

# Document de référence en lien avec la demande de piétonnisation à l'année

8 octobre 2024



Crédits photo Caroline Perron



Crédits photo Caroline Perron



Crédits photo Caroline Perron

## LA RUE WELLINGTON PIÉTONNE



Crédits photo Caroline Perron

# Document de référence

Droit d'initiative citoyenne



Crédits photo Caroline Perron

---

**8 OCTOBRE 2024**

Arrondissement de Verdun  
4555, rue de Verdun  
Montréal (Québec) H4G 1M4

---

## Table des matières

• Mise en contexte – objectifs du document .....	4
• La piétonnisation estivale 2020-2024 .....	5
o Les objectifs de piétonnisation .....	6
o Zone d’insertion – la rue Wellington, principale artère commerciale.....	7
o Historique de la piétonnisation .....	8
o La mise en œuvre de la piétonnisation : .....	9
▪ L’équipe projet et les partenaires.....	10
▪ Les aménagements .....	11
▪ Les activités culturelles et l’animation .....	12
▪ Échéancier type.....	13
▪ Le budget .....	14
• Les études, les analyses, les sondages.....	16
• Les besoins à considérer liés à une rue piétonne à l’année .....	20
• L’urbanisme et la mobilité.....	21
• L’entretien et la sécurité .....	23
• Le budget de fonctionnement et le budget d’investissement .....	24
• Les résidents et résidentes, la clientèle et les personnes à besoins particuliers.....	25
• Les commerçantes et commerçants.....	25
• Conclusion.....	26
• Bibliographie et annexes .....	27

## Mise en contexte – objectifs du document

En vertu du droit d'initiative citoyenne, une pétition demandant la piétonnisation à l'année de la rue Wellington a été déposée au conseil d'arrondissement de Verdun. Le mandat de consultation a été confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

L'arrondissement de Verdun et la Société de développement commercial Wellington (SDCW) ont réalisé en collaboration la première piétonnisation estivale de la rue Wellington depuis maintenant cinq ans. Ce document vise à présenter un survol du projet et des enjeux qui y sont rattachés.

Les objectifs de ce document sont les suivants :

- Appuyer la démarche de consultation;
- Fournir l'information utile pour éclairer les citoyens et citoyennes, les commerces, les partenaires et les instances;
- Exposer les enjeux et les besoins à considérer;
- Communiquer l'expertise des équipes ayant pris part à la réalisation de la piétonnisation 2020-2024 de la rue Wellington;

Faciliter l'échange avec la communauté verdunoise – propriétaires de commerce, résidents et résidentes, clientèle de la promenade Wellington – sur le projet de piétonnisation actuel et la pétition déposée en vertu du droit d'initiative citoyenne pour une piétonnisation à l'année.





# La piétonnisation estivale 2020 - 2024

## Les objectifs de la piétonnisation

Lors de la mise sur pied du programme de soutien aux artères piétonnes, la Ville de Montréal et le Service du développement économique ont fixé les objectifs suivants :

1. Soutenir la vitalité commerciale en tenant compte des besoins et des attentes des commerçantes et commerçants sur le plan de l'espace et de la capacité d'accueil;
2. Offrir une expérience de la rue qui soit confortable, conviviale, attrayante et qui favorise la qualité de vie à l'échelle des quartiers;
3. Favoriser des aménagements piétons qui permettent d'améliorer la qualité des milieux de vie, à l'échelle des quartiers et en toutes saisons;
4. Favoriser la mobilité active;
5. Favoriser le verdissement dans un quartier densément habité.

Du côté de l'arrondissement de Verdun, le *Plan de développement stratégique de Verdun – Priorités 2022-2025* prévoit des actions concrètes telles que l'amélioration du réseau de transport actif et le soutien d'**une économie de proximité diversifiée et solidaire**. Cela inclut notamment de :

« soutenir la piétonnisation de la Promenade Wellington en partenariat avec les commerçant(e)s »

De plus, l'arrondissement a adopté un plan d'action en développement économique visant à favoriser la vitalité et la mixité de l'artère commerciale principale et des noyaux commerciaux ainsi qu'à améliorer l'expérience client et la convivialité des environnements urbains. Ce plan inclut les objectifs suivants :

- Soutenir la piétonnisation estivale;
- Organiser une consultation sur la piétonnisation à l'année découlant du droit d'initiative;
- Évaluer la pertinence d'instaurer la piétonnisation hivernale;
- Apporter des améliorations associées au transport actif.

De façon plus précise, les objectifs suivants sont visés dans la piétonnisation actuelle :

- Créer un milieu attrayant qui donne le goût de venir sur la rue Wellington et d'y passer du temps;
- Positionner la Promenade Wellington comme étant une destination unique et qui se démarque à Montréal grâce à tout ce qu'elle propose : offre et diversité commerciales, accès à l'eau, plage, Auditorium (basketball), grands espaces verts...;
- Continuer de renforcer le sentiment d'appartenance de la communauté (citoyens et citoyennes et commerçantes et commerçants);
- Viser une destination accessible et sécuritaire et avoir une saine cohabitation sur la rue;
- Positionner la rue Wellington comme une destination culturelle intégrée au Quartier culturel de Verdun et une rue animée par le milieu;
- Attirer la clientèle touristique;
- Verdir le quartier et réduire les îlots de chaleur.

## La zone d'insertion – la rue Wellington, principale artère commerciale

### La rue Wellington, principale artère commerciale

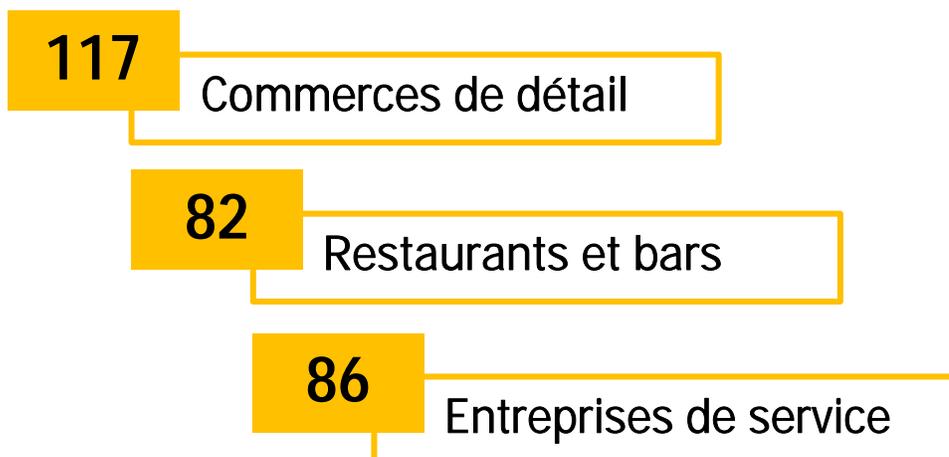
La Promenade Wellington constitue la principale artère commerciale de l'arrondissement de Verdun. « Le secteur de Wellington-de-L'Église représente le centre névralgique des activités commerciales de l'arrondissement de Verdun, englobant son centre-ville. Il abrite la rue Wellington, artère commerciale d'envergure qui bénéficie d'une notoriété à l'échelle locale et internationale. La Promenade Wellington et l'axe de la rue de l'Église qui l'entrecoupe sont reconnus aujourd'hui comme des destinations incontournables pour les centaines de milliers de visiteurs et visiteuses qui s'y rendent annuellement pour y découvrir une offre commerciale attractive ainsi que des événements culturels et artistiques prisés. L'effervescence fulgurante de ce secteur peut, notamment, être saluée à travers les actions déployées par l'équipe de la Société de développement commercial Wellington (SDCW). »

La piétonnisation de l'artère commerciale qu'est la Promenade Wellington a contribué à la faire rayonner et à la dynamiser, et elle fait partie intégrante de son identité.

La rue Wellington a subi de nombreuses transformations au fil des années, découlant de l'évolution du milieu et des zones périphériques. Du tramway au métro, la mobilité a toujours été au cœur des transformations.

L'urbanisme et la réglementation ont aussi contribué aux transformations de la trame commerciale. Depuis les boutiques et les restaurants dans une ville ne permettant pas les bars jusqu'aux modifications apportées à la réglementation relativement aux bars et microbrasseries. Le portrait de la trame commerciale a beaucoup changé.

**Typologie de la rue Wellington :** (Extrait du Bilan annuel 2023 de la Société de développement commercial Wellington (SDCW))



# L'historique de la piétonnisation

## Historique de la rue piétonne

L'arrondissement de Verdun en collaboration avec la Société de développement commercial Wellington (SDCW) a réalisé la première piétonnisation estivale de la rue Wellington à l'été 2020, durant la pandémie de COVID-19. Une déclaration fut adoptée lors de la séance du conseil d'arrondissement du 5 mai 2020 annonçant la piétonnisation de la rue Wellington pour la période estivale.

En permettant de répondre aux restrictions sanitaires liées à la pandémie et d'améliorer l'accès aux commerces et aux restaurants de la rue Wellington, l'aménagement de la rue piétonne a créé des opportunités pour la population et les commerçants. Cette première piétonnisation fut fort appréciée, ce qui a mené l'arrondissement de Verdun et la SDCW à considérer la piétonnisation pour l'année suivante et les années subséquentes.

Cinq années plus tard, la popularité de la rue Wellington piétonne demeure.

Diverses études et analyses permettent de quantifier la fréquentation, les retombées, l'appréciation de la rue du point de vue du citoyen et des commerçants. Les résultats de ces analyses et études seront abordés plus loin.

### Durée : *105 jours en moyenne*

- *Du 6 juin au 14 septembre 2020;*
- *Du 1<sup>er</sup> juin au 15 septembre 2021;*
- *Du 1<sup>er</sup> juin au 22 septembre 2022;*
- *Du 1<sup>er</sup> juin au 9 septembre 2023;*
- *Du 2 juin au 18 septembre 2024.*

La durée de la période piétonne fait l'objet de sondages auprès des commerçants chaque année. Les résultats ont permis de déterminer la date de fin de la piétonnisation, à l'exception de l'année 2024, où la date de fin a été prédéterminée.

