

1655 Alors, Monsieur Leve, je vous demanderais d'ouvrir votre caméra et votre micro, s'il vous plaît.

M. ZVI LEVE :

1660 C'est déjà fait, j'espère.

LA PRÉSIDENTE :

Ah oui. Là, je vous vois. O.K.

1665 **M. ZVI LEVE :**

Est-ce que je peux partager mon écran aussi?

LA PRÉSIDENTE :

1670 Certainement.

M. ZVI LEVE :

1675 Est-ce que vous voyez mon écran?

LA PRÉSIDENTE :

1680 Oui. Mais je ne sais pas si votre logiciel vous permet d'aller en diaporama. Voilà, parfait.

M. ZVI LEVE:

O.K., c'est beau?

1685

LA PRÉSIDENTE :

1690 Parfait. Je rappelle les consignes. Dix minutes de présentation et dix minutes d'échange avec les commissaires. Ça vous convient?

M. ZVI LEVE :

1695 Oui. J'espère.

LA PRÉSIDENTE :

1700 Allons-y, Monsieur.

M. ZVI LEVE:

1705 O.K. Donc, moi, le thème que j'aimerais aborder avec vous c'est un sujet que je prends au coeur depuis très longtemps. Ça s'appelle « stationnement communautaire ».

C'est une feuille de route pour surmonter notre auto dépendance et dans ce cas ici dans le site de Louvain Est. Mais ça peut être appliqué n'importe où. C'est vraiment quelque chose, un sujet que je réfléchis là-dessus depuis longtemps.

1710 Donc, parce que je n'aurais pas beaucoup de temps à parler, il y a comme quelques points que j'aimerais que vous retenez. Premièrement, il faut vraiment gérer la transition, comme on parle beaucoup sur toutes sortes de sujets, des objectifs pour le site, mais ça prend vraiment une gestion étroite pour s'assurer qu'on va arriver à notre but.

1715 Aussi, parfois moins d'options est plus (inaudible) et je vais expliquer pendant ma présentation. Et aussi l'hébergement détermine nos actions et le bien qu'on met.

Donc, je vais expliquer ces points-là pendant la présentation.

1720 Alors, je ne me souviens plus si j'étais inscrit en mon nom personnel ou au nom de RuePublique qui était un OBNL avec lequel je suis impliqué depuis longtemps.

LA PRÉSIDENTE :

1725 Votre nom personnel, Monsieur.

M. ZVI LEVE:

1730 O.K. Bien, ce n'est pas grave. Donc, RuePublique c'est un OBNL avec lequel j'étais un membre fondateur et on prenait certaines orientations pour repenser collectivement les espaces publics et encourager les citoyens à s'investir, trouver des alternatives urbanistiques, et cetera.

1735 Et moi personnellement, j'ai fait des études en planification urbaine et j'ai fait vraiment mon test de doctorat sur le stationnement et la tarification des stationnements, ça fait très longtemps que j'ai fait ça. Mais c'est un sujet que j'ai à cœur depuis longtemps.

1740 Donc, moi je considère en général en Amérique du Nord, même à Montréal, nous sommes dans un cercle vicieux de dépendance envers les automobiles. Comme le site Louvain, il y avait plusieurs personnes qui ont exprimé avoir comme une vision verte pour le site. Mais malheureusement la réalité que le nombre de véhicules ça soit augmenté, même les tailles et dimensions de ces véhicules ça soit augmenté. Et souvent, notre planification répond de ces besoins-là.

1745 Et l'espace alloué pour les modes actifs et le transport collectif diminue et encore plus d'étalement au régional. Et nous sommes même malgré notre volonté, nous sommes pris toujours dans ce cercle vicieux là.

1750 Donc moi, et j'ai le projet Louvain Est, on veut vraiment créer les coopératives pour sortir de là. Donc, c'est ça, moi, je crois que le stationnement c'est vraiment les mots clés qui peut aider à résoudre ces problèmes-là.

1755 Donc, pour le site en soi, on a eu des ambitions très beaux, comme l'intention de la communauté et de la Ville est d'y aménager un quartier exemplaire et solidaire qui s'inscrit dans la tradition écologique et contribuera à la résilience de la communauté et du (inaudible) du secteur.

Donc, comme vous voyez, tout est vert, tout est beau et tout est magnifique au moins sur papier.

1760 Donc, moi ma crainte c'est la réalité, elle n'est pas si simple. Alors, donc ce que je veux parler c'est la solution. Comme moi je crois... quand j'ai pas de stationnement communautaire, mon idée c'est pour me créer des structures de stationnement hors rue, qui va concentrer le stationnement dans ces endroits-là.

