

MÉMOIRE
CONSULTATION PUBLIQUE
NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION
DE L'ARRONDISSEMENT D'OUTREMONT

Monique Hamelin
Résidente d'Outremont

17 février 2020

Présentation de la signataire du mémoire

Je suis une résidante d'Outremont depuis 1974 ! Et au fil de près de 50 ans maintenant, il y a eu toutes sortes de demandes sur l'épineuse question du stationnement sur rue.

En 1974, déménageant en ce qui était alors la ville d'Outremont, j'ai connu l'interdiction de stationner dans les avenues la nuit et pas plus de quatre (4) heures le jour.

J'ai connu les demandes des citoyennes et citoyens qui souhaitaient du « stationnement sur rue » en tout temps et sans limites de temps.

Quand le stationnement sur rue a été accordé, j'ai connu l'époque des demandes de vignettes, car le jour, il était difficile de stationner pas trop loin de chez soi, car des banlieusards venaient garer leur voiture gratuitement pour la journée avant d'aller prendre le bus pour se rendre au travail. La disponibilité des places a fait grossir le nombre d'autos dans nos rues, nos avenues et, avec le temps, les problèmes de circulation rapide dans des artères et avenues résidentielles ont pris de l'ampleur et les demandes d'apaisement de la circulation (dos d'âne, traverses de piétons, baisse de la vitesse, etc.) pour la sécurité des piétons se sont multipliées.

J'ai connu les demandes de résidents près des artères commerciales (Laurier, Bernard, Van Horne, Parc) et de l'Université de Montréal qui demandaient du stationnement réservé aux résidents pour leur tronçon d'avenue, car les non-résidents du secteur prenaient toutes leurs places de jour comme de soir.

En 2019, lorsque j'ai pris connaissance du nouveau plan de stationnement, il me semblait que l'histoire se répétait avec l'augmentation du nombre de places de stationnement partout dans l'arrondissement et la plus grande facilité pour tous, tant les détenteurs de vignette zone 1 que pour les personnes venant des autres arrondissements ou d'ailleurs au Québec, de se prévaloir du deux heures de stationnement sans frais pour garer leur voiture pas loin pour faire des courses sans le moindre égard pour les résidents ayant pignon sur rue. Voilà ce qui a motivé la rédaction de ce mémoire.

Quelques données du PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE – Recensement 2016 Arrondissement d'Outremont, Édition mai 2018 – pour plus de détails, voir :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%C9MO_OUTREMONT%202016.PDF

Pourquoi présenter des données du *Profil sociodémographique de l'arrondissement Outremont* dans ce mémoire? En fait, ces données seront la base factuelle pour des énoncés qui seront faits plus loin.

La proportion d'enfants de 0 à 14 ans y est la plus élevée de tous les arrondissements de la ville de Montréal : 23 % de la population de l'arrondissement. (p.5)

Celle d'ânés, âgés de 65 ans à 79 ans est de 12 %. (p.5)

6 % de la population a 80 ans et plus et de ce groupe de 1 350 personnes, 310 sont âgées de plus de 90 ans. (p.8)

71 % de la population de 25 à 64 ans détient un diplôme de niveau universitaire. (p.24)

Transport – Si une majorité des déplacements vers le travail se fait en automobile, les transports en commun et les déplacements actifs ont la cote :

46 % de la population occupée de 15 ans et plus, utilisent l'automobile pour se rendre au travail, soit à titre de conducteur ou de passager.

Plus du quart (27%) de la population occupée des 15 ans et plus, choisissent toutefois d'emprunter les transports en commun. (p.6)

La part des déplacements actifs, soit la marche et la bicyclette, représente 25 % du total. (p.32)

À noter que le domicile est le lieu de travail de 14 % de la population active. (p.31)

Une proportion de 9 % des ménages de l'arrondissement avait un revenu annuel inférieur à 20 000 \$, tandis que 43 % d'entre eux gagnaient 100 000 \$ et plus. (p.28)

Pourquoi un nouveau plan de stationnement ?