### Longueur :

La rue Wellington piétonne s'étend sur **1,3 kilomètre**, soit de la rue Regina à la 6<sup>e</sup> Avenue.



Crédits photo Caroline Perron

## La mise en œuvre de la piétonnisation

La mise en œuvre de la piétonnisation couvre de nombreux aspects.

La rue Wellington piétonne est **une rue piétonne avec zone lenteur**, elle est réservée aux piétons et piétonnes, et on y accepte les cyclistes, les planchistes et les adeptes de la trottinette dans la mesure où tout ce beau monde donne priorité aux personnes qui marchent en tout temps. Les triporteurs et aides à la mobilité sont permis pour les personnes ayant des limitations.

La rue est interdite à la circulation automobile en tout temps, à l'exception des périodes prévues pour les livraisons. Il s'agit du mode de repartage qui modifie le plus les habitudes de déplacement.

La piétonnisation engendre des modifications liées :

- aux aménagements des intersections et de l'ensemble de la rue;
- au design de la place publique et des aménagements sur la rue;
- au caractère ludique des aménagements;
- aux terrasses;
- aux activités culturelles;
- à l'animation par le milieu;
- au retrait ou à la reconfiguration du stationnement sur rue;
- à la révision de la signalisation routière;
- à la gestion des entraves (déviations, reports de circulation, transport en commun, transport adapté);
- à la gestion des livraisons de marchandises (pour les commerces, leur clientèle et les résidents et résidentes);
- à la gestion de l'entretien, de la propreté et des ordures;
- à la gestion de la sécurité des personnes faisant usage de l'artère, sur celle-ci et aux abords de celle-ci (telle que la sécurité liée aux aménagements, la sécurité aux abords des intersections, la signalétique adaptée, la présence du SPVM, du SIM et d'intervenants sociaux et intervenantes sociales, etc.).

Des mécanismes d'information et de communication en continu auprès des citoyens et citoyennes et des commerçants ont été prévus.

---

**Bien que l'objet de la consultation soit précis et localisé, les discussions porteront sur divers enjeux, notamment les effets urbanistiques, les incidences logistiques et budgétaires, la mobilité, les aspects économiques, la sécurité publique, les animations et les activités culturelles.**

---

Un service de transport de remplacement a été offert à la population affectée, et un service « tuk-tuk » a été offert à certaines périodes sur la rue Wellington piétonne.

Diverses études réalisées servent à évaluer les effets sur la rue Wellington et les rues avoisinantes : analyses de la circulation, comptages des piétons, scénarios d'aménagement de voies cyclables. Des sondages ont aussi été effectués auprès de la clientèle fréquentant la rue piétonne afin de permettre de mieux connaître l'appréciation et les répercussions de la rue piétonne.

## La mise en œuvre : l'équipe projet et les partenaires

La réalisation de la rue piétonne a requis une équipe de pilotage multidisciplinaire faisant intervenir toutes les expertises demandées pour chacune des étapes du projet.

Cette équipe est composée de personnes représentant l'arrondissement ainsi que d'autres représentants la SDCW, soit :

- la Direction d'arrondissement, qui coordonne l'ensemble du projet avec l'ensemble des intervenants et intervenantes des directions mises à contribution et la SDCW;
- la Direction du développement du territoire et des études techniques, Division de l'ingénierie et Division de l'urbanisme;
- la Direction des travaux publics;
- la Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social, Division de la culture;
- la Direction des services administratifs;
- la Division des communications;
- la SDCW : direction générale et équipe des opérations.

Un partage des rôles et des responsabilités entre l'arrondissement et la SDCW est établi dans la convention liée à la piétonnisation.

Les partenaires de l'arrondissement devront participer à l'évaluation des effets de cette demande. Parmi ces partenaires, on trouve :

- la SDCW;
- l'Agence de mobilité durable;
- la Société de transport de Montréal (STM);
- le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM);
- le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM);
- le Service du développement économique de Montréal;
- le Service de l'urbanisme et de la mobilité de Montréal;
- le Service de la diversité et de l'inclusion sociale de Montréal;
- certains organismes communautaires notamment Demain Verdun, TRAC, Maison de l'environnement de Verdun, clubs sociaux des Madelinots, CPE Centre Pause Parents-Enfants, Concertation en développement social de Verdun;
- le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal;
- la Société Logique.

À titre indicatif pour l'année 2023, le personnel de l'arrondissement de Verdun affecté à la piétonnisation de la rue Wellington a représenté **3 961** heures travaillées, excluant le personnel-cadre, soit :

- Division des relations avec les citoyens et communications : **30 h**
- Direction du développement du territoire et études techniques : **1448 h**
- Direction de la culture, sports, loisirs et développement social : **383 h**
- Direction des travaux publics : **2100 h**

## La mise en œuvre : les aménagements

Les aménagements de la rue Wellington piétonne se distinguent par :

- leur design;
- leur caractère ludique;
- le verdissement;
- leur accessibilité à toute la population.

Ils sont répartis sur l'ensemble de la rue piétonne. L'arrondissement voit à l'aménagement des intersections étanches et amovibles et assure le lien avec les partenaires que ces aménagements concernent.

Parmi les aménagements réalisés par l'arrondissement ou par la SDCW, nous retrouvons :



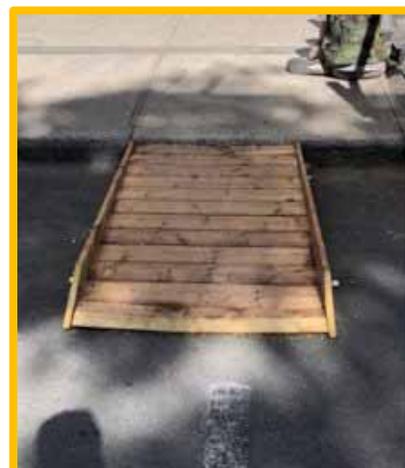
Crédits photo Caroline Perron

- la place publique au cœur de la rue piétonne, accessible selon les recommandations formulées, soit l'élargissement de l'espace de circulation, le maintien des accès en pente aux extrémités;
- une scène à accès universel;
- des haltes fraîcheur accessibles;
- un terrain de pétanque accessible;
- des transats améliorés avec accoudoirs et dégagement au sol pour se relever;
- des balançoires avec espaces pour personnes à mobilité réduite;
- des rampes ajoutées entre la rue et le trottoir.

### L'accessibilité universelle (AU)

Après que des modifications réglementaires liées à l'AU pour les terrasses ont été adoptées en 2023, de nouveau cette année, des aménagements accessibles ont été mis en place. Pour ce faire, la Société Logique a été sollicitée afin d'évaluer les aménagements, l'utilisation des espaces, la révision de l'ensemble du projet. L'accessibilité est intégrée dans les aménagements décrits ci-haut, et certains des aménagements ont été réalisés plus spécifiquement à l'intention des personnes à mobilité réduite :

- Débarcadères et espaces de stationnement AU relocalisés;
- Accommodements dans la zone piétonnisée afin de permettre l'accès par le transport adapté;
- Application du règlement révisé pour l'accessibilité universelle des terrasses et suivis.



## La mise en œuvre : les activités culturelles et l'animation

La rue Wellington piétonne fait partie du secteur désigné comme **quartier culturel** dans l'arrondissement. Nous y trouvons de nombreuses activités d'animation culturelle, de médiation et de spectacles.

La Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social et la SDCW élaborent un programme culturel de façon concertée.

Un appel à projets est aussi réalisé auprès des commerçants et des citoyens et citoyennes souhaitant contribuer à l'animation de la rue. Une des activités les plus populaires est la soirée salsa présentée tous les vendredis. Voici un aperçu du programme culturel des deux dernières années :

Été 2023	Été 2024
<ul style="list-style-type: none"><li>• 4 fresques artistiques réalisées par des artistes en arts visuels et médiation culturelle</li><li>• 3 projections cinématographiques (p. ex. : <i>Le plongeur</i>, <i>Coco à la ferme</i>)</li><li>• 4 spectacles sur la place publique Wellington (p. ex. : Justin Saladino)</li><li>• 5 propositions de type déambulatoire (p. ex. : Pieuvre et Sirène)</li><li>• 4 activités de loisirs culturels (p. ex. : ruche d'art)</li><li>• 2 activités patrimoniales (p. ex. : animations historiques et musique autochtone)</li><li>• <b>Total : 22 activités</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 4 fresques artistiques réalisées par des artistes en arts visuels</li><li>• Marquage artistique aux intersections des rues</li><li>• 4 spectacles sur la place publique (p. ex. : Théâtre du Ricochet – <i>Indiscrétions publiques</i>)</li><li>• 5 propositions de type déambulatoire (p. ex. : Fanfare Jarry)</li><li>• 2 activités de loisirs culturels (p. ex. : danses sociales)</li><li>• 3 activités patrimoniales (p. ex. : animations historiques et musique autochtone)</li><li>• <b>Total : 18 activités</b> + marquage aux intersections des rues</li></ul>



Le Festival des Marionnettes Plein la rue se démarque chaque année grâce à ses marionnettes géantes qui déambulent sur l'artère et émerveillent petits et grands et aux sites du terrain du presbytère et des ruelles qui accueillent des spectacles, des installations et des animations, comme le *Jardin des Petites Âmes* en 2024.



## La mise en œuvre : échéancier type

L'échéancier type du projet de piétonnisation estivale comporte notamment :

- la planification du projet;
- la conception et la réalisation des aménagements;
- l'animation du site;
- la gestion du site;
- les communications avec les citoyennes et citoyens et les parties prenantes;
- la rétroaction et la reddition de compte.

### Planification

- **Novembre à janvier**
- Thématique
- Objectifs
- Montage budgétaire
- Soutien financier

### Conception et réalisation

- **Février à juin**
- Mandats désign
- Plans et devis
- Rencontre coordination
- Rencontres d'idéation
- Coordination avec les instances (SIM, SUM, SPVM, etc.)

