

Mémoire présenté par Simon Latraverse à la séance de consultation publique sur la circulation et le stationnement dans l'arrondissement d'Outremont du 19 février 2020.

Objet: Stationnement et circulation dans les ruelles et politique des ruelles vertes à Outremont

RÉSUMÉ

L'objet du présent mémoire est d'analyser la politique de verdissement des ruelles adoptée pour l'arrondissement par l'administration Projet Montréal et les dangers qu'elle comporte pour les droits et les habitudes des résidents, ainsi que pour la saine gestion des infrastructures majeures que sont les ruelles.

Importance des ruelles à Outremont

Les ruelles sont une infrastructure majeure de l'arrondissement Outremont. Leur fonction première est de donner accès aux stationnements privés, mais elles servent aussi à la collecte des ordures et des déchets alimentaires. En raison de ces usages, les ruelles d'Outremont sont déneigées par l'arrondissement.

Politique de verdissement des ruelles à Outremont adoptée par l'administration Projet Montréal

L'administration a adopté en avril 2019 une politique des ruelles vertes et un Guide d'aménagement qui favorisent les initiatives des résidents qui ont à créer un Comité Vert et réunir 25% d'appuis pour proposer un projet. L'arrondissement favorise les projets de type ruelle champêtre où un tronçon est « désasphalté » ou déminéralisé parce qu'il souhaite renforcer les impacts environnementaux et sociaux des projets, soit :

- améliorer la qualité de vie des résidents;
- apaiser la circulation automobile en bloquant des entrées des ruelles
- offrir aux enfants du quartier des espaces de jeux libres;
- offrir aux résidents des espaces permettant la mise en place de projets d'agriculture urbaine. »

La politique et le Guide d'aménagement des ruelles vertes adoptés par l'arrondissement Outremont sont une copie exacte de ceux d'autres arrondissements sous administration de Projet Montréal, avec les mêmes objectifs, la même démarche par étape et les mêmes impacts idéalisés et non mesurables sur l'environnement, les îlots de chaleur et la cohésion sociale.

Faiblesses et dangers de la nouvelle politique

La situation dans ces autres arrondissements où les ruelles offrent plus d'options de verdissement parce que le stationnement en ruelle n'y est pas la règle et qu'elles ne sont pas déneigées. L'approche privilégiée par l'arrondissement Outremont de transformer et bloquer les ruelles pour créer des mini-parcs et des potagers urbains est donc totalement inadaptée.

Le processus d'aménagement d'une ruelle verte mis au point par Projet Montréal est antidémocratique du fait que l'appui de 25% des résidents suffit pour lancer une initiative (verdissement ou blocage de ruelle), alors que l'objection formelle de 50% des résidents est requise pour empêcher ou modifier un projet.

Les bénéfices escomptés de l'aménagement des ruelles vertes ne sont pas mesurables et sont grandement exagérés, en particulier au niveau environnemental et à celui de la cohésion sociale.

La pérennité des projets est un risque sérieux parce qu'il revient aux Comités vert et aux résidents d'assurer l'entretien et de défrayer les coûts des plantations et d'autres éléments d'aménagement. En cas de vacance du comité vert, de désintéressement des résidents ou de problèmes causés par les aménagements, c'est l'arrondissement qui devra réparer les pots cassés et ce sont les contribuables qui devront payer.

Expérience des projets pilotes de blocage des ruelles

L'expérience des projets pilotes de blocage des ruelles McEachran-Davaar-Lajoie-Van Horne mène à plusieurs leçons :

- Il est très difficile de mobiliser les opposants à une initiative proposée par une minorité de résidents, c'est pourquoi demander que 50% de résidents s'opposent est fondamentalement antidémocratique;
- une forte majorité de résidents est attachée à la fonction première de la ruelle qui est l'accès au stationnement, il ne faut donc pas sous-estimer cet attachement concret pour ce qui est considéré comme un droit;
- une mesure ou aménagement initiée sans l'appui d'une majorité de résidents est une source de zizanie plutôt que d'harmonie entre résidents.