Le plan d'action proposé ne semble pas avoir fait l'objet de consultations, d'analyses sur la situation qui prévalait et des correctifs à mettre en place pour améliorer le bilan vert de l'arrondissement.

L'administration en place a mis la population de l'arrondissement devant un fait accompli ou presque. La marge pour bonifier le plan était minime et l'écoute était très peu présente. Les Outremontaises et Outremontais, ces contribuables payeurs de taxes, avaient le sentiment que pour les penseurs du plan, leurs objections ne s'appuyaient pas sur des faits, sur des analyses. Nous avons le sentiment qu'on nous prenait pour des non-convertis, que nous ne voulions pas contribuer au bien commun, ou à sauver la planète si nous critiquions le plan proposé.

Aucun fait pour défendre les mesures proposées, aucune analyse des impacts pour la population des propriétaires ou des locataires, ne nous ont été présentés.

Rapidement des dépenses importantes pour un arrondissement de la taille du nôtre ont été lancées.

Quelques faits

La population d'Outremont est une population scolarisée qui aime s'appuyer sur des faits pour prendre des décisions. Elle est majoritairement au fait que nous vivons une urgence climatique et qu'il faut limiter les GES. La population est consciente que des mesures sont nécessaires et que nos anciennes manières de faire vont être chamboulées. Je ne crois pas

que les réactions vives au plan soient du type « pas dans ma cour ». La participation des utilisateurs payeurs se défend.

Selon moi, la vive contestation provient du fait que les énoncées du plan ne semblent pas s'appuyer sur des faits et des analyses et que les mesures proposées n'ont pas été prises en tenant compte des avancées en la matière. En tout cas, rien ne transperce avec le plan de communication qui nous a été servi.

Un plan vert global n'a pas été présenté à la population, s'il est dans les tiroirs de l'administration. Rapidement, les gens ont identifié que les solutions proposées vont créer plus de GES en augmentant le nombre d'autos sur le territoire, en facilitant des déplacements en auto sans égards à ceux et celles qui habitent sur plusieurs tronçons de nos rues.

Une seule zone pour l'arrondissement — avantages et inconvénients

Il est intéressant d'avoir voulu simplifier les règles du stationnement. Moults fois, des automobilistes lisaient les panneaux et demandaient aux piétons : suis-je ou pas dans la légalité si je laisse mon auto ici ?

Oui, il y a des avantages à permettre du stationnement partout sur le territoire, mais les contribuables, les propriétaires et locataires de l'arrondissement ne veulent pas perdre certains avantages, comme de pouvoir se stationner pas trop loin de chez soi.

Les grands perdants sont entre autres les gens qui habitent près des artères commerciales et de l'Université de Montréal, ce sera difficile pour ces personnes de trouver une place pour se garer pas trop loin. Les expériences du passé sont là pour nous rappeler la nécessité d'avoir des places réservées pour les résidents de ces tronçons.

De plus, comme il a été écrit précédemment, la proportion des moins de 14 ans est la plus élevée de tous les arrondissements de Montréal et les personnes âgées sont nombreuses. Pouvoir garer son auto près de chez soi quand notre marmaille est avec nous ou que nos habiletés physiques diminuent avec l'âge est particulièrement important pour ces deux catégories de personnes. Dans bien des secteurs, sans zone réservée aux gens qui ont pignon sur rue, cela sera difficile. Il faut revenir à des places réservées pour les résidents d'un secteur.

Solution à une zone unique pour tout Outremont

Revenir à des zones réservées pour les résidents.

Deux heures maximum de stationnement pour qui n'a pas de vignette

Il semble que l'administration de Projet Montréal croit qu'en mettant « maximum deux heures » sans vignette, les automobilistes vont nécessairement aller ailleurs pour se garer plus longtemps ou vont acheter un permis journalier, ou mensuel.

Il faut, selon moi, poser la question en terme de coûts-bénéfices. Quels sont les coûts-bénéfices de ne pas prendre de vignette ou de permis journalier et de me garer sur la rue pour plus de deux heures ? Quelles sont les probabilités de se faire prendre ?

