

Règlement sur le stationnement et la circulation

Consultation en droit d'initiative — Arrondissement d'Outremont

Mai 2020



Table des matières

1 Mise en contexte	4
1.1. Le droit d'initiative en consultation publique	4
1.2. Le mandat de Convergence	4
1.3. L'objet de la consultation publique en droit d'initiative pour l'arrondissement d'Outremont	5
1.4. Le processus de consultation	6
1.5. Note au lecteur : Comment lire le rapport	8
2 Les grands enjeux soulevés dans le cadre de la consultation	9
2.1. La vision sur la transition écologique	9
2.2. Sur le mode d'application de la politique de stationnement de juillet 2019	10
3 Les problématiques soulevées par la nouvelle politique : enjeux de stationnement	15
3.1. La zone 1 et la vignette universelle pour tous les résidents	15
3.2. Le système de vignettes	16
3.3. Les horaires de stationnement réglementé et la période de tolérance de 2h	19
4 Les problématiques soulevées par la nouvelle politique : enjeux de circulation	21
4.1. Manque de moyens alternatifs à la voiture	21
4.2. Réseau cyclable	21
4.3. Sur les mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne)	22

4.4.	Ruelles, circulation et stationnement	22
4.5.	Autobus scolaires	23
5 Points de vue des groupes d'intérêts		24
<hr/>		
5.1.	Groupes d'intérêts actifs dans le quartier	24
5.2.	Organisations environnementales	27
6 Des secteurs cités en particulier		28
<hr/>		
7 Les recommandations et solutions proposées par les participants		29
<hr/>		
7.1.	Recommandations visant l'application de la politique dans son ensemble	29
7.2.	Recommandations visant certaines mesures spécifiques de la politique	33
7.3.	Recommandations exprimées par des groupes d'intérêt	36
7.4.	Les enjeux de circulation	38
7.5.	Porter la politique plus loin vers la transition écologique	39
8 Conclusions et recommandations de Convercité		41
<hr/>		
8.1	Faits saillants de la consultation	41
8.2	Recommandations	42
Annexes		44
<hr/>		
Annexe 1 Liste des mémoires et opinions écrites déposés		44
Annexe 2 Renvoi au Règlement sur le stationnement et la circulation dans l'arrondissement d'Outremont		49
Annexe 3 Cartes de l'arrondissement présentées lors de la soirée de présentation du dossier le 21 janvier 2020		50
Annexe 4 Résumé : Le droit d'initiative en consultation publique		52
Annexe 5 Avis publics de consultation		67

1

Mise en contexte

1.1. Le droit d'initiative en consultation publique

Depuis 2010, le règlement sur la charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (O5-056) permet aux citoyens, par enclenchement d'une procédure, de proposer un projet de consultation publique sur des enjeux importants sur lesquels ils veulent émettre des idées, de nouvelles orientations ou proposer des projets novateurs. Lorsque les premières étapes sont respectées et franchies (validation du projet, pétition et nombre de signatures) la Ville ou l'Arrondissement a l'obligation de tenir une consultation publique sur le sujet reçu. Cette étape de consultation publique permet, dans un cadre organisé, un débat sur la proposition d'un groupe de citoyens impliqués dans le devenir de leur Ville. Bien que la consultation ne soit pas à caractère décisionnel, « les élus considéreront avec sérieux les résultats de celle-ci et feront connaître les motifs de leurs décisions » (voir l'annexe 4, « Résumé : Le droit d'initiative en participation publique », page 8).

Les étapes de la consultation publique tenue en vertu du droit d'initiative sont bien définies et comportent les grands jalons suivants : la définition d'un calendrier détaillant les différentes étapes, le rassemblement et la mise à disposition de la documentation relative au sujet qui fera l'objet de la consultation, l'élaboration de l'avis annonçant la consultation, la présentation du déroulement de la consultation publique et enfin la production d'un rapport de consultation.

L'étape de la consultation publique en tant que telle est également normée et comporte deux parties. Dans un premier temps, les représentants de la Ville ou, selon le cas, de l'Arrondissement, présentent le dossier et répondent aux questions des citoyens. Lors de la seconde partie, chacun peut exprimer son opinion ou présenter un mémoire.

1.2. Le mandat de Convercité

L'Arrondissement n'est pas tenu de faire appel à l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) pour mener une consultation en droit d'initiative, contrairement à la Ville qui peut choisir entre l'OCPM et une commission du conseil afin de prendre en charge le processus de la consultation. En effet, pour les Arrondissements, la consultation peut être tenue soit par le conseil d'arrondissement, soit par l'une de ses commissions ou tout comité désigné, selon le choix du conseil. Dans le présent contexte, par appel d'offres, c'est l'agence Convercité qui a été mandatée par l'Arrondissement d'Outremont pour organiser et encadrer une consultation publique en droit d'initiative sur *La politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont*.

Le mandat de Convercité dans cette démarche était d'encadrer la consultation publique selon les étapes du droit d'initiative, de recevoir et d'analyser les mémoires et opinions présentés par les citoyens et enfin, de rédiger un rapport de consultation. Ce rapport devait inclure les préoccupations et les opinions exprimées dans le cadre de la consultation, une analyse de ces dernières ainsi que des conclusions, avis ou recommandations destinés au Conseil d'arrondissement.

Dans son rôle d'animation des deux parties de la consultation publique, Convercité devait s'assurer d'attribuer et de faire respecter les droits de parole, de permettre un esprit de tolérance et d'ouverture aux idées des autres, d'agir avec les participants de manière équitable et respectueuse, et d'assurer une démarche transparente et objective.

1.3. L'objet de la consultation publique en droit d'initiative pour l'arrondissement d'Outremont

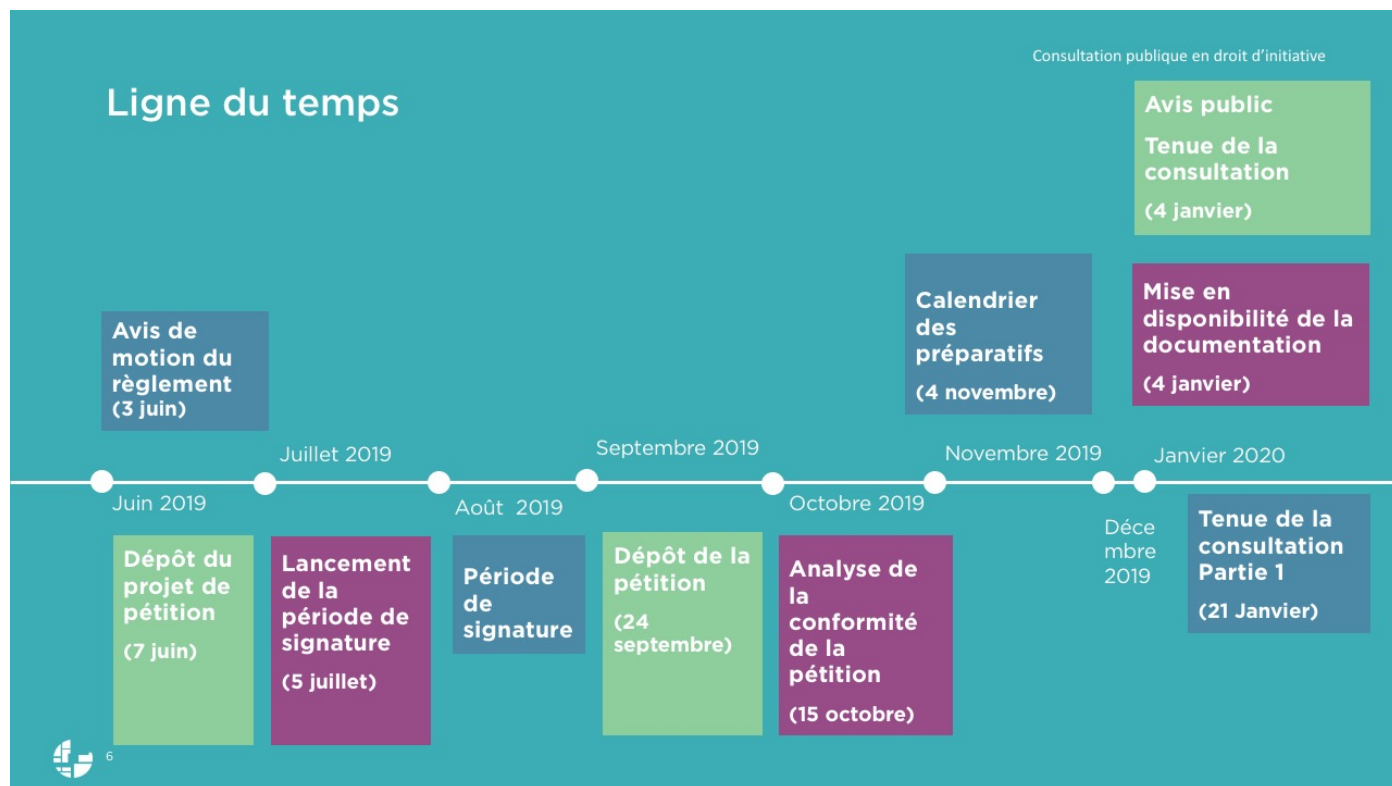
En conférence de presse, le 30 mai 2019, l'Arrondissement d'Outremont a présenté un projet de refonte globale de la politique de stationnement et de circulation. Lors de la séance du conseil d'arrondissement du 3 juin, un avis de motion a été donné, accompagné du projet de règlement de la refonte. À la suite de cet avis de motion, un groupe de citoyens a déposé le 7 juin 2019 un projet de pétition en droit d'initiative sur :

« La politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont, en excluant toute question à caractère essentiellement budgétaire, incluant la tarification, conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe B du Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (05-056). »

Le 21 juin 2019 le projet de pétition a été reçu et le lancement de la période de signatures a débuté le 5 juillet 2019.

Le 24 septembre 2019, la pétition était déposée et analysée par le greffe pour en vérifier la conformité.

Le 4 novembre 2019, un avis public a été émis afin de présenter un calendrier de préparatifs pour la tenue d'une consultation publique. Cet avis annonçait le déroulement de la Partie 1, la soirée de présentation du dossier, le 21 janvier 2020 et de la Partie 2, les auditions de mémoires et d'opinions, le 19 février 2020.



1.4. Le processus de consultation

Le processus de consultation publique s'est déroulé en deux temps : une première séance de présentation du dossier et de questions de l'auditoire, puis une deuxième séance d'audition des mémoires et d'expression d'opinions. Une période de réception de mémoires et d'opinions écrites par le greffe de l'arrondissement s'est aussi tenue durant les consultations et jusqu'au 28 février 2020.

Ce processus, les dates retenues, le déroulement des différentes activités et l'objet de la consultation publique ont été annoncés publiquement et affichés sur le site web de l'Arrondissement à l'adresse ville.montreal.qc.ca sous l'onglet Consultation publique.

1.4.1. Partie 1 : Présentations du dossier et questions (21 janvier 2020)

La première partie de la consultation publique en mode présentiel s'est déroulée le 21 janvier 2020 de 18h30 à 21h30 au Centre Communautaire Intergénérationnel (CCI), situé au 999, avenue McEachran à Outremont.

La soirée a débuté par l'intervention de Madame Sonia Dumont, chargée de projet au sein de Convercité et animatrice de la démarche. Elle a présenté l'organisme Convercité et son rôle dans cette consultation publique, a expliqué le contexte de la consultation et a présenté son déroulement, de la première séance à la remise du rapport de consultation au Conseil d'arrondissement, initialement prévue le 4 mai 2020.

Madame Marie-Claude Leblanc, directrice de l'Arrondissement, a ensuite pris la parole pour présenter le dossier de la nouvelle Politique de stationnement et de circulation de l'Arrondissement d'Outremont, ses objectifs, ses principales mesures et son fonctionnement. Pour plus de détails, le lecteur peut visionner la [web diffusion ici](#). La [présentation PowerPoint](#) se trouve également sur le site web de l'arrondissement.

Le représentant du groupe responsable de la pétition, Monsieur Marc Poulin, résident d'Outremont, a ensuite exposé les raisons qui ont motivé une demande de consultation publique en droit d'initiative. Pour plus de détails, le lecteur peut visionner la [web diffusion de l'événement](#).

Ces présentations ont été suivies par une période de questions des citoyens qui s'est tenue selon un tirage au sort. Afin que tous puissent s'exprimer avec fluidité, les participants souhaitant poser une question étaient invités à se procurer un numéro de passage. Durant cette soirée, 39 personnes ont pu questionner l'Arrondissement. Le suivi de certaines questions qui nécessitaient des précisions ultérieures a été publié [en ligne](#) avant la tenue de la deuxième partie de la consultation publique, le 19 février 2020. Les questions énoncées dans la présentation de M. Poulin qui ont obtenues des réponses du [maire](#) et de [l'Arrondissement](#) ont également été communiquées sur le site web de l'arrondissement.

La soirée a été webdiffusée en direct sur le site de l'arrondissement et mise [en ligne](#) par la suite pour référence future.

1.4.2. Partie 2 : Journée de présentation publique des mémoires et expressions d'opinions (19 février 2020)

La Partie 2 de la consultation publique s'est tenue le 19 février 2020 de 9h à 21h30 au Centre Communautaire Intergénérationnel (CCI). Cette journée de présentation des opinions visait à permettre aux personnes, groupes, organismes, institutions et entreprises d'exposer publiquement en détails leurs préoccupations, suggestions et recommandations à l'égard de l'objet de la consultation. Ils étaient invités à s'inscrire avant le 17 février 2020, 12h. Les personnes inscrites pouvaient aussi déposer un document écrit en appui à leur présentation.

Lors de cette journée, Mme Sonia Dumont de Convercité a assuré l'animation et le respect du temps d'audience. Elle était appuyée par Mme Lydia Gaudreau et Mme Claire Guénard pour la prise de notes. Au total, ce sont 67 personnes qui ont présenté leur opinion durant une période de 10 minutes chacune, répartie sur 3 périodes d'audition soit : de 9h à 12h, de 13h à 17h et de 18h à 21h30. Une liste d'attente de présentation a également été créée afin de permettre aux personnes qui ne s'étaient pas inscrites dans les temps alloués, de s'exprimer selon les possibilités de l'agenda. Ainsi, toutes les personnes inscrites sur la liste d'attente ont pu s'exprimer.

La [journée d'audiences](#) a également été webdiffusée en direct sur le site de l'arrondissement et mise en ligne par la suite pour référence future.

1.4.3. Réception de mémoires et d'opinions écrites

Enfin, les personnes qui désiraient déposer un mémoire ou une opinion écrite, qu'elles aient participé à la journée de présentation publique ou non, ont pu le faire auprès du secrétariat d'Arrondissement à l'adresse courriel suivante : secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca. La date limite de dépôt était le 28 février 2020, à 13h. Le Secrétariat de l'Arrondissement s'est ensuite assuré de transmettre tous les documents reçus à Convercité, l'organisme responsable de la consultation publique.

L'invitation à déposer un mémoire écrit ou à transmettre une opinion par courriel avait été proposée initialement aux personnes qui ne souhaitaient pas intervenir publiquement. Toutefois, la majorité des personnes ou représentants de regroupement, institutions et organisations qui sont intervenues lors de la deuxième journée de consultation publique ont également transmis leur document écrit.

Ce sont donc au total **54 mémoires et 69 opinions écrites** qui ont été reçus, soit **600 pages** décrivant les opinions de citoyens et d'organisations concernant la politique de circulation et de stationnement récemment mise en œuvre dans l'arrondissement d'Outremont.

1.5 Note au lecteur : Comment lire le rapport

Le présent rapport rend compte des résultats de la consultation en droit d'initiative qui s'est tenue à l'hiver 2020. En tout temps, et ce depuis 25 ans, Convercité respecte et défend un principe de neutralité et d'objectivité dans tous les mandats et travaux qu'elle entreprend.

Les propos qui sont rapportés dans le présent document ne doivent en aucun cas être interprétés comme étant une prise de position de Convercité en faveur de l'une ou l'autre des parties qui se sont exprimées dans le cadre de la consultation.

Comment lire le rapport?

La section 1 expose le contexte et décrit le processus de consultation.

Les sections 2 à 6 du rapport sont directement tirées des mémoires et opinions déposés. Ces sections sont une synthèse de l'ensemble des documents reçus et sont le reflet des propos et des perceptions (quelques fois contraires aux faits) des participants, organisés selon une structure d'analyse qui permet l'expression d'une pluralité de positions. Les rapporter, fait partie intégrante du mandat de Convercité, puisque ces propos sont le reflet du niveau d'appropriation de la politique par les participants. Dans certaines sections, le lecteur remarquera « *Le bref des participants* » au début de chaque sous-section. Ces encadrés présentent, en quelques lignes, les faits saillants des propos exprimés par les participants.

Dans la section 7 qui décrit les recommandations et solutions proposées par les participants, se retrouvent, littéralement, les recommandations tirées des propositions des participants. Ainsi, les descriptifs et les qualificatifs utilisés dans la section 7 sont les termes choisis par les participants et les mots utilisés sont propres aux auteurs des documents déposés.

Ainsi, les propos rapportés ou synthétisés dans les sections 2 à 7 ne sont en aucun cas des propos émis par Convercité. Ce n'est qu'à la section 8, *Conclusions et recommandations de Convercité*, que l'organisme propose ses propres conclusions et recommandations, à la lumière de l'ensemble de son analyse.

Finalement, le lecteur pourra, au besoin, prendre connaissance des documents en annexe, qui incluent notamment la liste de l'ensemble des mémoires déposés.

2

Les grands enjeux soulevés dans le cadre de la consultation

2.1. La vision sur la transition écologique

Le bref des participants

La nécessité d'une transition écologique rallie la grande majorité des participants. Une partie d'entre eux (13 participants) se déclare en faveur de la nouvelle politique de stationnement et de circulation.

2.1.1. Une vision commune

La population d'Outremont est majoritairement consciente et sensibilisée sur les questions environnementales, et sait que des mesures sont nécessaires pour limiter l'impact de l'activité humaine sur la dégradation de l'environnement. Un consensus se dégage de l'ensemble des mémoires et opinions reçus quant au fait que nous vivons une urgence climatique, et sur l'importance de mettre en œuvre un certain nombre de mesures pour lutter contre les changements climatiques, et en particulier pour réduire la production et les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Beaucoup sont également préoccupés de l'impact que les actions des citoyens et les politiques publiques ont sur les changements climatiques. Un bon nombre de citoyens cite des exemples personnels pris en matière de réduction des déplacements en auto : abandon de l'utilisation de la voiture, réduction du nombre de véhicules sur la route, préférence pour les déplacements actifs et le transport en commun, entre autres. Ils sont conscients que les comportements passés vont et doivent être changés pour parvenir à une meilleure harmonie avec notre environnement.

La majorité s'entend aussi sur le fait que pour agir sur la production de GES, il est nécessaire de mettre en place des mesures visant à favoriser une diminution de l'utilisation du parc automobile en contraignant le stationnement et en encourageant les transports alternatifs.

La nécessité d'investir dans la transition écologique représente par conséquent la vision commune de la grande majorité des participants à la consultation publique.

2.1.2. Des participants s'expriment en faveur du nouveau règlement

13 personnes ou groupes se sont déclarés en faveur de la nouvelle politique de circulation et stationnement sans exprimer d'opposition majeure. Ils ou elles ont souligné que le nouveau plan encourageait la mobilité par d'autres moyens que la voiture, qu'il présentait un incitatif à l'utilisation du vélo et qu'il permettait de contraindre le stationnement des non-résidents. Le stationnement illimité sur certaines rues avait selon eux mené à des abus par des gens venant de l'extérieur, et privait les résidents ainsi que les artères commerciales de stationnements. Selon plusieurs personnes, il était donc essentiel de réviser les trop nombreuses règles de stationnement pour un si petit arrondissement.

