

4530

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie de votre témoignage.

4535

M. ROBIN SIMOND :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

4540

Merci. Nous vous revenons dans 2 minutes.

M. GABRIEL IMBEAU, Mme XIN BEI CAO et M. RÉMY FOISY
Citoyens

4545

LA PRÉSIDENTE :

4550

Bonjour. Donc, nous sommes de retour avec monsieur Gabriel Imbeau. Bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion et que je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Donc, je vais vous laisser présenter vos compagnons. Et nous vous écoutons.

4555

M. GABRIEL IMBEAU :

Alors, merci. Bonjour. Je tiendrais à présenter mes collègues, donc Xin Bei Cao et Rémi Foisy, qui ont participé à l'élaboration du mémoire qu'on a présenté et ainsi que la présentation.

4560

4565 Alors, premièrement, le premier point qu'on voudrait amener de l'avant, c'est sur la gouvernance dans le cas où on irait vers une piétonnisation pour les quatre saisons. On mettrait de l'avant l'initiative de créer, en fait, une fiducie foncière qui regrouperait à la fois les commerçants, les élus, les résidents, les propriétaires et les OBNL présents dans le quartier pour qu'ils puissent travailler, oui, en concertation, mais aussi pour avoir un contrôle local pérenne.

4570 Donc, si jamais il y aurait un changement d'avis ou d'opinion politique à la mairie de Verdun ou à la Ville de Montréal, qui irait contre l'avis des riverains, eh bien, les riverains auraient en fait un certain potentiel de débattre et de vraiment avoir possession des terrains, donc de pouvoir mettre de l'avant leurs propres opinions. C'est aussi une option qui permettrait de stabiliser les loyers commerciaux qui ont augmenté suite à la piétonnisation, mais surtout après le fait que, bon, ça a passé à l'international, le fait que Wellington, c'était rendu la rue la plus *cool* au monde.

4575 Donc, ici, vraiment, la fiducie, ça serait d'acheter des immeubles commerciaux, surtout, de gré à gré pour pouvoir y insérer des locataires commerciaux et des OBNL de toutes sortes, donc pas juste des restaurants, mais aussi des services de proximité, des services essentiels et des services de destination.

4580 Aussi, veux, veux pas, la piétonnisation de Wellington s'impose comme un cas d'étude, un cas d'inspiration, mais il y a un manque de données. Et donc, ça serait très important pour cette fiducie, en partenariat avec la Ville de Montréal, de collecter des données et de les diffuser sur : « Qui vient? Qui ne vient pas? Comment viennent-ils? Est-ce qu'il y a des problèmes pour les populations à mobilité réduite? Combien dépensent-ils? Est-ce qu'ils vont dépenser quand il y a des événements ou non? Est-ce que c'est simplement des passants ou est-ce que c'est des clients? »

4590 En termes de la durabilité et de la planification, bon, il faut aussi mentionner le fait que les Airbnb et tout ce qui est de location touristique, présentement, à Montréal, on essaie de sortir de ce modèle-là, mais s'il y avait un revirement politique, eh bien, le marché fera ce que le marché fera et de plus en plus de Airbnb verront potentiellement le jour à Verdun. Donc, ça serait quand même intéressant d'insérer peut-être un hôtel, une auberge de jeunesse pour prévenir, en fait, le retrait du marché locatif résidentiel de Verdun vers un marché résidentiel plus touristique. Et ça serait aussi

intéressant de miser sur certains tiers-lieux, donc des plazas publiques et d'autres espaces dans la rue où est-ce que les gens peuvent se rencontrer et ensuite aller dépenser leur argent.

