

**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 1**

---

Séance tenue le 11 février 2025, 19 h  
Mairie d'arrondissement de Verdun  
4555, rue Verdun  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 11 FÉVRIER 2025

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

### PRÉSENTATIONS DES MÉMOIRES ET OPINIONS :

Mme Nadia Gagnon, citoyenne ..... 3

Mme Francine Grenier, citoyenne..... 13

M. Maxime Debleu, citoyen ..... 21

Mme Sophie Bergeron, citoyenne ..... 27

### PAUSE

M. Laurent Audar, Copropriétaires des condos du 3770 boulevard LaSalle ..... 44

M. Aaron Stafford, La Well piétonne ..... 58

Mme Céleste Trianon, citoyenne ..... 72

M. Mathieu St-Denis, citoyen ..... 81

**MOT DE LA FIN** ..... 94

**SÉANCE AJOURNÉE AU 12 FÉVRIER 2025 À 13 H**

**SÉANCE DU 11 FÉVRIER 2025**  
**MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION**

**LA PRÉSIDENTE :**

5

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance d'audition 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 Commission 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. 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 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 vous exprimer.

30

Afin de pouvoir écouter tout le monde et une diversité des opinions et de points de vue, nous vous demandons de nous aider à assurer le bon déroulement de cette séance. 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.

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

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

40 La commission a aussi recueilli les 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.

45 Voyons maintenant le déroulement de cette séance. 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 10 minutes pour échanger avec les intervenants. Par équité pour l'ensemble des participants, vous devrez conclure à 10 minutes précises.

50 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 à 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.

55 Si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glisseraient dans les interventions, les représentants de l'arrondissement de Verdun pourront user de 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.

60 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 et 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 rendu public deux semaines plus tard.

65

**PRÉSENTATIONS DES MÉMOIRES ET OPINIONS**

---

**Mme NADIA GAGNON**

**Citoyenne**

70

---

**LA PRÉSIDENTE :**

75

Sans plus tarder, accueillons notre première intervenante. Donc, madame Francine Grenier. Pardon, madame Nadia Gagnon. 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 nous vous écoutons.

80

**Mme NADIA GAGNON :**

Alors, bonjour. Tout d'abord, je vais m'excuser pour ma voix qui n'est pas du tout radiophonique. J'ai plein d'autres belles qualités, je vous promets.

85

Alors, allons-y. Pour débiter, comme vous n'avez pas eu encore mon mémoire, je vais me présenter. Je vais donner quelques informations pertinentes à mon sujet. Alors, je m'appelle Nadia Gagnon, j'ai 44 ans et je suis maman de quatre garçons. Je suis commerçante sur la Wellington depuis 10 ans et j'habite Verdun depuis 9 ans. Je porterai donc deux chapeaux ce soir.

90

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

95

**Mme NADIA GAGNON :**

100 Pour mon commerce, je vais commencer comme ça, ce sera passé. La piétonnisation estivale change indéniablement le visage de ma clientèle. Je ne peux pas dire si c'est favorable ou non, mais je peux dire qu'elle a ses points positifs : beaucoup de touristes, meilleure visibilité du commerce parce que les gens ont le temps de marcher et de prendre le temps de regarder, et des points négatifs : achats plus petits, perte de certains clients clés qui font des plus gros achats. Donc, sur ce point, je serai solidaire avec mes collègues commerçants et je me rangerai derrière eux.

105 Alors, je réponds à la question : suis-je pour une piétonnisation à l'année de notre chère Wellington? Utopiquement, peut-être. Réalistement, non.

110 Je vais vous donner maintenant quelques arguments que j'ai notés. Alors, je trouve que le plus important, c'est le milieu de vie. Malheureusement, je crois qu'une piétonnisation à l'année briserait totalement le fragile équilibre entre un milieu de vie et une destination d'une artère commerciale. Le mix commercial est essentiel et crucial pour maintenir cet équilibre.

115 Juste pour vous donner un exemple, je n'irai pas beaucoup dans les chiffres aujourd'hui, même si j'ai un esprit très, très mathématique, mais c'est plate, donc je vais plutôt y aller avec le cœur et l'esprit. Mais quand même, sachez qu'en 2019, la Wellington comptait 51 restaurants et que maintenant, en 2024, on peut en compter un peu plus de 80, ce qui contribue malheureusement défavorablement au milieu de vie et remet un petit peu plus en haut la destination pour les gens qui veulent venir essayer de la nouvelle restauration.

120 Alors, en tant que citoyenne, je tiens beaucoup, beaucoup à mes petits commerces de proximité. Mon disquaire, ma fromagerie, ma librairie, ma boutique de magie, ma fruiterie, pour ne nommer que ceux-là. Le sentiment d'appartenance est fort grâce à tous ces petits commerces. Je les visite absolument tous les jours. En tant que commerçante, je suis sensible aux enjeux « de vie ou de mort *slash* fermeture » qu'une piétonnisation prolongée pourrait avoir comme conséquences pour plusieurs d'entre eux. Je ferai ici référence à un de mes films préférés et la demoiselle qui connaît bien Astérix et Obélix : « Pas de commerçants, pas de rue commerciale. Pas de rue

125

commerciale, pas de piétonnisation. Pas de piétonnisation, pas de palais. Pas de palais, pas de palais. » Voilà.

130

Ensuite, je passerai au prochain point qui est la pertinence et la faisabilité. Je reste vraiment à être convaincue par rapport à ces deux choses-là. Je me questionne fortement sur la pertinence de fermer une artère commerciale aux véhicules en plein hiver. Quel serait le but d'autant de déploiement d'efforts et de ressources? Parce que je crois sincèrement que les coûts d'un tel projet seraient faramineux versus le bien-être et les avantages qu'on pourrait en retirer. Disons que je reste à convaincre. Aussi, j'envisage très mal la faisabilité d'un tel projet si nous prenons en compte notre climat, les longs tronçons sans ruelle entre Hickson et le boulevard LaSalle, ni accès pour les livraisons et le nombre incalculable d'heures d'entretien que cela demanderait pour que ça reste sécuritaire.

135

140

J'ai presque fini. Je me rendrai maintenant à l'accès pour tous. Dans mon cœur et dans mon esprit, je suis vraiment une grande socialiste, puis j'aime que tout le monde puisse avoir les mêmes... – comment je pourrais dire? – les mêmes chances, disons, sous toutes les formes. Donc, pensons à un moment aux citoyens qui préfèrent le confort de leur voiture pour magasiner des choses plus lourdes, exemple : litière, grand sac de nourriture ou tout autre article lourd, ou aux citoyens qui sont à mobilité réduite et qui doivent se rendre à des rendez-vous importants sur la rue, dentistes, ostéopathes, *et caetera*. Il n'existe en ce moment aucun transport alternatif pour eux. Selon moi, nous devons penser aux moyens de déplacement alternatifs avant d'aller de l'avant dans une démarche comme celle d'une piétonnisation prolongée.

145

150

Et je vais conclure. Alors, je suis très heureuse d'avoir l'opportunité de m'exprimer sur un sujet qui me tient beaucoup à cœur, la vitalité de notre rue commerciale. Parce que je ne veux pas juste chialer pour chialer. Sans avoir des suggestions ou des idées de rechange, je vais terminer par une petite liste de possibilités alternatives sur lesquelles nous pourrions éventuellement nous pencher : un prolongement de la piétonnisation, oui, peut-être, de mai à octobre. La grande finale, pourquoi pas, la Well Hantée le 31 octobre? Peut-être une place publique à l'année? Des trottoirs améliorés et mieux aménagés. Revoir un peu l'espace urbain qu'on pourrait gagner en mettant peut-être la Well juste d'un sens unique ou quoi que ce soit. Est-ce que j'ai parlé de la Well Hantée? Et un nouvel événement hivernal éphémère peut-être?

155

160

Alors, ceci conclut mon petit joli mémoire. Merci beaucoup de m'avoir écoutée.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci de ce témoignage. Donc, je vais y aller avec quelques questions de mon côté.

165

**Mme NADIA GAGNON :**

Oui.

170

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez parlé de la fragilité de... comme espace de destination par rapport à la proximité.

**Mme NADIA GAGNON :**

175

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

180

Parlez-moi donc un peu des difficultés que vous voyez.

**Mme NADIA GAGNON :**

185

Bien sûr. En fait, ce que je vois déjà depuis quelques années, avec les prix des loyers qui montent, avec l'inflation, avec tout ce qui se passe, la conjoncture actuelle, malheureusement, des petits commerces comme nous... je vais prendre exemple sur nous parce que c'est vraiment un des bons exemples que j'ai. Nous ne sommes pas de grandes chaînes. On n'a pas d'énormes moyens. Si mon loyer augmente, si la rue devient piétonne à l'année, c'est comme si on va perdre des petits... Puis pour avoir parlé avec beaucoup, beaucoup d'autres commerçants, beaucoup, beaucoup ne pourront pas passer à travers quelque chose comme ça. Et les seuls qui pourront venir s'installer seront des restaurants, des Sushi Shop, des grandes chaînes qui ont un petit peu plus de moyens.

190



195

Et moi, en tant que citoyenne, maintenant, je porte ce chapeau-là, je magazine tout sur ma Wellington, tout. J'ai un grand, grand sentiment d'appartenance à mes petits commerces à moi qui, malheureusement, ne pourront pas continuer à fleurir si le mix commercial n'est pas maintenu pour toutes sortes de raisons, mais souvent des raisons malheureusement de coûts de loyer beaucoup trop élevés et de gens qui ne peuvent plus se déplacer jusqu'à votre commerce pour faire leurs achats ou quoi que ce soit.

200

Donc, la mixité commerciale, je trouve que c'est ce qui fait la beauté de notre rue. On a des Dollarama et on a aussi des magasins qui sont vraiment plus uniques et qui ont une saveur un petit peu plus particulière, mais qui aussi coûtent plus cher. Voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

205

En fait, on a eu divers échanges, et il semblerait qu'en ce moment, la mixité au niveau de la restauration soit un bon équilibre. O.K.? Donc, vos craintes sont que la quantité de restaurants augmente encore?

**Mme NADIA GAGNON :**

210

Peut-être pas nécessairement juste la quantité de restaurants, mais disons, au lieu d'avoir une petite fromagerie. Tiens, je vais prendre l'exemple de Copette. Au lieu d'avoir une petite fromagerie, Copette, qui est installée là depuis longtemps, qui connaît tout bien son monde, que malheureusement, elle ne soit plus capable de payer le loyer qui augmente énormément, puis que bien, tout d'un coup, ça soit une chaîne qui vienne s'installer à la place. Donc, pas nécessairement les restaurants, mais les petits trucs de spécialité qui sont un petit peu plus difficiles à garder en vie, disons.

215

**LA PRÉSIDENTE :**

220

Donc, pourriez-vous nous faire une image de qu'est-ce que vous voyez s'il y avait des grandes chaînes qui remplaceraient les petits commerces?

**Mme NADIA GAGNON :**

225

Je me sentirais moins dans mon petit village. Je me sentirais moins... J'aime pouvoir encourager des gens que je connais. Je vais dire ça. Puis j'habite à Verdun depuis presque 10 ans maintenant, puis j'ai l'impression de connaître tout le monde. Je ne peux pas me promener sur la Wellington sans sourire constamment parce qu'il y a plein de gens que je rencontre, que je connais, autant parce qu'ils viennent dans mon commerce que moi, je fréquente leur commerce. Puis c'est ce qui fait l'authenticité et l'unicité de la rue Wellington en ce moment puis de Verdun en général. Puis oui, j'ai vraiment une certaine crainte que ça se perde.

230

**LA PRÉSIDENTE :**

235

Et votre commerce, c'est un restaurant?

**Mme NADIA GAGNON :**

240

C'est une épicerie spécialisée.

**LA PRÉSIDENTE :**

245

C'est une épicerie. O.K. Je peux vous demander lequel?

**Mme NADIA GAGNON :**

250

C'est le Maltéhops.

**LA PRÉSIDENTE :**

Maltéhops. O.K. Vous avez également parlé de plusieurs idées, dont la Well Hantée. Parlez-nous un peu, qu'est-ce que vous envisagez? Vous avez parlé de la Well Hantée et différentes activités. Et vous avez parlé de la question d'une place publique.

255

**Mme NADIA GAGNON :**

260 Oui. Oui. C'est des idées comme ça, disons. J'aime beaucoup avoir d'autres options et ne pas  
juste mettre un nom définitif aux idées que les gens peuvent avoir. Mais la Well Hantée... Dans mon  
commerce, c'est l'Halloween à l'année. C'est ma fête préférée. C'est la fête préférée de mon conjoint  
aussi qui est propriétaire du Maltéhops. Et puis, nous, à chaque année, on sort dehors, mais on sort  
dehors sur le trottoir pour l'Halloween. On sort des marionnettes, on sort des squelettes, on sort des  
cercueils. On se déguise et c'est vraiment...

265 Puis au dernier AGA de la SDC Wellington, j'ai lancé l'idée comme ça de peut-être avoir une  
petite Well Hantée où on pourrait vraiment... où les commerçants pourraient sortir puis se déguiser  
puis donner des bonbons aux enfants et avoir un espace sécuritaire pour les enfants aussi, comme  
les ruelles peuvent l'offrir aussi. Puis la place publique, ça va de soi, en avant de l'église ou sur le  
côté de l'église, quelque chose qui est permanent puis qui change de visage à chaque saison. Voilà.

270

**LA PRÉSIDENTE :**

Intéressant. Et pour votre commerce à vous, vous parlez... vous avez eu une baisse de ventes  
durant la piétonnisation estivale?

275

**Mme NADIA GAGNON :**

C'est dur à déterminer parce que la piétonnisation est arrivée en même temps que la  
pandémie.

280

**LA PRÉSIDENTE :**

En effet.

285

**Mme NADIA GAGNON :**

290 Et la première année, on était les seuls à être ouverts. Donc, clairement que la première année  
de la piétonnisation, mais ça n'avait pas vraiment rapport. Je n'ai pas de comparatif. Tout ce que je  
remarque, c'est que les paniers sont plus petits. Les gens font des achats moins gros. J'ai une  
visibilité autre, qui est peut-être plus améliorée en marchant qu'en passant en voiture. Mais souvent,  
c'est des achats de touristes qui vont venir une fois ou deux et qui vont repartir. Donc, c'est vraiment...  
295 je ne peux pas... je suis neutre là-dessus, je ne le sais pas. Je n'arrive pas à comparer.

**LA PRÉSIDENTE :**

300 Et est-ce que les achats de touristes semblent différents des achats des résidents locaux?

**Mme NADIA GAGNON :**

Oui.

305 **LA PRÉSIDENTE :**

Comment?

**Mme NADIA GAGNON :**

310 En quantité et en qualité et en... Ils sont prêts à essayer beaucoup de... beaucoup de choses  
encore. Comme nous, il y a cinq, six ans, quand la microbrasserie a explosé puis qu'il y a toutes  
sortes de saveurs qui sortaient. Oui.

315 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez également donné l'idée de rendre la rue Wellington à sens unique.

320

**Mme NADIA GAGNON :**

Oui.

325

**LA PRÉSIDENTE :**

Parlez-moi donc de votre idée.

330

**Mme NADIA GAGNON :**

Oui. Pourquoi pas? Un peu à la manière de la Plaza Saint-Hubert, le sens unique avec des stationnements que d'un côté puis des trottoirs améliorés. Mon Dieu que les trottoirs font dur sur la Wellington. Ça serait tellement... Ça serait une belle place où mettre de l'argent, je trouve, mais c'est mon opinion personnelle.

