

MÉMOIRE POUR DÉPÔT SUR LA PAGE WEB DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT – Bryna Shatenstein

Mon époux et moi sommes résidents d'Outremont depuis presque 45 ans - 10 ans en tant que locataires d'un logement dans un triplex en rangée, et les derniers 35 ans en tant que propriétaires d'un appartement aussi situé dans un triplex en rangée. Comme on n'a jamais eu un stationnement protégé, nous avons toujours garé notre véhicule dans la rue, le plus proche de la maison que possible. Puisque nous valorisons le transport actif, privilégiant les transports en commun, la marche et le cyclisme, notre véhicule est peu utilisé et doit être déplacé selon les pancartes de stationnement et en hiver, les opérations de déneigement.

Notre arrondissement est prisé pour son emplacement central sur l'île de Montréal et proximité au Mont-Royal, son architecture classique bien conservée, ses parcs magnifiques, la verdure de ses rues et avenues, son théâtre patrimonial, ses boutiques, ses café-terrasses et restaurants sympathiques et sa station de métro. En conséquence, on reçoit de nombreux visiteurs qui arrivent très souvent en voiture. Le nouveau campus MIL de l'Université de Montréal a ouvert ses portes à l'automne 2019, amenant dans le quartier des milliers d'étudiants, de professeurs et de membres du personnel universitaire additionnels. Certains cherchent aussi à garer leur véhicule sur le territoire, proche du campus MIL.

Lors d'une conférence de presse en mai 2019, un nouveau **Plan de stationnement** a été annoncé par l'administration de l'arrondissement, ayant pour objectifs de « ... verdir le territoire, prioriser les résidents et sécuriser les déplacements en transport actif ». Des informations sur ce plan ont été transmises aux résidents à partir de l'automne 2019. Parmi les mesures principales mises en place par le Maire Tomlinson et son conseil on trouve les suivants ; hélas, ils ne tiennent pas la route :

- Des vignettes de stationnement sont dorénavant obligatoires partout dans Outremont. Jusqu'ici, seulement certains secteurs de l'arrondissement - proches du théâtre, des cafés, des restaurants et des boutiques - étaient munis de stationnements zonés par vignette afin de prioriser les résidents de ces secteurs. **Toutefois, les nouvelles vignettes sont « universelles », soit non-zonées et ne priorisent pas les résidents qui voudraient stationner proche de la maison. Premier objectif échoué ;**
- Les vignettes sont accessibles aux non-résidents et deviendront nécessaires à ceux qui travaillent dans le secteur. Or, le tarif « non-résident » s'élève à 100\$ par mois, un coût faramineux pour des personnes à revenu moyen comme des éducateurs-trices de garderie, enseignant(e)s d'école, commis de commerces, etc. En effet, on entend déjà parler des gens qui quittent leurs postes à cause de ces frais qu'ils ne peuvent pas supporter. **Un « œil au beurre noir » et une perte importante d'image pour notre arrondissement ;**
- Sans vignette, le stationnement « libre » est limité à 2 heures entre 08h00 et 22h00 ; **les amis et parents ne voudront plus nous rendre visite pendant la journée, c'est trop compliqué. C'est insultant !**
- Les résidents sont dorénavant limités à 50 invités auxquels ils peuvent offrir un stationnement gratuit chaque année, nécessitant une lourde démarche pour en obtenir. Si on envisage une fête regroupant un grand entourage, on épuise ce nombre d'un coup et on aura à payer 10\$ pour chaque invité additionnel. L'arrondissement ose nous recommander que les invités fassent du co-voiturage ou qu'ils viennent en transport actif ou en transports

MÉMOIRE POUR DÉPÔT SUR LA PAGE WEB DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT – Bryna Shatenstein

en commun ? **C'est un affront, un contrôle inacceptable, un genre de « génie sociale » qui n'existe nulle part ailleurs sur l'île ni ailleurs. Quelle honte !**