4595 En termes de phasage du projet, comme l'a mentionné le dernier présentateur, il y a vraiment différents tronçons qu'on a identifiés sur la rue, soit en raison de la morphologie des rues et l'agencement et la longueur des tronçons entre les intersections, comme dans la phase S que vous voyez à la présentation. Mais il y a aussi la phase centre où est-ce qu'il y a vraiment le plus grand dynamisme en termes de l'achalandage. Et il y a aussi la section ouest où est-ce qu'on constate
4600 moins, en fait, de présence commerciale, et il y a une plus grande mixité des fonctions. Donc, il y a aussi beaucoup de résidentiel qui s'insère là.

Pour ce phasage, ça serait surtout quand on parle d'aménagements majeurs qui entraîneront la fermeture temporaire de certains tronçons. Donc, on pense à rechanger la chaussée de rue, entre
4605 autres, qui aurait une incidence négative sur les commerces locaux. Alors, de cette manière, ça ne choquerait pas tous les commerces de Wellington en même temps, mais que ça pourrait s'élaborer dans le temps.

Ensuite, en termes de la mobilité, il faut vraiment miser sur la sécurité piétonne, pas juste aux
4610 intersections de Wellington, mais aussi vers le boulevard LaSalle. Présentement, les feux de circulation ne sont pas présents sur toutes les intersections. Ça serait idéal, si on veut aller de l'avant avec une piétonnisation à l'année longue, de mettre des feux de circulation et des feux piétons à chaque intersection, mais qui grâce à une caméra, une fois qu'une auto viendra, changerait vers la verte et dirait aux piétons de s'arrêter pour qu'ils puissent transiter sans avoir des conflits entre ces
4615 deux usagers de la route.

Il y a aussi le fait qu'on vient d'installer des dispositifs et des aménagements cyclables sur la rue de Verdun, et il y a déjà une piste cyclable présente le long du boulevard LaSalle, du côté du fleuve. Alors, il faudrait vraiment miser sur une exclusivité piétonne sur cette avenue pour ne pas
4620 avoir des conflits entre des cyclistes et des gens en trottinette électrique.

Aussi, il faut penser à la sécurisation, donc contre des camions-béliers. Donc, on pourrait penser à un aménagement comme celui-ci, qui serait aux intersections pour prévenir justement à

4625 des autos d'aller directement et faire en sorte que les piétons sur les rues pourraient être en danger, comme on a vu à Toronto il y a quelques années. Et certainement l'éclairage la nuit pour miser sur la sécurité urbaine.

4630 Il y a aussi certaines mesures de mitigation qui vont devoir être considérées en raison du report de la circulation notamment vers le boulevard LaSalle. Donc, il y aurait l'ajustement des trajets d'autobus vers le boulevard LaSalle qui devra s'imposer si la piétonnisation est à l'année longue. Ça impliquerait quand même un déplacement de plusieurs arrêts de bus, jusqu'à 400 mètres de leur localisation actuelle sur Wellington. Mais il faudrait aussi penser à des aménagements de sécurisation piétonne puisqu'il y a l'hôpital de Verdun qui est sur le boulevard LaSalle ainsi que plusieurs tours d'habitation et HLM qui pourraient sensiblement accueillir une plus forte densité de population à mobilité réduite.

4640 Ensuite, il faut penser à mettre des ascenseurs dans les métros, des toilettes autonettoyantes dans la place publique qui pourront être ouvertes 24 heures sur 24, une bonification des stationnements pour les personnes à mobilité réduite encore une fois, et aussi, d'avoir un transport adapté, donc des navettes pour acheminer certaines populations vers Wellington et ensuite vers chez eux lorsqu'ils n'ont pas d'automobile. Aussi, l'installation potentielle d'une marquise comme celle à Saint-Hubert, en concertation avec la volonté des commerçants locaux et en considérant ce qui s'est passé et l'expérience de Saint-Hubert. L'installation de feux sonores, bien entendu, pour les populations malvoyantes, et aussi d'identifier certains enjeux d'aménagement grâce à des marches exploratoires saisonnières avec les différentes parties prenantes.

