

Christian Peaker, étudiant en urbanisme à l'Université de Montréal et résident d'Outremont (rue Van Horne)

Élie Desrochers, étudiant en urbanisme à l'Université de Montréal et résident d'Outremont (rue Champagneur)

Karl Gauthier, chargé de cours et chargé de formation pratique à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal, résident d'Outremont (avenue Ducharme)

Kim Racicot, étudiante en urbanisme à l'Université de Montréal et résidente d'Outremont (avenue Vincent-d'Indy)

Maude Léonard, aménagiste, chargée de cours et chargée de formation pratique à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal, résidente d'Outremont (avenue Ducharme)

Lorsque nous regardons les différentes tribunes d'information, nous avons l'impression que peu de résidents d'Outremont semblent capables de relativiser. Cependant, depuis la mise en place du plan stationnement de l'arrondissement, nous (moi, mon conjoint, nos voisins) avons vu une énorme réduction du nombre de voitures stationnées dans nos rues de quartier, un changement significativement positif. La conversation ne semble pas aller dans le sens de propositions visant à bonifier l'actuel plan de stationnement, mais plutôt à trouver et énumérer chacun des minuscules contretemps qu'il semble créer aux individus. Nombre d'arguments présentés (en consultation publique, dans les médias, sur les réseaux sociaux, etc.) nous apparaissent fallacieux et aucun ne semble présenter de conséquences négatives COLLECTIVES réelles.

Un statu quo qui n'est pas envisageable : l'impact des pavillons de l'Université de Montréal sur la demande en stationnement et l'effet sur nos rues de quartiers

Outremont est composé de plusieurs sous-quartiers attractifs pour les visiteurs notamment les secteurs aux abords des multiples pavillons de l'Université de Montréal (Marie-Victorin, Marguerite d'Youville et la faculté de musique) ainsi qu'aux abords des stations de métro. Dans ces secteurs, la demande pour le stationnement est déjà élevée puisque, entre autres, le stationnement offert par l'Université est dispendieux.

Le quartier adjacent au campus MIL est composé majoritairement de duplex et de triplex et est habité par de nombreuses familles avec de jeunes enfants. De plus, une majorité de résidents ne disposent pas de place de stationnement privé. Pouvoir se stationner près de chez soi quand on débarque des enfants d'un véhicule, ça contribue à faciliter la vie des jeunes familles. Quoi qu'en dise l'Université de Montréal dans les médias, le nouveau campus MIL crée davantage d'achalandage et de demande pour du stationnement dans un quartier où, avant l'implantation du plan de stationnement, il y avait déjà une saturation. À ce titre, nous avons d'ailleurs pu observer un changement radical: du jour au lendemain, nous pouvions trouver une place de stationnement en face de la maison (Ducharme, Champagneur, Davaar et McEachran), alors qu'auparavant, nous devions souvent nous stationner à 5 îlots de chez nous.

Des rues commerciales dévitalisées, vous dites ?

On entend parler de dévitalisation sur nos rues commerciales, une crainte non fondée qui reste encore à prouver. D'ailleurs, cette crainte est récurrente lors des projets de refonte de la tarification du stationnement. Or, plusieurs études ont illustré à de nombreuses reprises que ces craintes s'avéraient non fondées (notamment sur la rue Laurier Est). Les utilisateurs des commerces d'Outremont qui s'y rendent en voiture paient du parcomètre et continueront à le faire. De plus, avec le nouveau plan de stationnement, les visiteurs qui fréquentent les commerces d'Outremont peuvent se stationner sur toutes les rues de quartier pendant 2 heures, et ce, gratuitement. Rues qui, nous le rappelons, offrent maintenant beaucoup plus de places de stationnement.

Zone unique

Les résidents et visiteurs d'Outremont bénéficient du fait que l'arrondissement a une seule zone de vignette contrairement à d'autres arrondissements de Montréal. Ceci permet de simplifier le système de vignettes pour les résidents et les visiteurs.

Principe d'utilisateur / payeur

Selon des principes financiers, le système d'utilisateur/payeur est très efficace, équitable et assez simple une fois implanté. Le débat entourant le stationnement à Outremont semble écarter le fait que 26% des ménages d'Outremont ne possèdent pas d'automobile. Ces ménages ainsi que les ménages qui ont un stationnement privé, subventionnent le stationnement sur rue à Outremont alors qu'ils ne l'utilisent pas. Selon la ville de Montréal, l'entretien du stationnement sur rue coûte entre 800 \$ et 1 300 \$ par année. La vente de vignettes permet de financer, en partie, ces coûts d'entretien et de libérer de l'argent pour les diverses priorités des Outremontais.

Transition écologique

De plus, l'administration actuelle s'engage à utiliser les revenus de la vente des vignettes pour supporter la transition écologique de l'arrondissement. Excellente initiative étant donné que, par manque de financement, notre arrondissement, bien reconnu pour sa verdure, a accusé une perte nette de 67 arbres l'année dernière.

Du leadership et une vision pour favoriser la transition écologique

Chapeau à l'administration actuelle, qui se bat contre vent et marée, pour avoir adopté et mis en œuvre un plan de stationnement qui n'est certes pas parfait, mais qui est bien NÉCESSAIRE. Il s'avère maintenant important de mieux communiquer les retombées positives d'une telle proposition ambitieuse et de tenter de renverser la vapeur.

Le plan de stationnement est un bon départ pour un arrondissement qui trainait de la patte en matière d'actions visant à promouvoir le transport actif. Il faut continuer à travailler en ce sens en adoptant d'autres mesures telles que de nouveaux sens uniques (Hartland, Ducharme, Lajoie, par exemple), la complétion du réseau cyclable, etc. Il serait décevant que la mauvaise

expérience engendrée par l'adoption du plan stationnement mine l'implantation d'éventuelles mesures audacieuses.

Le plan stationnement est POSITIF, il faut le bonifier, mais en aucun cas le suspendre. Le statu quo, dans notre sous-quartier était déjà insoutenable, avec l'ouverture récente du campus MIL et les constructions prévues dans un futur rapproché, il faut continuer d'aller dans cette voie!

[1]

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1517789/vehicules-cylindres-rues-circulation-permis-environnement>

<http://journaloutremont.com/opinions>