

## Mémoire sur le plan de stationnement

La démonstration n'a plus à être faite que ce plan ne rencontre pas le niveau minimum d'acceptation de la communauté. Les nombreux inconvénients résultant de son application improvisée seront sûrement mieux documentés par d'autres que moi.

Les situations problématiques résultent principalement du fait que ce plan est basé sur des objectifs contradictoires. D'un côté on veut générer beaucoup d'argent et pour ce faire il faut rendre le stationnement attrayant aux non-résidents car ils sont les plus payants. (L'argument selon lequel on tarifie pour réduire la fréquentation ne tient pas la route, si on veut interdire la consommation d'alcool dans un parc on n'ouvre pas un bar payant! Pour limiter la fréquentation des non-résidents, il y avait plus simple, limiter les places de stationnement point à la ligne plutôt que de l'augmenter comme ce plan le fait).

De l'autre on affirme vouloir diminuer les GES et rendre l'auto solo moins attrayante. Suite aux objections des citoyens, le Maire apporte parfois des soit disant bonifications mais avec l'œil toujours ouvert sur les futurs revenus générés. Ainsi on limite à 50 le nombre de visites gratuites car on désire toujours faire le plein de vignettes journalières à dix dollars. La réalité c'est qu'après chaque modifications ce plan, qui n'était pas déjà cohérent, le devient encore moins et de plus en plus complexe à administrer. Tel un édifice assis sur de mauvaises fondations, ce plan est en train de s'écrouler sous le poids de ses incohérences.

Cela dit, comment réformer ce plan pour qu'il colle aux désirs de la population.

La première option serait évidemment de revenir en arrière à la réglementation d'avant juin, d'établir un système de vignette pour la zone du secteur MIL en accord avec la réalité de ce secteur suite à l'ouverture du Campus. Sans nier que d'autres modifications étaient souhaitables au statu quo, ces dernières auraient pu faire l'objet d'une vaste consultation publique et les solutions élaborées avec les citoyens.

Cela dit, je ne vis pas au pays des licornes et je suis bien conscient que cela a bien peu de chances de se produire dans l'état actuel des choses.

Alors comment réformer ce plan.

D'abord et avant tout en appuyant ce plan sur un certain nombre d'objectifs/principes NON CONTRADICTOIRES sur lesquels il y a consensus au sein de la population et qui fera en sorte que le plan sera légitimé dans son milieu.

Après avoir entendu la plupart de mes concitoyens, tant ceux qui s'opposent au plan que le 15% (source sondage du Point d'Outremont) qui l'appuient, je vais me risquer à dégager les points qui font consensus :

1. Les citoyens sont conscients de l'urgence climatique et sont prêts à faire des efforts graduels pour diminuer les GES et la circulation dans l'arrondissement.
2. Le but des vignettes devrait être principalement de favoriser l'accès à une place de stationnement à proximité de la résidence de chaque résident qui en détient une et non pas de générer des revenus.
3. Chaque secteur d'Outremont vit des problématiques différentes en matière de stationnement et la solution doit être adaptée en fonction de la réalité de chaque secteur de concert avec les résidents du secteur. Ainsi l'îlot Willowdale, à proximité du futur REM et de l'UDM, ne vit pas le même type de pression sur le stationnement que le secteur De L'Épée/Fairmount à proximité des commerces de la rue Laurier et des écoles primaires.
4. Le plan doit être équitable pour tous les résidents d'Outremont et ne pas faire porter indûment le poids de ces mesures sur ceux qui ne jouissent pas d'entrée de garage individuelle.
5. Le plan doit être simple d'application et de compréhension

Voici donc quelques suggestions qui s'inscrivent dans les principes directeurs cités plus haut.

#### RECOMMANDATION 1 : DES ZONES RESERVÉES A L'USAGE EXCLUSIF DES RÉSIDENTS CONTROLÉES PAR VIGNETTE

Une des plus grosses lacunes du plan actuel, c'est que les résidents, bien qu'ils aient payé leurs vignettes, ne jouissent d'aucun privilège sur rue par rapport aux non-résidents. Si, comme le Maire le répète à tout vent, le but premier est de favoriser les résidents, pourquoi ne pas leurs avoir réservés des espaces à leur usage exclusif?

