

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIT PRÉSENTE : **Mme HELEN FINN, présidente de la commission**

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE
PIÉTONNISATION PERMANENTE
DE LA RUE WELLINGTON**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 12 février 2025, 19 h
Mairie d'arrondissement de Verdun
4555, rue Verdun
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 12 FÉVRIER 2025

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION, Mme Helen Finn..... 1

PRÉSENTATIONS DES MÉMOIRES ET OPINIONS :

MM. Frédéric Dejean et Pascal Malléjac, citoyens 3

M. Rami Kuret, citoyen..... 16

M. Victor St-Louis, citoyen 28

M. Anthony Campanelli, citoyen 40

PAUSE

Mme Denise Richard, citoyenne 53

M. Colin Arrowsmith, citoyen..... 65

M. Owen Waygood et Mme Mayra Waygood, citoyens 77

MOT DE LA FIN 100

AJOURNEMENT

SÉANCE DU 12 FÉVRIER 2025
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance de consultation des opinions réalisée dans le cadre de la consultation publique sur la piétonnisation permanente de la rue Wellington.

10

La séance va se dérouler en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire. The session will be conducted in French. But if you wish to address the commissioner in English, you're welcome to do so.

15

Je me présente, mon nom est Helen Finn et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Monsieur Philippe Bourke, président de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation et je suis appuyée dans mes travaux par l'analyste Alejandro Angel.

20

Je tiens à rappeler que ce projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington est soumis à la consultation en raison du droit d'initiative et des signatures récoltées par l'initiateur par le biais d'une pétition à Verdun. Il s'agit d'une proposition de projet.

25

Lors de la séance d'information et de l'atelier collaboratif, nous avons bien noté que vous avez beaucoup de choses à dire sur le sujet. C'est pourquoi l'Office de consultation publique met en place différents mécanismes afin de... que vous vous exprimez.

30

Afin de pouvoir écouter tout le monde et une diversité des points de vue, nous vous demandons de nous aider à assurer le bon déroulement de cette séance en maintenant un climat serein et respectueux.

Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation.

35 Un total de 28 personnes et représentants de divers groupes a manifesté le désir de présenter oralement leur opinion devant la commission, parmi lesquels 11 ont déposé une opinion écrite. Nous les entendons au cours des séances du 11 et du 12 février.

40 Nous avons reçu une quarantaine d'opinions écrites, de même que plus de 1 000 opinions recueillies par le biais de questionnaires remplis en ligne ou dans les espaces publics de Verdun en décembre et janvier derniers.

45 La commission a aussi recueilli des suggestions et commentaires de la part de nombreuses personnes qui ont participé à l'atelier collaboratif le 28 janvier. Un grand merci à toutes les personnes qui ont pris le temps de participer à cette consultation.

Voyons maintenant le déroulement de cette séance.

50 Nous allons entendre successivement une dizaine de présentations durant cette séance et prendrons à mi-parcours une pause de 15 minutes. Chaque intervenant disposera de 10 minutes pour exposer son opinion, après quoi, j'aurai aussi 10 minutes pour échanger avec les intervenants. Par équité pour l'ensemble des participants, vous devrez conclure à 10 minutes précises.

55 La séance est webdiffusée en direct et sera également disponible en différé dès demain sur le site de l'OCPM à l'adresse que vous voyez sur l'écran. Il est aussi possible d'écouter la séance par téléphone. Les transcriptions des présentations seront mises en ligne dans les jours qui suivront.

60 Si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glisseraient dans les interventions, les représentants de l'arrondissement de Verdun pourront user leur droit de rectification dès la fin de cette séance ou sinon par écrit dans les 48 heures. Les rectifications seront disponibles sur le site de l'Office à la page de la consultation.

À la suite des séances d'audition et des opinions, la commission procédera à l'analyse de l'ensemble de l'information soumise dans le cadre de la consultation. Elle fera un rapport et formulera des recommandations. Le président de l'Office soumettra le rapport à la mairesse de la Ville de Montréal et le rapport sera publié deux semaines plus tard.

65

PRÉSENTATIONS DES MÉMOIRES ET OPINIONS

MM. FRÉDÉRIC DEJEAN ET PASCAL MALLÉJAC

Citoyens

70

LA PRÉSIDENTE :

75

Sans plus tarder, accueillons notre premier intervenant. Alors, monsieur Frédéric Dejean et Pascal Malléjac. Bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Sachez que nous vous avons lu votre mémoire et nous vous écoutons. Merci.

80

M. FRÉDÉRIC DEJEAN :

Merci. Bonsoir de nous recevoir et de nous écouter. Donc, Pascal et moi, nous sommes tous les deux résidents de Verdun depuis au moins une dizaine d'années.

85

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

90

M. FRÉDÉRIC DEJEAN :

Et il se trouve qu'au cours des derniers jours, on a entendu beaucoup d'inquiétudes, beaucoup de questions concernant la piétonnisation à l'année de la rue Wellington. Et c'est pourquoi on a décidé, donc, de rédiger le mémoire que nous vous avons envoyé.

95

Alors, l'objectif du mémoire est tout d'abord de partir des inquiétudes qui ont été entendues, des inquiétudes qui nous semblent parfaitement légitimes, mais qui, en partie, nous semblent davantage fondées sur du ressenti, sur des impressions et non pas forcément sur des données

factuelles. Et c'est justement parce que ces inquiétudes nous semblent très importantes que nous pensons qu'elles doivent être d'autant plus fondées sur des données probantes.

100

Par ailleurs, nous avons décidé de centrer notre mémoire sur les personnes âgées et sur les personnes ayant des limitations physiques. Nous ne sommes pas âgés, ni Pascal ni moi, mais nous avons ressenti que c'était un enjeu de premier ordre. Et on l'a entendu à plusieurs reprises, notamment par exemple hier, je pense au témoignage de madame Grenier, qui était tout à fait saisissant.

105

Par ailleurs, en traitant des âgés, nous pensons qu'en fait, nous parlons de tout le monde. Et je vais citer ici une chercheuse de l'INRS, Anne-Marie Séguin, qui est spécialiste justement des personnes âgées, et qui soulignait dans une publication, elle écrit qu'« il est possible que des aménagements favorables aux âgés le soient aussi pour d'autres groupes d'âge. Par exemple, la prise en compte des besoins des âgés moins mobiles et plus centrés sur leur environnement immédiat ouvre la porte à un urbanisme qui est aussi plus adéquat pour d'autres groupes de la société. » Donc, quand on parle des âgés, nous pensons que nous parlons de tout le monde.

110

Enfin, troisième élément, nous pensons qu'il est important de participer à cette conversation, et quelle que soit l'issue, quelle que soit la décision qui sera prise, nous espérons que cette conversation pourra se poursuivre. Par ailleurs, notre conviction est que ce projet de piétonnisation, et c'est ce que nous essaierons de montrer, loin d'exclure, au contraire, c'est un projet qui peut davantage inclure.

115

J'ajoute enfin que, dans le cadre de la présentation, nous allons simplement souligner des faits saillants, et nous n'avons pas intégré les belles photos que nous avons jointes au mémoire que nous avons déposé. Alors, je vais présenter les faits saillants et Pascal présentera un ensemble de recommandations.

120

Alors, premier élément, tout d'abord, c'est la question de l'accessibilité. Alors, il se trouve que dans... que plusieurs études, dans divers contextes urbains, ont montré que les commerçants vont avoir tendance à surestimer l'usage de l'automobile par leur clientèle. À l'heure actuelle, des données

125

130 probantes sur la provenance des personnes qui fréquentent les commerces de la rue Wellington sont encore manquantes. Ce serait là une étude facile à réaliser, et elle serait en plus peu coûteuse.

Néanmoins, nous avons quelques données statistiques qui proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2018, et qui montraient que seul 1,5 % des déplacements provenant de l'extérieur de l'arrondissement avaient pour motif le magasinage. Et dans le même temps, le motif de magasinage motivait 12,5 % des déplacements internes à l'arrondissement.

135 L'autre idée, c'est qu'on a beaucoup entendu l'idée selon laquelle disposer de cases de stationnement devant un commerce est un prérequis non négociable, puisque, notamment pour les commerces de destination, et on en a entendu des représentations, la clientèle proviendrait principalement de l'extérieur de Verdun et de surcroît en voiture.

140 Alors, s'il est certain qu'une partie de la clientèle vient de loin, la rue Wellington possède néanmoins plusieurs stationnements, notamment le stationnement étagé sur Éthel, d'une capacité de près de 200 places. Par ailleurs, on l'avait montré dans le mémoire avec des photographies, qu'il est parfois impossible de stationner devant le magasin, et donc même en voiture, on va être obligé de se stationner parfois à un, deux, ou voire trois coins de rue.

145 Le deuxième élément que je voudrais mettre de l'avant, c'est la question des environnements qui favorisent de multiples modes de déplacement. Il s'agit pour nous ici de discuter de l'idée que la voiture individuelle serait la condition de la ville inclusive.

150 Je pense à une dame qui s'exprimait lors de la soirée du 22, elle disait aux initiateurs du projet qu'avec le projet de piétonnisation, on allait exclure une partie des résidentes et des résidents. Et à notre sens, c'est un présupposé qui ne repose sur aucun fondement. En effet, l'enquête Origine-Destination 2018 dont je parlais avait montré que 37 % des ménages verdunois ne possédaient pas d'automobile.

155 Autre élément, c'est le coût d'une automobile, qui a considérablement augmenté au cours des dernières années. Ainsi, un site de référence estimait en 2024 que : « Posséder une voiture à

160

Montréal coûte 65 % plus cher en 2024 qu'en 2019. » Donc, miser sur la voiture individuelle a donc pour effet d'exclure les ménages les plus modestes et, parmi eux, une part non négligeable d'aînés.

165

Le troisième élément, c'est la question de l'espace sécuritaire et accueillant pour toutes et tous. Au cours des dernières soirées, on a beaucoup entendu l'idée selon laquelle, en piétonnant Wellington et en l'ouvrant non seulement aux piétons, mais également aux cyclistes, on mettait en danger les piétons.

170

On ne va pas nier que certains cyclistes ont des comportements dangereux, tout comme certains automobilistes. Néanmoins, nous pensons qu'il est possible d'aménager l'espace de manière à interdire ou à dissuader les personnes utilisant des vélos ou des trottinettes électriques à se déplacer à grande vitesse.

175

Et enfin, le dernier élément, avant que je cède la parole à Pascal, c'est la question de la convivialité. On l'a entendu hier soir dans la bouche d'une personne qui s'exprimait, la crainte qu'en piétonnant, on isole davantage les personnes. Or, il nous semble que c'est exactement le contraire et c'est ce que tend à montrer la littérature scientifique disponible.

180

En effet, la piétonnisation constitue une opportunité pour réfléchir aux façons de passer d'une rue entièrement dévolue à la circulation et au stationnement automobile à un espace qui favorise les développements actifs, les rencontres et les interactions entre l'ensemble des résidents de différentes générations.

185

Notons que le Plan d'action gouvernemental 2020-2024, intitulé « La fierté de vieillir », a identifié 16 cibles prioritaires organisées autour de trois grandes orientations, notamment la troisième, intitulée « Créer des environnements sains, sécuritaires et accueillants dans sa communauté ».

190

Je vais laisser la parole à Pascal.

M. PASCAL MALLÉJAC :

195 Merci. Donc, bonsoir aussi. Oui, simplement pour revenir sur ce que tu disais, Fred, également, on avait noté un aspect important qui était qu'au niveau de l'enquête Origine-Destination, il était bien relevé qu'à Verdun, les modes actifs, donc la marche, le déplacement cycliste, représentent déjà la moitié des déplacements qui sont faits quotidiennement, alors que l'automobile ne représente qu'un tiers. Donc, c'est déjà la preuve, là, qu'il y a une grande utilisation de ces modes-là dans le quotidien des Verdunois.

200 Donc, les recommandations. Cinq recommandations pour réfléchir, aller plus loin sur cette idée de la piétonnisation à l'année. La première, évidemment, bien, ce serait justement de compiler des données et qui soient objectives, qui vont nous permettre d'aller vers un consensus qui soit clair, donc dépasser les simples perceptions.

205 Donc, Frédéric en a parlé, avec cette question justement de mieux comprendre, mieux connaître la manière dont se déplacent, dont viennent les clientèles des différents commerces, commerces de destination, commerces de proximité, afin de justement d'être capable d'avoir l'heure juste sur cette question-là, être capable de l'utiliser, cette donnée-là, en termes d'aide de prise à la décision.

210 Deuxième recommandation : adapter la portée du projet. Donc, l'idée serait probablement d'aller chercher un compromis qui passerait vers un projet peut-être plus réduit en termes d'ampleur géographique. Donc, en allant chercher à créer un premier aménagement qui utiliserait un tronçon seulement de la rue qui est actuellement piétonne durant l'été.

215 Et donc, l'idée de cette approche, ça serait, bien c'est ça, d'avoir une sorte de projet pilote, être capable justement de ne pas trop s'avancer dans une direction avant d'avoir eu un retour clair sur le fonctionnement, de s'adapter aux contraintes budgétaires...

220 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste 1 minute.

M. PASCAL MALLÉJAC :

225 ... de la Ville. Également, d'éviter d'avoir un chantier de trop grande ampleur dont on sait qu'il
pourrait nuire aussi au fonctionnement normal de la rue. Et puis, ça permettrait de formaliser, donc,
un noyau piétonnier qui jouerait, donc, cet espace de socialisation, ce rôle de place centrale.

LA PRÉSIDENTE :

230 Il vous reste 1 minute.

M. PASCAL MALLÉJAC :

235 Parfait. Troisième recommandation, donc, ça serait d'exploiter le potentiel de l'espace pour
maximiser les bénéfices. Donc, quitte à piétonniser, donc, il y aurait une réflexion très soignée à
faire sur le réaménagement du site, donc avec l'idée justement de repenser l'intégralité de
l'aménagement, c'est-à-dire de rues, de trottoirs, *et caetera*, avec une réflexion poussée, là, sur la
manière dont on gérait l'ensemble des dynamiques, l'ensemble des aménagements. Donc, je ne
240 m'étends pas trop là-dessus.

Quatrième recommandation, ça serait de sélectionner finalement le ou les coins de rue qui
serviraient à cette piétonnisation. Donc, pour nous, ce qui serait probablement à considérer,
justement, c'est de se retrouver dans des coins de rue qui sont relativement courts, à savoir avec
245 des transversales régulières, être proche du métro, et avoir peut-être un mix commercial dans ce
tronçon-là qui ne soit pas en contradiction trop flagrante avec cette idée-là.

Donc, on pensait en priorité à des coins comme...

250 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander...

255 **M. PASCAL MALLÉJAC :**

... de l'Église et Galt.

260 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de conclure, malheureusement...

265 **M. PASCAL MALLÉJAC :**

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

... mais je vais vous donner l'opportunité de répondre aux questions.

270

M. PASCAL MALLÉJAC :

Oui, donc, c'est ça. Donc, pour terminer, simplement, ça viendrait, bien sûr, avec l'idée d'avoir des mesures de mitigation, notamment en termes de stationnement, pour aider, en fait, à conjuguer, là, les besoins de tous.

275

LA PRÉSIDENTE :

Bon, bien, commençons exactement par ça. Qu'est-ce que vous auriez à suggérer comme mesures de mitigation?

280

M. PASCAL MALLÉJAC :

Donc, par rapport aux préoccupations qui ont été faites, donc les mesures de mitigation que l'on pensait, bien, dans un premier temps, elles touchaient à la réglementation du stationnement aux

285

abords de la zone qui serait piétonnisée, avec l'idée, bien, de réserver certaines cases, bien, déjà aux personnes en mobilité réduite.

290 Également, ça pourrait, à certaines heures, aux livraisons, là, pour compléter l'ouverture en matinée de la rue aux livraisons, bien, on a bien entendu que ce n'était pas forcément toujours possible. Donc, une capacité de livraison aux coins de rue pourrait justement faciliter ce genre de choses, du stationnement de courte durée réservé aussi. Ce seraient des manières, justement, de trouver des solutions, là, pour les personnes qui seraient dans une mobilité automobile.

