

Mémoire de la SDC Wellington : Consultation de l'OCPM sur le projet de piétonnisation annuelle de la rue Wellington

Introduction

La rue Wellington est une artère commerciale emblématique et essentielle à l'arrondissement de Verdun. Grâce à des initiatives culturelles, événementielles et commerciales portées par la Société de développement commercial (SDC) Wellington, cette rue a su se démarquer localement et internationalement, notamment en étant désignée la « rue la plus cool au monde » par Time Out en 2022 en partie grâce à la piétonnisation estivale telle que nous la connaissons aujourd'hui.

La piétonnisation estivale a initialement été mise en place comme réponse à la pandémie, portée par les membres de la SDC Wellington. Toutefois, l'idée de rendre cette piétonnisation annuelle soulève d'importantes préoccupations parmi les commerçants, les résidents et d'autres parties prenantes. Ces inquiétudes, combinées à des exemples internationaux de piétonnisation permanente dans des climats similaires, appellent à une approche réfléchie et prudente pour préserver l'équilibre économique, social et commercial de la rue Wellington.

1. Une rue commerciale unique et essentielle à Verdun

La rue Wellington est la seule artère commerciale significative de l'arrondissement. S'étendant sur 1,3 km, elle regroupe 280 commerçants répartis comme suit à la fin 2024 :

- 78 restaurants ;
- 114 commerces de services ;
- 78 commerces de détail.

Ce mix commercial diversifié est essentiel pour répondre aux besoins variés des résidents, tout en attirant des visiteurs locaux et internationaux. Contrairement à d'autres villes où des rues piétonnes coexistent avec un réseau commercial diversifié, la rue Wellington joue un rôle central et unique pour Verdun. Une transformation radicale pourrait compromettre cette vocation en accentuant une spécialisation excessive (notamment en restauration), risquant ainsi de déséquilibrer son écosystème commercial. Par ailleurs, à Verdun, la rue Wellington est la seule artère commerciale. Contrairement à d'autres quartiers montréalais où plusieurs rues coexistent pour répartir l'impact économique, la fermeture permanente de Wellington pourrait entraîner un « cataclysme » commercial.

2. Préoccupations des commerçants et résidents : des réalités à considérer

2.1. Accessibilité, impacts économiques et transport en commun.

Les commerçants consultés par la SDC Wellington sont à 95 % opposés à la piétonnisation permanente. Leurs préoccupations incluent :

- Accessibilité réduite pour les clients dépendant de leur voiture, notamment les résidents plus âgés ou à mobilité réduite.
- Logistique commerciale : les livraisons et approvisionnements deviennent plus complexes avec la fermeture de la rue aux véhicules.
- Stationnement limité : une diminution progressive des places de stationnement aggrave les difficultés pour les visiteurs.

2.2. Incertitudes sur la période hivernale

Les hivers montréalais sont rigoureux, et peu d'exemples internationaux démontrent le succès durable de rues piétonnes permanentes dans des climats similaires. Le froid, la neige et la glace posent des défis majeurs pour maintenir l'achalandage et la convivialité des espaces publics.

2.3. Inquiétudes sociales et inclusion

Certains résidents, en particulier les personnes âgées et celles à mobilité réduite, ont exprimé leur mécontentement lors des consultations publiques. Leur sentiment d'exclusion souligne l'importance d'adopter une approche inclusive qui prend en compte les besoins de tous. Le projet, aussi perçu comme divisif, contraste fortement avec l'image positive et rassembleuse que la rue Wellington souhaite incarner.

2.4. Transport en commun

Pour les résidents dépendant des transports en commun, l'accessibilité reste problématique. Bien que la rue Wellington soit desservie par une station de métro, l'offre d'autobus est jugée insuffisante pour compenser les effets d'une piétonnisation permanente, notamment depuis le retrait de la route 58. Le manque de liaisons nord-sud sur des artères clés comme Galt ou de l'Église complique davantage les déplacements, particulièrement durant les hivers rigoureux. Cette situation pourrait détourner de nombreux visiteurs provenant de Crawford et de LaSalle vers d'autres secteurs, accentuant ainsi le déclin des activités commerciales sur Wellington.

3. Enseignements des exemples internationaux

Plusieurs villes dans le monde ont expérimenté des rues piétonnes permanentes dans des contextes climatiques similaires :

- **Strøget à Copenhague (Danemark)** : Piétonnisation réussie grâce à un réseau de rues commerciales complémentaires et une culture urbaine favorable aux modes actifs.
- **Drottninggatan à Stockholm (Suède)** : Adaptation aux hivers rigoureux grâce à des aménagements spécifiques (chauffage des trottoirs, éclairage hivernal).
- **Helsinki (Finlande)** : Transformation partielle et saisonnière, soutenue par des activités hivernales attractives.

Ces exemples soulignent l'importance de plusieurs facteurs pour garantir le succès des rues piétonnes :

- Investissements importants dans les infrastructures (chauffage des trottoirs, déneigement, abris).
- Accessibilité soutenue par des réseaux de transport en commun efficaces.
- Diversité des artères commerciales pour éviter la surcharge ou la spécialisation d'une seule rue.

Contrairement à ces exemples, Verdun ne dispose que d'une seule rue commerciale majeure. La piétonnisation permanente de Wellington sans alternatives pourrait compromettre sa vocation en tant qu'artère de proximité.