335

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et donc, dans ce cas-là, est-ce que vous voyez plus de stationnements avec un sens unique?

340

**Mme NADIA GAGNON :**

Non, au contraire. Je verrais des stationnements seulement d'un côté pour qu'on puisse justement agrandir un peu les trottoirs puis aérer l'espace où les gens peuvent marcher.

345

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Dernière question, parce que je vais manquer de temps. Votre commerce, il est situé où exactement par rapport aux coins de rue?

350

**Mme NADIA GAGNON :**

Oui. Nous, on est entre la 3e et la 4e avenue.

355

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Avez-vous accès à une ruelle à l'arrière?

360

**Mme NADIA GAGNON :**

Oh, que oui. Une magnifique et grande ruelle avec un stationnement de la Ville juste derrière.

**LA PRÉSIDENTE :**

365

O.K. Donc, ça facilite les livraisons?

**Mme NADIA GAGNON :**

370

Pour nous, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

375

**Mme NADIA GAGNON :**

Totalement. Je ne suis pas... j'ai la chance de ne pas être entre Hickson et... Oui, je sais que pour eux, c'est vraiment très, très compliqué.

380

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien, je vous remercie beaucoup.

**Mme NADIA GAGNON :**

385

Merci à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

390

---

**Mme FRANCINE GRENIER**  
**Citoyenne**

---

395

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Madame Grenier. Donc, 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 nous vous écoutons.

400

**Mme FRANCINE GRENIER :**

D'accord. Bonsoir. Mon nom est Francine Grenier. Je suis née à Verdun. Mais quand je me suis mariée, on s'est en allé sur la Rive-Sud, et j'avais toujours le désir de revenir à Verdun. Alors, à l'âge de 64 ans, je suis revenue à Verdun.

405

Je suis une citoyenne septuagénaire préoccupée par la qualité de vie dans notre quartier. Mon objectif est de défendre les droits des aînés et des personnes vulnérables.

410

Améliorer la ville ne doit pas se faire au détriment de ses citoyens. Ces décisions manquent d'empathie et considération. La piétonnisation de la rue Wellington va au-delà d'une simple transformation urbaine. Elle soulève des questions sur les priorités de la Ville de Verdun, comme la crise du logement et les infrastructures essentielles.

415

Pour beaucoup de personnes âgées, la rue Wellington n'est pas seulement un centre commercial, mais un carrefour vital pour leurs soins médicaux réguliers. Piétonniser la rue rendrait ces services inaccessibles et trop difficiles à atteindre, ce qui pourrait compromettre leur santé, leur bien-être et augmenter l'isolement social.

420

Bien que le service qu'on nous avait offert de taxis Eva Coop soit utile, il présente des défauts, et le transport adapté est devenu imprévisible et stressant.

425

Sans transport public adéquat, elles seraient contraintes à des trajets longs et épuisants, sans possibilité de se rendre à des rendez-vous médicaux ou de se procurer leurs médicaments de manière autonome. Cela augmente le risque de non-consultation médicale, entraînant des complications potentielles.

430

La piétonnisation rendra la rue Wellington particulièrement difficile à traverser autant l'hiver que l'été pendant de fortes intempéries. Les conditions de neige, de verglas, de froid et de chaleur extrême peuvent rendre les déplacements encore plus dangereux, en particulier pour les personnes âgées qui sont plus susceptibles de subir des chutes ou des accidents. Cela pourrait leur interdire l'accès aux services essentiels en toute sécurité.

435

Piétonniser la rue Wellington sans alternative accessible pourrait les forcer à renoncer à ces activités essentielles pour leur santé mentale et physique, ce qui augmenterait le risque d'isolement et de dépression.

440

Si des résidences pour aînés ferment, où iront les plus vulnérables? Il est urgent de prioriser les logements sociaux.

445

La piétonnisation annuelle créerait un chaos routier, compliquant l'intervention des secours. Chaque minute compte pour sauver des vies, et nous ne devons pas attendre une tragédie comme celle vécue pendant la pandémie pour agir.



Les personnes âgées et à mobilité réduite sont particulièrement vulnérables face aux surtourisme. Nombre d'entre elles souffrent de phobie des foules. Et être entouré de cyclistes et piétons peut constituer un danger majeur.

450 La piétonnisation doit prendre en compte les besoins des personnes âgées et des petits commerces, et s'adapter aux réalités climatiques. Quand rétablirez-vous le service de l'autobus 58 à la station LaSalle? Ce transport reste essentiel qu'il y ait piétonnisation ou non.

455 Une piétonnisation partielle ou limitée serait, à certaines périodes ou événements, en intégrant un système de transport adapté amélioré, navettes accessibles, transport public, taxis accessibles, pour garantir que les personnes âgées et à mobilité réduite puissent toujours accéder aux services vitaux de la rue Wellington en toute sécurité.

460 Pour réussir, les projets doivent être réalistes, bien planifiés et progressifs. Une solution intermédiaire comme la piétonnisation lors d'événements serait idéale.

465 Prenez soin de vos aînés et réfléchissez à l'impact de vos décisions. Si je me permets, je vais terminer... qui n'est pas sur mon texte. Je sais que je me bats contre un mur. Si j'arrive à enlever seulement deux briques, alors mon combat n'aura pas été en vain. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci pour ce témoignage. Il n'y a pas de décision encore. C'est un projet qui a été proposé...

470 **Mme FRANCINE GRENIER :**

Oui.

475

**LA PRÉSIDENTE :**

480 ... par le droit d'initiative. Donc, on est là pour écouter tout le monde, pour écouter toutes les opinions. Et on rendra un rapport de recommandation à la fin. Donc, ce n'est pas nous qui allons décider.

**Mme FRANCINE GRENIER :**

485

Non, non.

**LA PRÉSIDENTE :**

490

Donc, vous êtes loin de frapper un mur, Madame. Et donc, moi, j'aurai quelques questions.

**Mme FRANCINE GRENIER :**

495

D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

500

Donc, dans votre présentation, est-ce que les difficultés auxquelles vous faites référence visent seulement la piétonnisation proposée à l'année ou également la piétonnisation estivale?

**Mme FRANCINE GRENIER :**

505

Les deux.

**LA PRÉSIDENTE :**

Les deux?

510 **Mme FRANCINE GRENIER :**

Oui.

515 **LA PRÉSIDENTE :**

Pourriez-vous élaborer?

**Mme FRANCINE GRENIER :**

520 L'été, de plus en plus, on a des étés très chauds. Ce n'est plus une semaine de chaleur  
extrême. Maintenant, c'est de plus en plus fréquent. Alors, en tant que personne, moi-même, étant  
à mobilité réduite, c'est tout simplement l'enfer de se promener. On nous descend au coin de l'Église,  
et puis après ça, on doit marcher jusqu'à notre rendez-vous. Ou des fois quand on ne peut pas avoir  
525 l'autobus, on va prendre le métro. Il n'y a pas d'air dans le métro. C'est étouffant, assez que... puis  
les marches.

Même les escaliers mécaniques, ce n'est pas drôle avec une canne. J'imagine que les autres,  
même avec des marchettes, c'est quasiment... c'est dangereux. Ce n'est pas facile. Et quand on a  
des problèmes de santé, bien là, tout s'empire. Bien souvent, quand... ça m'arrive des fois l'été à 40  
530 degrés Celsius. Je ne sais pas si vous laissez votre mère marcher pendant une demi-heure pour se  
rendre à un rendez-vous qui est important.

L'hiver, bien là, c'est de glisser. Il faudrait que la rue Wellington, les trottoirs et tout soient  
vraiment nettoyés à sec pour ne pas qu'on glisse, et ce qui est très difficile durant l'hiver parce qu'on  
535 ne peut pas prédire toujours au lendemain si on va avoir une tempête, du verglas. Alors, ça nous  
met en danger constamment.

540

**LA PRÉSIDENTE :**

545 O.K. Et si le transport adapté était permis durant la piétonnisation, que ce soit en été ou durant d'autres périodes, voyez-vous d'autres problèmes à résoudre? Et est-ce que ça, ça résoudrait des problèmes?

**Mme FRANCINE GRENIER :**

550 Ça aiderait beaucoup. Parce que là, c'est rendu qu'il y en a, où je demeure, au Manoir, qui ne sont pas capables de marcher. Alors, un transport adapté, c'est de porte à porte. Le chauffeur doit emmener la personne pour s'assurer qu'elle va à son rendez-vous et la ramène à la maison.

**LA PRÉSIDENTE :**

555 O.K.

**Mme FRANCINE GRENIER :**

560 Fait que c'est vraiment important que ça soit vraiment sur la rue Wellington.

**LA PRÉSIDENTE :**

565 Oui. O.K. Et au sujet des commissions que vous faites durant l'été, ou les personnes âgées, durant la piétonnisation estivale, est-ce que vous avez plus de difficulté pour vous rendre chez votre médecin...

**Mme FRANCINE GRENIER :**

570 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

575

... et les autres commissions?

**Mme FRANCINE GRENIER :**

580

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

585

O.K.

**Mme FRANCINE GRENIER :**

Parce qu'il faut penser, je me promène avec une canne, alors j'ai droit juste à un sac. Et puis si je ne peux pas avoir de service d'autobus sur la rue Wellington, je n'y arrive pas.

590

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous mentionnez que des alternatives accessibles de meilleure mobilité devraient être mises en place. Pouvez-vous en nommer certaines?

595

**Mme FRANCINE GRENIER :**

Donc, on a mentionné le transport adapté.

600

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

605

**Mme FRANCINE GRENIER :**

610 Ça, c'est sûr. Un transport en commun, parce que dans le fond, ce qu'on a besoin, c'est qu'on part d'un point A et on se rend à un point B, mais il faut qu'on revienne à la maison. Il y a peut-être des plus petits autobus, électriques. Je ne sais pas si... La STM, présentement, elle a des problèmes énormes avec le transport adapté. Et pour les plus vénérables, en chaise roulante, ils veulent mettre ça peut-être dans le privé. Alors, tout est chambardé. Même les autobus maintenant, ils nous débarquent tellement loin. Pour aller du nord au sud, d'est en ouest, c'est très compliqué.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. À l'intérieur de votre présentation, vous parlez indirectement ou directement de santé mentale et de briser l'isolement. Est-ce que vous aviez des idées de qu'est-ce qui pourrait contribuer à la santé mentale, physique, et de briser l'isolement des personnes âgées?

620 **Mme FRANCINE GRENIER :**

625 Les personnes âgées, notre activité, disons, c'est de se rendre, de pouvoir aller magasiner sur la rue Wellington, de profiter des journées et tout. Mais on nous entoure d'une foule énorme. On ne peut pas, on se fait pousser. Je n'ai pas ce plaisir d'être capable de vous énumérer bien des façons. Ce n'est pas... ce n'est pas ma profession de dire...

**LA PRÉSIDENTE :**

630 En fait, l'idée c'était : qu'est-ce que vous voudriez voir?

**Mme FRANCINE GRENIER :**

Bien, moi, je veux avoir du transport.

635 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Du transport.

**Mme FRANCINE GRENIER :**

640 C'est ça qui est important pour justement les aider à sortir. C'est la même chose pour moi,  
je me sens vraiment isolée maintenant. Les gens ne veulent plus sortir.

**LA PRÉSIDENTE :**

645 O.K. Avez-vous d'autres choses à ajouter?

**Mme FRANCINE GRENIER :**

650 Non, ça va être tout. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup de ce témoignage.

655 **Mme FRANCINE GRENIER :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

660 On va prendre quelques minutes.

665

670

---

**M. MAXIME DEBLEU**  
**Citoyen**

---

675

**LA PRÉSIDENTE :**

680

Donc, nous revenons en ce moment avec monsieur Maxime Debleu. Bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes, on va espérer. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Sachez que nous avons... Vous n'avez pas de mémoire. O.K. Donc, je vous écoute.

685

**M. MAXIME DEBLEU :**

Bien, bonjour. Merci de prendre le temps d'écouter mon opinion. Là, j'ai tendance des fois à gesticuler, je vais essayer de ne pas taper sur le micro.

690

Donc, je m'appelle Maxime et j'habite l'arrondissement de Verdun depuis une quinzaine d'années. Puis comme on a entendu, comme vous le savez tous, la piétonnisation, même seulement en période estivale, c'est un sujet qui vient nous chercher. Ça fait jaillir toutes sortes de craintes et de frustrations. Je les entends, les critiques, les témoignages, les enjeux, les défis, les problèmes que toutes ces personnes mettent de l'avant. Et je crois que ces personnes ont raison. Malgré que je crois que ces personnes ont raison, je suis fortement en faveur d'une piétonnisation permanente. Pourquoi? Parce qu'il y a des solutions. Je vous détaille un peu ce que je veux dire. C'est un peu pour ça que je suis ici.

695

700

Par exemple, on pourrait prendre l'exemple d'une personne qui dit que la piétonnisation, c'est un problème, piétonnisation à l'année ou estivale, c'est un problème parce qu'elle ne pourra pas prendre sa voiture qui est garée en face de chez elle pour aller se stationner en face d'un commerce où elle doit aller. Si on ajoute que cette personne-là, c'est une personne à mobilité réduite et qu'elle doit aller chercher, par exemple, des médicaments très importants à un moment précis, c'est clair,



c'est un problème. Il n'y a pas de doute. Cette personne-là a vraiment raison de considérer que la piétonnisation, c'est un problème, et on ne peut pas dire qu'elle a tort.

705            Alors, est-ce que son besoin est spécifiquement de s'asseoir dans sa voiture et de se stationner en face d'un commerce? En creusant, on pourrait apprendre que son besoin est en fait d'avoir son médicament à un moment qui lui convient. Il y a une solution pour ça. Est-ce que c'est un service de livraison rapide? Est-ce une navette taxi gratuite qui cohabite sur la rue piétonne et qui fait du porte-à-porte? Est-ce que ce sont des bénévoles qui font des courses? Est-ce une voisine  
710            bienveillante?

              Si je prends l'exemple de commerces qui perdent des ventes pendant une période de piétonnisation. Est-ce qu'une réglementation sur la variété pourrait être mise en place pour éviter qu'on ajoute une sixième boutique pour animaux, une dixième boulangerie, un douzième endroit  
715            pour acheter de la pizza? Est-ce que du marketing à l'échelle locale, peut-être un peu dans l'esprit de l'infolette que la SDC fait déjà, peut-être accompagné avec de l'affichage, des influenceurs, des choses qui contribueraient à ce que des clients du quartier remplacent ceux qui viendraient de l'extérieur et qui choisiraient d'aller ailleurs? Est-ce qu'une plateforme ouverte où les résidents viennent exprimer leurs besoins, dire quels sont les produits dont ils ont besoin et qui pourrait aider  
720            les commerçants à bonifier leurs offres?

              Là, je vous parle de solutions en ce moment, mais je ne les ai pas maintenant, aujourd'hui, toutes ces solutions. Il y a des solutions parfaites, moins parfaites pour tous ces problèmes. Ces solutions, elles existent.  
725

              On l'a vu à la soirée du 28 janvier, la discussion atelier collaboratif. Si on s'assoit ensemble autour d'une table, ceux qui sont pour, ceux qui sont contre, puis on discute de façon constructive, on réfléchit, on arrive à trouver d'excellentes pistes de solutions. Et ça, en seulement quelques heures. Cette soirée-là, pour moi, ça, c'était une très belle démonstration de résidents et de  
730            résidentes qui collaborent avec un but commun. Puis ça, pour moi, c'est ça, Verdun. Il y a des personnes avec des difficultés, mais il y a aussi des personnes qui veulent sincèrement aider. C'est ça qui me fait croire qu'on peut trouver les solutions. Ensemble, répondre aux besoins, diminuer les

frustrations. Le 28 janvier, c'était juste une soirée. J'imagine où ça peut aller avec plus de temps, plus de ressources, plus d'expertise.

