

890 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

955

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

960

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

965

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

970

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

975

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

980

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

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

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

1000 Parlant d'espace public, j'aimerais faire une parenthèse pour parler des tiers-lieux, qui est encore là un terme qui revient beaucoup dans cette consultation. Quand on parle de la Wellington piétonne, on pense beaucoup aux commerçants qui sont dessus. C'est normal, on... considérant que la SDC, la Société des commerçants, a un grand rôle à jouer dans la piétonnisation estivale qu'on a en ce moment et que beaucoup de gens fréquentent la rue pour visiter les commerces, évidemment.

1010 Pour moi, piétonniser Wellington de façon permanente, ce n'est pas seulement pour faciliter l'accès aux commerces ou pour rendre l'expérience de magasinage plus agréable, c'est aussi pour créer un tiers-lieu. Un tiers-lieu, c'est un espace accessible qui n'est ni la maison ni le travail, où on passe du temps et où on peut socialiser. Ça inclut, par exemple, certains commerces, comme des cafés ou des restaurants, mais aussi les parcs, les bibliothèques, les maisons de jeunes, les centres sportifs et communautaires et, certainement, les rues piétonnes.

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

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

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

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste 1 minute.

1040

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

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

LA PRÉSIDENTE :

1055 Je vais vous demander de conclure.

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

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

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

1080 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

Oui.

1090 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

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

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

Exact.

1110

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

LA PRÉSIDENTE :

Je vous pose la question.

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

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

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

1150 Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

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

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

1185

LA PRÉSIDENTE :

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

1190

M. VICTOR ST-LOUIS :

Exact.

1195 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

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

1205

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

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

LA PRÉSIDENTE :

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

1225 Pas particulièrement, non.

LA PRÉSIDENTE :

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

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

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

LA PRÉSIDENTE :

1240

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

M. VICTOR ST-LOUIS :

1245

Non, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1250

Alors, je vous remercie.

M. VICTOR ST-LOUIS :

Merci.

1255

LA PRÉSIDENTE :

On vous revient dans 2 minutes avec les prochains citoyens.

1260

M. ANTHONY CAMPANELLI
Citoyen

1265

LA PRÉSIDENTE :

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

1270