Recommandations

Il est recommandé aux citoyens de s'informer sur les initiatives de ruelles vertes afin de savoir ce qui attend Outremont et quelles modifications de la configuration et des usages des ruelles sont en cours d'élaboration. Sur la base de ces informations, une meilleure politique des ruelles vertes pourra être proposée.

Il est recommandé à l'arrondissement de réviser son approche et sa politique afin d'éviter tout aménagement qui aurait pour résultat de déstructurer le réseau de ruelles d'Outremont et de restreindre indument l'accès aux stationnements. Il est recommandé également de rendre le processus d'aménagement plus démocratique.

OBJET DU MÉMOIRE

La consultation publique sur la circulation et le stationnement ne concerne pas uniquement la discussion du règlement de refonte du stationnement adopté en juillet 2019, sans consultation préalable des citoyens, mais également la question de l'usage des ruelles de l'arrondissement pour fins de stationnement et de circulation en lien avec la politique des ruelles vertes adoptée par l'administration en avril 2019, laquelle compromet l'usage et la conservation des infrastructures importantes que sont les ruelles à Outremont.

LES RUELLES À OUTREMONT

Importance des ruelles à Outremont

Une large partie du territoire de l'arrondissement les quadrilatères sont séparés en leur milieu par des ruelles nord-sud, ainsi que par des tronçons est-ouest, formant des ruelles en H. Il y a des ruelles dans presque tous les quadrilatères de l'arrondissement situés au nord de Côte-Ste-Catherine, depuis la rue Hutchison à l'est jusqu'à la rue Rockland à l'ouest.

Fonction et usage des ruelles pour le stationnement

La fonction première des ruelles est de donner accès aux stationnements privés. Un ratissage des ruelles mène aux constats suivants pour la fonction stationnement :

- Situation 1 : quadrilatères avec triplex et immeubles multi-logements : les stationnements (garages) donnant sur l'axe nord-sud des ruelles sont pratiquement contigus ou très peu espacés par des cours, très étroites lorsqu'il y en a;
- Situation 2 : quadrilatères avec duplex, les stationnements en ruelle sur l'axe nord-sud sont plus espacés et il y a des cours, le plus souvent clôturées; souvent aussi, l'accès aux stationnements (garages) se fait par la rue et non la ruelle;
- Situation 3 : quadrilatères avec unifamiliales : les stationnements donnent le plus souvent sur la rue et ils sont très ou assez espacés lorsque l'accès se fait par la ruelle;
- Axes est-ouest des ruelles : étant donné l'orientation des rues dans l'axe nord sud, ces tronçons sont toujours plus courts; de manière générale, ces tronçons sont encastrés entre les murs des immeubles et il y a peu d'accès directs aux stationnements et pas de cours donnant sur ces tronçons de ruelle.

Fonction et usage des ruelles pour les services urbains

Dans l'arrondissement Outremont les ruelles jouent un rôle majeur pour le passage des véhicules de service.

- Étant donné la fonction d'accès aux stationnements exercée par les ruelles, elles sont déneigées de façon très efficace par la voirie municipale, tout autant que les rues; les véhicules de déneigement sont de type chargeur lourd (Caterpillar Loader) avec un godet de plus de 3 mètres de large (10 pi.) permettant plus ou moins de balayer la largeur de la ruelle en une ou deux passes et d'aller pousser la neige dans la rue. La largeur des ruelles est en général de 4,2 mètres (14 pi), mais plusieurs sont plus étroites.
- Les ruelles servent au passage des camions pour la cueillette des ordures et des déchets alimentaires; il s'agit de gros véhicules d'une largeur de 2,6 mètres (8,5 pi).
- Les ruelles servent au passage des véhicules d'Hydro-Québec, ainsi que Bell et Vidéotron, pour la pose et l'entretien des fils électriques et de télécommunications et des systèmes d'éclairage public.

Les ruelles servent aussi à l'accès de la machinerie et des véhicules d'entrepreneurs en construction venant faire des travaux pour les riverains.