735

Bien sûr, je ne suis pas en train de dire qu'il faut qu'on se mette entre voisins pour aller reconstruire des infrastructures. Ce n'est pas de ça que je parle. Je parle ici de notre esprit de communauté puis de ce qui est possible de faire au niveau de la population.

740

Prenons le groupe Facebook de Communauté de Verdun. Bon, il est envahi par des trolls. Il y a des personnes qui chialent sur presque tout. C'est inévitable sur les réseaux sociaux. Mais à travers ça, il y a quand même de l'entraide. Il y a des personnes qui offrent, qui donnent des choses, du neuf, de l'usagé. Il y a des personnes qui vont demander justement ce genre d'objets là. On va chercher des conseils, des recommandations, un coup de main. « Est-ce qu'on peut m'aider à monter un électroménager? » « J'ai de la difficulté avec mon meuble IKEA ». On va offrir des logements temporaires. Ou on va simplement vouloir remettre un objet qui a été perdu qu'on a trouvé.

745

Cet esprit d'entraide ne se retrouve pas seulement en ligne, pas seulement sur le groupe Facebook. On le voit sur la rue. Il y a des gens, en sortant du Dollarama, ils vont acheter un *snack* et ils vont le remettre à un sans-abri qui est là sur le trottoir. Il y a aussi des gens qui vont sortir avec des couvertures quand il fait froid pour aller aider ces personnes-là à rester au chaud.

750

Là, je vous parle de froid. Évidemment, on va penser à ce qui se passe en ce moment avec la neige. Puis avec la neige vient le pelletage. Bien, il y a eu quelques années, ici, on a eu la Pelle Solidaire. Je ne sais pas s'il y a certaines personnes qui s'en souviennent. La Pelle Solidaire, c'était une initiative qui consistait à aider les personnes qui n'avaient pas la santé ni la capacité ou l'énergie pour déneiger. C'est des résidents qui sortaient, gratuitement, pour aller pelleter des entrées, des escaliers, des voitures qui ne leur appartenaient même pas. Des gens avec des difficultés, des besoins, et des gens qui veulent aider.

755

760

Il y a des solutions. Ces solutions, ça passe par nous, nous les résidents, nous avec cet esprit de communauté qui font des ruelles enchantées à l'Halloween, nous qui prenons soin d'un petit carré

765

de terre au bord de la rue pour le faire fleurir, nous qui remplissons déjà les ventes de garage et les Cabane Panache avant n'importe quelle piétonnisation et la rue la plus cool au monde.

770

Je crois qu'il faut plus que des analyses et des projets pilotes pour trouver les bonnes solutions. Il faut une collaboration entre voisins et voisines. Il faut travailler ensemble, dialoguer. Il faut s'écouter. Il faut tendre la main aux personnes qui ont des difficultés. Et tout ça, c'est déjà dans notre ADN verdunois.

**LA PRÉSIDENTE :**

775

Il vous reste 2 minutes.

**M. MAXIME DEBLEU :**

780

S'il y a bien un endroit où une piétonnisation permanente est possible, c'est ici, grâce à notre communauté, une communauté qui est à l'écoute des personnes en difficulté puis qui est prête à faire partie des solutions. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

785

Je vous remercie pour ce beau témoignage. Et donc, j'aurais quelques questions moi-même. Donc, vous y allez avec beaucoup d'idées positives, des idées de solutions potentielles basées sur l'entraide et la collaboration. Vous voyez ça comment au niveau de l'organisation? Des comités, des groupes, la participation avec la Ville?

790

**M. MAXIME DEBLEU :**

Ce sont toutes des bonnes idées. Puis là, on jase pour trouver des idées. Je trouve que c'est des bonnes idées.

795

**LA PRÉSIDENTE :**

En fait, c'est une question.

800 **M. MAXIME DEBLEU :**

Oui. Bien, je ne vais pas prétendre que j'ai moi-même les solutions. Je pense que ça émerge quand on discute. Des comités, une plateforme en ligne, d'autres sessions. Bon, peut-être pas des choses qui sont peut-être aussi intimidantes pour certaines personnes que venir à l'hôtel de ville, 805 mais une soirée dans un café, par exemple. Là, je dis ça puis je le dis en... je réfléchis en parlant. Mais il y a des endroits, des contextes où on peut rassembler les gens puis inviter tout le monde, pas seulement ceux qui sont contre puis ils vont juste venir alimenter leurs désaccords, et pas seulement ceux qui sont pour parce qu'on va seulement encore là juste se motiver. En fait, vraiment un endroit commun.

810 On parle des résidences pour personnes âgées. On pourrait avoir des moments où on s'en va dans ces endroits-là discuter pour connaître c'est quoi exactement les besoins de ces personnes-là. Ils ont des besoins de se déplacer. Ils ont peut-être aussi des besoins de rencontrer des gens. Si ces personnes-là, par exemple, sont intimidées d'aller sur la rue Wellington qui serait piétonne, 815 est-ce qu'on leur offre un endroit spécialement pour eux, ou au contraire... Est-ce qu'on a des gens qui viennent rencontrer ces personnes-là sur place sans qu'elles aient à se déplacer? En fait, je lance plein d'idées.

820 **LA PRÉSIDENTE :**

Et donc, dans ce contexte-là, vous verriez une planification sur une longue période ou une période relativement longue?

825 **M. MAXIME DEBLEU :**

Une planification?

**LA PRÉSIDENTE :**

830 Une planification. Une période de consultation pour en venir à la planification d'une piétonnisation permanente, sur une assez longue période?

**M. MAXIME DEBLEU :**

835 Je pense que oui. Selon moi, ce n'est pas réaliste de dire que Wellington serait piétonne 2026, vite comme ça. J'ai l'impression que, si on veut s'assurer que tout le monde soit – excusez l'expression en anglais – soit *on board*, puisse embarquer dans ce projet-là, peut-être un projet pilote, un peu d'analyse, d'autres discussions.

840 Je pense que ça prend du temps. Même s'il y a des solutions, ça prend du temps pour les trouver puis en discuter pour plaire à la majorité des gens.

**LA PRÉSIDENTE :**

845 Vous avez mentionné un projet pilote. Vous auriez en tête un projet qui se déroulerait par phases ou tout en même temps?

**M. MAXIME DEBLEU :**

850 Je ne vais même pas essayer de donner une réponse par rapport à ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bon. C'est beau. Avez-vous d'autres choses à ajouter?

855 **M. MAXIME DEBLEU :**

Mais non. Merci de m'avoir écouté.

860

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

865

**M. MAXIME DEBLEU :**

Merci.

870

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous vous revenons dans quelques minutes.

875

---

**Mme SOPHIE BERGERON**  
**Citoyenne**

---

880

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour à tous. Alors, nous revenons avec madame Sophie Bergeron. Bonjour.

885

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Bonjour.

890

**LA PRÉSIDENTE :**

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 document. Et nous vous écoutons.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

895 Parfait. Étant donné que je ne suis pas 100 % à l'aise de parler devant le monde, même s'ils sont derrière moi, je vais simplement lire mon document si ça ne vous gêne pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

900 D'accord.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

905 Alors, mon nom, c'est Sophie Bergeron. Je suis résidente de la Ville de Montréal et commerçante sur la rue Wellington depuis 2012. Mon entreprise est dans le secteur de la restauration. J'ai longtemps habité à Verdun et je réside maintenant à Ville LaSalle, à la limite de Verdun. Je suis donc à la fois commerçante et cliente de nombreux commerces de la rue et du quartier.

910 La question de la piétonnisation de la rue Wellington à l'année soulève de nombreux débats entre ceux qui entre autres plaident pour un environnement plus vert, plus agréable à vivre, qui compte moins de voitures, et ceux qui, comme moi, considèrent que cette mesure, si elle devenait annuelle, risque de nuire à de nombreux commerces et donc à l'économie locale, à l'ADN fragile de notre rue commerciale.

915 Je viens donc partager les raisons pour lesquelles une piétonnisation annuelle, bien qu'ayant des avantages en termes d'environnement, peut poser selon moi plusieurs problèmes pour les citoyens, les commerçants et l'ensemble de la dynamique du quartier.

920 C'est facile de dire qu'une piétonnisation à l'année représente pour moi moins d'accès pour les clients, donc une baisse au niveau des ventes.

L'hiver, les clients recherchent la commodité. En hiver, beaucoup préfèrent se rendre en voiture directement au magasin plutôt que de marcher dans la neige et le froid. Si le stationnement devient plus difficile, ils risquent simplement d'aller ailleurs.

925

La concurrence est très accessible. Les centres commerciaux et les autres rues commerciales où la circulation est permise attireront plus de clients, ce qui détournera assurément notre clientèle.

930

Il est fréquent que nos clients nous téléphonent afin de savoir si le stationnement est problématique dans notre secteur. Il est pour moi évident que le stationnement est un élément décisif dans le choix de leur restaurant.

935

L'été dernier, alors que la rue était piétonne et que peu d'efforts avaient été portés à la coordination des chantiers, donc des fermetures de rues supplémentaires en même temps, plusieurs clients ont dû faire demi-tour parce qu'ils ne trouvaient aucun stationnement dans un périmètre qu'ils jugeaient raisonnable.

940

Pour moi, une piétonnisation annuelle représenterait des problèmes au niveau de la livraison et de la logistique. Mon commerce dépend de livraisons fréquentes, plusieurs livraisons par jour. Et je ne parle pas parce qu'on livre de la nourriture, mais bien parce qu'on reçoit des livraisons au niveau de nos fournisseurs.

945

Limiter l'accès aux véhicules compliquera la logistique et augmentera nos coûts. Certains fournisseurs refuseraient simplement de nous livrer ou nous chargeraient des frais supplémentaires. Quelqu'un doit assurément payer pour le temps supplémentaire que les livreurs prendraient pour atteindre nos commerces.

950

Plusieurs commerces ne sont ni situés sur un coin de rue et ne peuvent pas profiter d'une ruelle non plus. Et même si on a une ruelle, que dire de l'état de leur déneigement l'hiver? J'ai moi-même déjà dû faire remorquer ma voiture parce qu'elle s'était enlisée dans la neige.

955

Dans un scénario où la rue Wellington deviendrait piétonne à l'année, le déneigement des ruelles devrait devenir une priorité.

La réalité, c'est que l'hiver décourage les déplacements à pied. Le froid et la neige réduisent l'achalandage. Contrairement à l'été où les gens aiment se promener sur la rue, les conditions hivernales peuvent dissuader les clients de marcher dans une rue piétonne.



960 Dans mon établissement, en période hivernale, de décembre à avril, les passants, donc les gens qui se promènent sur la rue et qui choisissent de rentrer dans mon restaurant sans avoir réservé au préalable, correspondent à 5 % de ma clientèle, alors que le reste de l'année, ce nombre correspond davantage à 40 %. Les mois de janvier à avril sont des mois où la rentabilité est critique chez de nombreux restaurateurs. Une baisse de clientèle encore plus marquée serait fatale dans notre cas.

965 Pour moi, la piétonnisation à l'année représente aussi des risques accrus pour la sécurité. L'accumulation de glace et de neige rend les trottoirs dangereux. Bon nombre de gens ne sont pas à l'aise de marcher à l'extérieur l'hiver de peur de faire une chute. Une piétonnisation à l'année représenterait un budget de déneigement et d'entretien exorbitant pour que sa condition soit exemplaire et qu'elle attire les gens, de l'argent que l'arrondissement ne dispose pas à mon avis.

970 La piétonnisation à l'année représenterait pour moi des problèmes de stationnement et d'accessibilité. Les personnes âgées, les familles avec des enfants et les personnes à mobilité réduite risquent d'être exclues si elles ne peuvent plus se stationner près des commerces. Les clients utilisant des taxis ou du transport adapté pourraient aussi avoir du mal à accéder à nos commerces.

975 Ça représente également pour moi un enjeu financier. Si la piétonnisation à l'année devait exister, j'imagine que ça forcerait plusieurs commerces à investir dans de l'aménagement ou un service de livraison, qui représentent une charge supplémentaire.

980 Une piétonnisation annuelle représente aussi un retour sur investissement incertain. Rien ne garantit qu'assez de piétons utiliseront la rue en hiver pour compenser la perte de clients en voiture, ce qui rend la décision très risquée.

985 Pour terminer, je pense que pour qu'un tel projet soit profitable autant pour les citoyens que pour les commerçants, il faudrait réalistement un investissement de plusieurs millions de dollars. On ne parle pas ici que d'une simple fermeture de rue, on parle de refaire la rue Wellington, de refaire le cœur du quartier. Par ricochet, l'ensemble des rues parallèles, du boulevard LaSalle à Champlain. Des travaux majeurs qui se dérouleraient sur des mois, voire des années.

Je suis convaincue que plusieurs commerces fermeront par choix, ou pas, avant même la fin de la réalisation d'un projet majeur comme celui-là.

990 Juste l'été, quand un tronçon de rue est touché par des travaux de réfection, c'est l'ensemble des citoyens et des commerçants qui en payent le prix. Certains commerces ne passent pas à travers une simple fermeture de rue temporaire.

995 À mon avis, pour que ce projet soit une réussite, il faudrait construire des stationnements aux alentours, alors qu'actuellement, on fait l'inverse pour y construire des logements. Il faut donc s'assurer de la réfection du stationnement Éthel. Ça prendrait des investissements majeurs au niveau des aménagements du mobilier urbain, tels des trottoirs chauffants, un réaménagement complet des ruelles pour assurer l'accessibilité des livraisons, et en inventer pour ceux qui n'en ont pas. Sans parler de l'animation, de l'entretien, de la sécurité.

1000 En tant que citoyenne maintenant, même si oui, il s'agit d'une belle idée, je suis forcée de dire que je serais gênée d'appuyer un projet qui représente à mon avis des millions de dollars en investissement, et qui, à mon humble avis, si nous avons cet argent, pourrait être dépensé ailleurs, là où il y a un réel besoin : la santé, l'éducation, le logement, la lutte contre l'itinérance. C'est tout.

1005

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie de ce témoignage.

1010

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Merci.

1015

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, j'aurai quelques questions, moi aussi. Alors, donc pour votre commerce à vous, vous mentionnez une baisse des ventes durant l'hiver. Nous aimerions savoir quel impact la piétonnisation estivale a sur votre chiffre d'affaires.

1020

**Mme SOPHIE BERGERON :**

La piétonnisation estivale...

1025

**LA PRÉSIDENTE :**

Estivale.

1030

**Mme SOPHIE BERGERON :**

... augmente notre chiffre d'affaires parce qu'on profite d'une terrasse à l'extérieur.

1035

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et vous dites que la logistique de votre restaurant a changé pendant la piétonnisation. À l'hiver, pensez-vous qu'il s'agirait des mêmes changements?

1040

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui.

1045

**LA PRÉSIDENTE :**

Les mêmes changements, c'est-à-dire, est-ce que vous prévoyez d'autres changements ou d'autres difficultés?

1050

**Mme SOPHIE BERGERON :**

En termes de...

**LA PRÉSIDENTE :**

En termes de logistique.