### Gestion

- **Avril à septembre**
- Appels d'offre
- Sélection mandataires
- Convention avec SDCW
- Programmes et séquençage
- Émission des permis terrasses

### Animation et activités culturelles

- **Janvier à septembre**
- Recherche de projets
- Programmation
- Appel à projet aux commerçants, citoyens et organismes
- Animation du site

### Communication

- **Janvier à septembre**
- Image de marque
- Thématique
- Plan de communication
- Publication des avis

### Bilan et reddition de compte

- **Octobre à novembre**
- Suivis budgétaires
- Rétroaction
- Rapports finaux et recommandations

## La mise en œuvre : le budget

Le coût de la piétonnisation :

	2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses réelles	N/D	685 293 \$	998 841 \$	907 568 \$	912 180 \$

Nous trouvons des dépenses liées à :

- la planification du projet;
- la conception et la réalisation du projet;
- l'animation du site;
- la communication et la signalisation;
- la gestion du site.

Les services professionnels, les achats de biens et services et les ressources humaines constituent les principales dépenses. Le tableau présenté à la page 14 donne un aperçu des dépenses prévues au budget de fonctionnement.

Les ressources humaines allouées en temps y sont comptabilisées.

Le soutien financier en provenance du Service de développement économique de Montréal (SDE) pour les piétonnalisations a été de :

Contributions	2020	2021	2022	2023	2024
SDE	0 \$	400 000 \$	575 000 \$	401 350 \$	375 000 \$
SDCW : Commandites	n/d	288 955 \$	217 935 \$	278 550 \$	En cours
Arrondissement	n/d	148 325 \$	141 678 \$	203 018 \$	En cours

Les trois principales sources de financement de la rue piétonne estivale sont : le SDE, l'arrondissement de Verdun, les commandites ou subventions externes obtenues par la SDCW.

La durée de la piétonnisation a une incidence sur les coûts variables. Parmi les dépenses variables, on trouve les frais de surveillance, d'entretien, d'animation et de gestion.

## La mise en œuvre : le budget (suite)

Dépenses admissibles	Responsabilité	Montant estimé de la dépense en milliers de \$ pour 2024
<b>A- Planification du projet</b>		
Design actif et ludique. Services professionnels de conception		17 500 \$
		<b>17 500,00 \$</b>
<b>B- Conception et réalisation du projet</b>		
Élément d'appel et d'habillage décoratif et mobilier urbain	ARROND	5 000,00 \$
Art (ruelle, murale, haltes fraîcheur, fresques au sol, etc.) et main-d'œuvre	SDC	103 250,00 \$
		<b>108 250,00 \$</b>
Achats de végétaux pour les installations de la SDC (neuf îlots de fraîcheur et mobilier), arrosage	SDC	25 000,00 \$
Verdissement : fleurs et végétaux, plantations, arrosage des zones déminéralisées	ARRON	141 856,00 \$
		<b>166 856,00 \$</b>
<b>C- Animation du site</b>		
Animation et activités culturelles – Verdun (médiation, déambulateur, concerts en mouvement, spectacles famille et art visuel)	ARRON	58 725,00 \$
Programme de la SDC – Animations et activités culturelles et tuk-tuk	SDC	75 000,00 \$
		<b>133 725,00 \$</b>
<b>D- Communication et signalisation</b>		
Signalisation (affiches), avis aux résidentes et résidents, signalisations, signalétique et équipements de fermeture, production et installation	ARRON	24 455,00 \$
Signalétique, pavage, bannière, nouveaux bacs de sécurisation, communications, photographe, image de marque, publicité et sondages	SDC	43 000,00 \$
		<b>67 455,00 \$</b>
<b>E - Gestion du site</b>		
Planification, faisabilité – circulation, permis pour les terrasses	ARRON	25 000,00 \$
Gestion – Verdun – culture, communications, agent de liaison, gestion du site, gestion de projet, études de planification (faisabilité, circulation, etc.), suivi et entretien.	ARRON	40 000,00 \$
Entretien quotidien (propreté), ouverture et fermeture, démantèlement-arrondissement	ARRON	48 894,00 \$
Gestion – équipe SDC	SDC	150 000,00 \$
Entreposage, location de terrains, sécurité, entretien, nettoyage fresques, locations d'équipements, quincaillerie pour lumières	SDC	125 500,00 \$
Commodités, installations sanitaires, aménagements des îlots de fraîcheur, Wi-Fi, mobilier, terrain de pétanque, ruelles, décors	SDC	27 500,00 \$
Transport pour personnes à mobilité réduite avec EVA	ARRON	1 500,00 \$
		<b>418 394,00 \$</b>
<b>Total</b>		<b>912 180,00 \$</b>



Les études, les analyses  
et les sondages de la  
piétonnisation estivale

## Les études, les analyses et les sondages

Les rues piétonnes ont fait l'objet de **nombreuses études et analyses** par le Service du développement économique de Montréal, l'arrondissement de Verdun et la SDCW au fil des ans :

- Les comptages de la fréquentation par la firme Eco-Compteur en 2021, 2022, 2023;
- Sondage auprès des gens qui les utilisent, de gens qui ne les utilisent pas et des résidentes et résidents des artères commerciales piétonnisées par L'Observateur en 2021;
- Sondage sur la rue Wellington en quatre phases in situ et sondage téléphonique par L'Observateur en 2021;
- Portrait de l'évolution de la trame commerciale 2020- 2023 – 11 rues commerciales piétonnisées temporairement ou non;
- Sondage auprès des gens qui les utilisent, de gens qui ne les utilisent pas et des résidents et résidentes des artères commerciales piétonnisées par Segma Recherche 2021;
- Cohabitation cyclistes piétons sur les rues piétonnes – Étude de l'INRS et de l'École polytechnique 2022-2023;
- Accompagnement en design universel – Programme des rues piétonnes et commerciales par la Société Logique;
- Étude de concepts géométriques distinctifs pour le réaménagement de la rue Wellington par Cima+ en 2019. L'arrondissement a fait réaliser une étude sur la circulation dans la rue Wellington en 2019 par la firme Cima+ quant au potentiel d'y aménager une piste cyclable et aux effets possibles sur la circulation.

Voici quelques faits saillants de ces études relativement à la rue Wellington piétonne dans l'arrondissement de Verdun.

### La fréquentation

Données Écompteurs et progression 2021-2022-2023 [Eco-Compteur Piéto 2023\\_20231027.pdf](#)

Site	Piéto. durée	Total des passages	Journée de pointe	Débit quotidien de pointe	Débit quotidien moyen
Wellington/Hickson	98	883 000	27-août-23	17 356	9700
Wellington/1 <sup>re</sup> Avenue	98	1 078 000	04-août	19 013	11800

Fréquentation varie au fil des ans – de 2021 à 2023



Augmentation de la fréquentation de 18 % au coin des rues Hickson et Wellington



Diminution de la fréquentation de 16 % au coin de la 1<sup>re</sup> Avenue et de la rue Wellington

### Les analyses de circulation

Étude CIMA +

Volume de circulation sur la rue Wellington selon la période de la journée et les intersections.

L'arrondissement a fait réaliser une étude sur la circulation sur la rue Wellington en 2019 par la firme Cima+ quant au potentiel d'y aménager une piste cyclable et des répercussions possibles sur la circulation.

La rue Wellington est une collectrice: elle assure les fonctions de distribution et d'accès. Les divers modes de transport ont été analysés.

### Les sondages

Les résultats du sondage effectué auprès des commerçants à la fin de la piétonnisation estivale 2023 concernant la tenue d'une piétonnisation estivale 2024 indiquaient qu'une forte proportion de propriétaires, soit 81 %, étaient en faveur de la tenue de la piétonnisation. La durée de la piétonnisation estivale a cependant été remise en question par quelques commerçants, et surtout des magasins de détail. Au fil du temps, certains commerces sont devenus favorables à la piétonnisation.

Selon les analyses des données sur les ventes des commerces en 2021, seule année sondée, une augmentation des ventes des commerces sur la rue Wellington a été notée chez 30 % des commerces répondants contre 20 % qui ont connu une diminution. Pour l'ensemble des rues piétonnes, c'est 29 % qui ont noté une augmentation contre 26 % pour une diminution.

Quant aux citoyennes et citoyens, leur avis était très positif sur la piétonnisation estivale, qui obtient toujours de très forts pourcentages d'adhésion et d'appréciation. En 2021, 93 % des citoyens et citoyennes apprécient la piétonnisation, mentionnant les aménagements, l'ambiance de la rue, les animations, le verdissement parmi les aspects les amenant à fréquenter la rue. (Sondage réalisé par la SDC et par L'Observateur.)

Les améliorations pour la cohabitation piétons, piétonnes et cyclistes ont eu un effet positif, mais la cohabitation demeure un sujet de préoccupation selon les avis recueillis à l'été 2024.

## Les études, les analyses et les sondages (suite)

Sondage réalisé par L'Observateur en 2021

La rue Wellington : la piétonnisation de la rue et ses aménagements vous incitent à...	% COUP DE SONDÉ SUR RUE	% COUP DE SONDÉ EN LIGNE
...la fréquenter plus souvent ...	86,3 %	88,7 %
...la fréquenter plus longtemps ...	86,5 %	92,7 %
...dépenser plus dans les commerces de la rue ...	70,7 %	75,5 %

### La trame commerciale Évolution de la trame commerciale

Portrait de l'évolution de la trame commerciale 2020- 2023.

Analyse du mix commercial réalisée en 2023 par Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT)

- Constat augmentation du nombre de commerces de restauration
- Artère de destination ou de quartier

L'analyse offre-demande réalisée en 2023 a permis de connaître l'évolution de la trame commerciale de la rue Wellington.

Artère de destination ou de quartier, la rue Wellington répond aux caractéristiques de ces deux appellations de telle sorte que RCGT n'a pas tranché.



Crédits photo Caroline Perron



Les besoins à considérer liés  
à la rue piétonne à l'année en  
tout ou en partie

## L'urbanisme et la mobilité

Le projet de rue piétonne à l'année déposé en vertu du droit d'initiative citoyenne pourrait avoir des répercussions sur le développement de la trame commerciale, la vie de quartier et les déplacements dans l'arrondissement.