1765 Donc, par exemple, comme pour le site Louvain, on peut avoir comme trois sites avec le stationnement communautaire. Comme un à l'entrée environ ici, et l'autre sur Saint-Hubert et ici, il faut faire des travaux d'excavation pour sortir le sol contaminé.

1770 Donc ça, c'est aussi une occasion de faire un grand site, idéalement sous le viaduc et l'artère (inaudible). Si on peut faire des choses souterraines sur le secteur nord qu'on ne peut pas utiliser de toute façon.

1775 Donc, comme l'idée c'est vraiment de concentrer le stationnement dans ces endroits-là pour ne pas avoir les véhicules partout. Donc, vraiment en faisant ça on peut réduire aussi l'espace qui va être alloué pour la circulation interne. On peut vraiment renforcer le réseau de circulation transport actif à l'intérieur.

1780 Et ce qui est intéressant avec le stationnement communautaire, on peut vraiment gérer le stationnement en bien commun. Et on veut utiliser le stationnement comme la transition, comme utiliser ces espaces-là, comme si on ne pense pas comment on va gérer le stationnement, on peut facilement se retrouver avec le stationnement dans les condos, qui augmentent énormément les coûts de ces condos-là, et qui va avoir accès à ces cases de stationnement là, ça serait les personnes qui achètent en (inaudible).

1785 Donc, le site en soi on a déjà décidé qu'il y aura moins d'espace de stationnement. Donc, on a moins d'espace disponible. Et les visiteurs au site, ils vont faire quoi? Et les gens qui ont acheté pour les condos, normalement ils ne peuvent pas utiliser pour d'autre chose. Donc, le stationnement est vraiment alloué aux résidents, et ça risque de créer des débordements.

C'est même un risque de créer comme des demandes de stationnement soit les personnes qui n'ont pas acheté. Ça peut créer plus de demandes sur le stationnement sur

1790 Louvain, par exemple, et aussi dans la voie multifonctionnelle. Donc, on peut avoir le stationnement là-bas.

1795 Donc, pour éviter ces problèmes, il faut vraiment, en amont, penser qu'est-ce qu'on va faire avec des voitures. Et si on sépare le stationnement des autres utilisations, on peut, et ici on gère le stationnement comme un bien commun, avec une structure de gestion coopérative. Donc, on peut jouer avec la tarification pour ces espaces-là et on peut même créer des autres espaces polyvalents à l'intérieur de ces endroits-là.

1800 Voici un exemple qu'est-ce qu'on peut faire dans une structure de stationnement communautaire. Donc, c'est une structure pour héberger les véhicules, mais ça peut servir à plein d'autres choses aussi. Donc, c'est vraiment l'occasion d'optimiser des équipements infrastructures sur place. Par exemple, on peut concentrer le service de collecte et les livraisons comme... le service des déchets, le recyclage, compostage. Tout ça, on aura les bacs dans cet endroit-là, qui va desservir toute la communauté.

1805 Donc, on n'a plus les camions qui circulent à l'intérieur, parce que ces endroits-là vont devenir naturellement comme les pôles. Dans certains sens, des centres communautaires. Donc, des personnes qui ont un véhicule vont passer par là, et même les personnes qui n'ont pas de véhicule. Donc, on peut vraiment emménager tout à l'intérieur en fonction de ces espaces-là.

1810 On peut avoir, idéalement, au rez-de-chaussée on aura des espaces polyvalentes, comme avec des rampes pour entrer. On aura le stationnement souterrain et aussi peut-être en haut. Et différents types de stationnement.

1815 Donc, le premier étage on peut avoir différents types de service. On peut clairement verdir le bâtiment. Et idéalement, l'espace sera polyvalent, qui va assurer aux fins communautaire. Donc, ça peut, par exemple être utilisé pour le marché public en fin de semaine ou des espaces pour divers groupes ou activités en soirée. Et à la limite, comme une garderie en journée en semaine. Donc ça, c'est l'espace idéalement au rez-de-chaussée.

1820 Et le stationnement on peut avoir différents types de tarification. Donc, pour les personnes en situation de faible revenu on peut avoir même un tarif social, pour les personnes

1825 qui malheureusement... souvent des personnes avec les moyens de revenus sont les plus dépendants de (inaudible) un véhicule.

1830 Et on peut aussi avoir un service pour les courtes durées, pour les visiteurs, les personnes qui travaillent dans le CPE qui va être sur le site ou dans l'école, il peut s'abonner aussi au stationnement communautaire.