1055 **Mme SOPHIE BERGERON :**

Au niveau de la logistique, pour ma part, au niveau des livraisons, oui. Oui, c'est sûr. Une perte de temps, une perte de coordination dans les livraisons, des heures qui ne seraient pas assurées.

1060 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Parlez-nous donc un peu de comment est-ce que ça se passe la livraison dans vos commerces.

1065 **Mme SOPHIE BERGERON :**

Dans mon commerce, personnellement, c'est moins pire parce que je suis sur un coin de rue.

**LA PRÉSIDENTE :**

1070 O.K.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1075 Mais nombreux voisins à moi ne profitent pas d'une porte sur le côté. Et pour eux, c'est extrêmement problématique.

**LA PRÉSIDENTE :**

1080 O.K. Donc, vous, vous êtes sur un coin de rue.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1085 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1090 Vous n'avez pas de ruelle à l'arrière?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Non.

1095 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1100 J'ai déjà eu un autre commerce...

**LA PRÉSIDENTE :**

1105 D'accord.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1110 ... où on avait accès à une ruelle en arrière, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et vous êtes sur un coin de rue. Vous êtes sur quel coin de rue?

1115

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Coin de rue Regina.

1120

**LA PRÉSIDENTE :**

Regina. O.K. Et vous dites que d'autres personnes autour de vous, ils n'ont pas les accès?

1125

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Bien sûr.

1130

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, il y a beaucoup de commerces sur certains emplacements qui semblent avoir plus de difficultés que d'autres?

1135

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Ah, oui. Bien, juste trois portes à côté de chez nous, en fait, pour qu'ils puissent recevoir une livraison, ils n'ont ni ruelle, ni coin de rue, donc tout doit se faire... les camions de livraison doivent se stationner... en fait, ils ne se stationnent pas, ils attendent dans la rue, et avec des chariots, font la livraison par les trottoirs en avant littéralement.

1140

**LA PRÉSIDENTE :**

Ils se stationnent devant leur commerce?

1145

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Non, quand la rue est fermée, l'été.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est-à-dire que..

1150

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Quand la rue est piétonne...

1155

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1160

... les commerces, mes commerces... mes voisins, finalement, les camions de livraison doivent se stationner sur la rue Regina et tout transporter à bras.

**LA PRÉSIDENTE :**

1165

Mais il reste que c'est ouvert le matin pour la livraison?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1170

Oui, mais il n'y a aucune compagnie de livraison qui certifie une heure de livraison. Avec le trafic, avec les travaux, tout ça, c'est impossible. Tous les restaurateurs de Montréal demandent d'avoir leurs livraisons entre 8 h et 11 h le matin.

**LA PRÉSIDENTE :**

1175

O.K.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1180

C'est impossible.

**LA PRÉSIDENTE :**

1185

Et au niveau de la logistique, est-ce qu'il y a des journées qui sont meilleures que d'autres?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1190

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, il n'y a pas de journées qui sont plus faciles à recevoir...

1195

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1200

... une livraison le matin que d'autres?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1205

Non. Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1210

Et vous pensez que généralement, les commerces, ils n'arrivent pas à avoir leurs livraisons le matin?



**Mme SOPHIE BERGERON :**

1215 À l'occasion, oui. D'autres journées, non. Nous, on a une plage horaire attirée, par exemple. On a une plage horaire à laquelle on demande de recevoir, mais on n'a aucun contrôle là-dessus. Parce que les livreurs, ils ont des trajets, donc si à chacun des commerces où ils livrent, ils ont des obstacles, bien, ils perdent du temps. Et si on est à la fin du trajet, bien, ça peut être des heures de délai, des heures de différence avec l'heure prévue dans la livraison.

**LA PRÉSIDENTE :**

1220 O.K.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1225 Et même des fois les livraisons sont remises au lendemain, tout simplement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1230 O.K. C'est important de le savoir.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1235 O.K. Et donc, avec une piétonnisation en hiver, il y a d'autres complexités qui s'ajouteraient?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1240 Ah, bien, c'est sûr. C'est sûr. C'est sûr à 100 % parce que, bon, l'été... Puis là, moi, j'ai une situation géographique idéale parce que je suis au début de la piétonnisation et je suis sur un coin

1245 de rue. Mais je parle aussi au nom de d'autres restaurateurs, bien sûr. L'été, c'est encore beau parce que les livreurs peuvent, bon, traîner la cargaison dans des diables. Mais avez-vous déjà utilisé un diable dans la neige? C'est ça. Donc...

**LA PRÉSIDENTE :**

1250 O.K. D'accord. Et votre chiffre d'affaires, est-ce qu'il a changé beaucoup durant la piétonnisation estivale, dans les années antérieures?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1255 Oui, mais il est attribuable au fait qu'on a une terrasse. Dans le fond, mon chiffre d'affaires correspond au nombre de places assises que je rajoute durant l'été.

**LA PRÉSIDENTE :**

1260 O.K. Mais est-ce qu'il a changé beaucoup admettons entre 2023 et 2024, entre 2021 et 2022?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui. L'année passée, j'ai eu une baisse de chiffre d'affaires versus l'année précédente.

1265 **LA PRÉSIDENTE :**

Et à quoi attribuez-vous la baisse?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1270 Bien, en fait, notre premier mois de terrasse, ça a été le mois de juin. Et tout le mois de juin, la rue transversale, la rue Regina a aussi été fermée pour des travaux.

1275

**LA PRÉSIDENTE :**

La rue Regina avait été fermée pour des travaux durant le mois de juin 2024?

1280

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui. Oui, on s'est comme retrouvé dans un... la rue piétonne et un chantier de construction, un très gros chantier. Donc, notre terrasse était beaucoup moins attirante parce qu'il y avait des pépines et un trou à côté de la terrasse.

1285

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1290

**Mme SOPHIE BERGERON :**

C'est normal.

1295

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Donc, c'est normal dans ce cas-là.

1300

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui.

1305

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais par rapport aux années antérieures...

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui.

1310

**LA PRÉSIDENTE :**

... à part du mois de juin...

1315

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1320

... est-ce que vous pensez qu'il y a eu une modification, une augmentation ou une baisse de votre chiffre d'affaires de 2024 à 2023?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1325

On a eu une légère baisse, oui. Oui, une légère baisse de chiffre d'affaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

1330

O.K. Et outre le chantier de construction sur la rue Regina...

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Oui.

1335

**LA PRÉSIDENTE :**

... à quoi attribueriez-vous cette différence?

**Mme SOPHIE BERGERON :**

1340

Bien, en fait, je pense que j'attribuerais surtout une hausse du chiffre d'affaires de l'autre année d'avant, donc 2023. 2022, 2023, c'était le début de la piétonnisation. On a été nommé « la rue la plus *cool* ». Je pense qu'il y avait beaucoup d'éléments qui ont convergé ensemble qui a fait qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de gens qui sont venus découvrir la rue Wellington. C'était les premiers étés postpandémiques aussi. Alors, je pense qu'il y a un paquet de facteurs qui ont fait qu'on a eu deux années record. Et je pense plutôt qu'on est en train de rétablir la normalité.

1345

**LA PRÉSIDENTE :**

1350

O.K.

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Je ne dirais pas que j'ai eu une baisse de chiffre... Bien, oui, c'est une baisse, mais je pense que c'est plus le retour à la normale en ce qui me concerne.

1355

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1360

**Mme SOPHIE BERGERON :**

On a participé à une émission de télé aussi, et ça nous a amené énormément de clients. Donc, des fois, c'est des choses qui...

1365

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, du marketing?

1370

**Mme SOPHIE BERGERON :**

Curieux Bégin. Merci, Curieux Bégin. Il nous a aidés pour toute l'année qui a suivi. Alors, voilà.

1375 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup.

1380 **Mme SOPHIE BERGERON :**

Merci.

---

**PAUSE**

---

1385

**M. LAURENT AUDAR**

**Copropriétaires des condos du 3770 boulevard LaSalle**

---

1390

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous revenons avec monsieur Audar, Laurent Audar. Donc, 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, nous vous écoutons.

1395

**M. LAURENT AUDAR :**

Donc, je parle au nom des copropriétaires du 3770, boulevard LaSalle, ensemble de 8 condos qui se trouvent à l'angle de la rue Troy, où il y a également une garderie dans cette rue, avec une ruelle à cet endroit qui donne un accès direct à la rue Wellington. Dans la copropriété, on a des personnes âgées, à la retraite, que ça fait à peu près une vingtaine d'années qu'elles habitent le lieu.

1400

Après concertation avec les copropriétaires, nous sommes contre la piétonnisation à l'année. Je vais vous donner les raisons. N'oubliez pas que la rue Wellington est une rue enclavée où la seule déviation de circulation se fait sur le boulevard LaSalle et la rue de Verdun, car c'est une illusion de penser que la rue Wellington fermée à la circulation va réduire le nombre de voitures; celles-ci vont se diriger sur les autres rues environnantes.

Lorsque la rue est piétonne l'été, nous subissons le bruit de la circulation des camions de livraison qui se stationnent au niveau de la ruelle pour décharger leurs livraisons. Nous devons laisser nos fenêtres fermées pour ne pas entendre le bruit et ne pas subir la pollution. Également, il y a plus de trafic sur le boulevard LaSalle, plus de bus. Les véhicules ne respectent pas les limitations de vitesse ainsi que le passage piéton qui est au niveau de LaSalle et Troy. C'est les piétons qui doivent faire attention, et non pas les voitures qui doivent s'arrêter.

Nous subissons également la venue des personnes qui n'habitent pas Verdun, qui stationnent leurs voitures sur le boulevard LaSalle, dans les rues autour, dans les ruelles ou bien sur nos stationnements privés, ce qui nous oblige à intervenir pour qu'ils partent.

Nous devons subir aussi le bruit des personnes qui se déplacent, soit quand elles vont sur Wellington, soit quand elles reviennent tard le soir, en particulier la fin de semaine. À savoir que moi, je travaille les fins de semaine, donc je me couche tôt et je me lève tôt le matin.

Dans le projet qui a été déposé, on parle d'un investissement estimé à 22 millions pour aménager la rue, plus 3 millions pour l'entretien à l'année, ainsi que le déneigement l'hiver entre 300 et 350 000 \$. J'aimerais savoir si la Ville a les moyens de payer ou alors qui va payer. Certainement nos comptes de taxes, car il faut bien donner la facture à quelqu'un. Nous n'avons aucun problème que ces montants soient investis pour créer des logements sociaux, sortir les personnes de l'itinérance ou donner à manger à ceux qui sont dans le besoin, mais certainement pas pour satisfaire les désirs d'un groupe de jeunes qui veulent triper sur la Well l'hiver.

Nous pensons aussi que cela va entraîner une augmentation des loyers et des comptes de taxes, comme ce fut le cas quand la rue Wellington a été nommée « la rue la plus *cool* au monde ».

1435

Il ne faut pas oublier également que tout près, il y a le parc Therrien avec les terrains de football et de baseball, le *skatepark* ainsi que la plage, et la route qui mène au pont Champlain. Et nous subissons aussi cet achalandage de personnes.

1440

Il est à noter aussi – mais ça, j'hésite un peu à le dire, mais ce n'est pas grave – il est à noter aussi que l'un des instigateurs fait partie du comité de direction de Projet Montréal, ce qui me semble brouiller les cartes et qu'il y a conflit d'intérêts.

1445

En conclusion, la piétonnisation ne ferait qu'empirer une situation déjà pénible en été que nous devons subir à l'année, ainsi qu'une augmentation de notre compte de taxes, car quelqu'un va devoir payer pour ce projet et c'est pour cela que nous sommes contre.

**LA PRÉSIDENTE :**

1450

Merci de ce témoignage. Donc, j'aurai moi aussi quelques questions.

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui.

1455

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vais commencer par les chiffres que vous avancez. Vous mentionnez que ça coûterait 22 millions pour...

1460

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1465

Vous tenez ce chiffre d'où?



**M. LAURENT AUDAR :**

De la présentation qui avait été faite la dernière fois.

1470

**LA PRÉSIDENTE :**

La présentation de?

1475

**M. LAURENT AUDAR :**

La dernière fois quand il y a eu la présentation, on avait des questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

1480

Oui?

**M. LAURENT AUDAR :**

1485

Il y a eu des tableaux qui nous ont été montrés.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1490

**M. LAURENT AUDAR :**

Donc, dans le budget d'investissement, il y avait la rue Wellington. O.K.? C'était de 0,4 million à 10 millions. Et c'était pour 1,3 kilomètre de rue. Je l'ai ici. O.K.?

1495

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais en fait, on parle de 10 millions.

**M. LAURENT AUDAR :**

1500

Et après, pour la place publique, pour faire une place publique, on parlait de 12 millions. Donc, 10 plus 12, ça fait 22.

**LA PRÉSIDENTE :**

1505

Donc, votre 22 millions vient de la piétonnisation à l'année plus d'une place publique?

**M. LAURENT AUDAR :**

1510

Oui, c'est ça. Et le deuxième, le 3,5 millions, ce serait pour l'entretien annuel. Parce qu'actuellement, pour l'entretien l'été, c'est plus ou moins 1 million.

**LA PRÉSIDENTE :**

1515

O.K. Et donc, vous avez parlé que vous avez beaucoup plus de difficultés avec le stationnement durant l'été.

**M. LAURENT AUDAR :**

1520

Oui. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1525

O.K. Et le stationnement, qu'il y a beaucoup plus de personnes qui viennent d'ailleurs et qui se stationnent sur la rue LaSalle?

**M. LAURENT AUDAR :**

1530

Sur la rue LaSalle, sur la rue Troy et sur les stationnements privés également. On est obligé de les enlever nous-mêmes, parce que quand on appelle... bon, au début, on appelait la police, mais

1535 ils nous ont donné un numéro d'une compagnie qui met des tickets, et ils ne se déplacent pas. Donc, on est obligé d'intervenir, nous, directement auprès de ces gens-là. Et ce sont des personnes qui viennent soit, bien, ils nous disent « Ah, bien, j'en ai pour 5 minutes, je m'en vais faire une course. Ah, j'en ai pour 5 minutes, je vais à ce magasin-là. » Mais les 5 minutes plus les 5 minutes, nous, on n'a pas...

**LA PRÉSIDENTE :**

1540 Donc, vous avez géré ça comment?

**M. LAURENT AUDAR :**

En intervenant directement avec les personnes.

1545 **LA PRÉSIDENTE :**

Que vous prenez sur les faits?

**M. LAURENT AUDAR :**

1550 Oui. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1555 O.K. Et si vous ne les prenez pas sur les faits?

**M. LAURENT AUDAR :**

1560 Comment ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

1565 S'ils se stationnent et que vous ne les voyez pas, qu'est-ce que vous faites?

**M. LAURENT AUDAR :**

1570 Bien, on ne fait rien si on ne les voit pas. Mais par exemple, quand je reviens de travailler et que je veux me stationner et qu'il y a quelqu'un à mon emplacement, on intervient. Si je ne suis pas là et que mon conjoint, il est... parce qu'il est en télétravail, il les voit, il leur demande de s'en aller.

**LA PRÉSIDENTE :**

1575 O.K. Est-ce que c'est arrivé souvent?

**M. LAURENT AUDAR :**

1580 Ça arrive souvent l'été, très souvent. Au moins une fois par jour minimum.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et vous parlez qu'il y avait beaucoup plus de bruit?

1585 **M. LAURENT AUDAR :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1590 O.K.