Conclusion : Les ruelles jouent un rôle essentiel dans la vie urbaine à Outremont à cause de leur importance en tant qu'infrastructures d'accès aux stationnements et de voies de circulation des véhicules de services à longueur d'année. Le déneigement des ruelles assuré par l'arrondissement est un aspect fondamental de leur usage pour les fins d'accès aux stationnements et de circulation des véhicules de service.

POLITIQUE DES RUELLES VERTES DE L'ADMINISTRATION PROJET MONTRÉAL À OUTREMONT

Politique adoptée en 2012

D'abord rappelons qu'une première ruelle verte a été réalisée à Outremont en 2009 et que l'ancienne administration avait adopté une politique des ruelles vertes en 2012¹. Cette politique était fondée sur l'encadrement et le soutien des initiatives de verdissement des résidents et consistait à appuyer la plantation de fleurs et d'arbustes dans des bacs placés sur le côté des ruelles de façon à laisser un voie minimale de 4,3 mètres (14 pieds) pour la circulation des véhicules. L'option de plantation dans des bacs était retenue plutôt que celle du creusage de tranchées afin d'éviter que le ruissellement des eaux de pluie n'endommage les solages.

Politique adoptée en 2019 par l'administration Projet Montréal

Le 1^{er} avril 2019, le conseil d'arrondissement a adopté une nouvelle politique des ruelles vertes par une résolution²

« entérinant l'engagement du conseil à soutenir les initiatives des résidents qui souhaitent améliorer et embellir leur milieu de vie par le verdissement d'espaces publics urbains et soutenir la mise en œuvre des mesures de sécurisation et d'apaisement de la circulation dans les ruelles. Les projets d'aménagement de ruelles vertes sont justifiés du fait :

- *Qu'ils sont initiés par une mobilisation citoyenne dont la motivation est l'augmentation de la qualité de vie de tous les résidents riverains;*
- *de tels aménagements en plus d'embellir les ruelles par le verdissement contribuent à les sécuriser en y réduisant la circulation automobile;*
- *qu'ils contribuent à la réduction des îlots de chaleur;*
- *qu'ils contribuent à tisser des liens avec le voisinage et à améliorer la cohabitation communautaire des résidents;*

L'appui de l'arrondissement d'Outremont aux ruelles vertes est justifié par sa volonté:

- *d'améliorer la qualité de vie des résidents;*
- *d'offrir aux enfants du quartier des espaces de jeux libres;*
- *d'offrir aux résidents et résidentes des espaces permettant la mise en place de projets d'agriculture urbaine. »*

Guide des ruelles vertes

En mai 2019, l'arrondissement publiait un guide d'aménagement d'une ruelle verte³. Ce guide identifie les étapes et les rôles des résidents et de l'arrondissement dans l'aménagement d'une ruelle verte. Le processus d'aménagement se déroule ensuite en 10 étapes :

Étape 1 : CRÉER UN COMITÉ VERT DE LA RUE

Le « Comité vert » est un groupe d'au moins cinq résidents qui coordonne le projet et veille à assurer sa pérennité; il est recruté parmi les riverains les plus intéressés. Pour mobiliser les voisins, on suggère de faire parvenir une lettre d'information à l'attention de tous les résidents-riverains.

Le comité vert doit assumer la responsabilité de différentes tâches et s'inscrire dans le long terme

- Communication avec l'arrondissement
- Communication avec les résidents-riverains
- Coordination des activités horticoles ou communautaires de la ruelle
- Propreté, arrosage, désherbage, remplacement de végétaux

Étape 2 : FAIRE UNE DESCRIPTION DU CONCEPT PRÉLIMINAIRE :

¹ POLITIQUE-RUELLE-VERTE-4-JUIN-2012.PDF

² CA_Out_ODJ_LPP_ORDI_2019-04-01_19h00_FR.pdf, pp 9-11 ; voir site internet de l'arrondissement, séances du conseil du 01-04-2019.

³ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RUELLES-VERTES-GUIDE-24-MAI-2019.PDF

Il s'agit pour le Comité vert de faire une description préliminaire du concept de verdissement. Les options proposées par l'arrondissement sont :

- Ruelle verte « classique » ou « champêtre* » ? * **Le terme champêtre désigne une ruelle dans laquelle un tronçon est entièrement « désasphalté » ou déminéralisé. Le guide précise que l'arrondissement privilégie ce type de ruelle parce qu'il souhaite fortement renforcer positivement les impacts environnementaux et sociaux des projets.**
- Étendue du projet : ruelle complète ou par phases ?
- Type de plantations : plantes grimpantes avec treillis ou d'autres types de plantations ?
- Verdissement thématique : papillons, oiseaux, murales d'enfants, etc. ?
- Inclusion d'un volet agriculture urbaine, c'est-à-dire un potager dans la ruelle ?
- Inclusion d'un volet espace de jeux libres, c'est-à-dire un mini parc ?

Un plan préliminaire doit être déposé avec la demande officielle incluant l'aménagement et si possible, des végétaux proposés (Formulaire 2 – Demande de projet de ruelle verte).

À travers son programme de ruelles vertes, l'arrondissement prend en charge les opérations suivantes :

1. **Excavation et ajout de terre à plantation, en bordure de la voie de circulation pour l'aménagement de bandes végétalisées par les riverains.**
2. **Révision de la gestion des eaux de pluie.**
3. **Fermeture d'un ou plusieurs accès à la ruelle afin d'apaiser la circulation.**

Étape 3 : CONSULTER LES RÉSIDENTS-RIVERAINS. Le comité vert doit faire signer une lettre d'appui à un minimum de 25 % de résidents-riverains afin de démontrer la mobilisation face au projet, ce qui est un critère important lors de la sélection des projets.

Étape 4 : DÉPOSER LE PROJET À L'ARRONDISSEMENT

Cette étape consiste à déposer à l'arrondissement la demande officielle de projet de ruelle verte en février ou septembre.

Étape 5 : ÉVALUATION DE LA DEMANDE

Cette étape est celle de l'évaluation de la demande alors que la personne responsable des ruelles vertes à l'arrondissement rencontre les membres du comité vert pour discuter du concept préliminaire du projet. Des changements au concept peuvent être proposés par l'arrondissement.

Les dossiers soumis sont ensuite étudiés par l'arrondissement qui dans les mois suivants informe de l'approbation ou rejet du projet ainsi que du financement accordé s'il est accepté pour l'année en cours..

Les principaux critères d'évaluation des projets sont les suivants :

- Importance de la mobilisation citoyenne
- Faisabilité et pérennité du projet
- Utilisation du plein potentiel de verdissement de la ruelle
- Incidence sur les îlots de chaleur
- Incidence sur la gestion des eaux de pluie
- Potentiel de rayonnement dans le quartier
- Effets sur l'apaisement de la circulation dans la ruelle
- Effets sur le jeu libre pour les enfants
- Effets sur la mixité communautaire
- Effets sur la convivialité entre les familles et les enfants, etc.

Si le projet n'est pas retenu, il peut être considéré pour l'année suivante. Une demande révisée, tenant compte des commentaires reçus de l'arrondissement devra être déposée.

Étape 6 : INVITATION À UNE RENCONTRE

Une fois le projet accepté, l'arrondissement invite le comité vert et tous les résidents-riverains à une rencontre d'information dans la ruelle. Le responsable de l'arrondissement explorera avec l'ensemble des riverains présents le concept préliminaire. Des changements pourraient être proposés.

Si des résidents s'opposent, ils doivent prouver par une lettre formelle qu'ils sont plus de 50 % des résidents riverains à être contre le projet pour le remettre en question. Le guide spécifie que c'est à ce stade que les opposants doivent se prononcer.

Étape 7 : EXCAVATION ET AMÉNAGEMENT

L'excavation et l'aménagement sont confiés par l'arrondissement à un entrepreneur spécialisé.

Étape 8 : VERDISSEMENT

Le verdissement est à la charge du comité vert et des résidents qui bénéficient des conseils de l'arrondissement pour le choix des plantations.

Étape 9 : INAUGURATION

Vient ensuite l'étape de l'inauguration de la ruelle verte à laquelle sont invités les riverains et les élus. Selon le guide, « C'est la fête » et des panneaux Ruelle verte sont installés par l'arrondissement.