- Les commerces situés à Outremont munies de véhicules lettrés à l'usage du commerce peuvent avoir accès à des vignettes à prix réduit pour leurs employés. Or, le coût de faire lettrer un véhicule est prohibitif pour de nombreux commerçants dont les employés se servent de leurs voitures personnelles. **Que feront-ils ? Un enjeu mal-pensé ;**
- Que feront les compagnies de service venant de l'extérieur de l'arrondissement ? Par exemple, lorsqu'on fait venir un électricien ou un plombier, ou on fait faire des réparations ou des rénovations qui peuvent durer assez longtemps ? **Un autre enjeu mal-pensé ;**
- L'arrondissement a supprimé de nombreuses places de stationnement sur Avenue Lajoie et a changé le sens de la circulation des rues avoisinantes afin d'implanter un projet pilote de piste cyclable reliant le campus principal de l'université au nouveau campus MIL. Cette piste cyclable a été peu empruntée lors de l'implantation l'automne dernier et encore moins cet hiver. Pourquoi implanter cette piste ? Les étudiants inscrits aux programmes du nouveau campus n'assistent pas aux cours offerts au campus principal et le personnel est affecté à l'un ou l'autre campus. **Pourquoi donc lier les 2 campus par piste cyclable ? Y avait-il une étude de besoins ? Quelle est l'échéance du projet pilote ? Comment sera-t-il évalué ? Qu'est-ce qui a réellement motivé cette implantation de piste cyclable ?**

LES PROBLÈMES

Les résidents comme nous, dont le domicile n'est pas muni d'un stationnement protégé sont visés par ce plan de stationnement et c'est eux qui assument le coût de ce plan ! **Ceux ayant une résidence avec garage ou allée de stationnement n'ont pas à se procurer une vignette.**

Même si leur véhicule est muni d'une vignette, les résidents risquent d'avoir davantage de difficulté à trouver une place proche de leur maison, ayant ainsi à rouler plus longtemps, afin d'enfin trouver une place, pas forcément près de la maison et ce, parce que les vignettes ne sont pas zonées par secteur. **Chercher une place de stationnement aura pour effet de dégager davantage de gaz à effet de serre (GES). Comment donc est-ce que ce plan de stationnement servira à « verdier le territoire et prioriser les résidents » soit les principaux objectifs énoncés du plan ?**

De plus, on n'est pas tous âgés dans la trentaine et aptes à ou désireux de pratiquer un transport actif ; même nous, des adeptes de cyclisme, n'avons jamais rouler à vélo l'hiver dans notre jeunesse. C'est dangereux pour les cyclistes, les piétons et les automobilistes ! **Il faut alors composer avec les saisons peu propices à la marche ou à vélo – visiblement ce n'est pas tout le monde qui veut pédaler en hiver - et le transport en commun pourrait ne pas être une option convenable.**

En effet, selon le dernier recensement de la population d'Outremont, 35 % de la population est âgée de plus de 50 ans, et 18 % des résidents ont plus de 65 ans (*Arrondissement d'Outremont. Édition mai 2018. Publication de Montréal en statistiques. Service du développement économique. Ville de Montréal. Mai 2018*). Il aurait fallu en tenir compte lorsque

MÉMOIRE POUR DÉPÔT SUR LA PAGE WEB DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT – Bryna Shatenstein

l'administration a réfléchi sur les moyens de déplacement dans le quartier, pour ne pas parler de faciliter le stationnement des véhicules de la population vieillissante.

Pire encore, **le nouveau plan de stationnement a été implanté dans le plus grand désordre** : on a reçu un dépliant dans notre boîte aux lettres à l'automne 2019 portant sur les modalités d'obtention de ces vignettes. Rendu à Accès Montréal (Arrondissement Outremont) sur Côte-Ste-Catherine, on apprend que les vignettes ne sont pas prêtes et que c'est 'statu quo' jusqu'à un prochain avis. Il a fallu y retourner quelques semaines plus tard. **Quel gaspillage de temps !**

Et il y a la mise en place de **nouvelles pancartes de stationnement partout – à quel coût additionnel** ? On parle de près de 300 000 \$, l'argent des contribuables.

De même, les **avis relatifs à la tenue de la consultation publique n'ont pas été émis de façon cohérente**. Il aurait fallu se procurer le petit journal Le Point d'Outremont pour apprendre comment procéder, ou compter sur une connaissance qui assiste à toutes les réunions du Conseil d'arrondissement.

Les candidats de Projet Montréal ne se sont pas prononcés sur ces enjeux lors de la dernière campagne électorale à Outremont. Rien n'a été soumis à une consultation publique avant l'élaboration de ce plan de stationnement. L'argent des contribuables a déjà été dépensé pour modifier les pancartes de stationnement. Nous avons été obligés de payer des frais de 12 mois pour les vignettes qui seront à renouveler en août prochain, après être en vigueur seulement 8 mois ! Le tout s'est fait de façon croche, bien en-dehors des normes de transparence et de logique. **Nous sommes pris en otages par cette administration qui ne considère aucunement l'impact du plan sur la qualité de vie des résidents.**

