

MÉMOIRE :  
Des commentaires pour la consultation publique  
sur le nouveau plan de stationnement de Outremont

Lee Soderstrom

Le 4 février 2020

Ici, j'aimerais offrir des commentaires sur le « Nouveau plan de stationnement » (NPS). C'est raisonnable pour Outremont de vouloir simplifier le stationnement et le rendre plus écologique et sécuritaire. Mais, c'est important aussi de reconnaître et protéger des avantages de la vieille structure de stationnement (VSS).

Au moins dans la plupart des voisinages d'Outremont, avec la VSS il y avait assez de stationnement pour les résidents qui voudraient stationner près de leur maison et pour leurs visiteurs qui voudraient en faire aussi. De plus, il y avait des places pour d'autres résidents et non-résidents parce qu'il y avait des places avec une limite de deux heures et d'autres zones où une vignette n'étaient pas requise.

Mais, comme j'explique ici, le NPS ne maintient pas ces bienfaits. Dans des voisinages dans lesquels il y avait peu d'espaces libres sous la VSS, le nouveau système augmentera le nombre de résidents et non-résidents qui pourront les utiliser. De plus, le NPS découragera des résidents d'avoir des visiteurs. Dans les discussions du NPS au printemps dernier, beaucoup de résidents exprimaient des inquiétudes au sujet de ces deux effets du NPS.

#### Traitement indésirable des visiteurs

Chaque année, beaucoup de résidents reçoivent beaucoup de visiteurs--leur famille, amis, aidants, travailleurs, etc. Et beaucoup de ces visiteurs ont besoin d'une place de stationner pour plus de deux heures. Avec la VSS, l'arrondissement a développé un bon système permettant ces visiteurs de stationner sans frais et sans difficulté. Maintenant, avec le NPS, chaque ménage peut avoir seulement 50 visiteurs chaque année qui peuvent stationner gratuitement. Au-delà 50 visiteurs, le ménage doit procurer une vignette journalière pour 10 \$ pour chaque véhicule d'un visiteur.

Le problème avec cette disposition nouvelle est que la limite de 50 visiteurs gratuits est trop basse; beaucoup de ménages ont plus de 50. Cela est équivalent à seulement un visiteur par semaine qui stationne pour plus de deux heures, ou 4 tels visiteurs par mois ! Je pense que mon ménage reçoit au moins 100 visiteurs par année.

L'exigence de payer pour une vignette journalière créerait une incitation financière qui décourage des résidents de recevoir des visites. Et, si on a même 100 visiteurs (seulement 2 par semaine), le coût sera 500 \$.

Pour éviter ce coût, Monsieur Tomlinson a suggéré que plus de visiteurs devraient utiliser le transport collectif. Mais, pour beaucoup de visiteurs, cette option n'est pas faisable pour quelques raisons : Des visiteurs transportent des objets difficiles de porter dans un autobus. De plus, vers 20h00 ou 21h00 la disponibilité du transport collectif diminue. Aussi, pour des visiteurs qui habitent d'autres voisinages de Montréal, l'accès au transport collectif n'est pas assez facile qu'à Outremont. Et, d'autres visiteurs habitent à l'extérieur de Montréal.

Ces visiteurs—soit famille, soit amis, soit aidants, soit travailleurs--sont importants pour les résidents. L'arrondissement ne devrait pas pénaliser les résidents qui les reçoivent; c'est désirable sur le plan social. Je m'étonne qu'un gouvernement de Projet Montréal maintenant décourage les résidents d'Outremont de passer du temps avec leurs familles et amis, etc. Dans au moins certains d'autres arrondissements et villes de l'île de Montréal, le traitement de la plupart des visiteurs est moins restrictif que dans Outremont.

De plus, étant donné l'importance des visiteurs dans nos vies, le traitement inéquitable des visiteurs dans le NPS est frappant. Dans les voisinages de maisons détachés et semi-détachés, la plupart de résidents ont une maison avec une allée où leurs visiteurs peuvent stationner. Donc, à la différence des résidents dans les voisinages plus denses qui ont plus de 50 visiteurs, les résidents-là n'ont pas de besoin d'avoir leurs visiteurs stationner sur les rues et acheter une vignette journalière.

Monsieur Tomlinson n'a pas montré que le stationnement par ces visiteurs crée des problèmes importants et, pour cette raison devraient être découragés. Depuis plus que 40 années, je demeure sur l'avenue Durocher, mais je ne me rappelle jamais un problème de stationnement pour les résidents parce que les visiteurs ont pris trop des places de stationnement.