LA PRÉSIDENTE :

Je veux juste vous rappeler qu'il reste deux minutes.

1835 **M. ZVI LEVE :**

Ah oui, O.K. Et on peut étirer aussi des bornes de recharge pour les véhicules électriques. On peut avoir des vélos en libre-service, et cetera, et cetera. Et l'idée, c'est vraiment de mutualiser la responsabilité, de changer les habitudes des déplacements.

1840 Voici un autre exemple comment ça peut ressembler. Vraiment l'avantage du site Louvain c'est, la ville possède déjà les terrains, normalement c'est la valeur foncière et les coûts qui rendent ces développements pas rentables. Comme il n'y a pas vraiment un intérêt de créer des structures de stationnement, parce que ça coûte cher et ça crée, ça ne vaut pas grand-chose par rapport à un condo. Mais avec ce site-là on a la flexibilité, parce que la Ville possède déjà le territoire.

1845 Et aussi la vision avec ces structures-là, c'est comme renforcer le concept d'écocitoyenneté. Donc, si les véhicules sont ailleurs, donc tout le monde va marcher comme dans le domaine public. Comme le domaine public va vraiment être accessible et présent pour tout le monde en tout temps.

1850 Donc, ça peut vraiment, le but c'est vraiment renforcer la solidarité et l'entraide et moi, avec mon idée avec la gestion communautaire coopérative, c'est aussi avoir vraiment 1855 l'implication de tous les citoyens pour la gestion de ces endroits-là, et l'animation, assurer la propreté et toutes sortes de facteurs. Il y a des voitures là, donc même la sécurité.

LA PRÉSIDENTE :

1860 O.K. Je vous demanderais de conclure, Monsieur.

M. ZVI LEVE:

1865 O.K. Donc, par où commencer. Comme on a déjà, dans le cadre, on a déjà identifié certaines zones où développer. Donc, le bâtiment 999 Louvain est à côté de l'entrée, je pense que ça serait vraiment le site idéal pour commencer les réflexions sur le stationnement communautaire.

1870 Et on peut voir pour la suite avec l'évolution du site. Et pour récapituler, pour gérer la transition il faut vraiment prévoir où et comment les véhicules vont circuler et se stationner. Parfois, (inaudible) est plus simple, en concentrant le stationnement dans moins de site, on peut mieux coordonner la circulation et l'offre de service.

1875 Et le transport personnel, c'est-à-dire les voitures et les vélos aussi (coupure technique), sur le domaine public on pourrait se réapproprier de cette espace comme bien commun.

Donc ça, c'est mon idée et je ne sais pas à qui l'appliquer. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1880 Merci beaucoup, Monsieur. Les commissaires, avez-vous des questions?

LE COMMISSAIRE :

1885 Oui. C'est touffu. C'est beaucoup de choses. Excusez-moi, je vous reviens dans un instant.

LA PRÉSIDENTE :

1890 O.K. Madame Cristini?

LA COMMISSAIRE :

1895 Oui. Si j'ai bien compris, les stationnements il y en a un peu en sous-sol, mais c'est surtout en surface, c'est ça?

M. ZVI LEVE :

1900 Mais idéalement, ça dépend du budget et tout ça. Comme l'idéal, ça serait vraiment de créer des structures de stationnement polyvalentes au souterrain et peut-être quelques niveaux en surface. Mais ça peut être... En fait, ce qui est important c'est la manière à gérer le stationnement. Comme c'est géré comme bien commun.

1905 On peut le faire, créer des structures ou avec, l'idéal sera avec ou on peut aussi structurer comme rajouter aussi des services de collecte et d'autres choses dans ces bâtiments-là.

LA COMMISSAIRE :

1910 D'accord. Donc, ce que je comprends, c'est qu'il y a vraiment deux endroits que vous avez identifiés, donc qui sont un peu plus au-dessus du sol, donc ça enlèverait quand même des bâtiments, à ce que j'ai compris. Mais il y aurait d'autres équipements potentiels au niveau de ces stationnements. Voilà.

M. ZVI LEVE :

Oui.

LA COMMISSAIRE :

1920
1925 Donc, ma question, est-ce que vous avez pris en compte, peut-être au niveau de l'accessibilité universelle, les personnes qui ont une incapacité pour se rendre jusqu'au stationnement qui souvent ce sont des personnes aussi qui ont besoin d'être véhiculées. Vu que c'est vraiment séparé, comment ces personnes-là vont se rendre de façon sécuritaire jusqu'au site de leur voiture?