Un tableau synthétique permet d'illustrer la comparaison entre la rue Wellington et des exemples internationaux :

Rue Piétonne	Mi commercial	Profil de fréquentation	Saisonnalité	Parallèle avec Wellington Verdun	Modèle applicable à Wellington?
Strøget (Copenhague, Danemark) Environ 1,1 km 1,3 million habitants	Marques internationales, boutiques locales, restaurants, grands magasins.	Très touristique, forte fréquentation étrangère.	Fonctionne toute l'année.	Wellington est plus une rue locale, Strøget est trop tournée vers le tourisme.	❌ Pas un modèle adapté. Trop touristique et non axé sur les services essentiels.
Pearl Street Mall (Boulder, Colorado) Environ 0,4 km 108 000 habitants	Commerces indépendants, restaurants, boutiques locales, culture.	Mélange de résidents et de visiteurs. Forte affluence en été.	Baisse de fréquentation en hiver.	Wellington partage son caractère local, mais elle a plus de services essentiels.	❌ Trop éloigné de la réalité de Verdun. Inspirant pour l'ambiance, mais nécessite des services essentiels.
Newark Avenue (Jersey City, NJ) Environ 0,4 km 292 000 habitants	Restaurants, bars, boutiques locales, services de proximité.	Fortement fréquentée par les résidents et travailleurs locaux.	Fonctionne toute l'année avec une bonne base locale.	Modèle plus proche de Wellington, car axé sur la vie quotidienne et les loisirs. Partiellement – Quartier résidentiel, mais mieux connecté.	⚠️ Inspirant, mais difficilement applicable..
Church Street (Burlington, Vermont) Environ 0,4 km 42 000 habitants	Boutiques indépendantes, restaurants, cafés, événements culturels.	Fréquentée par touristes et locaux. Dynamique, mais avec du commerce de niche.	Moins de fréquentations en hiver.	Wellington a plus de commerces essentiels, Church Street est plus culturelle.	⚠️ Partiellement applicable. Bonne inspiration pour l'animation, mais manque de services quotidiens. Pas un bon modèle.
Sparks Street (Ottawa, Canada) Environ 0,8 km 1 million d'habitants	Commerces locaux, bureaux, restaurants, cafés.	Fréquentée par travailleurs et touristes. Moins animée en soirée.	Difficulté à maintenir une animation hivernale.	Wellington doit éviter de devenir trop centrée sur les bureaux.	⚠️ Partiellement applicable. L'aspect piétonnier est bon, mais l'animation est un défi. Le modèle montre des limites, risque de perte de dynamisme.
State Street (Madison, Wisconsin) Environ 1,3 km 269 000 habitants	Boutiques indépendantes, restaurants, commerces, étudiants.	Fortement influencée par les étudiants et l'université.	Moins fréquentée en hiver, mais reste active.	Wellington n'a pas d'université à proximité, mais partage l'ambiance locale et les commerces indépendants.	⚠️ Modèle viable. Inspirant pour l'animation et la diversité des commerces, mais doit être adapté à une rue de proximité. Pas applicable.

Ce tableau met en évidence que les modèles existants ne sont pas directement transposables à Verdun. Aucun des exemples étudiés (tels que Strøget à Copenhague ou Pearl Street Mall à Boulder) ne reflète parfaitement la situation spécifique de Verdun, où la rue Wellington représente, je me répète, mais l'unique artère commerciale. Leur

succès repose souvent sur une synergie entre rues touristiques et axes secondaires, une caractéristique absente à Verdun.

4. La place des voitures : entre défis de cohabitation et besoins d'accessibilité

4.1. Des défis identifiés

La rue Wellington est une artère achalandée, où piétons, cyclistes et automobilistes cohabitent sur un espace limité. Les défis suivants sont fréquemment mentionnés :

- Manœuvres de stationnement et ouverture des portières ;
- Passages piétons insuffisants ;
- Partage de la chaussée.

4.2. Un manque de données précises sur la sécurité

Le débat sur la sécurité des piétons devrait s'appuyer sur des données locales fiables. En l'absence de telles informations, il est prématuré de justifier une transformation aussi significative que la piétonnisation permanente uniquement sur cet angle.

4.3. Les besoins d'accessibilité et les réalités locales

Pour maintenir son attractivité, la rue Wellington doit rester accessible à une clientèle diversifiée :

- Résidents âgés ou à mobilité réduite ;
- Visiteurs venant de l'extérieur ;
- Commerçants et leurs fournisseurs.

Le stationnement Éthel joue un rôle clé dans cet équilibre :

- Préservation et modernisation sont essentielles.

4.4. Une réflexion équilibrée

Une transformation radicale sans analyse approfondie des impacts locaux risquerait de créer de nouveaux problèmes, notamment pour les commerçants et les résidents.

5. Recommandations pour une approche réfléchie

1. **Pérenniser la piétonnisation estivale** : Analyser les impacts économiques réels du modèle actuel, garantir son acceptabilité et la cohérence de sa continuation, et identifier des solutions aux défis qui en découleront.
2. **Étapes progressives et évaluation rigoureuse** : Prolonger la piétonnisation estivale et évaluer ses impacts.
3. **Solutions pour l'accessibilité et la logistique** : Créer des zones de stationnement périphériques avec navettes.
4. **Prise en compte des conditions climatiques** : Évaluer les coûts d'aménagements hivernaux.
5. **Dialogue inclusif et concertation continue** : Associer les commerçants, résidents et experts.
6. **Préserver la vocation de rue de proximité** : assurer un équilibre dans le mix commercial.