C'est évident que l'administration cherche à faire des sous pour équilibrer le budget. Or, on se demande s'ils ont vraiment évalué les coûts – monétaire et environnemental - reliés à l'embauche d'agents de sécurité additionnels qui eux, rouleront davantage sur les rues de l'arrondissement afin de mettre des contraventions sur le pare-brise des voitures stationnées sans vignette ? **Comment est-ce que ça sert à équilibrer le budget et diminuer les GES ?**

L'administration agit de mauvaise foi. **Peut-être le maire et les conseillers habitent une maison munie d'un stationnement privé ? Est-ce que ça explique leur mécompréhension de l'enjeu ? Ce plan de stationnement crée du mécontentement dans l'arrondissement.** Le maire Tomlinson doit nous écouter : il punit les résidents avec ce plan de stationnement mal-ficelé !

PISTES DE SOLUTION - RECOMMANDATIONS

1. Établir les vignettes par secteur afin de privilégier le stationnement proche du domicile et ainsi vraiment prioriser les résidents ;
2. Rembourser les résidents ayant procuré une vignette au coût annuel pour la part payée en trop étant donné le renouvellement fin août, ou étendre la validité de leurs vignettes aux 12 mois ;
3. Établir, dans tous les secteurs non-munis de parcomètres, des zones libres de restrictions de stationnement – comme fait partout ailleurs à la Ville de Montréal - ainsi retirant les limites

MÉMOIRE POUR DÉPÔT SUR LA PAGE WEB DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT – Bryna Shatenstein

de stationnement de 2 heures entre 8h et 22h pour ceux qui viennent ponctuellement ou régulièrement dans l'arrondissement ; ceci permettra aux non-résidents de trouver une place lorsqu'ils viennent, soit pour visiter, soit pour manger dans un restaurant, soit pour magasiner, comme c'est fait partout ailleurs sur l'Île de Montréal ;

4. Abolir les vignettes visant les non-résidents : ces dernières imposent des dépenses irraisonnables à des travailleurs qui ne sont pas en mesure de supporter les frais et priveront les résidents des places de stationnement près de leur domicile. Les non-résidents pourraient trouver une place dans une zone libre si la limite de 2 heures est abolie ; si cela ne fait pas leur affaire, ils se serviront des transports en commun ;
5. Abolir les permis de stationnement visant les invités : emprunter la méthode de la Ville de Westmount qui fournit un simple 'avis d'invité', à placer à l'intérieur du pare-brise de l'invité indiquant que ce dernier rend visite à un résident du secteur ;
6. Repenser le bien-fondé de vignettes pour les véhicules de commerce de l'arrondissement et exempter ceux effectuant des réparations ou des travaux chez les résidents ;
7. Évaluer le bien-fondé des pistes cyclables selon les besoins et l'utilisation réelle afin de déterminer s'il faut les laisser en place.

Un plan de stationnement doit être basé sur les besoins réels en mobilité et sur le portrait démographique actuel de la population d'Outremont et non sur des notions d'origine idéologique. On est tous en faveur de la réduction des gaz à effet de serre et de la promotion d'un environnement sain. Ce plan est un gros irritant qui ne mènera non seulement pas à son objectif mais qui sera responsable du départ des travailleurs et des commerces, vitaux pour la vie et la santé financière de notre arrondissement.

Des mesures raisonnables, de caractère positif et incitatif, tenant compte des besoins de tous les citoyens de tous les âges, auront plus de chances de rendre l'arrondissement plus vert et plus agréable et d'encourager le transport actif. Tous les enjeux et toutes les questions auraient dû engendrer des consultations publiques **au préalable** de la mise en place d'un nouveau plan de stationnement.

Mon conjoint et moi sommes témoins d'une guerre de stationnement à Outremont qui date de très longtemps. Elle était d'abord imposée par l'administration municipale de la Ville d'Outremont au cours des années 1970, durant la mairie de Jérôme Choquette et fut menée, tout comme l'enjeu actuel, auprès des citoyens sans stationnement protégé. À l'époque, nous étions dans l'obligation de déplacer la voiture 2 fois par jour !

Le plan actuel de l'arrondissement d'Outremont repose également sur les citoyens sans stationnement. Ça ressemble à un 'clash' entre les fortunés et les moins bien nantis : ceux qui possèdent ou non un stationnement protégé. C'est tout simplement fou.

Qu'on fasse mieux en 2020 : repartons l'enjeu du nouveau plan de stationnement dès le début, **suite** à la tenue de ces consultations publiques, visiblement assez tardives, et procédons de façon constructive aux bénéfices de tous les citoyens et des autres personnes essentielles à la vie harmonieuse de notre quartier.

Bryna Shatenstein, Outremont