MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE PORTANT SUR LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION À OUTREMONT

UN NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION POUR OUTREMONT

À la fin mai 2019, le cabinet du maire de l'arrondissement Outremont faisait l'annonce d'un nouveau plan devant régir le stationnement dans l'ensemble du territoire. En juillet, le Conseil Municipal votait la mise en application du nouveau Plan de stationnement. La population se trouvait devant un fait accompli, sans avoir eu son mot à dire.

Pour justifier ce changement majeur dans les pratiques en cours dans notre milieu de vie, le maire Tomlinson évoquait certains objectifs:

- Générer des revenus pour financer la mise en application d'un PLAN DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE dans l'arrondissement;
- Générer des revenus pour financer la mise en œuvre de mesures de sécurisation dans les rues l'arrondissement;
- Réduire la pression sur le stationnement sur rue pour les résidentes et résidents, notamment celle reliée à la présence des deux campus de l'UdeM riverains de l'Arrondissement ;
- Simplifier la signalisation dans l'Arrondissement.

Au moment de son adoption, les détails qui en étaient présentés par l'administration étaient plutôt schématiques.

- L'application d'une seule vignette annuelle couvrant l'ensemble du territoire et destinée aux seuls résidents. La grille de tarification restait à ce moment à être précisée;
- L'allocation de 50 vignettes quotidiennes par ménage;
- L'application d'une vignette mensuelle, au prix de 100$, pour les visiteurs venus de l'extérieur de l'Arrondissement;
- L'application de vignettes quotidiennes, au prix de 10$, pour les visiteurs venus de l'extérieur de l'Arrondissement ou des résidents qui ne se seraient pas prévalus d'une vignette annuelle, mais qui devraient stationner au-delà d'une tolérance de stationnement gratuit de 2 heures sur l'ensemble du territoire couvert par la vignette annuelle.

LA RÉACTION DE LA POPULATION

Ce nouveau plan constitue un changement majeur dans la vie des Outremontais. Au fil des années et des administrations, les règles de stationnement ont évolué selon les secteurs, les problématiques et demandes particulières et ponctuelles, etc. Cette évolution s'est faite avec le temps de façon organique, sans véritable plan intégré. De plus, avec l'augmentation de la circulation de transit, des mesures telles les saillies de trottoirs ou la mise en place de dos d'âne, qualifiée de mesures d'atténuation de la circulation, sont venues s'ajouter, certaines de façon apparemment aléatoire.

La venue dans le paysage outremontais du nouveau campus MIL vient s'ajouter à la problématique. Les résidents qui doivent déjà composer avec une offre de stationnements sur rue limitée, craignent l'afflux d'étudiants liés à cette institution tentés de se stationner dans les rues de l'Arrondissement plutôt que d'emprunter les transports en commun.

La réaction de la population a commencé à se faire sentir très rapidement, et celle-ci fut généralement négative. Évidemment, les premières questions portaient sur les justifications d'un changement aussi radical. Sur quelles études ce plan était-il basé et comment ses impacts avaient-ils été évalués? Quels étaient les coûts estimés du Plan (Budget de mise en œuvre et coûts récurrents) ainsi que les revenus anticipés? Quel en était le calcul des coûts-bénéfice ? Et, justement, quels en étaient les bénéfices pour la population et, pourquoi pas, pour l'environnement?

Les réponses de l'Arrondissement à ces questions pourtant légitimes sont pour le moins déconcertantes. D'ailleurs, le silence de l'équipe du Maire pour le défendre est assourdissant.

Lorsqu'on lui demande comment un changement de cette ampleur n'a pas été présenté lors de la dernière élection qui a porté cette équipe au pouvoir, le maire nous apprend que ce n'est qu'après avoir accédé au pouvoir qu'il a appris l'existence d'une crise climatique et l'urgence d'y faire face.

Lorsqu'on lui demande pourquoi imposer une vignette unique à l'ensemble de l'Arrondissement plutôt que des vignettes spécifiques aux différents secteurs et à leurs problématiques particulières, le maire invoque le besoin de simplifier la signalisation (un des objectifs du Plan). Se peut-il que cet objectif justifie à lui seul tous les inconvénients et incohérences dénoncés depuis l'annonce du Plan?

Lorsqu'on lui demande sur quelles études repose l'allocation annuelle de seulement 50 vignettes quotidiennes gratuites par ménage, il répond *« Le nombre de 50 vignettes a été décidé par l'arrondissement comme étant adéquat pour un nombre de voitures visitant gratuitement un ménage annuellement ».* On conclut de cette réponse, qui n'en est d'ailleurs pas une à la question, que ce chiffre qui correspond à moins d'une visite par semaine a été déterminé (décidé) de façon arbitraire, sans études préalables des besoins réels de la population, comme le reste du plan d'ailleurs.