### L'urbanisme

Si la piétonnisation à l'année était adoptée, il est évident que les conditions hivernales présenteraient des défis importants. Cette saison, présente un contexte plus difficile qui requiert une analyse plus fine des besoins des citoyennes et des citoyens et des commerçants. Les aménagements envisageables en période hivernale nécessitent un doigté et une sensibilité plus grande face aux enjeux liés au climat, au déneigement, à l'accessibilité et à la sécurisation des déplacements, etc. Pour y arriver, divers types d'aménagements doivent être pensés afin d'offrir un parcours sécuritaire, confortable, accessible, ludique et bien entretenu.

**La notoriété de la rue Wellington a bénéficié de la piétonnisation estivale; la rue piétonne à l'année nous amènerait dans une autre dynamique.**

L'évolution de la trame commerciale présentée dans l'analyse réalisée en 2023 nous permet d'affirmer que les démarches de recrutement commercial permettent de maintenir un taux d'inoccupation à 6,65 %, ce qui est très positif.

Le lien entre la transformation de la typologie des commerces, des services, des restaurants et des bars et la rue piétonne fait l'objet de préoccupations selon l'étude sur le mixte commercial. Certains commerces soulèvent les effets liés à la rue piétonne et à sa durée. Les citoyens et citoyennes ayant participé au sondage en 2023 mentionnaient le manque d'espaces de stationnement en lien avec la rue piétonne et la fréquentation des commerces. D'autres études font état du contraire quant à la clientèle qui fréquente les rues piétonnes.

Le type d'aménagements réalisés a été conçu pour une installation temporaire. La piétonnisation à l'année nécessite des aménagements faits pour durer et résister aux intempéries.

L'analyse offre-demande réalisée en 2023 a permis de connaître l'évolution de la trame commerciale de la rue Wellington.



Crédits photo Caroline Perron

## L'urbanisme et la mobilité (suite)

### La mobilité

La piétonnisation à l'année impliquerait :

- le retrait de tous les stationnements sur la rue piétonne et la modification de certaines règles relatives aux stationnements à proximité (durant les périodes de collecte, sur certains tronçons des rues transversales, horaire à revoir pour les parcomètres, ajout de places de stationnement avec parcomètres sur les rues transversales, etc.);
- la sécurisation des intersections avec des fermetures étanches à certaines intersections visant à empêcher les passages de camions-béliers et des fermetures amovibles permettant la circulation aux fins de livraison selon un horaire restreint de 7 h à 11 h 30;
- L'accès aux véhicules d'entretien et de collecte de matières résiduelles selon un horaire restreint;
- La relocalisation de tous les transports collectifs de surface, des postes d'attente de taxis, des débarcadères de transport adapté;
- La perturbation du transport adapté de la STM – service de porte à porte;
- Des contraintes additionnelles pour les travaux d'entretien, l'arrosage;
- Des restrictions pour les livraisons des fournisseurs des commerces, restaurants, bars ainsi que pour les citoyens résidents sur la rue.
- Le transport en commun est assuré par la station de métro située au cœur de la rue Wellington entre les rues Galt et de L'Église. Tous les arrêts d'autobus sont déplacés sur la rue de Verdun pour la durée de la piétonnisation. Pour les citoyens, l'arrêt se trouve à être éloigné de plus de 200 mètres de leur destination.



## L'entretien et la sécurité

### L'entretien

Une réflexion sur les besoins liés à la piétonnisation à l'année et les effets sur les opérations d'entretien inclurait les éléments suivants :

- Dénéigement et déglçage
  - En hiver, il est crucial de maintenir les rues piétonnes dégagées de neige et de glace pour assurer la sécurité des piétonnes et piétons. Cela nécessiterait des opérations régulières de déneigement et l'utilisation d'équipements spécialisés et vraisemblablement des interventions manuelles pour le mobilier urbain, ce qui peut augmenter les coûts d'entretien.
- L'entretien des végétaux
  - Le verdissement des rues piétonnes, bien que bénéfique, nécessite un entretien régulier, comme l'arrosage, la taille et le remplacement des plantes endommagées par les conditions hivernales. Des coûts additionnels seraient à prévoir, particulièrement pendant les saisons de transition (printemps et automne) pour préparer les espaces verts à l'hiver et les restaurer au printemps;
- L'entretien général de la rue et des rues transversales
  - La piétonnisation à l'année impliquerait une intensification de l'utilisation des espaces, ce qui pourrait entraîner une usure plus rapide des infrastructures. Les opérations d'entretien général, incluant le nettoyage, la réparation des pavés, et l'entretien du mobilier urbain comme les bancs et les poubelles, demanderont plus de temps et de ressources, en particulier dans les rues transversales, où les effets de la piétonnisation se feront également sentir sur une période prolongée. Nous devons intervenir rapidement pour remplir les nids de poule afin d'éviter les blessures chez les piétons et piétonnes,
  - Les matériaux utilisés pour les rues piétonnes quatre saisons doivent être résistants aux conditions climatiques variées, y compris les cycles de gel et de dégel. Cela peut nécessiter des réparations fréquentes et additionnelles et l'utilisation de matériaux particuliers pour éviter les dommages;
- La collecte des matières résiduelles allongée et possibilité de frais additionnels
  - La collecte des déchets, du recyclage et du compostage serait plus complexe en raison des restrictions d'accès et des conditions hivernales pour les camions de collecte. Les temps de collecte seraient allongés, et il y aurait une possibilité de frais additionnels si des collectes supplémentaires ou des solutions de rechange devaient être mises en place pour maintenir la propreté de la rue et des espaces environnants. La fréquence de la collecte des paniers de rues devrait être augmentée;
- L'approvisionnement qui deviendrait plus difficile pour les commerces, les organismes et les entreprises de services et la possibilité de frais additionnels pour les livraisons;
- Accessibilité : assurer que la rue reste accessible pour tout le monde, y compris les personnes à mobilité réduite, pourrait nécessiter des ajustements et des vérifications additionnelles pour garantir que les rampes, les trottoirs et les autres aménagements restent en bon état ainsi que des ajustements pour le transport adapté et les véhicules d'urgence.

## Le budget de fonctionnement et le budget d'investissement

### Le budget de fonctionnement

Les effets de la piétonnisation à l'année sur le coût de fonctionnement sont principalement liés à :

- l'entretien, le nettoyage;
- le déneigement;
- les collectes de matières résiduelles;
- les plantations et leur entretien;
- la surveillance;
- le programme culturel.

Cependant, l'évaluation des coûts reste à être précisée en fonction des aménagements quatre saisons retenus et de l'entretien qui en découlera.

Les activités et l'animation doivent s'adapter aux différentes saisons. Les conditions hivernales rigoureuses peuvent limiter certaines activités et nécessiter des aménagements spécifiques pour assurer la sécurité et le confort des usagers et usagères, comme l'ajout d'abris et de systèmes de chauffage, pour maintenir l'attractivité de ces espaces tout au long de l'année. Ces facteurs doivent être pris en compte pour assurer que la rue piétonne reste dynamique et attractive tout au long de l'année. Il en est de même du programme culturel.

Des aménagements résistants aux cycles de gel et de dégel seraient à prévoir afin de favoriser une appropriation des lieux dans la saison hivernale.

### Le budget d'investissement

Les aménagements devront être revus afin de prendre en considération l'utilisation à l'année. Un budget devra être prévu et pourrait atteindre un montant substantiel si la rue piétonne s'étend sur l'ensemble de la Promenade Wellington, soit 1,3 kilomètre.

Une estimation sommaire des coûts des aménagements devra être préparée.



Crédits photo Caroline Perron

## Les résidents et résidentes, la clientèle et les personnes à besoins particuliers

Au regard des piétonnisations estivales 2020-2025 de la Promenade Wellington, les besoins des résidentes et résidents, de la clientèle et des personnes à besoins particuliers ont fait l'objet de nombreux accommodements quant aux aménagements et à l'accès à la rue Wellington.

Dans l'éventualité d'une piétonnisation à l'année de la Promenade Wellington, une attention particulière devra être portée sur les distances à parcourir et les modes de déplacement et au besoin une offre de service adaptée est à prévoir.

## Les commerçantes et les commerçants

### Les commerçantes et les commerçants

Dans la mesure où la piétonnisation à l'année serait retenue, les effets sur les commerçants pourraient varier beaucoup en fonction du type de concept retenu.

Une importante réflexion serait de mise afin de s'assurer de maintenir la fréquentation de l'artère commerciale.

Les répercussions d'une piétonnisation à l'année sur la clientèle et sur les commerces devraient faire l'objet d'une analyse afin d'évaluer les impacts sur le dynamisme de la rue commerciale dans son ensemble.

Depuis le début de la piétonnisation estivale de la Promenade Wellington en 2020, l'arrondissement de Verdun a travaillé de façon concertée avec la SDCW. Dans le même esprit, un projet de piétonnisation à l'année devrait s'élaborer de façon concertée.



Crédits photo Caroline Perron

## La conclusion

Principale artère commerciale de Verdun, la Promenade Wellington est une rue commerciale emblématique qui connaît un nouvel essor depuis les années 2010.

Depuis 2020, la Promenade Wellington bascule chaque été en mode piétonnisation. Le succès de la piétonnisation estivale a suscité une très forte adhésion de la population, au point où un citoyen a initié une pétition en vertu du droit d'initiative citoyenne pour demander une consultation sur la piétonnisation à l'année de la Promenade Wellington.

Le présent document de référence préparé par l'arrondissement de Verdun présente la logistique et les coûts associés à une piétonnisation estivale ainsi que les besoins liés à une éventuelle piétonnisation à l'année.

Ce document de référence ne constitue aucunement une prise de position de l'arrondissement de Verdun quant à l'objet de la consultation.

Afin de garantir la neutralité et la transparence du processus de consultation, l'arrondissement de Verdun s'est tourné vers l'Office de consultation publique de Montréal afin de mener la consultation auprès de la communauté et de rédiger un rapport de recommandations.