Conclusion : Une opportunité à encadrer avec prudence

La piétonnisation permanente de la rue Wellington est une proposition ambitieuse, mais elle comporte des risques significatifs pour les commerçants, les résidents et la vitalité économique de Verdun. Avant d'envisager un tel projet, il est essentiel d'adopter une approche progressive et basée sur des données concrètes, en s'inspirant des meilleures pratiques internationales tout en tenant compte des réalités locales.

La rue Wellington doit rester un espace dynamique et inclusif, où la diversité commerciale et les besoins des résidents sont au cœur des décisions.

Sources Stroget :

https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/activities/stroget-main-shopping-street?utm_source=chatgpt.com
https://en.wikipedia.org/wiki/Str%C3%B8get?utm_source=chatgpt.com
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2%3A829639/FULLTEXT01.pdf>

Source Pearl Street Mall (Boulder, Colorado):

https://bouldercolorado.gov/services/commercial-districts?utm_source=chatgpt.com
https://www.bouldercoloradousa.com/things-to-do/insider-guides/pearl-street/?utm_source=chatgpt.com
https://boulderdowntown.com/?utm_source=chatgpt.com
https://bouldercolorado.gov/sites/default/files/2021-03/downtownboulderretailvibrancystudyfinal.pdf?utm_source=chatgpt.com

Sources Newark Avenue (Jersey City, NJ) :

https://en.wikipedia.org/wiki/Little_India?utm_source=chatgpt.com
https://en.wikipedia.org/wiki/Filipinos_in_the_New_York_metropolitan_area?utm_source=chatgpt.com
<https://www.kgpds.com/portfolio/newark-commercial-mixed-use-development>

Church Street (Burlington, Vermont)

https://churchstmarketplace.com/?utm_source=chatgpt.com

Sparks Street (Ottawa, Canada)

https://en.wikipedia.org/wiki/Sparks_Street?utm_source=chatgpt.com
<https://www.bestinottawa.com/shopping-guide-for-sparks-street-ottawa/>
https://documents.ottawa.ca/sites/default/files/sparks_street_public_realm_plan_en.pdf
<https://www.sparkslive.com/>

State Street (Madison, Wisconsin)

https://visitdowntownmadison.com/shop?utm_source=chatgpt.com

<https://downtownmadison.org/wp-content/uploads/2021/01/Pedestrian-Mall-report-2.pdf>

Objet : Analyse des données du bilan routier en lien avec la piétonnisation de la rue Wellington – OCPM – SDCW

Dans le cadre de la consultation sur la piétonnisation à l'année de la rue Wellington, il avait eu un point qui avait été soulevé concernant l'aspect dangereux de la place de la voiture sur la rue Wellington par les initiateurs. J'ai effectué des recherches pour évaluer l'impact potentiel sur la sécurité routière. Les données que j'ai pu obtenir proviennent des bilans trimestriels du SPVM, accessibles sur leur site internet. Ces données couvrent les périodes de janvier à mars 2024, avril à juin 2024 et juillet à septembre 2024.

Il est important de noter que ces bilans incluent les statistiques pour l'ensemble du secteur couvert par le PDQ16, c'est-à-dire l'arrondissement de Verdun, incluant l'Île-des-Sœurs, et non spécifiquement pour la rue Wellington. Par conséquent, les chiffres présentés ne permettent pas de tirer de conclusions précises sur la situation particulière de la rue Wellington.

Cela dit, une analyse des données montre que les collisions impliquant des piétons dans notre secteur demeurent très peu significatives, et leur variation entre 2023 et 2024 ne révèle pas d'enjeux majeurs. Ces chiffres semblent indiquer que la sécurité routière pour les piétons n'est pas un problème critique dans notre arrondissement.

Enfin, la colonne de droite des tableaux présente les statistiques globales pour l'ensemble de l'île de Montréal. Bien qu'elles puissent offrir un contexte général, elles ne reflètent pas les spécificités locales de notre secteur.

Malheureusement, nous n'avons pas de données exclusives pour la rue Wellington. Toutefois, ces informations permettent d'avoir une vue d'ensemble et pourraient servir de base pour appuyer la réflexion sur la piétonnisation de cette rue.

3. Sécurité routière

3.1. Infractions	PDQ16				SPVM			
	janv-mars 2023	janv-mars 2024	Variation		janv-mars 2023	janv-mars 2024	Variation	
			Nombre	%			Nombre	%
Conduite dangereuse	0	3	3	---	66	169	103	156%
Délits de fuite	23	34	11	48%	1 474	1 385	-89	-6%
Conduite avec capacité affaiblie	10	9	-1	-10%	311	306	-5	-2%
Conduite d'un véhicule à moteur pendant une interdiction	0	0	0	---	25	24	-1	-4%
Total	33	46	13	39%	1 876	1 884	8	0%

Source M-IRIS, extraction en date du 17 avril 2023 et 12 avril 2024

3.2. Constats d'infraction émis	PDQ16				SPVM				
	janv-mars 2023	janv-mars 2024	Variation		janv-mars 2023	janv-mars 2024	Variation		
			Nombre	%			Nombre	%	
Infractions en mouvement	1 415	1 045	-370	-26%	51 367	58 903	7 536	15%	
Infractions de vitesse	156	100	-56	-36%	14 651	18 003	3 352	23%	
Infractions de stationnement	390	506	116	30%	30 503	25 430	-5 073	-17%	
Total	1 961	1 651	-310	-16%	96 521	102 336	5 815	6%	
Dont :	Constats d'infraction aux cyclistes	7	11	4	57%	206	351	145	70%
	Constats d'infraction aux piétons	27	15	-12	-44%	1 341	1 267	-74	-6%