Lorsqu'on lui fait part des problèmes de rétention des professeurs dans les écoles de l'arrondissement, ou du départ d'éducatrices des garderies, le maire nie le fait ou détourne le problème, bien que certains professeurs aient déjà quitté alors que d'autres ont annoncé leur intention de le faire. La réponse type : « Tout le monde doit faire son effort ».

Lorsque des commençants font part de leur difficulté à retenir leurs employés à cause du coût que ceux-ci ne peuvent assumer pour le seul privilège de travailler à Outremont, le maire reste sourd ou leur répond encore que tout le monde doit faire sa part.

Plus le temps passe, plus les problèmes causés par ce plan sont exposés. Face à la multiplication des plaintes et à la montée de la clameur populaire, le maire fait soit la sourde oreille, ou il apporte à son plan des modifications ponctuelles et improvisées. Dans bien des cas, ces modifications sont en contradiction directe avec les objectifs annoncés du Plan.

Devant le fait accompli qui leur était imposé, les résidents se sont organisés pour réclamer une consultation publique qui leur permettrait de s'exprimer sur le sujet pour faire valoir leur opposition et présenter les ajustements qu'ils désiraient y voir apportés. Une pétition en ligne a recueilli un couple de milliers de signatures, plus du double requis pour que la consultation leur soit accordée. C'est dans ce processus que nous nous trouvons impliqués aujourd'hui.

Au fil du temps, les récriminations des résidents se sont multipliées et l'absence d'écoute de la part de l'administration a fait monter le ton. Plusieurs problématiques y ont été exposées. À celles-ci, l'Arrondissement est resté en général sourd et muet, ou des changements ponctuels ont été apportés à la réglementation.

Ainsi, la réglementation votée en juillet 2019 est depuis ce temps en constante mutation, ce qui dénote le peu de profondeur de celle-ci. Le maire se donne le pouvoir de modifier le Pan à sa guise, décidant de son propre chef quelles sont les plaintes qui méritent d'être entendues, de sorte qu'au moment de son application, la population n'en connait pas vraiment la forme actuelle.

LES FONDEMENTS DU PLAN

Devant un tel fouillis, il convient de se pencher sur le travail qui a été fait en amont pour la formulation et la mise en œuvre de ce Plan.

Pour en justifier certaines mesures des plus radicales, il nous dit, dans une citation prise sur sa page Facebook, *« Changer les normes comportementales nécessite des carottes et des bâtons. Jusqu'à présent, les carottes - des initiatives telles que les jours d'ABC (tout sauf une voiture), où les enfants qui marchent obtiennent des autocollants, ou des campagnes comme le mois international de la marche à l'école (octobre) - ne semblent pas travailler. Nous avons besoin de plus de bâtons. ».*

Ainsi, au lendemain de son épiphanie environnementale, monsieur Tomlinson a empoigné un bâton pour mettre au pas sa population. Il semble convaincu que les résidents seraient hostiles à toute mesure visant à adapter ses comportements à l'urgence climatique qu'il venait de découvrir. Pas le temps de consulter, il faut agir. Il a donc choisi d'agir unilatéralement, craignant la résistance de la population, plutôt que de solliciter sa participation à la mise en œuvre de mesures qui l'affecteraient.

Se pourrait-il que l'urgence fût plutôt de s'établir avant la prochaine échéance électorale comme successeur de Luc Ferrandez au sein de son parti, qui venait de quitter la politique municipale?

Le maire a admis candidement que le plan n'était le fruit d'aucune étude de fond. En fait, il nous dit que l'urgence d'agir justifiait de surseoir à l'étape de la diligence appropriée, malgré l'ampleur des impacts et inconvénients qu'il était raisonnable d'anticiper. À ce manque de planification, le maire répond que son plan sera revu sur une base annuelle pour y apporter des ajustements qui auront pu s'avérer nécessaires. C'est pour le moins novateur comme démarche méthodologique pour une mesure si importante et coûteuse.

Ceci confirme l'absence totale de toute méthode rationnelle de cette nouvelle réglementation. Ce qui manque dans le processus de conception est :

- toute la démarche d'analyse des données brutes (inventaires et comptages)
- la synthèse de ces données,
- la formulation de divers scénarios permettant des simulations de leur fonctionnement;
- les analyses d'impacts sur la circulation et les résidents;
- la définition d'indicateurs précis pour juger évaluer ces impacts;
- la formulation des mesures d'atténuation de ces impacts
- l'optimisation des scénarios
- le tout culminant sur un plan cohérent, intégré et conçu avec la participation de la population qui doit le subir.