## Bibliographie et annexes

# Bibliographie

L'OBSERVATEUR, *Sondage auprès des utilisateurs, non-utilisateurs et résidents des artères commerciales piétonnisées Ville de Montréal* Présentée à la Ville de Montréal, Septembre 2021 (Annexe 1)

SEGMA RECHERCHE, *Sondage de la satisfaction et de l'état de situation des commerces, dans le contexte du réaménagement de certaines artères commerciales en rues piétonnes temporaires*, présenté au Service de développement économique Ville de Montréal, Septembre 2021 (Annexe 2)

PIRON ET ASSOCIÉS, *Rapport des consultations citoyennes*, SDC Wellington, Avril 2021, 37 p.

*Portrait de l'évolution de la trame commerciale 2020- 2023, 11 rues commerciales piétonnisées temporairement ou non* (Annexe 3)

ÉCOCOMPTEUR, *Piétonisation des artères commerciales de Montréal, Résultats été 2023*. (Annexe 4)

Cloutier, Marie-Soleil ; Ciari, Francesco ; Saunier, Nicolas et Waygood, Owen (2022). *Cohabitation cycliste-piétons sur les rues piétonnes : Projet-pilote sur l'avenue du Mont-Royal et la rue Wellington*, INRS – Urbanisation Culture et Société, Montréal <https://espace.inrs.ca/> (site consulté le 3 octobre 2024) [Cohabitation cyclistes-piétons sur les rues piétonnes : Projet-pilote sur l'avenue du Mont-Royal et la rue Wellington - EspaceINRS](#)

SOCIÉTÉ LOGIQUE, *Accompagnement en design universel - Programme des rues piétonnes et commerciales*. <http://societelogique.org/design-universel> (consulté le 2 octobre 2024) [Design Universel - Société Logique \(societelogique.org\)](#)

CIMA+ *Étude de concepts géométriques distinctifs pour le réaménagement de la rue Wellington*, 2019. (Annexe 5)

VILLE DE MONTRÉAL, *Plan d'action Vision Zéro, décès et blessés graves, 2022-2024*

VILLE DE MONTRÉAL, *Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées, 2017*

VILLE DE MONTRÉAL, *Guide de sécurisation de sites et de rassemblements populaires, SPVM, 2020*

RAYMOND, CHABOT, GRANT, THORNTON, *Étude de marché - Portrait et analyse de la structure commerciale du territoire Wellington, 2023*

VILLE DE MONTRÉAL-Arrondissement de Verdun, *Plan de développement stratégique - Priorités 2022-2025*

VILLE DE MONTRÉAL-Arrondissement de Vercun, *Plan d'action en développement économique, 2024*

# Annexe 1



# Sondage auprès des utilisateurs, non-utilisateurs et résidents des artères commerciales piétonnisées

**Ville de Montréal**

Présentée à la Ville de Montréal  
Septembre 2021

# Satisfaction à l'égard de différents aspects des rues commerciales piétonnisées de la Ville de Montréal

## Satisfaction à l'égard de différents aspects des rues piétonnisées

%	Très ou assez satisfait	SONDÉS SUR RUE							
		Ambiance de la rue	Confort général des lieux	Entretien et propreté	Accessibilité en matière de transport	Cohabitation entre piétons et cyclistes	Offre de supports à vélos	Programmation événementielle et l'animation	Commodités (toilettes, accès à l'eau, wifi)
<b>ENSEMBLE</b>	<b>91,1%</b>	<b>93,3%</b>	<b>89,7%</b>	<b>87,1%</b>	<b>82,6%</b>	<b>72,2%</b>	<b>45,3%</b>	<b>39,3%</b>	<b>36,6%</b>
L'avenue Mont-Royal	93,3%	90,7%	94,0%	76,0%	63,3%	55,3%	42,7%	26,0%	
L'avenue Duluth	94,7%	93,3%	88,7%	83,3%	80,0%	40,0%	45,3%	28,7%	
La rue Ontario	91,3%	88,7%	88,7%	78,0%	68,0%	51,3%	30,7%	36,0%	
La rue Bernard	98,7%	98,7%	98,7%	84,7%	79,3%	55,3%	39,3%	37,3%	
La rue Masson	81,3%	74,0%	86,7%	70,0%	54,0%	61,3%	30,7%	28,0%	
La Place-du-Marché-Nord	96,7%	96,7%	94,0%	86,7%	86,7%	27,3%	26,0%	70,0%	
La rue Wellington	92,7%	98,0%	93,3%	88,0%	73,3%	46,7%	40,7%	52,0%	
La rue Saint-Denis/Quartier Latin	90,7%	90,0%	87,3%	86,7%	76,7%	36,0%	52,7%	28,7%	
La rue Sainte-Catherine/Village	70,7%	68,7%	46,0%	86,7%	66,0%	46,7%	51,3%	32,0%	
La rue Crescent	92,0%	94,7%	91,3%	83,3%	69,3%	47,3%	44,0%	33,3%	
La rue Sainte-Catherine Ouest	93,3%	88,0%	82,7%	82,0%	72,7%	42,7%	47,3%	36,7%	
La rue de Castelnau	97,3%	95,3%	93,3%	86,0%	76,7%	34,0%	20,7%	30,7%	

Q13. Quelle est votre satisfaction quant aux éléments suivants de la « Rue » ?  
(Sondage In Situ : Total des répondants : n = 1 800 pour l'ensemble des rues commerciales sondées et n = 150 répondants par rue commerciale)

Insatisfait :  
11,0%  
Ne sait pas : 43,7%

Insatisfait :  
14,3%  
Ne sait pas : 46,4%

Insatisfait :  
38,9%  
Ne sait pas : 24,4%

# Satisfaction à l'égard de différents aspects des rues commerciales piétonnisées de la Ville de Montréal

Satisfaction à l'égard de différents aspects des rues piétonnisées

%	Très ou assez satisfait	SONDÉS EN LIGNE							
		Ambiance de la rue	Confort général des lieux	Entretien et propreté	Accessibilité en matière de transport	Cohabitation entre piétons et cyclistes	Programmation événementielle et l'animation	Offre de supports à vélos	Commodités (toilettes, accès à l'eau, wifi)
<b>ENSEMBLE</b>	<b>82,3%</b>	<b>82,3%</b>	<b>80,7%</b>	<b>78,2%</b>	<b>69,2%</b>	<b>59,3%</b>	<b>44,0%</b>	<b>38,5%</b>	<b>29,4%</b>
L'avenue Mont-Royal		89,0%	86,9%	81,5%	69,6%	62,2%	43,3%	37,7%	26,2%
L'avenue Duluth		91,1%	86,6%	78,6%	67,9%	73,2%	45,5%	32,1%	17,0%
La rue Ontario		84,5%	85,1%	72,0%	67,7%	57,8%	42,2%	40,4%	24,2%
La rue Bernard		88,7%	87,6%	80,9%	68,0%	50,5%	54,1%	42,3%	29,9%
La rue Masson		54,5%	51,6%	70,1%	43,5%	37,3%	31,5%	32,8%	23,0%
La Place-du-Marché-Nord		92,0%	88,3%	84,6%	81,9%	77,1%	38,8%	54,3%	66,0%
La rue Wellington		91,8%	92,1%	86,3%	80,8%	72,4%	57,0%	47,4%	40,4%
La rue Saint-Denis/Quartier Latin		84,3%	89,2%	79,4%	77,5%	66,7%	59,8%	33,3%	28,4%
La rue Sainte-Catherine/Village		61,2%	57,2%	49,3%	77,6%	50,0%	42,8%	29,6%	18,4%
La rue Crescent		72,7%	72,7%	50,0%	54,5%	40,9%	31,8%	31,8%	22,7%
La rue Sainte-Catherine Ouest		76,2%	73,8%	67,7%	73,8%	57,7%	44,6%	30,0%	28,5%
La rue de Castelnau		92,9%	92,5%	91,0%	79,7%	60,4%	37,3%	36,3%	22,2%

Q18. Quel est votre niveau de satisfaction quant aux points suivants :  
(Sondage Web : Total des utilisateurs : n = 2 291 pour l'ensemble des rues commerciales sondées et n = entre 22 et 875 répondants par rue commerciale)

Insatisfait :  
18,4%  
Ne sait pas : 37,6%

Insatisfait :  
19,7%  
Ne sait pas : 41,8%

Insatisfait :  
35,8%  
Ne sait pas : 34,8%



**MICHELLE RIVARD**  
**ISABELLE MARTIN**

✉ michelle@observateur.qc.ca  
isabellem@observateur.qc.ca

📞 514 282-0333



**MERCI**

## Annexe 2

# Sondage de la satisfaction et de l'état de situation des commerces, dans le contexte du réaménagement de certaines artères commerciales en rues piétonnes temporaires

Service de développement économique  
Ville de Montréal

Septembre  
2021

SEGMA  
RECHERCHE



## 3.11. Impacts de la piétonnisation sur différents aspects (suite)

- Une majorité ou une pluralité de répondants estiment que la piétonnisation a un impact négatif sur le stationnement pour les employés et les clients ainsi que l'accès pour la livraison. L'impact est mitigé en ce qui a trait à l'accès pour les clients utilisant d'autres modes de transport que l'automobile et la quantité d'achats effectués.