295 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Parfait. Et vous avez mentionné l'enquête *Source-Destination*. Est-ce que l'Enquête *Source-Destination* est allée plus loin à savoir d'où provenaient et où allaient les 500 personnes qui magasinait... qui venaient de l'extérieur?

300

M. PASCAL MALLÉJAC :

Donc, au niveau de l'enquête Origine-Destination, donc là, on s'est fondé, là, sur la synthèse globale sans nécessairement avoir accès à...

305

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

310 **M. PASCAL MALLÉJAC :**

315 ... aux détails, là, du... des destinations de chacune des personnes. Donc, il faut imaginer qu'il y a une portion de la population de Verdun qui a été sondée, je pense 2 à 4 %. Et après, il y a une extrapolation, là, qui permet d'avoir un portrait global, ce qui nous permet justement de dire quand même qu'il y a des tendances lourdes, mais on ne peut pas aller très loin dans le détail. C'est pour ça que ça vaut la peine d'avoir une étude qui répond très précisément à ces questions de qui va dans quel commerce, pourquoi, comment.

LA PRÉSIDENTE :

320 Savez-vous si les détails de cette enquête-là étaient disponibles en ligne?

M. PASCAL MALLÉJAC :

325 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

330 O.K. Vous parlez également de favoriser des liens sociaux et de renforcer les liens pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées ou autres. Est-ce que vous avez des options à suggérer concernant des méthodes pour favoriser les interactions?

M. FRÉDÉRIC DEJEAN :

335 Bien, ce que montre la... Bon, pour ça, j'ai été... On a regardé un peu la littérature scientifique et il y a des chercheurs qui sont... En plus, c'est des travaux québécois, donc on ne parle pas de villes aux États-Unis ou au Danemark. On a des chercheurs à l'Université de Montréal, à l'INRS, qui sont spécialistes justement de l'aménagement et des aînés et des travaux qui ont été faits dans d'autres arrondissements.

340 Je pense notamment des travaux qui ont été faits dans l'arrondissement de Rosemont et qui traitaient spécifiquement... Alors, ça date d'il y a quelques années, mais qui traitaient des effets du processus d'embourgeoisement sur les dynamiques sociales au sein de l'arrondissement et des conséquences sur les personnes aînées.

345 Et l'une des conséquences, c'était qu'il y avait des lieux de sociabilité qui avaient tendance à disparaître, et donc, à favoriser l'isolement. Et on le sait que c'est un gros enjeu. Donc, l'une des façons de faire avec la piétonnisation, ça serait d'encourager des dispositifs matériels qui favorisent la rencontre. Mais ça peut être aussi tout simplement, là, des éléments qui étaient mis de l'avant. C'était simplement pour la question de l'accessibilité.

350 On l'a vu et on le montrait avec le mémoire, avec les photographies. C'est qu'en hiver, avec la neige, si vous enlevez le mobilier urbain, si vous enlevez la neige, il reste en fait une petite bande d'à peu près 1 mètre de large pour circuler. Et que pour les personnes âgées et pour les personnes à mobilité réduite, c'est extrêmement difficile de circuler.

355 Donc, l'avantage d'une piétonnisation, c'est qu'on peut considérablement élargir l'espace sur lequel les personnes peuvent circuler, et donc favoriser, les encourager donc à sortir et rendre plus aisées les mobilités.

LA PRÉSIDENTE :

360 O.K. Est-ce que vous avez accès à cette étude-là et est-ce que vous pourriez nous la transmettre?

M. FRÉDÉRIC DEJEAN :

365 Alors, c'est des chapitres dans des ouvrages scientifiques. J'y ai accès, mais je ne sais pas si... Je peux me renseigner pour les transmettre.

LA PRÉSIDENTE :

370 O.K. Merci. O.K. Vous avez parlé dans votre rapport d'un premier aménagement pérenne ou de formaliser un noyau piétonnier. Est-ce que vous suggérez une place publique? Qu'est-ce que vous avez en tête au niveau de la taille et de l'emplacement?

M. PASCAL MALLÉJAC :

375 Oui, effectivement, dans la recommandation, on parlait d'un à deux tronçons. On parlait des tronçons courts. On imaginait ce qui se trouvait le plus proche du métro de l'Église, là, pour les raisons qui étaient citées, et avec l'idée, justement, qu'il y a une espèce de centralité, là, qui se formalise là.

380

385

Donc, on est à mi-chemin, un petit peu, entre la place et la rue piétonne, en fin de compte, là. Il n'y a pas vraiment besoin de prendre parti dans une forme par rapport à l'autre. Mais c'est l'idée que c'est probablement un bon cœur, là, pour démarrer cette zone-là de rencontre, d'espace public, de socialisation autour, justement, de ce noyau commercial qu'est la rue Wellington.

LA PRÉSIDENTE :

390

O.K. Intéressant. Vous avez mentionné également qu'il y a 37 % de la population qui n'ont pas de véhicule et que 50 % des déplacements qui se font à l'interne se font à pied?

M. PASCAL MALLÉJAC :

395

Oui, en mode actif, donc à pied et en vélo. Donc...

LA PRÉSIDENTE :

À pied et en vélo.

400

M. PASCAL MALLÉJAC :

... c'est une étude qui est faite à chaque fois en fin d'automne, donc au mois de novembre. Donc, ça donne un peu l'idée, là, qu'on est sur des mobilités qui ne sont pas forcément des mobilités estivales pour autant.

405

LA PRÉSIDENTE :

410

O.K. Vous avez également parlé de la... de méthodes pour améliorer la cohabitation entre les piétonniers sur la rue piétonne et les cyclistes. Qu'est-ce que vous avez à suggérer?

M. PASCAL MALLÉJAC :

415

Effectivement. Donc là, l'idée, c'est que si on pense à la rue Wellington, à la refonder quelque part en termes d'espace piétonnier, on a la capacité de réfléchir complètement différemment. Ça nous ouvre vraiment l'esprit, notamment sur des choses comme la... au niveau du revêtement de sol.

420

Donc, est-ce que c'est nécessairement de l'asphalte dans une rue piétonne? Non, ça peut être très bien des revêtements qui vont avoir tendance à dissuader justement la pratique cycliste à vitesse. Et donc, par ce fait là, justement, à encourager le fait de rouler...

425

LA PRÉSIDENTE :

Comme quoi?

M. PASCAL MALLÉJAC :

430

... ou pas. Ça pourrait très bien être des types de sols qui sont, on va dire, un peu plus rugueux, qui sont moins confortables, on va dire, au déplacement cyclable.

LA PRÉSIDENTE :

435

O.K. Il reste 3 minutes. O.K. Outre cette suggestion de sols plus rugueux ou de sols différents, est-ce que vous avez d'autres idées pour réduire les conflits et les cyclistes qui circulent à haute vitesse?

440

M. PASCAL MALLÉJAC :

En fait, ce qu'on proposait, parce qu'on dit, finalement, c'est : si on passait à cette étape-là, ça serait un beau problème finalement à résoudre probablement collectivement. Donc, ça serait l'occasion à nouveau d'une discussion publique, justement, sur l'aménagement de cet espace-là, que ça soit sur les conflits piétons-cyclistes, mais aussi sur quel type de mobilier, l'intégration de l'art

445

public, comment on fait en sorte, justement, d'être capable d'avoir peut-être une programmation culturelle qui est facile à accueillir à cet endroit-là.

450 Donc, il y a de multiples questions à réfléchir sur l'aménagement de cet espace-là, et puis ça serait probablement le faire de manière collective avec probablement la participation de l'ensemble des citoyens. Donc, là, l'imagination n'a pas à être limitée à ce stade-là.

LA PRÉSIDENTE :

455 O.K. Est-ce que vous avez d'autres choses à ajouter?

M. FRÉDÉRIC DEJEAN :

460 Non.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie beaucoup de votre témoignage.

465 **M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

Merci.

M. PASCAL MALLÉJAC :

470 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

475 Merci. Bonne soirée.

480

M. RAMI KURET
Citoyen

485

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour. Donc, nous reprenons avec monsieur Rami Kuret.

490

M. RAMI KURET :

Oui.

495

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Sachez que nous avons lu votre mémoire et que nous vous écoutons.

500

M. RAMI KURET :

Parfait, merci. Donc, moi, je suis ici pour une rue piétonne à l'année. Je vais commencer par dire que je suis citoyen de Verdun depuis deux ans. Une des raisons que je suis devenu citoyen et que je suis devenu propriétaire à Verdun, c'était la piétonnisation de la rue durant l'été.

505

Anecdote, mais juste durant cet été-là, j'ai eu un fils, puis pendant deux mois, moi et ma conjointe, on n'a même pas utilisé l'auto. On a pu se déplacer vraiment *à l'aise* dans le quartier à cause que cette rue était piétonne, avec notre fils, sans avoir besoin de se soucier des autos ou quoi que ce soit.

510 Mais comme, pour nous, cette... la transformation saisonnière de la rue Wellington en rue piétonne a déjà fait ses preuves de notre point de vue. Pendant l'été, ce corridor dynamique se remplit de cafés-terrasses, de spectacles de rue et de rassemblements communautaires. Le succès de cette transformation temporaire soulève une question pertinente : pourquoi ne pas la rendre permanente?

515 Je veux qu'on pense à une vision à long terme pour la rue Wellington. Imaginez la rue Wellington comme une destination accessible toute l'année, où les familles se promènent en toute sécurité, les commerces locaux prospèrent et la vie communautaire s'épanouit. C'est vraiment une idée que je veux amener, plus que des faits statistiques ou quoi que ce soit. Si l'été démontre déjà ce potentiel, une zone piétonne permanente ouvrirait des possibilités pour toutes les saisons, faisant
520 de Wellington l'un des principaux espaces publics de Montréal, rendu là.

En termes de vitalité économique par la piétonnisation, les preuves de l'impact économique des rues piétonnes sont convaincantes. La Rambla à Barcelone ou juste l'avenue Mont-Royal ici, on voit vraiment une diminution du taux d'inoccupation des commerces.

525 Donc, sur la rue Wellington, la piétonnisation permanente permettrait de... aux restaurants de planifier des investissements à long terme – parce que si on garde ça vraiment éphémère, on ne peut... les *business* ne vont jamais pouvoir investir parce qu'ils vont toujours devoir enlever puis remettre ces investissements-là – pour la restauration en plein air durant le printemps et l'automne,
530 qui pourrait allonger la saison estivale pour eux.

Permettre aux détaillants d'étendre leurs devantures sur la rue, créer une destination distincte qui attire les visiteurs toute l'année et soutenir les marchés éphémères et les événements qui génèrent de l'achalandage. Bref, ça va amener plus de monde dans la rue. Durant les consultations,
535 on a vu qu'il y avait presque 3 millions de personnes qui marchaient dans cette rue-là. Si on étend ça pendant toute l'année, on peut voir qu'il y aura beaucoup plus de monde pour utiliser les commerces et juste vraiment amener de la vie dans la rue Wellington.

Un autre avantage est en matière de sécurité et de qualité de vie. La conversion de Wellington
540 en rue exclusivement piétonne élimine les conflits entre véhicules et piétons, créant un

environnement plus sûr pour tous. C'est ce que j'ai ressenti quand je me promenais avec mon fils cet été. Vraiment, on n'avait pas vraiment de crainte de se promener avec un enfant d'un mois dans le quartier.

545 Ça réduit le bruit et la pollution atmosphérique, crée plus d'espace pour la verdure et les places assises publiques et permet aux enfants de jouer librement, rendant la rue plus plaisante et accessible aux personnes à mobilité réduite parce qu'ils n'auront pas à se... monter ou descendre des trottoirs ou quoi que ce soit comme ça. Ils vont pouvoir se déplacer beaucoup plus aisément.

550 Un des thèmes que j'ai vu qui se répétait souvent, c'est l'hiver. Mais l'hiver, c'est... on est un pays à quatre saisons. Il n'y a pas juste l'hiver au Canada, on a aussi l'automne et le printemps. Donc, bien que l'hiver présente des défis uniques, les villes comme Québec, Copenhague ou toutes les villes scandinaves prouvent que les rues piétonnes peuvent prospérer toute l'année.

555 Après avoir voyagé dans les... dans ces pays-là et au Japon, je suis revenu vraiment avec une vision qui... J'ai vu comment le monde là-bas vivait et ça a amené quelque chose, parce que Verdun est un endroit stratégique pour recréer ces environnements, à cause de notre densité unique en Amérique du Nord qui peut permettre ce genre d'initiatives et la rendre beaucoup plus viable.

560 Le succès nécessite bien sûr une planification stratégique du déneigement avec des zones de collecte désignées. On peut penser à des surfaces de marches chauffées à des endroits stratégiques ou à une programmation spécifique à l'hiver pour attirer les visiteurs.

565 Donc, quand je disais qu'il ne faut pas juste penser à l'hiver, c'est que le printemps et l'automne offriraient des conditions idéales pour les marchés extérieurs, les événements culturels et les rassemblements communautaires, des opportunités actuellement limitées par les fermetures saisonnières.

570 Donc, une proposition que j'aurais, ce serait au lieu de l'aller à l'année, pourquoi ne pas rallonger la piétonnisation de l'été et de la rendre de mai, on va dire jusqu'à octobre, pour qu'on puisse bénéficier durant l'automne et le printemps? Et par la suite, si tout va bien et que ça se passe bien, on pourrait l'étendre de mois en mois jusqu'à ce que ce soit une piétonnisation permanente,

pour permettre aux commerces de s'adapter et de suivre tous les impacts que ça pourrait amener au quartier.

575

Il y a bien sûr un impact environnemental et communautaire. La piétonnisation permanente favorise plusieurs objectifs environnementaux et sociaux. So, on pourra augmenter des espaces verts, de la biodiversité urbaine. Donc, on sait que la rue Wellington n'a pas beaucoup d'arbres comparé, par exemple, dans le quartier du Plateau. Donc, on pourrait ramener des arbres matures dans cette rue et rendre ça beaucoup plus vert avec beaucoup plus d'ombrage. Parce que l'été, ça commence à devenir vraiment chaud quand tu marches au milieu de la rue Wellington, quand elle est piétonne.

580

Plus d'événements communautaires spontanés sans permis complexes. Donc, ce que je veux dire par là, c'est qu'il y aura moins de friction pour créer des événements éphémères, des marchés de Noël. En ce moment, si on veut faire quelque chose comme la Cabane Panache ou juste quelque chose de beaucoup plus petit, bien, il faut des permis, il faut parler avec la Ville, il faut engager des policiers. Ça prend beaucoup de temps, beaucoup d'argent. Que si la rue est fermée à l'année, bien, ce genre de truc peut arriver n'importe quand et même être... j'ai oublié le mot en français, mais comme *grassroot*. Donc, ça vient de la communauté elle-même, sans avoir à dépenser de l'argent. Ça peut se faire très spontanément.

585

590

Ça donne une meilleure accessibilité pour tous les âges. Si on... plus tard, si on fait ces rénovations-là, où est-ce qu'on mettrait la rue à niveau, mais dans le futur, ça renforcerait des liens sociaux grâce à une interaction publique accrue. Donc, on peut imaginer le monde s'asseoir sur des bancs et parler entre eux, prendre un café, avoir une vie beaucoup plus sociale que juste voir des autos qui passent.

595

Il y a bien sûr des préoccupations principales. La gestion de la circulation dans les rues transverses. Bien que les schémas de circulation changeraient, le réseau de transport en commun et l'infrastructure cyclable robuste de Verdun peuvent absorber le changement. Cependant, la sécurité de la rue LaSalle doit être améliorée pour gérer l'augmentation des traversées vers le parc.

600

605 En ce moment, on a entendu beaucoup où est-ce que la rue LaSalle est rendue remplie d'autos durant l'été, et le monde, il ne respecte pas beaucoup les règles. Et il y a du monde qui traverse vers les parcs, ça devient dangereux pour ces gens-là. Donc, il faut repenser, je pense, la rue LaSalle si la rue Wellington est fermée rendu là.