Chaque rue devrait avoir un espace réservé exclusivement aux détenteurs de vignettes annuelles résidents de la rue ou du secteur. Le reste de l'espace sera ouvert à tous et gratuit. La répartition de l'espace réservé et de l'espace ouvert à tous sera dépendante du nombre de vignettes vendues dans le secteur (témoin de la pression sur le stationnement dans le secteur) mais je crois qu'une répartition 50/50 serait une bonne base de départ sauf pour les secteurs chauds où 70% résidents serait probablement plus approprié.

Cette simple mesure élimine plusieurs des irritants du plan. Que ce soit l'impossibilité d'accueillir des visiteurs ou encore le risque de transformer nos rues en stationnement incitatif pour les étudiants (par exemple), l'application de cette mesure corrige ces enjeux. Ainsi nos visiteurs auront accès à du stationnement gratuit sans brimer nos voisins, et dans les zones près des campus, on va réduire l'attrait de l'automobile pour les étudiants devant l'incertitude de trouver une place de stationnement... le fameux " je ne prends pas l'auto pour aller au centre-ville il n'y a pas assez de stationnement". Toutes les études démontrent que bien plus que la tarification, c'est l'accessibilité du stationnement au point d'arrivée qui détermine le choix du mode de transport. Agir via la tarification sur cette situation n'est pas la bonne solution car une tarification dissuasive pour les étudiants se retrouvent à être abusive pour les résidents et leurs visiteurs.

Dans ce système on pourrait maintenir les vignettes visiteurs électroniques, mais leur utilisation sera moins nécessaire compte tenu de la disponibilité de places sur rue gratuites. Ces vignettes visiteurs seraient plus une soupape de sécurité pour les résidents des secteurs chauds, plus sujet au manque d'espace. Une analyse des vignettes électroniques émises permettra de valider s'il y a abus pour tenter de conférer des avantages résidents à des étudiants par exemple.

Cette façon de faire permet aussi de maintenir un équilibre entre les besoin des travailleurs et ceux des résidents. Généralement ces deux clientèles ne se pilent pas sur les pieds. Les profs(ou les travailleurs) enseignent de jour quand les résidents ont pris leurs auto pour aller au travail. Donc il y a utilisation des places de jour par les profs de nos écoles et elles sont récupérées de soir par nos résidents. Les résidents ont clairement exprimé leur désaccord à abuser de travailleurs car ils sont conscients que de charger un frais élevé pour se stationner dans l'arrondissement, va mettre en péril la pérennité de nos institutions et de nos commerces et ce au détriment de la qualité de nos milieux de vie. Taxer ces gens, c'est se tirer dans le pied, surtout dans un contexte de pénurie de main d'œuvre.

Dans un but de réduire la circulation dans l'arrondissement et diminuer les GES, l'espace accordé aux non-résidents pourra se voir réduit dans le temps au fur et à mesure que l'offre en transport alternatif se bonifiera et on sait que cela sera le cas, on n'a qu'à penser à la venue prochaine du REM. Ce sera donc une façon graduelle de diminuer l'usage de l'automobile dans l'arrondissement. On pourra aussi agir de concert avec les autres arrondissements dans des mesures combinées pour attaquer ce problème car une autre des grosses lacunes de ce plan, c'est Outremont agit seule sans concertation globale et risque fort que ses efforts se traduisent par un coup d'épée dans l'eau.

Je suis conscient que cette mesure va faire chuter les revenus, mais de toute façon le budget 2020 prévoit très peu de revenus associés aux vignettes mensuelles et journalières. De deux choses l'une, soit le budget reflète les réelles intentions de l'administration et cette mesure aura peu d'impact monétaire, ou alors l'intention cachée était vraiment d'abuser de nos visiteurs et de nos travailleurs et de transformer nos rues en vaste stationnement incitatifs aux bénéfiques des banlieusards. Cette dernière hypothèse ne passe pas le test de l'acceptation du milieu. La majorité des résidents ne sont pas prêts à faire porter le fardeau des augmentations de taxes que notre administration n'a pas le courage de nous charger à nos travailleurs et nos visiteurs.

