

**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  
1570 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  
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.