#### Stationnement plus difficile pour des résidents

Il me semble raisonnable que chaque résident doive acheter une vignette pour sa voiture stationnée dans les rues. Mais, en retour, l'arrondissement doit assurer que dans chaque voisinage d'Outremont il y a assez de places disponibles pour que ses résidents puissent stationner dans une façon convenable. Des places disponibles sur l'avenue Mont Royal n'aideront pas les résidents de l'avenue Ducharme qui voudraient stationner pas loin des chez eux.

Plus précisément, dans chaque voisinage il faut assez des places pour que les résidents puissent trouver une place 24/7 sur la même « block » (leur tronçon de rue) où ils habitent. Ce critère est raisonnable parce que les « blocks » d'Outremont sont longs.

Cependant, depuis l'annonce du NPS, beaucoup de résidents ont exprimé leurs peurs que le NPS fera le stationnement plus difficile pour eux dans leur voisinage. Leurs paroles ne suggèrent pas qu'il y a un surplus de places. Dans les discussions suivant

l'annonce, l'arrondissement ne montre pas qu'il y a assez des places pour que tous les résidents puissent stationner dans leur voisinage 24/7.

En conséquence, on devrait être inquiet parce que, avec le NPS, les résidents de quelques voisinages trouveront stationnement plus difficile pour trois raisons : (1) Personnes—résidents et non-résidents--sans vignette peuvent stationner pour 2 heures partout; ceci n'était pas possible avec la VSS. (2) Personnes avec une vignette peuvent stationner partout dans l'arrondissement pour des périodes illimités ; ceci n'était pas possible avec la VSS. (3) Non-résidents peuvent acheter un permis mensuel et stationner partout dans Outremont; avec la VSS, il n'y avait pas de tel permis mensuel.

Avec le NPS, la disponibilité de stationnement pour deux heures différera d'un voisinage à un autre. Il n'y aura pas de problème dans les voisinages avec beaucoup de maisons détachées ou semi-détachés. Les problèmes arrivent dans les voisinages près des magasins, restaurants, et lieux de culte. Ces sont des voisinages avec la plus haute densité, où le stationnement était limité avec la VSS.

L'expérience sur l'avenue Durocher entre les avenues Laurier et Fairmount illustre bien le problème avec le stationnement de 2 heures sans vignette. Beaucoup de personnes sans vignette y stationnaient pour visiter les restaurants et magasins sur l'avenue Laurier. Pour résoudre les difficultés des résidents de l'avenue Durocher de trouver le stationnement, l'arrondissement limitait le stationnement sur une partie de l'avenue Durocher au nord de l'avenue Fairmount à personnes avec une vignette.

Pour assurer qu'il y aura assez des places de stationnement pour les résidents, le stationnement de 2 heures sans vignette ne devrait pas être disponible partout. Tel stationnement devrait être limitée comme dans la VSS, au moins dans les voisinages près des avenues Laurier, Bernard et Van Horne.

Permettre les résidents avec une vignette de stationner partout dans Outremont convient à certains, bien sûr, surtout quand ils voudraient stationner pour magasiner ou manger dans un restaurant. Mais, il y a beaucoup de places de stationnement avec parcomètres sur avenues Laurier, Bernard, etc. qui pourraient combler ce désir.

De plus, il faut souvenir que, quand des résidents de l'avenue Maplewood stationnent sur l'avenue Champagneur près de Bernard, ils prennent des places de stationnement des résidents de l'avenue Champagneur qu'ont des vignettes. Pour éviter cette injustice, l'arrondissement devrait être subdivisé dans plusieurs secteurs, comme dans la VSS.

Finalement, vendre des permis mensuels à non-résidents sera lucratif pour l'arrondissement, mais il réduira le stationnement disponible pour des résidents avec une vignette habitant dans les voisinages de haute densité. Il y a au moins deux groupes de non-résidents qui achèteraient un permis.

Premièrement, un permis pourrait intéresser des personnes qui voudraient stationner dans les rues d'Outremont, parce qu'ils travaillent dans les écoles, CPE, magasins et restaurants d'Outremont. Je comprends que l'arrondissement vend un permis spécial à ces personnes à bon marché. Faire cela serait raisonnable.

Deuxièmement, un permis pourrait intéresser des professeur.e.s. étudiant.e.s, et travailleur.euse.s. au campus de l'Université de Montréal dans la Cour de Triage. Mais pourquoi Outremont devrait leur en offrir ? Le campus est bien servi par le STM. Le personnel et les étudiant.e.s de l'UQAM, l'Université McGill et l'Université Concordia utilisent la STM sans difficulté, et, l'arrondissement de Ville-Marie ne vend pas de permis de stationnement à eux.