M. ZVI LEVE :

1930 Bien, tout à fait. Tout le site devrait avoir vraiment la condition d'accessibilité universelle, ça devrait être omniprésent dans tout le site. Donc ça, c'est une des raisons, si les gens ne vont pas dans la voiture, donc on a vraiment besoin de traiter ce niveau-là devrait être pour tout le monde. Donc ça, c'est clair.

1935 Et il y a un autre point, comme oui, on peut circuler à l'intérieur avec des véhicules. Je ne dis pas qu'on va interdire complètement l'accès pour des véhicules, comme des livraisons et d'autres choses peuvent y accéder à l'intérieur.

1940 Et on aura des zones de débarquement et des livraisons et, et cetera. Mais pour le stationnement en soi, à long terme, ça ne serait pas à proximité de la maison comme pour personne. Même des personnes handicapées, comme le site en soi devrait avoir l'accès universel. Donc, comme le but c'est justement de ne pas séparer les personnes à cause de leur limitation de mobilité. Donc, ça devrait être accessible pour tout le monde partout.

1945 Et aussi le fait que tout le monde traverse à l'extérieur en tout temps. Comme si vous êtes en voiture ou pas. Donc, aussi, on va être plus reconnaissant des conditions de climat et la situation ne sera pas claire comme on habite dans un contexte hivernal, (inaudible) ici. Et il faut s'adapter.

1950 Donc, je trouve que nous avons trop tendance à rester dans nos bulles, on reste à la maison, on sort directement dans un véhicule pour sortir de chez nous. Donc, on traverse le domaine public sans apercevoir directement de tout.

1955 Donc, le but de séparer le stationnement, c'est vraiment de rendre le domaine public, publique, pour tout le monde. Donc, il n'y a plus de... comme à deux pieds de, du coup, on est tous égaux. Et dans un véhicule, on est à part. Donc, c'est vraiment ça comme le concept de base avec cette idée-là.

Est-ce que ça répond à votre question?

1960 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, oui, merci. Puis peut-être une autre rapide question. Est-ce que je comprends, vous mettez vraiment l'accent sur le fait de l'utiliser comme un bien commun. Donc, au niveau de la tarification, je ne suis pas experte. Alors, peut-être que je vais poser une question un peu, qui n'a pas de sens. En fait, la tarification dépendrait de certaines personnes qui auraient accès. Et ça, ça se fait déjà à Montréal?

1965 **M. ZVI LEVE :**

1970 À Montréal, à ma connaissance pas trop. Comme, en fait, il y a de plus en plus des problèmes avec des condos, avec le stationnement privé qui est vendu avec le condo, qui coûte cher. Donc, les gens ne l'achètent pas.

1975 Donc, par exemple, si vous voulez un stationnement avec le condo, il faut payer comme 20 000 \$, même c'est combien de dollars de plus. Et c'est comme inclus dans le condo.

Donc, souvent les gens ils ne l'achètent pas et même s'ils ont un véhicule. Donc, ça crée... eux ils sont obligés, comme chercher la solution de stationnement ailleurs.

1980 Donc ça, ça arrive déjà dans certains quartiers, on commence à voir des problèmes plus sérieux de stationnement parce que les gens ne voulaient pas acheter là, le stationnement privé. Et aussi, on va clairement rajouter beaucoup du monde dans ce secteur-là. Et c'est bien beau vouloir qu'ils n'aient pas des voitures, mais en ce moment, un site qui est quand même accès automobile de développement là-bas.

1985 Eh oui, on veut que les gens ici n'utilisent pas la voiture, mais il faut être quand même réaliste. Et aussi tout l'autre côté de Louvain aussi, comme je dis, il y a plusieurs, beaucoup des maisons et en ajoutant des commerces et des écoles et les choses ici, dans ce secteur-là, comme l'idée c'est attirer les gens de l'autre secteur de proximité vers le quartier Louvain Est. Et est-ce qu'ils vont parfois venir en voiture ou pas? Comme il faut prévoir quand même... peut-être ils vont revenir passer par là pour faire leurs courses avant de revenir à la maison.

1990

1995 Mais le but c'est vraiment comme offrir des alternatives à l'utilisation des voitures. Comme le but, ce n'est pas nécessairement simplifier, le stationnement c'est simplifier la vie sans avoir une auto. Comme oui, si vous avez, tu peux le stationner et ça serait facile à stationner. Comme chaque personne qui arrive dans ce quartier-là avec un véhicule, il va savoir où stationner. Il n'y aura pas de stationnement sur le domaine. Comme il n'y a rien à faire à chercher sur le domaine public.