1595

**M. LAURENT AUDAR :**

Il ne faut pas oublier que toutes les voitures qui ne passent plus sur la rue Wellington vont passer sur le boulevard LaSalle. Et bien sûr, on dévie... tous les bus sont déviés aussi sur le boulevard LaSalle. Ça, il ne faut pas l'oublier non plus.

1600

Et il y a aussi les livraisons, parce que vu que la ruelle qu'il y a à l'angle de Troy et LaSalle donne directement sur la rue Wellington, il y a des camions de livraison qui se stationnent sur le boulevard LaSalle pour aller, bien, livrer les commerces qu'il y a sur la rue Wellington. En particulier, il y a un restaurant à l'angle de cette ruelle où les camions de livraison se stationnent à cet endroit pour livrer.

1605

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce qu'il y a des ruelles qui peuvent être utilisées pour la livraison?

1610

**M. LAURENT AUDAR :**

Non. Non. Il y a la ruelle qui mène directement à LaSalle et Wellington, mais cette ruelle est déjà prise par des voitures qui stationnent, les voitures des gens qui travaillent dans le commerce. Je ne sais pas si vous voyez, si vous visualisez?

1615

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vois. Je me demandais tout simplement si c'était du stationnement légal.

1620

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui, parce qu'en fait, c'est une ruelle privée.

1625

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1630

**M. LAURENT AUDAR :**

Mais tout le monde passe par cette ruelle-là.

1635

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, les employés des commerces se stationnent légalement...

1640

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui, oui, ils ont l'autorisation.

**LA PRÉSIDENTE :**

1645

... on s'entend, dans la ruelle?

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui. Oui.

1650

**LA PRÉSIDENTE :**

Et la ruelle, elle, ne peut servir pour les camions de livraison parce qu'ils n'ont pas d'espace pour passer?

1655

**M. LAURENT AUDAR :**

Non, parce qu'il n'y a pas de place. Il n'y a pas de place.

**LA PRÉSIDENTE :**

1660

O.K.

**M. LAURENT AUDAR :**

1665

Puis il y a certains camions de livraison qui ne peuvent pas rentrer dans la ruelle parce qu'elle est trop étroite.

**LA PRÉSIDENTE :**

1670

Oui. O.K. Et vous avez mentionné au début qu'il y avait également une garderie à côté.

**M. LAURENT AUDAR :**

1675

Il y a une garderie dans la rue Wellington où ils ont eu quelques fois... enfin, souvent des problèmes quand ils promènent les enfants. Quand ils veulent traverser le passage piéton, c'est souvent problématique parce que, comme je vous ai dit, c'est aux piétons de faire attention, et non pas aux voitures de s'arrêter, parce que les voitures ne s'arrêtent pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

1680

O.K. Et est-ce que vous avez été témoin ou entendu parler?

**M. LAURENT AUDAR :**

1685

Oui, bien, je suis témoin moi-même quand je veux traverser.

**LA PRÉSIDENTE :**

1690

O.K.

**M. LAURENT AUDAR :**

Et de nombreuses personnes aussi. Il y a eu différentes plaintes qui ont été faites à la police, mais il n'y a rien qui a été fait.

1695

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous savez s'il y a eu des accidents, s'il y a eu des personnes blessées?

1700

**M. LAURENT AUDAR :**

Il y a eu un accident... voilà à peu près un an et demi, il y a eu un accident.

**LA PRÉSIDENTE :**

1705

Un seul?

**M. LAURENT AUDAR :**

1710

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que la personne a été sévèrement blessée?

1715

**M. LAURENT AUDAR :**

Je ne sais pas. Je travaillais à ce moment-là. C'est juste un témoignage qui m'avait été rapporté.

1720



**LA PRÉSIDENTE :**

1725 O.K. Depuis la piétonnisation, dans les quatre dernières années, il semble y avoir beaucoup de problèmes d'interactions entre les personnes, mais pas d'accidents graves, pas de blessés?

**M. LAURENT AUDAR :**

1730 Non, parce qu'on sait que ce passage piéton est problématique, donc on fait attention avant de traverser.

**LA PRÉSIDENTE :**

1735 O.K. D'accord. Vous parliez également de l'augmentation des loyers. Je comprends que les loyers ont augmenté beaucoup autour de Verdun. Est-ce que vous pensez que l'augmentation d'un loyer est différente à Verdun par rapport aux augmentations de loyer dans les autres quartiers de Montréal?

**M. LAURENT AUDAR :**

1740 Je dirais que ça a amené une nouvelle... bien, de nouvelles personnes qui ont... bien, comme il se passe un peu partout dans Montréal, la gentrification avec des logements qui sont rénovés et avec des personnes qui ont un pouvoir d'achat plus important, je dirais, ce qui entraîne bien sûr des augmentations et puis les personnes à moyens plus modestes ne peuvent plus se loger.

**LA PRÉSIDENTE :**

1750 Donc, vous pensez qu'il y a une plus grande gentrification du quartier?

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui. Oui. Oui.

1755 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est répandu parmi toute la région ou à certains endroits spécifiquement d'après vous?

1760 **M. LAURENT AUDAR :**

Ça, je ne pourrais pas vous répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

1765

O.K. Est-ce qu'il y a des personnes âgées à l'intérieur des condos?

**M. LAURENT AUDAR :**

1770

Oui. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce qu'elles ont des problèmes particuliers?

1775

**M. LAURENT AUDAR :**

Bien, la personne se plaint qu'elle ne peut plus ouvrir ses fenêtres à cause du bruit.

1780 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et est-ce que vous notez une augmentation importante ou périodique au niveau du bruit?

1785

**M. LAURENT AUDAR :**

1790 Non, importante, importante. Et en particulier, je dirais surtout les fins de semaine, le vendredi, samedi et le dimanche dans la journée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1795 Donc, surtout la fin de semaine?

**M. LAURENT AUDAR :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1800 O.K.

**M. LAURENT AUDAR :**

1805 La semaine, c'est un peu moins problématique. Il est sûr que l'été aussi, bien, juillet, août, les gens sont en vacances, ça ramène plus de monde aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

1810 C'est normal. On est au Québec, tout le monde sort dans les rues durant l'été.

**M. LAURENT AUDAR :**

1815 Oui. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1820

O.K. Est-ce que vous savez si les personnes âgées sont plus affectées durant la piétonnisation, outre ne pas pouvoir ouvrir leurs fenêtres?

**M. LAURENT AUDAR :**

1825

Je dirais qu'elles hésitent plus à sortir. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1830

O.K. D'accord. Est-ce que vous aviez d'autres choses que vous vouliez rajouter?

**M. LAURENT AUDAR :**

1835

Non, c'était tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie de votre témoignage.

1840

**M. LAURENT AUDAR :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1845

On va prendre 2 minutes... bien, quelques secondes.

1850

---

**M. AARON STAFFORD**  
**La Well piétonne**

---

1855

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous allons reprendre avec monsieur Aaron Stafford, de la Well piétonne. Bonjour.

1860

**M. AARON STAFFORD :**

Bonsoir.

1865

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes, si c'est le cas. Ensuite, je disposerai moi-même de 10 minutes pour vous poser des questions.

1870

**M. AARON STAFFORD :**

Parfait.

1875

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous vous écoutons.

1880

**M. AARON STAFFORD :**

Merci beaucoup. Et merci de me donner l'occasion aussi de prendre la parole ce soir. Donc, comme mentionné, je m'appelle Aaron Stafford. Et je crois en un Montréal qui met les gens avant les

1885 voitures. Donc, étudiant en études urbaines à l'Université Concordia, je m'implique depuis presque un an auprès de la Well piétonne en tant que conseiller, contribuant surtout aux communications, la mobilisation et l'engagement communautaire. Donc, ce qui m'a attiré vers le mouvement, ce n'est pas seulement ma conviction que nos villes doivent être pensées pour les gens en premier, mais c'est aussi l'énergie et la détermination des citoyennes et citoyens derrière cette initiative. La Well piétonne, c'est un projet porté par des résidents qui veulent voir leur quartier prospérer. Et inspiré par leur vision, j'ai immédiatement voulu contribuer.

1890  
1895 Donc, avant de commencer, je voulais juste remercier les plus de 3 000 résidents de Verdun qui ont signé la pétition qui nous mène à cette consultation. C'est 3 000 citoyens qui veulent voir leur espace public transformé, qui soutiennent ce projet sans équivoque. Et aujourd'hui, je vais expliquer pourquoi la piétonnisation de Wellington est une nécessité, mais j'invite tout le monde qui écoute à lire la soumission de la Well piétonne qui est disponible sur le site de la OCPM pour une perspective encore plus large sur cette vision portée par la communauté.

1900 Cette consultation porte sur l'acceptabilité sociale de la piétonnisation de la rue Wellington. Mais posons-nous une autre question : à quel moment a-t-on débattu de l'acceptabilité de ne pas être piétonnisé? Personne n'a consulté les citoyens de Verdun avant de livrer leurs rues à la circulation automobile. Et cette décision leur a été imposée avec des conséquences bien connues, on le sait, la pollution, le bruit, l'insécurité, et plus important, une perte d'un espace public précieux.

1905 Nous ne discutons pas simplement de la pertinence de rendre Wellington piétonne, mais nous devons aussi parler de ce que nous perdrons si nous ne le faisons pas. La vraie question n'est pas de savoir si la piétonnisation est acceptable, mais si nous pouvons nous permettre de continuer à privilégier la voiture au détriment des citoyens.

1910 Ce n'est pas qu'une question de logistique, à mon avis, c'est une question de justice. Donc, à qui appartient la Ville? Henri Lefebvre, sociologue français, avec son concept du droit à la ville, nous rappelle que les espaces urbains doivent être accessibles à tous et répondre aux besoins des habitants. Partout dans le monde, ce droit a dû être revendiqué. Au moins ici, à Montréal, on a la chance d'avoir cette discussion dans un cadre démocratique.

1915 Nos rues ne devraient pas être dominées par des véhicules privés au détriment de la vie publique. Elles doivent être des lieux de connexion, de communauté et de culture. Et la rue Wellington l'a déjà prouvé. Piétonnisée, elle est devenue l'une des rues les plus populaires de la ville. La demande est là et l'envie est claire d'aller encore plus loin.

1920 Donc, parlons de la dépendance à l'automobile. Ce n'est pas juste un simple inconvénient, c'est une crise. Donc, à Montréal, il y a moins de 1 million de personnes qui ont un véhicule immatriculé à leur nom. Mais pourtant, 92 % de nos voies au total est consacré aux voitures. C'est moins de la moitié de la population, mais ils ont une grande majorité des rues. Ceci exclut les piétons, les cyclistes et beaucoup des usagers du transport en commun. Et ce n'est pas qu'un usage inefficace de l'espace. C'est une politique qui décourage activement d'autres modes de déplacement durables.

1925 Et nos rues n'ont pas toujours été exclusivement réservées aux voitures. En effet, le premier projet pilote de feux de circulation à Montréal a été rapporté pour la première fois par *The Montreal Gazette* en 1927. Donc, ça ne fait même pas 100 ans que nos rues appartiennent aux automobiles. Et je vous rappelle que la rue Wellington a été construite initialement à la fin du 17<sup>e</sup> siècle. Avant cela, les rues étaient véritablement des espaces publics. Et ce n'est pas parce que l'automobile causait trop de torts que la Ville a dû intervenir.

1935 Donc, ces premiers feux de circulation, ils ont été installés parce que les gens se faisaient renverser. Et les propriétaires de ces automobiles nouvellement apparues circulaient sans aucune considération pour la sécurité des autres. Comme dans la plupart des juridictions à travers le monde, la réponse aux conducteurs téméraires et aux dangers de la circulation n'a pas été de restreindre l'automobile, mais plutôt d'enlever tout le monde de la rue. Et je le répète, ça s'est fait sans consultation. Ce n'était pas un processus harmonieux, et l'automobile n'a certainement pas attendu une permission avant de s'emparer de la route au détriment de tout le monde.

1940 Plus que nous construisons pour les voitures, plus nous piègeons le monde dans un cercle vicieux où ils se sentent obligés de conduire. Partout en Amérique du Nord, on observe le même phénomène. En favorisant l'auto, l'utilisation de transport en commun diminue, les commerces souffrent et les espaces publics disparaissent. Mais lorsque nous brisons ce cycle, les bienfaits sont

1945

immédiats : moins de congestion, un air plus sain et des économies locales plus fortes. Et on l'a vu, la rue Wellington l'a déjà prouvé. Aujourd'hui, on a l'occasion d'aller plus loin.

1950

Donc, parlant de l'espace public. Ce n'est pas juste une question d'infrastructures; c'est là où la vie se déroule. Pourtant, dans les villes dépendantes de l'auto, ces espaces disparaissent, ici à Montréal surtout. Les sociologues parlent de l'importance des tiers-lieux, donc des endroits qui ne sont ni la maison ni le travail, où les gens peuvent se rassembler, socialiser et bâtir une communauté.

1955

En effet, moi, j'ai quitté ma ville natale de Gatineau pour Montréal en grande partie à cause de l'absence de ces tiers-lieux là-bas. Comme dans la plupart des banlieues nord-américaines, l'aménagement centré sur la voiture a isolé les gens, efface le caractère unique de nos quartiers et réduit nos espaces publics à des simples lieux de transit.

1960

La rue Wellington a le potentiel de devenir un véritable tiers-lieu montréalais. Mais tant que les voitures dictent son aménagement, ce potentiel est limité. Une rue partagée avec les voitures impose des contraintes. On a besoin des voies pour les véhicules, on a besoin des trottoirs étroits, et la circulation qui limite l'usage de l'espace. Mais en retirant les voitures, nous ouvrons les possibilités infinies. On peut élargir les trottoirs, on peut verdir, on peut mettre des bancs, des places publiques, des infrastructures cyclables dédiées, on peut faire des événements toute l'année. Il y a des options infinies. Mais ça n'existe pas tant qu'on laisse la circulation à la voiture. Et une rue Wellington piétonne ne serait pas juste une rue, mais une destination.

1965

1970

Nous avons déjà vu ce qui se passe lorsque la rue Wellington est fermée aux voitures : l'achalandage explose, les commerces prospèrent, la rue devient un lieu où les gens veulent être. La rendre piétonne en permanence permettrait d'amplifier ces bénéfices. Imaginez une rue où les commerces bénéficient d'une affluence piétonne stable toute l'année, où les familles ont un espace sécurisé chaque jour, cela et sans mentionner le fait que nous réaliserions des économies immédiates sans avoir besoin de faire la transition deux fois par année. C'est clair qu'on ne va pas arrêter de piétonner pendant l'été. Alors, pourquoi ne pas sauver de l'argent et créer plus d'espaces communs?

1975



1980 Et à ceux qui doutent qu'une rue piétonne fonctionne l'hiver à Montréal, je les invite à observer la Place des Arts, la rue Prince-Arthur ou d'autres espaces piétons de la ville. Ces lieux ne sont pas vides, ils sont animés, vivants et fréquentés.

1985 Mais cette discussion dépasse des considérations économiques ou pratiques. Elle porte sur le type de ville dans laquelle nous allons vivre. Montréal manque cruellement des tiers-lieux. Nos parcs souvent solitaires et nos bars et cafés nécessitant une dépense pour exister dans l'espace public ne suffisent pas. Une rue Wellington piétonne offrirait un véritable tiers-lieu – ouvert, gratuit, accessible à tous.