L'ouverture du Campus MIL de l'Université de Montréal a aussi été mentionnée à plusieurs reprises comme justifiant la mise en place de nouvelles règles.

Enfin, la tarification du stationnement est appuyée par plusieurs personnes et organisations comme un excellent moyen de réduction du nombre de déplacements en automobile.

D'autre part, 7 témoignages ont décrit certains effets positifs déjà visibles depuis la mise en œuvre du nouveau plan de stationnement. Il s'agit principalement de rues ou quadrilatères spécifiques dans lesquels les résidents ont constaté une amélioration de la possibilité de stationner devant ou à proximité de leur résidence, une baisse importante du nombre de voitures stationnées dans les rues, notamment le nombre de places occupées par des non-résidents qui se servaient du quartier comme stationnement gratuit pour ensuite se déplacer en métro vers une autre destination. Les secteurs cités comme étant plus faciles pour stationner depuis la nouvelle politique sont l'avenue Stuart entre Van Horne et Ducharme, et la rue McEachran par exemple.

De plus, selon 3 résidents, la mise en place de la zone unique « 1 » permet de faciliter le déplacement des résidents pour leurs besoins courants à l'intérieur de l'arrondissement. Grâce à cette zone unique, il est désormais possible pour les résidents de se stationner n'importe où pour des courses, arrêts à l'école, entre autres.

Une personne mentionne également que le coût de la vignette annuelle pour résident est dérisoire pour un arrondissement comme Outremont et de même pour les permis journaliers à 10\$, ces mesures permettant une grande liberté de stationnement dans l'arrondissement.

Les 13 personnes ou organisations soutiennent l'administration de l'arrondissement dans la poursuite de la mise en œuvre du plan, tout en étant ouverts à des aménagements visant à bonifier la politique. Une personne a noté que le plan avait été annoncé comme un projet pilote qui devrait être évalué après un an de mise en place, et que des ajustements pourraient être apportés en conséquence.

2.2. Sur le mode d'application de la politique de stationnement de juillet 2019

2.2.1. Une application sans consultation préalable

Le bref des participants

De nombreux participants (32) s'opposent au plan de stationnement en raison principalement de l'absence de consultation en amont de son application et de son imposition unilatérale, entraînant selon eux un manque d'acceptabilité sociale du projet.

Plusieurs (15 participants) voient dans les amendements successifs au règlement un signe de précipitation. Quelques autres (5 participants) notent le manque de suivi des principes de gestion de projets et se questionnent sur les suites qui seront données aux recommandations.

Sur les 123 mémoires et opinions exprimées, la majorité visait à exprimer une opposition à divers degrés au nouveau plan de stationnement de l'Arrondissement. Toutefois, cette opposition ne visait pas l'objectif de transition écologique en tant que tel, puisque les résidents sont majoritairement en faveur d'une réduction de l'empreinte écologique. C'est plutôt envers le mode d'application de la politique que les participants à la consultation publique ont mentionné être en désaccord. Ils l'ont jugée forcée et sans consultation.

Parmi les opinions recueillies, 32 participants se sont exprimés sur la façon dont a été menée la conception et la mise en œuvre de la politique, quelques-uns regrettant l'absence de respect des principes de base d'un processus démocratique. C'est l'approche utilisée par l'administration de l'arrondissement qui a été la plus décriée. Alors que cette réforme n'avait pas été mentionnée dans le programme électoral, elle a été annoncée en conférence de presse du maire, M. Philippe Tomlinson, suscitant la surprise et l'incompréhension des résidents. Le reproche principal est l'absence de consultation menée préalablement au développement et à la mise en œuvre de la nouvelle politique et son application rapide et radicale. Alors qu'elle chamboule les habitudes de vie des résidents, des travailleurs et des visiteurs de l'arrondissement, ces derniers ont réagi en dénonçant l'imposition de force du plan, le définissant comme contre-productif pour parvenir aux objectifs de transition écologique.

Parmi les participants, 5 ont décrit la notion d'acceptabilité sociale d'une réforme, précisant qu'un tel changement, pour être accepté par les citoyens, devait impérativement se faire avec discernement, planification et communication, de façon progressive. Dans le cas présent, les participants mentionnent qu'il n'y a pas d'acceptabilité sociale du nouveau plan et donc, pas d'adhésion des citoyens, non pas à cause des mesures élaborées, mais en raison de son imposition sans consultation préalable.

Une quinzaine de participants a souligné en particulier le manque de logique dans la chronologie de l'application de la politique, en ce qui a trait notamment à la consultation publique. Ils ont mentionné qu'appliquer toutes les mesures, qu'ils estiment coûteuses, et consulter les résidents par la suite manquait de logique. De plus, certains soulignent que de nouvelles mesures d'accommodement ont été annoncées en même temps qu'avait lieu la consultation publique.

Concernant ces modifications apportées à la suite de l'application du nouveau règlement, 8 participants notent que cela crée une grande confusion parmi les citoyens, en rendant la lecture et la compréhension du règlement plus difficile. Ils estiment que des modifications pouvaient être souhaitables, mais que l'Arrondissement aurait dû procéder à des consultations en amont. Deux participants se questionnent sur le choix arbitraire des plaintes qui sont entendues ou non, ainsi que sur les critères sur la base desquels elles sont retenues. Une personne note que ces nombreux accommodements complexifieront l'administration du règlement. Selon ces mêmes participants, le nombre d'amendements déjà mis en œuvre illustre à quel point le plan n'a pas été suffisamment réfléchi et démontre une certaine improvisation dans le processus.

Au moins trois personnes notent l'absence de toute méthode rationnelle dans le processus de conception, démontrant selon elles, une perte de temps et un manque d'efficacité. Certains participants expriment leur perception à l'effet que les grands principes de gestion de projet semblent avoir été ignorés.

Deux participants se questionnent quant à la considération des recommandations qui seront émises suite à la consultation publique en cours. Soulignant que sous l'apparence de vouloir passer ce projet en force, ils espèrent que le maire et ses conseillères sauront revoir ce projet en profondeur en prenant en compte tous les avis exprimés lors de la consultation publique.

2.2.2. La communication

Le bref des participants :

Les participants nomment l'absence de mention de ce projet dans la plateforme électorale du maire Tomlinson et la communication maladroite autour de ce projet (5 participants). Ils sont également plusieurs à relever la complexité d'application et de compréhension de la nouvelle politique (8 participants).

5 participants déplorent une communication défailante de la part de l'Arrondissement. Ils mentionnent en premier lieu l'absence de mention du projet de modification au règlement relatif au stationnement dans la plateforme électorale du maire M. Tomlinson. L'annonce faite en conférence de presse est arrivée comme une surprise et a été perçue très négativement par bon nombre de personnes. Ils déplorent également une communication très maladroite tout au long de la démarche. Plusieurs participants ont remarqué que le maire a mentionné à plusieurs reprises qu'il savait qu'il ne pourrait avoir de consensus lors d'une consultation publique, raison pour laquelle il avait pris la décision d'aller de l'avant dans l'application.

Les participants jugent également les communications comme étant insuffisantes, car limitées aux informations issues des réunions du Conseil d'arrondissement, exacerbant la réticence des citoyens à adhérer au projet. 8 participants jugent que les informations communiquées étaient trop limitées pour bien comprendre le nouveau plan avant sa mise en œuvre. Les délais étaient trop serrés, ce qui a engendré un manque de temps pour la compréhension du nouveau plan avant son application. Des exemples relatifs à plusieurs points du nouveau règlement qui ont créé beaucoup de confusion ont été cités, tels que la démarche et les lieux pour se procurer les vignettes journalières, le nombre de vignettes par ménage pour les visiteurs et le manque de clarté lié aux règles concernant les véhicules lettrés.

Plusieurs des participants relèvent l'insuffisance d'information transmises aux résidents par rapport aux modalités du plan et soulignent en particulier les aînés qui n'ont pas accès ou utilisent moins Internet. Deux personnes ont décrit la confusion qui régnait à l'Hôtel de ville le premier jour d'achat des vignettes, alors que le site web de l'arrondissement éprouvait des problèmes techniques.

Enfin, en matière de communication mais sur le plan de l'affichage sur rue, trois participants ont relevé que la signalisation manquait de clarté et portait à confusion à plusieurs endroits. À titre d'exemple, nommons les panneaux de signalisation « Avez-vous votre vignette ». Des participants ont rapporté que certains automobilistes, n'étant pas au courant de la tolérance de 2 heures, ne se stationnaient pas, car ils ne détenaient pas de vignette et pensaient en avoir besoin en tout temps.

2.2.3. Les justifications de l'Arrondissement pour l'application du nouveau règlement

Le bref des participants :

Les participants questionnent les justifications du projet telles qu'avancées par l'Arrondissement (13 participants). Certains pointent le fait qu'aucun projet précis n'est rattaché aux sommes qui se dégageront de la nouvelle réglementation (8 participants) et qu'aucune évaluation des coûts et revenus attendus n'a été rendue publique (4 participants). Certains avancent que le stationnement est maintenant plus compliqué pour les visiteurs qui restent plus que 2 heures (3 participants). Certains autres adhèrent à l'idée que la nouvelle politique permettrait de limiter les impacts du projet du Campus MIL (5 participants).

L'un des éléments qui ressort dans au moins 13 communications reçues concerne les justifications émises par l'Arrondissement pour l'application du nouveau règlement. L'administration a énoncé les objectifs

suivants pour la refonte : simplifier la signalisation, gérer efficacement le stationnement, et investir les profits générés par les revenus supplémentaires dans des mesures de transition écologique (réduction des gaz à effets de serre, transport actif et verdissement).

13 participants se sont exprimés sur le fait qu'ils ne croyaient pas que les justifications au projet (notamment sur la lutte contre les changements climatiques) correspondent aux vraies raisons de mise en place du plan. Ils estiment plutôt que les apparentes problématiques soulevées par l'ancienne politique n'ont pas été bien démontrées, et que la nouvelle politique n'est qu'une façon d'augmenter les revenus de l'Arrondissement.

À ce propos, une personne précise que le fardeau budgétaire ne devrait pas reposer sur le dos des visiteurs et travailleurs du quartier, mais dans l'augmentation équitable des taxes pour les résidents. Au moins deux autres se questionnent sur la prise en compte d'un plan d'affaires dans l'application du nouveau plan : il ne semble pas y avoir eu d'analyse coût-bénéfice, ni d'évaluation des revenus anticipés. Des citoyens se demandent quels seront les coûts associés à la mise en œuvre de la nouvelle politique ainsi que les coûts de gestion d'un tel système.

Par ailleurs, 8 participants mentionnent qu'aucune information précise n'a été communiquée quant aux projets de transition écologique qui seront réalisés avec les fonds amassés. Ils estiment qu'un plan détaillé et chiffré aurait dû être proposé à la population. Une personne se demande enfin quels moyens de contrôle et de suivi auront les citoyens afin de s'assurer que l'argent généré servira bien à la transition écologique.

Sur la justification de simplifier la signalisation, trois personnes notent que la nouvelle politique rend le stationnement plus compliqué pour tous les non-résidents qui stationnent plus de 2 heures : permis journalier inconnu ou trop peu de points de vente. De plus, sous prétexte de simplification, la création d'une seule zone de stationnement ignore les différentes réalités des secteurs d'Outremont et complexifie plutôt la vie et les activités de tous.

4 participants font remarquer qu'aucun détail n'a été fournis et que le plan manque de clarté quant à la justification de gérer efficacement le stationnement. Ils s'attendaient notamment à recevoir un plan d'évaluation comparant les coûts et revenus attendus. Un autre exemple mentionné relève du plan concernant la gestion du contrôle de la tolérance de 2 heures, gestion qui n'a pas été détaillée.

Une personne soulève un enjeu qu'elle qualifie d'éthique et social concernant la justification de régler les problèmes de circulation dans Outremont. Elle décrit les répercussions négatives sur le quartier voisin de Parc-Extension, puisque pour éviter d'avoir à payer des vignettes notamment dans le secteur du campus MIL, les automobilistes iront se stationner un peu plus au nord dans les rues de Parc-Extension jouxtant Outremont. Elle estime que le problème est simplement déplacé et non résolu, faisant reposer le poids sur un arrondissement où vivent les personnes parmi les plus pauvres et vulnérables à Montréal.

Parmi les justifications émises par l'administration, celle de la mise en service du nouveau campus MIL de l'Université de Montréal a été reprise par au moins 5 participants, renforcée par les communications du maire dans les médias. Tous estiment que l'arrondissement d'Outremont n'a pas à faire les frais de l'installation du nouveau campus, et qu'il n'y a aucune raison pour qu'Outremont devienne un vaste stationnement gratuit et non contrôlé pour tous ceux qui voudraient profiter de sa situation géographique centrale pour s'y garer gratuitement, au détriment de ses résidents.

2.2.4.Éléments de contradictions de la politique soulevés par les participants

Le bref des participants :

Plusieurs participants estiment que la politique de stationnement va à l'encontre des objectifs de transition écologique et qu'elle est contradictoire puisqu'elle ne favorise pas la réduction des déplacements en auto solo (16 participants). D'autres soulignent le manque d'études à l'appui du nouveau règlement (13 participants).

Certains participants notent que les problématiques relatives à l'ancienne politique apparaissent insuffisantes pour justifier les mesures actuelles. Plusieurs ont souligné que la nouvelle politique comportait certaines contradictions et incohérences. Alors qu'une justification majeure de l'application de la nouvelle politique réside dans le fait que les revenus générés par son application seront réinvestis dans la transition écologique, 16 participants décrivent comment la politique va à l'encontre de plusieurs conclusions et recommandations d'organisations environnementales, et que certaines mesures se révèlent ainsi contradictoires avec les objectifs de transition écologique que l'arrondissement s'est fixé.

Un des exemples les plus souvent cités est l'augmentation du nombre de places de stationnement sur le territoire de l'arrondissement suite à la mise en place du nouveau plan, jusqu'à 160 places supplémentaires selon un participant. Un autre réside dans l'incohérence entre les mesures annoncées et l'objectif de réduction des GES dont la source principale est le transport automobile en solo. Plusieurs participants décrivent en détails comment la tarification du stationnement ne peut à elle seule réduire la circulation, car elle n'est pas une contrainte suffisante pour diminuer le nombre de voitures. Certains soulignent aussi que la possibilité de changer de place toutes les deux heures augmente en fait l'utilisation de la voiture. De même, un participant mentionnait que l'accès à 100% des places sur rue aux non-résidents grâce à la vignette mensuelle ou journalière encourage les non-résidents à venir à Outremont en auto. Les participants mentionnent que la vignette universelle qui permet aux résidents de se stationner sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement augmente les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement en auto. Enfin, les patrouilles de contrôle plus fréquentes pour faire respecter la limite de 2 heures de stationnement gratuit favorise également une augmentation de l'utilisation de la voiture.

Tous soulèvent le fait que la mesure optimale sur la réduction des GES est celle de limiter les transports en auto solo, et passe donc par la promotion du transport alternatif et actif avec des aménagements appropriés, et non par la promotion de la circulation au sein même de l'arrondissement.

Ces incohérences soulevées par les participants viennent renforcer le questionnement sur la justification de la nouvelle politique et ses objectifs : cela conforte les résidents qui estiment que l'objectif recherché est plus l'augmentation des revenus et profits dans la tarification de l'ensemble du territoire que la transition écologique.

Enfin, 13 participants déplorent de surcroît le manque d'études et de réflexion à l'appui de la nouvelle politique pour justifier ces changements. Sont nommés, entre autres, l'absence d'étude sur l'utilisation des pistes cyclables, sur les taux d'émission de GES actuels et projetés, et sur les impacts des mesures d'apaisement prévues.

3

Les problématiques soulevées par la nouvelle politique : enjeux de stationnement

Le texte qui suit présente les mesures spécifiques de la nouvelle politique de stationnement qui ont suscité des réactions négatives de la part des participants à la consultation publique. D'une façon générale, au moins 10 personnes estiment que le fait de tarifier tous les espaces de stationnement et de mettre fin au stationnement gratuit à certains endroits représente une menace à la qualité de vie dans l'arrondissement d'Outremont.

Ces personnes estiment que la politique ne prend pas en considération plusieurs besoins des résidents, notamment sur certaines rues achalandées où il y a une forte pression sur le stationnement. Elles notent que la nouvelle politique favorisera en fait l'utilisation de la voiture par les résidents dans leurs déplacements internes au quartier, découragera les visiteurs, fera augmenter le nombre de voitures en circulation et, ne réservant pas spécifiquement de stationnement aux résidents, qu'elle détériorera la qualité de vie dans le quartier.

Certains secteurs spécifiques sont cités, comme les abords du cimetière du Mont-Royal et les parcs.

3.1. La zone 1 et la vignette universelle pour tous les résidents

Le bref des participants :

Les participants estiment que la zone 1, unique pour tout l'arrondissement, ne tient pas compte des spécificités des quartiers et va à l'encontre des besoins des résidents (19 participants), et certains notent qu'elle va favoriser les déplacements intra-arrondissement en auto (4 participants).

La suppression de la division de l'arrondissement en 11 zones réservées aux résidents, remplacée par une zone unique sur l'ensemble du territoire d'Outremont, suscite beaucoup de réserves de la part des participants. 19 participants signalent que l'arrondissement d'Outremont est composé de secteurs radicalement différents et que le nouveau plan devrait en tenir compte. Les besoins en termes de stationnement sont différents selon les quartiers qui ne sont pas uniformes, et les règles de stationnement devraient tenir compte des spécificités des différents secteurs géographiques. La possibilité pour tous les résidents détenteurs de vignette de stationnement de se stationner n'importe où dans la zone 1, entraînant des difficultés pour trouver du stationnement dans certains secteurs, est l'élément le plus fréquemment cité par les résidents habitant près des artères commerciales.

Par ailleurs, ces participants comprennent qu'il s'agit d'une mesure qui rendra la gestion plus simple pour l'administration, mais permettre le stationnement dans tout l'arrondissement à l'ensemble des détenteurs de la vignette de la zone 1 favorise les déplacements en voiture à l'intérieur de l'arrondissement, ce qui va à l'encontre de l'objectif de réduction de la circulation automobile.

De nombreux exemples spécifiques sont cités dans lesquels des résidents qui avaient auparavant une portion de rue réservée pour leur stationnement se retrouvent dans l'impossibilité de stationner leur voiture à proximité de leur résidence. La majorité estime que la simplicité de l'administration du système se fait au détriment des résidents, et préconise de revenir à une division par zones distinctes, au moins pour certains secteurs définis.

En définissant des normes uniformes sur l'ensemble du territoire d'Outremont, les participants estiment que les besoins particuliers de certains types de citoyens ont été ignorés : aînés, personnes à mobilité réduite, parents d'enfants en bas âge, employés des commerces, notamment.

3.2. Le système de vignettes

Le bref des participants :

Selon plusieurs participants, la tarification du stationnement à travers les vignettes crée des iniquités entre les résidents (différences socio-économiques, iniquité avec les résidents possédant un garage ; 8 participants).

Avant d'aborder les inconvénients relatés aux différents types de vignettes proposées dans la nouvelle politique de stationnement, il est important de mentionner que la question du système des vignettes dans son ensemble a soulevé de nombreux commentaires relatifs à son iniquité. En effet, au moins 10 personnes ont expliqué que l'objectif de réduction des GES devrait être porté par l'ensemble des résidents de l'arrondissement qui possèdent une ou plusieurs voitures. Or dans le cas présent, le poids de la tarification des places de stationnement sur rue retombe sur les épaules des résidents qui ne possèdent pas de stationnement privé ou d'entrée de garage.