Impacts de la piétonnisation sur différents aspects (suite)		TOTAL	Mont-Royal	Wellington	Ontario	Ste-Catherine Est – Village	Saint-Denis Quartier Latin	De Castelnau	Crescent	Bernard	Duluth	Place-du-Marché-du-Nord	Ste-Catherine Ouest	Masson
<i>N</i>		723	225	129	44	62	43	14	11	11	43	37	62	42
E. L'accès à la rue pour les clients qui se déplacent en transport en commun, à pied ou en vélo	+	40%	55%	26%	10%	51%	35%	13%	8%	14%	55%	24%	49%	13%
	-	30%	29%	36%	63%	22%	23%	26%	15%	18%	8%	7%	27%	47%
F. La quantité des achats des clients (achètent-ils plus ou moins ou pas de changement)	+	17%	16%	9%	24%	29%	10%	5%	23%	33%	11%	11%	27%	10%
	-	21%	18%	26%	36%	19%	17%	7%	--	9%	2%	17%	26%	37%
H. La sécurité sur l'artère	+	54%	71%	45%	53%	35%	36%	66%	40%	83%	72%	52%	46%	13%
	-	23%	13%	26%	27%	45%	31%	14%	35%	6%	12%	12%	29%	44%
I. L'accès à votre commerce/entreprise pour les livraisons	+	22%	31%	12%	2%	40%	6%	--	--	18%	30%	6%	29%	5%
	-	44%	33%	50%	70%	39%	45%	61%	48%	14%	30%	52%	48%	69%

C1. Est-ce que la piétonnisation a un impact positif, négatif ou ne change pas la situation habituelle sur votre artère et votre commerce/entreprise pour les aspects suivants?

## 3.12. Impacts de la piétonnisation sur les nuisances à l'activité commerciale

- Le quart des répondants (26 %) considèrent que la piétonnisation a augmenté les nuisances à l'activité commerciale comme les itinérants et autres individus dérangeants, le manque de stationnement, la foule de passants et les conflits de mode.
- À l'inverse, 12 % estiment qu'elle les a réduits, principalement les problèmes de stationnement ou de circulation ainsi que la présence d'itinérants.

Impacts de la piétonnisation sur les nuisances à l'activité commerciale	TOTAL	Mont-Royal	Wellington	Ontario	Ste-Catherine Est – Village	Saint-Denis Quartier Latin	De Castelnau	Crescent	Bernard	Duluth	Place-du-Marché-du-Nord	Ste-Catherine Ouest	Masson
<i>n</i>	723	225	129	44	62	43	14	11	11	43	37	62	42
Augmenter	26%	28%	20%	22%	18%	30%	14%	68%	35%	32%	19%	36%	11%
Réduire	12%	26%	4%	--	17%	4%	--	--	--	6%	--	5%	--
Variable selon les nuisances	6%	6%	7%	2%	18%	10%	--	--	--	2%	--	2%	--
Aucun impact / sans opinion	54%	38%	67%	74%	42%	51%	86%	32%	65%	60%	78%	53%	89%

C2. Est-ce que la piétonnisation a pour effet d'augmenter ou de réduire les nuisances à l'activité commerciale sur la rue?

## 3.13. Satisfaction moyenne sur différents aspects (suite)

- Les restos et bars affichent un niveau de satisfaction de 7,4/10 relativement à la décision de piétonniser leur artère, contre 5,1 pour les entreprises de services.
- Le niveau de satisfaction face à cette décision oscille de 6,0 à 6,2/10 dans les autres types de commerce.

Satisfaction moyenne sur différents aspects (note sur 10)	TOTAL	Mont-Royal	Wellington	Ontario	Ste-Catherine Est – Village	Saint-Denis Quartier Latin	De Castelneau	Crescent	Bernard	Duluth	Place-du-Marché-du-Nord	Ste-Catherine Ouest	Masson
<i>n</i>	723	225	129	44	62	43	14	11	11	43	37	62	42
D. La durée de la piétonnisation	6,1	6,0	6,6	5,7	6,1	5,6	6,5	5,5	7,9	7,9	7,7	5,2	3,6
E. L'horaire de piétonnisation	6,5	6,7	7,0	5,7	6,5	5,7	6,7	5,8	8,6	7,9	7,7	5,8	3,8
F. Le mode de piétonnisation qui a été retenu	6,4	6,4	7,1	5,3	6,3	5,9	7,1	6,6	9,0	7,9	8,5	6,0	3,8
<b>Satisfaction moyenne</b>	<b>6,4</b>	<b>6,5</b>	<b>7,2</b>	<b>5,7</b>	<b>5,9</b>	<b>5,7</b>	<b>7,1</b>	<b>6,1</b>	<b>8,0</b>	<b>7,7</b>	<b>7,3</b>	<b>5,6</b>	<b>3,9</b>

C3. Sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie « aucunement » et 10 « totalement », dans quelle mesure êtes-vous satisfait de ...?

# Faits saillants

- **Croissance des ventes en ligne** : 39 % des établissements vendent des produits ou services en ligne (incluant les commandes téléphoniques) contre 16 % en 2020.
- **Changements dans les opérations** : 20 % des commerces ont effectué des changements significatifs dans leurs opérations par rapport à 2020, le plus souvent en réduisant les heures d'ouverture et leur personnel.
- **Diminution d'achalandage sur l'artère** : une pluralité de répondants ont observé une diminution d'achalandage en 2021, sauf les restos et les bars.
- **Ventes se font principalement par carte** : 82 % des transactions sur les artères sont effectuées à l'aide de cartes, dont le quart des commerces utilisant un terminal Moneris.
- **Ventes en augmentation** : depuis la piétonnisation des artères, une pluralité de commerces ont connu une augmentation de leurs ventes, un résultat uniquement attribuable aux restos et bars alors que les autres catégories ont subi des reculs.

# Faits saillants (suite)

- **Des diminutions de ventes supérieures aux augmentations** : si on tient compte de l'ampleur des augmentations et diminutions moyennes des ventes, la situation s'est globalement dégradée entre le moment de la mise en place de la piétonnisation et la réalisation du sondage en août.
- **La piétonnisation pointée du doigt** : 70 % des commerces qui ont subi une baisse des ventes l'attribuent entièrement à la piétonnisation contre 30 % pour ceux qui ont vu leur chiffre d'affaires augmenter.
- **Des pous et des contres, surtout concernant l'accès** : la piétonnisation a des impacts positifs en termes d'ambiance, de propreté et de sécurité, mais mitigés, voire négatifs, en ce qui concerne l'accès direct ou par stationnement de véhicules à l'artère (employés, clients et livreurs).
- **Augmentation des nuisances au commerce** : une pluralité de répondants estiment que la piétonnisation a fait augmenter plutôt que diminuer les nuisances sur leur artère, dont la présence d'individus dérangeants et le stationnement.

# Faits saillants (suite)

- **Niveau de satisfaction mitigé à l'égard de la piétonnisation** : le niveau moyen de satisfaction atteint 6,4/10 dont quatre artères relativement satisfaites de la décision de piétonniser et cinq qui affichent une moyenne inférieure à 6,0/10.
- **Une majorité favorable au retour de la piétonnisation, mais avec des modifications** : le quart des répondants souhaitent un retour annuel de la piétonnisation sans modification et près de la moitié souhaite un retour avec des changements dont les principaux serviraient à contrer les effets directs de la piétonnisation soit de faciliter les accès à l'artère et le stationnement ou à en modifier l'aménagement (Masson).
- **Les différences entre les artères et types de commerce** : les restos et les bars sont globalement les plus satisfaits de la piétonnisation à l'inverse des entreprises de service ; les artères moins enthousiastes sont Masson, Ontario et Saint-Denis, les plus favorables sont Wellington, Duluth et Place du Marché-du-Nord.
- **L'âge des répondants est la variable sociodémographique qui a le plus d'impact** sur la perception et la satisfaction à l'égard de la piétonnisation : les 18 à 34 ans sont significativement plus positifs et satisfaits que les répondants plus âgés, et ce peu importe le secteur d'activités de leur commerce.

## Annexe 3



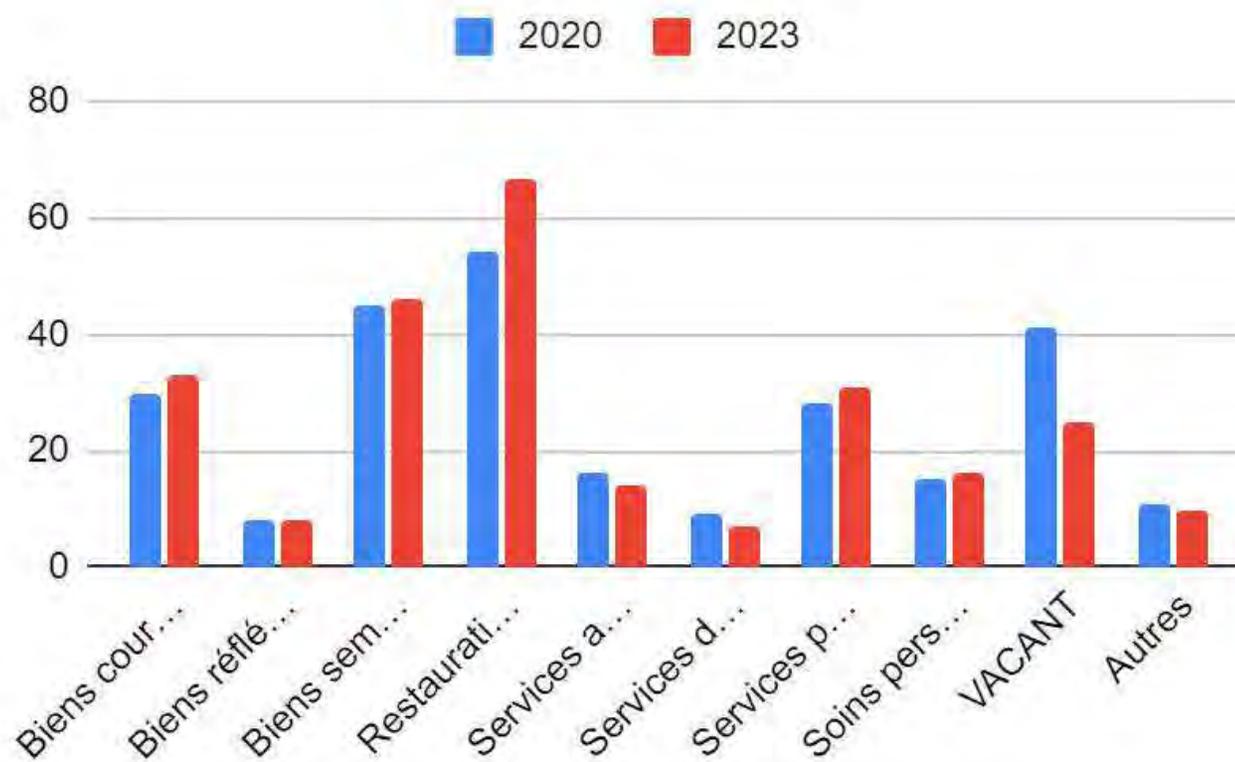
# Portrait de l'évolution de la trame commerciale 2020- 2023