610 Opérations commerciales. Les fenêtres de livraisons matinales devraient rester pour aider les commerces à recevoir leurs livraisons, soit la nuit, soit le... soit durant le matin. Les vélos-cargo électriques ont fait leur preuve dans les zones piétonnes du monde entier. Les entreprises locales recevraient du soutien pour adapter leurs opérations.

615 En termes d'impact économique, bien que certaines entreprises puissent faire face à des défis initiaux, les données prouvent que d'autres rues piétonnes suggèrent que la plupart s'adaptent et prospèrent. La clé est d'offrir un soutien à la transition et d'absorber le changement comme une opportunité d'innovation.

620 Il va y avoir des gagnants et des perdants, qu'on décide de fermer la rue ou qu'on décide de l'ouvrir aux autos. Donc, c'est sûr que les commerces vont évoluer avec ces décisions, mais les commerces vont aussi évoluer avec la décision contre. Donc, *whatever* la décision qu'on va prendre, ça va faire un impact.

625 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste 2 minutes.

M. RAMI KURET :

630 Oui. Donc, pour moi, c'est un choix tourné vers l'avenir de piétonniser la rue. La conversion de la rue Wellington en zone piétonne permanente représente plus qu'un changement de circulation; c'est un investissement dans l'avenir de Verdun.

635 Cette transformation permettrait de créer une destination distincte au sein de Montréal,
soutenir le développement économique local, favoriser la durabilité environnementale, renforcer les
liens communautaires, améliorer la sécurité publique et l'accessibilité.

640 Les villes du monde entier réclament des rues pour les gens, reconnaissent que des espaces
publics dynamiques stimulent le succès urbain. La rue Wellington a déjà prouvé son potentiel. Le
moment est venu de rendre cette vision permanente.

LA PRÉSIDENTE :

645 Merci de votre témoignage. Donc, j'aurais quelques questions.

M. RAMI KURET :

Oui.

650 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez dit que vous avez vu les rues scandinaves. O.K. Pouvez-vous nous dire
quelles rues que vous avez vues?

655 **M. RAMI KURET :**

C'était dans... à Oslo. J'oublie le nom de la rue exactement.

LA PRÉSIDENTE :

660 *Johan Kristian Gate?*

665

M. RAMI KURET :

670 Oui, c'est... une d'elles. C'était vraiment... pour moi, c'était la distinction entre le...
excusez-moi, la juxtaposition avec une... un pays qui vit de l'hiver comme nous. Et que, eux, ils ont
une rue piétonne à l'année. Donc, même les problèmes qu'ils ont là-bas, ils ont trouvé des solutions.
Ils ont des personnes handicapées, ils ont des personnes à mobilité réduite, et ils ont trouvé des
solutions à leurs problèmes là-bas. Donc, pourquoi est-ce que nous, on ne serait pas capables de
résoudre ces problèmes-là de... ici au Québec?

675 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez vu un peu quelles solutions qu'ils ont trouvées?

M. RAMI KURET :

680 C'est sûr que rendre la rue à niveau va aider beaucoup avec la circulation, pour ne pas avoir
à monter et à descendre. L'ajout des bancs publics, l'ajout d'accès et tout ça va... C'est sûr... En ce
moment, en regardant la rue Wellington, de quoi elle a l'air, c'est qu'elle est pensée pour l'auto. Il faut
vraiment la voir différemment pour la penser piétonne. Et voir cette vision-là et voir les photos de
comment ça a l'air peut nous amener à penser différemment, bien sûr.

685 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce que vous avez remarqué d'autres choses par rapport aux rues que vous avez
690 visitées? Le type de commerces, la manière que le monde circule?

M. RAMI KURET :

695 Bien, le monde circulait à pied ou en vélo. Les commerces là-bas, il y avait vraiment de tout.
Il y avait des commerces locaux en termes d'épicerie, il y avait des commerces pour... Bien, très,
très similaires à Wellington, honnêtement. Il n'y avait pas vraiment un grand changement en termes
de commerces. Il y avait un peu plus de *street food*, on va dire. Ça amenait des...

LA PRÉSIDENTE :

700 Il y avait plus de *street food*?

M. RAMI KURET :

705 Oui, comme on va dire... Oui, c'est exactement...

LA PRÉSIDENTE :

710 Comme les... voyons, les petits...

M. RAMI KURET :

715 Des petits *cards* ou juste des...

LA PRÉSIDENTE :

720 Les petits *cards*.

M. RAMI KURET :

725 ... des commerces différents qui seraient plus, genre, on va dire, pas éphémères, mais comme des petites fenêtres sur un *building*. Puis t'sais...

LA PRÉSIDENTE :

730 O.K.

730 **M. RAMI KURET :**

... c'est vraiment juste un mini café, puis le monde vont prendre leur café là-bas. Ou juste avoir les petites cabanes que tu pourrais mettre, par exemple, temporairement sur ces rues-là, comme par exemple un marché de Noël, mais...

735 **LA PRÉSIDENTE :**

Comme un pop-up?

740 **M. RAMI KURET :**

Un pop-up, mais... Exactement, oui.

745 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Excusez. Pour ceux qui se posent la question, quand je regarde mon téléphone, ça a vraiment rapport avec la consultation. O.K. Et donc, est-ce que vous avez vu des distinctions par rapport au printemps et à l'automne, par la manière que ça fonctionnait dans ces rues piétonnes là?

750 **M. RAMI KURET :**

Ah, je n'ai pas vécu là-bas. So, non, je n'ai pas vu de différence.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, parlez-moi donc un peu de votre vision sur le rôle des espaces publics en milieu urbain.

760

M. RAMI KURET :

765 Oui, bien sûr. Je pense que les espaces publics urbains sont essentiels maintenant qu'on est post-COVID. En temps de post-COVID, le... On a parlé un peu de la troisième place. Le monde ont perdu cette troisième place parce que le monde vont moins aux églises, ils ne vont plus dans les centres commerciaux, ils vont... Ils restent chez eux.

770 Et beaucoup de monde ont perdu leur deuxième place, qui est le milieu du travail. Donc, beaucoup de monde ont vraiment juste la première place, qui est leur maison, où est-ce qu'ils vivent, ils travaillent, puis ils font tout ce qui... toute leur vie là-dessus.

775 Donc, avoir cette place publique où est-ce qu'on peut vraiment interagir avec du monde du quartier, rencontrer du monde et vraiment juste utiliser cet espace comme endroit où est-ce que le monde peuvent vraiment juste interagir, se rencontrer puis profiter de la ville.

LA PRÉSIDENTE :

780 O.K. Est-ce que vous avez des idées sur les mesures qui seraient nécessaires pour favoriser les interactions publiques?

M. RAMI KURET :

785 Bien sûr que ça va être au fur et à mesure de rendre cette rue beaucoup plus conviviale, où est-ce que le monde voudront y aller, faire leur... faire la course le matin ou juste... Rajouter des arbres, rajouter des bancs, rajouter peut-être un... Là, on y va plus loin, mais par exemple, un gym public. Il y a plein, plein d'idées qu'on peut avoir rendu là. Mais c'est plus de...

790 Juste, par exemple, les restaurants durant l'automne, le printemps et l'été. L'hiver, ça va être plus difficile, bien sûr. Mais au moins, durant ces trois saisons-là, on peut penser aux cafés comme à Paris, où est-ce qu'ils vont juste avoir leurs chaises et leurs tables sur la rue. Bien, on pourrait avoir ça ici, par exemple, qui va favoriser le monde à pouvoir aller dans des bistrotts ou dans des cafés sur la rue Wellington.

LA PRÉSIDENTE :

795

Donc, l'ouverture des restaurants, les terrasses au printemps et à l'automne?

M. RAMI KURET :

800

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

805

O.K. Je pense que vous avez également parlé de planification et de programmation spécifique selon les saisons?

M. RAMI KURET :

810

C'est sûr qu'on pourrait avoir des idées de faire des événements saisonniers. Par exemple, le marché de Noël. On fait un événement pour célébrer le printemps. Un autre événement, par exemple, pour l'Halloween durant l'automne, où est-ce qu'on peut faire une grande... quelque chose pour les enfants dans la rue pour l'Halloween.

815

Ce que je veux dire par là, c'est juste que maintenant que la rue est... elle doit fermer – de mon point de vue, c'est fermé quand les autos arrivent – c'est difficile de faire ces événements-là, parce qu'il n'y a pas de place pour ça, rendu là.

820

Donc, si la rue est fermée permanente, là, le monde peuvent penser à pouvoir organiser ça spontanément ou organiser quelque chose qui va revenir à chaque année beaucoup plus facilement.

LA PRÉSIDENTE :

825

Et en termes de planification de la programmation, on va parler d'hiver, par exemple...

M. RAMI KURET :

Oui.

830 **LA PRÉSIDENTE :**

... est-ce que vous aviez l'idée d'une animation organisée par la Ville, par les commerçants en tout temps, ou vous aviez plus une idée d'un autre type de programmation?

835 **M. RAMI KURET :**

840 Pour moi, tout peut être possible, rendu là. Parce que si on a le budget, la Ville peut créer des événements, des trucs beaucoup plus raffinés, on va dire, avec beaucoup plus de budget, ou juste des trucs spontanés que les citoyens peuvent faire. Par exemple, un marché de... à chaque dimanche, il y aurait un marché avec des fruits et des légumes, comme un marché Jean Talon qui serait à Verdun, on va dire. Des trucs beaucoup plus éphémères. Donc, pour moi, ça ouvre la porte à toutes les possibilités, rendu là.

845 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. RAMI KURET :

850 Donc, la Ville pourrait investir de l'argent, bien sûr, à rendre des trucs, on va dire, plus... comme un marché de Noël, puis... et fournir ses locaux ou des cabanes pour pouvoir mettre un marché de Noël qui va durer peut-être un mois, deux mois au lieu de durer juste un week-end.

855 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. En fait, je vous pose la question parce que j'ai entendu des commentaires durant d'autres activités le 28, et je trouve que... je pense qu'il y a une distinction à faire entre une animation qui est

organisée par la Ville ou par les commerçants et du matériel de mise à la disposition pour que les personnes font de l'autoanimation.

860

M. RAMI KURET :

Bien, c'est sûr que là, par exemple, il y avait... durant la rue piétonne, il y avait le jeu de pétanque qu'ils avaient mis, la Ville. Puis je l'ai utilisé quelques fois, puis c'était vraiment, vraiment le *fun*. Mais rendu là, on peut avoir... la Ville peut établir des... dans un des coins de rue, un gym public, on va dire. Puis là, ça va être quelque chose que la Ville fournirait. Mais ce serait de débloquer des budgets pour faire des événements qui seraient plus d'envergure, on va dire.

865

LA PRÉSIDENTE :

870

O.K.

M. RAMI KURET :

Pour attirer le monde vers les *business*, pour attirer le monde vers la rue, bien sûr.

875

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Aviez-vous d'autres choses à ajouter? Alors, je vous remercie de votre témoignage.

880

M. RAMI KURET :

Merci.

885

M. VICTOR ST-LOUIS

Citoyen

890 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour à tous. Nous sommes de retour avec monsieur Victor St-Louis.

895 Alors, bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Et donc, nous vous écoutons.

M. VICTOR ST-LOUIS :

900 Excellent. Donc, mon nom est Victor St-Louis. Donc, ce mémoire que je vous présente aujourd'hui, ça représente mon opinion personnelle en tant que citoyen de la Ville de Montréal. Bien que j'ai pu participer au sein du collectif la Well piétonne à faire la promotion de cette consultation publique et que j'ai aidé à partager les idées de son initiateur, je rappelle, c'est ça, que ce mémoire-là, je l'écris en mon nom personnel, entre autres, afin d'expliquer les raisons qui m'ont
905 poussé à me joindre à ce collectif pour défendre une proposition que j'ai tout de suite trouvée fort intéressante.

Pour moi, cette proposition s'inscrit dans un mouvement plus grand, celui de la remise en question de la place que prend l'automobile dans nos villes. Je vois cette consultation publique
910 comme une préparation à des questions plus générales menant à un changement drastique dans nos habitudes de vie et dans notre culture montréalaise.

Je crois qu'il est non seulement souhaitable, mais aussi nécessaire de détrôner l'automobile comme moyen de transport principal des Montréalais, Montréalaises, et de rendre disponibles des
915 alternatives pour se déplacer. Ce genre de transition se fera au travers de choix conscients de la part des citoyens et citoyennes et de décisions politiques visant à décourager l'utilisation de l'automobile.

Donc, je ne pense pas avoir besoin de rappeler que nous faisons actuellement face à une
920 urgence climatique. La température moyenne de la surface du globe atteint 0,87 degré de plus que pendant la deuxième moitié du 19e siècle, ce qui entraîne une accélération et une intensification

des phénomènes climatiques destructeurs tels que des inondations, sécheresses et des vagues de chaleur.

925

Le consensus international est que cet écart de température ne doit pas dépasser les 1,5 degré, sans quoi certaines régions du globe deviendraient difficiles à habiter. Il faut aussi noter que les effets du réchauffement climatique s'autorenforcent, et que donc, il faut les limiter le plus tôt possible.

930

Donc, il n'existe pas mille et une façons de ralentir le réchauffement de la planète. Il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre. C'est d'ailleurs pourquoi le Québec s'est doté d'un plan d'action sur les changements climatiques qui comprend, entre autres, une cible de réduction des GES de 37,5 % par rapport au niveau émis en 1990.

935

En 2021, c'est 30,3 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec qui provenaient de l'utilisation d'automobiles ou de camions légers. Donc, dans camions légers, on inclut VUS, *pick-up*, et *caetera*. Si on veut atteindre l'objectif de réduction de 37,5 %, on n'a pas le choix de réduire notre utilisation de l'automobile.

940

Les véhicules électriques pourraient être proposés comme solution à l'émission des GES, mais il y a une chose que les véhicules électriques ne sont pas, c'est une solution aux autres problèmes qui proviennent de notre dépendance à l'automobile, à commencer par le danger qu'elle représente.

945

En 2023, la SAAQ recense 380 décès sur les routes du Québec, en plus de 1 270 blessés graves et 26 790 personnes blessées légèrement. Toutes des morts et des blessures évitables, selon moi.

950

Cette réalité-là, la Ville de Montréal l'a bien comprise en adoptant la Vision Zéro, un plan d'action dont l'objectif est bien simple : réduire à zéro le nombre d'accidents qui mènent à un décès ou à des blessures graves sur le territoire montréalais.

Si on y pense bien, est-ce qu'il existe un moyen plus efficace de réduire le nombre d'accidents qu'en réduisant le nombre de véhicules sur les routes? Les alternatives à l'auto ne sont peut-être pas sans risque, elles non plus, mais elles seront toujours plus sécuritaires, selon moi.

955

Une autre raison de repenser la place que prend l'automobile dans notre ville est la pollution qu'elle génère. La Ville de Montréal n'a peut-être pas les mêmes niveaux de smog que les autres grandes villes du monde, mais il demeure que réduire notre utilisation de la voiture aura un impact positif sur la qualité de notre air et donc notre santé.

960

La même réflexion peut être faite en ce qui concerne la pollution sonore. Ça peut sembler futile, mais on se rend très bien compte à quel point on s'habitue au bruit constant de la circulation dès qu'on s'éloigne des villes et des routes. Le bruit des voitures est perçu comme quelque chose de normal alors qu'on devrait chercher à l'éviter. C'est une façon de rendre nos rues plus agréables à fréquenter.

965

Un monde où l'automobile n'est pas omniprésente, c'est difficile à imaginer pour certains, mais c'est idéal pour moi. La direction à prendre est claire : il faut se défaire de notre dépendance à l'auto. C'est un choix que nous devons faire ensemble pour le bien de nos communautés.