Pour plusieurs participants, cette politique pénalise donc les habitants des zones plus denses, réputés moins nantis, puisque les résidents réputés mieux nantis ont des stationnements hors-rue, et n'ont donc pas besoin d'une vignette annuelle, bien qu'ils utilisent quand même leur voiture. En créant deux classes de citoyens, traitant de manière différente ceux qui possèdent un stationnement privé et ceux qui n'en possèdent pas, ces participants considèrent que ce règlement est inéquitable. Ils estiment que les tarifs devraient être mieux répartis, puisque tout le monde devrait contribuer à l'effort de transition écologique, et tous les automobilistes ont la même responsabilité au niveau de la réduction des GES.

Deux autres points ont été soulevés concernant la perception d'iniquité de cette politique. Le premier spécifiant que les vignettes pour visiteurs sont maintenant accessibles à tous les résidents alors que dans l'ancien règlement, seuls les résidents n'ayant pas de garage pouvaient en avoir. Et le deuxième, mentionne que le stationnement est gratuit pour les employés de l'Hôtel de Ville mais pas pour les employés des commerces, écoles, garderies.

3.2.1. Vignette annuelle

Le bref des participants :

Des participants ont questionné la justification du coût de la vignette annuelle selon le type ou le nombre de véhicules (7 participants). D'autres déplorent que la vignette annuelle de secteur 1 correspond à la tarification d'un an pour 7 mois seulement d'utilisation (6 participants).

La vignette annuelle destinée aux résidents d'Outremont n'a pas fait l'objet de nombreux commentaires et plusieurs participants ont exprimé leur accord quant à la contribution nécessaire pour ce permis. Toutefois, deux personnes ont exprimé leur inquiétude sur la flexibilité de l'octroi de cette vignette, par exemple l'octroi à des visiteurs ou résidents fréquents mais qui ne sont pas officiellement résidents d'Outremont. Ces participants suggèrent de définir d'autres façons de démontrer sa résidence.

Les différents paliers tarifaires selon le type et le nombre de véhicules par résidence a suscité une dizaine de réactions. Une partie des réactions à cette mesure était en sa faveur, indiquant qu'il était normal que les véhicules les plus polluants soient davantage taxés. L'autre partie, en opposition ou en questionnement, au motif que la tarification selon le type de cylindrée n'avait fait l'objet d'aucune étude et que le coût de la vignette pour un deuxième et troisième véhicule était excessif, punissant les ménages pour qui plusieurs véhicules étaient indispensables. La question du stationnement des motocyclettes a également été mentionnée par deux résidents. En effet, le nouveau règlement ne différencie pas les motos des voitures, et les motos nécessitent donc de se procurer le même type de vignette qu'une voiture pour les stationner dans la rue. Les propriétaires de motos considèrent que pour un véhicule moins polluant, qui prend trois ou quatre fois moins d'espace qu'une auto et dont l'utilisation n'est possible que 6 mois par année, le prix de la vignette, souvent comme deuxième ou troisième véhicule, est très exagéré.

Le point qui a suscité le plus de commentaires négatifs en ce qui concerne les vignettes annuelles est celui de l'obligation d'acheter une nouvelle vignette annuelle à la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle politique, alors que celles-ci étaient valides jusqu'à la date de renouvellement habituelle au 1^{er} août de chaque année, donc pour 7 mois d'utilisation seulement. Les résidents se retrouvent par conséquent dans l'obligation de payer deux fois au cours de l'année 2020. Au moins 6 participants ont exprimé un fort désaccord avec cette situation jugée inacceptable et demandent soit un remboursement de 5 mois de la première vignette, soit de changer la date de renouvellement au 1^{er} février 2021.

3.2.2. Vignette mensuelle

Le bref des participants :

Des participants ont commenté le coût de la vignette mensuelle, estimant qu'il était trop peu élevé (13 participants). D'autres, plus nombreux, l'estiment trop élevé (35 participants), et la préoccupation la plus partagée est l'impact du coût de revient du stationnement sur la rétention des travailleurs du quartier qui n'y résident pas (35 participants).

Les commentaires reçus de la part des participants en ce qui concerne la vignette mensuelle sont très polarisés, avec d'un côté 13 personnes qui estiment que son coût est trop bas, et d'un autre côté, une majorité (35 mentions) qui sont d'avis contraire, notamment pour les travailleurs non-résidents de l'arrondissement.

Le premier groupe explique que les vignettes mensuelles ne sont pas assez dispendieuses, et que la possibilité à toute personne extérieure à l'arrondissement d'obtenir ce type de vignette aura pour effet d'attirer encore plus de voitures sur le territoire. Elles créeront par conséquent une rareté de stationnement pour les résidents, en particulier aux environs du Campus MIL et des rues commerçantes

où la pression sur le stationnement est la plus grande. En effet, les participants relèvent que les détenteurs non-résidents de vignettes mensuelles pourront stationner sans restriction sur les rues de l'arrondissement aux dépens des résidents, d'une part, et lésant les commerçants, d'autre part, puisque cela causera un problème de disponibilité sur les rues proches des artères commerciales.

De plus, une personne a fait remarquer que l'annonce d'une vignette mensuelle à coût réduit (50\$) pour les personnes à faible revenu, catégorie qui inclut automatiquement les étudiants, va faire en sorte que la vignette mensuelle reviendra moins cher qu'un abonnement d'autobus et métro mensuel au coût de 85\$.

Cependant, l'élément qui a suscité le plus de commentaires communs dans l'ensemble de la consultation publique porte sur le coût trop élevé de la vignette mensuelle pour la rétention des travailleurs non-résidents de l'arrondissement. 35 participants ont décrit de nombreuses situations dans lesquelles le coût du stationnement trop élevé pour les personnes qui travaillent à Outremont mais n'y résident pas ne serait pas tenable et les forcerait à quitter leur emploi pour travailler ailleurs. Selon leur perception, la seule option pour ces travailleurs non-résidents qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture personnelle serait de payer une vignette mensuelle au coût de 100\$ par mois pour un total de 1200\$ pour l'année. Or, les participants précisent que ce sont les travailleurs des services aux personnes, des écoles et garderies, des employés de commerces et même des bénévoles qui sont concernés. Ils considèrent que ces personnes ont un revenu qui ne leur permet pas de résider à Outremont et qu'ils n'auront pas les moyens de payer de tels tarifs pour leur stationnement.

Plusieurs personnes ont utilisé le terme « discrimination » pour évoquer les conséquences du coût prohibitif pour les travailleurs et travailleuses du quartier, en expliquant que l'on mettait à part le personnel qui ne vit pas sur le territoire mais qui y travaille en lui imposant des contraintes et des frais supplémentaires. Ces participants font remarquer que ces mesures toucheront surtout les femmes : aides ménagères, personnel des écoles et garderies, notamment.

Les établissements scolaires en particulier ont signalé qu'ils avaient déjà enregistré des démissions de personnel et des intentions de le faire. Ces établissements ont souligné que le coût du stationnement allait rendre encore plus difficile le recrutement de nouveaux employés, alors même que la pénurie de personnel et les difficultés de recrutement sont sévères dans le milieu.

Dans la même veine, les employés de commerces, des maisons de retraites et autres services envisagent de gros problèmes de rétention de personnels et déplorent les conséquences néfastes que cela aura sur les clients et les élèves.

3.2.3. Vignette journalière

Le bref des participants

Quelques participants trouvent le coût trop bas (2 participants), certains autres le trouvent trop élevé (12 participants).

Bien que deux personnes estiment que le tarif de 10\$ ne soit pas assez élevé, la vignette journalière est jugée contraignante par 12 participants qui se sont exprimés sur ce point. Ils estiment en effet que le système est complexe à comprendre, en particulier pour les personnes provenant de l'extérieur d'Outremont. Il risque de repousser les travailleurs occasionnels et les visiteurs des résidents, pour qui le système sera inconnu. Sont cités en particulier la signalisation peu claire et le peu de points de vente disponibles. Une personne note aussi la complexité du système pour les utilisateurs de voitures de location et autres besoins ponctuels pour les résidents ne possédant pas de voiture mais en utilisant de temps à autre.

3.2.4. Vignette pour visiteurs

Le bref des participants :

De nombreux participants jugent que le nombre de vignettes pour visiteurs est insuffisant à 50 (21 participants). Certains estiment que le système d'inscription des plaques d'immatriculation des visiteurs est trop complexe et contraignant (15 participants). Plusieurs émettent des réserves sur la protection de la vie privée, du fait de l'inscription des plaques d'immatriculation en ligne (22 participants).

Le nombre de 50 vignettes gratuites pour visiteurs par résidence a fait l'objet d'un grand nombre de commentaires de la part des participants. Plusieurs ont questionné le choix arbitraire de ce chiffre, et au moins 21 personnes ont estimé que le nombre était nettement insuffisant pour accommoder leurs besoins. De nombreuses personnes ont cité particulièrement les besoins des aînés à recevoir leur famille et les visiteurs occasionnels pour leur offrir des services, et pensent que les résidents verront ainsi leur nombre de visites restreintes.

15 participants ont abordé la question de la complexité du système d'octroi des vignettes à l'aide d'un système informatique qui n'a pas fait ses preuves. Selon eux, ce système est trop compliqué, en particulier lorsque plusieurs inscriptions doivent être faites, et il risque de ne pas supporter la surcharge d'inscription à certaines périodes de l'année en raison de la forte demande. Certains mentionnent également que répondre à plusieurs questions pour chaque permis est d'une lourdeur excessive et un dérangement important. De plus, plusieurs personnes notent que tous les résidents n'ont pas accès ou ne sont pas tous capables d'utiliser un ordinateur pour faire la demande en ligne, causant ainsi un stress supplémentaire pour les résidents souhaitant accueillir leurs visiteurs.

Enfin, 22 personnes soulèvent la problématique de la protection de la vie privée des résidents en raison de l'obligation d'inscrire le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule du visiteur afin d'obtenir la vignette gratuite. La majorité de ces personnes s'insurge contre cette pratique qu'ils décrivent comme une intrusion de l'administration dans leur vie privée, et la considèrent totalement injustifiée. Un participant souhaite même qu'un avis juridique sur les impacts de cette mesure soit demandé et analysé avant de procéder.

3.3. Les horaires de stationnement réglementé et la période de tolérance de 2h

Le bref des participants :

Selon plusieurs participants, les horaires de stationnement permis pour tous sont trop restrictifs (8 participants) et la durée de tolérance de 2 heures est trop courte (25 participants). Certains sont contre la tolérance de stationnement pour tous de 2 heures (5 participants) et d'autres questionnent la capacité de l'arrondissement à contrôler cette tolérance (3 participants).

Le nouveau plan de stationnement permet à tous les utilisateurs de se stationner gratuitement et sans limite de temps de 22h à 8h, du lundi au dimanche, sur l'ensemble des rues de l'arrondissement. De plus, le plan permet aux non-détenteurs de vignettes de se stationner gratuitement pour une limite de temps d'une durée de deux heures entre 8h et 22h du lundi au dimanche, à l'exception des plages horaires prévues pour le nettoyage et des zones réservées.

Parmi les participants, 8 ont exprimé des réserves sur les horaires de stationnement gratuit, indiquant qu'ils étaient trop restrictifs, surtout en début de soirée. La plupart d'entre eux préconisent de débiter à 18h et une personne souhaite l'allonger jusqu'à 9h. Par ailleurs, au moins 5 d'entre eux estiment qu'il ne

devrait y avoir aucune contrainte le samedi et le dimanche, ce dernier jour étant mentionné à plusieurs reprises notamment pour les rues avoisinantes des lieux de culte.

En parallèle, la mesure qui cause le plus de désagrément aux personnes consultées est la possibilité de stationner gratuitement pour une durée de 2 heures en journée. 25 participants se sont exprimés sur la question et tous estiment que la durée permise est trop courte. Ils citent de nombreuses situations qui nécessitent un stationnement de plus de 2 heures pour les citoyens : cette tolérance limitée à 2 heures nuit à la fréquentation des commerces, des restaurants et des lieux culturels en particulier (pas réaliste de manger ou d'aller voir une pièce de théâtre en 1h30). Les conséquences pour les personnes âgées pourront être dramatiques, avec une diminution des visites autant de leur famille que des personnes leur offrant les services nécessaires à leur maintien à domicile. Ils estiment aussi que cela réduira la possibilité des visites spontanées. De plus, certains participants pensent que les déplacements fréquents des voitures vont augmenter, puisque les utilisateurs changeront de place aux deux heures, entraînant une augmentation de l'émission de GES.

Certains ont détaillé que la tolérance de 2 heures, couplée avec les horaires en vigueur, oblige à l'achat d'une vignette journalière pour un besoin de 2 heures par exemple (souper qui commence à 18h, tolérance de 18h à 20h, puis payant de 20h à 22h, puis gratuit ensuite). La grande majorité préconise par conséquent une augmentation de la durée de stationnement gratuit de 2 heures à 4 heures (et quelques personnes à 3 heures).

Toutefois, 5 participants s'opposent entièrement à cette tolérance de stationnement de 2 heures sur tout le territoire de l'arrondissement. En effet, certains estiment que cette permission n'oppose aucune contrainte à l'utilisation de la voiture pour ceux qui veulent se stationner pour une courte durée et densifie par conséquent la circulation. D'autres souhaitent que cette tolérance ne soit pas permise partout, notamment dans les anciens secteurs réservés où les résidents détenteurs d'une vignette annuelle devraient toujours avoir la priorité.

Enfin, plusieurs mettent en doute la capacité de l'arrondissement à contrôler cette tolérance de 2 heures, notamment en l'absence de technologie adéquate. Ils expriment leur inquiétude sur l'utilisation de méthodes peu fiables des patrouilles pour le contrôle de l'allocation de stationnement gratuit.

4

Les problématiques soulevées par la nouvelle politique : enjeux de circulation

4.1. Manque de moyens alternatifs à la voiture

Le bref des participants :

Les participants soulèvent le manque de solutions de rechange pour pallier l'impact de la nouvelle politique (7 participants). Certains précisent que plusieurs personnes sont dans l'obligation de se déplacer en automobile car les autres options des transports collectifs et actifs ne sont pas envisageables pour eux (6 participants).

7 participants ont expliqué qu'ils trouvaient le coût du stationnement excessivement élevé, et que cette tarification n'apportait pas de réelle solution aux problèmes de pollution ou d'encombrement urbain, faute de réelles solutions de remplacement à l'utilisation de voitures. La majorité d'entre eux relève que les transports collectifs ne sont pas assez développés, ni fiables, ni efficaces pour remplacer l'automobile et qu'il y a un manque criant d'alternatives aux véhicules individuels.

Par ailleurs, certains participants notent que la tarification du stationnement n'est pas un incitatif suffisant à l'utilisation des transports en commun et des transports actifs, et que certaines personnes ont l'obligation d'utiliser des voitures puisque les autres options ne sont pas envisageables. Sont cités par exemple les familles nombreuses, les personnes qui vivent dans des secteurs mal desservis par les transports en commun, les visiteurs qui viennent de villes éloignées, les personnes qui transportent du matériel (ouvriers, etc.), les personnes à mobilité réduite, dont certains aînés. Si certaines personnes possèdent une voiture, c'est que son utilisation est nécessaire.

4.2. Réseau cyclable

Le bref des participants :

Plusieurs participants pointent des difficultés pour les cyclistes et les résidents découlant du tracé de la piste cyclable sur l'avenue Lavoie (9 participants). Un individu et un groupe de résidents s'opposait complètement au lien cyclable entre le campus principal de l'Université de Montréal et le Campus MIL.

Les voies cyclables de l'arrondissement ont été décrites par une personne comme mal pensées et dangereuses, pointant notamment aux indications confuses ou inexistantes. Toutefois, c'est spécifiquement le projet pilote du lien cyclable entre les deux campus de l'Université de Montréal qui a fait l'objet de plusieurs critiques.

Au moins 9 personnes ont déploré le tracé de la piste cyclable via l'avenue Lajoie pour plusieurs raisons. En premier lieu, la création de cette portion de piste cyclable a entraîné la suppression sur l'avenue Lajoie de stationnements pour les résidents, qui se sont plaint de ne plus trouver de place à proximité de leur résidence. Ils ont également noté que très peu de cyclistes empruntaient cette piste et réclament d'ailleurs un comptage pour en valider la fréquentation.

De plus, un participant note qu'un sens unique nord-sud sur l'avenue Wiseman, entre l'avenue Van Horne et l'avenue Lajoie, a été instauré, et que le stationnement est permis d'un seul côté. Or la piste cyclable a été tracée sur la gauche des voitures stationnées plutôt que collée au trottoir ou de l'autre côté qui est libre, ce qui accentue grandement le risque d'emporiage pour les cyclistes. Il note également qu'aucune signalisation n'est visible et que de nombreuses voitures roulent sur la piste cyclable, faute d'indications claires.

Deux personnes ont avancé que le tracé ne répond pas aux besoins des cyclistes, ceux-ci empruntant les trottoirs. En effet, la piste impose un détour par l'avenue Lajoie et l'avenue Wiseman aux cyclistes qui arrivent par l'avenue Stuart, ce qui ne rend pas ce projet pilote optimal. Une autre personne mentionne que ce tracé n'a pas été basé sur le scénario proposé lors de la [soirée d'information du 21 juin 2018](#) sur le Campus MIL. La piste devrait continuer tout le long de Stuart pour rejoindre le parc que l'Arrondissement devrait aménager sur le Campus MIL.

Plusieurs personnes questionnent si des organismes tels que Vélo Québec ont été consultés pour définir le tracé de ce projet pilote.

Enfin, un groupe de résidents a adressé une pétition déposée le 19 juillet 2019 à l'arrondissement pour supprimer le lien cyclable entre le campus de l'Université de Montréal et le campus MIL, objectant que ce projet a été mis en œuvre sans consultation publique et qu'il va réduire le nombre de places de stationnement entre les avenues Wiseman, Stuart, Outremont et Lajoie. Les résidents perdront des places au profit des non-résidents. Une autre personne a également proposé la suppression de cette portion de piste cyclable d'ici la tenue d'un référendum sur le sujet.

4.3. Sur les mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne)

La refonte du plan de circulation prévoit l'installation de 47 dos d'ânes répartis sur une dizaine de rues de l'arrondissement. Plusieurs personnes sont intervenues pour s'opposer à cette implantation. Elles ont cité des études qui démontrent que les dos d'âne représentent en réalité un facteur d'augmentation des GES, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de la nouvelle politique. Au moins 5 personnes demandent à ce qu'aucun nouveau dos d'âne ne soit installé et que ceux existants soient retirés. Elles préconisent plutôt de miser sur le contrôle des limites de vitesse par l'installation de photos-radars fixes, par exemple.

4.4. Ruelles, circulation et stationnement

Un des participants à la consultation publique estime que la Politique des ruelles vertes et le Guide d'aménagement des ruelles vertes adoptés en avril 2019 par l'Arrondissement d'Outremont ne tient pas compte de la spécificité de l'arrondissement, au sein duquel la fonction première des ruelles est d'accéder aux stationnements privés et de servir de lieu pour la collecte des ordures.

Une autre intervention déplore le fait que certaines ruelles ont été bloquées avec de gros blocs de béton, et sont ainsi devenues des chemins privés pour quelques résidents alors que l'ensemble de la population paie pour leur entretien à travers les taxes.