11 rues commerciales  
piétonnisées  
temporairement ou non



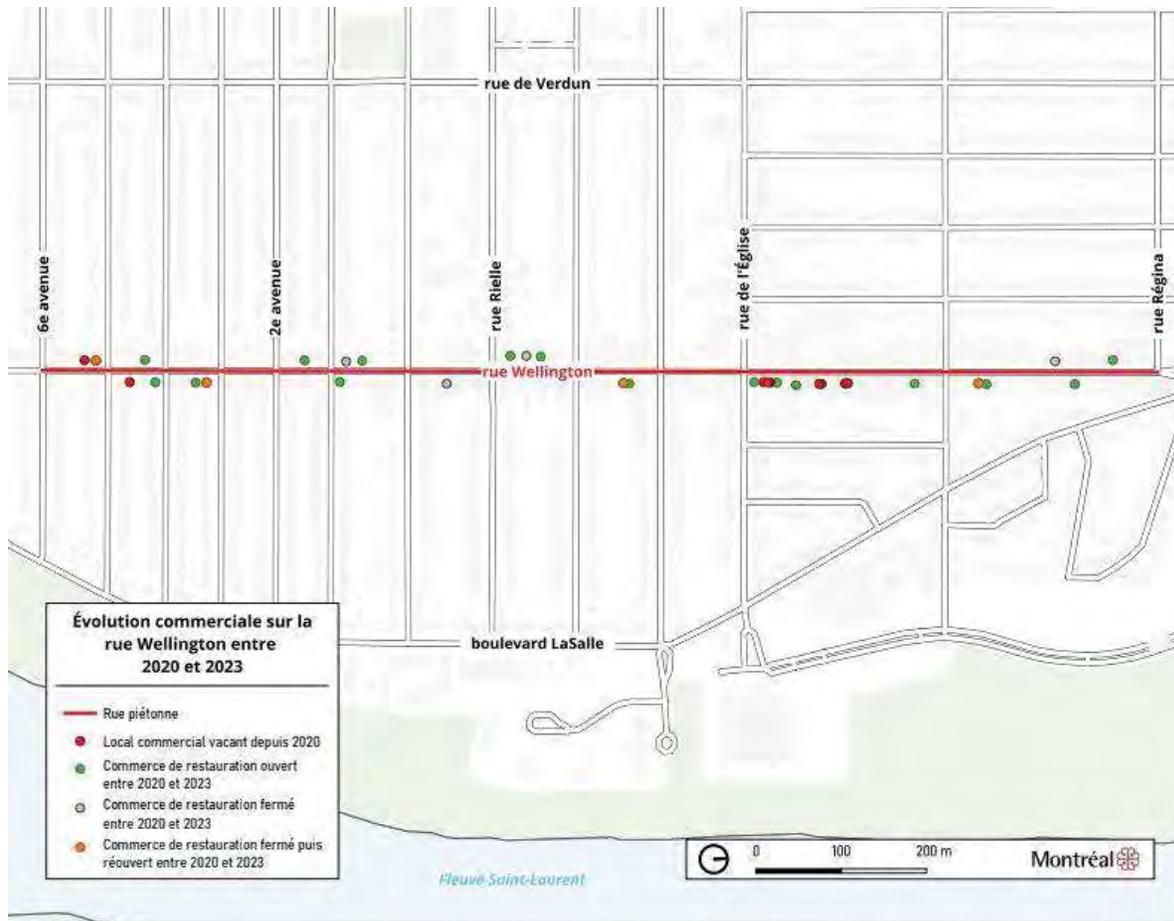
## Portrait évolution de la trame commerciale

### 3- Rue Wellington



# Évolution commerciale

## 3- Rue Wellington



# Constat - État des lieux à Montréal

## Portrait économique

- **Restauration**

Les activités se maintiennent ou sont en légère hausse pour toutes artères visées, excepté pour les secteurs du Village et du Quartier Latin.

- **Biens courants**

Les activités sont en légère hausse pour toutes les artères visées.

- **Biens durables**

Les activités sont stables pour toutes les artères visées.

- **Biens semis durables**

La tendance est plus fluctuante, en hausse sur Mt Royal, Wellington et Ontario, et en baisse sur les autres artères.

- **Vacance**

Une tendance marquée de baisse de la vacance sur toutes les artères, excepté pour les secteurs du Village et du Quartier Latin