Source SECI, extraction en date du 13 avril 2023 et 1 avril 2024

3.3. Bilan routier	PDQ16				SPVM				
	janv-mars 2023	janv-mars 2024	Variation		janv-mars 2023	janv-mars 2024	Variation		
			Nombre	%			Nombre	%	
Nombre de collisions mortelles (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	7 (7)	6 (8)	-1	-14%	
Dont :	Cyclistes (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	0 (0)	0 (0)	0	---
	Piétons (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	4 (4)	5 (6)	1	25%
Nombre de collisions avec blessés graves	0	0	0	---	19	30	11	58%	
Dont :	Cyclistes	0	0	0	---	0	1	1	---
	Piétons	0	0	0	---	8	19	11	138%
Nombre de collisions avec blessés légers	11	11	0	0%	863	848	-15	-2%	
Dont :	Cyclistes	0	1	1	---	14	30	16	114%
	Piétons	5	5	0	0%	204	238	34	17%
Nombre de collisions avec dommages matériels	54	52	-2	-4%	2 856	2 579	-277	-10%	
Dont :	Cyclistes	0	0	0	---	5	8	3	60%
	Piétons	0	0	0	---	0	0	0	---
Total collisions	65	63	-2	-3%	3 745	3 463	-282	-8%	

3. Sécurité routière

3.1. Infractions	PDQ16				SPVM			
	avr-juin 2023	avr-juin 2024	Variation		avr-juin 2023	avr-juin 2024	Variation	
			Nombre	%			Nombre	%
Conduite dangereuse	3	0	-3	-100%	99	144	45	45%
Délits de fuite	33	25	-8	-24%	1 424	1 522	98	7%
Conduite avec capacité affaiblie	9	12	3	33%	334	337	3	1%
Conduite d'un véhicule à moteur pendant une interdiction	0	1	1	---	31	24	-7	-23%
Total	45	38	-7	-16%	1 888	2 027	139	7%

Source M-IRIS, extraction en date du 17/10/2023 et 17/07/2024

3.2. Constats d'infraction émis	PDQ16				SPVM				
	avr-juin 2023	avr-juin 2024	Variation		avr-juin 2023	avr-juin 2024	Variation		
			Nombre	%			Nombre	%	
Infractions en mouvement	1 218	1 148	-70	-6%	51 165	60 213	9 048	18%	
Infractions de vitesse	169	129	-40	-24%	15 442	16 020	578	4%	
Infractions de stationnement	381	683	302	79%	20 819	20 679	-140	-1%	
Total	1 768	1 960	192	11%	87 426	96 912	9 486	11%	
Dont :	Constats d'infraction aux cyclistes	61	26	-35	-57%	2 663	3 541	878	33%
	Constats d'infraction aux piétons	40	42	2	5%	1 915	1 647	-268	-14%

Source SECI, extraction en date du 2023-07-13 et 2024-07-18

3.3. Bilan routier	PDQ16				SPVM				
	avr-juin 2023	avr-juin 2024	Variation		avr-juin 2023	avr-juin 2024	Variation		
			Nombre	%			Nombre	%	
Nombre de collisions mortelles (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	6 (6)	6 (6)	0	0%	
Dont :	Cyclistes (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	0 (0)	0 (0)	0	---
	Piétons (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	4 (4)	3 (3)	-1	-25%
Nombre de collisions avec blessés graves	0	0	0	---	32	44	12	38%	
Dont :	Cyclistes	0	0	0	---	8	11	3	38%
	Piétons	0	0	0	---	10	19	9	90%
Nombre de collisions avec blessés légers	17	17	0	0%	1 076	1 130	54	5%	
Dont :	Cyclistes	4	7	3	75%	186	203	17	9%
	Piétons	7	4	-3	-43%	198	223	25	13%
Nombre de collisions avec dommages matériels	44	35	-9	-20%	2 521	2 715	194	8%	
Dont :	Cyclistes	0	1	1	---	33	33	0	0%
	Piétons	0	1	1	---	7	8	1	14%
Total collisions	61	52	-9	-15%	3 635	3 895	260	7%	

Source: Rapport hebdomadaire SAAQ du 2024-07-18

3. Sécurité routière

3.1. Infractions	PDQ16				SPVM			
	juil-sept 2023	juil-sept 2024	Variation		juil-sept 2023	juil-sept 2024	Variation	
			Nombre	%			Nombre	%
Conduite dangereuse	2	1	-1	-50%	114	167	53	46%
Délits de fuite	26	0	-26	-100%	1 566	1 527	-39	-2%
Conduite avec capacité affaiblie	2	45	43	2150%	345	332	-13	-4%
Conduite d'un véhicule à moteur pendant une interdiction	0	0	0	---	22	28	6	27%
Total	30	46	16	53%	2 047	2 054	7	0%