970

Donc, il y a la notion aussi de l'espace public qui survient dans cette consultation. À Montréal, la portion de la voirie – donc tout ce qui est routes, rues – qui est dédiée à l'automobile représente 73,8 % de l'espace total des rues. Donc, à la question « à qui appartient la ville », je réponds : aux automobilistes. Ce qui est un triste constat, selon moi, considérant que seulement 44,6 % de la population montréalaise possède une auto. En fait, nous sommes tous piétons, même les automobilistes sont piétons à un moment ou un autre de leur journée.

975

En réalité, ce n'est pas tellement étonnant qu'autant de places soient dédiées à la voiture, considérant qu'il s'agit du moyen de transport le moins efficace en termes d'utilisation de l'espace. Dans mon mémoire, j'ai inclus une image qui montre l'espace occupé par 60 personnes qui se déplacent premièrement en bus, en vélo, puis en auto. Donc, on voit très bien sur cette image-là que l'auto prend beaucoup, beaucoup plus de place que ces deux autres moyens de transport.

980

985

Donc, pour moi, la solution au quasi-monopole de l'automobile sur l'espace public, c'est le transport collectif et la micromobilité. Micromobilité, qui est un mot qui est revenu souvent dans cette consultation.

990

Qu'est-ce que la micromobilité? C'est un terme qui regroupe les moyens de transport légers, qu'ils soient électriques ou actifs, tels que le vélo, la trottinette électrique ou... active encore là, *scooters*, mais il y en a d'autres, là, des gyroroues, des *skateboards* électriques, *et caetera*. Ce sont des moyens de transport qui sont adaptés à des déplacements en ville et qui nécessitent beaucoup moins d'espace que l'automobile.

995

C'est aussi ça, selon moi, la piétonnisation d'une rue, c'est de réallouer l'espace pour le redonner aux gens. En le faisant, ça nous force à repenser nos déplacements pour les rendre plus efficaces en termes d'utilisation de l'espace. Cet exercice-là de repenser nos déplacements a également pour effet de rendre nos déplacements plus rapides parce que l'espace qu'occupent les voitures est précisément la raison pour laquelle on a des bouchons de circulation qui ralentissent les trajets en auto, selon moi.

1000

Parlant d'espace public, j'aimerais faire une parenthèse pour parler des tiers-lieux, qui est encore là un terme qui revient beaucoup dans cette consultation. Quand on parle de la Wellington piétonne, on pense beaucoup aux commerçants qui sont dessus. C'est normal, on... considérant que la SDC, la Société des commerçants, a un grand rôle à jouer dans la piétonnisation estivale qu'on a en ce moment et que beaucoup de gens fréquentent la rue pour visiter les commerces, évidemment.

1005

1010

Pour moi, piétonner Wellington de façon permanente, ce n'est pas seulement pour faciliter l'accès aux commerces ou pour rendre l'expérience de magasinage plus agréable, c'est aussi pour créer un tiers-lieu. Un tiers-lieu, c'est un espace accessible qui n'est ni la maison ni le travail, où on passe du temps et où on peut socialiser. Ça inclut, par exemple, certains commerces, comme des cafés ou des restaurants, mais aussi les parcs, les bibliothèques, les maisons de jeunes, les centres sportifs et communautaires et, certainement, les rues piétonnes.

1015 Une chose que j'ai souvent entendue dans le cadre de cette consultation est la crainte que la
piétonnisation permanente de Wellington en fasse une destination quasi touristique. Selon moi,
cette crainte est fondée, mais si la rue Wellington devenait une destination, ce n'est qu'un symptôme
du besoin criant de tiers-lieux à Montréal. Si la rue Wellington devenait tellement attrayante que
1020 d'autres gens de d'autres quartiers se déplacent pour la visiter, c'est qu'on a besoin de rues
piétonnes à l'année dans tous les quartiers.

Je vais terminer mon mémoire en étudiant quelques questions de faisabilité d'une
piétonnisation permanente à Montréal, notamment en me basant sur des inquiétudes que j'ai
recueillies en faisant le tour des commerces cet été, notamment au sujet de la mobilité autour de et
1025 sur la rue Wellington, de l'accessibilité de la rue aux personnes à mobilité réduite, et de la logistique,
donc notamment du transport de charges... donc dans les achats qu'on pourrait vouloir faire sur la
rue Wellington de charges lourdes.

Un des problèmes qui est souvent mentionné, c'est la perte de certains arrêts d'autobus de
1030 la ligne 61. La ligne 61, qui est effectivement très achalandée, est un excellent moyen de se rendre
à la rue Wellington, et qui, pendant la piétonnisation estivale, fait un détour sur le boulevard LaSalle.
Donc, je crois que c'est une solution intéressante, si jamais Wellington venait à être piétonnisée à
l'année, de changer la route de l'autobus 61 pour passer sur LaSalle, à condition d'avoir une sorte
de navette qui pourrait circuler à vitesse réduite sur la rue Wellington, donc qui est quand même
1035 une option...

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste 1 minute.

1040

M. VICTOR ST-LOUIS :

Parfait. Qui est quand même une option de transport collectif sur Wellington qui permettrait
aux gens, notamment à mobilité réduite, de se déplacer avec plus d'aisance sur la rue pour faire
1045 leurs courses.

1050 Une autre inquiétude, la perte de stationnement, qui est beaucoup mentionnée comme un frein à la piétonnisation de la rue. Il faut savoir qu'il y a au moins trois terrains de stationnement à proximité de la rue Wellington, dont le stationnement Éthel, qui a beaucoup été mentionné, qui comporte plusieurs étages. Celui-ci s'ajoute aux places de stationnement sur les rues transversales, donc qui sont déjà à proximité de Wellington.

LA PRÉSIDENTE :

1055 Je vais vous demander de conclure.

M. VICTOR ST-LOUIS :

1060 Parfait. Donc, en combinaison avec la navette que j'ai proposée plus tôt, ça serait selon moi... ça ne serait pas un obstacle de venir visiter la rue Wellington.

1065 Finalement, tout ce qui est charges lourdes, on... je reviens avec la proposition de navette, et je crois que ça pourrait être une bonne alternative. Sinon, utiliser des sortes de chariots. Il y a une initiative qui s'appelle LocoMotion à Montréal qui fait déjà ça dans certains quartiers. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1070 Merci de votre témoignage. Je vais y aller avec des questions. Donc, vous avez suggéré plusieurs choses, et entre autres, vous regardez pour rééquilibrer le partage de la rue entre les méthodes alternatives de mobilité, les usagers, les piétons et la rue. En fait, ce que vous suggérez, c'est une consultation beaucoup plus large que la rue Wellington.

M. VICTOR ST-LOUIS :

1075 Oui. Bien, c'est sûr que si la consultation portait là-dessus, j'aurais beaucoup de choses à dire. Là, je profite de la piétonnisation... la consultation sur la piétonnisation de Wellington pour en parler. Ça ne veut pas dire que ça ne s'inscrit pas dans cette même consultation. Je pense que la piétonnisation permanente de Wellington est une première étape dans cette transformation-là.

1080 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, c'est parce qu'il y a beaucoup de personnes qui viennent nous dire que la fermeture de la rue Wellington au trafic véhiculaire apporte plus de véhicules sur la rue LaSalle. Donc, ça va prendre une autre planification pour la rue LaSalle aussi.

1085 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

Oui.

1090 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, ce que... le point auquel que je viens, c'est que ça devient très, très gros, et ça va prendre de multiples consultations.

1095 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

Je suis d'accord avec vous. Dans le sens que la circulation qui se retrouve à être sur LaSalle est tout autant nuisible que n'importe quelle circulation dans la ville de Montréal, et que selon moi, ça s'inscrit exactement dans cette même question-là de réduire notre dépendance à l'auto.

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez parlé de la mobilité réduite, ou les personnes avec les mobilités réduites, et les charges lourdes, et vous avez proposé l'idée d'une navette. Donc, je comprends que vous proposez l'idée d'une navette qui circulerait sur la rue Wellington pendant la piétonnisation.

1105 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

Exact.

1110

LA PRÉSIDENTE :

1115 O.K. Et en termes de charges lourdes, dépendant de qu'est-ce qu'on parle, ça prendrait peut-être plus qu'une navette pour les charges vraiment lourdes. Il y a une distinction entre porter 5 livres et 50 livres. Est-ce que vous aviez des idées?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1120 Exact, bien c'est... j'ai dû accélérer à la fin, mais je proposais aussi l'idée de...

LA PRÉSIDENTE :

Je vous pose la question.

1125 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

1130 ... d'un chariot qui pourrait être en libre-service, comme le propose l'initiative LocoMotion. Donc, ça serait peut-être des points de service où on pourrait emprunter un chariot. Par exemple, dans le cas, là, de... il y a un Rona sur Wellington, il y a une animalerie, une épicerie. Supposons qu'un client se stationne sur une rue transversale ou dans l'un des stationnements de la Ville, et veuille emprunter un chariot pour faire ses courses, amener les marchandises à son véhicule, puis ensuite ramener le chariot. C'est quelque chose qui se fait très bien selon moi.

LA PRÉSIDENTE :

1135 O.K. Et c'est quelque chose que vous avez vu dans d'autres commerces ailleurs?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1140 J'ai... bien, j'ai entendu parler de l'initiative LocoMotion, qui fait exactement ça, là, du prêt de chariot.

LA PRÉSIDENTE :

1145 Est-ce que vous pourriez nous transmettre le site Web pour qu'on puisse le regarder?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1150 Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

1155 Parfait. O.K. Vous avez également parlé du stationnement disponible sur Éthel et d'autres stationnements. D'après vous, est-ce que ça prendrait plus que ça?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1160 D'après moi, c'est suffisant pour ce qui est de l'utilisation. Je n'ai pas les chiffres exacts, évidemment, de l'utilisation, mais j'ai ouï-dire que ces stationnements-là ne sont pas tout le temps pleins, même pendant la piétonnisation estivale qu'on a en ce moment.

LA PRÉSIDENTE :

1165 O.K. Est-ce que vous aviez des commentaires par rapport à la cohabitation piétons et bicyclettes, par exemple?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1170 Oui, c'est une question importante. Je parle du danger des voitures, mais évidemment, vélos et piétons, c'est une source de danger aussi. D'après moi, une rue piétonne, ça ne doit pas être une piste cyclable. Donc, effectivement, ça a été mentionné dans d'autres interventions, la vitesse des vélos, ça peut être dangereux. Il existe plein de bonnes façons d'empêcher la vitesse des vélos, ça a été mentionné, mais il y a une qui est très intéressante, c'est d'empêcher... d'éviter les lignes droites, en fait. Donc, si le vélo est obligé de circuler comme en zigzag, ça limite la vitesse maximale.

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1180 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

Et si je peux commenter là-dessus, en tant que cycliste moi-même, j'ai très peu avantage à emprunter les rues piétonnes à Montréal quand je circule, juste par le fait que c'est très dense. En général, il y a beaucoup de monde à pied. Ce n'est pas le meilleur chemin en vélo, jamais, une rue piétonne, donc j'emprunte tout le temps d'autres rues.

1185 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, au niveau de l'accessibilité au niveau des vélos, la rue Verdun a des pistes cyclables, le bord de l'eau.

1190 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

Exact.

1195 **LA PRÉSIDENTE :**

Et donc, quel est l'avantage de garder des bicyclettes sur la rue, ou en tout cas, de permettre à des personnes de circuler à vélo sur la rue Wellington si les autres rues sont aussi disponibles?

1200 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

Mais je ne vois pas le... je ne vois pas, en fait, de raison d'interdire les vélos si cette cohabitation-là se fait bien, notamment que, bien, on a besoin de se rendre au commerce en vélo, justement.

1205

LA PRÉSIDENTE :

1210 Est-ce que, à part de la rue Wellington, vous avez pensé à d'autres tiers-lieux qui auraient...
Est-ce que c'est quelque chose que vous avez examiné?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1215 Bien, les parcs, c'est l'exemple qui me vient en tête le plus rapidement comme ça, qui ont déjà
des bancs, des tables, là, des endroits où on peut s'installer puis socialiser.

LA PRÉSIDENTE :

1220 En fait, je voulais dire : est-ce qu'il y a d'autres endroits dans le quartier que vous avez
envisagé plutôt que la rue Wellington?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1225 Pas particulièrement, non.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Pourquoi le choix de la rue Wellington?

1230 **M. VICTOR ST-LOUIS :**

1235 Parce que la rue Wellington est déjà une destination en soi, étant donné qu'il y a des
commerces. Dans mon... j'ai un paragraphe qui dit que ça ne doit pas être seulement une rue
commerciale, mais ça reste une rue commerciale, on s'entend là-dessus. Donc, c'est une rue qui
est propice à recevoir déjà beaucoup de fréquentation de piétons. Donc, c'est un bon candidat...
une bonne candidate pour une piétonnisation.

LA PRÉSIDENTE :

1240

O.K. Est-ce que vous avez d'autres choses à ajouter?

M. VICTOR ST-LOUIS :

1245

Non, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1250

Alors, je vous remercie.

M. VICTOR ST-LOUIS :

Merci.

1255

LA PRÉSIDENTE :

On vous revient dans 2 minutes avec les prochains citoyens.

1260

M. ANTHONY CAMPANELLI
Citoyen

1265

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonjour, nous sommes de retour avec monsieur Anthony Campanelli. Donc, bonjour.

1270

M. ANTHONY CAMPANELLI :

Bonsoir.

1275 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion et que je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Sachez que vous... que j'ai lu votre mémoire et je vous écoute.

1280 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Parfait, merci beaucoup. Bonsoir, Maître Finn. Bonsoir à tout le monde à la maison. Donc, oui, mon nom est Anthony Campanelli puis je vais vous présenter une étude qui serait en faveur de la piétonnisation de la rue Wellington.

1285
1290 Alors, très brièvement, je vais résumer la matière de l'étude, puis ensuite vous présenter des indicateurs qui seraient en faveur de la piétonnisation de la rue Wellington et les avantages en général dans n'importe quel contexte de piétonnisation d'une rue. Puis, on aura la période de questions comme d'habitude. Oui? Parfait.

1295 Donc, l'*issue* que je... qui était vraiment le *focus* de mon opinion, c'était le... celui-ci : « Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area ». C'est une étude qui a été faite... bien, par un ingénieur civil en Inde et un planificateur, là, de centres urbains en Inde, puis qui a été publié dans la revue Land Use Policy en 2016, avec des études qui *span* pas mal, t'sais, d'une très vaste période de temps. On parle des années 80 à pas mal 2016, 2012.

1300 Donc, le contexte de l'étude, c'était, bien, on constate tout de suite l'accroissement rapide du nombre de véhicules privés dans un... dans les centres urbains pas mal partout autour du monde. Puis, bien évidemment, après ça, on voit l'accroissement des enjeux liés à ce dénombrement-là. Puis on note aussi la dégradation environnementale de ces espaces urbains là.

1305

On parle surtout de secteurs qui ont un poids économique très important. Donc, ça, c'est les espaces commerciaux qui sont bornés de rues et de trottoirs. On note aussi qu'on manque d'espace dans ces secteurs et que leurs portraits socio-économiques appuient beaucoup la piétonnisation de ces artères.

1310

La grande thèse de cette revue littéraire là était que la piétonnisation des secteurs devient une solution durable. Donc, c'est plus, bien évidemment, surtout quand on parle de villes et de centres urbains, on parle de ça dans un contexte d'investissement en l'espace public avec des fonds publics.

1315

Donc, l'objectif, comme j'ai dit, peut-être, c'était de faire une revue littéraire, et notamment de trouver des indicateurs qui justifieraient la piétonnisation de certaines artères, et aussi d'aider les planificateurs urbains dans leurs démarches, là, d'organisation de territoire. Et il y a des études.

1320

Donc, les justificatifs qualitatifs de... qui ont été relevés, c'était que c'était pour des raisons de sécurité. Donc, il y en a... il peut y en avoir beaucoup, hein. Il y a beaucoup, beaucoup de justificatifs plus d'ordre qualitatifs. On peut y aller... on peut en faire une liste très longue, puis je pense qu'on l'avait constaté avec cette consultation publique.