1990 Enfin, on a besoin de prendre en considération notre obligation morale envers l'environnement. Le transport au Québec représente plus que 42 % de nos émissions de GES. Encourager la marche, le vélo, le transport collectif ou juste prendre son vélo peut contribuer à diminuer notre effet sur notre environnement et étant des étapes essentielles pour un avenir durable. La piétonnisation n'est pas une solution magique à la crise climatique. Mais le *statu quo* actuel d'une rue dépendant de l'automobile continue à empirer la situation.

1995 Donc, au bout du compte, cette décision repose entre les mains des élus. Je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de présenter devant vous, l'OCPM, ce soir, et je suis très reconnaissant de ça, et j'ai confiance que votre rapport sera rigoureux et juste. Mais soyons clairs : les Montréalais, ils n'ont jamais été consultés sur le *statu quo*. Des milliers de signatures n'ont jamais été recueillies pour céder nos rues à la voiture. Les administrations précédentes ont pris cette  
2000 décision pour nous, sans débat, sans consensus. Et maintenant, quand les citoyens qui vivent réellement ici veulent reprendre leurs rues, soudainement, c'est à nous de prouver notre point?

2005 C'est un fardeau lourd, mais c'est un fardeau que nous surmonterons. Et quand nous y parviendrons, que cela serve de leçon, la réappropriation de l'espace public ne devrait pas être traitée comme une exception plutôt que la norme. Donc, soyons absolument clairs : les élus ne sont pas là pour défendre la place des stationnements. Ils sont là pour servir la population – les résidents de Verdun, les citoyens de Montréal – veulent cette transformation.

2010

Ce n'est pas une idée marginale. Ce n'est pas une expérimentation radicale. C'est populaire. C'est nécessaire. Et c'est l'avenir.

Cette question dépasse juste une seule rue. Elle concerne le type de ville dans laquelle nous voulons vivre.

2015

Montréal, on a un choix à faire : on peut être audacieuse, on peut montrer la voie et reprendre nos rues pour celles à qui elles appartiennent. Et la question n'est pas de savoir si cela arriverait. La question est de savoir si nos dirigeants ont le courage d'agir sur la volonté populaire. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2020

Merci. Merci de votre témoignage. Donc, j'aurais également quelques questions. Vous parlez beaucoup de tiers-lieu et de piétonnisation. Il y a une distinction entre un tiers-lieu, *placemaking*, et la piétonnisation d'une rue. Comment vous voyez ça?

2025

**M. AARON STAFFORD :**

Premièrement, je vais vous répondre en anglais, si c'est correct.

**LA PRÉSIDENTE :**

2030

That's okay. Go right ahead.

**M. AARON STAFFORD :**

2035

So, I don't believe there's actually that much of a distinction. A third place is not defined by a clear boundary of, "This place is a third space, and this place is not," but what is clear is that a car-dependent street is certainly not a third space. A third place is simply somewhere that is not work and that is not home.

2040

And we've seen, I mentioned the fact that I'm from a very car-dependant suburb, and there aren't barely any of these spaces. And so, we have a crisis of loneliness, we have an isolation crisis, and a large part of that comes from the fact that we have had to cede a lot of that space to cars.

2045

And so, right now we have a chance to, again, one street, one street, to turn it into a third place. And we see it in the summer: Wellington becomes one. People stay, people hang out, they build a community.

2050

So, I respect the question, but I disagree with the fundamental premise, where I do believe it's the same.

**LA PRÉSIDENTE :**

2055

Well, actually, so there is a difference between place-making and pedestrianization in the sense that place-making is a place where you build activities, where people can meet. It is not necessarily a long-path place. Okay? So, I would like to actually hear what you have to say about the...

**M. AARON STAFFORD :**

2060

Sure.

**LA PRÉSIDENTE :**

... about your vision.

2065

**M. AARON STAFFORD :**

2070

So, yeah, I mean, that's the place. So, when I mentioned "a third place," I am talking about a specific area, right, where it is neither work nor home. I think with Wellington, right, it... the question, like, if I understand, you're asking is that, why... how does pedestrianizing it create a third place? Is that...

**LA PRÉSIDENTE :**

2075 No. It's actually the... a distinction between place-making, which is public spaces, and pedestrianization, which we could see as a long path...

**M. AARON STAFFORD :**

2080 Right.

**LA PRÉSIDENTE :**

... that is...

2085 **M. AARON STAFFORD :**

2090 Seeing that's... yeah. So, I think, because pedestrianization, I don't just view it as a place of transit, though. Like, that's the thing. As if we take vehicles off the road, that's why I say we can start putting in more benches, we can put in that kind of infrastructure to create a space. But so long as we allow for vehicle circulation, we can't do that. It does not become a place. It becomes simply that a transit or corridor.

2095 And so, that's the whole... my vision, and this is more personal, but I do see us not focussing so much just on transit or consumption or of work, right? We are building a community. We can put in green spaces, we can create places to rest. It's not just about getting from point A to point B. Wellington becomes the point.

**LA PRÉSIDENTE :**

2100 Okay. And how do you see that fitting with people with reduced mobility?

**M. AARON STAFFORD :**

2105

Well, I think there's a bit of an assumption in there too, that somehow, a street that allows for cars is somehow better for them, which I disagree vehemently with. So, if we were to take cars out the street permanently, that does give us a chance to actually get rid of sidewalks altogether. We could raise the street. And for those that, you know, might not be... that might be in wheelchairs or otherwise not able to handle a change in grade, well, we can rectify that.

2110

And there's actually finally more space for them to actually go around, whereas if we only have two little sidewalks, if someone's mobility is reduced, they're already having a tough time. So, I have a hard time thinking about how the status quo somehow is better for them than if we were to take cars off and actually give them more space to get around.

2115

**LA PRÉSIDENTE :**

I was actually thinking more about people who had difficulty walking long distances or...

2120

**M. AARON STAFFORD :**

Right.

2125

**LA PRÉSIDENTE :**

... or those that use adapted transport.

**M. AARON STAFFORD :**

2130

Yeah. So, for those that have a difficulty walking long distances, you know, over the summer, we see the rickshaws that are on there, and I think, like, those micro-mobility options are a fantastic solution. And as one of the commenters here said earlier, you know, those solutions exist. And those are solutions, I think, that have to come from the community first; and it's from those people who need to take advantage of those solutions.

2135

I'm an able-bodied person mostly... I mean, I could stand to lose a few pounds, but I can still walk the length of the street with only getting a little winded. I don't think it's up to me to tell people what they need to get around, but I know that there are lots of micro-mobility options for them to get around.

2140

We could actually create some jobs in the process while we do it. And for those that need to use *le transport adapté* there, I mean, it doesn't mean that a vehicle can't get onto a pedestrian (inaudible). And I think we need to allow them that space to be able to get there. I want that, I think everybody wants to see this be as inclusive a space as possible. Nobody wants it to be inaccessible to those.

2145

And that's where I think, again, those solutions come from the people who actually need to take advantage of it. And I think what we need to allow is that space for them to tell us what they need, and for us, well, "us"... when I say "us," the City, those who are actually going to be putting the construction in place, they're the ones that need to implement those solutions. But they do exist, yeah.

2150

**LA PRÉSIDENTE :**

So, do you have any ideas about micro-mobility that you would suggest?

2155

**M. AARON STAFFORD :**

Yeah, for sure. So, there have been options already. There are minibuses that have existed on other pedestrian streets that could definitely be rolled out more broadly. I think the rickshaws are a really great solution and could be expanded. During the winter, those could easily be converted to sleds if we really wanted to.

2160

And then, on top of that, you know, a city bus is not the only size a bus can be. Right? There are many, many options for vehicles between a tricycle and a metro. So, I think it's just a matter of adapting those transit solutions to be at a more human scale. Because right now, the problem is a

2165

car that's built for... or a street that's built for cars. Cars are not at a human scale. Right? The average vehicle seats five people, but really, only one travels there. But the whole street then is at that scale.

2170

So, I think first, what we have to look at is what is the need, what's the demand. And then, we find the solutions that exist around the world -- because, you know, we're not the first to pedestrianize a street, here. So, I think it would be a matter of going around and taking lessons from successful jurisdictions and then implementing them to what works for Wellington.

2175

**LA PRÉSIDENTE :**

So, in your vision, how long do you think a process of analysis, research, consultation would take before pedestrianization would happen?

2180

**M. AARON STAFFORD :**

I don't have a crystal ball.

2185

**LA PRÉSIDENTE :**

I know.

2190

**M. AARON STAFFORD :**

I know it would not be tomorrow.

2195

**LA PRÉSIDENTE :**

No, I'm just looking for a...

**M. AARON STAFFORD :**

2200

I could see it happening over, say, a five-year period. I think that that would be, just off the top of my head, a very reasonable amount of time. And I think that the implementation also does not necessarily... it doesn't have to be one shot.

2205

So, we could start with pilot projects, we could start with certain sections of the street. We could work with businesses, with residents to make sure that people with those kinds of needs are catered to.

2210

And I think that it's a matter of letting the process happen naturally, and with the consensus of everyone there. I really, really disagree with this idea that somehow, pedestrianization is going to be detrimental to people. I think it's just the implementation of it. That it's how you do it, right, that could be detrimental.

2215

And like anything, it requires consensus, it requires everyone to be on board, and it requires good faith on the part of all parties. But I do think a five-year period is more than reasonable.

**LA PRÉSIDENTE :**

2220

Okay. There's a number of people who've actually said that the pedestrianization seems to be bring more traffic on the neighboring streets. Have you seen elsewhere what has happened or what solutions that people have brought in other pedestrianization streets around the world?

**M. AARON STAFFORD :**

2225

Yeah. So, transit planning is hard. I think that goes without saying. Part of the issue, I think, is that Montreal, in and of itself, was never designed to be a city for cars, which is... We're very unique in North America in that genuinely, the city was built well before the automobile. And so, we have certain unique challenges when it comes to planning for traffic, and when it comes to transit planning in general, that most other jurisdictions that were built in a post-War period don't have to find.

2230



2235 So, I think that the bigger conversation we need to be having as a whole city is, "How do we seriously get more cars off the road," first. Because that's really what's going to fix traffic more than anything. You are not stuck in traffic; you are traffic. And so, at the end of the day, the real, real long-term solution is finding ways to get cars off the road. That's the real only solution in the long run.

2240 Now, in the short run, in the medium run, this is going to have to be a conversation with the STM, it's going to have to be a conversation with the SPVM, the Fire service and l'Agence de mobilité durable, right? There are problems, there definitely are. And I don't think anyone would deny that. But I don't think it's simply a matter of closing off Wellington and leaving everything else the way it is. That's not going to work, right? "We are going to need to rethink certain one-ways. We're going to need to rethink..." Maybe, we're going to have to take some more parking off other streets, we're going to have to extend it to allow for more circulation through it.

2245 Maybe, that means we have to build some more parking of the periphery, right? There's a lot of different solutions. And these are solutions that we're going to have to address as we come. But it does go back to that the actual real long-term solution is, less cars on the road, plain and simple.

**LA PRÉSIDENTE :**

2250 Thank you. You also mentioned that you thought -- and I'm down to one minute, so perhaps, if you can keep your question short. You said that you think that businesses profit or benefit mostly. There's a lot of the businesses that are saying that that's not the case.

**M. AARON STAFFORD :**

2255 Earlier today, we had someone say that pedestrianization led to record revenues for them. And I know this is a restaurant, and that their revenue is directly correlated to the number of seats that were available, right?

2260 There is a problem with -- and I know that certain... that's one industry. There is much more going on in the business environment right now around the world. Online retail is absolutely

dominating everything. And the one thing that Amazon cannot recreate is an actual positive shopping experience, right?

2265

I have been witness, so in, say, Ottawa, we built this thing called "Tanger Outlets," and it's a massive, beautiful pedestrian mall, surrounded by a sea of parking spots, but nobody is driving up next to these businesses to go there. So, we have seen that when the shopping experience is better, when the retail experience is better for the customer, they're probably more willing to spend some more money. And if we were to make Wellington an actual destination, I don't see how that's going to actually hurt businesses that need foot traffic, that need people to be there.

2270

**LA PRÉSIDENTE :**

Okay. Thank you very much.

2275

**M. AARON STAFFORD :**

Merci beaucoup à vous.

2280

---

**Mme CÉLESTE TRIANON**  
**Citoyenne**

---

2285

**LA PRÉSIDENTE :**

(Coupure de son)... avec madame Céleste Trianon.

2290

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2295

Bonsoir. Alors, 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 nous vous écoutons.

2300

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

2305

Parfait. Contrairement à plusieurs autres personnes qui étaient venues avant moi aujourd'hui, j'ai juste une vieille enveloppe en termes de notes. Donc, j'ai gardé ça relativement court. Première chose, j'aimerais clairement féliciter l'existence de cette initiative puis le fait que justement, c'est quelque chose que l'on propose de ces jours-ci.

2310

Je pense que tellement on prend pour acquis la ville telle quelle puis on voit comment est-ce que, disons, les trottoirs sont tellement petits, puis il n'y a juste plus de place. Moi, je me fais constamment comme *pusher* sur les trottoirs, surtout les fins de semaine lorsque, par exemple, je veux juste aller à la pharmacie ou aller quelque part. C'est quelque chose que je pense qu'il faut qu'on le reconnaisse. Lorsqu'on compte les voies de *parking*, il y en a quatre voies sur la Wellington, ce qui est disproportionné, à mon avis, surtout pour une ville qui se veut de taille humaine.

2315

Mais sur ça aussi, je pense qu'il faut être aussi réaliste puis il faut qu'on s'adapte au fait que les 50 dernières années, plus comme 50, 60, 70 dernières années ont été bâties autour de la voiture. Et c'est sûr que le monde ne va pas transitionner un jour au lendemain de A à B, de culture du char à piétonnisation à l'année longue.

2320

Et sur ça, je pense que j'aimerais quand même dire quelques petites choses. Premièrement, il faut qu'on commence quelque part. À mon avis, il faut qu'on commence au moins en piétonnant l'espace entre deux rues. C'est ridicule pour moi, le fait que quelqu'un peut conduire sa voiture de l'autoroute 10 jusqu'à LaSalle en conduisant sur la Wellington puis après le boulevard LaSalle. À mon avis, c'est ridicule, puis ça ne devrait pas être le cas.

2325 Et sur ça, je dirais, si on commençait par un peu de piétonnisation, même si c'est juste entre deux rues, entre par exemple de l'Église puis Galt, ça ferait toute la différence. Et j'aimerais que le monde puisse expérimenter un peu c'est quoi, une rue piétonne.

2330 Moi, je travaille dans le Village, et c'est quand même un quartier qui est relativement, disons, qui souffre de beaucoup de problèmes, à mon avis un peu plus sévères qu'ici à Wellington, mais ça demeure que c'est une rue qui a réussi... c'est quand même une rue où est-ce que l'on voit la piétonnisation en hiver au moins pour une petite section, c'est-à-dire la section entre, si je suis correcte, Atateken puis soit Montcalm ou Wolfe, j'ai oublié. Mais le fait même qu'on est capable de piétonniser ça puis installer une patinoire entière en hiver, c'est possible.

2335 Et je veux ça, que c'est quelque chose que je puisse vivre ici dans ce quartier. Je veux être capable de juste... pas juste traverser les rues puis gérer une quantité de sons qui.. Je sais qu'il y a des personnes qui se plaignent du son, des personnes dans la rue, de la musique, *et caetera*, mais le bruit des voitures, à mon avis, c'est bien plus embêtant. Donc, j'aimerais quand même soulever ça.