Source M-IRIS, extraction en date du 04-11-2023 et 16-10-2024

3.2. Constats d'infraction émis	PDQ16				SPVM			
	juil-sept 2023	juil-sept 2024	Variation		juil-sept 2023	juil-sept 2024	Variation	
			Nombre	%			Nombre	%
Infractions en mouvement	1 010	1 042	32	3%	46 217	52 647	6 430	14%
Infractions de vitesse	171	82	-89	-52%	13 940	15 296	1 356	10%
Infractions de stationnement	333	482	149	45%	20 038	18 784	-1 254	-6%
Total	1 514	1 606	92	6%	80 195	86 727	6 532	8%
Dont :								
Constats d'infraction aux cyclistes	62	47	-15	-24%	3 903	4 054	151	4%
Constats d'infraction aux piétons	23	19	-4	-17%	1 212	1 195	-17	-1%

Source SECI, extraction en date du 25-10-2023 et 24-10-2024

3.3. Bilan routier	PDQ16				SPVM			
	juil-sept 2023	juil-sept 2024	Variation		juil-sept 2023	juil-sept 2024	Variation	
			Nombre	%			Nombre	%
Nombre de collisions mortelles (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	10 (11)	4 (4)	-6	-60%
Dont :								
Cyclistes (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	2 (2)	1 (1)	-1	-50%
Piétons (nombre décès)	0 (0)	0 (0)	0	---	4 (5)	2 (2)	-2	-50%
Nombre de collisions avec blessés graves	0	0	0	---	47	51	4	9%
Dont :								
Cyclistes	0	0	0	---	9	14	5	56%
Piétons	0	0	0	---	15	16	1	7%
Nombre de collisions avec blessés légers	14	24	10	71%	1 183	1 225	42	4%
Dont :								
Cyclistes	4	5	1	25%	225	232	7	3%
Piétons	3	8	5	167%	177	228	51	29%
Nombre de collisions avec dommages matériels	55	61	6	11%	2 730	2 598	-132	-5%
Dont :								
Cyclistes	1	1	0	0%	36	29	-7	-19%
Piétons	0	1	1	---	7	13	6	86%
Total collisions	69	85	16	23%	3 970	3 878	-92	-2%