Enfin, une troisième personne aborde la problématique de la taille des camions chargés de la collecte des ordures. Elle documente que ces derniers causent des dommages à la propriété privée et publique lors du ramassage des ordures dans les ruelles et fait des propositions pour y remédier.

4.5. Autobus scolaires

Trois interventions ont porté sur les nuisances environnementales et les risques sécuritaires associés à la circulation des autobus scolaires. Ces participants ont noté que le nombre d'autobus, les arrêts et départs fréquents et leur bruit excessif génèrent de la pollution, nuisent aux résidents et causent des embouteillages importants dans l'arrondissement. Ces citoyens perçoivent ces actions comme des entorses au code de sécurité routière et aux règlements de l'arrondissement.

Une des participantes a demandé à ce qu'une attention particulière soit portée au transport scolaire adapté pour les enfants en situation de handicap.

5

Points de vue des groupes d'intérêts

5.1. Groupes d'intérêts actifs dans le quartier

5.1.1. Églises, organismes communautaires, clubs etc.

Pour l'Église russe orthodoxe, la *Paroisse Saint-Nicolas* et l'*Ensemble Choral Vox* qui utilise l'église *Saint-Viateur* pour ses rencontres, la principale problématique soulevée réside dans l'accessibilité au stationnement à proximité de ces lieux pour les personnes qui les fréquentent, que cela soit pour des offices religieux ou des activités culturelles. Ces groupes expliquent que la durée de leurs activités est généralement plus longue que les 2 heures de stationnement gratuit, et demandent des aménagements au règlement de stationnement pour pouvoir accommoder leurs paroissiens ou les membres des groupes aux jours ou tranches horaires durant lesquelles se déroulent les événements et activités. Leurs propositions détaillées se retrouvent dans la section 7.3.1.

D'autres part, des organismes à but non lucratifs, communautaires ou culturels, déplorent le manque de prise en compte de leurs besoins spécifiques. À titre d'exemple, l'organisme *Outremont en famille* explique qu'il mène des activités régulières au CCI qui ont une amplitude d'ouverture supérieure à 2 heures, et qu'il organise 7 événements annuels dont 2 levées de fonds majeures de plus de 2 heures également. L'organisme est préoccupé par l'impact de la nouvelle politique de stationnement sur ses activités et souhaite trouver des solutions ponctuelles adaptées, notamment afin de maintenir le succès de ses événements.

De même le *Club de patinage artistique d'Outremont*, situé au CCI, explique que la refonte de la politique de stationnement risque de porter atteinte aux activités du club de 3 façons : un impact sur les entraîneurs (qui enseignent plusieurs cours et donc, sont présents plus que 2 heures à l'aréna et se déplacent d'une aréna à l'autre); un impact sur les bénévoles et les juges invités qui viennent souvent de loin; et un impact sur le spectacle de fin d'année. Les représentants du club rappellent que les besoins en stationnement au CCI ont déjà été indiqués dans deux études de l'Arrondissement et recommandent des mesures qui permettraient d'atténuer l'impact du nouveau règlement.

De façon générale, les organismes rappellent qu'ils fournissent des services de toutes sortes aux résidents et que beaucoup ont des équipes de bénévoles ou employés constituées de non-résidents. La grande majorité n'a pas les budgets pour payer 1200\$ pour chacun de leurs bénévoles ou employés et si aucune mesure n'est prise, ils risquent de devoir réduire leurs services par manque de personnel.

5.1.2. Résidences et associations aînées

Plusieurs participants individuels ainsi que des représentants de regroupements et associations d'aînés estiment que la nouvelle politique ne tient pas compte des besoins particuliers des personnes âgées et qu'elle dresse de nouveaux obstacles à leur mobilité. En effet, plusieurs ont des limitations physiques et n'ont donc pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule personnel pour briser leur isolement. Utiliser un vélo, prendre l'autobus, sont des activités aisées pour les plus jeunes mais qui deviennent beaucoup plus difficiles et fatigantes pour les aînés.

Des associations telles que *Le club de l'âge d'or Les Ultramontais*, qui a pour mission de favoriser l'intégration sociale des aînés d'Outremont, mentionnent d'ailleurs que la nouvelle politique devient un obstacle à la socialisation des aînés. En effet, de nombreuses activités dont le bridge 2 fois par semaine se tiennent au CCI et durent plus de 2 heures. La vignette journalière à 10\$ est trop chère, et la durée des heures de gratuité trop courte. Les représentants du *Club de bridge des aînés d'Outremont*, qui existe depuis 50 ans, et dont les membres se réunissent au CCI deux fois par semaine pour une durée de 3 heures environ, abondent dans le même sens. Avec une majorité de membres aînés dont la plupart se déplacent en voiture, le Club a entamé des démarches depuis septembre 2019 pour trouver une solution au problème du stationnement autour du CCI pour les bridgeurs. Il déplore qu'à ce jour, aucune des solutions proposées n'a été retenue par l'Arrondissement, et demande une consultation et une recherche de solutions appropriées.

Quant à la *Table de concertation des aînés d'Outremont*, ses représentants regrettent l'absence de consultation auprès des citoyens et le manque de respect du Plan d'action municipal pour les aînés 2018-2020 élaboré par la même administration et des recommandations qui y sont faites.

Généralement, les participants déplorent que les aînés et les personnes à mobilité réduite sont les grands oubliés de cette refonte de politique du stationnement, et font plusieurs recommandations, détaillés dans la section 7.3, pour répondre à leurs besoins spécifiques.

5.1.3. Regroupement de commerçants

Plusieurs regroupements de commerçants de l'arrondissement comme l'*Association des marchands et professionnels de l'avenue Bernard*, l'*association de l'avenue Van Horne* et la *SDC Laurier ouest Outremont* ainsi que des propriétaires de commerces indépendants se sont exprimés sur la refonte de la politique de stationnement. Bien qu'ils soient en accord avec le principe de réduction de l'empreinte écologique, ils considèrent que la nouvelle politique va nuire aux activités économiques du quartier. Les raisons principales évoquées comportent deux volets. D'une part, la diminution de l'achalandage, notamment causée par la mise en place de la zone unique qui va permettre aux résidents de prendre des places au détriment des clients, mais aussi en raison de la perception que les clients extérieurs ne sont pas les bienvenus, la clientèle ayant pris connaissance par les médias des difficultés de stationnement envisagées. Et d'autre part, l'accès à la main d'œuvre dans un contexte de pénurie en raison du prix élevé de la vignette pour travailleurs extérieurs. Les commerçants font déjà face à des démissions et la plupart sont dans l'impossibilité de prendre en charge le coût de la vignette mensuelle en raison de la baisse du chiffre d'affaire.

Tous estiment aussi que le dialogue entre les commerçants et l'Arrondissement s'est détérioré et souhaitent un rétablissement d'une relation constructive, notamment à travers la création d'un comité de consultation continue, composé de représentants des commerçants et de l'Arrondissement afin de trouver des solutions favorables à l'ensemble des parties prenantes.

Les ajustements octroyés par l'administration depuis l'annonce de la refonte sont jugés nettement insuffisantes, et de nombreuses recommandations et propositions supplémentaires sont présentées à la section 7.3 pour mitiger les impacts négatifs du nouveau règlement.

5.1.4. Institutions de formation et d'éducation (université, commission scolaire)

Université de Montréal

La direction des relations gouvernementales de l'Université de Montréal a fait une intervention, suivi du dépôt d'un mémoire dans lequel les représentants de l'université déplorent que celle-ci, à travers l'ouverture du nouveau Campus MIL, soit tenue responsable des décisions récentes de l'arrondissement en matière de gestion des stationnements. L'université rappelle que le Campus MIL, à l'origine une gare de triage polluée, fait figure de proue du changement dans le quartier, et représente un exemple réussi de revitalisation. Dès 2007, à travers une consultation publique de l'OCPM, le développement du campus a adopté une approche respectueuse des attentes des citoyens des quartiers limitrophes, tout en considérant les impacts de son ouverture sur l'environnement. Dès le départ, il a été question de l'importance à accorder aux transports publics et à préconiser un ratio de stationnement minimum sur le site afin de limiter l'attrait de l'auto. Il y a donc eu inclusion des citoyens bien avant l'ouverture du Campus MIL afin de leur permettre de s'approprier le site.

De plus, l'université tient à rectifier les chiffres entendus dans les médias quant à la fréquentation du campus : en septembre 2019, ce sont environ 2400 personnes qui sont sur le site (loin des 10 000 entendu dans les médias), dont 11% seulement utilisent la voiture, en solo ou en covoiturage. Un participant à la consultation témoigne aussi qu'il voit surtout les étudiants en vélo ou transports collectifs.

L'Université de Montréal estime donc qu'elle est la mauvaise cible pour justifier la réforme, et puisque de nombreuses questions restent en suspens, elle propose un moratoire sur la politique le temps de procéder aux études nécessaires et d'engager une réelle discussion avec l'ensemble des parties prenantes.

Éducatrices en garderie et enseignants

Les établissements d'enseignement primaires et les services de garde pour les enfants d'âge préscolaire ont eux aussi été nombreux à témoigner de leurs inquiétudes concernant la nouvelle politique de stationnement dans l'arrondissement. De la même façon que d'autres groupes, ils sont en accord avec le principe de la transition écologique, mais sont extrêmement préoccupés par la rétention de leur personnel travaillant dans l'arrondissement mais n'y résidant pas, dans un contexte de grande pénurie de main d'œuvre du secteur enseignant et éducatif.

En effet, plusieurs parents d'enfants fréquentant un service de garde ou les garderies elles-mêmes (ex. *Garderie Minous de Mamie*) expliquent que les conditions de travail et notamment le salaire des éducatrices ne leur permettent pas de résider à Outremont. Or, la vignette mensuelle à 100\$ représente un poids faramineux dans leur budget et les contraindra à quitter leur emploi ou à demander leur mutation.

La *Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys* précise que le nouveau règlement de stationnement aura également un impact sur les intervenants techniques des établissements scolaires situés dans l'arrondissement. Celle-ci estime de plus que le roulement de personnel et les difficultés à recruter auront à terme un impact important sur la réussite scolaire des élèves. Les solutions proposées par ces différents groupes vont de la gratuité du stationnement pour certains secteurs autour des établissements scolaires jusqu'à la demande de pouvoir bénéficier du même tarif annuel que les résidents. Une pétition des parents d'élèves de *l'école internationale Guy-Drummond* demande à l'Arrondissement de mettre en place des mesures particulières permettant au personnel de l'école Guy-Drummond de stationner à proximité de l'établissement à un coût nul ou réduit.

5.2. Organisations environnementales

Coalition Vélo Montréal

L'organisme appuie la nouvelle politique de l'arrondissement en matière de stationnement et de circulation, mais estime que les mesures sont insuffisantes. Dans le contexte d'un arrondissement hébergeant une population aisée, la Coalition préconise une augmentation plus importante du coût du stationnement afin d'avoir un réel impact sur le changement des comportements. En effet, les recommandations de l'organisme, détaillée dans la section 7.5, visent à rendre les citoyens plus soucieux de l'environnement et à améliorer leur qualité de vie.

Conseil régional de l'Environnement de Montréal - CREM (plusieurs organismes et individus cosignataires du mémoire)

Le CREM apporte son appui à l'administration de l'Arrondissement pour le changement de vision et l'action vers un aménagement plus durable. L'organisation identifie cependant quelques enjeux particuliers, notamment la problématique de la rétention des employés en raison du tarif de la vignette de 100\$ par mois pour les non-résidents, et suggère d'appliquer des échelles de tarification plus progressives afin que tous puissent conserver un accès équitable à l'arrondissement. Il préconise aussi la recherche de solutions innovantes pour atténuer les irritants.

Fondation Suzuki

La Fondation Suzuki se dit favorable à certaines mesures spécifiques, mais soulève plusieurs incohérences du plan, comme l'augmentation du nombre de places de stationnement, par rapport aux objectifs écologiques. Elle souligne en particulier que la modulation de l'offre de stationnement doit s'accompagner de stratégies de changement comportemental, d'autant plus que l'arrondissement n'est pas passé par une phase de consultation publique en amont de sa démarche. Sur la question de la rétention des employés par exemple, l'organisation est en faveur d'étendre l'accès du permis annuel aux travailleurs non-résidents.

Mais la Fondation Suzuki préconise surtout des modifications plus globales et un changement de cap dans l'approche de l'administration. Elle encourage notamment l'arrondissement à s'engager formellement dans un processus d'évaluation et d'amélioration continue de sa politique et à communiquer sur les bénéfices de celle-ci, afin de prouver aux résidents que ces projets contribuent réellement à l'amélioration de la qualité de vie dans leur quartier.

6

Des secteurs cités en particulier

Localisation	Commentaires des participants
Rockland et du Manoir	Places de stationnement retirées ce qui entraîne de la difficulté à trouver des places dans le secteur
Dunlop-Van Horne et Pratt-Van Horne	Manque de mesures pour sécuriser ces intersections (historique d'accident graves). Améliorer la signalisation et mettre des restrictions quant au droit de tourner à gauche
Dunlop et Ducharme	Mettre en parallèle certaines avenues pour observer que les besoins ne sont pas les mêmes partout, donc qu'une réglementation universelle ne peut y répondre adéquatement
Lajoie	Changer les jours et heures de nettoyage des rues (samedi est dérangeant)
Îlot Willowdale ou secteur de l'Épée/Fairmount	Des solutions au stationnement doivent être adoptées selon les secteurs qui ne connaissent pas les mêmes réalités, des solutions qui priorisent les résidents
Bernard et Querbes (Édifice Royal-York)	Réserver des espaces de stationnement pour les résidents de ce secteur
Rockland (entre Ducharme et Bates)	Demande de rétablissement du permis 152 (pétition signée par 29 personnes)
Elmwood angle Bloomfield	Forte pression sur le stationnement car plusieurs écoles, rétablissement des zones réservées pour les résidents dans cette zone (zone 5) (maisons en rangées sans entrées de garage)
Lajoie et Stuart	Retrait des espaces de stationnement en raison de la piste cyclable aggrave la pénurie d'espaces de stationnement disponibles pour les résidents
Le 950 Champagneur	<p>Limiter le stationnement aux résidents du lundi au vendredi de 9h à 16h, sans aucune tolérance et abolir la tolérance de 2 heures dans le quartier</p> <p>Donner aux résidents vignettes journalières visiteurs sous forme de coupons à gratter</p> <p>Revenir au système d'alternance de côté pour l'interdiction de stationnement sur rue</p> <p>Limiter la zone 30 minutes de la ruelle au sud du 950 Champagneur jusqu'à environ une case de stationnement au nord de l'entrée en pavé.</p>
Le 950 Champagneur	Risque sécurité des piétons sur la large intersection de Champagneur et de la diagonale piétonne
Stuart entre Van Horne et Lajoie	Revenir au stationnement d'un seul côté sur ce tronçon et conserver l'alternance. Suspendre l'implantation des 3 dos d'âne annoncés
Stuart entre Van Horne et Lajoie	Stationnement des 2 cotés crée de 15h à 17h un méga-embouteillage les jours d'école, surtout s'il y a une livraison
Stuart entre Van Horne et Lajoie	Depuis implantation du sens unique et stationnement des 2 côtés, des résidents notent une importante augmentation des gaz d'échappement aux heures de congestion. Problème accentué par la durée du feu de circulation qui donne 20s aux voitures pour tourner sur Van Horne.
Lajoie (entre Outremont et stuart)	Abolition des places pour la création de piste cyclable rend impossible de trouver une place pour les résidents. Demande de créer une zone spéciale de stationnement dans un périmètre immédiat.
Durocher (entre Laurier et Fairmount)	Augmentation de la circulation (pollution et sécurité). Très difficile de stationner à cause de zone 1
De l'Épée entre Laurier et Farimount	Pétition signée par tous les résidents du tronçon pour revenir à une zone résident. À cause de la zone unique, maintenant impossible de stationner devant résidence.
De l'épée entre Van Horne et Ducharme	L'interdiction de stationner d'un côté encourage les autos à circuler plus rapidement (piste d'accélération). Enjeu de sécurité détériorée.
Wiseman entre Van Horne et Lajoie	<p>Instauration d'un sens unique pour permettre la mise en place d'une portion de piste cyclable:</p> <p>Des résidents ont constaté que les pompiers et autres véhicules d'urgence doivent faire un détour par des trajets qui posent un enjeu de sécurité pour les enfants notamment (passages d'écoles)</p>

7

Les recommandations et solutions proposées par les participants

À travers les 123 mémoires et opinions présentées, les participants à la consultation en droit d'initiative se sont largement exprimés. Ils ont proposé des solutions, émis des recommandations, et ce, à plusieurs niveaux. Dans la section qui suit, nous retrouvons leurs commentaires (avec leurs propres mots, tirés des 600 pages déposées). Les recommandations concernent l'application de la politique dans son ensemble ainsi que les mesures spécifiques de la politique. On y retrouve les recommandations des groupes d'intérêt ainsi que celles visant les enjeux de circulation. Les recommandations de ceux qui souhaitent porter l'enjeu de la transition écologique plus loin s'y retrouvent également, toujours transmis dans les mots des participants.

7.1. Recommandations visant l'application de la politique dans son ensemble

Communication

Une recommandation d'ordre général a été exprimée par un participant pour encourager l'administration de l'arrondissement, mais aussi les citoyens, à changer de ton et d'attitude pour qu'un véritable dialogue respectueux s'installe entre les parties prenantes et aboutisse à une politique novatrice, consensuelle et efficace.

- Pour le maire et ses conseillers, démontrer un changement de comportement, augmenter les communications envers les résidents, être des exemples de gouvernance positive, faire preuve de transparence, d'intégrité et d'imputabilité ; démontrer une saine gestion de l'Arrondissement ;
- Pour les résidents : changer la constante argumentation d'un certain groupe de résidents à une communication plus positive et moins polarisée.

Intégration à une politique municipale ou régionale

Par ailleurs, 4 participants mentionnent l'importance d'être cohérent, à la fois au niveau municipal et régional. L'approche qu'ils suggèrent est plus globale et intégrée :

- Recommande d'intégrer la politique de stationnement de l'Arrondissement dans une politique globale de la Ville et même, au niveau régional ;
- Devrait agir de concert avec la Ville et les Arrondissements dans l'application de cette politique;
- Éviter l'application en vase clos, unilatérale et sans étude ;
- Assurer une cohérence inter-arrondissements ;
- Intégration dans une politique régionale.

Autres moyens de lutter contre les changements climatiques et générer des revenus

D'autres participants ont émis des recommandations variées qui permettraient de générer des revenus et de lutter adéquatement contre les changements climatiques. Concrètement ils proposent :

- Combattre l'étalement urbain avec des péages sur les ponts à réinvestir dans les liens interurbains ;
- Électrification des transports et usage des transports collectifs ;
- Augmenter les taxes de tous les résidents (effort commun et partagé) au lieu de tarifier le stationnement ;
- Implantation d'infrastructures vertes aux endroits où l'Arrondissement a mis fin à l'alternance
- Améliorer la collecte des matières recyclables : faire respecter les bacs ou sacs transparents au lieu de boîte en carton ;
- Faire appliquer les limites de vitesse de 30 ou 40km/h en vigueur sur son territoire ;
- Installer des photo-radars pour faire mieux respecter les limites de vitesse, feux rouges et arrêts.