4650 En termes de la piétonnisation en hiver, le nerf de la guerre, c'est vraiment le déneigement. Donc, il faut penser soit à une option d'enlever tout le mobilier pour permettre les opérations de déneigement de pouvoir se faire. Et cette option comprend aussi le fait qu'il faut emmagasiner tout ce mobilier qui est retraité pendant la saison hivernale à quelque part. On ne le sait pas, on n'est pas la Ville de Montréal. Mais il y a aussi une option d'avoir une rue chauffante qui impliquera des coûts d'investissement plus grands que la première option, mais des coûts d'exploitation sensiblement moins élevés. Il faut aussi penser à des abris, oui, pour l'ombre, mais aussi pour protéger contre le froid. Des stations pour s'hydrater, dont des abreuvoirs, mais aussi les brumificateurs qu'on a

4655 commencé à constater à Montréal dans les parcs, dans les saisons et dans les périodes de grands chauds l'été.

4660 Donc, aussi d'avoir des activités adaptées aux températures, donc vraiment d'avoir une animation saisonnière prise en charge par la fiducie foncière, qui iront dans les espaces pour vraiment avoir des événements liés aux saisons. Donc, en hiver, on peut penser à des journées de tire, par exemple, des marchés de Noël. L'été, on pourrait penser à des marchés agricoles, à des étalages commerciaux pour les commerces existants sur la rue pour qu'ils puissent vraiment vendre aux passants et avoir un meilleur affichage et plus de visibilité.

4665 Donc, tout ceci dans l'angle de renforcer, en fait, l'attractivité commerciale pour en fait transférer les simples visiteurs en clientèle.

LA PRÉSIDENTE :

4670 Il vous reste 2 minutes.

M. GABRIEL IMBEAU :

4675 Oui. Donc, c'est presque la fin. En termes du montage financier, on s'est vraiment inspiré du cas de la fiducie du Marché Kensington à Toronto qui, pour leurs dépenses d'investissement, utilise, oui, une partie du budget de la Ville, des subventions, bien entendu, mais aussi des dons du public et des riverains et des obligations communautaires.

4680 Une obligation communautaire, c'est quoi? C'est comme n'importe quelle autre obligation financière, sauf que le rendement pécunier va être moins grand parce qu'il y aurait une composante de rendement social. PME Montréal, par exemple, offre des bons de souscription à un large éventail des obligations communautaires qui existent déjà à Montréal. Donc, ça permet de lever des fonds pour des dépenses en capital.

4685 En termes des dépenses d'exploitation, il faut quand même souligner la redevance de transport du REM. On ne suggère pas de charger un taux de 132 \$ par mètre carré, bien entendu.

Mais ce qui se passe pour le REM, c'est en dedans d'un rayon de 1 kilomètre des stations pour n'importe quelle augmentation d'une superficie immobilière, donc on parle de construction, souvent des rénovations, des expansions. Il y a un frais qui est chargé qui est ensuite...

4690

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste 1 minute.

4695

M. GABRIEL IMBEAU :

... transféré à la CDPQ Infra pour financer une partie des coûts d'exploitation de leurs infrastructures. Ça pourrait être sensiblement appliqué à Wellington pour capter une partie de la plus-value foncière qui sera créée par une à l'année, parce qu'on ne va pas se le cacher, ça va quand même créer une forte demande pour les terrains, comme on le voit présentement avec les restaurants qui viennent s'établir sur cette artère.

4700

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4705

M. GABRIEL IMBEAU :

Ensuite, il y a aussi l'option de peut-être avoir des loyers de la fiducie pour subvenir à certains autres besoins.

4710

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je vais vous demander de déposer votre document qui semble...

4715

M. GABRIEL IMBEAU :

Il est déjà déposé.

LA PRÉSIDENTE :

4720

D'accord. En fait, vous avez déposé un document, mais vous n'avez pas déposé le PowerPoint en tant que tel.