Étape 10 : ENTRETIEN DE LA RUELE VERTE

La dernière étape est celle de l'entretien (propreté, arrosage, désherbage, achat de nouveaux végétaux). Les résidents et le comité vert sont responsables du maintien de la ruelle verte. Chaque année le comité vert peut organiser une corvée de nettoyage, une fête de ruelle ou autre activité favorisant un sentiment d'appartenance à la ruelle. Afin d'assurer la pérennité de la ruelle verte, le comité vert doit rester actif.

Mise en œuvre de la politique

Voilà donc la politique des ruelles vertes que l'arrondissement s'empresse de mettre en place en poussant des réalisations qui précèdent la prochaine élection. Un responsable des ruelles vertes a été embauché et plusieurs projets seraient en gestation. Un budget de 200 000 \$ au moins a été affecté aux ruelles vertes, budget auquel il faut ajouter le salaire du responsable des ruelles vertes, ainsi que les autres coûts associés à cette politique, pour un coût total approchant les 400 000 \$.

ANALYSE DES FAIBLESSES, DANGERS ET RISQUES DE CETTE POLITIQUE

Les raisons pour lesquelles, les citoyens d'Outremont doivent se méfier de cette nouvelle politique des ruelles vertes et rester vigilants pendant sa mise en œuvre sont les suivantes :

Une politique inadaptée aux besoins d'Outremont

La politique approuvée par l'administration Projet Montréal ne reflète pas la situation des ruelles à Outremont, mais n'est qu'une simple transposition sans adaptation des politiques appliquées par Projet Montréal dans d'autres arrondissements. Aucune analyse de la situation à Outremont n'a été effectuée ou produite.

En particulier, le Guide d'aménagement d'une ruelle verte publié par l'arrondissement Outremont est une copie conforme de ceux d'autres arrondissements sous administration de Projet Montréal et en particulier de celui du Plateau-Mont-Royal⁴. On retrouve les mêmes objectifs, la même démarche par étape et les mêmes impacts idéalisés et non mesurables sur l'environnement, les îlots de chaleur et la cohésion sociale.

Or la situation des ruelles à Outremont est bien différente de celle des autres arrondissements (Plateau-Mont-Royal, Rosemont-Petite Patrie, Hochelaga-Maisonneuve, Ville-Marie) où les ruelles, sauf celles adjacentes à une rue commerciale, ne sont pas déneigées. Dans ces arrondissements, par conséquent, le stationnement en ruelle

4

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLATEAU_GUIDE%20RUELLES%20VERTES_JAN2019_FINAL.PDF

est beaucoup moins fréquent et les véhicules de service ne passent pas par les ruelles. A Outremont, par contre, la fonction première est celle du stationnement des véhicules des résidents, à laquelle s'ajoutent les collectes des déchets alimentaires et des ordures, tout cela créant la nécessité du déneigement

Projet Montréal Outremont préconise une approche lourde pour le verdissement des ruelles

L'approche de verdissement des ruelles privilégiée par l'arrondissement est celle de la déminéralisation (excavation de l'asphalte) en vue de créer des aires de jeu et des espaces pour l'agriculture urbaine, ainsi que de fermeture partielle des ruelles afin d'apaiser la circulation. On prévoit aussi la plantation d'arbres dans les sections déminéralisées.

Cette approche, si elle est confirmée dans les faits, est en conflit évident avec le maintien des usages actuels pour l'ensemble des résidents. En effet la ruelle champêtre réalisée par la déminéralisation de tronçons de ruelle ou le creusage de tranchées crée des obstacles majeurs au déneigement et la circulation des véhicules de service. L'ancienne politique exigeait le maintien d'une voie de 4.23 mètres (14 pieds) pour la circulation ce qui est la largeur de la plupart des ruelles, alors qu'avec la nouvelle politique la largeur minimale prévue après aménagement est de 3 mètres, sauf sur les tronçons champêtres où il n'y a plus de circulation.

Le blocage partiel des ruelles pour restreindre la circulation automobile est une autre dimension préoccupante pour les résidents, car il réduit l'accès aux stationnements et entrave le déneigement et le passage des véhicules de service.