Améliorer les alternatives

9 participants estiment qu'au préalable ou en parallèle de l'application de la politique, l'Arrondissement devrait faire des plans pour bonifier les alternatives à l'auto solo. Ils font de nombreuses propositions en ce sens :

- Communauto : faciliter les systèmes d'autopartage (Communauto) et leur accès au stationnement;
- Navette électrique : mettre en place une navette électrique desservant les artères commerciales et les zones densément peuplées d'Outremont; Proposition d'un service de navette électrique gratuit ou à faible coût avec un véhicule de petite taille aux passages fréquents, pour relier les zones d'habitation à densité élevées et artères commerciales et installations sportives, lieux culturels ;
- Instaurer des navettes gratuites, efficaces et accessibles, navettes électriques inter-sites ;
- Repenser le modèle actuel de transport par autobus, à l'intérieur d'un même quartier : boucles locales de quelques kilomètres ;
- Donner de réels incitatifs à la marche : déblaiement amélioré de la neige sur les trottoirs, sécurisation de certaines intersections pour les piétons ;
- Proposition d'abonnement aux transports collectifs gratuits ou du moins, subventionnés ;
- Favoriser la voiture électrique; faciliter le crédit pour l'achat de véhicules électriques ;
- Aménagement des rues pour utiliser le vélo l'hiver.

S'inspirer des meilleures pratiques

5 participants font référence à des politiques ou des mesures mises en œuvre dans d'autres lieux et recommandent que l'Arrondissement d'Outremont s'y attarde pour s'en inspirer.

Ils suggèrent :

- Comparaison avec les politiques de stationnement d'autres arrondissements ou villes ;
- Ville Mont-Royal et le Plateau Mont-Royal ont encore des places de stationnement gratuites ;
- Exemple du plan de mobilité de Bruxelles ;
- S'inspirer des meilleures pratiques en matière de politique de gestion du stationnement;
- Appliquer les véritables recommandations et stratégies du guide du Conseil régional Environnement Montréal (CRE-MTL), document auquel l'arrondissement a fait référence pour justifier la nouvelle politique alors que l'approche et les mesures annoncées par l'arrondissement vont à l'encontre de ce guide.

Études et évaluations du projet

Dans la même veine, 12 participants demandent la réalisation d'études et d'évaluations variées.

- Recommande de faire une étude sur la tarification variable selon le type de cylindrée ;
- Recommande de compléter des sondages, quartier par quartier, et d'analyser les besoins spécifiques de chaque quartier et le pourcentage de stationnement qui requiert d'être tarifé dans l'arrondissement ;
- Recommande de faire une étude légale sur la diminution des tarifs de vignettes selon le revenu. Questionnement sur la légalité d'autoriser une tarification en fonction du niveau de revenu ;
- Embauche de Vélo Québec pour des études relatives au réseau cyclable ;
- Suspendre immédiatement toute dépenses additionnelle majeure jusqu'à l'évaluation du projet ;
- Suspendre l'embauche de l'expert en GES jusqu'à l'évaluation du projet ;
- Évaluation indépendante après 12 mois sur le projet pilote ;
- Études sur les taux d'émission de GES actuels et projetés et sur les impacts des mesures d'apaisement prévues.

Création de comités

La création de comités est un sujet qui a été abondamment décrit. En effet, plus d'une dizaine de personnes et organisations souhaitent la création de comités dont les objectifs varient, allant du pilotage du projet jusqu'à des questions techniques, mais tous recommandent une implication de l'ensemble des parties prenantes. On retrouve:

- Recommande la mise en place d'un comité aviseur ou de pilotage sur la politique de stationnement ;
- Recommande la mise en place d'un comité d'experts en écologie urbaine afin d'orienter la nouvelle politique sur une meilleure stratégie ;
- Embauche de firmes d'experts et création d'un comité composé de représentants de l'administration et de citoyens ;
- Établir immédiatement un comité de suivi et évaluation du projet, composé de représentants des parties prenantes ;
- Formation d'un comité consultatif qui intégrerait des représentants des citoyens d'Outremont en plus d'experts aux compétences pertinentes pour étudier le rapport de Convercité et initier des études supplémentaires au besoin ;
- Produire un plan de verdissement clair et créer un comité de citoyens qui participera aux décisions quant à l'utilisation de l'argent généré par ce nouveau règlement.
- De viser l'élaboration d'un plan de transition écologique éprouvé sur lequel les résidents seront consultés en amont.

Révocation

Deux participants demandent une révocation pure et simple de la nouvelle politique

Dans leurs mots ils proposent:

- De retirer la politique et revenir au statu quo antérieur
- Demande de révocation de la politique.

Révision

Le mot révision a également été nommé par plusieurs. Concrètement et par le biais de leurs documents (mémoires et opinions), une dizaine de personnes recommande la révision en profondeur de la politique.

Dans leurs mots ils expriment et demandent:

- Une révision de ce règlement s'impose, qu'elle soit précédée et justifiée par une sérieuse étude d'impact;
- Il est impératif de modifier en profondeur et en collaboration avec les citoyens d'Outremont ce règlement exagéré et mal conçu;
- Repartons l'enjeu du nouveau plan de stationnement dès le début, procédons de façon constructive aux bénéfices de tous les citoyens et des autres personnes essentielles à la vie harmonieuse de notre quartier;
- De redéfinir l'objectif du nouveau plan en proposant un projet de transition écologique structurant et ce, dans le cadre d'un développement durable respectant la viabilité économique du projet, son acceptabilité sociale et son impact sur l'environnement;

Moratoire

La demande d'imposer un moratoire a été exprimée par plusieurs par écrit et par des interventions au micro lors de la consultation. Par écrit, 6 personnes et organisations ou institutions recommandent un moratoire sur l'application de la politique afin d'entamer une réflexion approfondie avec les citoyens.

Dans leurs mots ils demandent :

- Un moratoire qui permette d'étudier l'impact sur la vie des citoyens. S'il s'avère négatif, révocation;
- De déclarer un moratoire immédiat jusqu'à ce que des modifications majeures soient apportées au projet;
- D'envisager un moratoire à défaut de prendre les mesures sérieuses pour pallier les déficiences du plan de stationnements;
- Un moratoire sur le plan jusqu'au 31 octobre 2020, le temps que le rapport de Convercité soit publié et que des études soient complétées.

7.2. Recommandations visant certaines mesures spécifiques de la politique

D'autre part, dans le cas où l'arrondissement choisirait de persévérer dans l'application de la politique tel que prévu, les participants à la consultation publique ont suggéré de nombreuses modifications aux règles définies dans le nouveau règlement.

Avant de passer en revue les différentes propositions, soulignons que trois groupes de citoyens ont été clairement identifiés par les participants comme des personnes que la politique devrait prioriser, en adaptant ses mesures à leurs besoins particuliers. Il s'agit des groupes suivants :

- Les **résidents** pour qui la priorité de stationnement devrait être conservée ou bonifiée;
- Les **aînés et personnes à mobilité réduite** dont les besoins particuliers devraient être pris en compte;
- Les **travailleurs non-résidents** de l'arrondissement pour qui l'accès au stationnement au sein de l'arrondissement ne devrait pas représenter un obstacle.

Zone unique /Retour aux secteurs / priorité aux résidents

Plus d'une vingtaine de propositions de modification à la politique visent à rétablir en totalité ou en partie les secteurs de stationnement selon les caractéristiques des quartiers. Ces recommandations spécifiques visent, la plupart du temps, à redonner la priorité de stationnement aux résidents.

Les propositions de modifications visent :

- Rétablir l'ancienne politique avec les vignettes sectorielles;
- Rétablissement des zones réservées aux résidents / Assurer des places disponibles aux résidents en priorité;
- Pendre en compte la densité des secteurs et les caractéristiques urbaines autour et mettre en place des secteurs réservés aux résidents dans les zones de surcharge;
- Établir des proportions sur rues selon le nombre de vignettes annuelles vendues (50%-70% réservées aux résidents) avec la gratuité des autres espaces disponibles;
- Revenir à une réglementation par secteur et impliquer les citoyens du secteur dans la solution;
- Recommande de recréer de réelles zones de quartier à stationnement sur rue réservées aux résidents près des pôles d'attraction d'Outremont;
- La politique devrait prioriser l'accès au stationnement des résidents, revenir aux secteurs réservés aux résidents;
- Attribution de vignettes spécifiques pour les résidents (retour aux zones). Place les résidents en compétition avec les visiteurs;
- Préserver la zone d'exclusivité aux résidents pour certaines rues où il y a un gros achalandage;
- Recréer plusieurs anciens secteurs vignettes résidents;
- Retour au permis par zone pour protéger les endroits critiques;
- Vignettes de couleur distincte pour les non-résidents;
- Réserver un certain pourcentage de places gratuites dans chaque rue (30%);
- Proposition 1: création de 4 secteurs pour parcomètres, résidents (vignette annuelles 100\$ par voiture, 50\$ pour électrique), non-résidents (vignettes annuelles pour employés etc. max 400\$), et visiteurs (restaurer secteurs libres) avec 50 vignettes gratuites ou payant 10\$ en vente partout sans besoin de justification.

Vignette annuelle

Les principales propositions concernant la vignette annuelle sont en fait des demandes de réclamations de remboursement ou de compensation pour le paiement du tarif annuel lors de l'achat de la nouvelle vignette en janvier 2020 alors que la vignette n'est valable que 7 mois.

Les participants demandent :

- Rembourser les résidents s'étant procuré une vignette au coût annuel pour la part payée en trop étant donné le renouvellement fin août;
- Étendre la validité de la vignette annuelle aux 12 mois ;
- Report de la fin de la période annuelle au début février 2021 et application d'un système de modulation du prix des vignettes au prorata du nombre de mois restant avant l'échéance annuelle.

Vignette mensuelle

Concernant la vignette mensuelle, deux axes de recommandation sont mis de l'avant. Le premier recommande une réduction du tarif afin de promouvoir l'accessibilité des vignettes mensuelles aux travailleurs non-résidents du quartier alors que le second recommande une augmentation du tarif. L'argument ici évoqué est à l'effet que le bas prix ou le rabais va à l'encontre des objectifs du plan en lien avec la transition écologique. Ce deuxième axe sera plus détaillé dans la section 7.5 lorsque nous verrons les recommandations qui visent à amener la politique plus loin en faveur de la transition écologique.

Ce qui est demandé pour le premier axe:

- Diminution du tarif mensuel pour les non-résidents/travailleurs;
- Tarification 50\$ par mois par vignette de façon permanente pour les employés non-résidents;
- Recommande d'offrir des vignettes de stationnement annuelles à prix raisonnable aux travailleurs de l'arrondissement;
- Remplacer les vignettes mensuelles pour les travailleurs non-résidents par des vignettes annuelles au même coût que les vignettes annuelles pour résidents;
- Que la nouvelle tarification du stationnement soit de 100\$ (ou 140\$) par an pour les travailleurs et travailleuses concernés;
- Proposons que des vignettes commerciales à 275\$ soient offertes aux commerçants en fonction du nombre total d'employés et ce pour les véhicules de toutes les catégories de travailleurs;
- Moratoire sur l'imposition de vignettes pour les travailleurs venus de l'extérieur;
- Offrir des vignettes annuelles au même tarif que celui de la 2e vignette des résidents (275\$) aux employés du quartier.

Et pour le deuxième axe :

- Augmentation du tarif mensuel pour les non-résidents/non-travailleurs;
- Recommande de retirer le rabais sur les vignettes, rabais qui va à l'encontre des objectifs du plan puisque le rabais en fonction du revenu va qualifier de nombreux étudiants les incitant à se stationner dans les rues d'Outremont;
- Adopter d'autres mesures pour favoriser les personnes à faible revenu (réduire les tarifs des loisirs et du parc soleil);
- S'assurer que le coût de la vignette mensuelle est plus élevé que le coût d'une passe de bus/métro mensuelle.

Vignette visiteur

Le sujet des permis visiteurs a fait l'objet de plusieurs interventions au micro lors de la consultation du 19 février. Dans les différents mémoires et opinions, la grande majorité des participants demandent une augmentation du nombre de permis visiteurs gratuits

- Éliminer la limite de 50 permis journaliers en donnant à tous les ménages un nombre illimité;
- Augmenter la limite à au moins 100 par année;
- Modifier 50 jours à 50 séjours (visites souvent de 3 jours);
- Fin des 50 vignettes quotidiennes;
- Offrir 365 vignettes par années, sans limite du nombre de vignettes par jour;
- Suivre et analyser la vente de vignettes et l'octroi de vignettes visiteurs pour ajuster le nombre de vignettes octroyé;
- Vignettes gratuites pour les aidants naturels et préposés visiteurs pour les aînés et personnes à mobilité réduite;
- Permettre l'utilisation de plus d'une vignette à l'avance selon les besoins connus des invités (serait moins exigeant pour les aînés pour qui la demande journalière devient lourde).

Un grand nombre d'entre eux suggèrent également d'abolir l'enregistrement des plaques d'immatriculation des visiteurs et de mettre un autre système en place.

Ils expriment les idées suivantes, toujours en leurs propres mots :

- Abolition de l'obligation d'identifier les visiteurs ;
- S'assurer que système de demande vignette sur internet respecte les lois liées à protection de la vie privée;
- Proposition de cartes 5\$ à gratter;
- Propose l'attribution de 5 cartons de stationnement par ménage à mettre dans la voiture des visiteurs;
- Chaque ménage recevrait 3 cartons identifiés à utiliser en fonction de ses besoins de jour, de soir, pour une journée ou plus. Le carton identifié serait apposé dans le véhicule à un endroit déterminé pendant le temps nécessaire de façon à être facilement repéré par les agents responsables.

Horaires de stationnement tarifé et tolérance de 2 heures

Les horaires de stationnement et la tolérance de 2 heures sont des sujets qui ont fait l'objet de plusieurs commentaires et pour lesquels des exemples concrets d'impact sur la vie des résidents ont été illustrés. La grande majorité des participants ayant abordé la question des horaires de stationnement recommande de réduire l'horaire de stationnement tarifé, souvent en supprimant la tarification la fin de semaine, et en allongeant la période de gratuité à 3h ou 4h.

Concernant les recommandations liées aux horaires. Ils ont dit :

- Mettre l'heure limite du soir à 20h au lieu de 22h;
- Changement proposé de 8h à 18h et du lundi au vendredi;
- Ramener à 17h la limite horaire le vendredi et samedi et ne pas imposer de limitation horaire le dimanche et les jours fériés;
- Levée des contraintes pour les non-résidents du vendredi soir au lundi matin;
- Pas de limite de temps de stationnement du vendredi soir au lundi matin;
- Modifier la période d'application du lundi au vendredi inclusivement;

- Modifier de 8h à 20h du lundi au vendredi si période de 2 heures gratuite maintenue;
- Permettre le stationnement durant les fins de semaine de 17h à 10h;
- Gratuité pour le week-end et le soir à partir de 19h pour les visiteurs des résidents.

Et sur la tolérance de 2h :

- Recommande de passer la période autorisée de 2h à 4h;
- Ne pas décourager les visiteurs à venir dans le quartier (Théâtre, restaurant), ne croit pas que les gens vont venir en transport en commun. Facilite la vie de tous les visiteurs et diminuerait le fardeau administratif des permis de stationnement journalier;
- Allonger la période gratuite à 3 ou 4h;
- Évaluer la pertinence de permettre une gratuité de 4h dans les secteurs sous peu de pression;
- Recommande de passer la période autorisée de 2h à 3h;
- Si vignettes visiteurs maintenues, passer de 2 à 6h;
- Recommande d'acquérir la technologie de contrôle de l'allocation de 2h.

7.3. Recommandations exprimées par des groupes d'intérêt

7.3.1. Organismes / clubs / lieux de culte

Des aménagements spécifiques ont été proposés pour accommoder les rencontres et événements qui se tiennent dans les lieux de culte et les locaux utilisés par de nombreuses associations, club etc. et tout particulièrement le Centre Communautaire Intergénérationnel (CCI) d'Outremont.

Les organismes, clubs et lieux de culte ont exprimé leurs recommandations de :

- *Paroisse Saint-Nicolas* : Prolonger la gratuité à 6h consécutives pour volontaires, paroissiens à mobilité réduite ou aidants naturels avec un permis à cet effet; Réserver les places de stationnement qui bordent directement le terrain de la paroisse aux détenteurs de ce permis et instaurer une signalisation à cet effet; Prolonger gratuité générale à 4h30 samedi et dimanche pour participation aux services religieux sans interruption. (Pétition avec 116 signatures);
- Demande que l'arrondissement octroie des vignettes spéciales gratuites le dimanche qui permettraient aux paroissiens de pratiquer leur religion;
- Demande un aménagement au règlement de stationnement à proximité de l'église Saint-Viateur; Aménagement qui permettrait à une quinzaine de voitures de membre de *Vox* de stationner à proximité de l'église St-Viateur les mardis soir entre 18h et 21h. Modalités à définir en collaboration;
- *Outremont en famille* souhaite faciliter le stationnement sur les activités régulières se déroulant au CCI et qui ont une amplitude d'ouverture supérieure à 2 heures et sur les 7 événements annuels dont 2 levées de fonds majeures de plus de 2 heures également. Souhaite trouver des solutions ponctuelles adaptées afin de maintenir le succès des événements soit un moratoire les jours d'événement, pas de contravention avant midi pour la foulée des parcs le 14 juin et offrir des passes de stationnement gratuits pour les coureurs;
- Besoin de stationnement au CCI déjà indiqué dans 2 études de l'arrondissement en 2017 et 2018. Recommandations du *Club de patinage artistique* que les entraîneurs puissent se procurer des vignettes annuelles à taux réduit (100\$); qu'un système de distribution de vignettes journalières soit installé au CCI (spectacle); qu'un nombre suffisant de places hors-rue soit prévu pour les usagers de l'aréna (souterrain ou prévu lors des nouvelles constructions au nord de l'aréna);
- Construire un stationnement incitatif souterrain près du CCI, sous le parc P-3.

Associations aînés

De la même façon, les associations ou groupes représentant les intérêts des aînés ont fait des propositions et recommandations pour répondre à leurs besoins spécifiques. La plupart ont déjà été mentionnées dans les sections précédentes mais d'autres élaborées dans leurs mémoires sont indiquées ci-dessous :

- Revoir les trajets des autobus et leur fréquence (inchangés depuis des décennies);
- Zones de stationnement libre sans vignettes près du CCI, bibliothèque, etc.;
- Meilleur déneigement pour marcher de façon sécuritaire ;
- Ajouter des bancs pour permettre des haltes lors de marches;
- Émission de vignettes spéciales pour les membres du bridge; allongement de la période de stationnement gratuit (3 ou 4h) ou changer les heures en soirée de 20h à 8h;
- Recommande de lire les mémoires et le plan d'action municipal pour les personnes aînées et se conformer aux procédures préconisées;
- Tenir compte des contraintes inacceptables imposées par la limite de stationnement gratuit à 2 heures;
- Démarche entamée par le club depuis septembre 2019 pour trouver une solution au problème du stationnement autour du CCI pour les bridgeurs. Solution proposée: vignette bridge, finalement refusée en février 2020;
- Demande une consultation et recherche de solution appropriée;
- Réduire le nombre de places de stationnement en introduisant des débarcadères pour taxis ou autres véhicules temporaires; chaque rue devrait avoir des places réservées pour les personnes à mobilité réduite.