M. GABRIEL IMBEAU :

4725

Ah, bien là, vous l'avez. Je pourrais vous l'envoyer par...

LA PRÉSIDENTE :

4730

Oui, j'apprécierais si vous pouviez nous l'envoyer.

M. GABRIEL IMBEAU :

4735

Parfait. Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

J'ai votre document, en effet, là...

4740

M. GABRIEL IMBEAU :

Excellent.

LA PRÉSIDENTE :

4745

... j'ai le texte complet, mais je n'ai que le texte. Je n'ai pas l'ensemble de l'information.

M. GABRIEL IMBEAU :

4750

Ah, parfait.

LA PRÉSIDENTE :

4755 Donc, merci de votre témoignage. J'ai en effet quelques questions. Donc, vous dites que vous vous êtes inspiré du projet du Marché Kensington. Quelle est la taille approximative du projet du Marché Kensington par rapport au projet potentiel de la rue Wellington, donc la longueur de la rue en comparaison, et quel est le coût approximatif que ça a coûté à Kensington?

M. GABRIEL IMBEAU :

4760 Donc, il y a deux différences majeures entre ce que nous, nous proposons et ce qui s'est passé à Kensington. Donc, premièrement, le Marché Kensington, c'est un quadrilatère, en fait, c'est un quartier. Donc, on ne parle pas de tronçons de rue.

LA PRÉSIDENTE :

4765 O.K.

M. GABRIEL IMBEAU :

4770 Alors, on ne peut pas nécessairement comparer les deux cas. Ensuite, ils n'ont pas fait une diffusion de données telle qu'on le voudra pour, en fait, la piétonnisation de Wellington. Donc, en termes de coûts, c'est très difficile à le savoir. Mais de ce qu'on peut comprendre de leurs communications, c'est qu'ils prennent beaucoup... et ils ont beaucoup d'aides, tant du palier provincial, tant du palier municipal à Toronto en termes de subventions. Et la majorité de leurs activités, c'est vraiment d'acheter, en plein centre-ville de Toronto, des immeubles commerciaux et des immeubles résidentiels, entre autres, avant qu'ils ne puissent être pris par le marché privé.

4775

LA PRÉSIDENTE :

4780 O.K.

M. GABRIEL IMBEAU :

4785 Alors, c'est vraiment pour protéger les commerçants locaux et les résidents locaux qu'ils vont de l'avant avec cette initiative.

LA PRÉSIDENTE :

4790 Je comprends. Donc, j'essaie juste un peu de voir la manière que ça fonctionnerait. Étant donné que ça voudrait dire que la Ville de Montréal, de un, il faudrait qu'elle soit d'accord, de deux, il faudrait qu'elle investisse un pourcentage important, et il faudrait acheter des immeubles autour de la rue Wellington?

4795 **M. GABRIEL IMBEAU :**

4800 Pour le premier point, la Ville de Montréal a déjà un budget dédié à la piétonnisation de Wellington et puisque... si la piétonnisation allait de l'avant, on peut quand même prendre pour acquis que la Ville de Montréal allait subventionner dans tous les cas une partie des coûts. Il y a aussi le fait qu'il y a des subventions fédérales et provinciales reliées au développement durable qui pourraient être utilisées, et aussi liées à la promotion de la mobilité active qui pourraient aussi être envisagées pour être utilisées. En termes de la deuxième partie de la question, désolé.

LA PRÉSIDENTE :

4805 Il faudrait que la Ville soit d'accord et il faudrait que...

M. GABRIEL IMBEAU :

4810 Ah oui, l'achat des bâtiments.

LA PRÉSIDENTE :

L'achat des bâtiments à côté.