La nouvelle politique aurait pour effet de priver une partie des riverains des ruelles vertes des usages normaux auxquels ils sont habitués. Elle risque de déstructurer de façon permanente le réseau de ruelles et d'entraver le bon fonctionnement du déneigement et des services de cueillette, entraînant une réduction des services pour les résidents et des coûts supplémentaires pour l'arrondissement.

Un processus d'aménagement antidémocratique

Le processus d'aménagement d'une ruelle verte mis au point par Projet Montréal, tel que présenté dans le Guide est antidémocratique. Les principes démocratiques sont faussés du fait que l'appui de 25% des résidents suffit pour lancer une initiative de verdissement de ruelle (ou de blocage de ruelle), alors que l'objection formelle de 50% des résidents est requise pour bloquer ou modifier un projet.

Il est à noter que l'arrondissement Outremont demande que 25% des résidents appuient un projet de verdissement, alors que le Plateau recommande, sans l'exiger 50%. De plus, le conseil d'arrondissement n'a pas donné suite à la recommandation du Comité circulation et stationnement (juillet 2019)⁵ de hausser le niveau de 25% de façon à s'assurer qu'une majorité de résidents appuie un projet. Qu'arrive t-il si seulement 40% s'oppose, plutôt que 50%, contre 25% en faveur.

Le processus fait porter le fardeau de la mobilisation sur les opposants tout en les tenant plus ou moins informés et en les excluant des discussions avec l'arrondissement, sauf à une réunion en ruelle (Étape 6) pour laquelle il est très difficile de mobiliser 50% des riverains. Aussi, dans ce processus, la voix des propriétaires affectés n'est pas clairement entendue, par rapport à celle du locataire, alors que la valeur des propriétés peut être affectée par les aménagements.

Bref, les dés sont pipés en faveur des projets de ruelle verte de type Projet Montréal. C'est une approche qui est celle de la dictature du peuple.

Exagération des bénéfices escomptés du verdissement des ruelles

L'administration Projet Montréal avec sa résolution d'avril 2019 et avec son Guide d'aménagement tombe dans la fabulation et se laisse emporter par une vision quasi-mythologique des vertus des ruelles vertes. Ce qui est exagéré et incroyable c'est le caractère merveilleux des bénéfices découlant du verdissement des ruelles qui vont devenir

⁵ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2019-07-18%20-%20COMPTE-RENDU.PDF

de véritables paradis et transformer la vie urbaine. Il y a à travers l'approche de Projet Montréal une connotation de missionariat et de prosélytisme socio-écologique qui gêne.

Par ailleurs les inconvénients pouvant résulter des aménagements sont complètement ignorés et si le verdissage des ruelles peut avoir des bénéfices environnementaux et contribuer à l'embellissement, il faut être réaliste et ne pas sous-estimer l'intelligence de la population pour lui faire miroiter le paradis communautaire.

Pérennité incertaine des ruelles vertes

Comme l'entretien repose sur l'engagement des résidents, la question de la pérennité après que l'enthousiasme du début se soit émoussé et le remplacement des résidents présents au départ, invite aussi à la prudence. En effet, l'engagement de l'arrondissement, tel que confirmé dans le guide, est limité et ne couvre pas par exemple l'achat des plantes, du terreau, des arbres, du mobilier (bancs, tables, treillis, etc.) qui seront à la charge des résidents sous la gouverne du comité vert. Il y a clairement ici un excès d'optimisme, car qui paiera, qui ne voudra pas? L'arrondissement a d'ailleurs supprimé la subvention annuelle de 300 \$ accordée aux ruelles vertes réalisées dans le cadre de l'ancienne politique.

Finalement, qu'arrivera-t-il si les aménagements, en particulier ceux réalisés par excavation de tronçons ou bandes de ruelle, s'avèrent source de problèmes de déneigement, d'écoulement des eaux vers les solages, ou simplement d'abandon? Il faudra alors que l'arrondissement répare les pots cassés aux frais des contribuables.

LEÇONS DES PROJETS PILOTES DE BLOCAGE DES RUELLES.

