

## RÉSIDENTS DE MAISONS OUTREMONT



Mémoire sur la nouvelle politique de stationnement et de circulation à Outremont  
19 février 2020

Le présent mémoire vise à exprimer le désaccord et l'inquiétude de plusieurs résidents de Maisons Outremont en regard de la nouvelle politique de stationnement et de circulation à Outremont.

Nous nous attarderons sur six éléments de ce règlement .

### 1. Fin des places libres de stationnement

Selon le règlement , les places libres de stationnement n'existent plus. Elles sont remplacées par des vignettes pour résidents et non-résidents, avec une tolérance de 2h pour ceux qui n'auront pas de vignette.

Examinons l'impact de cette mesure sur les différents secteurs géographiques de l'arrondissement.

Portion sud du Chemin de la Côte Ste-Catherine:

-REM et station de métro Edouard Montpetit: le nouveau règlement constitue un incitatif à l'usage de la voiture dans cette portion du quartier et nuira aux riverains qui ne trouveront plus à stationner sur leur rue.

- Abords du cimetière Mont-Royal: historiquement, les visiteurs stationnent à proximité de l'entrée du cimetière pour assister aux services funéraires qui durent bien plus que 2h. Les obliger à acheter une vignette journalière pour les obsèques est répugnant, vignette qu'ils devront de surcroît se procurer à des endroits éloignés et ouverts selon des plages horaires limitées. Le cimetière est un service public offert à tous et le signal peu engageant qu'on envoie à ses utilisateurs est un outrage.

-Abords de la montagne la fin de semaine et les jours fériés: historiquement des randonneurs se stationnent à proximité de ce secteur à très faible densité d'habitation pour se promener sur les sentiers du Mont-Royal et ensuite fréquenter les commerces du quartier. L'obligation de payer une vignette journalière pour cette activité est une mesure fiscale qui n'a rien à voir avec l'écologie. Elle est même absurde en regard de l'écologie. En plus, les jeunes du quartier seront à risque de menaces ou violences à caractère sexuel s'ils font des randonnées seuls, car le côté mentionné du parc restera désert en tout temps.

- Abords de la montagne et du cimetière en soirée: pourquoi empêcher les personnes de se stationner après 17h dans ce secteur quasi désert? Quel problème de circulation cherche-t-on à y régler? Aussi, libérer le stationnement les fins de semaine et jours fériés semble être une exigence pour l'intérêt collectif et pas juste pour les résidents, sauf s'ils se sont manifestés de façon valable et collective pour les restrictions imposées par le plan sur leur secteur (ce qui semble ne pas avoir été le cas).

Portion nord du Chemin de la Côte Ste-Catherine:

-Secteur avoisinant le campus MIL, le CCI et la station de métro Outremont: ici, il y a lieu de distinguer et de tenir compte des besoins respectifs des résidents, des non-résidents, des employés des commerces du quartier et des étudiants sans empiètement des uns par rapport aux autres.

- Reste du territoire: il est important de conserver l'accessibilité généralisée aux parcs d'Outremont dans le respect des besoins des résidents, surtout en fin de journée les jours de la semaine et les fin de semaines/jours fériés.

En regard de tous ces enjeux, nous formulons deux propositions alternatives:

**Proposition 1:**

Plutôt que de rendre tout le territoire payant au-delà de 2 heures, sauf où il y a des parcomètres, nous proposons la création 4 secteurs réservés aux:

-**parcomètres**: pour les voies commerciales comme cela se fait déjà et même étendues, après des études et consultations adéquats;

-**résidents**: les vignettes annuelles par secteur (mais pas sur tout le territoire) coûteraient 100\$ par voiture (sans majoration du coût pour les gros cylindrés mais avec réduction du coût à 50\$ pour les voitures électriques), car l'espace occupé est semblable. L'émission des vignettes serait limitée à 2 par habitation avec possibilité d'obtenir des vignettes additionnelles à des prix plus élevés et en tenant compte de la disponibilité sur les rues concernées. Exemple: résident vignette **43-R**;

-**non-résidents**: le coût des vignettes annuelles pour les employés des commerces, maisons de retraite, garderies, bibliothèque, écoles, facultés et églises devrait être moindre que celui proposé par l'actuel règlement. Nous suggérons de le limiter à 400\$, avec identification de la vignette dans ce sens, pour des espaces réservés à des non-résidents mais aussi accessibles aux résidents avec vignettes du même secteur. Exemple: non-résident vignette **43-NR**.

-**visiteurs**: pour eux, des secteurs libres devraient être restaurés, où il n'y aurait aucune vignette d'exigée ni aucune restriction de temps dans les secteurs réservés à des non-résidents, pour une période de 24h utilisant 50 vignettes annuelles gratuites par habitation

ou payant \$10 pour des vignettes en vente partout dans les commerces du territoire sans le besoin de s'identifier (juste laisser la vignette journalière sur le tableau de bord).

Elles seraient réparties de façon différente selon la position géographique:

Portion sud du Chemin de la Côte Ste-Catherine:

-REM et station de métro Edouard Montpetit: Parcomètre et vignettes réservées exclusivement aux résidents dans des secteurs situés à 400 mètres de la station de métro.

-le reste du territoire: secteur libre (il suffit de faire un suivi de 24h pendant 2 semaines sur le territoire pour constater l'absence d'achalandage)

Portion nord du Chemin de la Côte Ste-Catherine:

-secteur avoisinant le campus MIL, le CCI et la station de métro Outremont: vignettes pour résidents, vignettes pour non-résidents (liés à ce secteur priorisant les employés) et secteurs libres pour étudiants.

-reste du territoire: vignettes pour résidents, vignettes pour non-résidents (liés à ce secteur priorisant les employés) et secteurs libres, ces dernières surtout aux abords des parcs qu'on souhaite ouverts aux visiteurs.