7.3.2 Commerçants et regroupements de commerçants

De nombreuses interventions et propositions ont été faites par les propriétaires de commerce ou des représentants de regroupements de commerçants. Bien qu'une partie importante des recommandations tourne autour de la difficile rétention des employés à cause du coût prohibitif de la vignette mensuelle, d'autres recommandations en lien avec d'autres enjeux sont également présentées ici :

- Émission de vignettes spéciales ou l'accès aux vignettes annuelles résidents pour travailleurs du quartier, sans nuire aux résidents des artères commerciales;
- Développer transport durable (bus métro);
- Maintien des parcomètres;
- Trouver une solution pour les professionnels à fort volume de déplacement;
- Revoir à la hausse le nombre d'espaces réservés pour les livraisons;
- Pour l'attraction et la rétention de la clientèle, maintenir les stationnements réservés aux résidents à proximité des artères commerciales et augmentation des parcomètres ou autre solution pour plus que 2 heures;
- Campagne média auprès du public pour atténuer l'impact des annonces récentes et attirer les clients à Outremont;
- Demande un rétablissement du dialogue avec les commerçants et l'arrondissement ;
- Une période d'acclimatation plus grande;

- Suppression de la contrainte véhicule lettré pour accès à vignette annuelle;
- Demande la suspension de l'application de la politique le temps qu'elle soit revue et recherche d'avis supplémentaires sur l'impact sur l'économie du quartier;
- Établir un organe de concertation continu sur le sujet entre l'arrondissement et les associations de commerçants pour maintenir un climat favorable au bien-être collectif et au développement des affaires.

7.3.3 Université / Écoles / garderies

Enfin, l'Université de Montréal, avec la présence du nouveau campus MIL sur le territoire de l'arrondissement (qui a fait l'objet de plusieurs commentaires et qui est source d'inquiétude pour plusieurs quant à l'augmentation de l'utilisation des stationnements), mais aussi les milieux scolaires et celui de la petite enfance ont participé activement à la consultation publique et ont exposé plusieurs recommandations spécifiques :

- UdeM propose un moratoire sur la politique le temps de procéder aux études nécessaires et engager une réelle conversation avec l'ensemble des parties prenantes (formation d'un comité consultatif pour discuter des amendements à apporter).

En ce qui concerne les commissions scolaires, les écoles et les garderies, toutes cherchent des solutions pour retenir leurs employés pour qui le coût de la vignette mensuelle est prohibitif, en particulier dans un contexte de pénurie de personnel.

Elles proposent plusieurs accommodements :

- Proposent de payer une vignette annuelle entre 100\$ et 140\$ par an, comme les résidents ;
- Ne demandent pas la gratuité mais de pouvoir bénéficier du même tarif annuel que les résidents (100-140\$), comme la dérogation aux employés du CLSC ;
- Suggestion: instaurer autour de chaque établissement scolaire une zone délimitée de stationnement prioritaire et gratuit pour les véhicules avec vignette ou identifiés CSMB;
- Demande de mettre en place des mesures particulières permettant au personnel de l'école Guy-Drummond de stationner à proximité de l'école à un coût nul ou réduit.

7.4. Les enjeux de circulation

Quelques mémoires et opinions ont traité des enjeux de circulation. Les recommandations des auteurs s'articulent autour de quatre thèmes principaux.

Pistes cyclables

Des recommandations concrètes ont été exprimées concernant des endroits très spécifiques :

- Recommande d'implanter un trajet de lien cyclable entre les campus qui soit direct avec un minimum d'impacts sur le stationnement des résidents;
- Convertir Querbes et Durocher en vélo-rues ;
- Prolonger la piste cyclable Côte-Ste-Catherine de Villeneuve jusqu'à Mont-royal.
- Annuler la piste cyclable du campus MIL à Ste-Catherine d'ici à la tenue d'un référendum sur le sujet.

Dos d'âne

- Aucun nouveau dos d'ânes ne devrait être installé et ceux existants devraient être enlevés. Remplacer par des radars fixes;
- Un moratoire sur le déploiement de dos d'ânes et une étude devrait être menée.

Autobus scolaires

- Inciter les écoliers à marcher;
- Transition vers l'autobus électrique;
- Désigner des arrêts d'autobus;
- Prendre les mesures pour faire respecter les dispositions du code et du règlement;
- Adapter et simplifier les points d'embarquement et débarquements des élèves;
- Porter l'axe surtout sur la sécurité des déplacements.

Ruelles

- Stipuler dans l'appel d'offre la longueur maximale des camions pour toutes les collectes effectuées dans les ruelles;
- Mettre en place une signalisation à l'entrée des ruelles pour aviser de la taille maximale des camions qui peuvent y circuler.

7.5. Porter la politique plus loin vers la transition écologique

Pour terminer, quelques participants individuels et représentants d'organisations environnementales ont proposé de nombreuses recommandations visant à accélérer la transition écologique. Ils proposent une politique de stationnement et de circulation qui adoptent des mesures qui favorisent encore plus cette transition.

Propositions d'organisations environnementales:

- L'arrondissement devrait augmenter plus le coût du stationnement pour avoir un impact sur le changement de comportement dans une population aisée;
- Devrait éliminer le stationnement gratuit 2 heures;
- Endosse l'élimination de l'alternance ;
- Devrait réduire le nombre de place disponibles;
- Devrait améliorer la qualité des services en transport collectif et actif; gage de qualité de vie et santé ;
- Suggestion d'appliquer des échelles de tarification plus progressive au-delà du seuil du faible revenu afin que tous puissent conserver un accès équitable à l'arrondissement;
- Pistes de solutions: objectif central devrait être le rééquilibrage du partage de la rue;
- Caractère évolutif de la recommandation. La modulation d'offre de stationnement doit s'accompagner de stratégies de changement comportemental, d'autant plus que l'arrondissement ne soit pas passé par une phase de consultation publique en amont de sa démarche;

- Propose mise en place d'un projet pilote de système de tarification dynamique;
- Pour étendre l'accès du permis annuel aux travailleurs;
- Travailler de concert avec le reste de l'agglomération, échanger les meilleures pratiques et les résultats de leurs mesures et programmes;
- Communiquer sur les bénéfices : il faut prouver aux résidents que ces projets contribuent réellement à l'amélioration de la qualité de vie dans leur quartier;
- Encourage l'arrondissement à s'engager formellement dans un processus d'évaluation et d'amélioration continue de sa politique.

Propositions de participants individuels :

- Diminuer les places de stationnements disponibles dans l'arrondissement;
- Diminuer graduellement les places en fonction de l'amélioration du transport en commun (station REM, etc.);
- Appliquer le principe de l'utilisateur-payeur mais de façon modique et progressive pour favoriser l'acceptabilité sociale. Comme le stationnement serait payant partout et en tout temps, aucune voiture ne roulerait pour trouver un stationnement gratuit;
- Installer des parcomètres partout: tarification universelle, très modique au départ, souple et évolutive. Éliminer la période gratuite de 2 heures aberrante et mettre fin au 50 permis gratuits fastidieux.

8

Conclusions et recommandations de Convercité

8.1 Faits saillants de la consultation

La consultation en droit d'initiative a suscité une grande participation de la part de la population d'Outremont ainsi que de groupes d'intérêt qui se sont sentis, pour certains, interpellés par la notion de transition écologique, pour d'autres directement impactés par l'application du nouveau règlement sur le stationnement et la circulation et ont souhaité s'exprimer.

D'ailleurs ce qui ressort généralement des opinions émises verbalement et par écrit, c'est la confirmation d'une vision commune et partagée à l'égard de la transition écologique. Les participants aux consultations ont confirmé leur adhésion au principe. De même, il s'est dégagé un certain consensus quant à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture tout en notant des problématiques quant à l'aménagement de certains tronçons de pistes cyclables ainsi qu'un manque d'options pour le transport en commun.

Tout au long des consultations, on note également des opinions qui convergent vers une critique généralisée du mode d'application de la politique de stationnement. Bien que certains y retrouvent des aspects positifs et sont en accord sur le fond avec la politique, c'est sur le comment elle a été appliquée que la grogne est généralisée.

Le principal reproche demeure l'absence de consultation menée en amont au développement et à la mise en œuvre de la nouvelle politique, et son application rapide. Alors qu'elle bouleverse les habitudes de vie des résidents, des travailleurs et des visiteurs de l'arrondissement, ces derniers ont réagi en dénonçant l'application « de force » du plan, le définissant comme contre-productif pour parvenir aux objectifs de transition écologique.

Plusieurs participants ont demandé une révision et que des aménagements soient apportés au nouveau règlement et ce, sur plusieurs points. Les gens qui se sont exprimés ont identifié trois groupes de citoyens pour lesquels la politique de stationnement et circulation devrait être adaptée pour répondre à leurs besoins particuliers.

- La priorité de stationnement devrait être conservée ou bonifiée pour les **résidents** ;
- Les besoins particuliers des **aînés et personnes à mobilité réduite** devraient être pris en compte;
- Les **travailleurs non-résidents** de l'arrondissement pour qui l'accès au stationnement au sein de l'arrondissement ne devrait pas représenter un obstacle.

Nous n'illustrerons pas toutes ces demandes dans la section des faits saillants puisqu'ils ont déjà fait l'objet de descriptions dans les sections précédentes et peuvent être consultées plus précisément. Mais mentionnons que les propositions ont été nombreuses et variées.

Soulignons l'enjeu du nombre de vignettes gratuites pour visiteurs par résidence qui a fait l'objet d'un grand nombre de commentaires de la part des participants. Au moins 21 personnes ont estimé que le nombre était nettement insuffisant pour accommoder leurs besoins et la majorité des recommandations tourne autour de l'augmentation de vignettes visiteurs. La complexité du système d'octroi des vignettes a été fortement soulignée.

Les enjeux de protection de la vie privée en lien avec l'inscription des plaques d'immatriculation en ligne ont aussi été mis de l'avant.

Fait à noter, les participants ont particulièrement demandé des arrangements concernant la tolérance de 2 heures, ils ont proposé de multiples amendements et ajustements qui ont été détaillés en particulier dans la section 3.3. Ils ont, entre autres, recommandé de réduire l'horaire de stationnement tarifé, souvent en supprimant la tarification la fin de semaine, et d'allonger la période de gratuité à 3h ou 4h.

De nombreuses propositions de modification à la politique visent également à rétablir en totalité ou en partie les secteurs de stationnement selon les caractéristiques des quartiers, la plupart du temps pour redonner la priorité de stationnement aux résidents. Les participants parlent également d'ajustements aux vignettes : annuelle, mensuelle et pour les visiteurs.

8.2 Recommandations

Le *Règlement sur le stationnement et la circulation de l'arrondissement d'Outremont* a fait l'objet d'une attention importante des citoyens, des élus, des médias et ce, tout au long du processus, de la journée de son annonce en passant par les différentes étapes règlementaires qui ont mené à la réalisation d'une consultation publique en droit d'initiative. Les différentes parties impliquées se sont exprimées à maintes reprises dans les médias, accentuant ainsi la polarité des opinions. Au fil des semaines, le climat est devenu contre-productif, ne favorisant pas le dialogue et la mise en place de solutions rassembleuses, en plus de mobiliser l'appareil municipal.

Depuis 25 ans, Convercité évolue dans le secteur de la participation publique, menant une multitude de consultations de tout genre, à Montréal et dans toutes les régions du Québec. Les meilleures pratiques confirment que des consultations menées en amont d'un projet aussi impactant que celui du *Règlement sur le stationnement et la circulation de l'arrondissement d'Outremont* ou de politiques aussi conséquentes, sont toujours profitables à moyen et long terme. Elles favorisent l'échange, la communication et la recherche de solutions au bénéfice du plus large éventail de citoyens. En évitant de mettre les citoyens devant le fait accompli, la consultation en amont remplace la réaction et l'opposition par le dialogue, la proactivité et l'implication citoyenne.

Face à la réaction citoyenne, démontrée lors de cette consultation, plusieurs actions peuvent être entreprises pour sortir de cette crise de façon constructive et en s'approchant de l'objectif initial auquel tous adhèrent, soit la transition écologique. Parmi les actions envisageables, le retour à la situation préexistante signifierait que l'Arrondissement renonce à une réflexion collective sur la place de l'automobile dans la mobilité de demain. D'un autre côté, annoncer un moratoire complet sur la tarification du stationnement, le temps de conduire les études appropriées et de mettre en place un projet-pilote de tarification, enverrait le signal que le stationnement devient gratuit partout à Outremont, ce qui provoquerait, entre autres, une réaction encore plus forte lors du retour de toute forme de tarification. C'est donc une solution médiane qui devrait être mise de l'avant, pour application immédiate et pour permettre l'élaboration d'une solution constructive à plus long terme.

Afin de permettre de sortir d'une dynamique de confrontation, de sortir de l'impasse actuelle et dans le but de faciliter à long terme le dialogue entre citoyens et décideurs, nous recommandons :

- Un moratoire partiel sur l'application du Règlement sur le stationnement et la circulation de l'arrondissement d'Outremont, impliquant un retour à un certain nombre de places non-tarifées (à déterminer en comité consultatif, voir point suivant *un comité consultatif*) ;

- Annonce, en même temps que le moratoire, de la période pendant laquelle il durera, par exemple 12 mois renouvelables, en conjonction de mesures devant permettre une révision du règlement et le temps de faire les études nécessaires ;
- Aucune nouvelle dérogation ou accommodement, ceux-ci minant la crédibilité de la démarche et la clarté et l'équité d'application du règlement.

Un comité consultatif

La création d'un comité consultatif (composition : élus, employés municipaux, citoyens, institutions, clubs, commerçants, écoles, institutions etc.) qui relèverait du Conseil d'arrondissement et qui aurait pour mandat :

- D'évaluer et de réviser le règlement actuel;
- De commander et recommander (si jugé nécessaire) des études permettant une prise de décision basée sur la connaissance. À titre de suggestions, les études suivantes pourraient être menées (liste non-exhaustive) :
 - Impact réel des mesures du projet-pilote sur la population (monitorage);
 - Étude de l'offre et de la demande de stationnement pour l'ensemble de l'arrondissement, établissement d'une juste tarification selon l'offre existante, les besoins réels et tenant compte des espaces de stationnement sur rue pouvant être convertis (placotoirs, pistes cyclables, etc.);
 - Moyens techniques allégés pour la distribution des vignettes (application web, parcomètres, distributeurs en libre-service, etc.) ;
 - Études d'impacts d'autres projets ayant un impact sur l'offre et la demande de stationnement (ex. campus MIL, projet REM) ;
 - Études sur diverses problématiques de circulation : dos d'ânes, autobus scolaires, réseau cyclable, entre autres.
- De se doter d'une approche et d'un mode de gouvernance appropriés à sa mission, d'objectifs spécifiques et d'indicateurs de réussite, à court terme et moyen terme ;
- De s'assurer de tenir compte des problématiques de chaque secteur, des pôles importants de la vie communautaire, et d'une vision d'ensemble pour l'arrondissement ;
- D'opérer ensuite sous forme de projet pilote sur une période déterminée pour valider la viabilité du règlement dans son application concrète, monitorer ses effets et l'ajuster ;
- De communiquer les résultats des travaux du comité et à faire un suivi auprès de la population sur la démarche et comment elle a permis l'amélioration du règlement.

Cette démarche serait l'occasion de profiter d'un temps d'arrêt pour apaiser les tensions dans ce dossier, mais aussi, pour travailler ensemble afin de parvenir à une politique qui permette l'adhésion du plus grand nombre possible. Il en reviendra au comité, constitué entre temps, de trouver les meilleures solutions en matière de stationnement et de circulation par divers moyens : études, projet pilote, monitoring.

Annexes

Annexe 1 Liste des mémoires et opinions écrites déposés

Mémoires

Code id	Nom	Prénom	Organisme / commerce
M-033	Archambault	Guy	
M-009	Bachand	Jean-Claude	
M-010	Bolduc	jean-Louis	
M-034	Braun	Caroline	
M-022	Brûlé	Francine	Les Enfants Terribles resto
M-019	Creimer	Diego	Fondation Suzuki
M-027	David	Christiane	
M-006	De Julio-Paquin	Jean	
M-037	Desbaillets	David	
M-015	Deschamps	Yves	Ensemble Choral Vox
M-054	Desjardins	Stephane	Initiateur de la pétition
M-054	Desjardins	Stephane	Initiateur de la pétition
M-051	D'Hondt	Isabelle	
M-038	Dorner	Sarah	
M-008	Favre	Steeve	Pétition avenue Rockland
M-039	Forget	Céline	
M-017	Fournier	Frédéric	Association des marchands et professionnels de l'avenue Bernard
M-003	Gattuso	Pierre	
M-011	Hamelin	Monique	
M-028	Hébert	François	
M-020	Hernandez	Olivier	

M-029	Jeanneret	Valérie	
M-040	Kraft	Daniel	
M-041	Krams	Earl	
M-018	Lambert	Daniel	Coalition vélo de Montréal
M-042	Lapierre	Marilyse	
M-021	Latraverse	Simon	
M-050	Lemieux	Chatal	pétition école Guy Drummond
M-043	Léonard	Maude	
M-016	Lussier	Alexandre	
M-014	Matenine	Dimitri	Cathédrale Russe Orthodoxe Saint Nicolas
M-012	Potvin	Sylvie	
M-005	Poulin	Marc	
M-005.2	Poulin	Marc	
M-005.3	Poulin	Marc	
M-052	Pouliot	Jean	club de bridge
M-046	Quinsey	Heidi	
M-025	Renaud	Jean	Université de Montréal
M-007	Rioux	Jocelyne	Édifice Royal-York
M-013	Shatenstein	Bryna	
M-053	Shicharew		
M-002	Soderstrom	Lee	
M-001	Sylvestre (Goudreau, Carole)	André (Carole)	Manoir Barrington
M-023	Taussig	Jeanne	
M-024	Troubetzkoy	Alexandra	
M-004	Weiner	Peter	
M-049	Zakaria	Chafic	
M-026			Conseil régional Environnement Montréal

M-030			Outremont en Famille
M-031			SDC Laurier ouest Outremont
M-032			Les Ultramontais
M-035			Commission scolaire Marguerite-Bourgeays
M-036			Club de patinage artistique d'outremont
M-045			Garderie Minous de mamie
M-047			Syndicat de opropriété 950 Champagneur
M-044		Anita	Mince Alors
M-048	-	-	Table de concertation des aînés d'outremont

Opinions écrites

Code id	Nom	Prénom	Organisme / commerce
O-022	Barcelo	Nathalie	
O-043	Beauchamp	Philippe	
O-039	Beaudry	Renée	
O-044	Bélanger	Anouk	
O-045	Bélanger	Jean	
O-046	Brouillette	Suzanne	
O-069	Caron	Serge	
O-016	Castonguay	Gérard	
O-012	Cohen	Betty	
O-023	De Paoli	Giovanni	
O-048	Derome	Jacques	
O-049	Doré-Bergeron	Marie-Joelle	
O-006	Faucher	Camille	
O-027	Fournier	Karine	
O-028	Francou	Isabelle	

O-029	Fréchette-Leblanc	Patrice	
O-040	Garant	Josée	
O-030	Gillet	Annick	
O-008	Grasser	Anita	
O-014	Greene	Nancy	
O-050	Guilmard	Frédéric	
O-031	Guyon	Noelle	
O-032	Hanna	Monique	
O-019	Hartstein	Family	
O-018	Hoffman	Chaim	
O-041	Jeanmart	Monique	
O-033	Joannides	Mikael	
O-067	Jodoin	Julie	
O-017	Karmel	Esther	
O-065	Katz	Esther	
O-002	Knauper	Barbel	
O-051	Lachapelle	Josette	
O-052	Lafrance	Sylvain	
O-053	Landry	Pascale	
O-001	Lareau	Jean	
O-007	Laroche	Nicole	
O-054	Lecoq	Frédéric et Anièle	
O-066	Lemaire	F	
O-034	Logan	Jilian	
O-055	Martel	Lise	
O-068	Martineau	P	
O-056	Mongeau	Monique	
O-057	Moro	Andrée	