## Annexe 4

# Piétonisation des artères commerciales de Montréal

Résultats été 2023

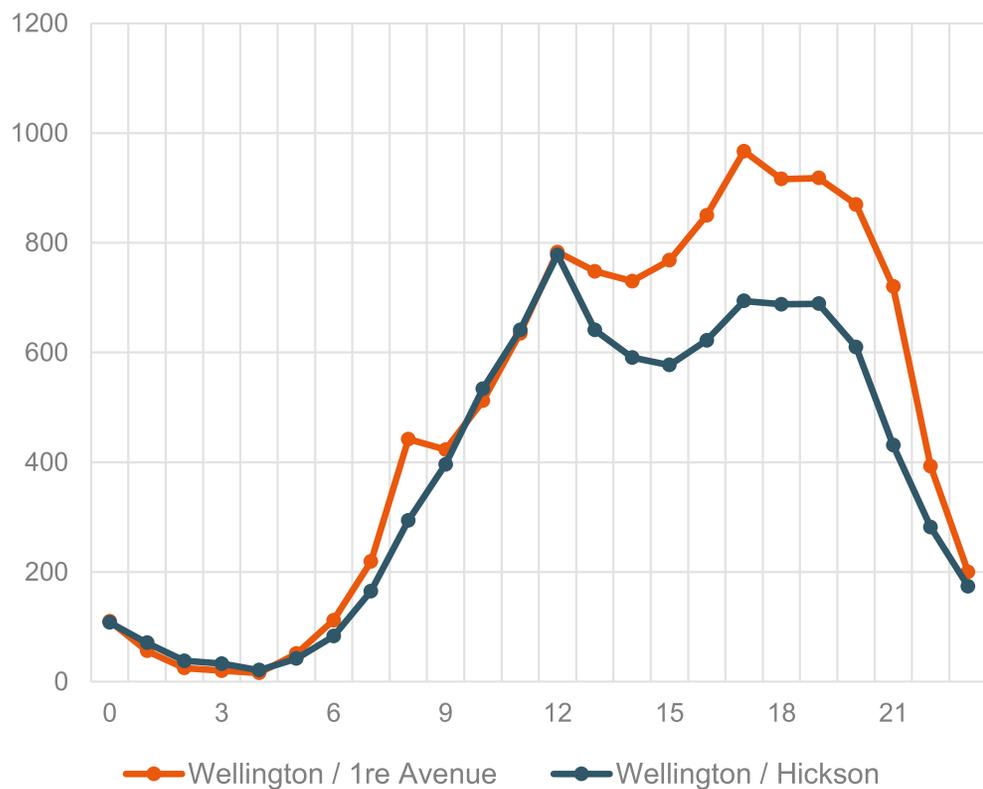
10/27/2023



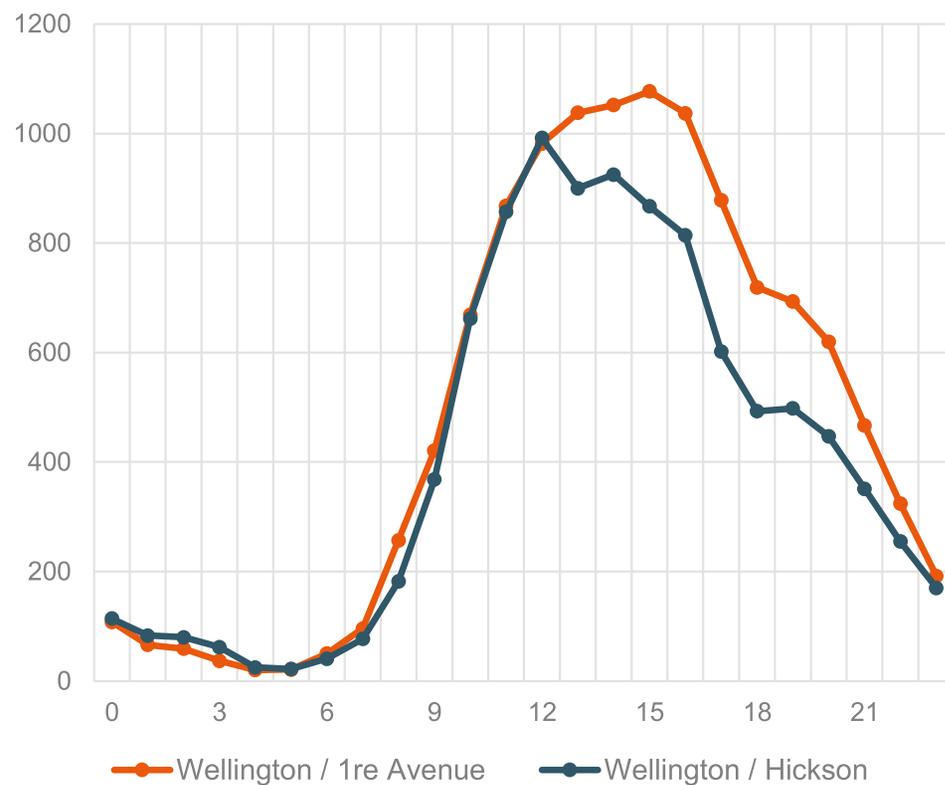
# Wellington 2023

débit horaire

Semaine



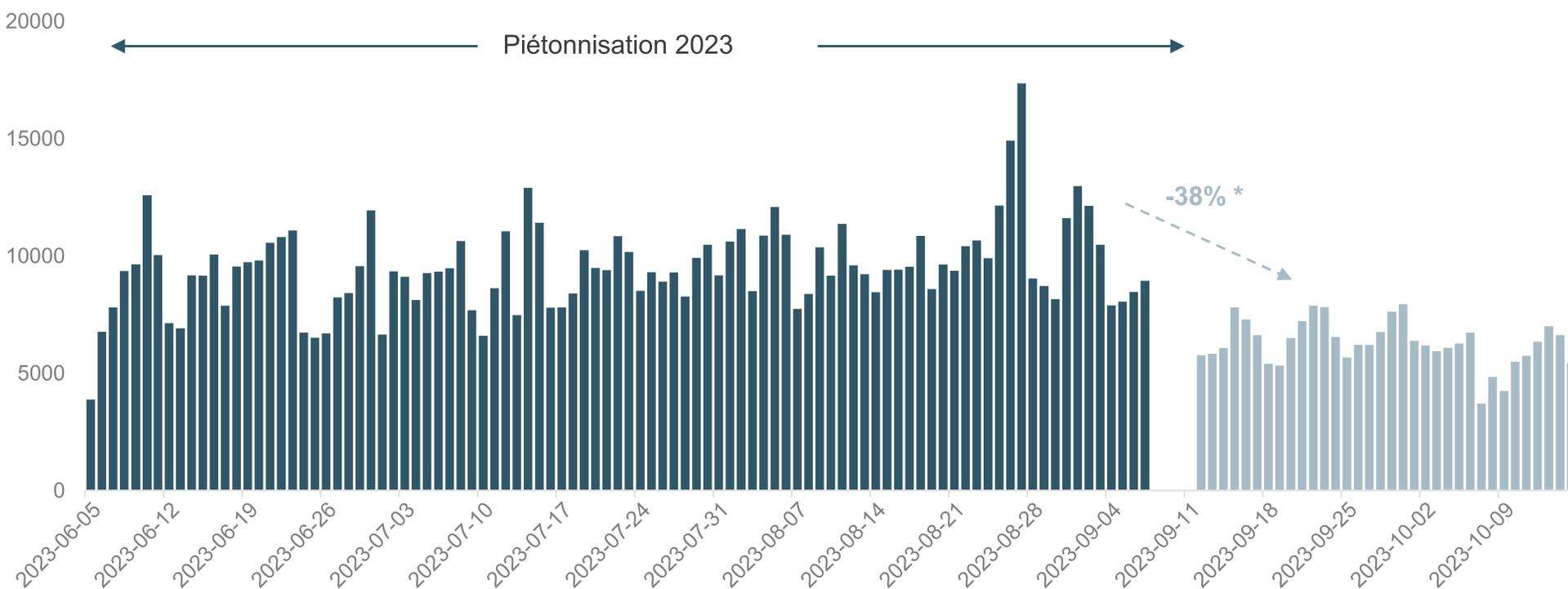
Fin de semaine



# Effet de la réouverture à la circulation motorisée

débit quotidien

Wellington / Hickson

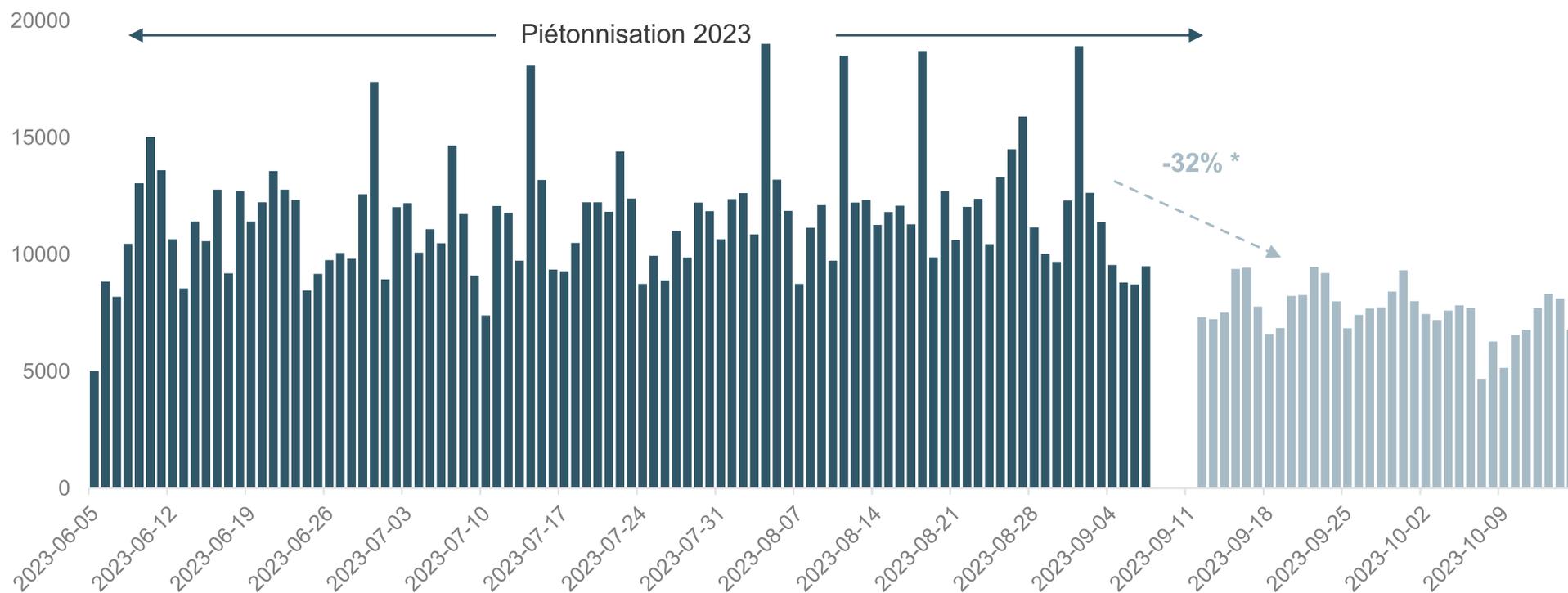


\* Comparaison entre les deux dernières semaines de piétonnisation et les deux semaines suivantes

# Effet de la réouverture à la circulation motorisée

débit quotidien

Wellington / 1re Avenue



\* Comparaison entre les deux dernières semaines de piétonnisation et les deux semaines suivantes

## Annexe 5



## Arrondissement de Verdun

Étude de concepts géométriques distinctifs  
pour le réaménagement de la rue Wellington

## 2.2

# Réseaux et analyse de circulation

## Profils de charges véhiculaires



### LÉGENDE

- Secteur de la rue Wellington
- Secteur à l'étude

### Heure de pointe PM

Profils de charge, direction sud

- Axe Wellington
- Axe Verdun
- Axe Lasalle
- Véhicule/heure

- L'observation des profils de charge des déplacements véhiculaires aux heures de pointe montre une dominance de la direction NORD
- En direction NORD, c'est en avant-midi que les débits sont les plus élevés, surtout sur Verdun et LaSalle. Les débits sur Wellington en AM ou PM sont similaires sur la section Promenade .

## 2.2

# Réseaux et analyse de circulation

## Profils de charges véhiculaires



- Les plus grands débits se concentrent entre le boulevard LaSalle et la limite nord de l'arrondissement.

### LÉGENDE

- ▭ Secteur de la rue Wellington
- ▭ Secteur à l'étude

### Heure de pointe PM

Profils de charge, direction sud

- ▬ Axe Wellington
- ▬ Axe Verdun
- ▬ Axe Lasalle
- ▭ 000 Véhicule/heure

## 2.2

# Réseaux et analyse de circulation

## Profils de charges véhiculaires



### LÉGENDE

▭ Secteur de la rue Wellington

▭ Secteur à l'étude

#### Heure de pointe PM

Profils de charge, direction sud

▬ Axe Wellington

▬ Axe Verdun

▬ Axe Lasalle

000 Véhicule/heure

- En direction SUD, les débits sont similaires en avant-midi et en après-midi sur les trois axes.

## 2.2

# Transport collectif Concentration des déplacements du transport collectif



### LÉGENDE

- Secteur de la rue Wellington
- Déplacements en TC

La rue Wellington comporte plusieurs pôles de destinations achalandés par les usagers du transport en commun.

Selon le sondage réalisé par la SDCW, 14% des visiteurs de la Promenade viennent en métro. Toutefois, selon ce même sondage, une portion négligeable de visiteurs viennent en autobus.

### Part modale transport collectif

Déplacements	
Produits	30%
Attirés	16%
Internes	9%



Station de métro De l'Église, au coin de la rue GLAT

Source : <http://journalmetro.com/local/verdun/actualites/927925/station-de-leglisela-stm-versera-5000-a-une-sexagenaire-ayant-chute-sur-la-glace/>

## 2.2

# Infrastructures cyclables Réseau cyclable existant



### LÉGENDE

- Secteur de la rue Wellington
- Secteur à l'étude
- Générateurs ponctuels

### Réseau cyclable actuel

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée partagée

- Le réseau cyclable existant de Verdun se compose principalement de pistes cyclables en site propre, de bandes cyclables unies ou bidirectionnelles ou bien de chaussées désignées.
- La rue Wellington ne comporte pas d'aménagement cyclable.
- Seulement 4 liens cyclables donnent accès à la rue Wellington, distancés de 1 à 1,3km.



## 2.2

# Infrastructures cyclables Concentration des déplacements à vélo et stationnements



### LÉGENDE

- Secteur de la rue Wellington
- Secteur à l'étude
- Déplacements auto

### Réseau cyclable actuel

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée partagée

### Support à vélos

- 2 places
- 3 places
- 7 places

### Stations BIXI

- 20-40
- 40-60
- 60-80
- 80-100
- 100 et +

- Les déplacements à vélos dans Verdun sont plus faibles que les autres modes



- Les stations BIXI autour de Wellington sont achalandées
- Les stationnements pour vélos sont situés principalement sur la section Promenade. En tout, on compte 344 places de stationnement pour vélo sur Wellington