Peut-être, il y a d'autre personnes pour qui le NPS créera des problèmes spéciaux de stationnement. Mais, en général, je pense que l'arrondissement ne devrait pas vendre des permis mensuels aux non-résidents à part le première groupe de personnes qui travaillent dans Outremont. Il faut garder les places de stationnement pour les résidents. Les autres non-résidents peuvent stationner ici pour deux heures qui est assez longue pour magasiner et manger ici, ou ils peuvent utiliser les places munies de parcomètres.

#### Motivation de l'arrondissement

Quand l'arrondissement annonçait le NPS au printemps dernier, il indiquait que les objectifs étaient de simplifier le stationnement et le rendre plus écologique et sécuritaire. Mais, il n'indique pas que ces bienfaits seront significatifs. Je doute qu'ils seront.

Certainement, le NPS simplifie des aspects du stationnement pour quelques résidents. Une exemple : l'élimination des plusieurs secteurs de stationnement. En conséquence, avec le NPS, les résidents avec une vignette peuvent stationner partout dans Outremont. Mais, comme j'ai expliqué en haut, cette élimination va faire le stationnement plus difficile dans certains voisinages.

En général, le NPS créera non seulement des problèmes de stationnement; mais, également il ajoutera à nos problèmes de circulation. Il est improbable qu'un nombre significatif de résidents vendront leur voiture pour éviter le coût des vignettes. En fait, Il y aura probablement plus de voitures dans Outremont en conséquence du fait que l'arrondissement maintenant vend des permis mensuels aux non-résidents, permet non-résidents de stationner partout pour deux heures et permet les résidents avec une vignette de stationner dans leur voisinage ainsi que dans tous les autres. En conséquence, il y aura plus de voitures sur nos avenues—et plus de voitures roulant en excès de vitesse—qui ne rendront pas Outremont plus écologique et sécuritaire.

L'effet du NPS sur le nombre de visiteurs avec une voiture est incertain. Mais, si ces voitures étaient moins nombreuses, l'effet sur la circulation totale serait probablement petit parce que ces voitures sont une petite fraction des voitures totales dans les rues d'Outremont chaque jour.

Non, il me semble que le résultat principal du NPS—a part de plus de problèmes de stationnement—sera plus de l'argent pour l'arrondissement. Les ventes des vignettes pour les résidents, des permis mensuels pour les non-résidents et des vignettes journalières pour les visiteurs le rapporteront plus d'argent.

Ce n'est pas clair comment l'arrondissement utilisera cet argent. Monsieur Tomlinson voudrait l'utiliser à faire Outremont plus vert. Mais, il nous a fourni très peu d'informations sur ses plans. En conséquence, ce n'est pas clair si les bienfaits du NPS seront suffisants de justifier les problèmes de stationnement qu'il créé. C'est possible, même, que l'argent perçu payerait seulement des solutions aux nouveaux problèmes de circulation causés par le NPS !

Tous les résidents devraient payer pour les projets verts, ne pas seulement les résidents qui stationnent dans les rues. Certainement, la nécessité de faire Outremont plus vert n'est pas seulement le résultat des voitures y stationnées. De plus, les bénéficiaires d'un Outremont plus vert incluront des résidents qui ne stationnent pas leurs voitures dans les rues et des résidents qui n'ont pas une voiture. Donc, si l'arrondissement renonçait à la vente des permis mensuels et journaliers, il serait justifié d'augmenter les taxes foncières pour que tous les résidents participent dans le financement des projets significatifs.

### Trois recommandations

Premièrement, tous les résidents devraient acheter des vignettes pour leur voitures stationnés sur les rues d'Outremont.

Deuxièmement, les permis journaliers pour visiteurs devraient être éliminés et les résidents donnés un nombre illimité de permis gratuits pour leurs visiteurs. Si un nombre illimité de permis journaliers n'est pas envisagé, il faudrait que la base minimale par adresse soit au moins 100 permis par année.

Troisièmement, des changements pour éviter les problèmes de stationnement causés par le NPS :

1. Le stationnement de deux heures ne devrait pas exister partout à Outremont. Le nombre de places devrait être plus limité, particulièrement dans les voisinages plus denses.
2. Les vignettes pour les résidents ne devraient pas donner à eux le droit de stationner partout à Outremont. L'arrondissement devrait être divisé dans cinq ou six secteurs, et la vignette d'un résident devrait être valable seulement dans le secteur dans lequel il habite.
3. Les permis mensuels devraient être vendus seulement aux non-résidents qui travaillent dans les écoles, CPE, magasins et restaurants d'Outremont. Certainement, pas aux non-résidents liés à l'Université de Montréal.