2340 J'aimerais aussi mentionner le fait qu'il faut qu'on intègre mieux le transport en commun. Le métro en ce moment, ce n'est pas assez. La station de l'Église est un cauchemar total pour se rendre en haut, en bas, descendre, remonter, *et caetera*. Et c'est quelque chose qu'on a besoin de changer. Faut aussi du transport en commun sur la rue qui est à échelle plus humaine. Je me demande souvent comme pourquoi est-ce que Montréal a tué son tramway qu'il y avait maintenant, je pense, plus que 60 ans?

2350 Mais sur ça, pourquoi ne pas faire au moins quelque chose? Pourquoi ne pas essayer de mettre des autobus, mettre des autobus fréquents, même peut-être dans un futur éventuel, comme un mini tram ou quelque chose pour pouvoir justement faciliter la mobilité durable sur la Wellington.

2355 Je veux quand même le dire, ce n'est pas réaliste que l'on ferme la rue complètement même aux livraisons et aux personnes à mobilité réduite la majorité du temps. Il faut quand même que nous prenions en compte les besoins des personnes qui utilisent le transport adapté, puis même le monde

qui a juste besoin de bus puis qui veulent descendre dans deux arrêts. Mais ça, c'est quelque chose que j'aimerais quand même qu'on puisse y penser en ce moment.

2360 Je sais que ceci n'est qu'une consultation publique, mais ça demeure que la Wellington, pour plusieurs, c'est un espace de vie. Et disons que chaque fois lorsque moi je m'en vais à l'épicerie ou à la pharmacie, je n'aimerais pas ça risquer ma vie à me faire bousculer par des chars. Je me suis déjà fait blesser dans des accidents de voiture. Je me suis déjà fait emportier par des chars lorsque je circulais sur des pistes cyclables, par des voitures parkées illégalement.

2365 C'est quelque chose que je vais dire : une voiture, c'est dangereux, c'est énorme. Puis je pense quand même que c'est quelque chose qu'on devrait adresser. Même si c'est juste une rue, même si c'est juste entre deux rues à la fois, on peut commencer quelque part. Puis j'aimerais bien ça qu'on ait le courage en tant que ville pour faire ça.

2370 Finalement aussi, j'aimerais juste mentionner *rapido presto* que cette idée du tiers-espace, puis de l'espace comme où est-ce que le monde puisse se réunir, c'est quelque chose que j'ai vu avec succès s'implémenter dans le Village avec la place du Village. C'est un endroit qui a réussi à quand même attirer beaucoup de monde durant l'été, puis même en ce moment, l'hiver, avec sa patinoire. Et je pense que c'est quelque chose, une fonction sociale de la ville que l'on ne peut pas  
2375 ignorer.

C'est sûr qu'on a la plage ici à Verdun. Et ça, j'en suis bien reconnaissante. Mais une plage, il fait *frette* l'hiver. Pourquoi ne pas avoir quelque chose qui est un peu plus proche de tout le monde? Pourquoi ne pas commencer avec comme une place qui pourrait même juste se limiter entre deux  
2380 rues, puis commencer avec ça? En plus que c'est quelque chose qu'on pourrait facilement faire une année ou deux, donc avec ça, on n'aura pas les considérations de plusieurs années de construction puis tout. Si on commence quelque part, on va voir. Puis si le monde réussit à voir comment est-ce qu'on peut faire la différence, j'espère bien que ça va le faire.

2385 Finalement, sur une note finale, j'aimerais aussi mentionner le fait que c'est sûr qu'on a toujours présenté la voiture en tant que seule option. Puis c'est sûr que pour plusieurs choses... Même moi, j'ai un permis, j'utilise Communauto tout le temps. La voiture demeure essentielle à

plusieurs égards. Mais en même temps, il y a d'autres moyens aussi que je pense que la Ville a un devoir de favoriser.

2390

Je sais que la personne qui est venue avant moi a mentionné beaucoup le mot « micromobilité ». Mais je vais le dire de manière très honnête, ce n'est pas tout le monde qui sait ça. Ce n'est pas tout le monde qui sait c'est quoi la micromobilité, qui savent c'est quoi des voitures unipersonnelles ou des choses similaires. Mais pourquoi ne pas essayer de subventionner ça? Pourquoi ne pas essayer d'avoir du courage de, par exemple, subventionner des vélos-cargos, des alternatives, et justement des solutions qui vont permettre à des personnes à pouvoir mieux bénéficier à la ville?

2395

Il faut se le dire : le choix de piétonniser une rue ou de ne pas la piétonniser, les deux sont tous deux des choix sociaux et des décisions conscientes faites par des personnes. Et j'aimerais bien ça que vu déjà que tellement de personnes se sont déjà exprimées en faveur de la piétonnisation, que l'on commence quelque part, qu'on ait du courage, même si c'est juste entre deux rues pour un petit segment. On commence là. Puis si c'est un succès, on peut aller plus loin. C'est tout. Merci.

2400

2405

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup de votre témoignage. Donc, j'aurai moi aussi quelques questions. Je vais commencer par une simple clarification. Au niveau de la micromobilité, vous avez mentionné les vélos-cargos. Et vous avez mentionné quelque chose par la suite que je n'ai pas...

2410

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

Des voitures à une seule personne, donc un peu comme... je ne sais pas si vous connaissez ça, comme des voitures couvertes, mais qui sont beaucoup plus petites qu'une voiture standard, qui *fitent* peut-être une personne puis leurs marchandises, *et caetera*, ça peut quand même être une option.

2415

2420

**LA PRÉSIDENTE :**

En avez-vous déjà vu au Québec ou au Canada?

2425

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

Au Québec, non. Mais je dirais, peut-être la chose la plus proche, c'est les véhicules comme des véhicules motorisés à quatre... les mini véhicules motorisés à quatre roues que l'on voit souvent et qui est utilisé surtout par des personnes à mobilité réduite. Mais je ne vois pas pourquoi ça ne peut pas être utilisé par l'ensemble de la population.

2430

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez également dit à plusieurs reprises « il faut commencer en quelque part ». Donc, pourquoi la rue Wellington?

2435

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

Pour moi, je le dis, c'est parce que c'est un milieu central du quartier. Et au final, il faut se le dire, la Wellington, le monde y va souvent pour aller à des commerces, aller faire leur magasinage, aller faire vraiment des choses spécifiques. Moi, je le fais tout le temps.

2440

Mais ça demeure que c'est aussi une place centrale du quartier qui définit Verdun. La plage, ça ne suffit pas, il faut vraiment une place urbaine où est-ce que le monde peut se réunir ici même, qui est proche des résidents, proche du quartier, puis qui n'est pas juste un parc où est-ce que tous les bancs sont remplis de neige l'hiver.

2445

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, vous avez également parlé à plusieurs reprises d'un tiers-lieu, d'une place pour se réunir, une place sociale avec une fonction sociale. Vous la voyez comment, si ça se réalisait, ça, à l'année?

2450

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

2455 Disons comme la place du Village. Je le verrais comme ça, pour être brève. Parce que disons  
qu'en voyant comment est-ce que c'est possible de bâtir comme un parc, un endroit où est-ce que  
le monde peut se réunir, un endroit événementiel, un peu une combinaison de tout ça, mais aussi  
une patinoire en hiver, des changements, *et caetera*.

2460 C'est sûr qu'une place, ça peut être quelque chose de plus *transient*. Ce n'est pas  
nécessairement quelque chose qui va être permanent. Mais disons que d'avoir un espace affecté de  
manière permanente au monde puis pas aux chars, ça nous permettrait d'avoir de telles choses.

**LA PRÉSIDENTE :**

2465 O.K. Vous avez également mentionné... vous parlez de la possibilité d'un mini tramway.  
Est-ce que vous verriez une piétonnisation à l'année avec un mini tramway?

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

2470 Oui, absolument. Puis je vais le dire, comme, c'est sûr qu'on n'a pas vraiment des exemples  
ici, vu qu'on a tout retiré, mais même si ce n'est pas un tramway, disons, imaginons des minibus. Je  
sais par exemple que la STM veut les désaffecter, puis c'est un tollé *astheure*, mais disons, on peut  
utiliser les minibus sur une rue comme ça, puis créer quand même une option.

2475 Je vais le dire, comme, on ne peut pas juste faire semblant qu'on n'a pas besoin de transport  
en commun même sur une rue piétonne. Et ça, je vais le dire de manière très forte : il faut que ce  
soit un endroit inclusif pour tout le monde. Et à mon avis, ça commence par avoir des moyens autres  
que le métro. Disons qu'il ne faut pas que ce soit juste station de l'Église. Faut vraiment qu'il y en ait  
2480 plus, puis il faut que le monde puisse aller de A à B sans prendre un Bixi, surtout pour les personnes  
qui ne savent pas comment utiliser un vélo ou qui ne sont pas capables de le faire. Il faut vraiment  
qu'on ait les moyens.



2485

Puis je dirais, avec ça, on peut même réduire, je dirais, réduire la rue à une voie en tant que solution. Ça permettrait aux livraisons tout en même temps au transport en commun. Puis finalement, t'as comme l'équivalent de trois voies qui peut être réaffecté à l'humain.

**LA PRÉSIDENTE :**

2490

O.K. Et vous avez également parlé de la possibilité de débiter par entre deux rues. Est-ce que vous pensez qu'il y a des sections qu'il serait préférable de commencer que d'autres?

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

2495

Pour moi, vraiment, ça serait devant de l'Église. Devant de l'Église puis Galt. Comme entre ces deux-là, où est-ce que l'on trouve la fameuse église, mais aussi quelques cafés, quelques... où est-ce que le Desjardins se trouve. Là, c'est...

**LA PRÉSIDENTE :**

2500

« Où est-ce que... »?

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

2505

Où est-ce que la succursale Desjardins se trouve.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

2510

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

C'est quand même une place que je dirais est assez centrale. Puis c'est entre les deux édicules de la station de métro de l'Église. C'est une place convenable. Puis je dirais aussi, c'est une

2515

bonne place pour scinder la rue, pour assurer que justement, on n'a pas du *through traffic* qui traverse comme l'entièreté de la rue.

2520

C'est vraiment ça qui génère peut-être le plus de pollution. Je veux quand même que le monde puisse venir ici en tant que destination, mais je veux dire, ce n'est pas réaliste d'avoir une rue de quartier en tant que rue de transit.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donnez-moi deux petites secondes.

2525

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

2530

O.K. Avez-vous d'autres choses que vous aimeriez rajouter?

**Mme CÉLESTE TRIANON :**

2535

Peut-être une chose de plus, je dirais. C'est sûr qu'une ville qui est bâtie autour des voitures, c'est beaucoup plus difficile à avoir de la verdure. Puis je pense que ça aussi, ce serait quelque chose d'extrêmement intéressant à explorer. Ça peut réduire le bruit, rendre la température de la rue un peu moins chaude, *et caetera*.

2540

Ça favoriserait un peu la création d'un climat social adapté à la collectivité, puis pas juste... puis justement, la piétonnisation seulement l'été, ça limite ça justement. Puis je veux que... justement, les îlots de chaleur qu'on doit gérer constamment l'été, ça a été tellement déplaisant pour moi les journées à 40 degrés, en août puis en juillet, c'est horrible. Et on va juste en avoir plus si on n'intervient pas.

2545

2550 Ça, on peut l'empêcher. Puis la piétonnisation en hiver, faut le voir pas juste seulement comme à l'hiver, mais vraiment un projet pour bâtir un milieu de vie qui est adapté à l'année longue puis qui n'est pas juste à 90 jours l'année. Moi-même, je vais bien plus souvent sur la Well en juin, en juillet, comme durant les bonnes journées *astheure*, mais les mauvaises journées, ce n'est pas parce que je ne veux pas y aller, je vais toujours y aller, mais en même temps, on peut faire mieux.

Et c'est ça mon message au final. Je pense vraiment que ceci, c'est une opportunité de faire mieux pour la Ville puis pour tout le monde.

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup de votre témoignage.

2560 **Mme CÉLESTE TRIANON :**

C'est un plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2565 Merci. On va revenir dans deux petites minutes avec la prochaine personne.

2570 \_\_\_\_\_  
**M. MATHIEU ST-DENIS**

**Citoyen**  
\_\_\_\_\_

**LA PRÉSIDENTE**

2575 Nous revenons avec la prochaine personne, monsieur Mathieu St-Denis. Alors, bonjour.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2580 Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2585 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 moi-même de 10 minutes pour vous poser des questions. Nous vous écoutons.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2590 Bonsoir. Donc, je me présente, mon nom est Mathieu St-Denis, et je m'oppose à la piétonnisation de la rue Wellington de façon permanente. J'habite à Verdun depuis 18 ans, soit de 2007 à aujourd'hui, sur la rue Galt. J'ai grandi à Ville LaSalle.

2595 Quand j'habitais à Ville LaSalle, donc dès mon tout jeune âge, je venais à Verdun voir ma grand-mère, venir sur cette fameuse rue Wellington, la vente-trottoir. C'était grandiose à l'époque. La rue était fermée. On était un petit garçon, on me disait que je pouvais marcher dans la rue sans risque d'être frappé par des voitures. Et ma mère voulait y venir faire des bonnes affaires. À l'époque, c'était ça. Mais c'est il y a 40 ans. Et je crois que les habitudes des consommateurs ont changé depuis cette époque.

2600 Avec l'augmentation des prix, du coût de la vie, les gens magasinent autrement, de façon plus réfléchie, plus informée, plus spécifique. Quand je me promène sur la rue Wellington, quand il m'arrive d'y passer parfois pendant la fermeture de la rue, je ne vois pas plusieurs personnes avec des sacs. Les gens achètent peu. Ils y vont principalement par curiosité, pour y marcher, pour s'y divertir, pour y boire un café, pour y prendre un verre, pour y manger.

2605 Selon moi, les gens n'y vont pas là en majorité pour faire des achats. Avant de faire des achats, de nos jours, les gens s'informent davantage sur Internet, font des recherches, regardent les circulaires, parlent avec des commerçants qui ont le temps. Selon moi, sur la vente-trottoir sur la rue

2610 Wellington, ce n'est pas le temps d'arrêter un commerçant puis de s'informer sur certains produits, ils n'ont pas le temps. Ils doivent gérer les curieux, gérer les employés, gérer les vols, gérer plein de trucs avec l'amoncellement de gens qui se promènent dans leur commerce.

2615 Les gens font des achats plus spécifiques, rarement des achats selon moi surprises, soudainement motivés par un prix extraordinaire. Et surtout, certaines personnes recherchent du stationnement lors d'achats plus gros, comme l'épicerie ou comme des morceaux plus gros comme un vélo ou une base d'entraînement.

2620 Par exemple, moi, si soudainement me prend l'envie de m'acheter une base d'entraînement, un vélo, je suis sportif, malheureusement, je n'irais pas chez Cycles Campus en pleine vente-trottoir parce que premièrement, j'aurai besoin d'un stationnement, une base d'entraînement, c'est assez lourd. Alors, je vais prioriser aller sur la Rive-Sud à Brossard où j'ai pris mon vélo. C'est décevant, mais c'est comme ça. Je n'irai pas en pleine vente-trottoir acheter quelque chose de lourd, alors que j'aurai besoin de sortir et le mettre dans mon véhicule à proximité.