1325

Mais on parle surtout de réappropriation de l'espace public pour le bien-être de la population. On s'était dit aujourd'hui que c'est peut-être un terme technique qui est là pour brouiller le monde, mais vraiment pas, vraiment pas. C'est un phénomène très populaire qui se passe pas mal autour du monde. C'est vraiment de réclamer nos rues, réclamer notre territoire, par et pour le peuple, puis ça se fait partout. Donc, voilà.

1330

Bien évidemment aussi, comme on peut le constater, avec les 3 000 plus signatures qu'on a récoltées pour vraiment lancer cette consultation publique, un bon justificatif, c'est quand l'opinion populaire le demande. Donc, voilà.

Et on en arrive aux indicateurs quantitatifs. Je vais passer les tableaux rapidement, juste pour y aller dans le vif, là. On parle de justificatifs quand il y a une forte intermodalité de transports dans un secteur donné. Fait que ça, c'est très mathématique. Ça, c'est le piéton qui s'en va à l'autobus,

1335 ou le piéton qui s'en va au métro, ou le piéton qui s'en va du métro à vélo, à pied, le piéton qui...
T'sais, c'est... les combinaisons sont assez nombreuses, puis ça fait partie notamment, là, d'un
exercice, là, de recherche quantitative.

1340 On parle aussi dans l'étude, puis ce n'est peut-être pas nécessairement le cas pour Montréal
parce qu'on avait vraiment un historique, là, d'administration assez compétent à cet effet, mais il y
a aussi la géométrie et la largeur des rues qui pourraient être regardées, là, en tant que, t'sais,
justificatifs pour la piétonnisation. Ça dépend, bien évidemment.

1345 Et aussi, on parle de présence de transports collectifs efficaces, accessibles à pied ou à vélo
dans un secteur donné. Fait que ça, on pourrait dire que oui, c'est plus qualitatif, non? Mais la
métrique, là, pour cet élément-là est plus métrique parce qu'on parle de distance. Donc, est-ce que
le transport efficace est capable d'être accédé à pied ou à vélo, puis c'est rapidement ou non.

1350 On parle aussi des avantages. Donc là, on peut parler notamment de l'accroissement de
l'utilisation du transport en commun et des modes de transport non motorisés dans un contexte de
piétonnisation, peu importe la forme que ça prend. Fait que ça, c'est très bon parce qu'on sait qu'il
y a... on a peut-être des enjeux au niveau de l'utilisation des transports en commun. Mais là, en
piétonnant un centre... « un centre commercial »... un secteur plus commercial, bien, on peut
s'attendre à plus d'utilisation des transports en commun. Notamment, on note aussi la réduction
1355 des collisions qui arrivent parfois, là, avec les automobiles et des blessures liées à ces genres de
collisions.

1360 Pour ce qui est des avantages sociaux, on parle souvent de la stimulation du sentiment
d'appartenance et du sentiment de responsabilité pour son quartier. Fait que là, ça, c'est toujours
dans un contexte de quand on piétonne ou qu'on aménage nos espaces publics avec les gens
qui habitent là en tête.

1365 Comme, notamment, les vignettes dont on a parlé aujourd'hui, ça, c'est parce qu'on veut que
les gens qui habitent là puissent se stationner près de chez eux. Ce n'est pas pour enlever la
business puis de faire mal aux commerçants, mais c'est... il n'y a pas juste eux qui sont là, il y a

des gens qui habitent là, donc, dont on veut penser. Puis aussi, bien évidemment, l'amélioration du sentiment de sécurité et l'amélioration de l'habi... *livability* – sorry – du secteur.

1370 Pour les avantages environnementaux, bien, je vais notamment parler de l'amélioration du micro-environnement. On le constate souvent, là, que... C'est peut-être plus une façon de penser, mais quand on piétonnise un secteur, on crée comme un petit environnement, là. Puis on a beaucoup de potentiel de verdissement. Puis ça, c'est surtout qu'on est proche d'une plage, qu'on est proche du Parc des Rapides, par exemple, si on pense à notamment, mettons, réduire les îlots de chaleur et tout ça, en pensant, là, au micro-environnement.

1375 Les avantages économiques, bien, on fait des économies en termes d'infrastructures, bien évidemment, parce que le *foot traffic*, je veux dire, le trafic véhiculaire va diminuer, donc les enjeux liés à des *upkeeping* de nos routes, bien, ils ne sont pas nécessairement là.

1380 Oh, je voulais vraiment accentuer ça. L'augmentation de la fréquentation des lieux, mais dans la revue littéraire, on parle surtout de *the increase in footfall traffic*. *Not the « carfall » traffic, not the « busfall »; the footfall traffic*, ce qui est vraiment intéressant.

1385 On parle aussi de bonification des revenus du transport en commun. J'ai touché un peu à ça plus tôt.

LA PRÉSIDENTE :

1390 Il vous reste 2 minutes.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1395 Parfait. Pour les avantages de la santé, bien, somme toute, on améliore les... la santé des gens qui habitent dans le coin. Fait que ça, c'est le système nerveux, la santé psychologique, le conditionnement cardiovasculaire et pulmonaire.

Avec le temps qui m'est imparti, je voulais adresser un commentaire qui a été fait pendant la période des questions, là, au début de la consultation, sur si oui ou non la greffe de l'arrondissement faisait son travail. Je pense que vous pouvez aller lui demander. Hein? Les professionnels du droit...

1400

LA PRÉSIDENTE :

Je n'ai pas de doute sur l'intégrité...

1405

M. ANTHONY CAMPANELLI :

Moi non plus.

LA PRÉSIDENTE :

1410

... de la greffière.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1415

Moi non plus. Mais les professionnels du droit aiment ça se faire demander s'ils font leur job ou pas. Donc, voilà. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1420

Merci. Alors, merci de votre témoignage. J'aurais quelques questions. Donc, la première serait : pourriez-vous me faire... me transmettre l'étude que vous avez trouvée?

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1425

Absolument. Mais j'ai seulement la forme de bibliothèque, pas la forme, mettons, de la revue qui a été mise en ligne. Fait qu'il y a des cartes, mettons, qui vont peut-être manquer puis des affaires comme ça. Donc, c'est juste une mise en garde...

LA PRÉSIDENTE :

1430

O.K.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1435

... pour...

LA PRÉSIDENTE :

1440

Parfait.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

Oui.

1445

LA PRÉSIDENTE :

Au niveau... Donc, vous avez regardé une revue sur l'urbanisme et les rues propices. Est-ce que vous avez vu d'autres critères sur la sélection des rues propices pour faire de la piétonnisation?

1450

M. ANTHONY CAMPANELLI :

Donc, il y a beaucoup de critères, notamment au niveau des logements qui sont dans le secteur. Donc, ici, je pourrais... Il y a un tableau, en fait, qui nous montre ça. Oui, merci beaucoup.

1455

Ça, c'est à Londres. À Londres, ils ont fait quelque chose pour vraiment nous aider à regarder comment planifier les transports dans certains secteurs, notamment au... dans un contexte de lieux où qu'il y a beaucoup de logements. Fait que ça y va par chambres qu'il y a dans chaque logement. Fait que ça, c'est... ça nous rappelle un peu du concept, là, en région, des fosses septiques ont une grandeur spécifique au nombre de chambres. Puis là, bien, ça ne va pas quand il y a 30 personnes dans une maison de cinq chambres, mais t'sais, ça... ce n'est

1460

pas nécessairement un enjeu dont on parle. Mais oui, donc, il y a le nombre de chambres, le nombre de gens qui habitent là. Et bien évidemment, aussi le nombre de commerces qui sont là, par exemple.

1465 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, un peu comme l'idée d'un *transit-oriented development project*.

1470 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

1475 Donc, l'idée d'une densité suffisante pour pouvoir rentabiliser les infrastructures, rentabiliser les commerces, rentabiliser les investissements.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1480 Effectivement. Et aussi, bien évidemment, vraiment se concentrer sur des secteurs. Parce qu'il y a beaucoup de modes de piétonnisation qui existent aussi, hein, ce n'est pas juste...

LA PRÉSIDENTE :

1485 Non, il y a beaucoup de modes.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1490 Il y a beaucoup de façons qu'on peut entreprendre ça. Puis bien évidemment, ça, c'est le modèle de Londres, mais on peut... Ça, ça serait vraiment aux arrondissements, là, de regarder comment qu'ils veulent mesurer, t'sais, efficacement la piétonnisation de leurs artères s'ils veulent l'entreprendre, puis de vraiment développer un plan qui est comme ça. Londres, c'est vraiment

1495 tout... c'est l'agglomération de Londres qui s'occupe de ça. Mais nous, on a la chance à Montréal d'avoir une structure, là, où que c'est vraiment les arrondissements, les administrations locales qui s'en occupent. C'est vraiment le *fun*, ça. Fait que voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1500 Parce qu'à Londres et en Angleterre en général, il n'y a pas d'argent qui est transféré aux municipalités.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1505 Effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

1510 C'est un système différent. Donc, si on revient sur la question des TOD et des investissements, normalement, ça prend une certaine densité pour pouvoir rentabiliser des projets comme ça. Est-ce que, par rapport aux chiffres que vous avez vus, la densité est suffisante autour de la rue Wellington pour appuyer?

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1515 Oui. Donc, ça, il faudrait remonter un peu à... un peu aux années 1900, là. La rue Wellington s'est vraiment développée... puis désolé, j'ai des notes indépendantes à ça. La rue Wellington s'est vraiment développée après la fermeture des fermes, puis c'était... Bien, t'sais, on avait...

LA PRÉSIDENTE :

1520 Mais en ce moment...

1525 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

En ce moment, je n'ai pas ces données-là.

1530 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1535 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et vous avez parlé également des différents modes de piétonnisation.

1540 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Oui.

1545 **LA PRÉSIDENTE :**

Quels sont les autres modes de piétonnisation que vous avez vus?

1550 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Oui, parfait. Fait que piétonnisation, *in the Cambridge Dictionary*, si ça... vous voulez me permettre, j'aimerais répondre en anglais. Parfait.

1555 **LA PRÉSIDENTE :**

Go right ahead.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1560 The Cambridge... Perfect, thank you. So, the Cambridge Dictionary defines
“pedestrianization,” basically, you know, summaratively and maybe a little reductively as “no cars.”
But that doesn't really work. The absolutist vision of “no motorized vehicles on a street” just doesn't
work. We already know that. It's impossible. It's maybe even brutishly ridiculous to just expect for
there to be no motorized vehicles on any given street in Montreal. So, no, that's not really a way to
approach it.

1565 You can have full-time pedestrianization, which quintessentially allows for vehicles to pass at
certain times, specific times, that are public and, you know, very well known, which is really for
businesses. You can also have part-time pedestrianization. So, part-time pedestrianization allows
for vehicles to pass regularly, specifically non-private vehicles, obviously, but more in a context of
1570 just giving everyone a breather and saying, “yeah, your car is coming by or your truck is coming by
with your delivery at a certain point, and they can do it, it's fine no issue.”

1575 And then you have another way of pedestrianizing, which is basically just the *apaisement de
la circulation*. So, that way you aren't getting rid of your public road, that private vehicles can go on,
but you are giving way more room to pedestrians. So, that's a bit like the project we did, well, “we
did,” the City did on Sainte-Catherine West, where the sidewalks are very hugely enlarged. So, they
gave way more room to pedestrians; and for other things, like permanent... or, I guess,
semi-permanent public art installations, which are very stimulating, very exciting, and, you know,
great for our downtown core.

1580 **LA PRÉSIDENTE :**

Okay. So, in Europe, there's also the concept of low GH... low greenhouse gas areas.

1585 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Yeah, exactly. Yeah, and that's a very cool thing to note. It's that those little areas can give a
lot of relief in terms of air pollution. I mean, not low relief, but a lot of relief in terms of low air pollution,

1590 you know, you know what I mean?

And that also kind of gives, I guess, the residents, the other factors that come into play. There's also noise pollution, which happens very often, which does come with automobile traffic, motorized vehicle traffic. We can greatly reduce that by pedestrianizing in whichever mode we take, of course.

1595 **LA PRÉSIDENTE :**

1600 Except that at the moment, what is happening is that with a lower pedestrian... with a pedestrianization of Wellington Street, you have more of the vehicles going towards La Salle and other streets as well, so that there's not necessarily lower greenhouse gases there. There's more greenhouse gases there and more noise there. Do you have any ideas?

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1605 So, that is obviously a great way to say that there is a balance to be brought to the whole picture, to the project. A great way to do that is to think about those arteries and to see... you know, obviously it shouldn't be a war on cars. I have a car and, you know, it's... people have cars. It should definitely be looked at as a way of bringing those cars to those places, when appropriate and if appropriate...

1610 **LA PRÉSIDENTE :**

Okay.

M. ANTHONY CAMPANELLI :

1615 ... to get a more full picture...

LA PRÉSIDENTE :

1620 So...

M. ANTHONY CAMPANELLI :

... of the plan.

1625 **LA PRÉSIDENTE :**

Yes. So, do you need... do you see the need for extra parking somewhere? Multi-level parking or various other things to move parking away from the area?

1630 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Unfortunately, I do not know if that's a possibility. Should there be more parking? I guess it's something that would have to be looked at, but we've been doing this every summer for I don't know how many years. I don't see what would really dramatically change if it's all year, and depending on the mode, of course, of pedestrianization that we move forward with.

1635

LA PRÉSIDENTE :

Okay. Do you have anything else to add?

1640

M. ANTHONY CAMPANELLI :

I just wanted to say thank you to the OCPM for this great opportunity and thank you very much to all those who participated in this amazing consultation.

1645

LA PRÉSIDENTE :

Thank you very much.

1650 **M. ANTHONY CAMPANELLI :**

Thank you.

1655

PAUSE

1660

Mme DENISE RICHARD
Citoyenne

LA PRÉSIDENTE :

1665

Alors, bonjour à tous, nous sommes de retour avec la... avec madame Denise Richard.
Bonjour, Madame.

Mme DENISE RICHARD :

1670

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1675

Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Et je
vous aviserai lorsqu'il restera...

Mme DENISE RICHARD :

1680

Et... Pardon, 10 minutes?

LA PRÉSIDENTE :

Et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes.

1685 **Mme DENISE RICHARD :**

Oui.

1690 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous disposez de 10 minutes...

1695 **Mme DENISE RICHARD :**

Oui, d'accord.

1700 **LA PRÉSIDENTE :**

... et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes.

1705 **Mme DENISE RICHARD :**

Oui.

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

Par la suite, moi, je pourrai vous poser des questions pendant 10 minutes.

1715 **Mme DENISE RICHARD :**

Oui. Entendu.

1720 **LA PRÉSIDENTE :**

1725 **Mme DENISE RICHARD :**
D'accord?

Mme DENISE RICHARD :

Oui.

1720

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous écoute.

1725

Mme DENISE RICHARD :

Oui. Alors, persister à détourner la circulation de Wellington, continuer à nous intoxiquer de pollution, nous faire subir un bruit insoutenable, le boulevard LaSalle, même en rajouter l'hiver venu et en plus payer pour ça de nos taxes, on le sait, assez fortes à Verdun, eh bien, c'est non.

1730

Je suggère qu'on voit enfin à l'essentiel. À maints endroits, nous marchons sur des trottoirs crevés. Depuis des années, nous demandons de remédier à certains éclairages déficients. Et pourtant, ça ne semble pas émouvoir nos autorités.

1735

Oh, quand même, il est une exception. Boulevard LaSalle, entre Hickson et Troy, ou Troi (phon.), de multiples fois, nous l'avions souligné. Mission impossible. On se relançait la balle. Un meurtre a été commis. Soudain, coup de baguette, nous l'obtenions dans ce secteur.

1740

Quand Wellington est devenue piétonne entre de l'Église et Galt, nous étions méfiants à l'idée de futurs accès. Je souhaite ardemment que nous ayons eu tort.

Enfin, en souvenir, on nous a laissé un autobus en permanence, boulevard LaSalle, ce qui, par le passé, n'était pas le cas.

