ville et des dépenses associées à l'usage privé de la voiture. Elle fournit également une réponse aux défis de congestion, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui se butent à l'accroissement de l'usage de la voiture. En ça, elle mérite d'être saluée.

Cosignataires

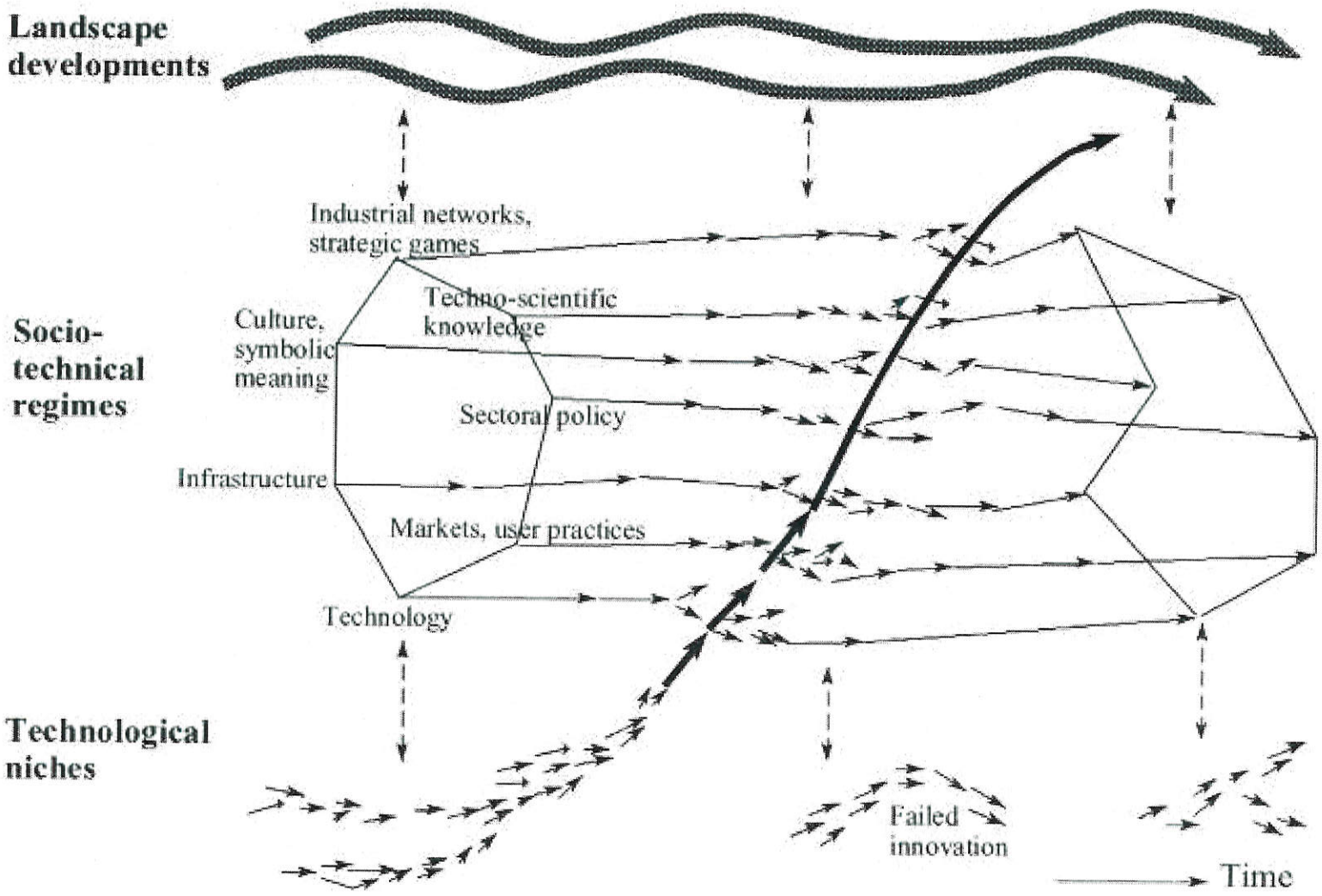
Emmanuel Rondia	Directeur général par intérim	Conseil régional de l'environnement de Montréal
Véronique Fournier	Directrice générale	Centre d'écologie urbaine de Montréal
Amal Melki	Administratrice	Coalition Climat Montréal
Jessie Pelchat	Experte en transport	Équiterre
Karel Mayrand	Directeur général, Québec et Atlantique	Fondation David Suzuki
Patrick Bonin	Responsable de la campagne Climat-Énergie	Greenpeace Canada
Pierre-Olivier Pineau	Professeur	HEC Montréal
Marie-Soleil Cloutier	Professeure, directrice du Laboratoire Piétons et espace urbain	Institut National de la Recherche Scientifique
André-Yanne Parent	Directrice générale	Le Projet de la réalité climatique Canada
Mélanie Busby	Porte-parole	Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville (MEAC)
Jeanne Robin	Porte-parole	Piétons Québec
Bertrand Fouss	Président	Solon collectif

50, rue Sainte-Catherine O., bureau 300 — Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : (514) 842-2890 Fax : (514) 842-6513 Courriel : info@cremtl.qc.ca

CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTRÉAL

Jean-Philippe Meloche	Professeur	Université de Montréal
Florence Junca Adenot	Professeure associée et directrice du FORUM URBA 2015	Université du Québec à Montréal (UQAM)
Christian Savard	Directeur général	Vivre en Ville

50, rue Sainte-Catherine O., bureau 300 — Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : (514) 842-2890 Fax : (514) 842-6513 Courriel : info@cremtl.qc.ca


Landscape developments
Socio-technical regimes
Technological niches
Industrial networks, strategic games
Techno-scientific knowledge
Culture, symbolic meaning
Sectoral policy
Infrastructure
Markets, user practices
Technology
Failed innovation
Time