Ce qui est encore plus déconcertant est que nulle part fait-on état d'une étude des coûts liés à la mise en œuvre de ce plan. De plus, on n'a aucune évaluation des revenus anticipés. Le maire nous assure que les profits générés par ce plan seront entièrement réinvestis dans le plan de transition écologique qu'il nous propose. Or, on n'a aucune idée de quelles seront ces retombées, autrement qu'un objectif de revenus générés de l'ordre de 400 000 $, lequel ne repose sur aucun chiffre. Le total des dépenses encourues à ce jour frise déjà ce montant, ce qui laisse peu de place pour des retombées.

L'Arrondissement nous lance dans une aventure d'une pareille envergure, avec des coûts sociaux et économiques qui s'annoncent considérables, sans avoir sollicité l'assentiment de la population et sans avoir fait le travail préalable dicté par une démarche méthodique et sérieuse.

Au-delà des conséquences budgétaires que la population devra assumer bien après le passage de cette administration à l'Hôtel de ville, l'impact le plus grave de cette catastrophe est à mon avis le coût social d'un tel programme improvisé et anarchique affectant négativement toutes les couches et tous les secteurs d'activité de la population ainsi que la paix sociale de la communauté.

PLAN DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Dans son communiqué du 30 mai 2019 où il dévoilait son Plan, le Maire Tomlinson fait état de son PLAN DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE que ce plan de stationnement doit servir à financer. Il nous informe donc que l'objectif de son plan de stationnement est de générer des fonds pour financer les efforts qui seront consentis pour réduire les GES dans Outremont, et ce, une fois que le plan de stationnement aura été mis en œuvre et après une année d'application. On applique le plan et, après, on en calcule les retombées. S'il y en a, on les réinvestit. S'il y a des pertes, on les assume et on ajoute ça au bilan des efforts de la population pour sauver la planète?

Donc, on déduit que le Plan de stationnement aura été conçu et imposé à la population par le maire Philippe Tomlinson et ses conseillères Valérie Patreau, Fanny Magini et Mindy Pollak, tous experts autoproclamés en questions liées aux transports et à l'environnement.

Heureusement pour lui, Jean-Marc Corbeil, le seul membre d'opposition au Conseil a été tenu à l'écart du processus puisque, comme nous le dit monsieur Tomlinson, « M. Corbeil ne fait pas partie de l'équipe au pouvoir ». Au pouvoir.... Quelle expression grisante pour lui.

Un volet de ce Plan est la promotion du transport actif. Comme mesure pour donner une alternative à l'automobile et desservir le nouveau campus de l'UdeM, Mindy Pollack nous dit : « *Nous mettrons en place un réseau cyclable qui répond aux besoins en ajoutant des liens importants nord-sud et est-ouest. Nous devons réellement donner une nouvelle alternative à l'auto en plus du transport collectif* ». L'antenne de piste cyclable, qui traverse l'arrondissement du sud au nord et qui a été implantée à l'automne 2019, semble boudée par les cyclistes. Encore une fois, une mesure implantée de force par notre équipe d'experts maison sans consultation et sans études à l'appui et avec les résultats à l'avenant.

Un autre axe de ce plan est la sécurisation des piétons. On nous dit : « *Nous souhaitons mieux planifier l'aménagement de rues sécuritaires pour les piétons et participer plus activement à la stratégie Vision Zéro* ». Quel nom approprié pour cette stratégie ! Par exemple, on fait passer les pompiers se précipitant sur un appel d'urgence à proximité des écoles Guy Drummond et Lajoie, et devant passer par les feux de circulation de l'intersection Lajoie et Outremont, intersection située justement aux accès de l'école Lajoie. Très bonne mesure pour sécuriser les enfants et parents aux heures d'entrée et de sortie de classes.

PROPOSITIONS DE SORTIE DE CRISE

La preuve étalée au grand jour de l'absence de démarche sérieuse derrière la conception de ce plan et la dénonciation par la population de ses innombrables failles, lacunes et mesures contradictoires, associée à l'absence de balises budgétaires qui laisse appréhender un désastre financier important, confirment l'urgence de marquer un temps d'arrêt pour reprendre le contrôle sur le processus.

Je vois trois alternatives qui s'offrent à nous. La première et la seconde se trouvent aux antipodes l'une de l'autre. La troisième se campe dans une position mitoyenne qui me semble applicable.