Alors que passent sous nos fenêtres les autos, les pompiers, les ambulances et les Harley.

1745

Si, par malheur, vous continuez à nous traiter de cette manière, Verdun, je vous suggère de convoquer les résidents du boulevard LaSalle, entre la 6e et Woodland, dans le but de méditer sur la notion de partage et d'offrir de prêter leur quartier à la place du nôtre.

1750

J'aurais vraiment souhaité n'avoir que des choses gentilles à dire. J'aurais dû me préparer. Je suis certaine que j'en aurais trouvé. J'arrive ici et, franchement, je suis un peu... je ne sais pas, un peu désolée, là, de... d'avoir eu à mentionner un certain nombre de choses.

1755

Mais il faut dire que nous habitons au coin, justement, de la rue Troy – ou Troi (phon.), je ne sais jamais comment dire – boulevard LaSalle. Ai-je besoin d'en rajouter?

LA PRÉSIDENTE :

Libre à vous, Madame.

1760

Mme DENISE RICHARD :

Voilà. Avez-vous des questions?

LA PRÉSIDENTE :

1765

Certainement. Alors, merci de votre témoignage.

Mme DENISE RICHARD :

1770

Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

1775

Donc, ce que je comprends, c'est que vous, vous habitez dans un quartier et vous pensez subir beaucoup d'inconvénients par rapport à la piétonnisation.

Mme DENISE RICHARD :

1780

Oui, absolument. Oui, malheureusement. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1785

Mme DENISE RICHARD :

C'est ça. C'est ce dont je suis venue faire la mention.

LA PRÉSIDENTE :

1790

O.K. Est-ce que vous voyez des avantages à la piétonnisation?

Mme DENISE RICHARD :

1795

À la...?

LA PRÉSIDENTE :

1800

Est-ce que vous voyez des avantages à la piétonnisation?

Mme DENISE RICHARD :

1805

J'y suis allée. Par le passé, je n'étais pas allée sur Wellington. L'été dernier, oui. J'ai trouvé ça fort charmant, d'autant plus que l'air est plus respirable que sur le boulevard LaSalle.

LA PRÉSIDENTE :

Et donc, si on... si la Ville trouvait moyen de mitiger les...

1810

Mme DENISE RICHARD :

De?

LA PRÉSIDENTE :

1815 De mitiger, de réduire les impacts.

Mme DENISE RICHARD :

1820 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Si...

1825 **Mme DENISE RICHARD :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1830 ... la Ville trouvait moyen de réduire les impacts négatifs...

Mme DENISE RICHARD :

1835 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1840 ... est-ce que vous verrez... autant on parle au niveau de la circulation, de la pollution, de la quantité de véhicules d'urgence qui passent sur la rue LaSalle, est-ce que ça changerait votre opinion?

1845 **Mme DENISE RICHARD :**

Mais je me demande pourquoi on ne l'a pas fait avant.

1850 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous demandez que... pourquoi...

Mme DENISE RICHARD :

1855 Je me demande pourquoi on n'a pas pensé à ça avant. Nous avons quand même nos pistes, hein, quelques-unes et même plusieurs. Beaucoup de terrains de jeu pour les enfants, des parcs. Nous sommes au bord de l'eau. Et je ne sais pas, était-il absolument nécessaire d'avoir... de fermer la rue Wellington?

1860 **LA PRÉSIDENTE :**

La Ville et le SDC nous disent que c'était en raison de la pandémie.

Mme DENISE RICHARD :

1865

Ah, oui?

LA PRÉSIDENTE :

1870 Donc, en... pour la pandémie.

Mme DENISE RICHARD :

1875

Ah, c'était... Oui, enfin...

LA PRÉSIDENTE :

Donc, il y avait...

1880

Mme DENISE RICHARD :

Oui.

1885

LA PRÉSIDENTE :

... une logique durant la pandémie...

Mme DENISE RICHARD :

1890

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... étant donné la distanciation.

1895

Mme DENISE RICHARD :

Bon. Ah. Ça, j'avais oublié. Il y a des choses qu'on aime mieux oublier, hein? Ça s'appelle une pandémie. Alors, c'est... Ça va?

1900

LA PRÉSIDENTE :

Oui. À moins que vous ayez d'autres choses que vous voulez rajouter?

1905

Mme DENISE RICHARD :

Non, je pense que... Je ne sais pas combien de temps ça a duré, mais... Je peux vous dire

1910

que, je ne sais pas, on est un peu... On a le trac.

LA PRÉSIDENTE :

Je comprends. D'un autre côté, nous, notre rôle au niveau de la commission, c'est de faire des recommandations.

1915

Mme DENISE RICHARD :

Oui.

1920

LA PRÉSIDENTE :

Et donc, je demande toujours au monde s'ils ont des idées pour réduire les impacts...

Mme DENISE RICHARD :

1925

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1930

... et améliorer leur sort...

Mme DENISE RICHARD :

Oui.

1935

LA PRÉSIDENTE :

... potentiel.

1940

Mme DENISE RICHARD :

1945 Bon, on dit que nos boutiques ferment, hein? On dit que nos boutiques ferment sur la rue Wellington. C'est vraiment un... Où irons-nous, là, pour faire les magasins? Ou je ne sais pas, pour se procurer ce dont on a besoin ou... Enfin.

LA PRÉSIDENTE :

1950 Est-ce que vous avez eu l'expérience de boutiques que vous, vous fréquentez, qui ont fermé?

Mme DENISE RICHARD :

1955 Ah, attendez un peu, quand même. Oh, bien, j'ai vu dans certains... dans certaines vitrines que déjà c'était fait, que c'était déjà fermé. Je fréquente... Écoutez, là, c'est momentanément que je me déplace avec beaucoup de difficulté, mais je fréquente le centre sportif. Et nous tenons à le garder, celui-là.

1960 Bon, alors, voilà. Quoi dire? De toute façon, c'est un peu triste, tout ça, parce qu'effectivement, les gens ont l'air de... les gens ont l'air d'avoir... de passer un bon moment, hum?

LA PRÉSIDENTE :

1965 De passer un bon moment sur la rue piétonne...

Mme DENISE RICHARD :

Oui.

1970 **LA PRÉSIDENTE :**

... sur la rue Wellington?

Mme DENISE RICHARD :

1975 Justement. Sur la rue Wellington, oui. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1980 Donc, à quelque part – je reviens à ma question – s’il y avait moyen de réduire les impacts...

Mme DENISE RICHARD :

Oui.

1985 **LA PRÉSIDENTE :**

... est-ce que vous y voyez...

Mme DENISE RICHARD :

1990 Oui, bien...

LA PRÉSIDENTE :

1995 ... des avantages à la rue piétonne?

Mme DENISE RICHARD :

2000 Franchement, j’ai le sens de la fête, hein, alors si vous pouvez faire ça...

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Est-ce que vous verrez des avantages à la prolonger outre la période estivale?

2005

Mme DENISE RICHARD :

Tantôt, je mentionnais que d'autres pourraient prendre notre place. Vous vous rappelez?

2010

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2015

Mme DENISE RICHARD :

Bon. La notion de partage. Méditer.

2020

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup, Madame, de votre présentation.

2025

Mme DENISE RICHARD :

Je vous en prie.

2030

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2035

Mme DENISE RICHARD :

Au plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Nous vous revenons dans 2 minutes avec la prochaine personne.

2040

M. COLIN ARROWSMITH
Citoyen

LA PRÉSIDENTE :

2045

Alors, bonjour à tous, nous sommes de retour.

Bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion, et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Et donc, je crois que vous avez une présentation, Monsieur Arrowsmith?

2050

M. COLIN ARROWSMITH :

Oui.

2055

LA PRÉSIDENTE :

Je vous écoute.

2060

M. COLIN ARROWSMITH :

Oui. Donc, d'abord, je vais présenter en français, mais c'est ma deuxième langue. Donc, si ça ne marche pas bien, je vais changer en anglais peut-être, mais...

2065

LA PRÉSIDENTE :

I'm quite comfortable in English, as you can see.

M. COLIN ARROWSMITH :

2070

O.K. Oui, donc, j'habite près de Wellington, près de Regina et Wellington. Et j'ai entendu plusieurs fois des gens qui disent qu'ils ont vraiment... Ils ne savent pas si enlever le stationnement sur Wellington est une bonne idée. Ils ont des problèmes avec ça. J'ai parlé avec quelques gens pendant la séance d'information en janvier qui ont dit ça, et puis quelques personnes sur la rue Wellington et des personnes qui ont des entreprises là ont dit la même chose.

2075

Donc, je voulais savoir moi-même s'il y a des données sur les emplacements des places de stationnement, et combien de places, où ils sont, l'emplacement de ces places, comment enlever ces places va changer le numéro de places dans le quartier pour se stationner. Donc, j'ai trouvé des données ouvertes de Ville de Montréal.

2080

Il y a des données qui ont les placements de chaque place de stationnement payante, donc les coordonnées de chaque place. Puis, j'ai utilisé la géobase des réseaux routiers, et ça, c'est les coordonnées de chaque route et rue dans la ville. Et j'ai utilisé ça pour estimer les emplacements des places de stationnement gratuites. Et finalement, j'ai trouvé les coordonnées de chaque bâtiment dans la zone piétonne de Wellington. Et donc, j'ai fait une petite analyse.

2085

Dans la section de Wellington piétonnisée, qui sera piétonnisée, il y a 237 places de stationnement. Il y a 179 bâtiments. Et ce sont des bâtiments... tous les bâtiments : commercial, résidentiel, tout. Donc, ça fait 1,3 place par bâtiment. Ce n'est pas beaucoup.

2090

Mais je voulais savoir un peu plus. Donc, j'ai calculé la distance entre chaque bâtiment sur Wellington et toutes les places de stationnement dans le quartier. Je l'ai groupé dans... je l'ai groupé par distance, donc à chaque 25 mètres de chaque bâtiment. Et puis, j'ai fait une moyenne sur l'ensemble des bâtiments.

2095

Donc, ici, je montre combien de places de stationnement se sont trouvées à une distance particulière, en moyenne, de chaque bâtiment sur Wellington. Et en... j'ai calculé ça avant piétonnisation, c'est-à-dire avec les places qui sont sur Wellington pendant l'hiver, et après piétonnisation.

2100

Et on trouve qu'après à peu près 50 mètres, il n'y a pas vraiment beaucoup de places qui sont perdues. C'est vrai qu'à 25 mètres et moins... à 25 à 50 mètres, oui, il y en a environ 10 places qui sont perdues, en moyenne, pour chaque bâtiment. Mais après ça, ce n'est vraiment pas un beau... un grand nombre de places. Et surtout après 100 mètres, les autres places qui sont sur les autres rues sont vraiment... faisaient numéros en croissance.

2105

Et on peut regarder ça en deux sections, à l'est de l'église et à l'ouest de l'église ou sud géographique. Et on peut voir que le problème de stationnement est encore moins sérieux à l'ouest de de l'Église. Il y a encore plus de rues... de routes qui traversent Wellington, et eux, ils donnent plus de places. Mais si on regarde même à moins que 100 mètres et même à l'est de de l'Église, les numéros de places qui sont perdues, ce n'est vraiment pas beaucoup. Donc, vraiment, il n'y a pas beaucoup de places dans cette section-là.

2110

Je voulais regarder les extrêmes de cette distribution et j'ai demandé quel bâtiment sur Wellington perdrait le plus de places dans un rayon de 50 mètres. Et c'est ce bâtiment-là sur... entre Hickson et Regina, sur Wellington, qui va perdre 23 de tous les... 23 sur 23 des places qui sont à 50 mètres. Mais ça, c'est un extrême. Le moyen, c'est de perdre 11 sur 18 places. Donc, selon moi, 50 mètres, ce n'est pas une grande distance.

2115

Et si on regarde à 100 mètres, le problème est un peu moins sévère. Le bâtiment qui perd le plus de places à 100 mètres, c'est encore dans cette région entre Regina et Hickson. Et là, le bâtiment perd 45 sur 50 places. Mais le moyen est beaucoup plus petit que ça. Le moyen bâtiment sur Wellington perd seulement 25 sur 71 places.

2120

Et finalement, je l'ai fait à 200 mètres. Et où on peut voir, le problème n'existe pas vraiment, selon moi. En moyenne, on perd 50 sur presque 300 places. Ce n'est pas beaucoup. Et le bâtiment qui perd le maximum, qui est tout près de Hickson et Wellington, perd 80 sur 272.

2125

Donc, c'est juste une petite analyse que j'ai faite moi-même. Mes conclusions, c'est que selon moi, le stationnement sur Wellington n'est pas un grand problème. Je comprends que surtout à l'est de de l'Église, c'est peut-être un peu plus. On peut parler de ça, on peut trouver des solutions. Mais la grande majorité des bâtiments ne perdront pas une grande proportion de leurs places de

2130

stationnement, surtout à une distance de 200 mètres. Et 200 mètres, c'est quelques minutes à pied. Ce n'est pas une grande distance.

2135

Oui, ça, c'est tout. Je voulais juste dire, selon moi, moi, je supporte la piétonnisation. Je crois que ça serait une vraiment bonne idée pour la communauté. Moi, je me trouve personnellement sur Wellington beaucoup plus quand il n'y a pas de voitures. C'est beaucoup plus agréable à visiter les entreprises et passer du temps là.

2140

Donc, je pense que là, j'ai trouvé que le stationnement n'est pas vraiment un bon... un grand problème. Et, oui, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

2145

Je vous remercie de votre témoignage. Est-ce que je peux vous demander de revenir sur les cartes, particulièrement la partie... O.K. Bien, on peut commencer là. Donc, quand vous dites, 3819 Wellington, ils perdent 23 places sur 23? Est-ce que je comprends bien l'information?

2150

M. COLIN ARROWSMITH :

Oui. Donc, ça veut dire que dans un rayon de 50 mètres, il y a, en ce moment, avec la rue ouverte aux voitures, il y a 23 places. Et si la rue ferme aux voitures, ils vont perdre 23 places.

2155

LA PRÉSIDENTE :

23 places. Et le 3819 Wellington, qu'est-ce que c'est?

M. COLIN ARROWSMITH :

2160

Je ne sais pas. C'est... Je vais regarder. C'est Chez Robin.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

Chez Robin. O.K. Si on peut regarder la prochaine? Donc, au 3826 Wellington, vous dites qu'ils vont perdre 45 sur 50 places?

2170 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Hum, hum. À une distance de 100, un rayon de 100 mètres.

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

À un rayon de 100 mètres.

M. COLIN ARROWSMITH :

2180 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et le moyen de 25 sur 71, c'est dans un rayon de?

2185 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Aussi 100 mètres.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. 100...

M. COLIN ARROWSMITH :

2195 Donc, si on fait cette analyse pour chaque bâtiment...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2200

M. COLIN ARROWSMITH :

... et prend le moyen, c'est... ils vont perdre 25 places sur un total de 71.

2205

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et le 3826 Wellington, qu'est-ce que c'est?

VOIX MASCULINE HORS CHAMP :

2210

C'est un immeuble... un bâtiment d'habitation.

LA PRÉSIDENTE :

2215

C'est un logement. O.K. C'est correct. Et la prochaine? Donc, 3890 Wellington, ils perdent 80 sur 272 places?

M. COLIN ARROWSMITH :

2220

À un rayon de 200 mètres.

LA PRÉSIDENTE :

2225

À un rayon de 200 mètres. Est-ce que c'est... O.K., rayon... Et la moyenne, c'est 50 sur 292 places?

2230

M. COLIN ARROWSMITH :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2235

Encore là, est-ce que vous avez vérifié qu'est-ce que c'était, 3890 Wellington?

M. COLIN ARROWSMITH :

2240

Oui, c'est Hickson et... Oui, je pense que...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est...

2245

M. COLIN ARROWSMITH :

... c'est Couche-Tard.

LA PRÉSIDENTE :

2250

... un commerce ou un... du résidentiel?

M. COLIN ARROWSMITH :

2255

C'est Couche-Tard, je crois. Mais je vais vérifier. Oui, c'est Couche-Tard.