Rapidement, le mot sera donné du nombre de personnes qui sont dédiées au respect des règles du stationnement à Outremont ? Combien de fois au cours d'un avant-midi, d'un après-midi ou d'une soirée le policier ou l'agent de la sécurité publique passe-t-il ? Quelle mesure est réellement en place pour s'assurer que je ne dépasse pas les deux heures permises ? Ces voitures sont-elles équipées d'un lecteur de plaques numérogiques ou pas ? Des rumeurs circulent déjà sur le manque de personnel ou d'équipement pour faire respecter la limite de deux heures.

Si je gare ma voiture sur une place avec parcomètre, la surveillance est là, mais sur nos avenues, est-elle réellement là ?

Comment, me demandait une voisine, l'arrondissement va-t-il me différencier, moi la sans vignette qui se stationne devant chez elle une journée où je vais et viens toute la journée. Comment la sécurité publique peut-elle tenir compte d'un comportement légal (stationnement pour moins de deux heures plusieurs fois dans la journée) versus celui de quelqu'un qui n'a pas de vignette et qui laisse sa voiture toute une journée sur une rue sans avoir obtenu un permis journalier ?

La surveillance de la règle des « deux heures maximum » sera difficilement applicable, pas assez de personnel, pas de solutions technologiques assez présentes, et donc rapidement le mot va se passer que l'analyse coûts-bénéfices sera pour qui ne s'en occupe pas.

Solution — « deux heures maximum »

À moins d'avoir du personnel en conséquence ou des outils technologiques, rien ne permet de penser que cette règle serait applicable.

La situation pour les résidants qui vont et viennent au cours d'une journée et se garent près de chez eux tout en respectant la limite permise à chaque fois pourrait difficilement être prise en compte.

On ne peut non plus laisser toutes les places en libre-service, car alors ce sont les contribuables qui vont en faire les frais.

Nombre de permis journaliers pour les visiteurs par adresse civique

Selon les derniers énoncés, chaque adresse civique aurait droit à 50 permis journaliers pour ses visiteurs et visiteuses au cours d'une année. Au-delà de 50, les coûts seront de 10 \$ pour nos invité·e·s. Nous l'avons vu, les résidants ne font pas tous des revenus élevés et les

grandes fortunes sont rares. Si nous invitons, nous aurons tendance à vouloir payer pour nos invité·e·s. Ce sont des taxes détournées qu'instaure l'arrondissement à ses résidents qui sont déjà très bien taxés.

De plus, à Outremont, nous avons des familles nombreuses et des personnes âgées, deux catégories de personnes qui peuvent avoir besoin de visites non seulement hebdomadaires, mais quasi quotidiennes de la part des proches. Cinquante permis seront vite écoulés. Comment tenir compte de ces situations non exceptionnelles ?

De plus, pour le logement locatif ou résidence en location, comment tenir compte des va-et-vient des locataires. Si X déménage et a utilisé sa banque de 50 permis qu'arrivera-t-il pour Y qui emménage ? Pourra-t-il avoir 50 autres permis ou pas si nous avons un système informatique qui est programmé avec l'adresse ?

Solution aux 50 permis journaliers par adresse civique

Il faudrait minimalement donner 100 permis par ménage ou alors revenir au programme de pas de limite comme par le passé.

En conclusion

Il faudrait revoir minimalement les trois points soulevés : la zone unique sans possibilité de réserver des zones pour les habitantes et habitants particulièrement sur les tronçons des zones problématiques, la question du stationnement « maximum 2 h » sans vignette si l'on ne peut faire la démonstration que l'arrondissement a les moyens de vraiment l'appliquer et finalement la question des 50 permis journaliers par ménage pour un an.

Si l'arrondissement souhaite de nouvelles rentrées de fonds, il pourrait mieux faire appliquer la limite des 30 et 40 kilomètres/heure sur son territoire. Cela aiderait à assurer une plus grande sécurité pour les déplacements de tous.

Monique Hamelin

17 février 2020