
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^e 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.