2000 Comme des personnes qui font la livraison, il y aura des zones aménagées pour ça, mais stationnement pour plus de cinq minutes, ça n'existera pas. Il va falloir chercher à un de ces endroits qui sera aménagé pour ça.

LA PRÉSIDENTE :

2005 Monsieur Boucher.

LE COMMISSAIRE :

2010 Oui. Merci. Dans un projet comme Louvain Est, est-ce qu'un édifice comme celui-là qui contiendrait du stationnement, vise à ajouter des places ou à remplacer les places qui sont déjà prévues dans le...

M. ZVI LEVE :

2015 ... moi, je vois ça comme remplacer. Comme on parlait d'un certain nombre de cases de stationnement sur le projet en soi. Mais à ma connaissance, je n'ai pas vu une allocation quelconque où il va être.

2020 Moi, je propose que le nombre de places de stationnement soit concentré dans ces structures-là et pas dans les condos. Comme dans les condos on n'a pas de stationnement directement. Comme il peut y avoir un sous-sol qui va être utilisé pour... on peut mettre des buanderies et d'autres équipements au sous-sol, mais pas le stationnement nécessairement.

2025 Donc, ça va être moins cher à construire les condos et le stationnement va être vraiment à part.

LE COMMISSAIRE :

2030 O.K. Dans votre modèle, est-ce que vous avez envisagé comment on pourrait financer la construction et l'entretien de cet édifice-là qui est public et à tout le monde?

M. ZVI LEVE :

2035 Bien, la construction, non. Ça, c'est plus problématique et je le sais. Donc, ça coûte presque la même chose construire une structure de stationnement qu'une structure de condo. Et clairement la valeur de stationnement il ne vaut pas la même chose qu'une structure de condo. Mais par contre, la ville va sauver beaucoup d'argent. Le service que la ville va offrir va être beaucoup moins cher, même le déneigement va être moins compliqué.

2040 Il y a toutes sortes d'autres facteurs et on peut même densifier le quartier avec différent type d'échelle. Comme si les voitures ne sont pas partout, donc on peut avoir une densité humaine beaucoup plus facilement. Et plus intéressant aussi.

2045 Donc, c'est un peu là le problème. Et nous sommes pris dans un système de valorisation du territoire qui fait que les structures sur place ça ne vaut pas le coût au point de vue économique dans un contexte comme ça. Mais je crois que comme à plus long terme, même des développeurs vont réaliser que si un développeur peut créer plus de condos ailleurs, comme à proximité, parce qu'on a mis toutes les voitures dans moins d'endroits. Donc, ça va ouvrir la porte.

2050 Donc, je vois ça comme vraiment... une fois qu'on prend la valeur de ce genre de chose, j'espère que les développeurs vont vouloir le faire. Comme ça serait devenu un peu comme le transport collectif. Un développeur va proposer « O.K. Moi, je vais construire un certain nombre d'unités et je vais y faire à part le stationnement communautaire ».

2055 Mais le modèle de gestion, donc je n'ai pas d'abonnement comme les membres vont s'abonner. Et donc, il y aura un certain frais, coût pour ça et ça va générer certains revenus. Est-ce que ça serait suffisant pour maintenir le bâtiment? Ça dépend.

2060 Et si la taxe foncière est très chère, ce n'est pas viable. Comme c'est sûr comme il y a déjà des sites, par exemple comme le stationnement interne à Verdun, comme il y avait un intérêt à convertir ça aux besoins communautaires. Mais juste la taxe foncière c'est plus que 100 000 \$ par année.

2065 Donc, il n'y a aucun groupe communautaire qui peut s'organiser pour payer ces montants-là. Donc, il y a une réflexion à faire, comment aborder (inaudible) de projet qui peut devenir pérenne.

2070 Donc, c'est à la Ville aussi, je pense, à trouver une solution pour la valeur foncière qui n'est pas le même niveau que les autres utilisations, mais ça va créer la valeur ailleurs. Donc, c'est vraiment comme les (inaudible) en soi. Comme ça crée des valeurs ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

2075 Je vous remercie beaucoup, le temps alloué est dépassé un peu, mais je ne voulais pas vous couper en pleine phrase. Donc, je vous remercie beaucoup de votre participation ce soir. Ça va faire partie des autres questions que nous aurons à traiter dans les semaines qui viennent.

Je vous remercie beaucoup, Monsieur Leve.

2080

M. ZVI LEVE :

Au plaisir. Merci à vous.

2085

M. TONY LUCIANO

LA PRÉSIDENTE :

2090

Au revoir. Monsieur Luciano, je vous demanderais d'ouvrir votre micro et votre caméra, s'il vous plaît.