Source : Rapports mensuels SAAQ juillet, août et septembre

Annexe 2

Tableau 1

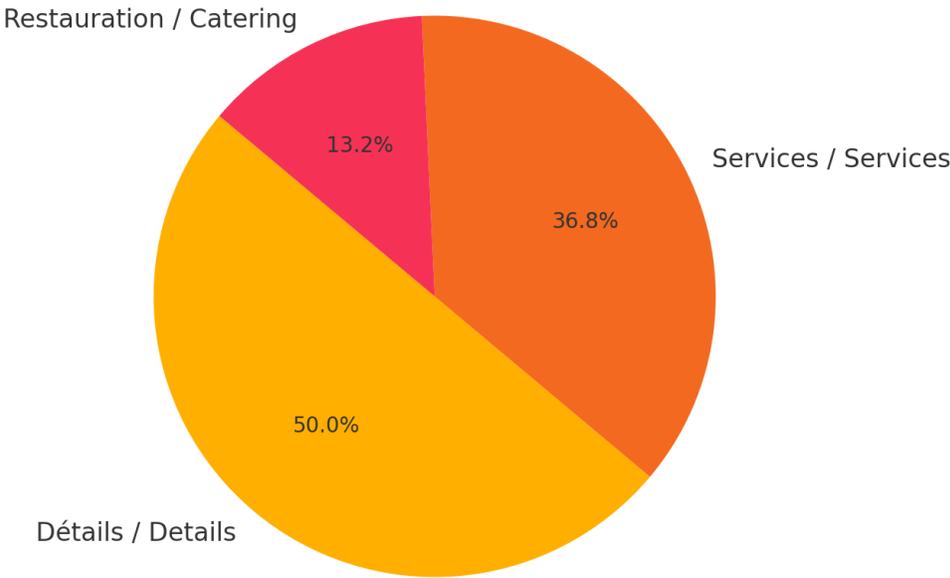
	Commentaires
	<p>La piéto à l'année aura, selon moi, l'effet d'attirer uniquement les restaurants et commerce d'achat « rapide » et viendra diminuer la diversité actuelle (qui a déjà été grandement affectée par la piéto actuelle). De plus, selon moi, cela aura un effet direct sur l'augmentation des loyers. Cela dit, je serais favorable à augmenter de quelques semaines la piéto actuelle. Le présent sondage est valide pour mes 2 commerces sur la rue.</p>
	<p>Ça tue la rue commerciale de piétoniser la rue un mois l'été serait assez</p>
	<p>Le Benelux doit gérer plusieurs livraisons de grand formats. la piétonnisation durant l'été est facile à gérer avec les fournisseurs. Mais l'hiver on parle d'une logistique augmentée inutile. Neige, tempête, glace, grand froid. Je ne me voir pas négocier avec les livreurs de palettes de plusieurs centaines de livres chacune. J'ai déjà quelques fournisseurs déjà frileux de venir livrer sur la Wellington en temps normal à cause du trafic e de leur grand camions.</p> <p>Sans parler des stationnement (diminution d'espace à cause de la neige) les gens frileux qui ne veulent pas marcher longtemps dehors entre un point A au point B en grand froid. Les taxis, les bus déplacés, etc.</p> <p>Je ne vois pas l'utilité en tout temps. Peut-être un évènement sporadique hivernal, le temps d'une fin de semaine, mais pas plus. Je ne vois pas pourquoi les gens "chilleraient" dehors au froid sur la rue, alors qu'ils peuvent faire des sports d'hiver sur le bord de l'eau.</p> <p>J'ai aussi peur que ça donne une raison d'être aux "campements de fortune" sans vouloir être négative. On deal déjà avec des gens qui cherchent tous les soirs à venir se réchauffer tard le soir et qui créent parfois des problématique.</p> <p>(je parle pour moi :) Kamar</p> <p>Merci!!!!</p>
	<p>Les motivations des instigateurs sont une blague, Une piétonnisation fonctionne seulement si les gens sont présents lorsqu'e la météo n'est pas excellente les gens ont d'autres options. Si on constate une baisse des ventes par temps froid meme en période de noel ce n'est pas que les gens cessent de dépenser c'est qu'il choisissent le centre commercial a la place. Tous els exemples dans leur présentations sont dans des centrevilles densement peuplés ou des lieux très touristiques sans alternatives. Si au moins ils avaient réfléchi aux implications AVANT d'exercer leur privilège de cytoyen.</p>
	<p>En raison de la fermeture de la rue Wellington, les patients à mobilité réduites et les personnes âgées ne viennent plus à la clinique dentaire pour leurs soins.</p> <p>De plus, en raison de la fermeture de la rue et de l'abolition de ligne d'autobus 58 on subit une diminution de notre clientèle.</p> <p>Aussi le fait que la ville ait réduit le nombre de place de stationnement avec des vignettes à des conséquences désagréables sur mes employés et mes clients. Il n'est pas rare de devoir faire plusieurs avenue pendant 20-30 min pour trouver du stationnement. Cela n'aide pas à réduire les gaz à effet de serre.</p> <p>Si le retrait des vignettes n'est pas une option, il serait important de permettre aux commerces d'acheter des vignettes pour les employés.</p>
	<p>There is not enough of a population in Verdun to support many businesses. We need to bring in people from other parts of the city and province to shop. This is the only real commercial artery in Verdun. There already is a lack of parking and closing the street will make it impossible for clients with and without disabilities to shop on our street. Public transportation is non existent in the summer and in the winter it would make it unbearable. For our own employees it is difficult to get to our store. The city wants Verdun to be a self-sufficient city within Montreal. One of our employees live 2km from the store and when the street is closed takes 45 min to get to work. This does not seem reasonable when soon she will be unable to get to work because of the walking distances of the blocks.</p>
	<p>Nous sommes un barbershop sur la Wellington, la piétonnisation estivale durant l'été améliore l'expérience client et nous ramène de nouveau client. Par contre, quelques clients se sont déjà plaint pour le manque de stationnement à proximité et peut causer des retards. Nous croyons quand même que la piétonnisation l'été nous fait plus du bien que de mal. Mais pour l'année longue, je pense fortement que ça nous désavantagerais car, moins de personnes se promènent sur la rue et le manque de stationnement serait un grand facteur puisque nos clients aimeraient pouvoir stationner devant le salon surtout lorsqu'il fait extrêmement froid dehors.</p> <p>Merci et bonne année!</p>
	<p>Nous avons été choquées de la méthode utilisée pour obtenir cette consultation d'initiative citoyenne. La personne s'est présentée à plusieurs reprise dans notre commerce pour obtenir des signatures auprès des employés en insistant fortement. Suffisamment pour rendre mal à l'aise mon équipe et les clients. Les employés, pour certains, ne sont même pas résidents de Verdun.</p>