O-058	Moser	Paula	
O-059	Ouellet	Rosane	
O-011	Paradis	Véronique	
O-026	Péloquin	Catherine	
O-005	Petyt	Thomas	
O-035	Proulx	Raphaëlle	
O-042	Quintal	Louise	
O-020	Rouillon	Jean-Claude	
O-036	Sander	Emma	
O-024	Schwey	Linda	
O-013	Séguin	Danièle	
O-021	SheMoi	Maurice	
O-060	Sicot	Jacques	
O-009	Sigouin	Monique	
O-004	Simard	Pierre	
O-015	Soderstrom	Mary	
O-037	Sofer	Miriam	
O-061	Tanguay	Julie	
O-062	Tanguay-Hébert	Flore	
O-038	Tellier	Denise & Jacques	
O-010	Thibault	Louise	
O-063	Tourville	Tatiana	
O-003	Vigeant	Louise	
O-064	Yahchouchi	Joumana	
O-025			CPE Querbes
O-047			NAS Esthétique

Annexe 2

Renvoi au Règlement sur le stationnement et la circulation dans l'arrondissement d'Outremont

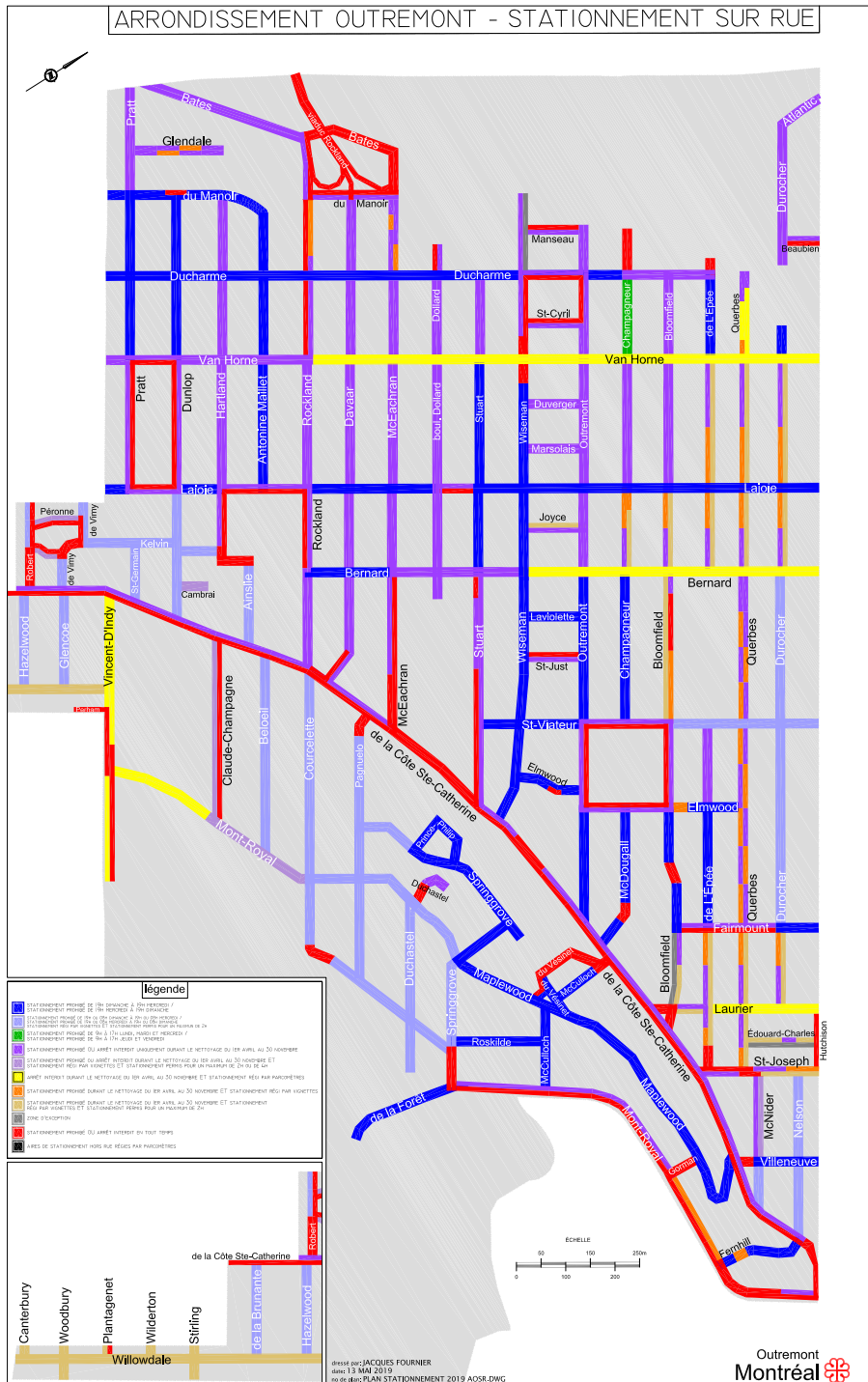
Le règlement porte le numéro 1171 et a été adopté par le conseil d'arrondissement d'Outremont. Au moment d'écrire ce rapport, il est disponible sur le site de l'Arrondissement d'Outremont à l'adresse suivante :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8517%2C95361584&_dad=portal&_schema=PORTAL

Annexe 3

Cartes de l'arrondissement présentées lors de la soirée de présentation du dossier le 21 janvier 2020

Carte 1 : la situation préexistante



Carte 2 : le stationnement tel que régi par le règlement 1171

ARRONDISSEMENT D'OUTREMONT - STATIONNEMENT SUR RUE



Annexe 4

Résumé : Le droit d'initiative en consultation publique

Résumé

Le droit d'initiative en consultation publique

**Prenez l'initiative et...
obtenez une consultation publique**



Table des matières

Introduction	3
En bref	4
Carte du territoire de Montréal	6
I - Marche à suivre	7
II - Consultation publique.....	9
Tableau – Échéancier et étapes associés à la pétition et à la tenue de la consultation publique.....	10
Annexe 1 – Liste des objets exclus	11
Annexe 2 – Nombre de signatures requis par arrondissement	12
Annexe 3 – Participation des jeunes	13

[Avis : En vigueur depuis 2010, l'annexe B du Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (05-056) encadre les conditions d'application du droit d'initiative en consultation publique. Pour toute interprétation du droit d'initiative et de son application, le règlement prévaut.]

Produit par le Service du greffe
Mai 2015

English also available
Le genre masculin est utilisé dans le but d'alléger le texte et inclut le genre féminin



Prenez
l'initiative et...
obtenez une
consultation publique

Introduction

Savez-vous que vous pouvez obtenir une consultation publique de votre arrondissement ou de la Ville par exemple, sur une nouvelle orientation ou sur un sujet qui, selon vous, soulève des **enjeux importants** pour la communauté? Comment? En utilisant le droit d'initiative que la Ville de Montréal met à votre disposition.

Le droit d'initiative permet aux citoyens de s'impliquer activement, avec ses voisins, et de proposer à la consultation publique des idées, des orientations ou des projets novateurs qui leur tiennent à cœur et qui sont d'intérêt public. Il leur permet de prendre l'initiative et de soumettre à la discussion publique des propositions constructives et mobilisatrices.

Un droit complémentaire aux autres formes existantes de consultation

Cet outil, élaboré conjointement par le Chantier sur la démocratie (2002–2014) et la Ville de Montréal, offre à la population un moyen additionnel de contribuer de façon positive, avec les élus, au développement de la ville.

Le droit d'initiative répond à un engagement pris par la Ville de Montréal dans la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*.



En bref

Deux étapes à respecter pour obtenir une consultation publique :

- **Étape 1** : étape de validation
que votre projet de pétition soit recevable dans le cadre du droit d'initiative
- **Étape 2** : étape de signature
une fois sa recevabilité établie, que votre pétition soit signée par le nombre requis de personnes

Étape 1

Présenter un projet de pétition

Vérifiez si votre projet de pétition est recevable.

Procédure à suivre :

Obtenez la signature de **25 personnes âgées de 15 ans et plus**, vivant sur le territoire de la Ville ou, selon le cas, de l'arrondissement concerné, appuyant votre projet de pétition. Parmi les signataires, trois seront désignées pour représenter le groupe, dont une à titre de personne à contacter.

Utilisez le formulaire prévu à cet effet.

S'il s'agit d'un objet relevant de la compétence centrale de la Ville :

Formulaire : Étape 1 – Présenter un projet de pétition – Ville

S'il s'agit d'un objet relevant de la compétence d'un arrondissement :

Formulaire : Étape 1 – Présenter un projet de pétition – Arrondissement

Seul le formulaire fourni par la Ville doit être utilisé. Aucun autre formulaire ni pétition ou signatures électroniques ne sont acceptés.

Une fois le formulaire dûment rempli, déposez le projet de pétition au greffe de la Ville ou, selon le cas, au bureau de l'arrondissement.

Dans les 15 jours suivant le dépôt du projet de pétition, la personne à contacter désignée par les signataires sera informée de la recevabilité du projet de pétition.

Certains objets sont exclus de l'application du droit d'initiative. (Annexe 1)



Prenez
l'initiative et...
obtenez une
consultation publique

Étape 2

Faire signer la pétition

Votre projet de pétition a été jugé recevable, vous en êtes maintenant à l'étape 2 de faire signer la pétition.

La Ville ou l'arrondissement publie un avis annonçant votre pétition. Une période de 90 jours est allouée pour la signature de la pétition à compter de la publication de cet avis.

Un nombre requis de signatures est exigé soit :

- 15 000 pour une pétition dont l'objet relève de la compétence centrale de la Ville;
- 5 000 au maximum ou 5 % de la population âgée de 15 ans et plus pour un objet relevant de la compétence d'un arrondissement. (Annexe 2)

Le droit d'initiative est prévu pour des consultations publiques sur des enjeux importants et mobilisateurs pour la communauté, ce qui explique le nombre requis de signatures.

Utilisez le formulaire prévu à cet effet.

S'il s'agit d'un objet relevant de la compétence centrale de la Ville :

Formulaire : Étape 2 - Faire signer la pétition - Ville

S'il s'agit d'un objet relevant de la compétence d'un arrondissement :

Formulaire : Étape 2 : Faire signer la pétition - Arrondissement

Seul le formulaire fourni par la Ville doit être utilisé. Aucun autre formulaire ni pétition ou signatures électroniques ne sont acceptés.

Toute personne âgée de **15 ans et plus, vivant** sur le territoire de la Ville ou, selon le cas, de l'arrondissement concerné, a le droit de signer.

Si vous avez obtenu le nombre de signatures requis à l'intérieur de la période allouée, la Ville ou, selon le cas, l'arrondissement aura l'**obligation** de tenir une consultation publique sur l'objet de la pétition.

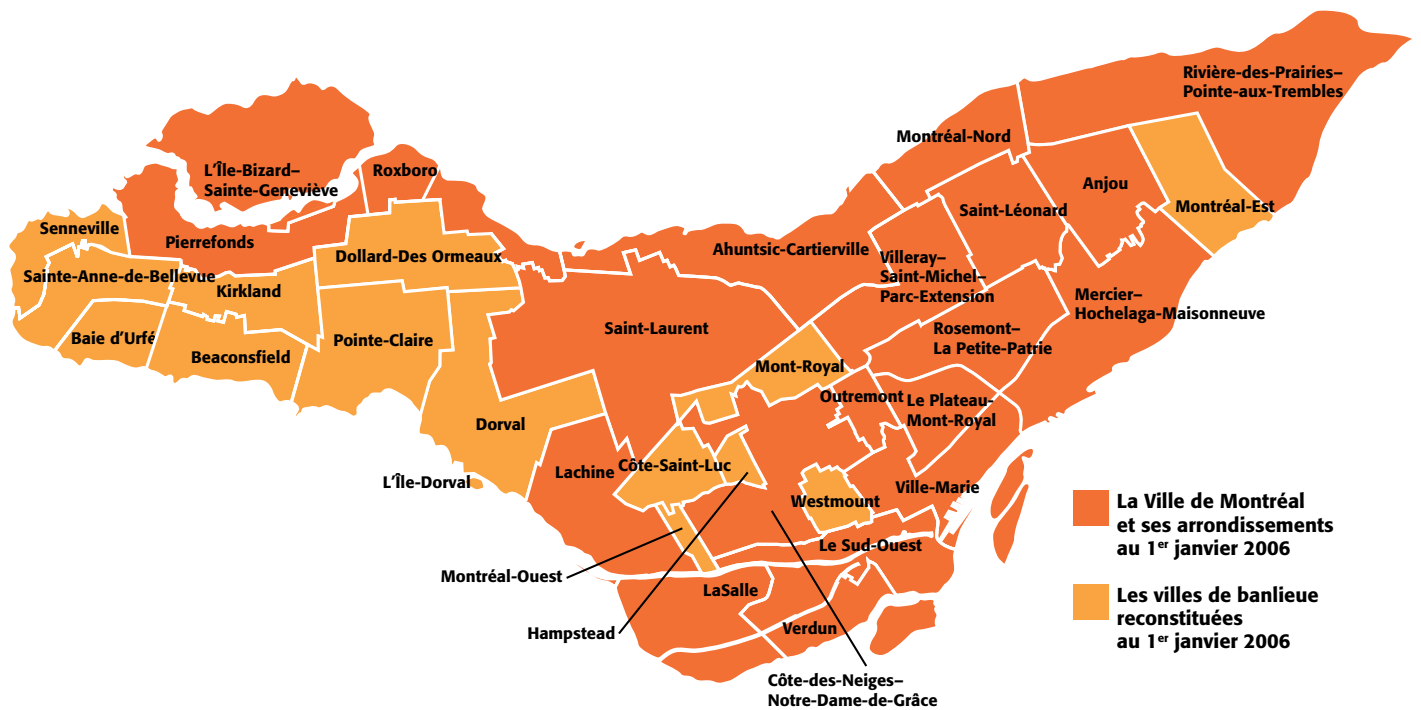


Carte du territoire de Montréal

NOTE

Seules les personnes âgées de **15 ans** et plus, **vivant** sur le territoire de la Ville ou, selon le cas, de l'arrondissement concerné, ont le droit de signer la pétition.

La Ville de Montréal et ses arrondissements au 1^{er} janvier 2006





Prenez
l'initiative et...
obtenez une
consultation publique

I - Marche à suivre

Dans cette section, sont présentées **de façon détaillée** les étapes conduisant à l'obtention de la consultation publique.

Le processus du droit d'initiative peut toutefois demander temps et énergie. Avant de l'exercer, il vous est possible de vérifier auprès de votre conseiller municipal s'il y a d'autres façons de répondre à l'objet de votre projet de pétition.

a) Étape 1 – Présenter un projet de pétition

Selon l'objet de votre demande, vous devez d'abord remplir le Formulaire :

- Étape 1 – Présenter un projet de pétition – Ville
- Étape 1 – Présenter un projet de pétition – Arrondissement

Les formulaires sont disponibles sur le site ville.montreal.qc.ca/droit-initiative

À noter : Aucun autre formulaire ni pétition ou signatures électroniques ne sont acceptés.

b) La recevabilité de la demande

Dans les 15 jours suivant le dépôt de votre projet de pétition, la personne à contacter de votre groupe sera informée de sa conformité.

c) L'avis annonçant le début de la période de signature

Dans les 45 jours suivant la réponse de recevabilité de votre projet de pétition, un avis est publié sur le site Internet de la Ville. Dans le cas d'un arrondissement, cet avis est publié sur son site Internet et dans un journal local. On y mentionne la date de la fin de la période de signature et le nombre total de signatures requis.

N'oubliez pas :

- vérifiez si votre projet est recevable;
- énoncez clairement l'objet de votre projet de pétition, dans un langage succinct et respectueux. Le texte ne doit pas induire en erreur ni prêter à confusion;
- indiquez en quoi la consultation publique demandée est dans l'intérêt de la collectivité;
- obtenez la signature de 25 personnes âgées de 15 ans et plus vivant sur le territoire de la Ville ou, selon le cas, de l'arrondissement;
- choisissez, parmi les signataires, trois représentants, dont une personne à contacter;
- déposez le formulaire complété, selon le cas :
 - au greffe de la Ville, 275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134;
 - au bureau d'arrondissement concerné par votre demande.
- assurez-vous que le greffe ou le bureau d'arrondissement vous remette un accusé de réception.



d) Étape 2 : Faire signer la pétition

Selon l'objet de votre demande, vous devez utiliser le Formulaire :

- **Étape 2 – Faire signer la pétition – Ville**
- **Étape 2 – Faire signer la pétition – Arrondissement**

Les formulaires sont disponibles sur le site : ville.montreal.qc.ca/droit-initiative

À noter : Aucun autre formulaire ni pétition ou signatures électroniques ne sont acceptés.

La période de signature de la pétition a lieu dans les 90 jours suivant la publication de l'avis.

Pour être déclarée valide, la pétition doit comporter un nombre de signatures requis, soit :

- **15 000 signatures pour un sujet relevant de la compétence centrale de la Ville;**
- **ou 5 % de la population âgée de 15 ans et plus jusqu'à un maximum de 5 000 dans le cas d'un sujet relevant de la compétence d'un arrondissement.** (Annexe 2)

Toute personne âgée de **15 ans** et plus, **vivant** sur le territoire de la Ville ou, selon le cas, de l'arrondissement concerné, a le droit de signer. (Annexe 3) Il n'est pas nécessaire d'être un citoyen canadien pour signer.

Endroits autorisés pour faire signer votre pétition

La collecte de signatures peut être faite sur le domaine public. Il faut s'assurer toutefois de ne pas créer un attroupement important susceptible de mettre en danger la paix, la sécurité ou l'ordre public.

e) La validation

Une fois les signatures recueillies, le **Formulaire de pétition** est déposé, selon le cas :

- au greffe de la Ville, 275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134;
- au bureau d'arrondissement concerné.

Assurez-vous que le greffe ou le bureau d'arrondissement vous remette un accusé de réception.

Si le nombre requis de signatures et le délai pour recueillir celles-ci ont été respectés, la personne à contacter de votre groupe est informée de la conformité de la pétition dans les 21 jours suivant son dépôt.

f) La consultation publique

Une fois toutes ces étapes franchies, la Ville ou, selon le cas, l'arrondissement, a maintenant l'obligation d'organiser, de documenter et de tenir une consultation publique sur l'objet de votre pétition.

Cette étape permet, dans un cadre organisé, un débat sur la proposition d'un groupe de citoyennes et de citoyens impliqué dans le devenir de leur Ville. Bien que la consultation n'ait pas de caractère décisionnel, les élus considéreront avec sérieux les résultats de celle-ci et feront connaître les motifs de leurs décisions.

Pour les détails du déroulement, voir la section **Consultation publique** à la page suivante.

Nombre maximal de consultations publiques

Afin d'assurer une saine gestion des ressources financières et humaines dont disposent la Ville et les arrondissements, le nombre maximal de consultations publiques tenues par année en vertu du droit d'initiative est limité :

- **à trois pour ce qui concerne la Ville;**
- **à deux par arrondissement.**

Toutefois, la Ville ou un arrondissement peut tenir toute consultation publique additionnelle en vertu du droit d'initiative, s'il juge qu'il dispose des ressources nécessaires.

Élection municipale

Aucun projet de pétition ne doit être déposé entre le 1^{er} janvier et le 15 novembre d'une année d'élection municipale, ni pendant la période électorale dans un arrondissement où se tient une élection partielle.



Prenez
l'initiative et...
obtenez une
consultation publique

II - Consultation publique

Dans cette section, sont présentées les **principales étapes** de la consultation publique tenue en vertu du droit d'initiative.