2625 Vous avez sûrement entendu parler de l'article qui a paru récemment dans *La Presse* le 5 février, écrit par Henri Ouellet-Vézina, qui se nommait « *Fini la piétonnisation estivale* ». On y raconte que la Plaza Saint-Hubert à Montréal n'a tenté l'expérience qu'une seule fois, et malheureusement, ils ne retenteront pas l'expérience à nouveau. Pendant sept semaines, ils ont fermé donc la rue, la Plaza Mont-Royal, et fait une expérience semblable à la nôtre. Malheureusement, les commerçants ont vu leur chiffre d'affaires diminuer de 7.3 %.

2630 Il y a eu un référendum. Les commerçants ont revoté en novembre 2024, et les commerçants ont voté en majorité contre à 61 %, contre la piétonnisation à nouveau de la Plaza Saint-Hubert. Projet Montréal est revenu sur cette décision et leur a donné raison.

2640 Déjà ici, durant cette vente-trottoir, certains commerçants sont affectés très négativement avec des chiffres d'affaires qui baissent de 15 % dès la première journée. Imaginez ce qui se passera ici pendant une année. Je crois qu'à Verdun, nous devrions faire donc comme à Montréal sur la Plaza Saint-Hubert. Imaginez, eux, ils n'ont fait qu'une seule tentative, et après une seule tentative, ce fut

assez pour décider d'annuler le projet. Selon moi, on ne devrait plus rendre piétonne la rue Wellington.

2645 Avec cette fermeture annuelle, je crois voir des commerces fermer. Et selon moi, un commerce qui ferme sur la rue Wellington est déjà une fermeture de trop.

2650 En tant que citoyen de la ville de Verdun, je ne vois que plusieurs inconvénients. Avec l'achalandage en plus de la plage, des événements à l'auditorium, des activités à l'église gospel sur ma rue et la salle de danse, je n'y vois que des inconvénients : des enjeux au niveau de la circulation des voitures, du stationnement, du bruit, de la pollution, de la quiétude.

2655 Et même parfois, je pense peut-être à la baisse du prix de vente de mon condo quand je pense à la cinquantaine, la centaine de voitures qui passent sur ma rue Galt, lorsqu'un jour, je ferai une vente et que je devrai malheureusement leur dire : « Bien oui, c'est comme ça, il y a une centaine de voitures qui passent malheureusement sur ma rue à tous les jours. »

2660 Au niveau de la circulation des voitures et avec tous les culs-de-sac dans les rues, bien, je note effectivement une augmentation considérable de la circulation des voitures sur la rue Galt, sur le boulevard LaSalle et aussi dans les ruelles.

2665 Bien, pour moi, j'ai la difficulté à concevoir les peu de fois où je prends ma voiture, que je doive quitter ma maison sur la rue Galt, et après, quand je reviens, embarquer dans un trafic pare-chocs à pare-chocs qui va de la rue de Verdun jusqu'à boulevard LaSalle, c'est inconcevable d'être pris dans un trafic dans mon propre quartier dans lequel j'aime habiter, j'aime y vivre, mais malheureusement où je dois vivre avec un trafic lors de la fermeture de la rue Wellington.

2670 C'est aussi un problème pour la circulation des véhicules d'urgence. Fréquemment, j'ai observé des pompiers, des ambulances circuler sur la rue Galt lorsque la rue piétonne est fermée. C'est énormément une problématique. De peine et de misère, les véhicules essaient de circuler du mieux qu'ils peuvent. Et parfois, ils risquent de faire des accidents.

2675

Je considère aussi qu'il y a un problème de sécurité pour les enfants dans les ruelles. Malheureusement, il y a des inconvénients lorsque les rues sont fermées. On doit malencontreusement utiliser les ruelles. Et les ruelles sont principalement pour les jeunes familles, pour les enfants, là où ils préfèrent y jouer. Il y a une famille à côté de chez nous qui ont quatre enfants, je les vois rarement sortir dans la ruelle lorsque la rue est piétonnisée.

2680

Les stationnements sont aussi très difficiles. C'est aussi là un problème. Chez moi, on a deux voitures. J'ai mon stationnement à l'arrière, mais ma conjointe met sa voiture sur la rue. Et bien sûr, lorsqu'elle désire parfois prendre sa voiture, la seconde d'après, il y a quelqu'un qui vient prendre son stationnement. Elle doit revenir plus tard, et malheureusement, il n'y a plus de places de stationnement. Elle doit chercher plusieurs rues, plusieurs rues plus loin afin de trouver un stationnement appréciable.

2685

Et aussi, au niveau du bruit et de la pollution, parfois, bien, oui, j'ai ma terrasse à l'arrière, mais parfois, j'ai envie de regarder mon courrier et lire des circulaires sur le balcon à l'avant. Malheureusement, j'ai de l'air d'un animal de cirque. Je me fais observer par une centaine de voitures et de passants qui se demandent bien qu'est-ce que je fais là sur mon balcon à simplement lire mon courrier et mes circulaires.

2690

Et aussi, bien sûr, avec l'augmentation du CO2 et de la pollution. Même parfois, quand je pense donc, comme je vous l'ai dit, à la revente de mon condo, je me demande si le prix de mon condo ne chuterait pas suite à cette piétonnisation permanente.

2695

Pour toutes ces raisons, je m'oppose donc à une piétonnisation de la rue Wellington de façon permanente. Selon moi, la piétonnisation d'une rue commerciale passe principalement par les recommandations des commerçants en tenant compte de leurs demandes et de leurs besoins pour être rentable. Voilà. Merci de m'avoir écouté et d'avoir pris ce temps.

2700

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donnez-moi deux petites minutes.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2705

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2710

O.K. J'aurai quelques questions. Donc, vous avez dit que vous êtes contre la piétonnisation à l'année. Mais est-ce que vous dites que vous êtes également contre la piétonnisation estivale?

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2715

Oui, pour ma part, je n'en ferais pas de piétonnisation de la rue Wellington. Peut-être, comme il y a mentionné dans l'article, ils ont accepté, je crois, de faire quelques jours, deux ou trois jours, sur la rue... la Plaza Saint-Hubert pour certains événements spécifiques. Deux jours, une journée, trois jours, mais c'est tout. J'irais comme La Plaza Saint-Hubert.

2720

Parce qu'à chaque fois, c'est terrible, il y a un trafic sur ma rue juste pour sortir. Je ne suis pas quelqu'un qui prend sa voiture énormément. J'aime marcher sur les trottoirs, aller parfois acheter différents trucs. Mais parfois, quand j'aime prendre ma voiture, m'évader, aller à l'extérieur de la ville, je ne peux pas concevoir que je suis pris dans un trafic pare-chocs à pare-chocs de la rue de Verdun jusqu'à boulevard LaSalle pour juste aller chez moi. C'est inconcevable et je trouve ça très désagréable.

2725

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez également dit que votre conjointe se fait prendre son espace de stationnement.

2730

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Oui, dans la seconde qui suit.

2735



**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a des stationnements réservés aux résidents locaux?

2740 **M. MATHIEU ST-DENIS :**

Oui, il y a une zone sur la rue Galt, au bout. Je n'ai jamais payé pour ça. Oui, il y a des permis de stationnement.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est une petite partie ou c'est une...

2750 **M. MATHIEU ST-DENIS :**

Elle est très, très petite, considérablement toute la rue. Il y a juste une section à la gauche, au bout de la rue Galt.

2755 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, est-ce que c'est quelque chose que vous envisageriez qui serait bénéfique?

2760 **M. MATHIEU ST-DENIS :**

Je n'envisageais pas devoir subir les conséquences de la piétonnisation de la rue Wellington, devoir payer de ma poche du stationnement parce qu'il y a la piétonnisation.

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

L'été, de combien pensez-vous que la population augmente?

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2770 C'est une bonne question. Je n'ai jamais évalué la situation. Je m'assoie fréquemment à l'avant sur mon balcon, je regarde par les fenêtres, et je ne sais pas, là... Habituellement, on parle en trafic en voiture, il peut arriver quand on tourne à partir de la rue Wellington sur la rue Galt, qu'il peut y avoir une dizaine de voitures en ligne, c'est acceptable.

2775 Mais quand on parle à toutes les fois que la rue est fermée, ça va comme... il va y avoir du trafic à partir de 2 h de l'après-midi à partir de la rue de Verdun jusqu'au boulevard LaSalle. On peut compter, donc... juste sur cette artère, on peut compter, je ne sais pas, moi, une vingtaine de voitures. Et ça, c'est en quelques minutes, et c'est toujours le même cycle qui se répète : 20 voitures, 20 voitures, 20 voitures. Je ne sais pas, des milliers de voitures.

2780

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2785

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

En une journée.

**LA PRÉSIDENTE :**

2790

Vous avez également parlé que vous pensez que le monde magazine beaucoup moins ou beaucoup...

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2795

Magazine autrement.

2800 **LA PRÉSIDENTE :**

Magasine autrement.

2805 **M. MATHIEU ST-DENIS :**

Différemment.

**LA PRÉSIDENTE :**

2810 O.K.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Considérant le niveau de vie est beaucoup plus cher.

2815

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Donc, et vous dites que des personnes magasinent autrement, qu'ils font plus de choix avant d'aller se présenter en magasin.

2820

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Oui.

2825 **LA PRÉSIDENTE :**

Cependant, il y a énormément de commerces de proximité sur la rue Wellington.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2830

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce que vous pensez que...

2835

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Je ne comprends pas votre question en lien avec...

2840

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, vous dites que les personnes choisissent beaucoup plus...

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2845

Moi, par exemple, si je décide par exemple d'aller acheter un vélo ou d'aller acheter une base d'entraînement, je n'irai pas... je ne vais pas me dire « Ah, je vais attendre la vente-trottoir et je vais aller sur la rue Wellington acheter chez Cycle Campus mon vélo ou ma base d'entraînement ». Je vais faire des recherches et je vais regarder. Et je n'irai pas parler à des commerçants qui n'ont pas le temps, avec lesquels je peux échanger, qui sont très pris par les curieux qui vont passer.

2850

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Mais il y a une distinction à faire entre magasiner pour des choses qu'on achète une fois de temps en temps...

2855

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Oui, bien sûr.

2860

**LA PRÉSIDENTE :**

2865

... et les commerces de proximité où est-ce qu'on va magasiner une fois par semaine ou quelques fois par semaine.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2870

Oui. J'y vais, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2875

O.K.

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2880

Ça m'arrive, j'emprunte le trottoir, il n'y a aucun problème.

**LA PRÉSIDENTE :**

2885

Donc, à quelque part, ce sont des commerces qui ont une fonction différente qui est hautement utilisée à l'intérieur de la ville?

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Oui.

2890

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

2895

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2900 Mais je crois que le trottoir est suffisant pour aller à ces commerces de proximité. Je ne crois pas que la rue, qui est plus réservée à des gens qui veulent s'asseoir, jouer à des jeux de société, au tic-tac-toe, aux poches, danser, chanter, est nécessaire alors que les trottoirs sont suffisamment larges et permissifs pour pouvoir y marcher librement.

**LA PRÉSIDENTE :**

2905 O.K. Et au niveau des commerces... quand vous allez magasiner pour des achats plus importants, plus lourds, des choses qui sont moins... est-ce que vous avez la possibilité de vous stationner sur un coin de rue, d'utiliser une ruelle pour accéder au commerce, quelque chose qui vous faciliterait la vie pour transporter l'item?

2910 **M. MATHIEU ST-DENIS :**

Bien, je n'y vais simplement plus. Si je ne trouve pas de... Si, juste par observation, je ne vois pas qu'il y a du stationnement sur ma rue Galt, je ne m'aventurerai pas sur la rue Wellington ou près de Cycles Verdun. Dans ma tête, c'est...

2915 Prenez juste l'exemple de Montréal. Je ne vais plus à Montréal magasiner, même s'ils ont d'excellentes boutiques comme Courir et des boutiques sportives, je n'y vais simplement plus parce que dans ma tête, c'est déjà inscrit qu'il n'y a pas de stationnement et tous les détours avec la circulation et les problèmes de réparation et de construction.

2920 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce que vous avez vu ou été témoin de difficultés avec les véhicules d'urgence?

2925

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2930 Oui, j'en ai vu passer quelques-uns cet été et c'était très laborieux. J'avais peur qu'on abîme ma nouvelle voiture stationnée, qu'elle se fasse arracher les miroirs. Mais non, je n'ai pas vu, mais c'était très proche. C'était très difficile. Je crois que ça a ralenti le déplacement des véhicules d'urgence de devoir tasser tous les véhicules qui étaient sur la rue.

2935 **LA PRÉSIDENTE :**

Ils ont dû tasser les véhicules sur la rue?

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2940 Bien, oui, ils ont dû actionner leurs gyrophares et à ce moment-là demander à tout le monde de se tasser. Et l'espace est très, très, très, restreint. Ils ont été vraiment de très bons chauffeurs de ne pas accrocher trois voitures de large. Même, on est à plus que trois voitures de large, on parle de deux stationnements plus deux voitures. On parle donc de quatre voitures de large dans la rue Galt, avec un... Et parfois, c'est un camion de pompiers ou une ambulance qui est plus large qu'une voiture normale. Ils ont été excellents les quelques fois que je les ai vus, de ne pas accrocher personne. Mais je n'étais pas toujours là et je ne peux pas affirmer qu'il n'y a jamais eu d'incident.

2945 **LA PRÉSIDENTE :**

2950 Pour l'occasion que vous avez vue, le véhicule d'urgence qui avait de la difficulté à tasser les autres... combien de temps que vous pensez que ça a pris pour tasser les...

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

2955 De plus?

2960

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Combien de temps que ça a pris pour tasser ces véhicules-là?

2965

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Selon moi, une dizaine de minutes, ce qui peut être très dommageable, selon moi, pour une personne qui a besoin d'être réanimée ou qui a besoin d'un accouchement ou peu importe. Selon moi, toutes les minutes sont importantes et comptent. Si on enlève 5 minutes, c'est dommageable pour une personne qui fait un ACV, par exemple.

2970

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce qu'il y avait d'autres choses que vous voulez rajouter?

2975

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Non, merci. C'est tout.

2980

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie de votre témoignage.

2985

**M. MATHIEU ST-DENIS :**

Merci de m'avoir écouté. Bonsoir.

2990

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. On revient dans deux petites minutes.



---

**MOT DE LA FIN**

---

2995

**LA PRÉSIDENTE :**

3000

Donc, ceci met fin à cette séance d'audience et d'opinions. Je remercie toutes les personnes qui se sont déplacées et qui ont participé à cette consultation. Et je salue les personnes qui nous ont suivis en ligne. Enfin, merci à l'analyste, à l'équipe de l'OCPM, ainsi qu'aux personnes à la régie de coop WEBTV.

3005

Nous vous donnons rendez-vous à la prochaine séance qui débutera le 12 février à 13 h, ou encore le 12 février à 19 h, si vous préférez vous joindre à nous. Je vous remercie tous de votre participation et je vous souhaite une bonne soirée.

3010

---

**AJOURNEMENT AU 12 FÉVRIER À 13 H**

---

3015

3020

3025

Je soussignée, LAËTITIA DESMARS, sténographe officielle, certifie sous mon serment professionnel que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription des fichiers numériques enregistrés hors de mon contrôle et qu'elle est au meilleur de la qualité du procédé d'enregistrement alors utilisé.

3030

ET J'AI SIGNÉ :



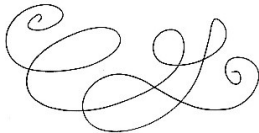
Laëtitia Desmars, s.o. (no 336646-4)

3035

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.

3040

And I have signed:



**Chantale Gervais,**  
Official Stenographer N° 341660-7

3045