4815

M. GABRIEL IMBEAU :

Oui. Donc, ça serait vraiment d'y aller de gré à gré. Donc, ça ne serait pas à la Ville de Montréal de cibler les bâtiments à acheter, ça serait à la fiducie en tant que telle, donc qui regroupe toutes les parties prenantes locales, de cibler les bâtiments qu'ils veulent investir dedans, qu'ils veulent s'acheter, et ensuite d'aller de l'avant pour faire une levée de fonds pour pouvoir ensuite acheter le bâtiment avec, bien sûr, une hypothèque.

4820

Mme XIN BEI CAO :

Est-ce que je peux...

4825

M. GABRIEL IMBEAU :

Oui, absolument.

4830

Mme XIN BEI CAO :

Bien, en fait, ça existe déjà des fiducies à Montréal. Par exemple, la fiducie Angus dans le quartier Angus. Ce qui est un peu différent, c'est que la plupart des fiducies qu'on connaît en ce moment, les plus populaires, c'est des fiducies résidentielles. Donc, en fait, la Ville de Montréal, ce qu'elle pourrait faire aussi, c'est qu'elle pourrait utiliser son droit de préemption sur des terrains qu'elle identifie et qu'elle puisse justement prioriser dans Verdun des terrains pour la fiducie qui serait créée.

4835

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez également parlé de la possibilité d'utiliser la redevance du REM.

4840

4845

M. GABRIEL IMBEAU :

4850 Oui, d'une manière modifiée, bien entendu. Donc, présentement, la redevance de transport pour le REM est collectée par les municipalités et est ensuite transférée, et éventuellement arrive dans les poches de la CDPQ Infra, l'exploitant.

4855 Ici, on a proposé une emprise, ce n'est pas une emprise finale, c'était un peu juste pour illustrer un peu l'idée. Mais il y a présentement quand même une plus-value foncière associée à la piétonnisation. On le voit avec l'augmentation des loyers commerciaux. On le voit aussi avec l'implantation de nouveaux commerces, surtout des restaurants, de nouveaux commerces sur l'artère. Donc, eux, leur choix de localisation a été influencé, en fait, par le fait que ces terrains valent plus d'un point de vue de marché et d'un point de vue de leur chiffre d'affaires. Et c'est purement dû à la piétonnisation que tous ces nouveaux restaurants ont pu s'implanter.

4860 Et c'est une manière de dire : « O.K. Vous avez pu bénéficier du fait que c'est piéton. On vous demanderait de financer un montant forfaitaire pour un peu redonner une partie des bénéfices. » Donc, c'est un peu de, oui, socialiser les bénéfices, mais aussi les coûts.

4865 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. GABRIEL IMBEAU :

4870 Donc, un peu le concept d'utilisateur-payeur qui est présentement utilisé à Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

4875 Normalement, au niveau de la redevance du REM, c'est applicable dans les projets de *transit-oriented development*, donc des projets avec une densité accrue au niveau de la proximité des métros et tout. Est-ce que vous verriez, dans ce cas-là, une densification du quartier?

M. GABRIEL IMBEAU :

4880

Présentement, si on peut penser au PUM et si on peut penser généralement aux conditions du logement, une densification dans un quartier quand même central, péricentral de Montréal, va probablement avoir lieu dans le moyen terme. On pense que aussi dans un moyen terme, oui, il y aurait une densification, et que cette redevance pourrait être utilisée dans cette situation.

4885

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ça ne sera pas long. Vous avez également parlé de la possibilité d'une rue chauffante ou de trottoirs chauffants. Donc, est-ce que vous avez examiné un peu où est-ce que ça s'est fait ailleurs, comment est-ce que ça s'est fait?

4890

M. GABRIEL IMBEAU :

Il y en a au Colorado, dans certains villages de ski, entre autres. C'est le cas qui m'est venu en tête personnellement. Je sais que mes collègues, ils ont mentionné qu'il y avait des cas à Montréal. En termes du financement, encore une fois, on est dans une ville différente, les conditions économiques sont différentes. On n'a certainement pas les mêmes soumissionnaires à Montréal comme au Colorado. Et ensuite, on n'est pas des économistes, on n'a pas les chiffres d'affaires de la Ville de Montréal non plus. Pas les chiffres d'affaires, mais les moyens de la... On n'a pas les chiffres de la Ville de Montréal, en tout cas, pour pouvoir vraiment avoir une idée de combien ça coûtera.