Commentaires	
	Je ne vois pas la pertinence d'une rue piétonne à l'année. J'anticipe beaucoup l'hiver et tous les défis que ça représente VS les bénéfices d'une rue piétonne en plein mois de janvier. Par contre, j'aimerais beaucoup la prolongation de la piéto jusqu'au 31 octobre.. finir ça en "beauté" avec la Well Hantée ;)
	Une piétonnisation à l'année provoquerait une fermeture du commerce
	Le trafic et la difficulté de stationnement engendré est malheureusement un point majeur pour nos employés, nos clients qui viennent pour des dégustations et nos fournisseurs. Toutefois, nous ne sommes pas un commerce de détails avec pignon sur rue et je suis certaine que pour ces commerces la piétonnisation est favorable !
	J'aimerais que la rue piétonne dure plus longtemps, mais je suis défavorable avec une rue piétonne à l'année
	Si la piétonnisation devient permanente, je quitterai fort probablement Verdun.
	<p>Il est inconcevable qu'un processus d'une telle envergure ait pu démarrer sans consultation préalable des commerçants, qui sont les acteurs clés de la vitalité de cette artère commerciale. Je comprends le processus démocratique de la prémice mais voyant le temps que nos élus et responsables mettent dans cette initiative, je commence à trouver qu'on ne priorise pas les bons problèmes... D'autant plus que les organisateurs de cette pétition ne résident même pas dans le quartier, ce qui rend cette initiative d'autant plus aberrante.</p> <p>Ni la SDC ni la ville ne disposent des moyens nécessaires pour animer la rue tout au long de l'année. Cela ne ferait que réduire les ressources allouées aux activités estivales, qui peinent déjà à être financées avec le budget limité actuel. En d'autres termes, la SDC réalise déjà des miracles avec les ressources dont elle dispose. À moins que la ville ne présente un plan clair pour assurer l'animation de l'artère tout au long de l'année, je ne vois aucune viabilité dans ce projet. Personnellement je pense et souhaite que la ville a d'autres priorités que l'animation de la rue Wellington...</p> <p>Ce projet, qui semble avoir été initié par des individus souhaitant simplement « chiller » sur la rue à longueur d'année. Ignorent-ils l'existence de parcs, d'espaces verts et du bord de l'eau pour ce type d'activités? Bien que je ne possède pas de voiture, je comprends que la mise en œuvre de cette mesure risque de provoquer un véritable exode commercial.</p> <p>Les restaurants ne pourront pas installer de terrasses en hiver, et les clients ne viendront pas magasiner à pied par -20°C ou en pleine tempête de neige. En théorie, cette idée peut sembler séduisante, mais en pratique, elle n'est ni bénéfique ni réaliste pour la rue Wellington.</p> <p>J'ai assisté à la présentation sur le projet initié par ces trois individus, et celle-ci m'a semblé décousue et dépourvue d'exemples concrets. Comparer notre situation à celle de villes qui n'ont pas de neige ou qui ont bénéficié de millions de dollars pour concrétiser leurs projets est peu pertinent. Leur réponses à nos questions se trouvaient dans l'attaque et dans notre supposé incompréhension du futur.</p> <p>Bref, le processus est enclanché et démocratique en soi, perdons notre temps et argent à justifier que ce n'est pas une bonne idée... Je suis convaincu qu'il existe des solutions moins radicales, mieux adaptées à notre réalité, et qui permettraient de trouver un juste équilibre. Une piétoinsation de courte durée l'hiver, une wellington one-way avec d'immense trottoir. Encore une fois toutes ces solutions ne se réaliseront pas sans moyens...</p> <p>Un citoyen de Verdun et commerçant de la Well.</p>
	<p>bonjour,</p> <p>la principale importance d'une piétoinsation estivale a certainement un effet positif sur les commerces de restauration.</p> <p>il y a eu un effet nouveauté, mais il faut faire attention car dans certains secteurs tel que le village, dans le long terme la fermeture de la rue a eu un effet très négatif.</p> <p>il est clair pour moi que, en hiver, il pourrait y avoir des activités supplémentaires dans certains secteurs de la rue wellington, mais il est impensable que la rue devienne fermée à pleine grandeur à l'année. cela va rendre l'accès aux commerces impraticable ou carrément impossible et personne de l'extérieur ne viendra.</p>
	<p>Although a great idea, I'm very hesitant on the impact since this is still the main artery of Verdun.</p> <p>Like on Saint-Denis with their major bike lanes businesses were hesitant. But unlike Saint-Denis we do not have the density or same level of traffic.</p> <p>We are a delicate ecosystem and it feels like much more would be involved than just closing the street. I don't see how the city of Montreal would contribute when already there is less funding for the SDC.</p>

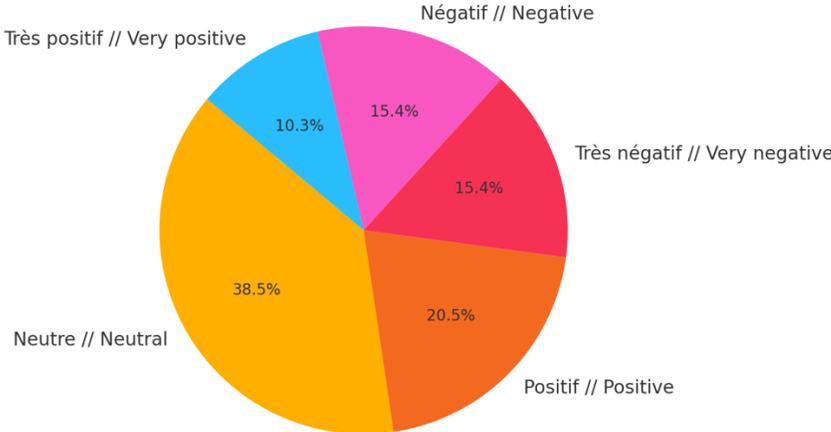
Sondage SDCW – OPCM – La rue piétonne permanente

- Nombre de répondants : 40 commerçants

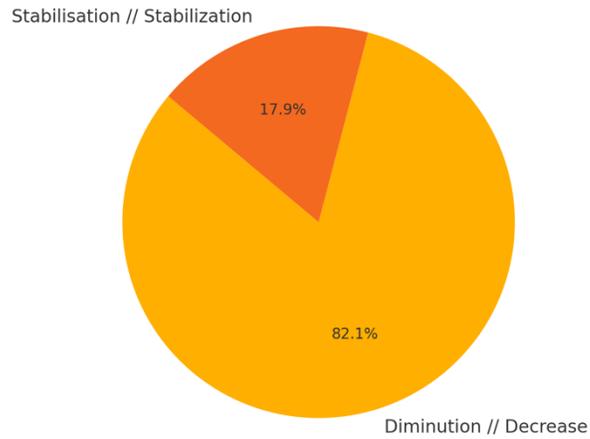
Répartition des répondants par type de commerce



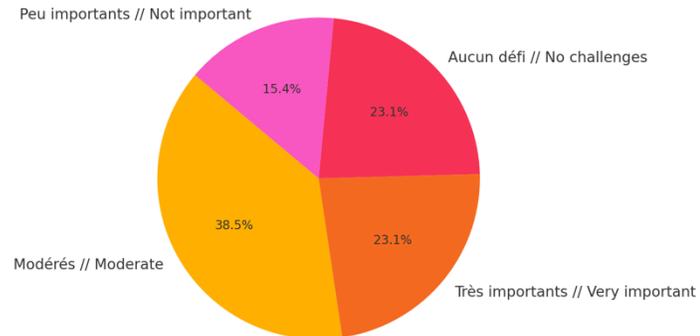
Répartition des réponses - Quel effet la piétonnisation estivale a-t-elle eu sur vos revenus ?