La première alternative est la suivante :

- Je demande au Maire qu'il annonce une « trêve » et qu'il mette en veilleuse ce plan. Ceci veut dire la suspension temporaire des mesures mises en place depuis l'automne et dénoncées de tous, et le retour à la situation qui prévalait avant.
- L'embauche d'une équipe d'experts pour reprendre le processus d'étude qui a été escamoté en amont. Cette équipe doit être composée de firmes spécialisées choisies par un processus d'appel d'offres public et non engagé de gré à gré par le Conseil chez les amis du parti. Il faut éviter à tout prix toute apparence de manipulation du processus. Cette étude pourra prendre comme point de départ la compilation des doléances exprimées dans les mémoires soumis lors de cette consultation publique, ce qui devrait accélérer l'analyse de la situation et aider à cerner les préoccupations et les attentes de la population.
- L'embauche de Vélo Québec pour faire les études pour évaluer la pertinence dans notre milieu d'axes cyclables reliant les campus universitaires et, le cas échéant, leur design selon les normes en vigueur.
- La création d'un comité réunissant des représentants de l'administration et des représentants citoyens et encadré par l'équipe d'experts pour suivre et alimenter le déroulement des études qui devraient mener à un plan nouveau qui serait ensuite présenté à la population pour recueillir ses commentaires et suggestions et ultimement son adhésion.
- Une trêve implique une suspension des hostilités. Ceci veut dire un changement d'attitude du Conseil, passant de l'obstination et la confrontation à une ouverture aux préoccupations

des citoyens et une écoute réelle. En contrepartie, je demanderais aux citoyens qui souscriraient à une telle démarche de mettre en veilleuse la guérilla qui a présentement cours dans notre voisinage entre l'administration et ses résidents, afin de permettre que ce travail puisse se faire dans la sérénité, à l'abri des invectives et des insultes.

Je dois admettre que je n'entretiens que peu d'espoir que l'administration souscrive à cette option, puisqu'il lui faudrait consentir au partage de la Vérité avec la population pour laquelle elle n'a démontré que mépris et méfiance jusqu'à maintenant.

La seconde alternative, aux antipodes de la première, est le maintien du statu quo et la poursuite du désordre qui l'accompagne.

Cette alternative prévoit le maintien de la part de l'administration de son attitude fermée et de son campement dans ses positions. Elle entraîne évidemment la poursuite du désordre social qui en découle.

La troisième alternative est la suivante, qui me semble la porte de sortie la plus réaliste à cette impasse :

- J'abandonne l'idée de la trêve et de la suspension temporaire du Plan.
- La fin des 50 vignettes quotidiennes par ménage, mesure inique, asociale, arbitraire et surtout non applicable, du fait de l'atteinte à la vie privée que son application implique. Les résidents devraient pouvoir recevoir chez eux à volonté des visiteurs de leur choix, sans devoir se rapporter à l'administration et payer une taxe déguisée.
- Un moratoire sur l'imposition de vignettes pour les travailleurs venus de l'extérieur pour servir la population, ses écoles, ses organismes et ses commerces.
- Le report de la fin de la période annuelle au début février 2021 et l'application d'un système de modulation du prix des vignettes au prorata du nombre de mois restant avant l'échéance annuelle.
- L'embauche des firmes d'experts et la création du comité, tel que décrit plus haut, et ce dans les plus brefs délais, idéalement pour qu'un plan revu et acceptable par la population puisse être mis en œuvre avant l'échéance de la présente période annoncée pour la fin septembre.
- L'embauche de Vélo Québec pour faire les études pour évaluer la pertinence dans notre milieu d'axes cyclables reliant les campus universitaires et, le cas échéant, leur design selon les normes en vigueur.
- Malheureusement, cette alternative ne prévoyant pas de trêve peut difficilement s'accompagner d'une suspension des hostilités ouvertes. Tout au plus peut-on souhaiter que la présence de citoyens participant au processus puisse-t-elle aider à réduire la méfiance et assainir le climat social.

Malheureusement, dans l'état actuel des choses, je crains que ce soit la seconde alternative qui prévale, compte tenu de l'attitude qu'a démontrée l'administration depuis son accession au pouvoir. Si tel était le cas, les relations entre la population et le Conseil vont continuer inexorablement à se détériorer et le débat se réglera aux urnes à la prochaine élection.

Le Conseil devra s'attendre à devoir composer avec une opposition citoyenne mobilisée, unie, organisée et riche de deux années de lutte, phénomène à ma connaissance inédit à Outremont et conséquence directe des actions et de l'attitude de l'administration Tomlinson.