Ces principales étapes sont conformes à la *Politique de consultation et de participation publiques de la Ville de Montréal* (ville.montreal.qc.ca/consultation).

a) Calendrier des préparatifs et de la consultation

Au plus tard 21 jours après la validation, un calendrier est transmis à la personne à contacter de votre groupe. La consultation publique doit se tenir dans un délai raisonnable.

b) Documentation

La Ville ou l'arrondissement concerné par la demande est responsable d'assembler une information pertinente afin de permettre un dialogue constructif au cours de la consultation publique.

c) Avis annonçant la consultation

Au moins 15 jours avant le début de la consultation, un avis mentionnant l'objet de la pétition et indiquant les endroits où la documentation peut être consultée de même que la date, l'heure et le lieu de la consultation est publié sur le site Internet de la Ville. Dans le cas d'un arrondissement, cet avis est publié sur son site Internet et dans un journal local.

d) Responsabilité de la consultation

- **Pour les arrondissements**, la consultation est tenue par le conseil d'arrondissement, l'une de ses commissions ou tout comité désigné, selon le choix du conseil.
- **Pour la Ville**, la consultation est tenue par une commission du conseil municipal ou

par l'Office de consultation publique de Montréal, selon le choix du comité exécutif.

e) Déroulement de la consultation

La consultation publique se tient en deux parties :

- **première partie** : les représentants de la Ville ou, selon le cas, de l'arrondissement présentent le dossier et répondent aux questions des citoyens. Les responsables de la pétition sont appelés à exposer les raisons qui les ont motivés à demander une consultation publique.
- **seconde partie** : après un délai minimum de 15 jours, chacun peut exprimer son opinion ou présenter un mémoire.

f) Rapport et suivi de la consultation

L'instance responsable de la consultation publique doit publier un rapport dans les **90 jours** suivant la fin de l'audition des opinions. Ce rapport rend compte des préoccupations et des opinions de tous, fait l'analyse de la proposition et **présente des conclusions ou formule des recommandations**.

Le conseil de la Ville ou le conseil d'arrondissement, selon le cas, informe la population des résultats de la consultation publique et, le cas échéant, des décisions qui auront été prises et des motifs de celles-ci.



Tableau - Échéancier et étapes associés à la pétition et à la tenue de la consultation publique

ÉCHÉANCIER	ÉTAPES - PÉTITION
	Compléter le formulaire Étape 1 – Présenter un projet de pétition Dépôt d'un projet de pétition
Délai maximal : 15 jours suivant le dépôt d'un projet de pétition (art. 9)	Avis de recevabilité transmis à la personne contact désignée
Délai maximal : 45 jours suivant l'avis de recevabilité (art. 10)	Publication d'un avis par la Ville ou l'arrondissement concerné, mentionnant l'objet de la pétition, le début de la période de signature et le nombre de signatures requis
Délai maximal : 90 jours débutant le jour de la publication de l'avis (art. 10)	Période de signature de la pétition
Dans les 21 jours suivant le dépôt de la pétition (art. 16)	Avis de conformité de la pétition quant au respect du nombre de signatures et du délai de 90 jours, transmis à la personne contact désignée
ÉCHÉANCIER	ÉTAPES - CONSULTATION PUBLIQUE
Délai maximal : 21 jours suivant l'avis de conformité de la pétition (art. 17)	Publication du calendrier des préparatifs et de la consultation publique, et transmission à la personne contact désignée La consultation doit se tenir dans un délai raisonnable.
Délai minimal : 15 jours avant la consultation (art. 18)	Publication d'un avis annonçant la consultation publique La consultation publique se déroule en deux parties. - Partie 1 : Présentation du dossier et questions du public - Partie 2 : Expression des opinions
Délai minimal : 15 jours (art. 20)	Entre la Partie 1 et la Partie 2
Délai maximal : 90 jours suivant la fin de l'audition des opinions (art. 21)	Publication du rapport de consultation
	Information à la population des résultats de la consultation et, le cas échéant, des décisions



Prenez
l'initiative et...
obtenez une
consultation publique

Annexe 1

Liste des objets exclus

Pour l'application du droit d'initiative en consultation publique, certains objets sont exclus.

Droit d'initiative en matière de consultation publique (Règlement 05-056, Annexe B, article 3) :

- 1° une règle relative au partage des compétences, à la gouvernance ou au statut de la Ville, telle que prévue dans la *Charte de la Ville de Montréal* (RLRQ, c. C-11.4) ou dans tout autre loi ou décret;
- 2° un objet à caractère organisationnel, telles la dotation et la gestion du personnel, l'organisation administrative et la gestion des contrats;
- 3° un objet à caractère essentiellement budgétaire, tels le budget, la tarification ou les taxes;
- 4° un objet qui, selon les dispositions de la *Charte de la Ville de Montréal* (RLRQ, c. C-11.4), peut être soumis à la Commission de la sécurité publique;
- 5° un objet à l'égard duquel la loi ou la réglementation en vigueur oblige la Ville à agir d'une manière déterminée, telles la négociation et l'application de conventions collectives ou la procédure relative à l'adjudication des contrats;
- 6° un objet qui par sa nature serait contraire à la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*;
- 7° un objet à l'égard duquel un processus de consultation publique ou d'approbation référendaire est prévu par une loi par exemple, les projets déjà soumis à la consultation prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ou à la *Charte de la Ville de Montréal*;
- 8° un objet ayant été soumis à un processus de consultation publique au cours des trois années précédant le dépôt du projet de pétition, ce délai étant calculé à partir de la date de la tenue de la dernière séance publique. Une telle consultation doit avoir comporté au moins une séance publique, où les citoyens ont pu poser des questions et exprimer des opinions. Elle doit avoir été tenue à la suite d'un mandat d'une instance de la Ville;
- 9° un objet pour lequel un projet de pétition a été reçu au cours des deux années précédant le dépôt du nouveau projet de pétition, mais qui n'a pas mené au dépôt d'une pétition conforme après publication de l'avis lançant cette pétition;
- 10° un objet visé par un appel d'offres, en cours ou terminé, ou pour lequel un contrat a déjà été octroyé, dans la mesure où cela pourrait entraîner des pénalités ou des recours judiciaires contre la Ville;
- 11° une décision concernant un des engagements contenus dans la *Charte montréalaise des droits et responsabilités* et qui peut faire l'objet d'une plainte auprès de l'ombudsman;
- 12° un objet en litige devant les tribunaux ou ayant fait l'objet d'un jugement ou d'un règlement hors cour.



Annexe 2

Nombre de signatures requis par arrondissement

Ce nombre correspond à 5 % du nombre de personnes âgées de 15 ans et plus vivant sur le territoire de l'arrondissement. Dans le cas des arrondissements où la taille de la population est élevée, le nombre requis est 5 000 signatures.

Le nombre des personnes âgées de 15 ans et plus est déterminé à partir des profils socio-économiques des arrondissements produits par la Ville et basés sur les plus récentes données disponibles de Statistique Canada.

Pour les objets concernant la Ville, le nombre requis de signatures de personnes âgées de 15 ans et plus vivant sur le territoire de la Ville est de 15 000.

Toute personne âgée de 15 ans et plus et vivant sur le territoire de la Ville ou de l'arrondissement concerné, sans égard à sa citoyenneté, est habile à signer une pétition en vertu du droit d'initiative.

Arrondissement	Nombre de signatures requis de personnes de 15 ans et plus
Ahuntsic-Cartierville	5 000
Anjou	1 767
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	5 000
Lachine	1 754
LaSalle	3 148
Le Plateau-Mont-Royal	4 507
Le Sud-Ouest	3 082
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	751
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	5 000
Montréal-Nord	3 432
Outremont	929
Pierrefonds-Roxboro	2 781
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	4 500
Rosemont–La Petite-Patrie	5 000
Saint-Laurent	3 793
Saint-Léonard	3 093
Verdun	2 863
Ville-Marie	3 902
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	5 000



Prenez
l'initiative et...
obtenez une
consultation publique

Annexe 3

Participation des jeunes

Avec le droit d'initiative, les jeunes de 15 ans et plus ont une occasion additionnelle de s'initier aux affaires de la Ville.

De manière générale, les jeunes votent peu aux élections municipales. Dans ce contexte, le droit d'initiative peut représenter une forme d'éducation à la citoyenneté pour les jeunes.

La participation des jeunes aux décisions qui affectent leur vie est fortement encouragée par la *Convention relative aux droits de l'enfant* et fait partie des grands principes des déclarations internationales sur le développement durable.

L'âge spécifique de 15 ans a été retenu pour des raisons pratiques puisque les données de Statistique Canada sont publiées par tranches de cinq ans et que ces données restent le seul moyen d'établir la population d'un arrondissement.

Annexe 5

Avis publics de consultation

AVIS PUBLIC

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION DE L'ARRONDISSEMENT D'OUTREMONT, EN EXCLUANT TOUTE QUESTION À CARACTÈRE ESSENTIELLEMENT BUDGÉTAIRE, INCLUANT LA TARIFICATION

RÉF. : ANNEXE B DU RÈGLEMENT SUR LA CHARTE MONTRÉLAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS ET SUR LE DROIT D'INITIATIVE (05-056)

Convercité a reçu le mandat de tenir une consultation publique portant sur la politique de circulation et de stationnement de l'arrondissement d'Outremont. Les notions budgétaires sont exclues de cette consultation.

Cette consultation provient d'une demande déposée par un groupe de citoyennes et citoyens en vertu du droit d'initiative, et qui vise plus particulièrement :

« *La politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont, en excluant toute question à caractère essentiellement budgétaire, incluant la tarification, conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe B du Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (05-056)* »

L'arrondissement d'Outremont invite les personnes intéressées à participer à cette consultation, laquelle se déroulera en trois parties :

- la première partie, une séance d'information suivie d'une période de questions, sera consacrée à la présentation du dossier;
- la seconde partie, à l'audition des mémoires et opinions;
- la troisième partie, au dépôt du rapport faisant état des résultats de la consultation et, le cas échéant, des décisions qui s'ensuivent et des motifs de celles-ci.

PARTIE 1 – SÉANCE D'INFORMATION (PRÉSENTATION) ET PÉRIODE DE QUESTIONS

LIEU : CENTRE COMMUNAUTAIRE INTERGÉNÉRATIONNEL – 999, AVENUE MCEACHRAN, À OUTREMONT

DATE ET HEURE : MARDI, 21 JANVIER 2020, DE 18 H 30 À 21 H 30

Les personnes qui désirent intervenir lors de la période de questions et de commentaires du public sont priées de s'inscrire 30 minutes avant le début de la séance d'information. Il sera également possible de s'inscrire à la période de questions jusqu'à 20 h.

PARTIE 2 – AUDITION DES MÉMOIRES ET OPINIONS

LIEU : CENTRE COMMUNAUTAIRE INTERGÉNÉRATIONNEL – 999, AVENUE MCEACHRAN, À OUTREMONT

AUDITION DES MÉMOIRES *

DATE ET HEURE : MERCREDI, 19 FÉVRIER 2020, DE 13 H À 17 H

AUDITION DES OPINIONS VERBALES

DATE ET HEURE : MERCREDI, 19 FÉVRIER 2020, DE 18 H 30 À 21 H 30

Les personnes qui désirent présenter un mémoire ou une opinion verbale à cette audience publique sont priées de s'inscrire par courriel à l'adresse secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca ou par téléphone en composant le 514 261-3855

La date limite d'inscription est le lundi 17 février 2020, 12 h.

Les personnes qui préfèrent déposer un mémoire écrit sans le présenter verbalement ou transmettre une opinion par courriel sont invitées à le faire avant le 17 février 2020, 12 h, en communiquant avec le Secrétariat d'arrondissement à l'adresse suivante : secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca

* En fonction du nombre de mémoires reçus, une période d'audition supplémentaire pourrait être ajoutée le 19 février 2020 entre 9 h et 12 h.

PARTIE 3 – DÉPÔT DU RAPPORT

LIEU : SALLE DU CONSEIL – 530, AVENUE DAVAR, À OUTREMONT

Le rapport sera déposé lors de la séance ordinaire qui se tiendra le lundi 4 mai 2020. Les personnes qui désirent intervenir lors de la période de questions et de commentaires du public sont invitées à s'inscrire à la période de questions 30 minutes avant le début de la séance ordinaire du conseil qui débute à 19 H.

DÉROULEMENT

Un document de référence prévoyant le détail du déroulement des séances sera disponible pour information au Secrétariat d'arrondissement (543, chemin de la Côte-Sainte-Catherine), ainsi qu'en ligne au www.ville.montreal.qc.ca/outremont (cliquer sur le bouton *Consultation publique* sur la page d'accueil) le 10 janvier 2020.

DOCUMENTATION

La documentation afférente est dès maintenant disponible pour consultation au Secrétariat d'arrondissement (543, chemin de la Côte-Sainte-Catherine), ainsi qu'en ligne au www.ville.montreal.qc.ca/outremont (cliquer sur le bouton *Consultation publique* sur la page d'accueil).

ACCESSIBILITÉ

Le Centre communautaire intergénérationnel ainsi que la salle du conseil sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. La salle du conseil est également équipée d'un système d'aide à l'audition accessible en syntonisant la fréquence correspondante sur la bande FM.

Toute séance de consultation ainsi que la séance de présentation des recommandations seront accessibles par webdiffusion, en direct et en différé, à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/outremont (cliquer sur le bouton *Webdiffusion* dans la colonne de gauche de la page d'accueil).

RENSEIGNEMENTS

Division du soutien administratif – Secrétariat d'arrondissement
543, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, Outremont (Québec) H2V 4R2
Téléphone : 514 261-3955
secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca
www.ville.montreal.qc.ca/outremont

**CONSULTATION PUBLIQUE EN DROIT D'INITIATIVE
AJOUTS AUX PLAGES HORAIRES PRÉVUES LE 19 FÉVRIER 2019**

CONSIDÉRANT LE NOMBRE D'INSCRIPTIONS, DEUX PLAGES HORAIRES SONT AJOUTÉES LE 19 FÉVRIER 2019.

19 FÉVRIER 2020

PARTIE 2 – AUDITION DES MÉMOIRES ET OPINIONS VERBALES

Lieu : Centre communautaire intergénérationnel (CCI) - 999, avenue McEachran

AUDITION DES MÉMOIRES ET DES OPINIONS VERBALES :

- **de 9 h à 12 h (ajout de la plage horaire annoncée)**
- de 13 h à 17 h
- de **18 h à 21 h 30 (ajout de la période de 18 h à 18 h 30)**

Durée de chaque intervention : maximum 10 minutes par mémoire ou par opinion.

Les personnes qui désirent présenter publiquement un mémoire ou une opinion verbale à cette audience sont priées de **s'inscrire avant le 17 février 2020, 12 h** :

- par courriel à l'adresse secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca
- ou
- par téléphone en composant le 514 261-3955.

L'heure précise de chaque intervention sera communiquée à la confirmation de l'inscription et est au choix de la personne qui s'inscrit, dans la mesure des plages horaires disponibles.

RAPPELS

SI VOUS N'ÊTES PAS INSCRIT(E)S :

Soyez avisés que les personnes qui ne se seront pas inscrites ne seront pas assurées de pouvoir intervenir dans les horaires prévus. Cependant, les personnes non inscrites qui seront sur place seront appelées à se manifester sans inscription lors de tout moment libre d'intervention, notamment s'il reste du temps à la fin des périodes prévues.

En cas d'impossibilité de présenter publiquement votre mémoire ou votre opinion, il sera possible de déposer un mémoire ou une opinion écrite en main propre au Secrétariat d'arrondissement sur place le soir même, durant les heures prévues.

Toute personne qui n'aura pu être entendue le 19 février pourra également déposer un mémoire ou une opinion écrite au Secrétariat d'arrondissement **avant le 28 février 2020, à 13 h** en communiquant leur mémoire ou leur opinion à l'adresse suivante : secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca.

SI VOUS NE SOUHAITEZ PAS INTERVENIR PUBLIQUEMENT, MAIS QUE VOUS DÉSIREZ DÉPOSER UN MÉMOIRE OU TRANSMETTRE UNE OPINION ÉCRITE :

Les personnes qui préfèrent déposer un mémoire écrit sans le présenter verbalement ou transmettre une opinion par courriel sont invitées à le faire **avant le 28 février 2020, à 13 h** en communiquant leur mémoire ou leur opinion au Secrétariat d'arrondissement à l'adresse suivante : secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca.

AVIS PUBLIC - MODIFICATION

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION DE L'ARRONDISSEMENT D'OUTREMONT, EN EXCLUANT TOUTE QUESTION À CARACTÈRE ESSENTIELLEMENT BUDGÉTAIRE, INCLUANT LA TARIFICATION

RÉF. : ANNEXE B DU RÈGLEMENT SUR LA CHARTE MONTRÉLAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS ET SUR LE DROIT D'INITIATIVE (05-056)

Le 4 janvier 2020 a été publié l'avis relatif à la consultation publique sur la politique de stationnement et de circulation de l'arrondissement d'Outremont les 21 janvier et 19 février prochain.

Veillez noter que la partie 2 de cet avis, intitulée « Audition des mémoires et opinions », est modifiée et remplacée par ce qui suit :

PARTIE 2 – AUDITION DES MÉMOIRES ET OPINIONS

LIEU : CENTRE COMMUNAUTAIRE INTERGÉNÉRATIONNEL – 999, AVENUE MCEACHRAN, À OUTREMONT

AUDITION DES MÉMOIRES ET DES OPINIONS VERBALES *

DATE ET HEURE : MERCREDI, 19 FÉVRIER 2020, DE 13 H À 17 H ET DE 18 H 30 À 21 H 30

Les personnes qui désirent présenter un mémoire ou une opinion verbale à cette audience publique sont priées de s'inscrire par courriel à l'adresse secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca ou par téléphone en composant le 514 261-3855

La date limite d'inscription est le lundi 17 février 2020, 12 h.

** En fonction du nombre d'inscriptions, une période d'audition supplémentaire pourrait être ajoutée le 19 février 2020 entre 9 h et 12 h.*

SI VOUS N'ÊTES PAS INSCRIT(E)S :

Soyez avisés que les personnes qui ne se seront pas inscrites ne seront pas assurées de pouvoir intervenir dans les horaires prévus. Cependant, les personnes non inscrites qui seront sur place seront appelées au micro sans inscription lors de tout moment libre d'intervention, notamment s'il reste du temps à la fin des périodes prévues.

En cas d'impossibilité de présenter publiquement votre mémoire ou votre opinion, il sera possible de déposer un mémoire ou une opinion écrite en main propre au Secrétariat d'arrondissement sur place le soir même, durant les heures prévues.

Toute personne qui n'aura pu être entendue le 19 février pourra cependant déposer un mémoire ou une opinion écrite au Secrétariat d'arrondissement **avant le vendredi 28 février 2020, à 13 h** en communiquant leur mémoire ou leur opinion écrite à l'adresse suivante : secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca.

SI VOUS NE SOUHAITEZ PAS INTERVENIR PUBLIQUEMENT, MAIS QUE VOUS DÉSIREZ DÉPOSER UN MÉMOIRE OU TRANSMETTRE UNE OPINION ÉCRITE :

Les personnes qui préfèrent déposer un mémoire écrit sans le présenter verbalement ou transmettre une opinion par courriel sont invitées à le faire **avant le vendredi 28 février 2020, à 13 h**, en communiquant avec le Secrétariat d'arrondissement à l'adresse suivante : secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca

RENSEIGNEMENTS

Division du soutien administratif – Secrétariat d'arrondissement
543, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, Outremont (Québec) H2V 4R2
Téléphone : 514 261-3955
secretariat.outremont@ville.montreal.qc.ca
www.ville.montreal.qc.ca/outremont