## RECOMMANDATION 2 : REVENIR A UNE REGLEMENTATION PAR SECTEUR ET IMPLIQUER LES CITOYENS DU SECTEUR DANS LA SOLUTION

On l'a démontré, chaque secteur a sa propre dynamique en matière de stationnement. La vignette unique peut être une solution attrayante à première vue car simple d'application pour la fonction publique. Cependant, elle entraîne un lot de complexité pour le citoyen car inadaptée à sa réalité de vie. De plus son caractère inflexible entraîne nécessairement des compromis. Je sais qu'à Outremont la majorité des conseillères n'habitent pas l'arrondissement, mais en théorie les conseillers d'arrondissement seraient bien placés pour prendre le pouls de leur secteur et proposer des solutions qui collent à la réalité. Ces solutions pourraient être validées avec les résidents des divers secteurs dans un deuxième temps sur le modèle de ce qui s'était fait il y a plusieurs années et qui avait été la base de la réglementation précédente. Un calendrier pourrait être établi au préalable où on étudierait un nombre prédéterminé de secteur appuyé sur des études pour éviter d'avoir à faire du cas par cas continuellement. Je pense qu'un calendrier rotatif de trois ans permettrait d'avoir une réglementation adaptée pour chaque secteur, priorisant le citoyen et non les coups d'éclat politiques.

Cette proposition d'abolition de la vignette unique a aussi par conséquence d'abolir le nouveau privilège de stationnement universel dans l'arrondissement. D'un, ceci ne sera plus aussi nécessaire compte tenu de la disponibilité de places gratuites partout mais deux, et c'est le plus important, une des premières étapes pour diminuer les GES c'est de dissuader l'usage de l'automobile sur des courts parcours et le bonbon de la vignette unique va tout à fait à l'encontre de cet objectif le plus élémentaire.

### RECOMMANDATION 3 : PROPOSER AUX CITOYENS LE RETOUR À L'ALTERNANCE

Ceci va être plus controversé. En effet l'alternance n'avait pas que des adeptes. Cependant à l'usage, je pense que plusieurs vont en reconnaître les bienfaits. En effet l'alternance introduisait un certain niveau de prédictibilité dans les opérations de déneigement et de nettoyage de rues contrairement à la situation actuelle. En effet, aujourd'hui, on permet le stationnement du côté opposé supposément interdit durant les opérations de déneigement, mais les citoyens doivent replacer leurs autos sitôt les panneaux enlevés, ce qui peut se faire en plein jour alors que les résidents sont au travail (récompensant les citoyens responsables qui ont pris le transport en commun les jours de tempête d'une belle contravention). Par ailleurs, la Mairie n'a toujours pas apporté de solution au problème du balai mécanique l'été alors que les deux côtés de rue se retrouvent interdits en même temps, problème qui ne se posait pas quand il y avait l'alternance, tout en laissant plus de flexibilité à l'arrondissement sur les horaires de balai. Il est vrai que l'ancienne alternance qui imposait de déplacer la voiture le dimanche soir entre la dinde et le dessert ne faisait pas vraiment de sens, mais une alternance du lundi et jeudi soir pourrait être souhaitable.

Comme on peut le constater, ces 3 recommandations ont pour effet de simplifier considérablement le plan et de prendre en compte la plupart des objections associées au règlement imposé. Devant un plan aussi mal conçu, il est souhaitable de repenser le tout selon des bases nouvelles et cohérentes plutôt que de tenter de trouver des solutions au cas par cas. Les vignettes à demi-prix pour les travailleuses en garderies en est un bel exemple : partie d'une noble intention, favoriser ces travailleuses, la solution proposée va aussi avoir des conséquences fâcheuses en favorisant l'accès à nos rues aux étudiants, à l'encontre de l'un des objectifs initiaux du plan.

La mise en place de ces recommandations va permettre à Outremont d'avoir un plan de stationnement cohérent, évolutif, limitant l'émission de GES et qui fera l'objet d'un consensus dans le milieu pour de nombreuses années.

Marc Poulin

37 de la Brunante

Outremont