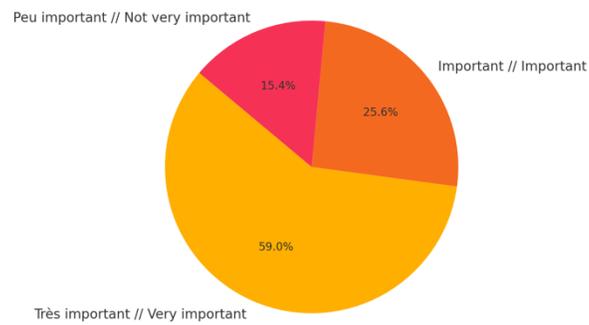
Répartition des réponses - Une piétonnisation à l'année aurait-elle un impact sur vos revenus ?



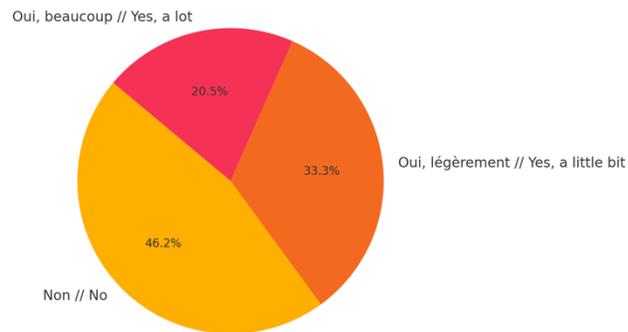
Répartition des réponses - Dans quelle mesure la piétonnisation estivale a-t-elle posé des défis pour vos livraisons ?



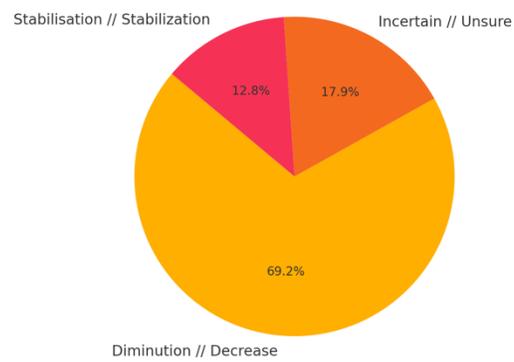
Répartition des réponses - Dans quelle mesure le stationnement à proximité influence-t-il la fréquentation de votre commerce ?



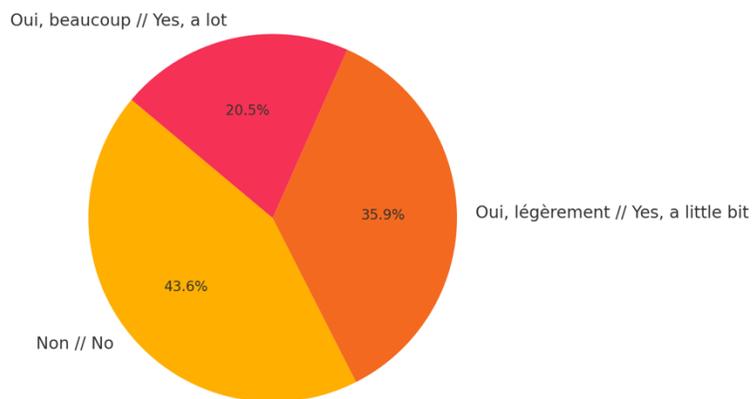
Répartition des réponses - Selon vous, la piétonnisation estivale améliore-t-elle l'expérience client dans votre commerce ?



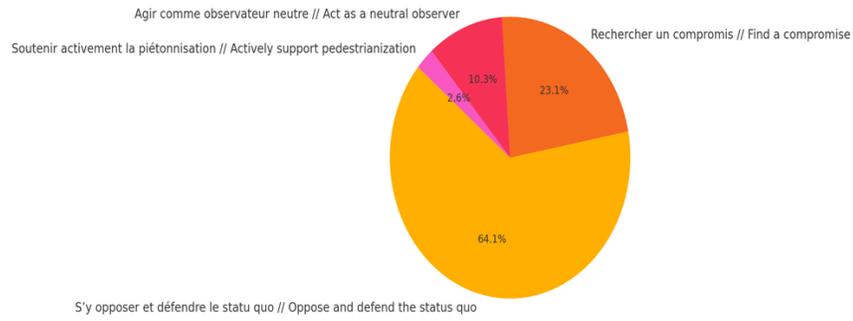
Répartition des réponses - Une piétonnisation à l'année aurait-elle un effet sur la fréquentation de votre commerce ?



Répartition des réponses - Souhaitez-vous davantage d'activités organisées tout au long de l'année ?



Répartition des réponses - Quel rôle la SDC Wellington devrait-elle jouer dans la consultation de l'OCPM sur la piétonnisation annuelle de la rue Wellington ?



Répartition des réponses - Quelle est votre opinion personnelle sur une piétonnisation annuelle de la rue Wellington ?