L'expérience vécue par les résidents du quadrilatère Lajoie-McEachran-Van Horne, Davaar avec le projet pilote de blocage de la ruelle imposé sans consultation en décembre 2018, sur la base d'une initiative d'une minorité de résidents, présentée comme une majorité par l'arrondissement, est un autre élément à considérer dans la politique des ruelles vertes.

Le projet pilote consistant à fermer deux extrémités sur quatre de la ruelle en H (sur McEachran au sud et Davaar au nord) a été lancé sans consultation préalable des résidents, sans analyse de la situation initiale, sans prévision des impacts pour les résidents et sans critères d'évaluation. Il s'agissait d'un projet totalement improvisé comme c'était le cas des autres volets lancés aussi sans consultation : blocage d'une ruelle sur la rue Querbes près Van Horne et blocage de la ruelle nord de Laurier entre Hutchison et Durocher (ce dernier volet a été abandonné devant les protestations des commerçants).

Il est incombé aux résidents qui étaient contre ce projet pilote de se mobiliser pour démontrer qu'ils formaient une majorité au moyen d'une contre pétition représentant les 2/3 des adresses civiques et des résidents et faire entendre leur opposition à de nombreuses séances du conseil, pour attendre un an avant que l'arrondissement ne vienne enlever les blocs de béton fermant la ruelle. Pendant ce temps les résidents ont dû subir une baisse radicale des services de déneigement et être forcés de faire un long détour dans la congestion pour accéder à leur stationnement sur ruelle. L'administration est restée insensible aux nombreuses plaintes des résidents.

Lors d'une réunion de soi-disant consultation tenue le 26 mai 2019, le maire et la conseillère du district ont présenté leur vision des ruelles vertes et prétexté du problème de sécurité dû à la circulation de transit, monté en épingle et grandement exagéré, pour imposer le maintien du blocage de la ruelle malgré la présence d'une forte majorité d'opposants qui préconisaient plutôt, pour améliorer la sécurité, d'adopter une signalisation plus agressive et d'entreprendre une campagne de sensibilisation contre le transit par la ruelle des parents d'élèves du Collège Stanislas, lequel avait promis sa collaboration.

Par la suite, étant donné l'opposition soutenue des résidents au projet-pilote, l'administration s'est déchargée sur les fonctionnaires de l'arrondissement qui ont présenté à une réunion en juillet une solution de moindre mal consistant à installer des barrières amovibles, car l'administration Projet Montréal tenait mordicus à fermer la ruelle. C'est ainsi que malgré l'absence de trafic et l'opportunité existant de modifier le projet pilote pour mesurer le trafic de transit et installer une meilleure signalisation entre juillet et l'installation des barrières amovibles prévue à l'automne, l'administration a refusé les demandes de la majorité des résidents pour que les blocs de béton soient enlevés immédiatement, et ce n'est finalement que le 20 décembre 2019 qu'ils l'ont été.

Plusieurs leçons sont à tirer de cette expérience :

- Il est très difficile de mobiliser les opposants à une initiative proposée par une minorité de résidents appuyée par l'arrondissement, c'est pourquoi demander que 50% de résidents s'opposent à une initiative proposée par une minorité de 25 % de résidents est fondamentalement antidémocratique;
- une forte majorité de résidents est attachée à la fonction première de la ruelle qui est l'accès au stationnement, il ne faut donc pas sous-estimer cet attachement concret pour ce qui est considéré comme un droit;
- une mesure ou aménagement initiée sans l'appui d'une majorité de résidents est une source de zizanie plutôt que d'harmonie entre résidents.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Il est recommandé aux citoyens de s'informer sur les initiatives de ruelles vertes afin de savoir ce qui attend Outremont et quelles modifications de la configuration et des usages des ruelles sont en cours d'élaboration. Sur la base de ces informations, une meilleure politique des ruelles vertes pourra être proposée.

Il est recommandé à l'arrondissement de réviser son approche et sa politique afin d'éviter tout aménagement qui aurait pour résultat de déstructurer le réseau de ruelles d'Outremont et de restreindre indument l'accès aux stationnements. Il est recommandé également de rendre le processus d'aménagement plus démocratique.