

# Consultation publique en droit d'initiative relative à la politique de stationnement et de circulation de l'Arrondissement d'Outremont

## Expression d'une opinion

La politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont soulève de nombreux enjeux. La rencontre du 21 janvier a permis de signaler plusieurs de ces enjeux, en particulier en ce qui concerne le stationnement. Je souhaiterais revenir sur trois aspects de cette politique et de ses effets pervers sur la qualité de vie dans notre quartier : la durée du stationnement gratuit; le sens unique et le stationnement des deux côtés sur la rue Stuart; et enfin, le tracé de la piste cyclable.

### *La durée du stationnement*

La durée du stationnement autorisée pour les non-détenteurs de vignette soulève de nombreux problèmes qui semblent faire consensus d'un bout à l'autre de l'arrondissement. Pourquoi deux heures? Pourquoi ne pas s'être inspiré de l'expérience d'autres municipalités qui ont instauré un stationnement de quatre heures? Cette durée donne la possibilité de recevoir des personnes pour le repas, ainsi que pour les visites et services à domicile, tout en tenant compte de l'acceptabilité sociale. Pourquoi ne pas avoir suivi cette approche qui fonctionne bien et qui pourrait résoudre plusieurs situations problématiques?

### *Le sens unique et le stationnement des deux côtés sur la rue Stuart*

Par ailleurs, la politique de stationnement et de circulation de l'Arrondissement d'Outremont, nouvellement implantée, présente plusieurs effets pervers et contraires à l'esprit « d'écoresponsabilité » mis de l'avant par l'Arrondissement.

J'aborderai plus particulièrement le cas de l'avenue Stuart, entre les avenues Lajoie et Van Horne qui, depuis l'implantation du sens unique et du stationnement des deux côtés de la rue, connaît une importante augmentation de la pollution due au gaz carbonique. En pleine zone scolaire, les voitures y font la queue pendant de longues périodes, en particulier à la sortie des classes. De plus, cette nouvelle configuration, qui empêche les camions de livraison de se garer le temps de décharger, aggrave la congestion. Nous avons déjà observé un camion effectuant la livraison de mazout pour le chauffage qui a bloqué la circulation pendant une longue période, immobilisant un grand nombre de voitures, le moteur en marche.

Ce qui accentue le problème, c'est la durée du feu de circulation qui donne vingt secondes seulement aux voitures pour tourner sur l'avenue Van Horne. Ce qui signifie qu'aux heures de pointe en particulier, le temps de laisser les nombreux piétons — écoliers et usagers du métro — traverser au feu vert, il n'y a qu'une ou deux voitures qui peuvent tourner sur Van Horne, tandis que sur Stuart, la queue s'allonge et les moteurs tournent en faisant du sur

place pendant des heures. Bonjour la pollution! Essayez d'ouvrir une fenêtre le matin vers 8 h ou l'après-midi vers 16 h et votre logement sera imprégné de gaz carbonique.

Pour faire une simple analyse coûts-bénéfices, en considérant que cette nouvelle réglementation ajoute quelque 30 places de stationnement, on peut se demander si ça vaut la peine de polluer autant pour les quelques milliers de dollars que ces voitures rapportent à l'achat de vignettes (*Le stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*, Conseil régional de l'environnement de Montréal, mars 2014).

### *Le tracé de la piste cyclable*

Enfin, le tracé de la nouvelle piste cyclable ne semble pas répondre aux besoins des cyclistes qui sont de plus en plus nombreux à emprunter les trottoirs. En effet, le détour proposé par l'avenue Lajoie et l'avenue Wiseman pour joindre le campus MIL est tout sauf naturel. Est-ce qu'il faudra un accident malheureux pour modifier le tracé de la piste cyclable qui devrait tout naturellement continuer tout le long de la rue Stuart pour rejoindre le parc que l'Arrondissement devrait aménager sur le campus MIL? De plus, sur l'avenue Wiseman, où le stationnement est permis d'un seul côté, on a tracé la piste de ce côté alors que l'autre côté de la rue est libre! Quand on connaît les risques d'emportierage, on se demande ce qui a pu motiver ce tracé.

Merci.

Giovanni De Paoli et Danielle Dionne  
Résidents au [REDACTED]  
Le 15 février 2020