LA PRÉSIDENTE :

2260

Est-ce que c'était la dernière carte?

M. COLIN ARROWSMITH :

Oui.

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Je vous remercie beaucoup. C'est une très belle étude. Puis je pense qu'elle va être très utile pour l'analyse.

2270 Si vous pouvez revenir à la première page? Donc, si... Excusez, pas la première page, la page avec les cartes. Donc, vous avez vu qu'il y avait 1,32 places de stationnement en moyenne...

M. COLIN ARROWSMITH :

2275 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2280 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Donc, ça, c'est le nombre, la... 179 divisé par 237.

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Et ça, ça inclut le stationnement Éthel?

M. COLIN ARROWSMITH :

2290 Non. Non. Ça, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

2295 Sans le...

M. COLIN ARROWSMITH :

2300 ... seulement ceux qui vont être enlevés.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2305 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Mais, je veux dire, l'étude inclut le stationnement Éthel, mais ces numéros-là ne l'incluent pas.

LA PRÉSIDENTE :

2310 O.K. Et la prochaine? O.K. Donc, si je comprends bien, vous avez calculé ceux qui perdent du stationnement à 400 mètres?

M. COLIN ARROWSMITH :

2315 Donc, ici, je montre pour chaque bâtiment. J'ai calculé combien de places se trouvent à chaque distance : 25 mètres, 50, *et caetera*. Puis j'ai pris la moyenne de l'ensemble de tous les bâtiments de cette distribution. Et ça, c'est ce que je montre ici. Il y a beaucoup de places de stationnement qui sont à plus de 400 mètres, mais je ne l'ai pas montré.

2320 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et... O.K. Donc, est-ce qu'on a les chiffres exacts pour les distances de plus que 200 mètres? De nombre de places qui sont perdues.

2325 **M. COLIN ARROWSMITH :**

De... Non, mais je peux le trouver.

2330 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, j'apprécierais.

2335 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Je peux partager mes... les codes avec vous, si vous voulez.

2340 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, j'apprécierais. O.K. La prochaine page? O.K. Et vous dites qu'il y a beaucoup moins de places qui sont perdues à l'est de de l'Église. Donc, vers... entre la partie de l'Église et Hickson, il y a moins de places qui sont perdues?

2345 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Non, c'est l'inverse.

2350 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est l'inverse?

2355 **M. COLIN ARROWSMITH :**

Il y a comme une proportion, il y a beaucoup moins de places qui sont perdues à l'ouest de de l'Église, ça veut dire que la contribution des places sur Wellington du total est beaucoup plus petite pour les bâtiments à l'ouest de de l'Église, entre 6e et de l'Église.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, il y a déjà beaucoup plus... beaucoup plus de places à l'ouest...

2360

M. COLIN ARROWSMITH :

Oui.

2365

LA PRÉSIDENTE :

... en temps normal? O.K.

2370

M. COLIN ARROWSMITH :

C'est les routes. On peut voir qu'il y a beaucoup plus de routes qui traversent Wellington à l'ouest. Et eux, ils sont responsables pour donner plus de places à ce chiffre-là.

2375

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et la prochaine? O.K. Et l'immeuble... Ah, je vous ai déjà posé la question. Parfait. Très intéressant. Est-ce que vous aviez d'autres choses que vous vouliez rajouter?

2380

M. COLIN ARROWSMITH :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

2385

O.K. Donc, vous, vous avez fait cette étude-là pour montrer la quantité de places qui seront perdues et, en général, la quantité d'espace disponible avec la piétonnisation?

2390

M. COLIN ARROWSMITH :

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2395

O.K.

M. COLIN ARROWSMITH :

2400

Et selon moi, j'ai trouvé que ce n'est pas un grand numéro. Comme vous avez vu, le numéro de places sur Wellington, c'est moins que deux voitures par bâtiment. Ce n'est pas beaucoup. Et avec le stationnement... pas Hickson... Éthel?

LA PRÉSIDENTE :

2405

Éthel.

M. COLIN ARROWSMITH :

2410

Avec Éthel et puis avec toutes les routes qui traversent Wellington, c'est... ceux qui sont sur Wellington ne sont pas une grande proportion de ça.

LA PRÉSIDENTE :

2415

O.K. Bien, je vous remercie beaucoup.

M. COLIN ARROWSMITH :

2420

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

À moins que vous ayez d'autres choses à ajouter?

2425

M. COLIN ARROWSMITH :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

2430

Je vous remercie beaucoup.

M. COLIN ARROWSMITH :

2435

Merci.

M. OWEN WAYGOOD ET Mme MAYRA WAYGOOD

2440

Citoyens

LA PRÉSIDENTE :

2445

Alors, bonjour à tous, nous sommes de retour. Nous sommes de retour avec Owen Waygood et Mayra Waygood. Bonjour. En anglais ou en français? In English or in French?

M. OWEN WAYGOOD :

2450

On a fait le... Mais je fais... Je vais faire la présentation en français. Et la présentation, c'est écrit en anglais, mais (inaudible) pour vous, mais pour les personnes qui...

LA PRÉSIDENTE :

2455 D'accord.

M. OWEN WAYGOOD :

2460 ... sont en ligne...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2465 **M. OWEN WAYGOOD :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2470 Alors, bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion et que je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Donc, sachez que j'ai lu votre mémoire et je vous écoute.

2475 **M. OWEN WAYGOOD :**

O.K. Merci. Donc, je vais sauter les premières diapos, parce que c'est le truc sur lequel Mayra va parler à la fin quand vous m'avisez qu'il reste 2 minutes.

2480 Donc, oui, je suis Owen Waygood. Je suis un résident de Verdun. Je suis aussi un professeur à Polytechnique. J'ai fait beaucoup d'études sur le transport, sur l'urbanisation, sur tous ces sujets à la ville de Québec, à Montréal, un peu partout dans plusieurs pays. Je suis aussi un père de trois enfants. Mayra est la plus vieille. Les deux plus jeunes sont chez nous ce soir. Mais... Oui.

2485 Donc, je vais passer assez rapidement. Je m'excuse pour toutes les fautes que je vais faire en français. J'ai appris la langue à l'âge de 36. C'est ma troisième langue. Donc, il y aura des erreurs. Donc, je vais commencer.

2490 Comme professeur, je travaille beaucoup avec les données. J'ai écouté pendant les jours, les bons commentaires, c'est vraiment... Oui, c'est vraiment important d'entendre ces commentaires et aussi de regarder ce qu'on peut voir avec les données.

2495 Donc, une des choses que j'ai entendues beaucoup, c'est le fait que... c'est le type de commerces, le type de restaurants et tout ça sur Wellington. Et il faut comprendre la situation avec le contexte actuel. Donc, dans le contexte avant COVID, on peut voir qu'il y a de plus en plus de restaurants.

2500 Ça, c'est les données pour Montréal. Puis on peut voir après ça que ça semble qu'après qu'on a rouvert le... notre société après la pandémie, que peut-être il y a une augmentation. Sauf que, ce n'est pas vrai, depuis juillet 2023, il y a un... tous les restaurants sont en déclin.

2505 Donc, ça, c'est la tendance à Montréal, mais c'est l'inverse à Wellington. Donc, on peut dire dans un sens que Wellington, la piétonnisation de Wellington peut peut-être protéger la rue contre cette tendance.

2510 Les commerces en général, c'est en déclin. Il y a beaucoup de choses qui peuvent expliquer ça, mais depuis 2022, c'est en déclin à Montréal en général. Donc, encore, on peut voir, on a... je pense qu'il y a des données pour Wellington qu'il y a un petit recul des commerces, mais la tendance (inaudible) Montréal, c'est encore plus large. Et je dois dire aussi, au Canada, c'est encore plus large. Donc, Wellington est mieux que le reste de la... de Montréal et Montréal est mieux que le reste du Canada.

2515 Donc, je suggère quelque chose qu'il faut faire si on veut faire une bonne analyse avec ce type de choses. Il faut faire une comparaison entre la rue Wellington et les rues (inaudible) parce que si on ne fait pas ça, on ne peut pas contrôler pour cette tendance générale que je viens de montrer.

2520

O.K. Donc, on va passer avec les... Oui. Mon domaine de travail, c'est le transport. Donc, nous avons entendu qu'il y a des personnes avec des problèmes de mobilité, et ces personnes, ça semble qu'ils ont l'accès à des voitures. Donc, nous avons regardé si c'est représentatif de la population des personnes avec des problèmes de mobilité.

2525

Donc, avec l'enquête Origine-Destination de 2018, on peut voir que c'est seulement un tiers des personnes avec mobilité réduite qui peuvent utiliser une voiture. Donc, la plupart ne peuvent pas utiliser une voiture eux-mêmes. Ils sont trois fois plus probables d'habiter dans un ménage sans voiture et ils sont plus probables de se déplacer à pied au même niveau en vélo que la population générale.

2530

À Verdun, on peut voir qu'il y a 37 % des ménages qui n'ont pas accès à une voiture. Et avec les études, on peut voir que les personnes qui n'ont pas une voiture, ils sont plus probables de magasiner sur les rues locales. Ils sont plus dépendants à ces endroits. Ils n'ont pas la possibilité d'aller dans les... au centre d'achat comme les personnes avec une voiture.

2535

Et prochaine chose que j'ai entendue, c'est le fait que : « Ah, pourquoi les enfants ne peuvent pas aller dans les parcs ou les personnes ne peuvent pas se ramasser dans les parcs? » Donc, une des choses qu'il faut rappeler, c'est que les personnes ont un besoin d'aller à l'extérieur.

2540

Et si on regarde les données encore de 2018, que pour tous les déplacements vers les... pour magasiner, c'est 23 de tous ces déplacements et 38 % de tous ces déplacements sont vers la rue Wellington. O.K.

2545

Puis on peut regarder les déplacements pour le loisir. Le loisir, ça représente seulement 11 % des déplacements des résidents de Verdun. Et dans ces 11 %, c'est 11 % pour aller au parc. Donc, ça veut dire que c'est juste 1,2 % de tous les déplacements. Mais presque une moitié de tous les déplacements pour le loisir, c'est vers où la rue Wellington. Donc, on peut voir que la rue Wellington, ce n'est pas juste une place de commerces, mais c'est une place aussi pour les... oui, les activités sociales.

2550

Mais, comme un peu partout à Montréal, en Amérique du Nord, on peut voir que la vaste majorité de l'infrastructure routière est dédiée aux personnes dans les voitures. C'est 70 % dans le cas de Verdun.

2555

Une des choses que j'ai aussi entendues, c'est le fait que si on élimine l'accès pour les voitures, ça élimine l'accessibilité. Mais, comme une personne qui travaille avec l'accessibilité, il faut parler du fait que oui, que si une personne peut au moment qu'il veut avoir et trouver une place avant un... avant le magasin qu'il aimerait y aller, oui, peut-être en moyenne, c'est une distance de 24 mètres.

2560

Si la personne doit se stationner au coin de la rue et aussi trouver une place de *parking*, c'est comme, on peut faire les suppositions et arriver peut-être à une distance de 60 mètres. Oui, c'est plus large.

2565

Sauf que les personnes, souvent, ils font plus que juste un déplacement à un magasin. Et si on prend ça en compte, c'est beaucoup plus large pour les personnes dans la situation avec les voitures parce qu'ils doivent aller au coin, ils doivent attendre que les voitures s'arrêtent, puis traverser la rue, aller à l'autre et retourner. Donc, l'accessibilité, c'est moins bon avec les voitures que sans voiture quand les personnes vont aller à plusieurs commerces.

2570

Et j'ai demandé à ma fille, qui est une jeune artiste, dans un sens montrer la situation avec les voitures. Avec les voitures, les rues sont équivalentes comme des falaises. Elles sont des places dangereuses. Il y a des études qui montrent qu'un des problèmes pour les collisions qui tuent les personnes sont les rues commerciales, parce que ça, c'est une place où les personnes vont aller tous les jours à pied, et avec les voitures, c'est problématique.

2575

Donc, oui, c'est problématique aussi pour les... oui, pour les personnes qui essaient de traverser. Pour les personnes âgées, on a vu, on a fait des études, on a trouvé que les personnes âgées, elles ont le problème de regarder dans une direction et marcher avant. Donc, c'est encore plus difficile pour les personnes âgées quand il y a les voitures pour traverser les rues.

Donc, on a... j'ai aussi entendu les discussions que nous avons entendues dans le domaine que si on ferme une rue pour les voitures, que les voitures vont aller dans les autres rues. Ça, c'est

2580 basé sur une mauvaise supposition que le trafic fonctionne comme de l'eau. Le trafic ne fonctionne pas comme de l'eau. C'est montré dans les années en arrière. Et il y a déjà eu des études en 2001 qui montraient que pour toutes les piétonnalisations, comme dans plusieurs pays, qu'en général, c'est les mêmes *concerns*, c'est les mêmes craintes que les commerces vont avoir des problèmes, le trafic va augmenter sur les autres rues.

2585 Mais en même temps, je dois vraiment souligner le point que les personnes sur LaSalle ont dit : LaSalle est problématique. Je travaille aussi dans l'aspect de Vision Zero avec la Ville, nous avons développé des outils pour identifier les rues dangereuses. LaSalle était dangereuse. Ce n'est pas à cause de la piétonnisation. Ça... Et c'est une place, comme la madame a dit, qui était problématique longtemps.

2590

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste 2 minutes.

2595

M. OWEN WAYGOOD :

2600

2 minutes. Donc, on va... Je vais juste rapidement... Alors, j'ai fait beaucoup d'études, avec les SDC de Montréal et aussi de Wellington, on peut montrer que la vaste majorité des personnes qui arrivent à ces rues commerciales, c'est à pied, c'est en vélo. C'est juste une petite partie qui arrive en voiture. Et aussi le fait qu'il y a beaucoup moins de personnes qui disent qu'ils n'y allaient pas quand c'est piétonnisé en comparaison de quand ce n'est pas.

2605

Et, dernière chose avant que je donne la parole à ma fille, c'est le fait que j'ai fait beaucoup d'études avec les enfants. Les enfants ne parlent pas de parcs; les parents, les adultes, ils parlent de parcs pour les enfants. Les enfants veulent aller dans les places sociales, ils veulent aller dans les magasins, ils veulent aller avec la communauté sur les rues piétonnisées, les places où les... il n'y a pas des voitures, parce qu'il y a la crainte, il y a la peur pour les voitures, et ça diminue beaucoup sa qualité de vie. Mais je peux parler longtemps sur ce sujet, parce que j'ai écrit un livre académique sur ce sujet.

2610

Donc, je vais retourner rapidement si je peux. Donc, Mayra peut commencer.

Mme MAYRA WAYGOOD :

2615

Donc, j'habite ici à Verdun depuis que j'ai 10 ans et j'ai maintenant 16 ans. Et depuis que j'ai comme trouvé que Wellington est piétonnisée, je l'aimais beaucoup. Puis comme, même, j'ai pensé à moi-même sans que personne ne dise rien que je voulais que Wellington soit piétonnisée toute l'année. J'ai rêvé à faire un bonhomme de neige au milieu de la rue.

2620

Et à chaque année, quand c'est fini, quand Wellington est rouverte aux voitures, je suis très triste. Même une amie de la famille qui a sept ans, elle, elle a pleuré l'année dernière quand c'était fini parce qu'elle était tellement triste qu'elle ne pouvait pas aller sur Wellington avec nous puis les autres familles.

2625

Oui, quelques de mes meilleurs souvenirs sont sur Wellington quand elle est piétonnisée. On y va durant l'été avec nos amis. Puis même, une mémoire qui... que j'ai vraiment aimée, c'est aller acheter des cornichons au IGA à comme 9 heures, juste les manger sur le trottoir. C'est bizarre, mais je me suis vraiment amusée. Puis c'est juste vraiment, on a juste besoin d'un espace où on peut faire ces choses bizarres que ça ne fait pas de sens, mais on s'amuse.