4895

4900

LA PRÉSIDENTE :

En fait, à part des coûts...

4905

M. GABRIEL IMBEAU :

Oui.

4910

LA PRÉSIDENTE :

... tout simplement, est-ce que vous avez regardé un petit peu les impacts au niveau du déneigement, ou du manque de déneigement, que ça cause?

4915

M. GABRIEL IMBEAU :

On ne s'est pas vraiment penché sur cet angle-là.

4920

LA PRÉSIDENTE :

O.K. D'accord. Vous avez sorti beaucoup d'idées par rapport au métro et autres, au développement des ascenseurs, des toilettes, pour une mobilité et également des navettes. Donc, ce que vous verriez, ce serait un projet qui impliquerait non seulement la Ville de Montréal, mais également la STM et de nombreux autres groupes?

4925

M. GABRIEL IMBEAU :

Absolument, on pense que la piétonnisation... il faut penser la piétonnisation pas juste sous l'angle de « C'est juste des piétons », il faut penser la mobilité, en fait, de manière holistique. Donc, il faut certainement impliquer le transport collectif parce que sans station de métro, on peut quand même se douter du succès, en fait, de Wellington comme artère piétonne puisque sinon, le monde, il faudrait qu'il vienne juste en automobile. Donc, il faut quand même prendre en forte considération le transport collectif, si on veut mettre de l'avant Wellington comme artère piétonne à l'année.

4930

4935

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et au niveau de la navette, qu'est-ce que vous voyez comme système de fonctionnement, mettons, s'il y avait une piétonnisation à l'année?

4940

M. GABRIEL IMBEAU :

4945 Oui, donc, il existe des navettes à Montréal, comme dans d'autres villes au Québec, pour les
populations à mobilité réduite. Ils la réservent à l'avance, ensuite ils viennent – c'est sensiblement
comme un taxi, mais offert par les services de transport – pour qu'ils puissent venir les déposer à
l'endroit qu'ils veulent et ensuite les ramener chez eux. Autre que la navette, on peut aussi penser à
4950 réserver des stationnements pour des professionnels de la route tels que les taxis, entre autres, pour
occuper une fonction similaire en termes de mobilité.

LA PRÉSIDENTE :

4955 O.K. Il me reste 1 minute. Est-ce que vous la voyez comme quelque chose qui passait sur
Wellington ou sur les rues transversales?

M. GABRIEL IMBEAU :

4960 Sur les rues transversales.

LA PRÉSIDENTE :

4965 Sur les rues transversales. O.K. Je vous remercie beaucoup. Est-ce que vous avez d'autres
choses à ajouter?

M. GABRIEL IMBEAU :

4970 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup. Si vous pouviez nous envoyer le PowerPoint, j'apprécierais
énormément.

4975

M. GABRIEL IMBEAU :

Parfait. Merci beaucoup.

4980

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, on vous revient dans 2 minutes.

4985

M. STEVEN LAPERRIÈRE
RAPLIQ

4990

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous sommes de retour avec monsieur Steven Laperrière, du groupe RAPLIQ. Bonjour.

4995

M. STEVEN LAPERRIÈRE :

Bonjour.

5000

LA PRÉSIDENTE :

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion, et je vous aviserai 2 minutes avant la fin. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Et sachez que nous avons lu votre mémoire. Et nous vous écoutons.

5005

M. STEVEN LAPERRIÈRE :

Bien, merci beaucoup pour l'opportunité de venir exprimer notre point de vue. Tout d'abord, le RAPLIQ, c'est un organisme qui accompagne et assiste des personnes handicapées lorsqu'elles