### **Proposition 2:**

Si les vignettes pour visiteurs étaient maintenues plutôt qu'abolies, la tolérance devrait passer de 2 heures à 6 heures.

### **2. Vignettes pour les visiteurs des résidents**

Selon le règlement, les vignettes journalières offertes par les résidents à leurs visiteurs (nombre limité à 50 par année) ne sont délivrées que sur identification du véhicule du visiteur.

L'obligation d'identifier le visiteur est une atteinte à sa vie privée et à celle des résidents; elle crée de surcroît le risque de surveillance non autorisée par des employés de la mairie, de la ville de Montréal et des entités responsables des données. Le scandale de la fuite des informations chez Desjardins, obligé de prendre des mesures extrêmes de protection des données en vertu de son statut juridique, démontre bien le danger existant. Les conséquences sont trop graves pour être ignorées.

**Proposition 3:** si la proposition 1 précédente n'est pas retenue, on propose l'abolition de l'obligation d'identifier les visiteurs des résidents mettant à leur disposition des vignettes journalières physiques (pour tableau de bord), soit à la limite de 50 gratuites par habitation, soit vendues dans les commerces d'Outremont pour \$ 10.

### 3. Vignettes pour les visiteurs d'Outremont

Selon le règlement, les personnes qui veulent visiter Outremont et y rester plus de 2 heures doivent se procurer des vignettes journalières. Il n'y a que trois endroits où se les procurer et leurs portes ferment à 17h les fins de semaine. Il s'ensuit que si quelqu'un arrive à 17h05 et projette de rester toute la nuit, il ne pourra pas se procurer de vignette et devra payer une amende s'il reste après 19h05.

**Proposition 4:** si la proposition 1 précédente n'est pas retenue, on propose l'abolition de l'obligation d'avoir une vignette en dehors des heures où il est possible de s'en procurer, en plus de la proposition 3 précédente.

### 4. Pistes cyclables

Aménager une voie cyclable entre le campus MII et le Chemin de la Côte Ste-Catherine via la rue Lajoie demande une étude de marché et de faisabilité. Une voie exclusive crée des ennuis aux véhicules qui partagent la chaussée du fait de l'espace restreint qui leur est alloué.

L'intérêt des cyclistes ne peut avoir priorité sur celui des résidents. La désignation d'une piste cyclable sur des artères importantes qui desservent plusieurs écoles et qui traversent des secteurs peuplés exige une décision par referendum et une consultation à la Commission Scolaire. La courte expérience des nouvelles règles démontrent que le projet ne fonctionne pas pour ce sujet.

**Proposition 5:** annuler la piste cyclable de ce tronçon d'ici à la tenue d'un référendum sur le sujet.

### 5. Dos d'ânes

Le règlement prévoit l'installation de plus de 400 dos d'ânes sur le territoire. L'objectif visé est de décourager la circulation et la vitesse à Outremont, réduisant l'émission des GES.

Des études sérieux démontrent que les dos d'ânes sont responsables de la croissance de l'émission des GES, mettant aussi en danger les piétons (surtout les enfants). Il est démontré que les conducteurs les contournent ou accélèrent fort en sortant. Ils ralentissent les véhicules d'urgence mettant en danger la vie des victimes en ambulances où qui attendent les pompiers. Les dépenses pour les installer ne se justifient pas. Les éviter entraînera des économies en émission de GES et ce sera plus sécuritaire pour nos enfants et aînés.

**Proposition 6:** Aucun nouveau dos d'âne ne devrait être installé et ceux existants devraient être enlevés. Pour décourager et pénaliser ceux qui n'observent pas les limites de vitesse, des radars fixes devraient être implantés sur des voies spécifiques, en fonction des résultats d'études sur la circulation et la vitesse, limitée à 30 km/h.

## 6. Alternance de stationnement

Le règlement élimine l'alternance de stationnement sur plusieurs rues, indépendamment de la saison et des jours de la semaine.

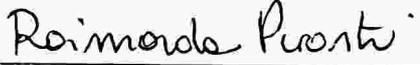
Le système d'alternance oblige le déplacement des voitures, surtout dans les secteurs à libre stationnement, de façon à permettre le nettoyage des rues et à prévenir l'abandon de certains véhicules pendant des semaines. Par ailleurs aucune étude n'a prouvé qu'un seul côté de stationnement en tout temps rend les rues plus sécuritaires pour les piétons.

**Proposition 7:** À l'exception des cas justifiés par des études techniques, revenir au système antérieur d'alternance et consulter en bonne et due forme les résidents touchés par son abolition.

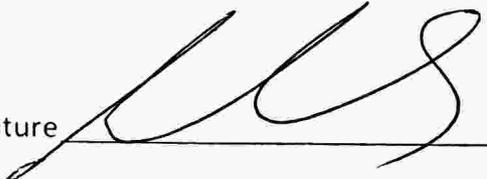
En terminant, nous voudrions faire remarquer à l'administration de la ville que si aucune des propositions des citoyens venus s'exprimer à cette consultation publique n'était retenue, Outremont risque de se heurter à un mouvement de résistance contre un plan qui taxe, voire élimine l'hospitalité sur son territoire. Au nom de la bonne gouvernance, résidents et administration publique ont le devoir de traiter le sujet visant à une plus grande harmonie entre personnes et machines sur notre territoire.

Unité [redacted] Nom DAN KRAFT Signature 

Unité [redacted] Nom Louise Quintal Signature 

Unité [redacted] Nom Raimonde Protti Signature 

Unité [redacted] Nom Moïse Veuy Signature 

Unité [redacted] Nom Geneviève Calas Signature 

Unité [redacted] Nom BEATRIZ MYSSIOR Signature 