2630

Et on... Oui, sans Wellington, je me sens comme un peu isolée, parce que je ne sors pas de chez moi, parce que je n'ai pas vraiment quelque part à aller. Sauf chez mes amis, mais ça, ce n'est pas toujours comme... *I can't always go there.*

2635

Ici, cette photo, c'est moi puis mes frères, on a dessiné sur le trottoir avec de la craie qu'un magasin a mise pour qu'on puisse dessiner avec d'autres enfants qu'on ne connaissait pas, ce qui est quelque chose que je ne ferais pas normalement, quelque chose que je ne peux pas faire normalement sans Wellington piétonnisée.

2640

Aussi... Ah.

LA PRÉSIDENTE :

2645

Je vais vous demander de conclure.

Mme MAYRA WAYGOOD :

2650

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2655

Mais sûrement avec les questions, vous allez pouvoir...

Mme MAYRA WAYGOOD :

Oui.

2660

LA PRÉSIDENTE :

... continuer.

Mme MAYRA WAYGOOD :

2665

Aussi, il y a des marchés sur Wellington, et ça, je les aime vraiment. Comme j'ai acheté les boucles d'oreilles que je porte aujourd'hui sur les marchés. Il y a des artistes qui ne peuvent pas avoir leur magasin à eux-mêmes, qui peuvent vendre leurs choses à ces marchés.

2670

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Donc, je vous remercie de votre témoignage. J'ai quelques questions. Donc, j'ai lu votre document en... même si vous avez passé rapidement sur les dernières pages...

2675

M. OWEN WAYGOOD :

Oui.

2680

LA PRÉSIDENTE :

... je l'ai lu au complet, et j'apprécierais de recevoir le PowerPoint.

2685

M. OWEN WAYGOOD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2690

De toute façon, à la fin, on va le recevoir. Donc, j'avais préparé ma question en anglais parce que j'ai...

M. OWEN WAYGOOD :

2695

Oui, oui, vas-y, vas-y.

LA PRÉSIDENTE :

2700

... lu votre document en anglais. Vous avez regardé les autres rues piétonnes au...

M. OWEN WAYGOOD :

Oui.

2705

LA PRÉSIDENTE :

... à travers du monde.

M. OWEN WAYGOOD :

2710 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2715 À part de l'accès au transport public, transport adapté, les navettes...

M. OWEN WAYGOOD :

Oui.

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

... et le stationnement réservé payant...

M. OWEN WAYGOOD :

2725 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2730 ... quels autres arrangements particuliers que vous avez entendu parler, qui pourraient être bénéfiques?

M. OWEN WAYGOOD :

2735 Oui. Donc, je... Dans cette partie, je vais expliquer en anglais parce que...

LA PRÉSIDENTE :

Go right ahead.

2740 **M. OWEN WAYGOOD :**

Oui. O.K. So, I did my PhD in Japan, and Japan is an Asian society, and Japan does a lot of effort to make sure that their population remains engaged in society. So, and again, for anyone who is here and who's presented and talked about the struggles of getting out as an older person, I completely agree.

2745 So, some of the things that these locations have done is they actually have, to some extent, like walkers that have seats integrated into them to basically allow people to walk, take a break where they need to take a break, in the pedestrian area, because a lot of the major points, such as architects, such as Jan Gehl, who studies these areas as well, is that the older people like -- well, I think all people like this -- to go out and watch people. But when you get older, it's sometimes more difficult to sit.

2750 And so these kind of, if you will, like the walker is both: Aids people to walk, but also allows them to sit and just watch...

2755 **LA PRÉSIDENTE :**

Is it a wheeled walker or one...

2760

M. OWEN WAYGOOD :

Yes, it's a wheeled walker.

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

... of those stop...

2770

M. OWEN WAYGOOD :

2775 Yeah. Yeah, it's a wheeled walker. And then, the other thing that they do is, they always... like any large commercial area will do, is that you have a service that helps people take their groceries or goods, when they're heavy, to these locations. I'd heard somebody say that you can't push a cart when it snows, but I'm pretty sure Walmart and Costco still function with giant parking lots. So, I'm not so sure how true that is. You can increase the size of the wheels. So, that's one thing.

2780 And I would say I didn't have a chance to put the million things I wanted to say in here. But yeah, I think like Wellington, because it's essentially like a bowl, right, like you have LaSalle kind of encapsulating it...

LA PRÉSIDENTE :

2785 (Inaudible).

M. OWEN WAYGOOD :

2790 Yeah, that it's almost like... it's almost ideal for a navette, like, to be essentially working there, that you can have a point of drop off or a point to pick up at each end. And that there's lots of examples in the UK and Sweden and other places where you allow these smaller buses to operate, because it is extremely important that people with a lower mobility can access it. Because, I mean, I highlighted that not everyone, they don't often have access to a car, but they do use public transport and paratransit; that, we've seen, yeah.

2795

LA PRÉSIDENTE :

2800 You talked about Japan.

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

2805

I don't know which city you were in.

M. OWEN WAYGOOD :

2810

Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

2815

Did they have... was it whether to the north where there's snow and ice?

M. OWEN WAYGOOD :

2820

Yeah, so they... well, we lived ourselves in Kyoto. But I looked at studies and I have colleagues that... So, Sapporo has more snow than Quebec City. And that was something we've... we had to bring up when Quebec City was looking at tramways.

2825

So, those locations, they have snow, they have ways of dealing with it. They even have the infrastructure, they... Japan, I would say, is a bit more my... When I worked with people with disabilities with visual problems, and they knew that I was going to Japan, they basically asked me, "Oh, please, take photos and like talk to the engineers and designers here, because they really do work to do that."

2830

So, I can't give all the solutions here, but what I would say, and what I appreciated, I think somebody yesterday talking about is that, yeah, we do this to find the problems, right? And then we can work on solutions. And it's never, it's probably never going to be perfect for everyone. But the thing that we want to do is -- and again, I do want to say for all the comers, I didn't get to include it, but a major important part is protecting the diversity of the commerce. That's something that's not something of my... I'm not a specialist on that, but that is essential. Without that diversity, you don't have as many reasons to go to the street. It could be problematic.

2835

And so, yeah, anything that can be done to, you know, to some extent, protect those commerce that have been there, whether it's like rent protection, as we do for low-income housing, but... I think, I do think that that is essential from the perspective of stimulating those trips to a pedestrianized area.

2840

LA PRÉSIDENTE :

When you were in Japan...

2845

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

2850

... did you have the opportunity to see heated streets?

M. OWEN WAYGOOD :

2855

So, they... the streets that I've seen...

LA PRÉSIDENTE :

Or sidewalks.

2860

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah, so, I have not experienced them...

2865

LA PRÉSIDENTE :

Okay.

M. OWEN WAYGOOD :

2870 ... myself directly. I know that they exist, and we've done kind of some, I would say, back
(inaudible) like examination of the fact, because people say, "Oh, isn't that like worse, like
climate-wise?" But then you forget the fact that the snow gets, like you have to have these massive
trucks picking up the snow, putting them into trucks. Those trucks have to drive it out into the... out
of the city. You have usually like...

2875

LA PRÉSIDENTE :

The salt...

2880

M. OWEN WAYGOOD :

... systems of like...

LA PRÉSIDENTE :

2885

The salt, the sand...

M. OWEN WAYGOOD :

2890

Yeah, and all...

LA PRÉSIDENTE :

... the contamination...

2895

M. OWEN WAYGOOD :

... the salt and the sand. And my colleagues who are in water engineering, the... one of the
highest costs is treating that stuff before you put it back into our waterways.

2900 So, again, I think... I would love to see it. We don't have a car ourselves, and so we go to
Wellington like pretty much every day. But it's certainly the experience of Wellington when it's
pedestrianized. Just seeing children, you see people in wheelchairs, you see the blind, you see just
everyone in society is there. And when it... when the cars come, and I have video up on YouTube
just because I bike through those areas, and you just see the change. Like it's just you don't see
2905 people really anymore because they're blocked off.

So, from a social side, and I also, again, didn't have a chance to do it in my transport studies,
I look at how transport impacts people's lives. So, we can see when it's pedestrianized... I did a
survey, not - oops, sorry - not on pedestrianization, but I have surveys going all the time, and I
2910 introduced a question saying, "oh, like, what do you think about pedestrianized streets?" We see
that it's only about a quarter of the population of Montreal is against, over half is for, and then there's
a neutral part.

But then we ask, "okay, when you go to these streets, when it's pedestrianized, do you run
2915 into people just like, without planning, do you run into people and like chat?" And its statistic is higher
when you pedestrianize it, just because people hang out, right? And then that increases the chance.
So, that does build, and we do these other studies, that you run into people, you start, like, you start
with just saying "hi," and then you start to talk to people, and then you build a relationship. So, all
those...

2920
LA PRÉSIDENTE :

There are urban planning methods...

2925 **M. OWEN WAYGOOD :**

Yeah.

2930

LA PRÉSIDENTE :

... to create public spaces that actually encourage interactions amongst people.

2935

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah, yeah, but, and I will highlight that walking is... I've done studies on this. So, the likelihood of running into people, to seeing people, is many times larger when you walk, and especially when you walk to local commerce areas, and that those things are directly tied into a sense of community. And those sense of community tie into supporting children, having independence. And in fact, children are themselves great at meeting other children drawing on the street. And then you end up talking to the parents. They're actually better than dogs in (inaudible). Sorry about that. No, you're better.

2940

2945

LA PRÉSIDENTE :

So, you also calculated...

2950

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

2955

... that people will walk less with a pedestrianized street...

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

2960

LA PRÉSIDENTE :

2965 ... to go to an average two shops.

M. OWEN WAYGOOD :

2970 Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

Okay. So, I understand your calculation.

2975 **M. OWEN WAYGOOD :**

Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

2980 At the same time, I wonder about, who is doing it.

M. OWEN WAYGOOD :

2985 Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

2990 Because of course, you have a lot of people who have reduced mobility or older people. If they have the option in the winter...

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

2995

LA PRÉSIDENTE :

... they will opt to shop inside...

3000

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

3005

LA PRÉSIDENTE :

... in controlled temperatures, i.e. shopping centers...

3010

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

3015

LA PRÉSIDENTE :

... as opposed to...

3020

M. OWEN WAYGOOD :

There'll be some people who make that choice. I don't think it's the majority of people. What we do see is, there's actually a very small decrease in walking, and the majority of people are going to these streets by walking.

3025

So, you will see that some people who have the... who are wealthy enough, who have the mental and physical capabilities to use a car, so a part of the population that is, you could say, more privileged than some others, they have that choice. They can do that choice. That's for them.

But I... the number of people that are excluded from using these places when the cars are there is much larger. And that's... I think that's what we sometimes forget, because we're working

from a norm where we think... Like, the norm is that the cars are there, and that those people have a greater right to the space than the rest of the population.

3030

And if we can get into... I could get into the fact that there's studies on how much... So, when people are talking about the cost, the price of the car to society, there's studies from the HEC on this that have been published. It's roughly... It's for every dollar that that person puts in, society is putting \$5 in...

3035

LA PRÉSIDENTE :

Yeah.

M. OWEN WAYGOOD :

3040

... right? But when a person walks, a person cycles, society is saving money. The amount of infrastructure costs and all these things. When you talked about greenhouse gases, it's not greenhouse gases that we need to be worried about, it's emissions of those vehicles, and they do create pollution that creates respiratory...

3045

LA PRÉSIDENTE :

Yeah.

3050

M. OWEN WAYGOOD :

... problems for places, right? But...

LA PRÉSIDENTE :

3055

(Inaudible).

M. OWEN WAYGOOD :

3060

C'est ça. Yeah. Well, you have PM, your... it's your particle matter is what it is.

LA PRÉSIDENTE :

3065

Yeah.

M. OWEN WAYGOOD :

3070

It's particle matter 10. And I can go into... And this is the thing. It's like, I am a specialist on this and I...

LA PRÉSIDENTE :

3075

I would...

M. OWEN WAYGOOD :

... I can go on for a long time.

3080

LA PRÉSIDENTE :

I understand, except that...

M. OWEN WAYGOOD :

3085

Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

3090

... to be fair to everybody...

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

3095 **LA PRÉSIDENTE :**

... I can't allow you more time.

3100 **M. OWEN WAYGOOD :**

Yeah, no, you can't, you can't.

LA PRÉSIDENTE :

3105 But I will invite you to send me any research...

M. OWEN WAYGOOD :

Yeah.

3110 **LA PRÉSIDENTE :**

... that you want to.

3115 **M. OWEN WAYGOOD :**

So, I've... Yeah, and I put it on a USB. I can give it to you...

LA PRÉSIDENTE :

3120 Okay.

M. OWEN WAYGOOD :

3125 ... tonight, but... I don't know if you have...

LA PRÉSIDENTE :

3130 Did you have anything else...

M. OWEN WAYGOOD :

... a question for Mayra.

3135 **LA PRÉSIDENTE :**

Did you have anything else that you wanted to add quickly?

Mme MAYRA WAYGOOD :

3140 Well, when he was talking about, like, people going to Wellington more if it was pedestrianized, I... right, like going out to get the groceries is a chore. But when Wellington is pedestrianized, I will go, like I want to go because it's so nice and there are people there. And... But then when it's not, I'm like, "do I have to?" Right, so it's just... It makes it so much nicer. And it would
3145 be the kind of thing that would be like, "oh, I live in Verdun, we have a pedestrianized street," you know? Yeah.

LA PRÉSIDENTE :

3150 Thank you very much.

Mme MAYRA WAYGOOD :

Thank you.

3155

LA PRÉSIDENTE :

Thank you for your time and for your testimony.

3160

M. OWEN WAYGOOD :

And well done on your... the amount that you're... the energy and the patience that you've had to endure.

3165

Mme MAYRA WAYGOOD :

Yeah.

3170

LA PRÉSIDENTE :

Thank you very much.

3175

Mme MAYRA WAYGOOD :

Thank you.

MOT DE LA FIN

3180

LA PRÉSIDENTE :

So, this will close the evening. Donc, ceci met fin à cette séance d'audition d'opinions. En fait, ça met fin à l'audition de la consultation sur la piétonnisation permanente de la rue Wellington.

3185

Je remercie toutes les personnes qui se sont déplacées et qui ont participé à cette consultation. Et je salue les personnes qui nous ont suivies en ligne. Enfin, merci à l'analyste, à l'équipe de l'OCPM, ainsi qu'aux personnes à la régie de... à la coop WEBTV.

3190

La commission poursuivra son travail d'analyse au cours des prochaines semaines afin de remettre son rapport et ses recommandations et de les présenter à la Ville de Montréal.

L'ensemble de la documentation, les transcriptions, les opinions écrites ainsi que le rapport seront disponibles sur le site de l'OCPM.

3195

Pour finir, je tiens à souligner que la consultation sur l'itinérance et la cohabitation sociale à Montréal est en cours et qu'il est encore temps pour soumettre votre opinion. Vous avez jusqu'au 28 février. Les séances d'audition des opinions se déroulent à compter du 17 février dans tous les... dans différents quartiers de Montréal, dont le 25 février dans le Centre culturel Georges-Vanier, au métro Lionel-Groux. Toutes les informations sont disponibles sur notre site Internet.

3200

Merci encore et bonne soirée.

3205

AJOURNEMENT

3210

3215

3220

Je soussignée, LAURENCE FILLION, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent contiennent la transcription fidèle et exacte des notes recueillies au moyen de l'enregistrement numérique, le tout hors de mon contrôle et au meilleur de la qualité dudit enregistrement. Le tout conformément à la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3225



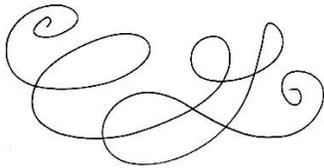
Laurence Fillion, s.o. n° 341561-9

3230

I, Chantale Gervais, Official Stenographer, certify under my oath of office that the foregoing pages contain a true and accurate transcript of notes taken by means of a recording in my absence, beyond my control, and to the best of the quality of such recording. All in accordance with the law.

3235

And I have signed:



Chantale Gervais,

Official Stenographer N° 341660-7

3240